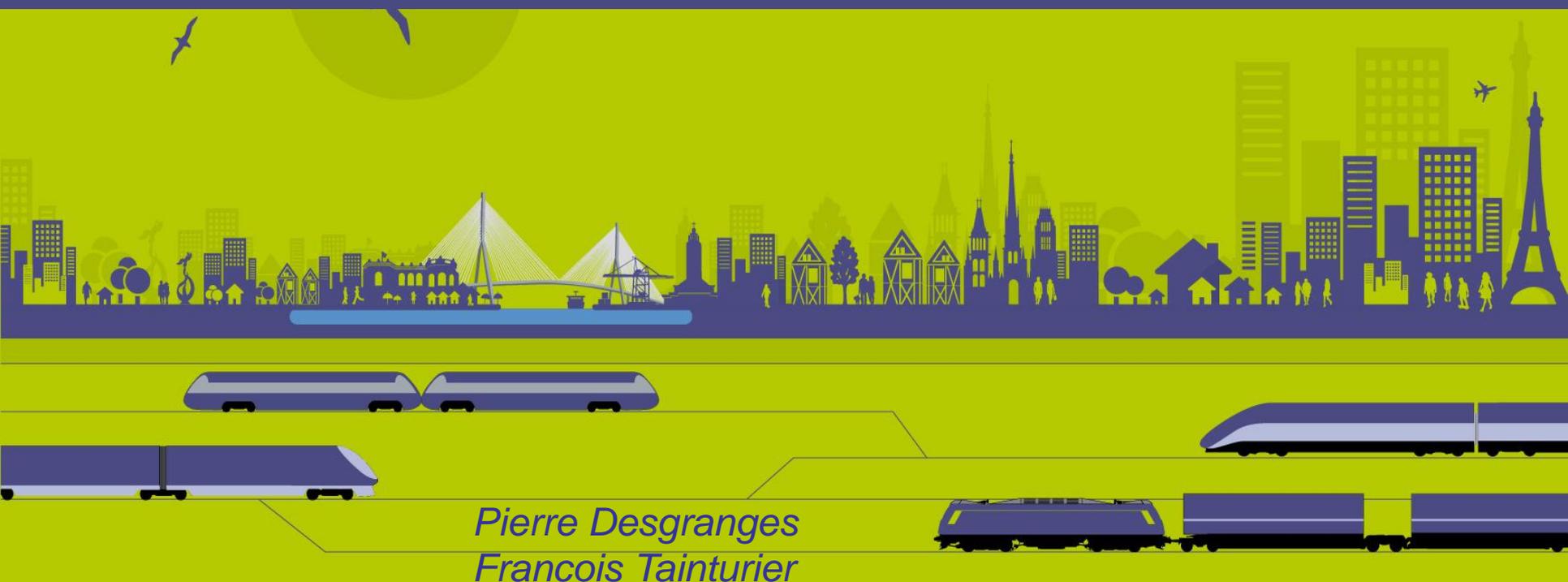


Débat Public

Réunion thématique Financement et rentabilité

17 janvier 2011 à Paris

2^{ème} table ronde : Financement du projet



Evaluations financières

L'article 4

“ RFF ne peut accepter un projet d'investissement inscrit à la demande de l'État, d'une collectivité locale ou d'un organisme public que s'il fait l'objet de la part de demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement ”

