



LES AMENAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS



Atelier attractivité, évaluation socio-
économique et financement
du 27/06/2019

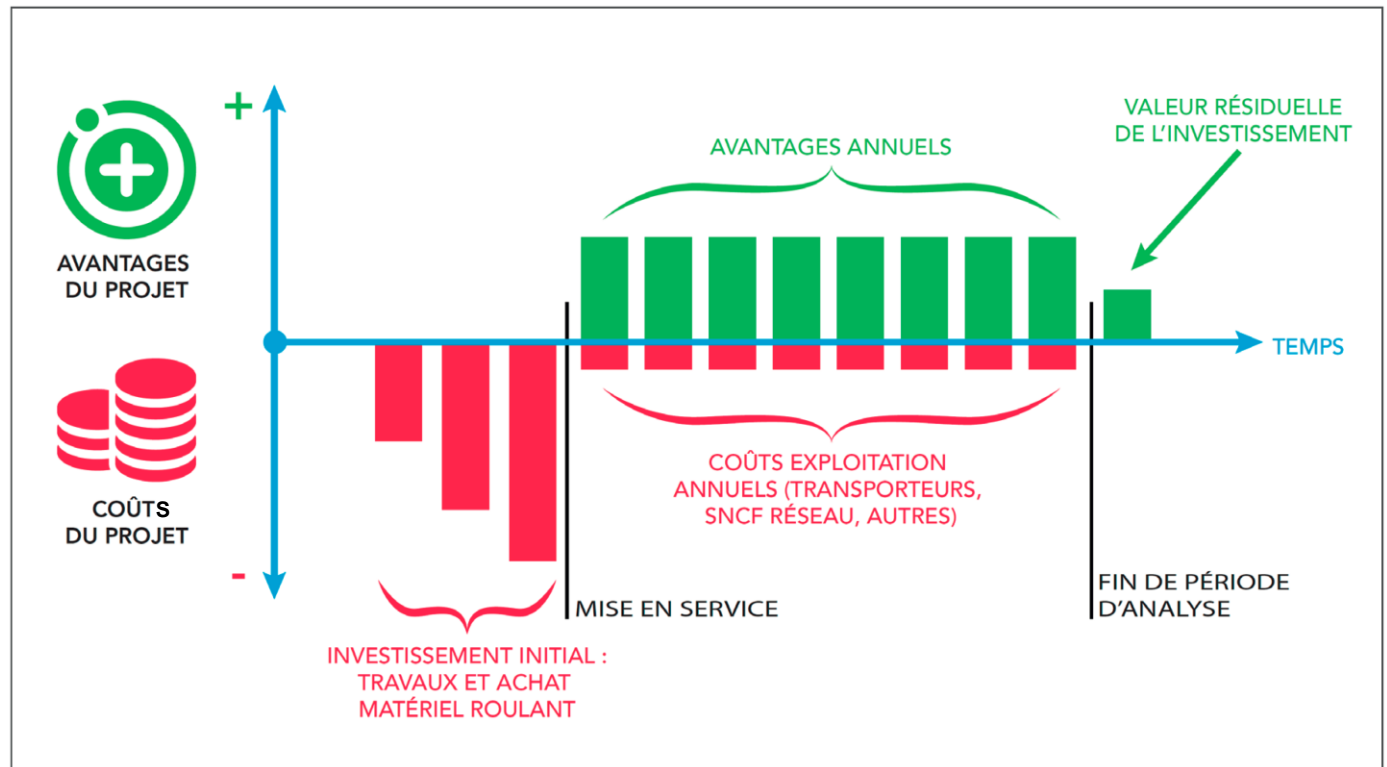
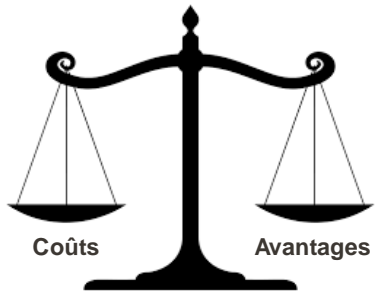


BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE



Principe du bilan socio-économique

Rapprochement des coûts et des avantages monétaires ou monétarisables d'un projet pour la collectivité





