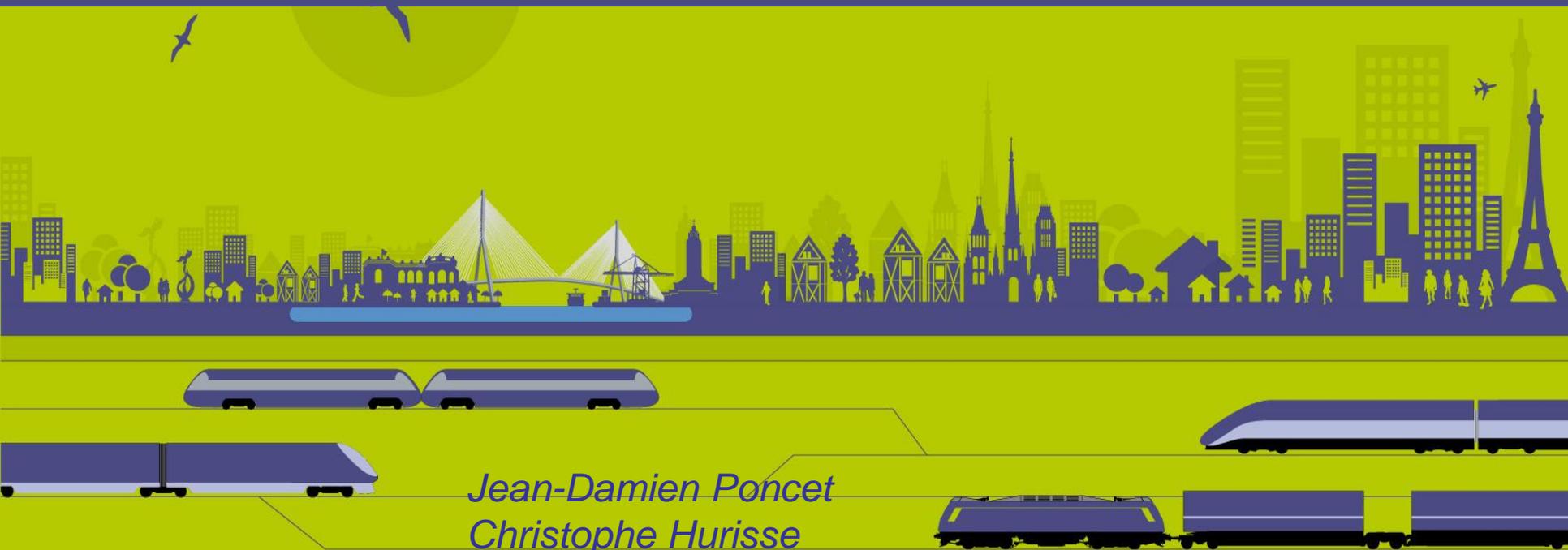


Débat Public

Réunion thématique Financement et rentabilité

17 janvier 2011 à Paris

1^{ère} table ronde : Rentabilité du projet



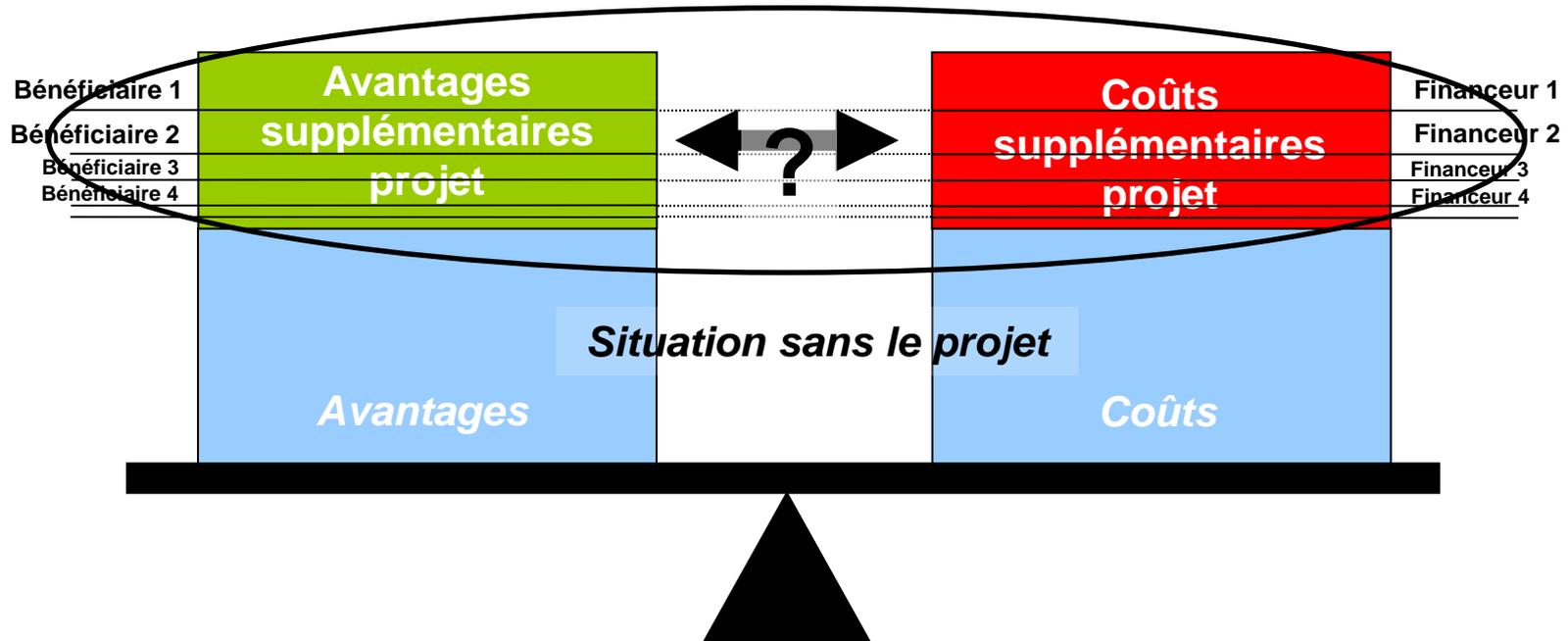
*Jean-Damien Poncet
Christophe Hurisse*



Introduction



Socio-économie et financement



- Etude socio-économique : quelle balance des coûts et avantages ?