décret n° 97 444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF

L'article 4

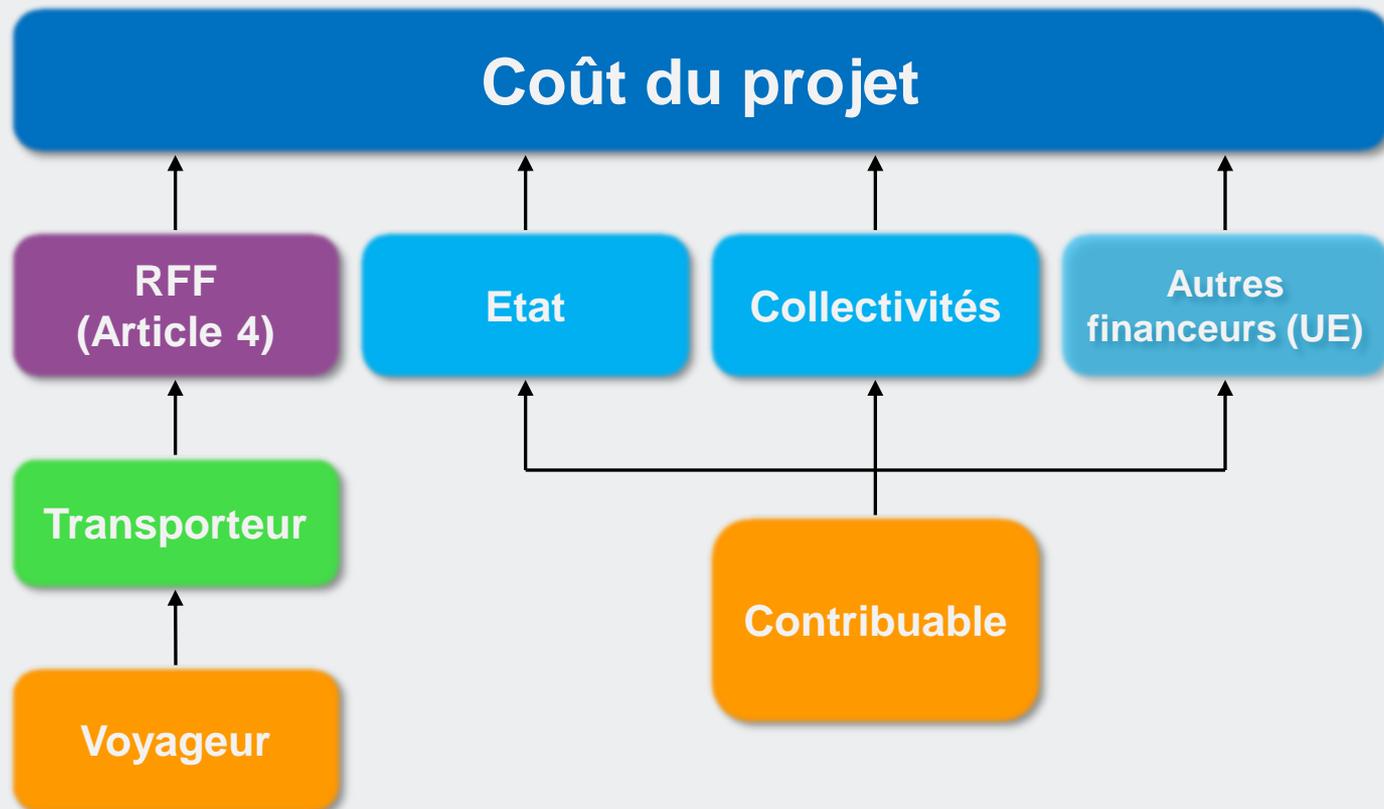
L'article 4 impose à RFF de s'assurer de la rentabilité de ses investissements.

- Les investissements ne doivent pas créer de déficit.
- Les emprunts contractés pour les financer doivent pouvoir être remboursés.
- RFF ne peut investir sur un projet qu'à hauteur des revenus nets qu'il en attend.

Les subventions publiques sont nécessaires.

