

Débat public
Ligne Nouvelle Paris-Normandie
Rentabilité et financement
Paris, 17 janvier 2012

**Le projet LNPN dans le contexte des
Assises du ferroviaire**

Marc Ivaldi

Assises du ferroviaire

- « Grenelle du ferroviaire »
- 4 commissions
 - Le ferroviaire au cœur de l'Europe
 - Ouverture du ferroviaire à la concurrence
 - La gouvernance du ferroviaire
 - Les liens entre RFF et SNCF
 - L'économie du ferroviaire
 - Le financement du ferroviaire
 - La filière ferroviaire française

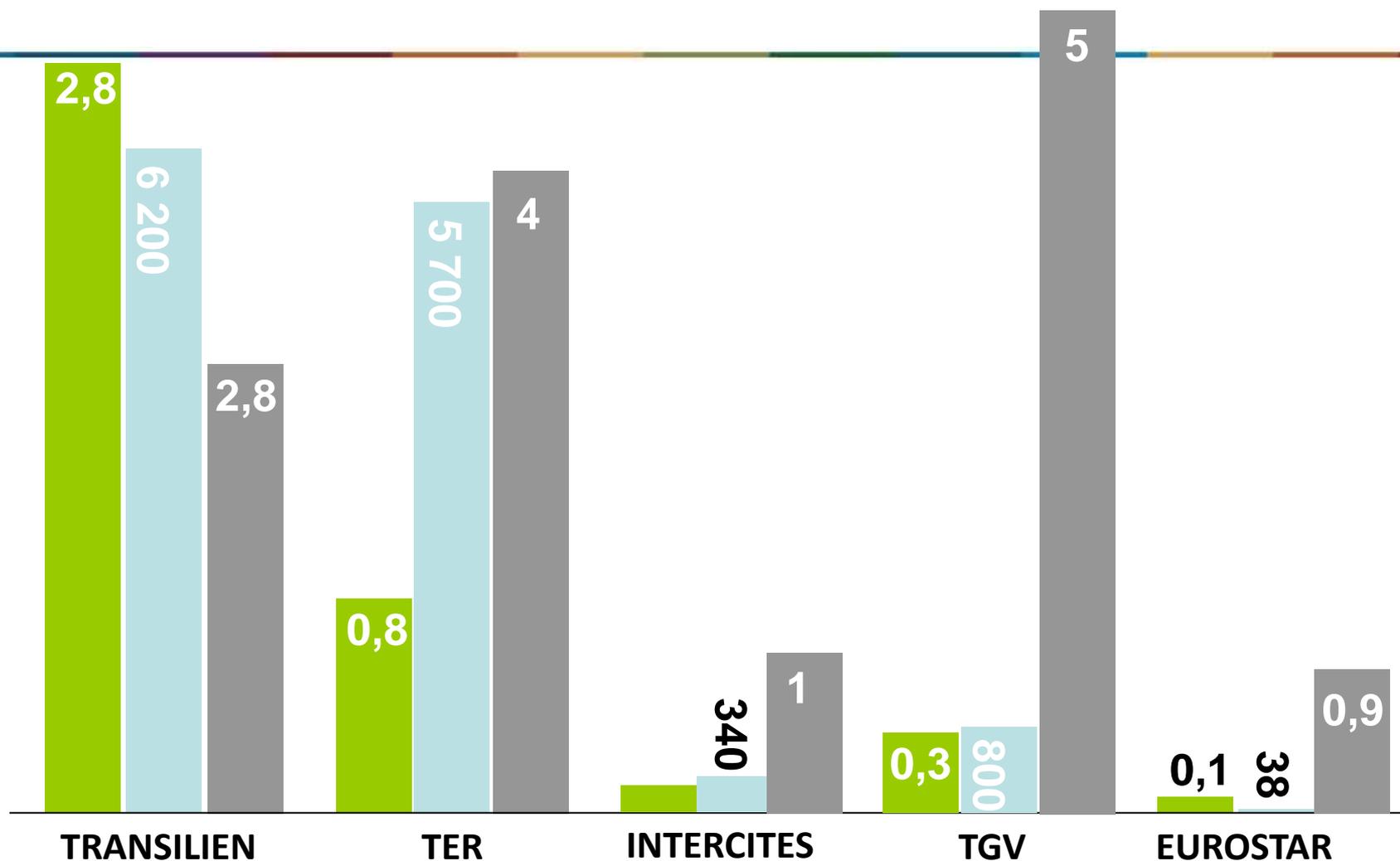
Economie du ferroviaire – Constat

- Le modèle économique actuel n'est plus soutenable
 1. Financement public
 - 13 Md€ pour une production de 21 Md€
 2. Déséquilibre structurel du financement du secteur
 - 1 à 1,5 Md€ par an
 3. Accroissement de l'endettement
 - Dette actuelle: TFF + SNCF = 32,5 Md€
 - Doublement de l'endettement d'ici 15 ans
 - En incluant les 4 LGV en cours
 - » Tours-Bordeaux
 - » Bretagne – Pays de Loire
 - » Est Europe 2^{ème} phase
 - » Contournement Nimes et Montpellier