- Réflexion financement : quel partage des coûts, en fonction des avantages retirés par les acteurs ?
- Partenariat Public Privé : un outil possible ?



Un projet sur deux piliers : capacité et vitesse

Capacité :

- Paris – Mantes et nœud de Rouen (*a minima*)

→ Plus de la moitié du coût du projet

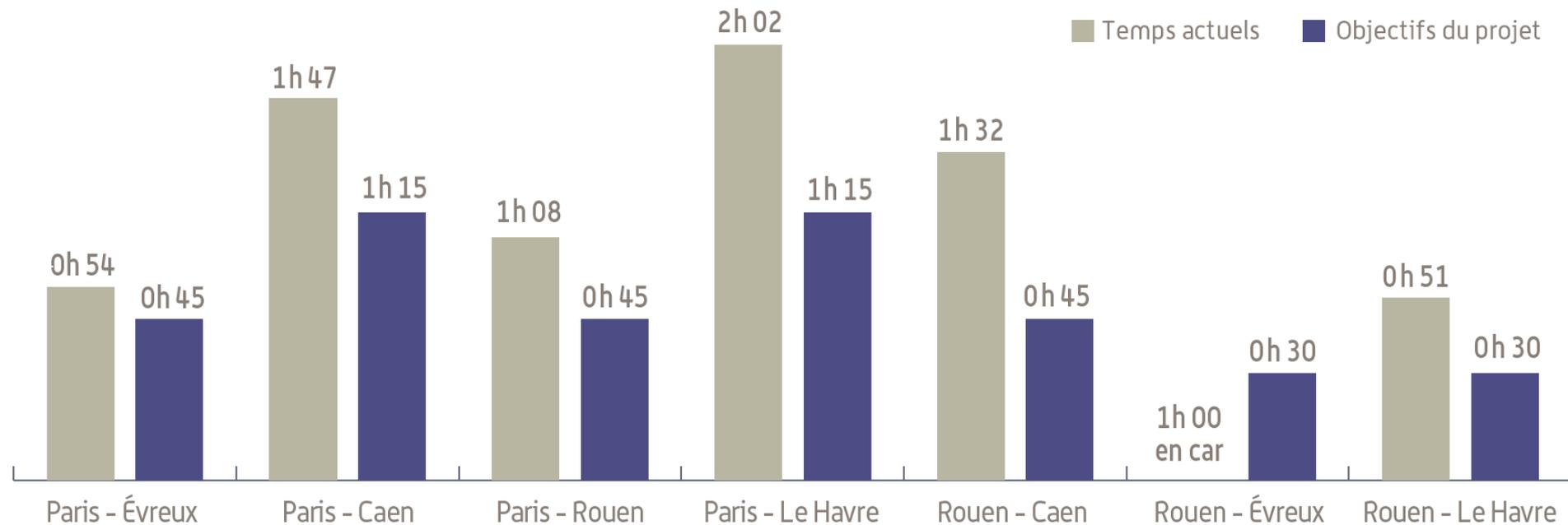
- Bénéfices :