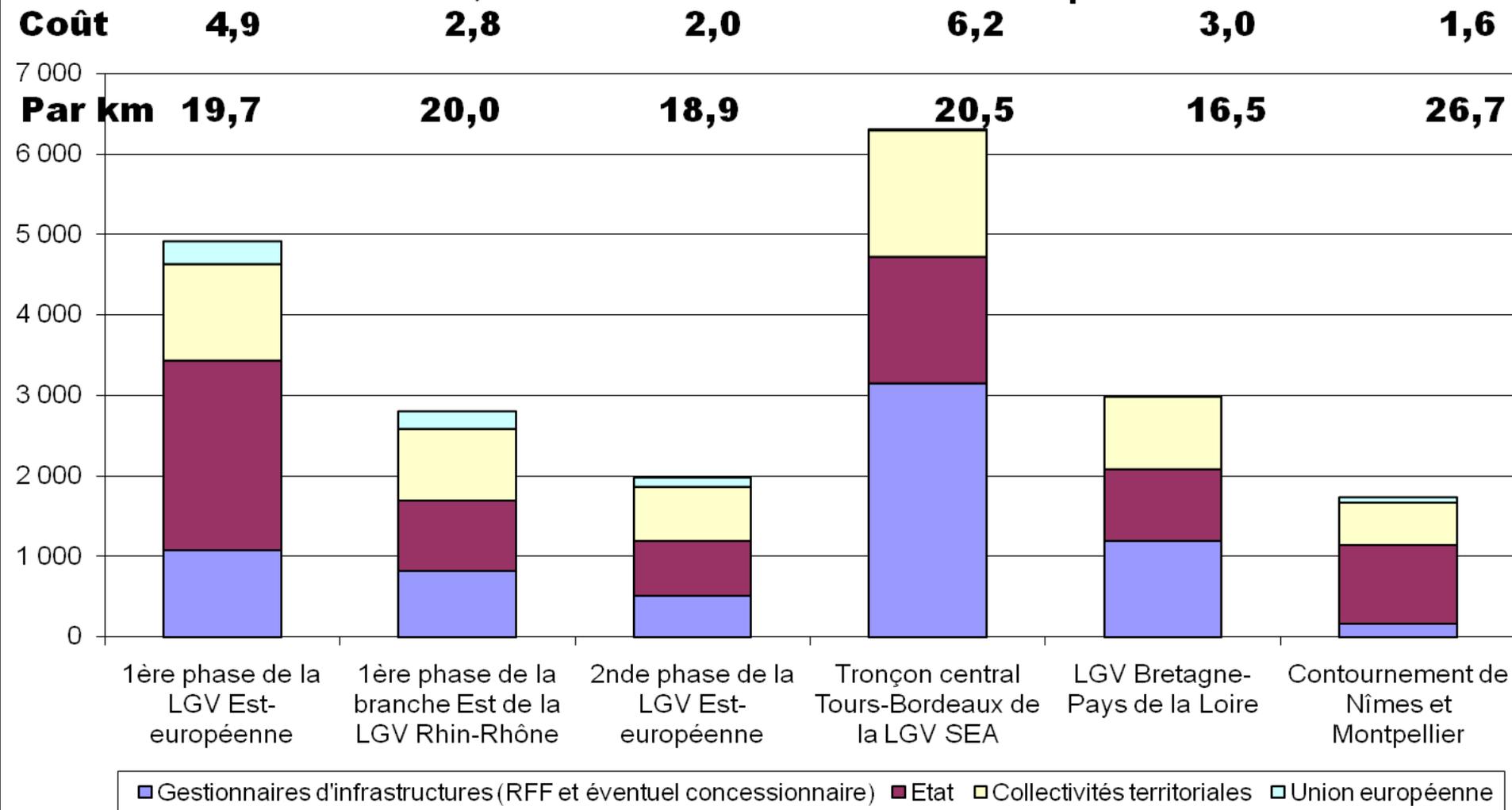
- Les investissements ferroviaires ont souvent une rentabilité faible, et s'amortissent sur de très longues périodes. RFF n'est pas en mesure de les financer intégralement.
- Une fois calculé le montant de participation « Article 4 », RFF doit se tourner vers les financeurs publics pour bâtir un plan de financement.

Synthèse : sources de financement des projets



Répartition des financements des LGV

Milliards €, ramenés aux conditions économiques de 2009



La participation est liée aux fonctionnalités du projet.

