

# LNOBPL - Réunion du débat public

Rennes, le 2 décembre 2014

Thématique « Rentabilité socio-économique et financement »

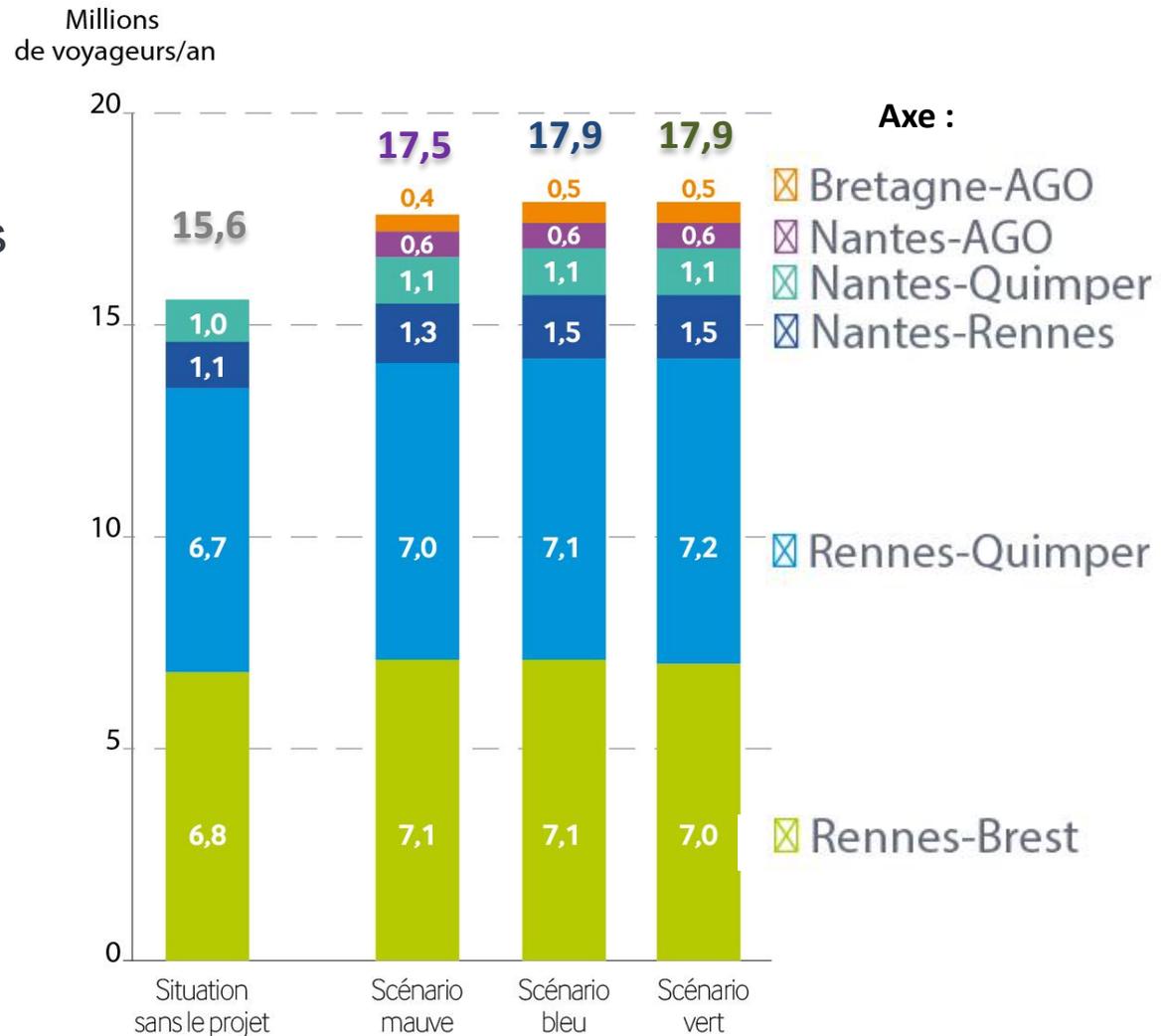


# Etudes de trafic et bilans socio-économiques

# Les nouveaux voyageurs

## Les gains de trafic en 2030

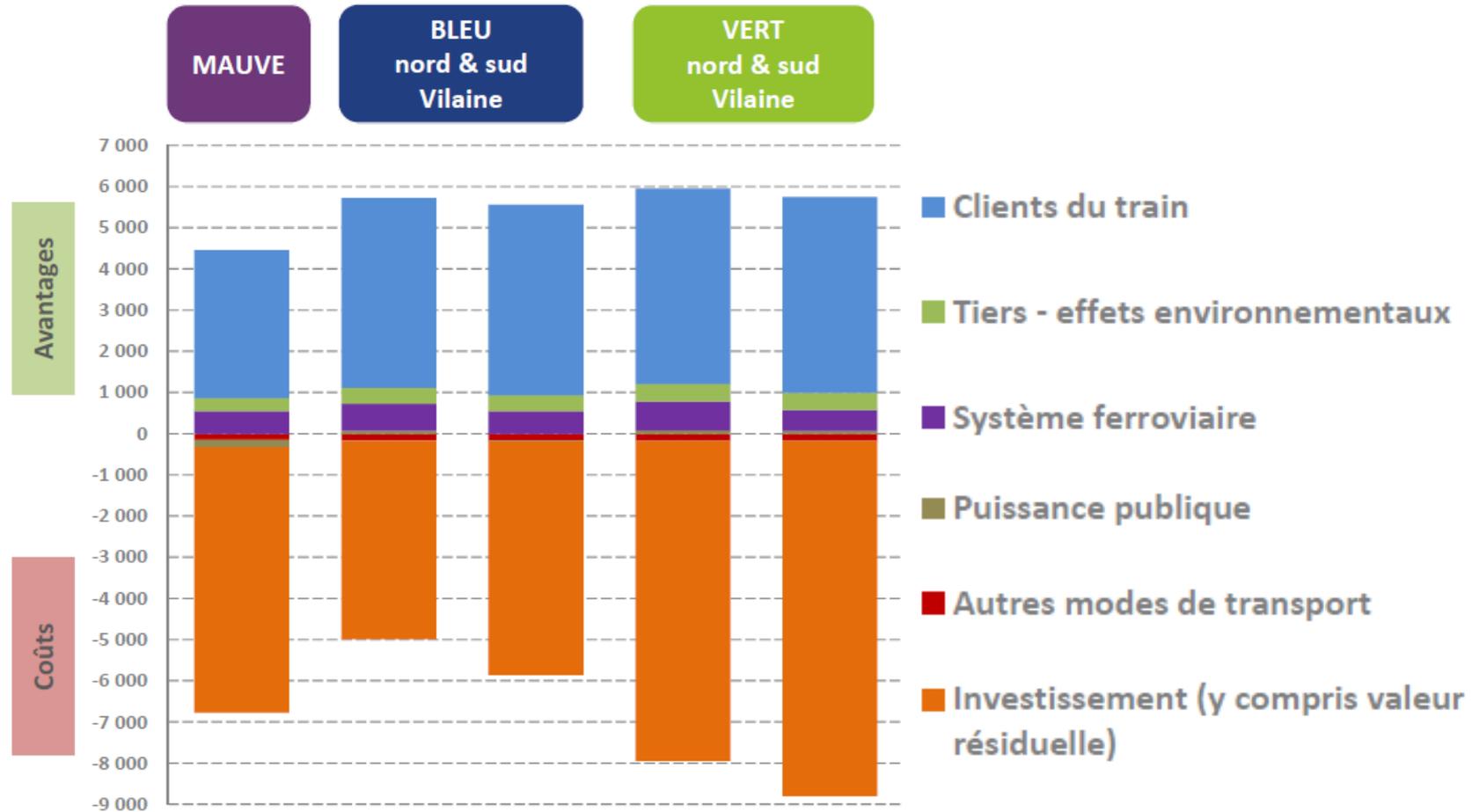
- **+1,9 à 2,3M** voyageurs annuels, selon le scénario
- dont **1,6 à 1,8M de reportés**, principalement **de la route vers le rail**



# Les bilans par acteurs

\ Avantages et coûts par acteurs selon le scénario :

- Une balance principalement influencée par les coûts d'investissement



# Les résultats socio-économiques

## \ Les indicateurs socio-économiques : comparaison chiffrée des scénarios

- **VAN = valeur actuelle nette** : différence entre la somme des avantages et la somme des coûts, sur la durée de vie du projet
- **TRI = taux de rentabilité interne** : autre façon d'estimer l'intérêt du projet au regard de l'investissement nécessaire

	Scénario mauve	Scénario bleu		Scénario vert	
		Option nord Vilaine	Option sud Vilaine	Option nord Vilaine	Option sud Vilaine
<b>VAN</b>	-2 300 M€	+750 M€	-300 M€	-2 000 M€	-3 050 M€
<b>TRI</b>	2,3 %	3,9 %	3,3 %	2,7 %	2,4 %

- Pour la suite des études :
  - Évaluation affinée
  - Nouvelle instruction gouvernementale du 16 juin 2014

# Financement

# Economie du réseau ferroviaire

## \ Le financement du réseau ferroviaire français (investissement, exploitation et maintenance) est porté pour :

- 50% par le contribuable (concours publics et péages des activités conventionnées),
- 30% par l'endettement du gestionnaire d'infrastructure,
- 20% par l'utilisateur.