Méthodologie générale

<p>Instruction ministérielle du 16 juin 2014</p>	<p>Fixe le cadre et les grands principes de l'évaluation des projets de transport en France</p>
<p>Note technique ministérielle du 27 juin 2014 et fiches-outils associées</p>	<p>Indique les valeurs prescrites (tutélaires) à retenir : valeur du temps, de l'insécurité, de la pollution atmosphérique, de la tonne de CO₂, etc.</p> <p>Propose des valeurs indicatives (recommandées) complémentaires ou permettant de monétariser certains effets tels que le confort et la fiabilité</p> <p>Définit les indicateurs de rentabilité à calculer</p>
<p>Référentiel de SNCF Réseau pour le calcul socio-économique</p>	<p>Précise les hypothèses complémentaires à retenir pour que tous les projets ferroviaires soit évalués sur les mêmes bases (évolution du prix des billets de train, coûts d'entretien du réseau ferroviaire, coûts d'exploitation des trains, etc.)</p>



Principaux éléments valorisés

- **Montant de l'investissement**
- **Coûts d'entretien des infrastructures ferroviaires**
- **Coûts d'exploitation des nouveaux services ferroviaires et subventions des autorités organisatrices**
- **Economies d'exploitation pour les autres modes**
(voiture, avion, autocars)
- **Avantages procurés aux usagers** : gains monétaires, gains de temps liés à l'augmentation de la fréquence des trains, réduction de la congestion routière
- **Avantages pour les riverains** : réduction de la pollution atmosphérique
- **Avantages pour la puissance publique** : amélioration de la sécurité routière, diminution des émissions de gaz à effet de serre (CO₂), variations de taxes



Résultats globaux

Premières tendances, à confirmer lors des phases d'études ultérieures :

▪ Option en surface :

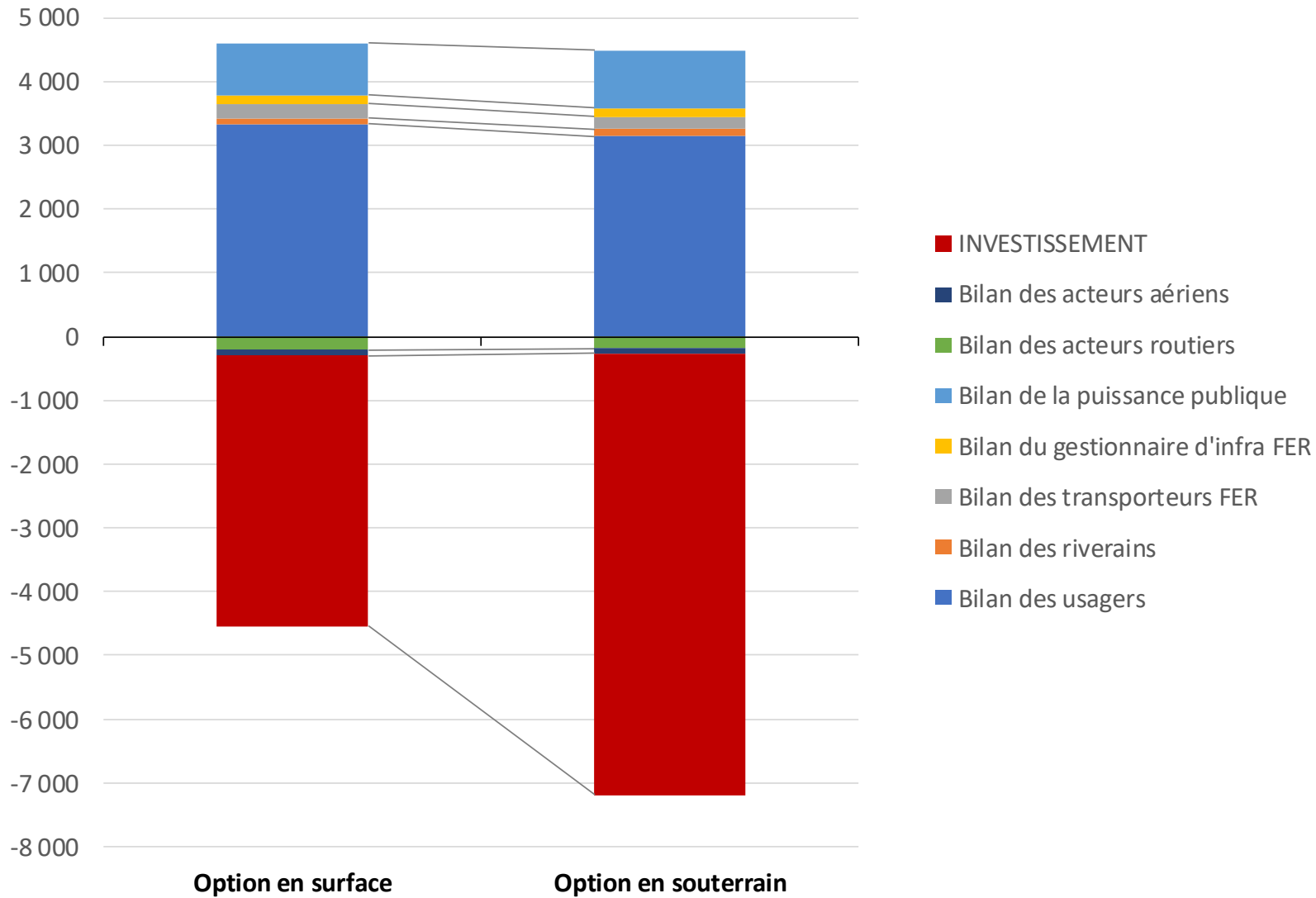
bilan socio-économique **positif** (avantages > coûts)