- Trains supplémentaires (voyageurs locaux et nationaux, fret)
- Ponctualité
- Confort

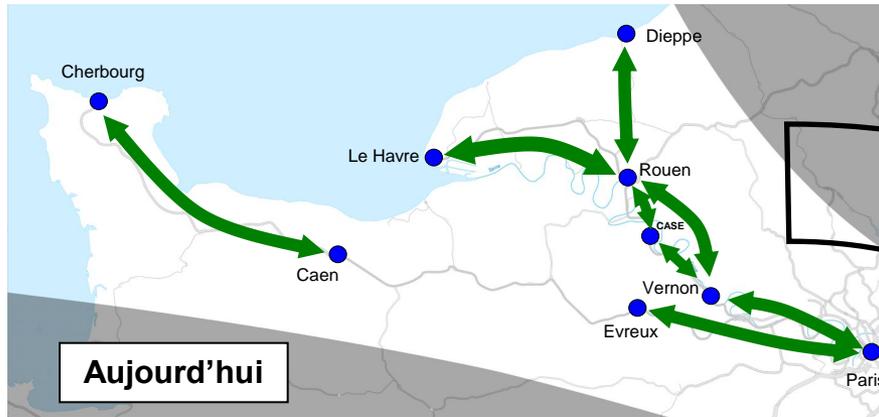


Un projet sur deux piliers : capacité et vitesse

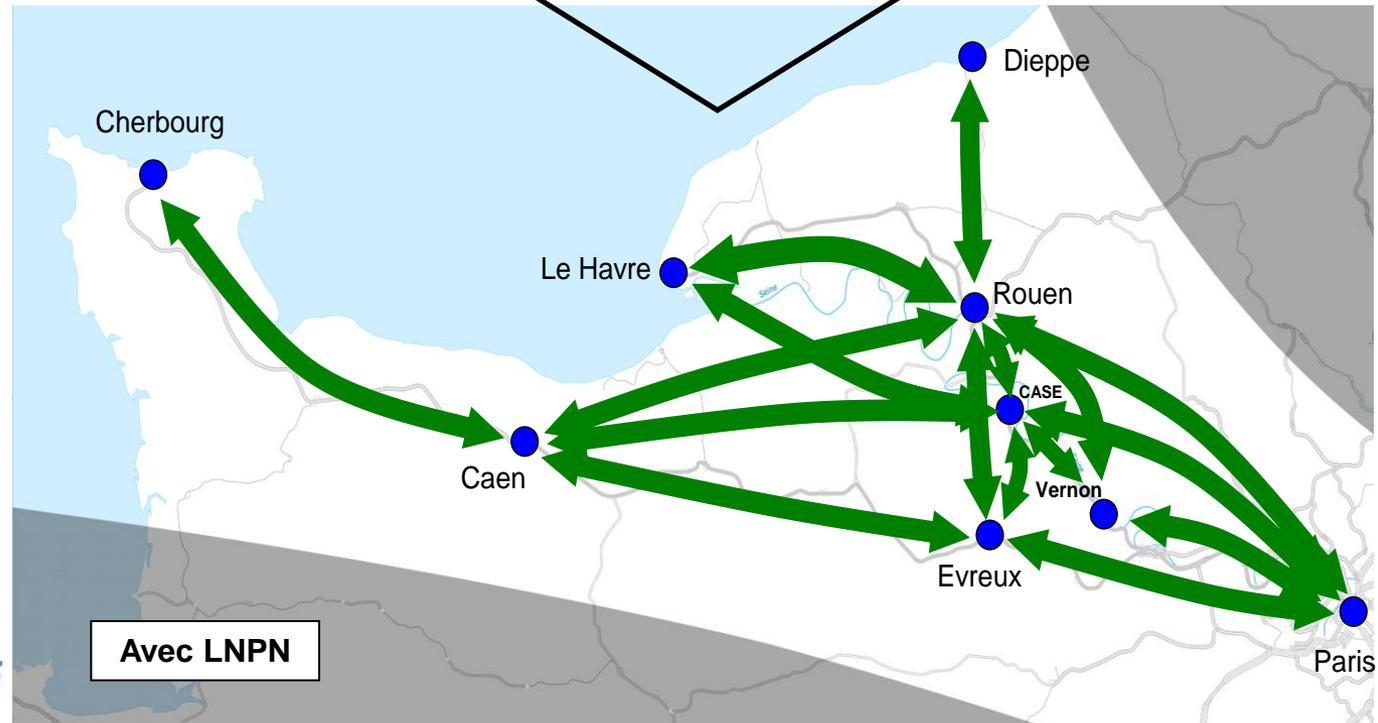
Vitesse :



Ligne Nouvelle Paris - Normandie



Une accessibilité renouvelée



*Trajets
de moins d'1 heure
entre agglos de + de
50 000 habitants*



Calendrier :

Evaluation économique à approfondir jusqu'à l'Enquête d'Utilité Publique.

Plan de financement à élaborer parallèlement.

Besoin de financement dans 5/6 ans au plus tôt.



L'évaluation socio-économique du projet LNPN

Pourquoi une évaluation socio-économique?



Objectif : apprécier l'ensemble des avantages et des inconvénients du projet

Aider la décision publique

En quoi consiste l'évaluation socio-économique?



Les effets du projet s'exercent dans les domaines :

- des transports
- de l'environnement
- de l'économie
- de l'aménagement du territoire...

En quoi consiste l'évaluation socio-économique?



L'évaluation est fondée sur des **bilans socio-économiques** qui mesurent des **avantages** :

- **monétaires** (*exemple : les investissements*)
- **monétarisables** (*exemple : les gains de temps*)

Certains effets du projet sont **non quantifiables ou non monétarisables** → **analyses qualitatives**

Que comptabilise le bilan ?



