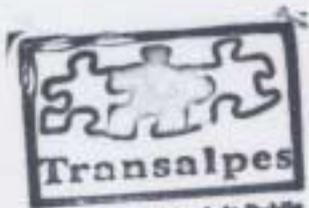


Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin

VOYAGEURS À GRANDE VITESSE ET FRET



Groupement d'Intérêt Public

104, route de Paris
69751 Charbonnières-les-Bains cedex
Tél. 78 34 33 78 - Fax 78 34 33 77



INSERTION RÉGIONALE DU PROJET

PROPOSITION D'UNE ORGANISATION JURIDIQUE ET FINANCIÈRE DE LA PARTIE FRANÇAISE DU PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE TRANSALPINE VOYAGEURS ET MARCHANDISES LYON-TURIN

*RAPPORT DE LA 1ÈRE PHASE D'ÉTUDES
RÉALISÉE DE JUIN 1996 À MARS 1997*

COOPERS & LYBRAND CONSULTANTS



Transalpes

Groupement d'Intérêt Public

AVERTISSEMENT

Ce rapport a bénéficié des avis d'un groupe de travail comprenant des experts du GIP Transalpes, de la SNCF ainsi que des professeurs indépendants, et ses principales orientations ont été présentées à un comité de suivi comprenant des élus et des hauts fonctionnaires principalement de la région Rhône-Alpes et de la Commission Intergouvernementale.

Ce rapport reflète, en effet, la première partie des travaux en vue d'élaborer une proposition de montage juridico-financier de la partie française de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, destinés à alimenter les études et débats ultérieurs des élus et administrations concernés, ainsi que de la Commission Intergouvernementale responsable de la partie internationale de cette liaison.

PLAN

INTRODUCTION :

Chapitre 1 : Comparaison des scénarii de tracés

Chapitre 2 : Options préalables au choix d'un schéma juridique

Chapitre 3 : Analyse des risques

Chapitre 4 : Proposition d'un schéma juridico-financier

Chapitre 5 : Plan de financement et hypothèses

Chapitre 6 : Simulations financières du cas de base et des cas de sensibilité et commentaires

CONCLUSION

INTRODUCTION

INTRODUCTION

► Préambule

Ce rapport final est présenté à l'issue de l'étude commandée par le GIP Transalpes concernant la liaison ferroviaire transalpine voyageurs et marchandises Lyon-Turin.

L'étude a été réalisée par Coopers & Lybrand Consultants en concertation, pour les aspects juridiques, avec le cabinet d'avocats Coopers & Lybrand CLC Juridique et Fiscal et supervisée par un groupe de travail réunissant des représentants du GIP Transalpes et de la Direction grandes lignes de la SNCF.

Compte tenu de la complexité du champ de l'étude, des délais et des difficultés de collecte de certaines informations, et des limites de temps de travail prévues par le budget de l'étude, toutes les dimensions de ce projet n'ont pu être traitées de façon aussi approfondie qu'on pourrait le souhaiter.

L'objectif assigné à Coopers & Lybrand était principalement d'éclairer les processus de choix en étudiant différents scénarii juridico-financiers, en effectuant une analyse des risques et en proposant un partage de ceux-ci et, enfin, en effectuant des simulations financières afin de déterminer les conditions de faisabilité d'un financement partiellement privé.

En effet, les contraintes budgétaires et d'endettement excluent un financement totalement public. De même, la faible rentabilité et la grande complexité du projet excluent un financement totalement privé. Le financement mixte avec partage des risques est donc apparu comme une nécessité absolue. Il était donc utile que des spécialistes du financement de projet interviennent avant l'APS pour pouvoir intégrer ces considérations de financement et d'éventuelles exigences des investisseurs privés et des prêteurs à recours limité dans la définition du projet dès la phase de l'APS.

Pour ce faire, nous avons procédé en différentes étapes et avons été conduits à approfondir certains aspects qui n'étaient pas inclus au départ dans le cadre de notre mission, notamment la comparaison des scénarii de tracés et au contraire à traiter plus superficiellement les aspects juridiques, notamment l'analyse des contraintes légales et réglementaires nationales et européennes ainsi que la description des engagements des diverses parties. L'intervention du cabinet d'avocats Coopers & Lybrand CLC Juridique et Fiscal a donc été limitée à des interventions ponctuelles et non à une revue de l'ensemble du rapport.

Ceci confirme bien la nature exploratoire de cette étude qui ne saurait conclure définitivement en l'état actuel du projet.

L'objet de cette étude, qui est une première phase de réflexions, est d'apporter un éclairage sur les conditions financières et juridiques de réalisation du projet transalpin. Elle doit à ce titre aboutir, sur la base d'un scénario de tracé, à la présentation de quelques scénarios juridico-financiers alternatifs pour la construction et l'exploitation de la partie française du projet transalpin.