▪ Option en souterrain :

bilan socio-économique **néгатif** (avantages < coûts), du fait :

- d'un coût de réalisation plus élevé (+ 56 %)
- du temps d'accès des voyageurs à la gare souterraine (30 m de profondeur)

Résultats détaillés par acteur



FINANCEMENT





Participation financière de SNCF Réseau

Cadre légal actuel (juin 2019)

Code des transports

Article 6 des statuts de SNCF Réseau (ex-article 4 des statuts de RFF)

Participation financière de SNCF Réseau déterminée **de sorte à ne pas dégrader les comptes de SNCF Réseau** (objectif de maîtrise de la dette, qui a atteint près de 50 milliards d'€ fin 2018) => calcul des coûts et des avantages des projets pour SNCF Réseau

Loi portant réforme ferroviaire

Décret sur la « règle d'or »

Annexe 7 du contrat de performance Etat - SNCF Réseau

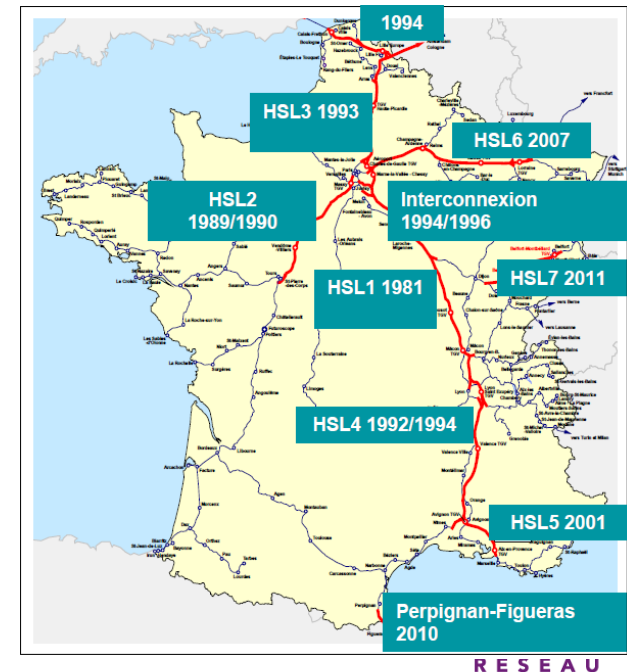
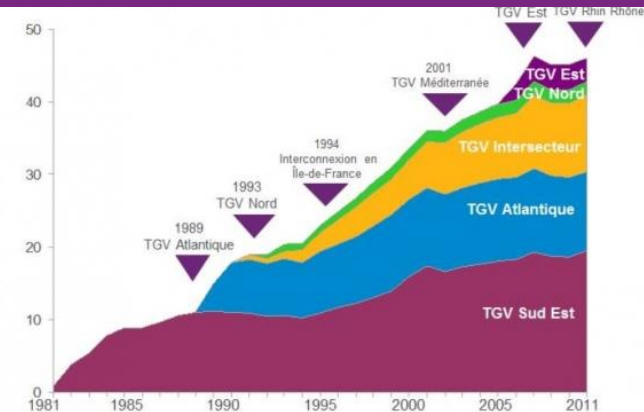
Investissements dits de « maintenance » (modernisation, amélioration des fonctionnalités, renouvellement, entretien) : participation financière de SNCF Réseau évaluée selon une méthode décrite dans l'annexe 7 du contrat de performance :