RFF prend en compte les redevances supplémentaires liées au projet

- Le mode de calcul dépend de la nature du trafic impacté par le projet

RFF prend également en charge les coûts fonctionnels de l'infrastructure

- Il s'agit des coûts d'entretien, d'exploitation et de renouvellement du nouvel équipement.

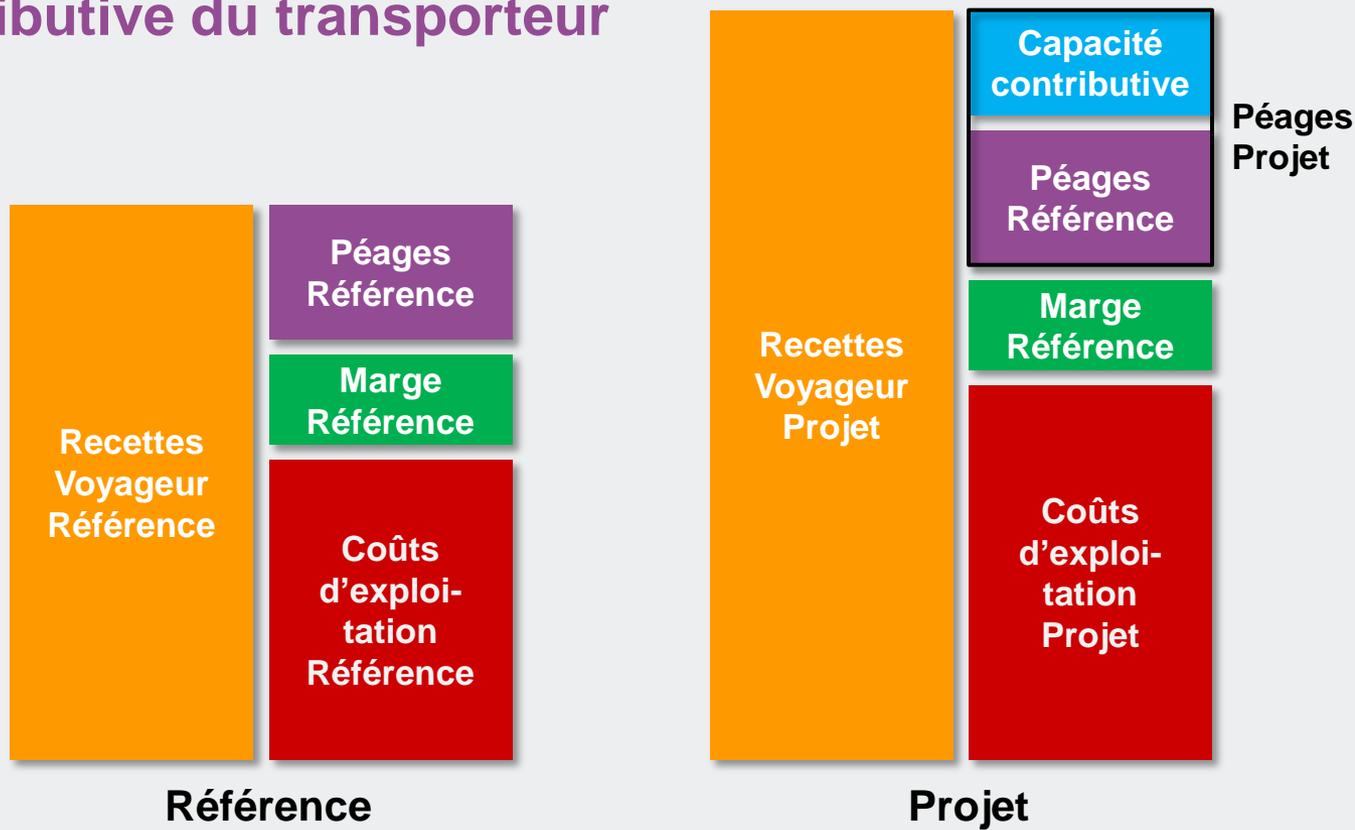
La participation est indépendante du montant de l'investissement.