Investissements

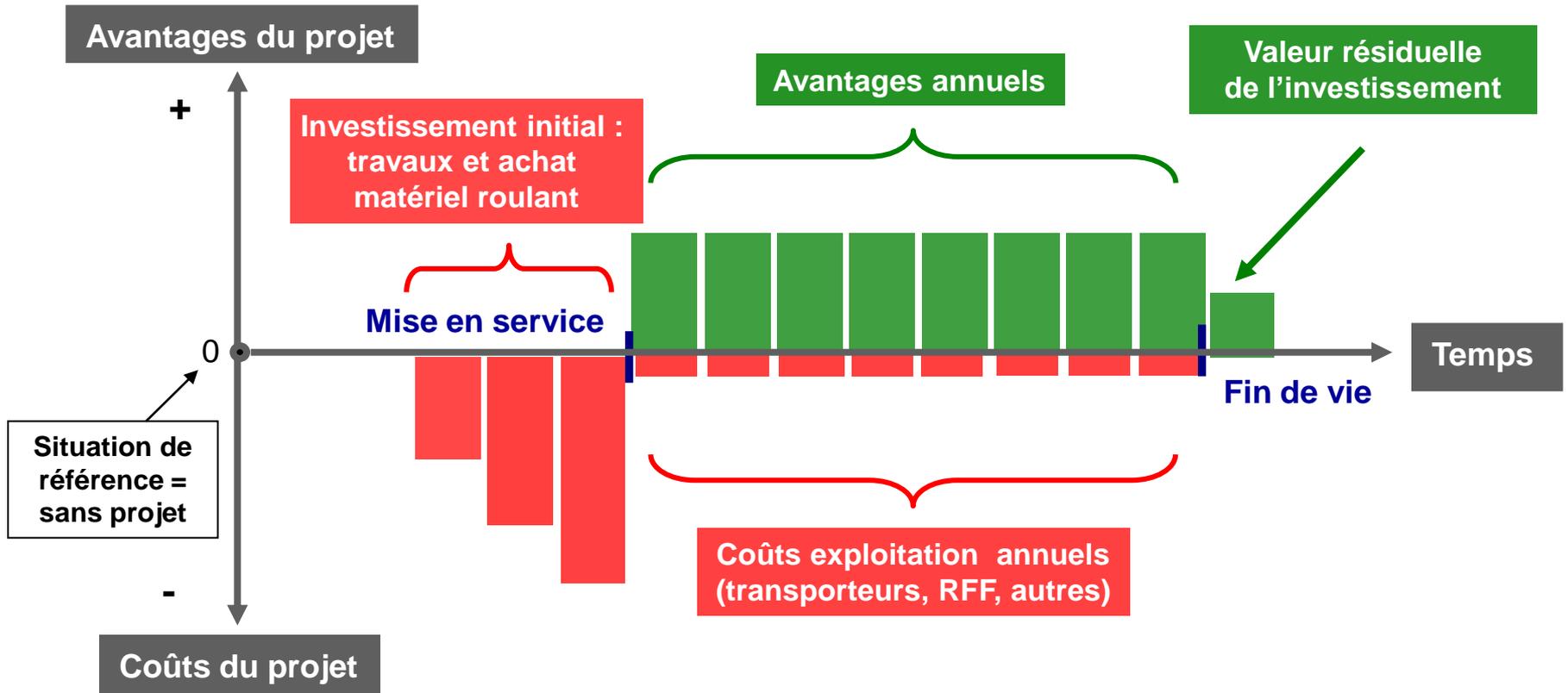
Infrastructures, matériel roulant

Effets du projet

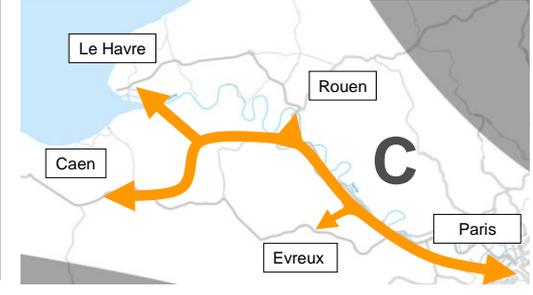
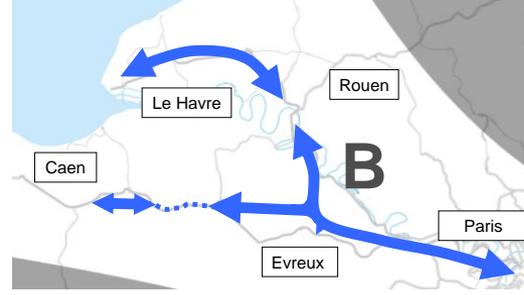
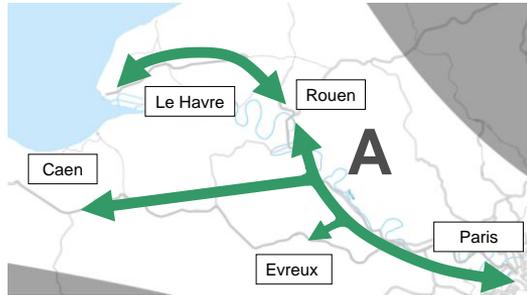
Acteurs concernés	Principaux effets évalués
Voyageurs Usagers du train Usagers reportés des autres modes	Gains de temps Qualité de service (régularité, confort)
Système ferroviaire Entreprises de transport ferroviaire Gestionnaire des infrastructures Autorités organisatrices	Recettes Coûts d'exploitation Entretien et maintenance
Autres modes de transport Entreprises de transport Gestionnaires des infrastructures	Recettes Coûts d'exploitation et entretien
Puissance publique	Taxes
Effets extérieurs	Baisses de la pollution et de l'effet de serre Sécurité routière Moins d'embouteillages