Economie du ferroviaire – Constat

- Le modèle économique actuel n'est plus soutenable
 1. Financement public
 2. Déséquilibre structurel du financement du secteur
 3. Accroissement de l'endettement
 4. Des ressorts brisés
 - TGV: ralentissement du trafic et hausse des péages
 - Transport régional: des investissements énormes pour un trafic limité (certes en augmentation)
 - Fret en déclin
 - Vétusté du réseau
 - 20% des voies les plus circulées sont hors d'âge
 - 3000 km de ralentissement

Le transport ferroviaire de voyageurs



Economie du ferroviaire – Recommandations

- A. Développer une offre de transport cohérente
 - Penser la mobilité globalement
 - Recentrer l'offre TGV sur le cœur du réseau
 - Inventer un modèle pour les TET
 - Transparence et rationalité des prix

Economie du ferroviaire – Recommandations

A. Développer une offre de transport cohérente

B. Améliorer la performance du réseau

— Priorité absolue à la rénovation du réseau existant

— Développement du réseau à GV

○ Réexamen du contournement de Nimes et Montpellier

○ Moratoire sur tous les autres projets du Grenelle de l'environnement

○ Etablir des priorités

○ Meilleure prise en compte de l'évaluation socio-économique des projets

» Expertise tierce au porteur du projet

— Dimensionnement et coût du réseau

Economie du ferroviaire – Recommandations

- A. Développer une offre de transport cohérente
- B. Améliorer la performance du réseau
- C. Etablir une stratégie de désendettement
 - Réduction de la dette par les efforts de productivité
 - Pas de reprise de la dette par l'Etat

L'analyse socio-économique de la LNPN

BILAN ACTUALISE PAR ACTEURS sans COFP en M€2009	Scénarios La Défense en fourche			Scénarios La Défense en ligne		
	A	B*	C*	A	B	C
Investissement	-15273	-14985	-19577	-15375	-14810	-19402
Tiers	1300	1268	1184	1541	1503	1403
Usagers	11665	10997	10885	10732	10117	10014
Opérateurs FER	-345	-578	-843	-373	-625	-911
Opérateurs TC	99	105	100	108	114	109
AOT	1122	1287	1160	905	1038	936
Gestionnaires d'infrastructure	-2136	-2062	-2252	-2042	-1971	-2153
Acteurs aériens	0	0	0	0	0	0
Puissance publique	-416	-384	-356	-417	-385	-357
Valeur résiduelle	3841	3768	4923	3867	3724	4879
VAN	-143	-585	-4776	-1054	-1295	-5482
TRI	3,54%	3,42%	2,74%	3,34%	3,28%	2,60%
VAN par euro investi	-0,01	-0,04	-0,24	-0,07	-0,09	-0,28

* Scénarios estimés par ratio

L'analyse socio-économique de la LNPN

- Pas de référence à la rentabilité économique des autres projets d'infrastructure
 - Les décideurs doivent pouvoir établir des priorités
- Pas de rôle pour le risque
 - Rôle de l'incertitude sur les prévisions d'augmentation du PIB
- Presque pas d'analyse de sensibilité
 - Effet des fréquences et de la fiabilité des services
- Pas d'effets de réseau
 - Diversion du trafic fret
 - Impact limité sur la congestion du réseau routier

L'analyse socio-économique de la LNPN

	Voiture	Train	
Actuel	23,6	8,3	26%
Référence 2025	28,3	11,2	28%
Scénario A ligne	26,3	14,0	

L'analyse socio-économique de la LNPN

- Pas de référence à la rentabilité économique des autres projets d'infrastructure
- Pas de prise en compte du coût des fonds publics
- Pas de rôle pour le risque
- Presque pas d'analyse de sensibilité
- Pas d'effets de réseau
- Pas de prise en compte du coût des fonds publics
- Déficit des opérateurs et du gestionnaire = subventions
- Pas de lien entre analyse socio-économique et financement ?????