

# Débat Public

Réunion thématique Financement et rentabilité

17 janvier 2011 à Paris

*1<sup>ère</sup> table ronde : Rentabilité du projet*

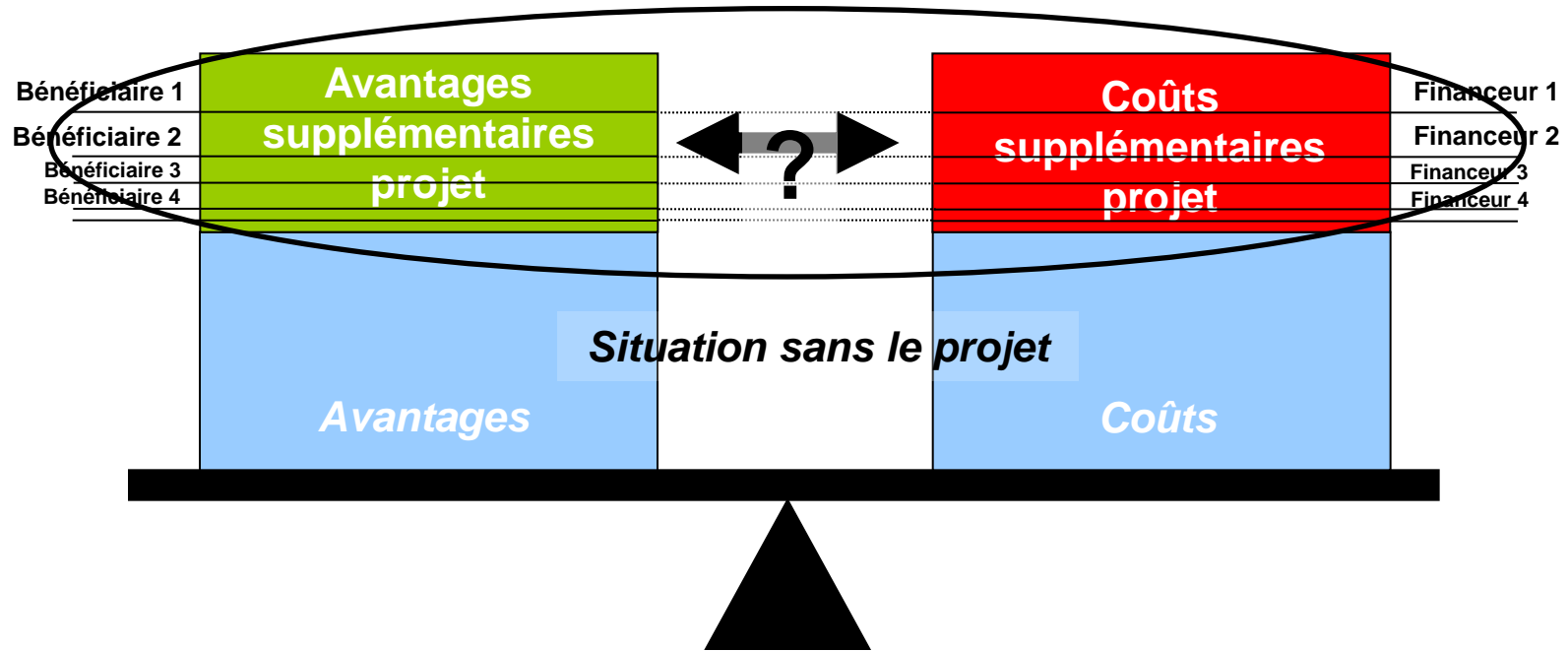




# Introduction



## 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

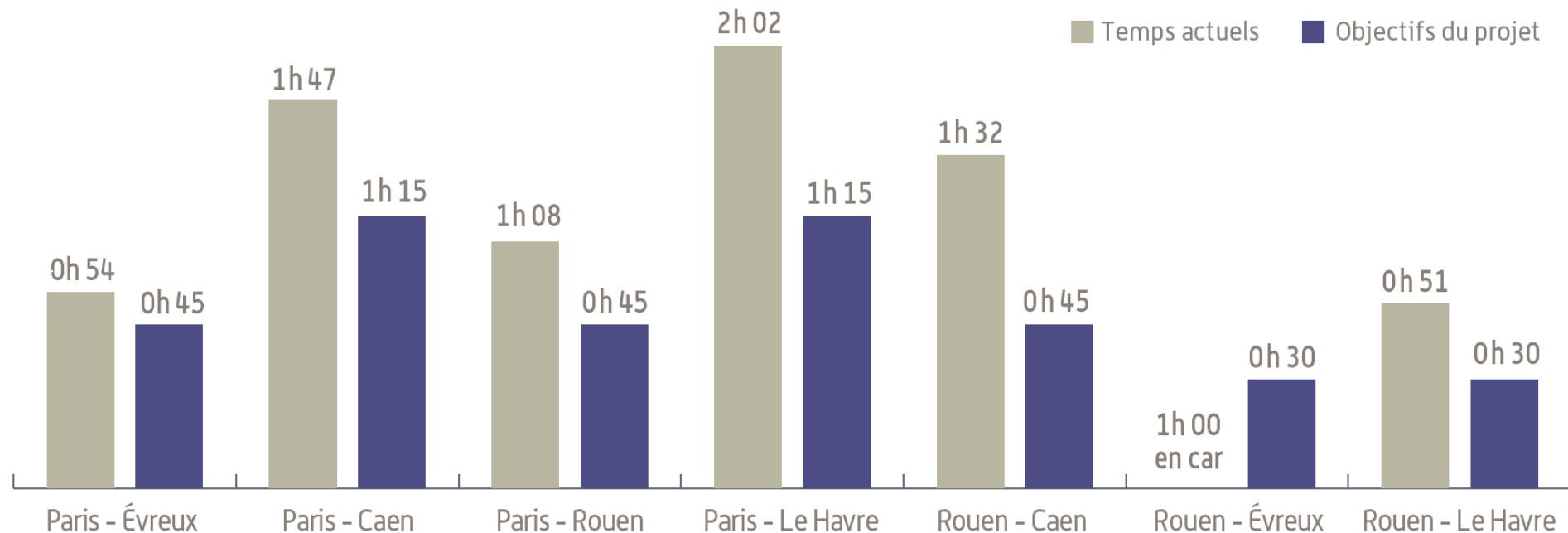
- Bénéfices :

