

.AND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NEDERLAND—ITALIA—MALTA—KYPROS—MAGYARORSZÁG—LATVIJA—
—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIJHOEK—WOIPPY BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZI—ROMA TERMI
NE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KÖBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AM
CHEN—VALENTON LISBONA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—BARCELONE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KÖBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH
N—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSZAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH

La concession de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux

Conférence AFFI
UIC / Paris / 6 mars 2012



G. GUIAVARC'H
Chef du service Montage & Gestion des Grands Projets
Direction des Grands Projets

Définition du PPP

Pour première définition, le PPP est un montage, essentiellement sur une base contractuelle complète et complexe, associant le public et le privé, pour la réalisation (avec ou sans exploitation) d'un ouvrage ou de prestations de service.

On confie donc, par un contrat global au secteur privé tout ou partie de certaines missions (conception, construction, gestion, exploitation, maintenance) de bâtiments, d'infrastructures ou de services, avec une ingénierie financière permettant un financement privé total (sans subvention) ou partiel (avec subvention) ou un préfinancement privé (étalement des paiements).

Les missions confiées peuvent faire l'objet d'une gradation, allant du droit d'exploiter un ouvrage ou un service, ou un bâtiment associé à l'exploitation d'une activité d'intérêt général sans confier le « cœur » du service public (soins, éducation, justice, surveillance des prisonniers...) à la délégation d'exploitation du service public (eau, transport, parcs de stationnement...).

Derrière cette définition se cachent plusieurs réalités contractuelles différentes, en particulier :

- les schémas de type « concession », déléguant l'ensemble des risques et notamment le risque de fréquentation,
- les schémas de type « contrat de partenariat », avec répartition des risques et risque de disponibilité.

Les grands projets de RFF en PPP

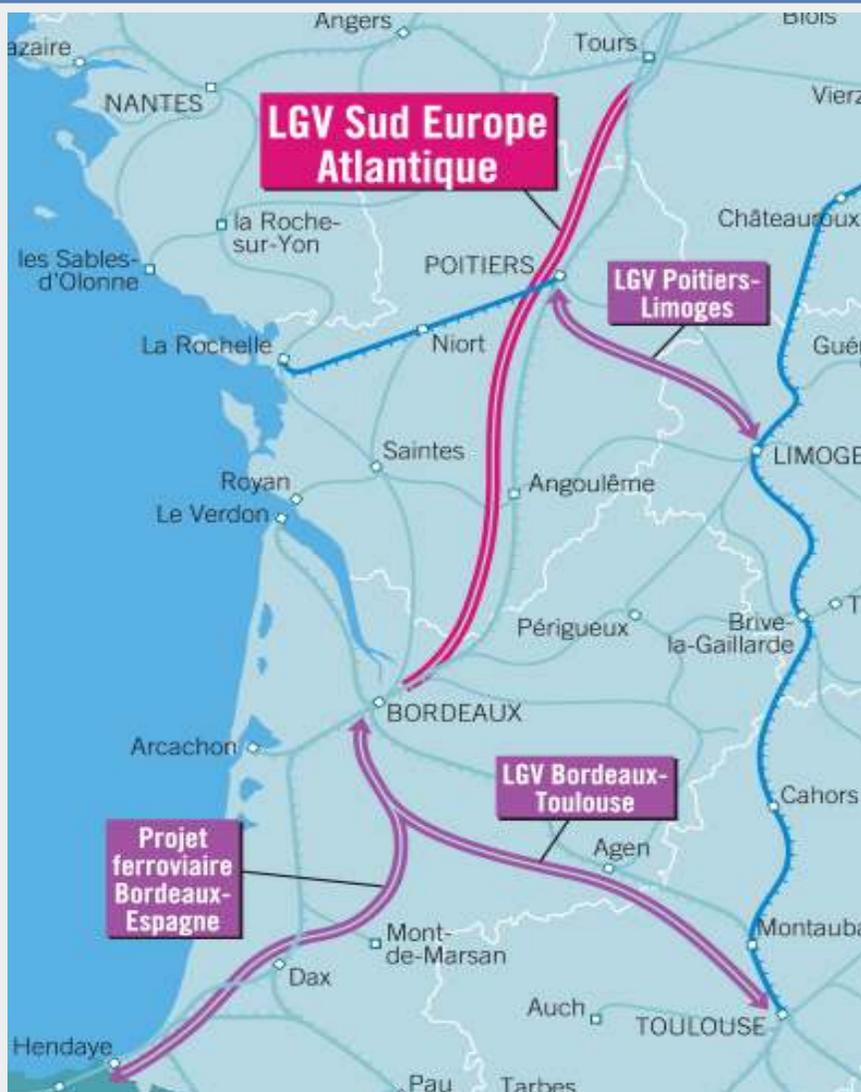
| Grands projets de RFF en PPP | Type de contrat | Calendrier | Montant de l'opération |
|-------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|
| GSM-Rail | Contrat de partenariat | Contrat signé en mars 2010 | 1,5 Md € |
| LGV SEA (Tours / Bordeaux) | Contrat de concession | Contrat signé en juin 2011 | 8 Mds € |
| LGV BPL (Le Mans / Rennes) | Contrat de partenariat | Contrat signé en juillet 2011 | 3,4 Mds € |
| LGV CNM (Nîmes / Montpellier) | Contrat de partenariat | Pressenti désigné le 12/01/2012 | 1,8 Md € |

Soit un portefeuille global des projets en PPP de l'ordre de 15 Mds €

— Les Grands Projets de RFF en PPP

L'exemple de la concession de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux

Le projet LGV SEA



Grand projet d'aménagement du territoire, la ligne nouvelle Tours-Bordeaux s'insère dans un ensemble de projets de développement du réseau à grande vitesse, destiné notamment à :

- intégrer dans le réseau grande vitesse les grandes agglomérations du Sud-Ouest
- relier l'axe atlantique à la frontière espagnole.

