

**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

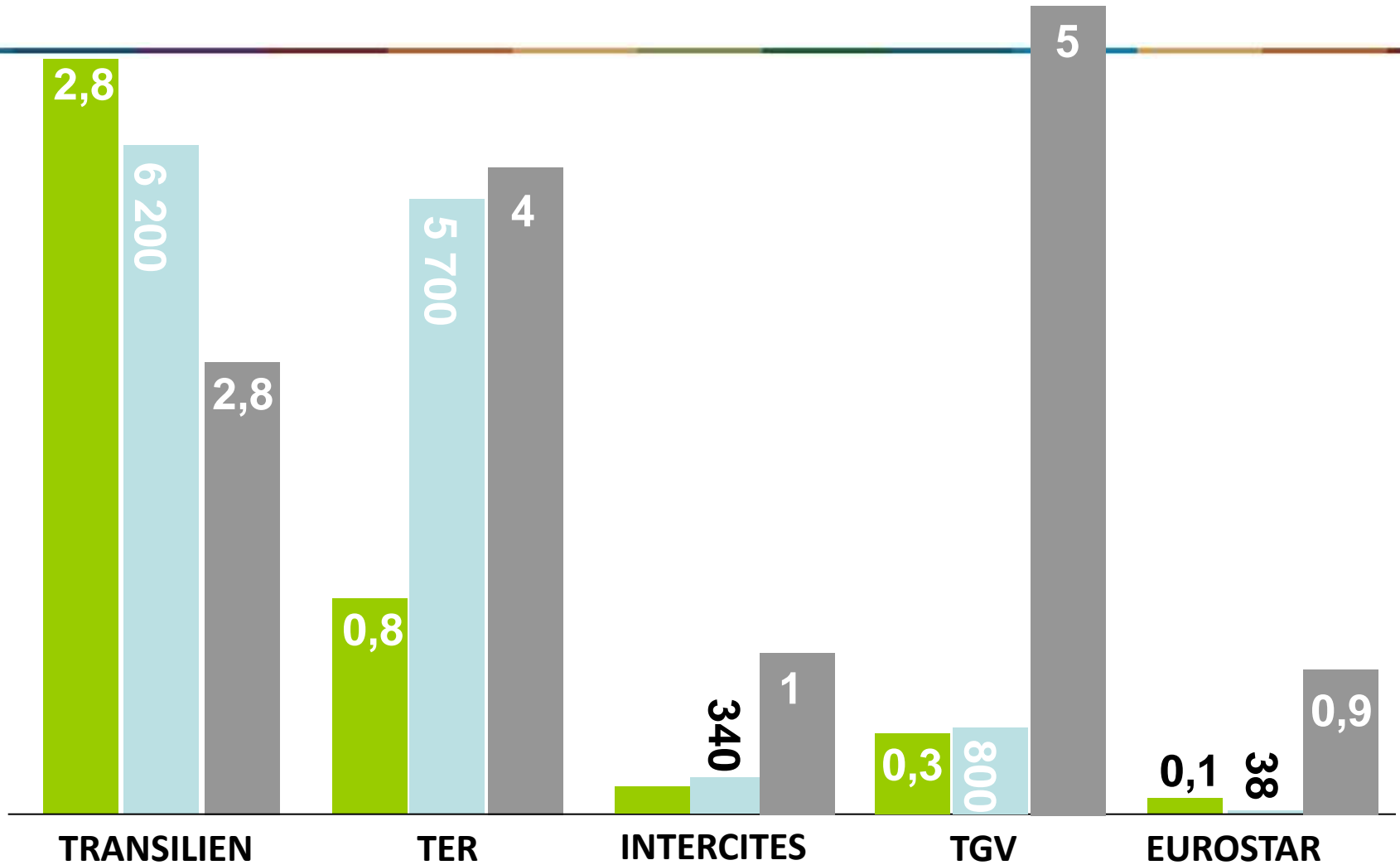
# Economie du ferroviaire – Constat

- 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<sup>ème</sup> 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



Voyagers par jour (en millions)

Trains par jour

Chiffre d'affaires (yc compensation) En Md€

Source SNCF (chiffres 2010 arrondis)

# 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
<b>VAN</b>	<b>-143</b>	<b>-585</b>	<b>-4776</b>	<b>-1054</b>	<b>-1295</b>	<b>-5482</b>
<b>TRI</b>	<b>3,54%</b>	<b>3,42%</b>	<b>2,74%</b>	<b>3,34%</b>	<b>3,28%</b>	<b>2,60%</b>
<b>VAN par euro investi</b>	<b>-0,01</b>	<b>-0,04</b>	<b>-0,24</b>	<b>-0,07</b>	<b>-0,09</b>	<b>-0,28</b>

\* 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 ?????