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

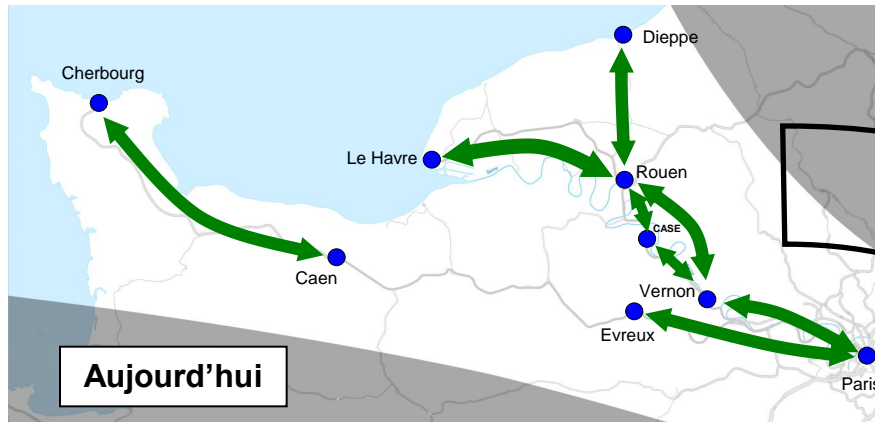


## Un projet sur deux piliers : capacité et vitesse

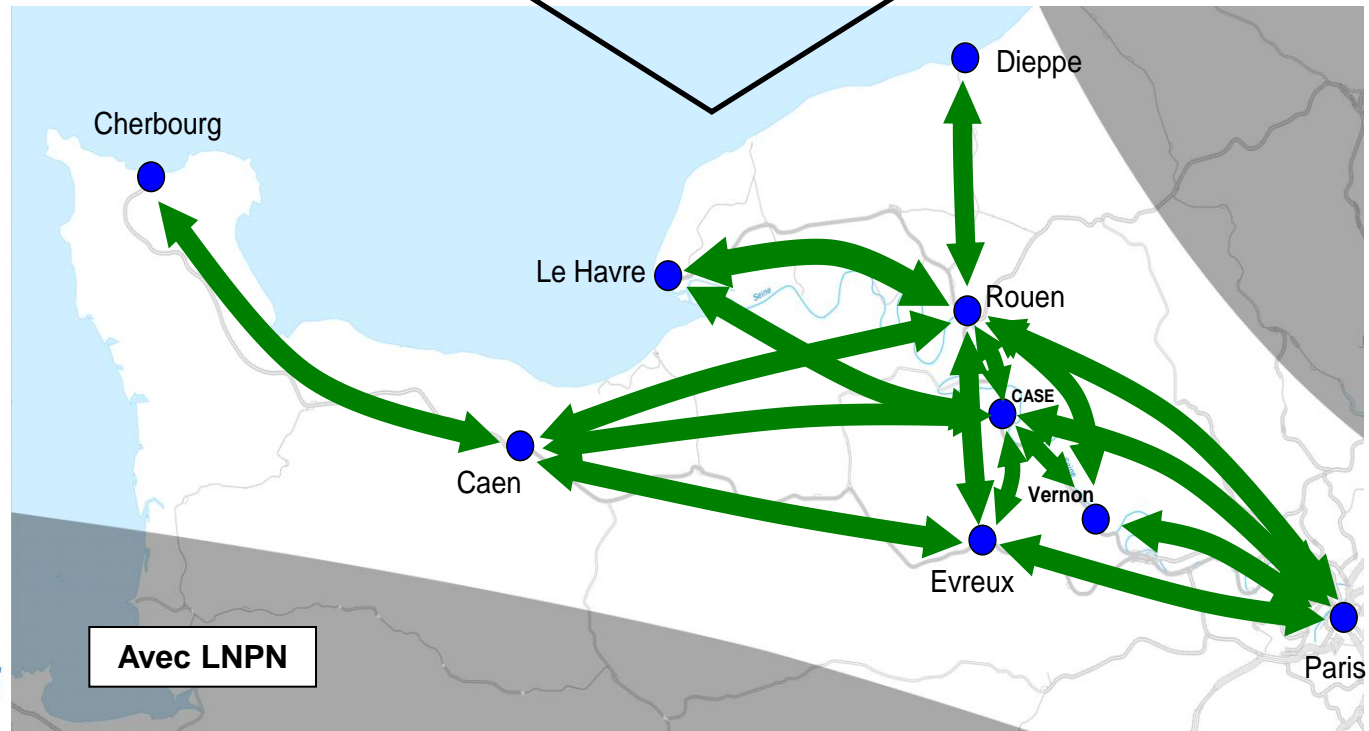
### Vitesse :