## \ En 2013 :

- 7,8 milliards d'euros d'investissements (+45%)
- dont 2,7 milliards d'euros consacrés à la modernisation (+23%)

# Des projets de développement co-financés

## \ **Ses statuts imposent à RFF de s'assurer de la rentabilité de ses investissements**

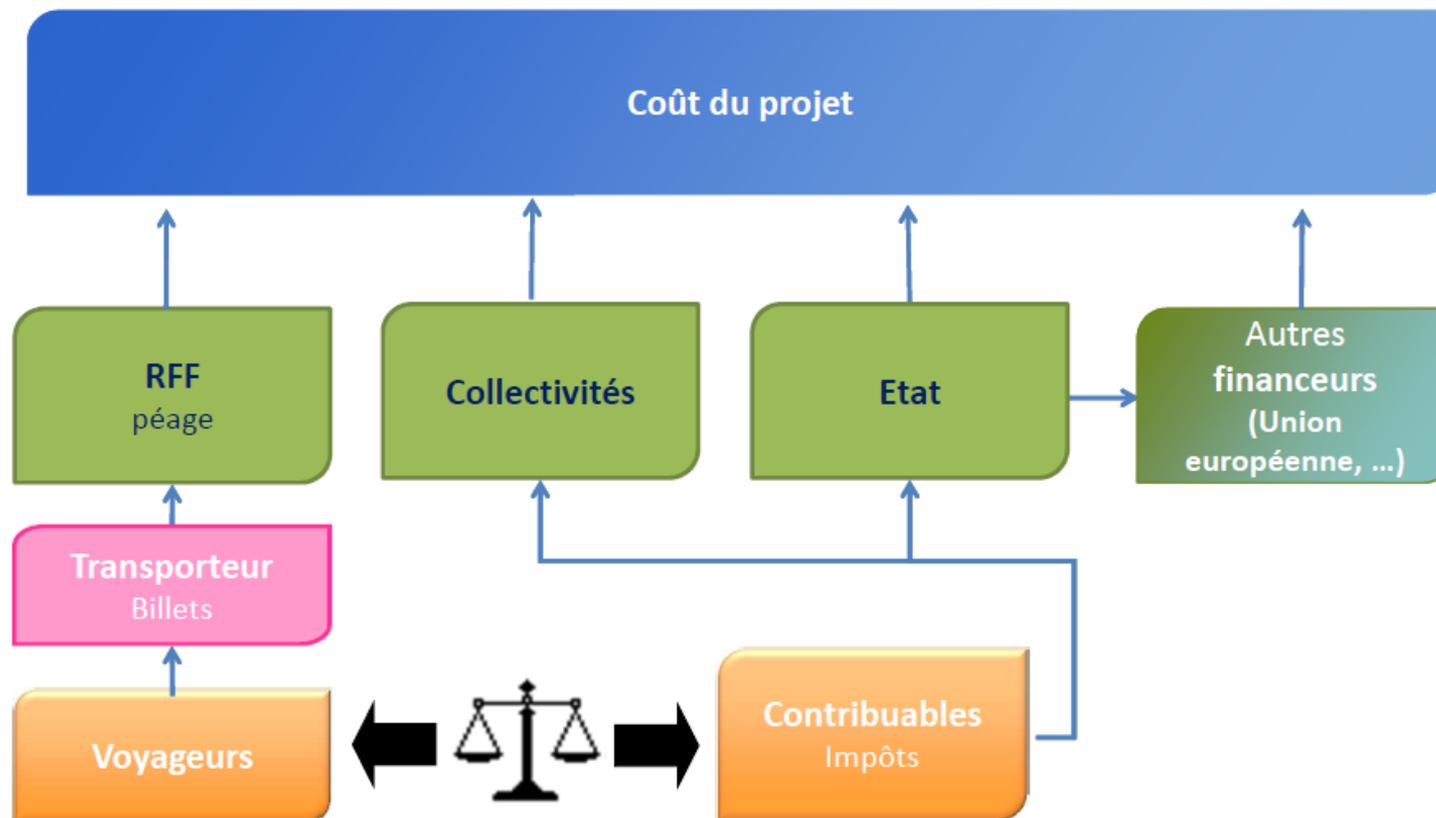
- Les investissements ne doivent pas créer de déficit
- Les emprunts contractés pour les financer doivent pouvoir être remboursés
- RFF ne peut investir sur un projet qu'à hauteur des revenus nets qu'il en attend

**Ces principes ont été confirmés pour SNCF Réseau dans le cadre de la loi ferroviaire du 4/08/2014 (article 6).**

## \ **Les subventions publiques sont nécessaires**

- Faible rentabilité financière des investissements ferroviaires longue période d'amortissement
- Une fois calculé le montant de participation, RFF doit se tourner vers les financeurs publics pour bâtir un plan de financement