La somme actualisée des avantages : le calcul de la valeur actualisée nette (VAN)



Scénarios de projet



Coûts

(milliards d'€) :

10,9

10,7

13,9

Trafics

(gains projet, millions de voyageurs par an) :

2,9 reportés
1,5 induits

4,4

2,7 reportés
1,4 induits

4,1

2,6 reportés
1,4 induits

4,0



Répartition des bénéfices et des coûts

Amélioration de la
qualité de service

14%

Surplus usagers
nouveaux
12%

Externalités
environnementales
et décongestion
9%

Avantages
marchands
10%

BÉNÉFICES

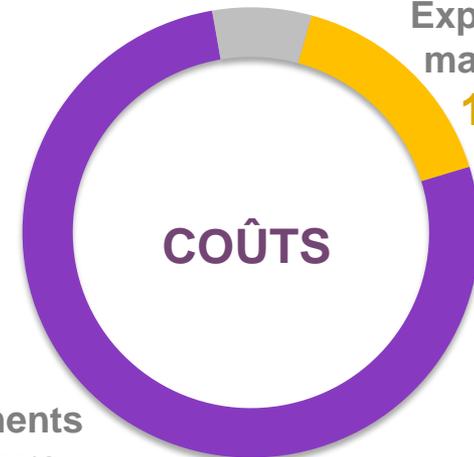
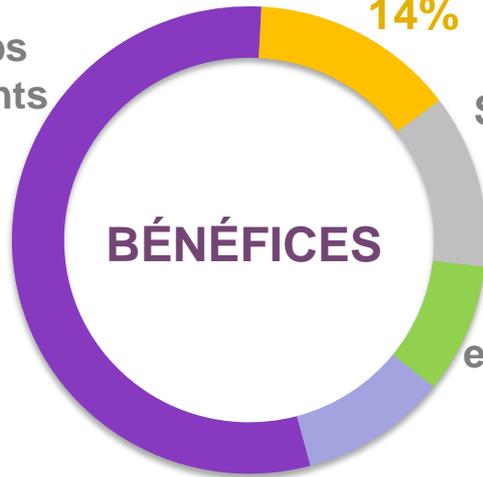
Investissements
Matériel roulant
6-7%