- principe de l'article 6 des statuts de SNCF Réseau
- cas particulier de certains projets de renouvellement financés forfaitairement à hauteur de 8,5 %

Autres investissements, dits de « développement » (ligne nouvelle en tracé neuf, réouverture de ligne) : non finançables par SNCF Réseau, y compris les études, tant que le ratio (dette / marge opérationnelle) de SNCF Réseau est > 18 (ratio égal à 31 fin 2018)

La construction des LGV en France : différents modes de financement

Lignes à Grande vitesse	Km	Année d'ouverture	Financement
LGV Sud-Est	418	1981/83	Public
LGV Atlantique	294	1989/90	
LGV Nord	346	1993	
Contournement Est de Lyon	121	1992/94	
Contournement de Paris	104	1994	
LGV Méditerranée	257	2001	
Phase 1 LGV Est Européenne	300	2007	
LGV Rhin Rhône	140	2011	
Phase 2 LGV Est Européenne	106	2016	
LGV Sud Europe Atlantique	302	2017	
LGV Bretagne Pays de Loire	182	2017	Privé/Public (partenariat)
Contournement Nîmes et Montpellier (LGV Méditerranée)	70	2017	Privé/Public (partenariat)



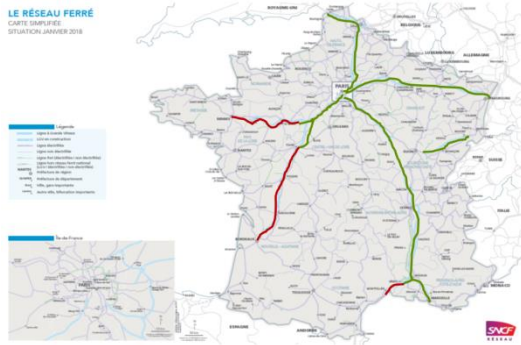
L'application du schéma PPP à des objets très diversifiés

Lignes nouvelles

LGV SEA : 302 km ; Paris-Bordeaux en 2h

LGV BPL : 180 km ; Paris-Rennes en 1h25

CNM : ligne mixte, 70km



Systèmes

Système de télécommunications GSM-Rail



Bâtiments

Gare nouvelle de Montpellier-Sud-de-France



Transformation de la Gare du Nord à Paris (2024)

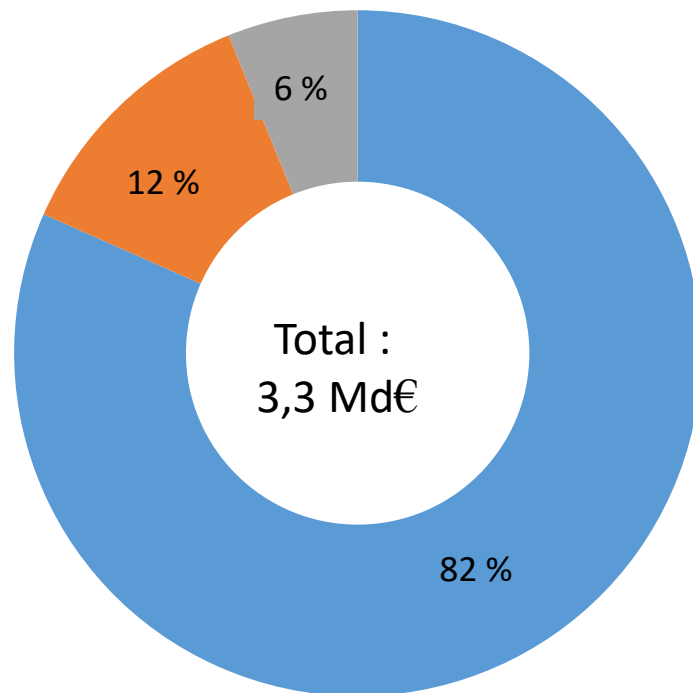


Liaison aéroportuaire CDG Express

Liaison aéroport-Paris centre



L'exemple du financement de la LGV BPL (3,3 Md€)



- Investissements périmètre ERE
- Investissements SNCF R
- Etudes, foncier, travaux préparatoires (SNCF R)

Périmètre ERE : périmètre d'investissement sous maîtrise d'ouvrage privée

Périmètre SNCF Réseau : jonctions, PCD, CSS, ...

Contributions publiques : 50% du périmètre ERE (Etat/collectivités)