# 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

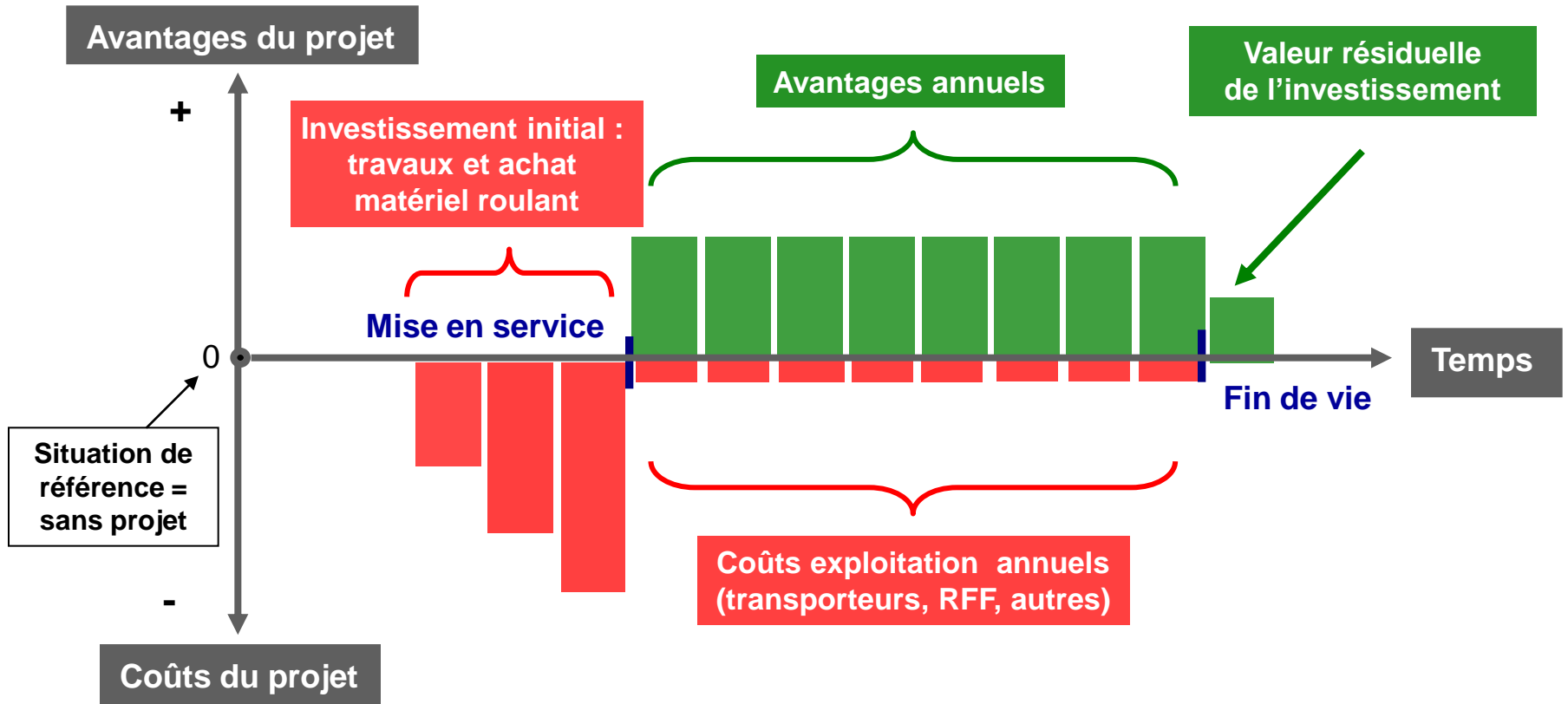
Infrastructures, matériel roulant

## Effets du projet

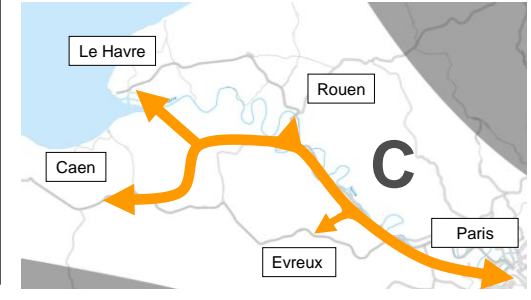
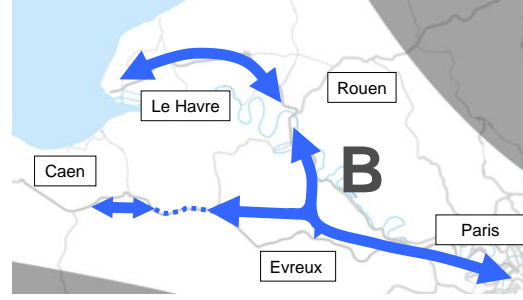
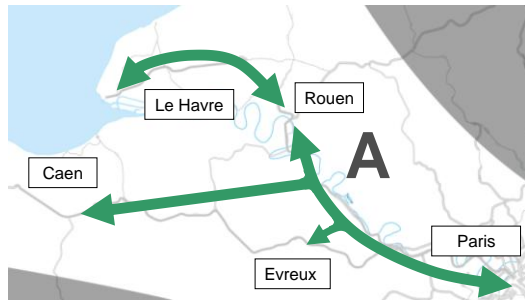
| Acteurs concernés  | Principaux effets évalués   |
|--|---|
| <b>Voyageurs</b><br>Usagers du train<br>Usagers reportés des autres modes  | Gains de temps<br>Qualité de service (régularité, confort)                                    |
| <b>Système ferroviaire</b><br>Entreprises de transport ferroviaire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