# Sources de financement des projets

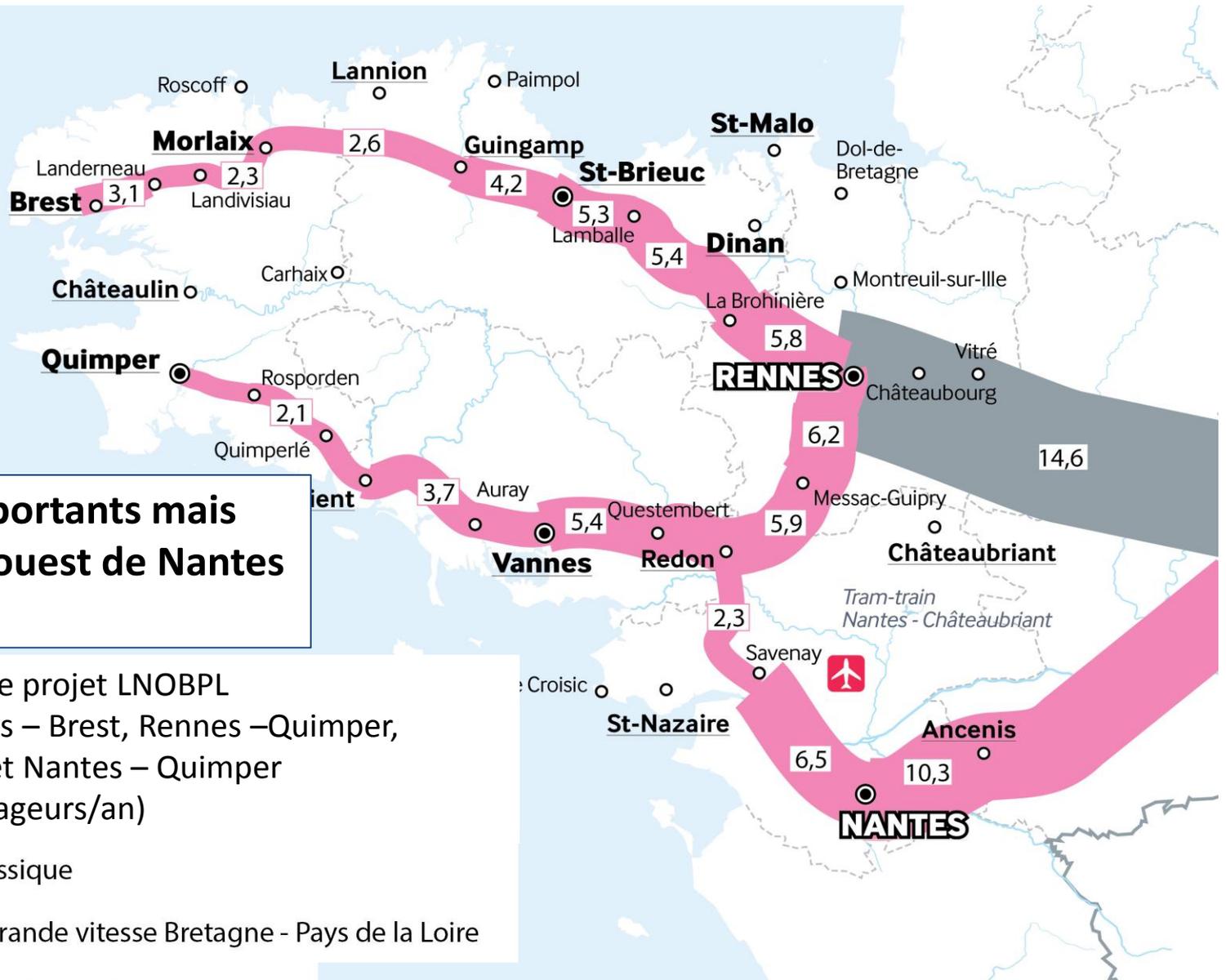


**La participation moyenne de RFF calculée sur 50 projets des CPER 2007-2013 est légèrement supérieure à 10%**

# Les paramètres de l'évaluation financière

- \ **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.

# Trafics ferroviaires en 2030 – référence



**Des trafics importants mais plus diffus à l'ouest de Nantes et de Rennes**

Trafics 2030 sans le projet LNOBPL sur les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Rennes – Nantes et Nantes – Quimper (en million de voyageurs/an)

- XX Ligne classique
- XX Ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire

# Le projet LNOBPL

- \ Le niveau d'avancement du projet et des études ne permet que d'apporter des premiers éclairages
- \ La problématique du financement sera approfondie dans les études préliminaires et d'avant-projet
- \ A approfondir en intégrant une logique globale de système ferroviaire
  - L'infrastructure (investissement et exploitation)
  - L'activité TGV (maintien de sa rentabilité)
  - L'activité TER et son caractère conventionné