Exploitation et
maintenance
15-16%

COÛTS

Investissements
Infrastructure
77-80%

Gains de temps
usagers existants
55%



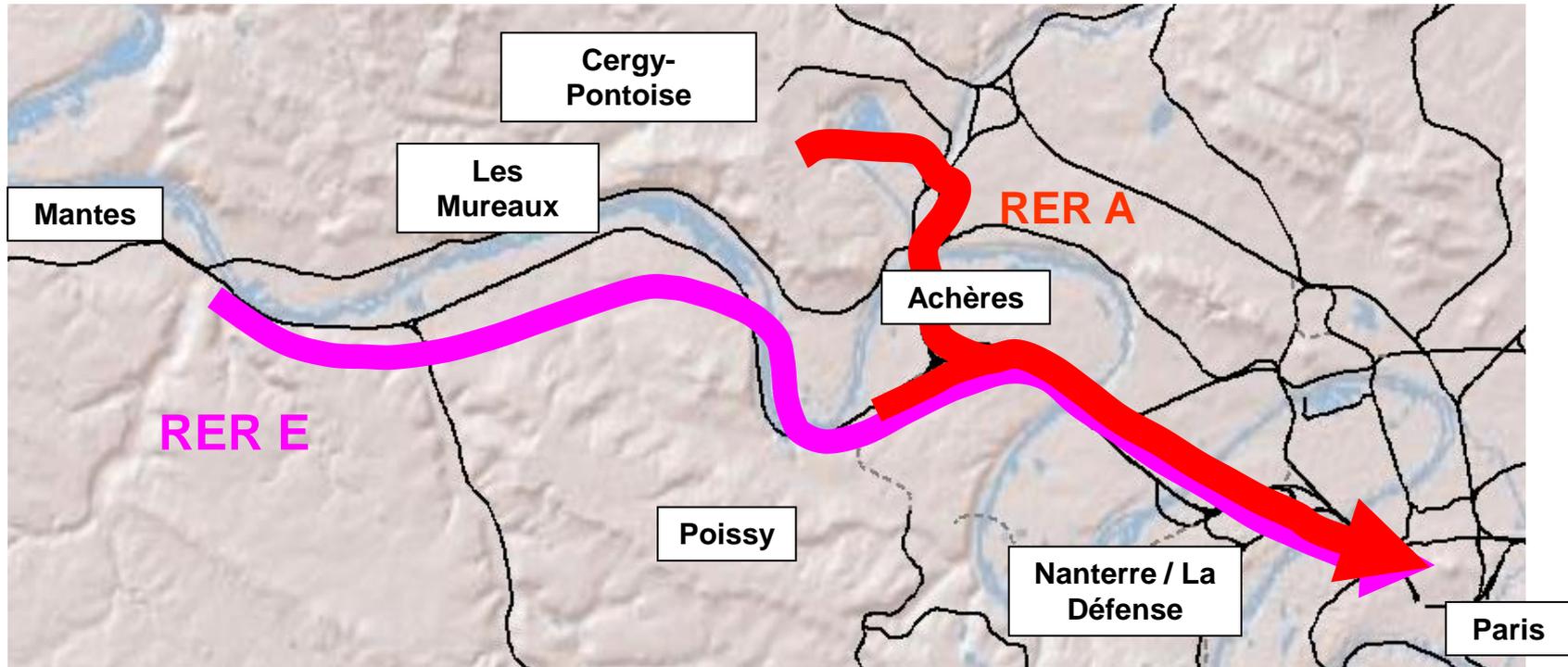
Bilan socio-économique du projet LNPN



Création de valeur socio-économique (VAN, milliards d'€)

	A	B	C
Contributions positives	14,55	13,8	13,55
+ Gains temps et surplus usagers nouveaux	9,7	9,1	8,95
+ Qualité de service	1,95	1,95	1,95
+ Externalités (report modal)	1,3	1,25	1,2
+ Avantages marchands	1,6	1,5	1,45
<i>avantages pour le fret, Ile-de-France, ...</i>	<i>à évaluer ultérieurement</i>		
Contributions négatives	-14,7	-14,4	-18,4
- Investissements en Infrastructure	-11,4	-11,2	-14,7
- Investissement matériel roulant	-1,00	-0,90	-1,05
- Exploitation et maintenance	-2,30	-2,30	-2,65
Bilan	-0,15	-0,6	-4,85

Les enjeux en Ile-de-France



RER E : 100 millions de voyageurs par an aujourd'hui
(RER à l'est et Transilien Mantes - Poissy - Saint-Lazare)
180 millions en 2020 avec le prolongement à l'ouest

RER A : 300 millions de voyageurs par an aujourd'hui

Les enjeux en Ile-de-France



Valorisation des gains socio-économiques relatifs à la régularité en Ile-de-France : **exemple RER E à l'ouest (Eole 2020)**

Hypothèse d'amélioration de la **RÉGULARITÉ** des trains



Gain de **TEMPS** voyageurs



Bénéfice socio-économique en **EUROS**

1 point

X 1 voyageur



= **1 minute**



= **0,30 euro**

2,75 points

X 32 000 000 (*)
voyageurs



= **1,4 million heures**



= **25 millions euros**

sur la durée de vie du projet (VAN) :

1 milliard euros



(*)

Usagers des trains « normands » et « franciliens »
Lignes Mantes-Poissy-Paris horizon

Les bénéfices potentiels pour le fret



Dégager des capacités pour le fret sur le réseau existant

Hypothèse : massifier les flux et reporter de la route vers le rail





Equilibre socio-économique de LNPN

Des effets et des bénéfices qui restent à évaluer



Merci de votre attention