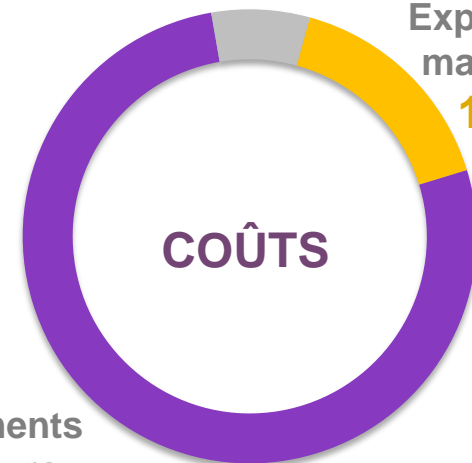
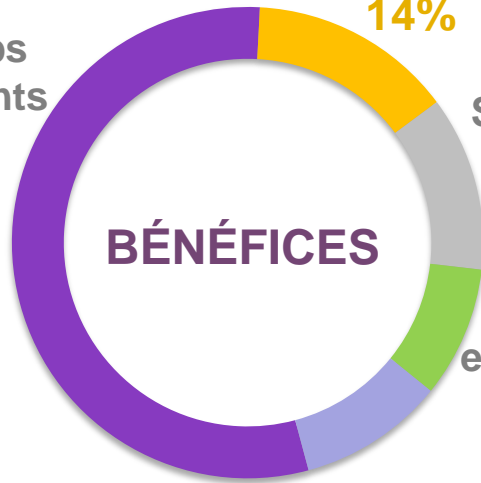
Investissements  
Matériel roulant  
6-7%

