



I CONGRESO
INTERNACIONAL
SOBRE LA TRAVESÍA
FERROVIARIA POR EL
PIRINEO CENTRAL

Ier CONGRÈS
INTERNATIONAL
SUR LA TRAVERSÉE
FERROVIAIRE DES
PYRÉNÉES CENTRALES

I INTERNATIONAL
CONGRESS
ON THE CENTRAL
PYRENEES RAILWAY
CROSSING

FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

VINCENT PIRON

VINCI CONCESSIONS STRATEGY DIRECTOR



Grandes Infraestructuras Europeas - Grandes Infrastructures Européennes - Large European Infrastructures

ZARAGOZA (España), 29/31 Octubre 2008 - SARAGOSE (Espagne), 29/31 Octobre 2008 - ZARAGOZA (Spain), 29/31 October 2008



FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Grandes Infraestructuras Europeas - Grandes Infrastructures
Européennes - Large European Infrastructures

ZARAGOZA (España), 29/31 Octubre 2008 - SARAGOSE (Espagne),
29/31 Octubre 2008 - ZARAGOZA (Spain), 29/31 October 2008

VINCENT PIRON

VINCI CONCESSIONS STRATEGY DIRECTOR



I CONGRESO
INTERNACIONAL
SOBRE LA TRAVESÍA
FERROVIARIA POR EL
PIRINEO CENTRAL

1er CONGRÈS
INTERNATIONAL
SUR LA TRAVERSÉE
FERROVIAIRE DES
PYRÉNÉES CENTRALES

I INTERNATIONAL
CONGRESS
ON THE CENTRAL
PYRENEES RAILWAY
CROSSING



La liaison européenne n°16



- » La liaison Saragosse –Toulouse viendra en complément des liaisons
 - » Paris-Bordeaux-Bilbao
 - » Bâle-Mulhouse-Nîmes-Barcelone

- » Elle sera réalisée à un horizon plus lointain que les deux autres

- » En fonction des trafics qui seront observés sur les autres liaisons, tous modes confondus

- » Soit des financements publics directement (par les impôts)

- » Soit des financements par les exploitants de services ferroviaires

- » Soit des affectations de ressources prélevées sur d'autres modes de transports (Suisse notamment)

- » Soit une combinaison de ces sources

- » Le coût des transports va augmenter et rendre la proximité plus importante qu'auparavant
- » La création de richesses se fera par la mise en commun de compétences géographiquement proches
- » Les liaisons immatérielles ne suffisent pas à créer cette richesse potentielle, il faut également des liaisons physiques
- » Les collectivités locales seront appelées à financer les infrastructures ferroviaires

- » 1 300 M € : SNCF
 - » 1 500 M € : Etat
 - » 1 000 M € : RFF
 - » 1 000 M € : Collectivités locales
 - » 500 M € : autres
-
- » Taux de rentabilité interne : 3,4%

Mise en place du financement	
» Exigence de mise en place de financement	» Finalisation des contrats de financement avant la signature du contrat de concession
Autorisations administratives (foncier, environnement, sécurité ferroviaire,...)	
» Le risque lié à l'obtention des autorisations administratives est parfois à la charge du concessionnaire	» Eviter que le contrat de concession ne fasse supporter au concessionnaire le risque de non-obtention d'une autorisation qui ne lui est pas imputable

Recettes du concessionnaire	
<ul style="list-style-type: none">» Croissance du trafic ferroviaire» Comportement des opérateurs ferroviaires» Conditions d'ouverture à la Concurrence	<ul style="list-style-type: none">» Clauses de paysage» Equilibre économique global de la concession
Aller vers un contrat de mise à disposition	
<ul style="list-style-type: none">» Le concessionnaire est responsable de la mise à disposition de l'infrastructure	<ul style="list-style-type: none">» Possibilité de donner une incitation financière en cas de bons résultats plutôt que uniquement des pénalités en cas de faute

Coûts d'exploitation

» Coûts d'exploitation et maintenance indexés sur l'inflation et sur le trafic

» Expérience de VINCI qui est actionnaire majoritaire du mainteneur

Coûts des renouvellements

» Risque d'erreur dans l'estimation des coûts
» Obligation de maintenance stricte assortie d'une garantie bancaire de remise en état en fin de concession

» Expérience de VINCI et son bureau d'études

- » Avoir un organisme de contrôle qui soit puissant et surtout techniquement compétent
- » Avoir la possibilité de recourir à lui si il apparaît un fort déséquilibre économique
- » Avoir une bonne protection contre les risques de changement de lois et de force majeure

- » En plus de son expérience comme constructeur (métros et RER à Paris, au Caire, à Athènes, VINCI a décidé de lancer une activité ferroviaire puissante.
- » VINCI a acquis Vossloh, entreprise de pose de voies
- » VINCI a commencé la construction de la liaison ferrée Lyon centre vers l'aéroport
- » VINCI a été retenu par le Ministère pour financer, construire et exploiter la liaison Paris-Roissy CDG
- » VINCI a remis une proposition pour la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux

- » Les acteurs industriels existent

- » Les besoins existent

- » La rentabilité des infrastructures ferroviaires se trouve sur le très long terme

- » Les financements seront donc principalement publics

- » Les contrats de PPP proposeront un relais de financement par les groupes privés si les collectivités publiques sont trop endettées