- La participation dépend par contre du rythme de réalisation (du fait de l'actualisation)
- Elle est toujours présentée et actée en montant.

La capacité contributive pour les projets de ligne nouvelle :

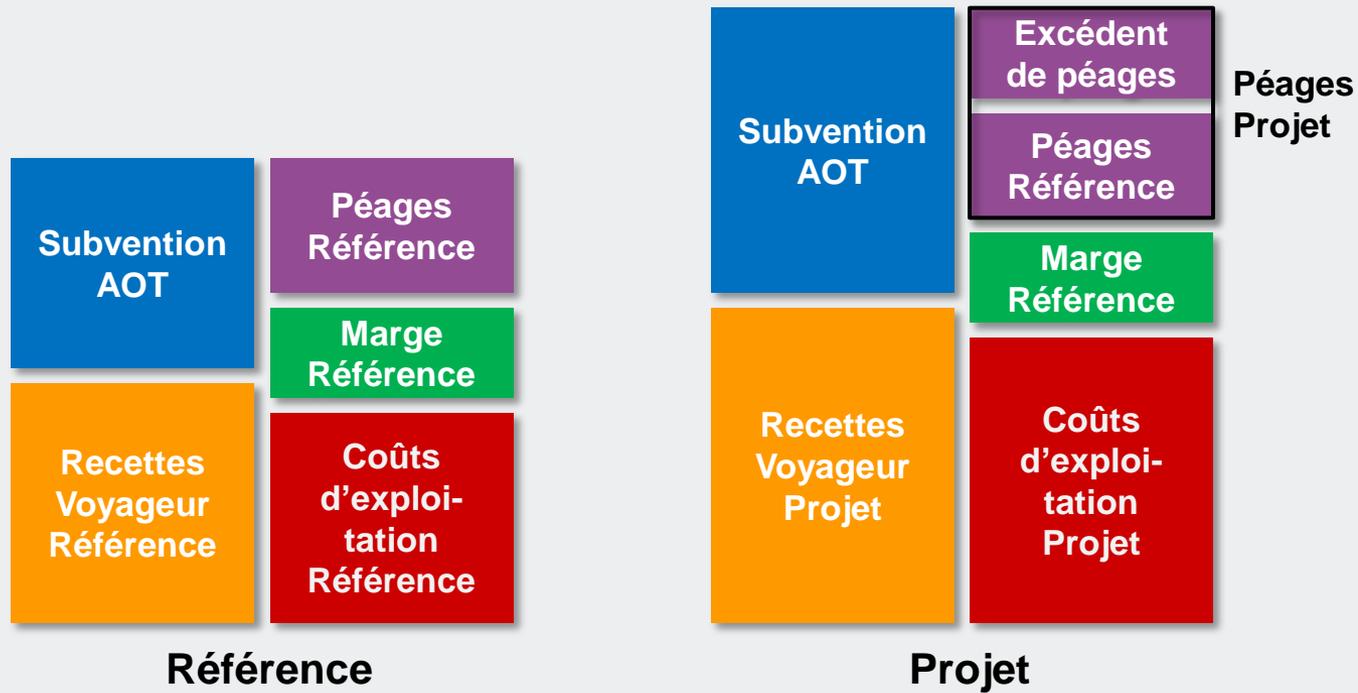
- Le gain de temps des voyageurs et le gain de service se traduisent par une hausse des prix du billet.
- Le projet génère aussi une hausse du trafic voyageur.
- Ceci crée un excédent de marge pour le transporteur, converti ensuite en péages par RFF.
- La capacité contributive est fonction du volume de trafic (avant et après), du motif des voyageurs (domicile - travail, professionnel, loisir), et des coûts du transporteur.
- L'objectif principal est d'évaluer le péage maximal soutenable par le transporteur sur le périmètre du projet.