Exploitation et  
maintenance  
15-16%

**COÛTS**

Investissements  
Infrastructure  
77-80%

Gains de temps  
usagers existants  
55%



# Bilan socio-économique du projet LNPN

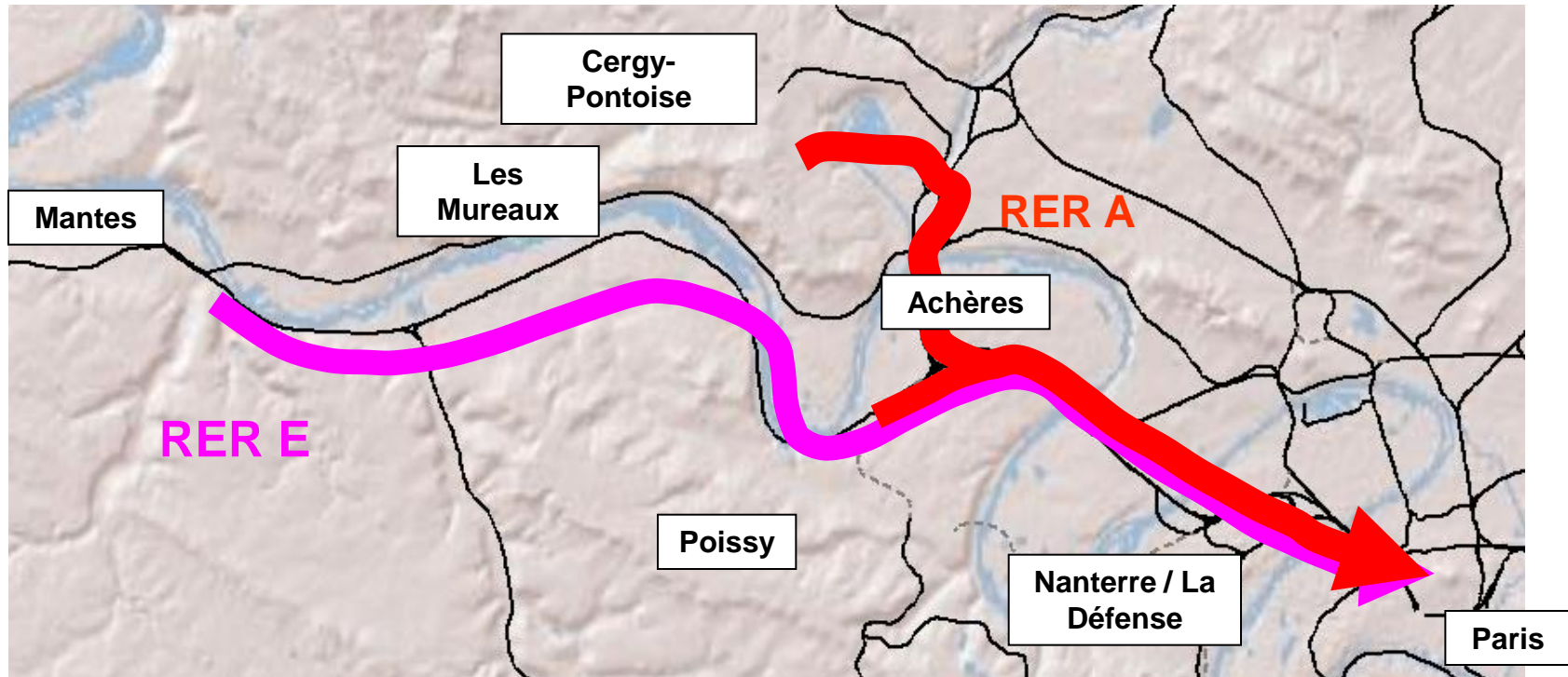


## Création de valeur socio-économique (VAN, milliards d'€)

|   | A                               | B            | C            |
|---|---------------------------------|--------------|--------------|
| <b>Contributions positives</b>                    | <b>14,55</b>                    | <b>13,8</b>  | <b>13,55</b> |
| + 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> |              |              |
| <b>Contributions négatives</b>                    | <b>-14,7</b>                    | <b>-14,4</b> | <b>-18,4</b> |
| - 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        |
| <b>Bilan</b>                                      | <b>-0,15</b>                    | <b>-0,6</b>  | <b>-4,85</b> |



# 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**

(\*)

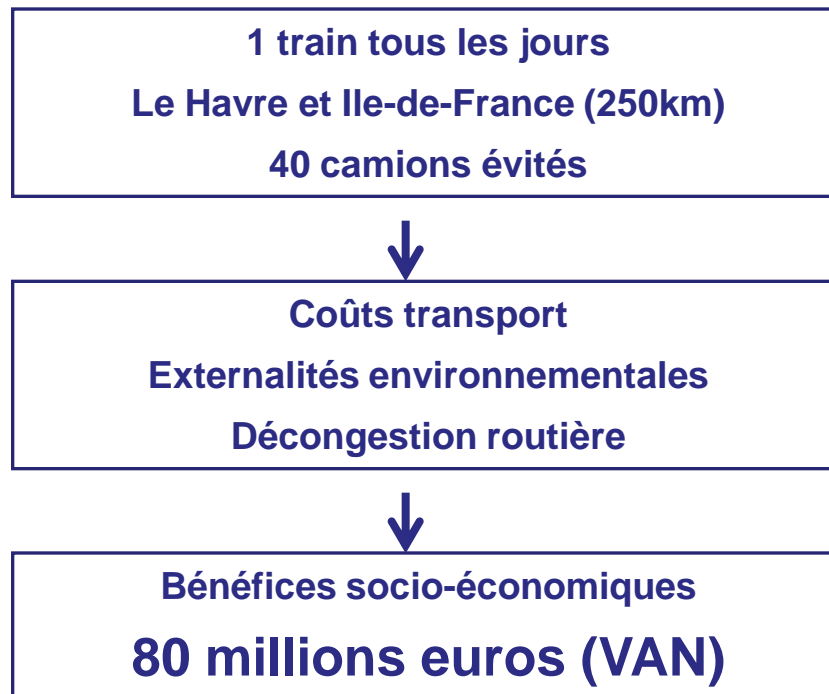
Usagers des trains « normands » et « franciliens »  
Lignes Mantes-Poissy-Paris horizon

# 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