Dans un premier temps, l'étude s'est attachée à définir et à analyser parmi de nombreuses configurations d'infrastructures, considérées comme les plus représentatives, combinant fret et voyageurs, variantes de tracé, itinéraires, phasages, modes d'exploitation possibles, etc., celles qui apparaissent à la fois les meilleures sur le plan fonctionnel et a priori les moins difficiles à financer, afin de permettre de faire le choix d'un scénario de tracé à retenir pour l'étude, dans un second temps, de montages financiers et juridiques.

► **Organisation de notre étude**

- Deux contraintes fortes ont guidé l'étude. La première a consisté à étudier suffisamment de scénarii de tracés envisagés par les différentes parties impliquées dans le projet pour apprécier et comparer au terme d'une première analyse rapide les caractéristiques financières des différents scénarii de tracés. La seconde a imposé au contraire de ne traiter en profondeur à ce stade qu'un scénario de tracé (avec un phasage et des délais de construction déterminés) pour des raisons évidentes de délai et de coût d'intervention. Ce scénario de base a fait par la suite l'objet des différentes analyses techniques, économiques, juridiques et financières.

Le choix de ce scénario intègre donc des critères de faisabilité financière qui nous ont conduits à éliminer certains scénarii sur base d'indicateurs de rentabilité et d'acceptabilité des risques par les prêteurs et les investisseurs.

Aujourd'hui, en France et dans la plupart des pays où des grands projets d'infrastructure très lourds sont étudiés le phasage est tout à fait essentiel pour étaler la charge des investissements dans le temps. Il apparaît donc, d'un point de vue financier, pour la liaison Lyon-Turin, qu'il est nécessaire aujourd'hui tout en ayant une vision globale de l'ensemble du projet de le scinder en plusieurs phases étalées dans le temps.

De nombreuses simulations ont du être effectuées et elles ont permis de choisir provisoirement un scénario de base dit C0, classé en première position du point de vue des critères de prix au km/voyageur et à la tonne/voyageur, de la VAN et du taux de rentabilité interne. Nous avons donc poursuivi notre étude sur ce scénario apparemment le moins difficile à financer, sous réserve d'éventuelles études ultérieures sur un scénario dit C1 de ligne spécialisée pour le fret à travers les Bauges.

- Nous avons analysé dans un 2ème Chapitre les avantages et inconvénients de différentes options préalables au choix d'un schéma juridique et compte tenu des préférences probables d'investisseurs privés. Cette étude nous a conduit à envisager une concession de travaux et services publics pour le transport de voyageurs et de fret et à différer provisoirement les investissements massifs liés au service de l'autoroute ferroviaire sur la partie française de la liaison Lyon-Turin tout en réservant la possibilité ultérieure par des investissements minima.
- L'analyse des risques et des modalités de partage constitue un élément clé de notre étude. Elle permet d'identifier les risques et de les maîtriser et donc de les réduire en supposant que chacun des acteurs supporte la part de risque qu'il comprend et maîtrise le mieux. Elle porte exclusivement sur le scénario de base qu'il a été convenu de retenir comme hypothèse de travail. Cette étape est primordiale pour la suite de notre étude car les taux de rentabilité pour les investisseurs et les ratios de sécurité pour les prêteurs refléteront l'hypothèse que les risques du projet seront suffisamment partagés entre les différents acteurs. Si une des parties venait à refuser les modalités de partage proposées, cela pourrait remettre en cause la faisabilité financière du projet.
- La proposition d'un schéma juridico-financier découle des choix qui ont été effectués dans les étapes préliminaires. Il s'agit d'étudier les différents aspects juridiques liés au choix du concessionnaire ainsi que les conditions du

financement privé. Le schéma juridique qui a été proposé est superficiellement étudié à ce stade. Il repose sur l'hypothèse d'une société comportant des investisseurs privés et publics, concessionnaire de l'infrastructure et la mettant à disposition de l'opérateur ferroviaire contre paiement d'un péage.

- La dernière étape a consisté à établir le plan de financement faisant intervenir:
 - *des investisseurs privés et publics*
 - *des prêts dits à recours limité remboursables principalement par le cash flow du projet dans lesquels les banques prennent une part des risques*
 - *des prêts d'institutions financières internationales*
 - *des subventions nationales et régionales*
- Nous avons mis au point un modèle adapté au projet et effectué des simulations financières sur 3 variantes possibles du scénario C0, variantes définies en accord avec le GIP :
 1. Variante 1 : Satolas-Lépin en 2005 sans réalisation du tunnel de base
 2. Variante 2 : Satolas-Lépin + tunnel sous Chartreuse en 2010 avec réalisation du tunnel de base
 3. Variante 3 : ligne fret Ambérieu-Avressieux (qui bénéficie des phases 1 et 2 précédentes).

Nous avons calculé une douzaine de cas de sensibilité effectués exclusivement sur la Variante 2. Tous ces résultats feront l'objet de commentaires et le détail des calculs sera présenté en Annexes avec les hypothèses prises et les différents tableaux de calculs.