Calcul de la capacité Contributive du transporteur



Pour les autres projets

- Seule est considérée la hausse de trafic dans le cadre d'un engagement contractuel avec une Autorité Organisatrice, qui se traduit également par une hausse de redevances.



Le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie

Le niveau d'avancement du projet et des études ne permet que d'apporter des premiers éclairages

Les financements propres au projet sont proches pour tous les scénarios car la valeur créée est elle-même proche.

Un contexte particulier avec une part de trafic domicile travail très élevée

Des gains particuliers au projet LN PN qui restent à valoriser : régularité, confort, fret ...

Une problématique à approfondir en parallèle de la mise au point du projet pour dégager la réponse la plus efficace pour la collectivité

Plusieurs orientations de tarification sont envisageables pour les services inter-urbains :

- Un modèle type « TGV » comme pour les projets de LGV
- Un modèle dans la continuité du système actuel (conventionné)
- Voire une coexistence des 2 modèles (selon les relations)

PPP

Les PPP pour quoi faire ?

Le **PPP est un contrat global construction et maintenance** en réponse à un besoin fonctionnel et un choix de partage des risques

Il répond à un **double objectif**

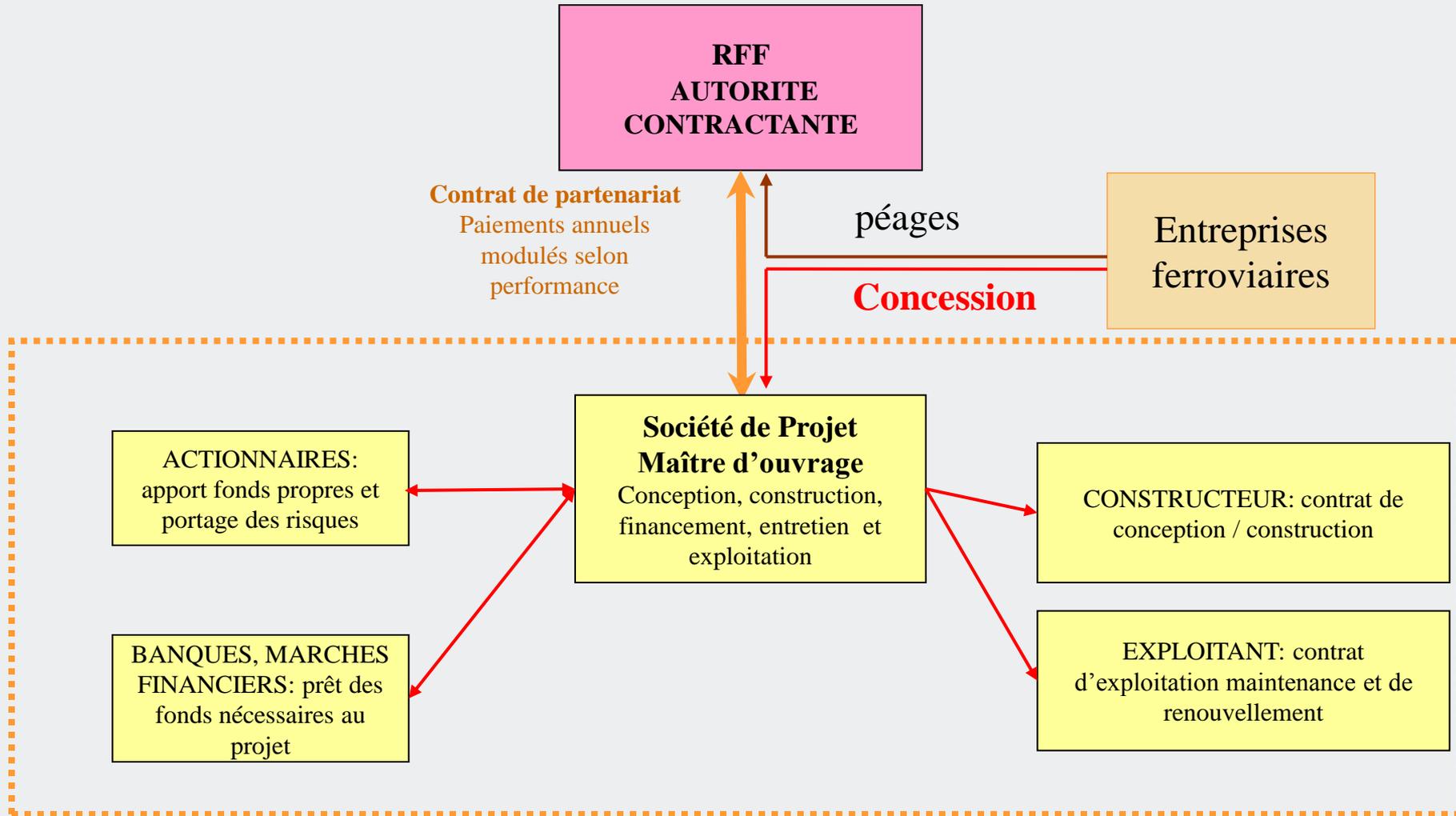
■ **Efficience économique**

- Intégration conception/construction/maintenance, interfaces
- Economie de coûts et de temps
- Partage des risques (techniques, administratifs, trafics)

■ **Outil de financement**

- Payer en fonction de la performance
- Payer à tempérament (Contrat de Partenariat)

Les acteurs et les schémas contractuels



Maîtrise d'ouvrage directe ou PPP ?

- **La volonté d'une meilleure allocation des risques** (conception/construction, exploitation/maintenance ou disponibilité/ financement/ commercial)
- **La capacité de réaliser plus vite les opérations grâce au paiement différé après la mise en service et étalé dans le temps**
- **La garantie d'affecter les sommes nécessaires à l'entretien/maintenance**
- **Pour la concession, les perspectives de gains en trafic**

Risques transférés	Type de contrat
(1) = conception/construction	Marché de "conception/réalisation" ou "clé en main"
(2) =(1) + exploitation/maintenance/ financement	Contrat de partenariat (disponibilité ou availability payment)
(3)=(2)+ risque commercial	délégation de service public ou concession (risque de demande)

Maîtrise d'ouvrage directe ou PPP ?

Le choix du recours à un PPP s'effectue après une évaluation préalable qui :

- **définit un partage des risques entre les différents partenaires. L'objectif est de faire porter le risque par le partenaire le plus à même de l'assumer.**
- **compare les coûts des montages classique ou innovant en termes de VAN.**
- **met en œuvre un modèle financier pour déterminer la redevance (ou recettes / subventions) correspondant au partage des risques défini dans l'évaluation préalable**

Maîtrise d'ouvrage directe ou PPP ?

Les PPP : un outil puissant

- Sécuriser les délais, les budgets d'investissement, et d'entretien/maintenance.
- Utiliser le levier de la concurrence pour gagner en productivité et en coûts sur le long terme.
- Diversifier les expertises et savoir-faire, en particulier en matière de maintenance/renouvellement
- Favoriser l'innovation et la performance grâce à des rémunérations variables en fonction de celle-ci

La maîtrise d'ouvrage : un outil que RFF souhaite conserver pour les Lignes Nouvelles

- Maintien d'une maîtrise technique des projets
- Outil de comparaison, notamment sur les coûts

Quand choisir le mode de réalisation ?

- **Le mode de réalisation n'est pas nécessairement connu au moment de l'enquête publique**
 - Plusieurs projets ont été réalisés en PPP sans que le dossier EUP ne le prévoie
 - Si le dossier EUP prévoit un mode de réalisation en PPP, une nouvelle DUP n'est pas nécessaire en cas de modification du mode de réalisation, sauf exception (par exemple si le billet voyageur était multiplié par 2)
- **La décision sur le montage doit être le plus proche possible de la réalisation effective de la ligne, compte tenu des évolutions rapides de la conjoncture financière**

Merci de votre attention