300 km de LGV ; 40 km de raccordement au réseau ferré existant



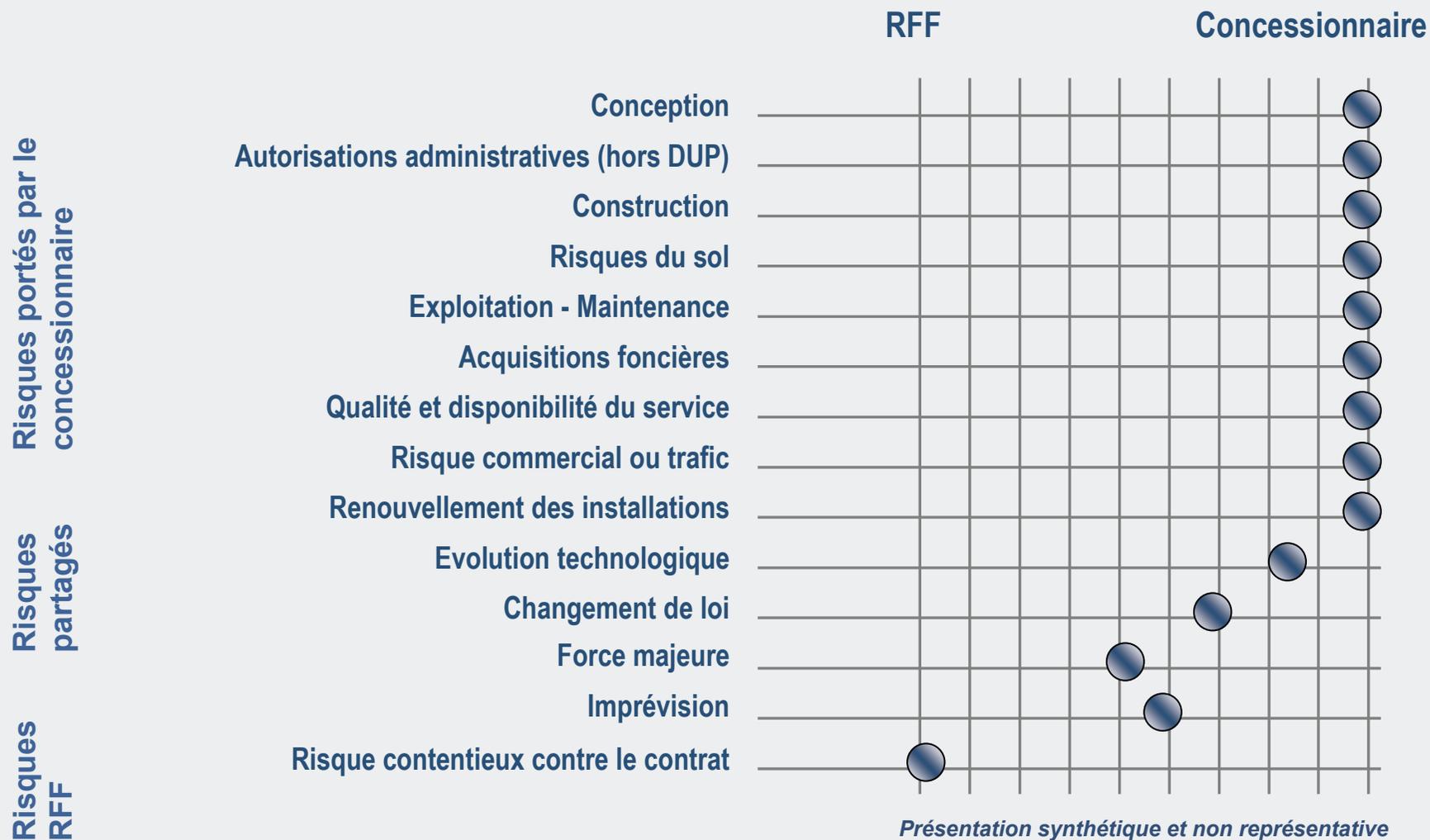
Les éléments structurants de la concession

La procédure de consultation n'a pu être lancée que sur la base d'un cadrage préalable, résultant de différentes études menées par le concédant :

- **Technique** : définition de l'objet, périmètre et interfaces (intégration à un réseau), programme et performance, ...
- **Financier** : modélisation de la concession du point de vue du concédant ; subvention d'investissement, gearing, dimensionnement des OPEX (en particulier le renouvellement), ...
- **Commercial** : études de trafic (voyageurs et conversion en trains) ; modélisation de l'ensemble de la chaîne de transport, y compris les entreprises ferroviaires ; détermination du cadre tarifaire (réforme complète à droit évolué)...
- **Contractuel** : transfert de l'intégralité des risques sur la base des contrats de concession d'autoroutes, adapté aux spécificités du secteur (risques liés au réseau intégré, évolutivité de l'infrastructure,...) ; présence d'acteurs imposés dans la structuration contractuelle ; absence de garantie de trafic ou de recettes ; clauses de paysage très limitées, ...

La procédure en deux tours a permis d'établir la bancabilité du montage proposé, et aux candidats de faire des offres compétitives, ayant abouti à la signature du contrat le 16 juin 2011.

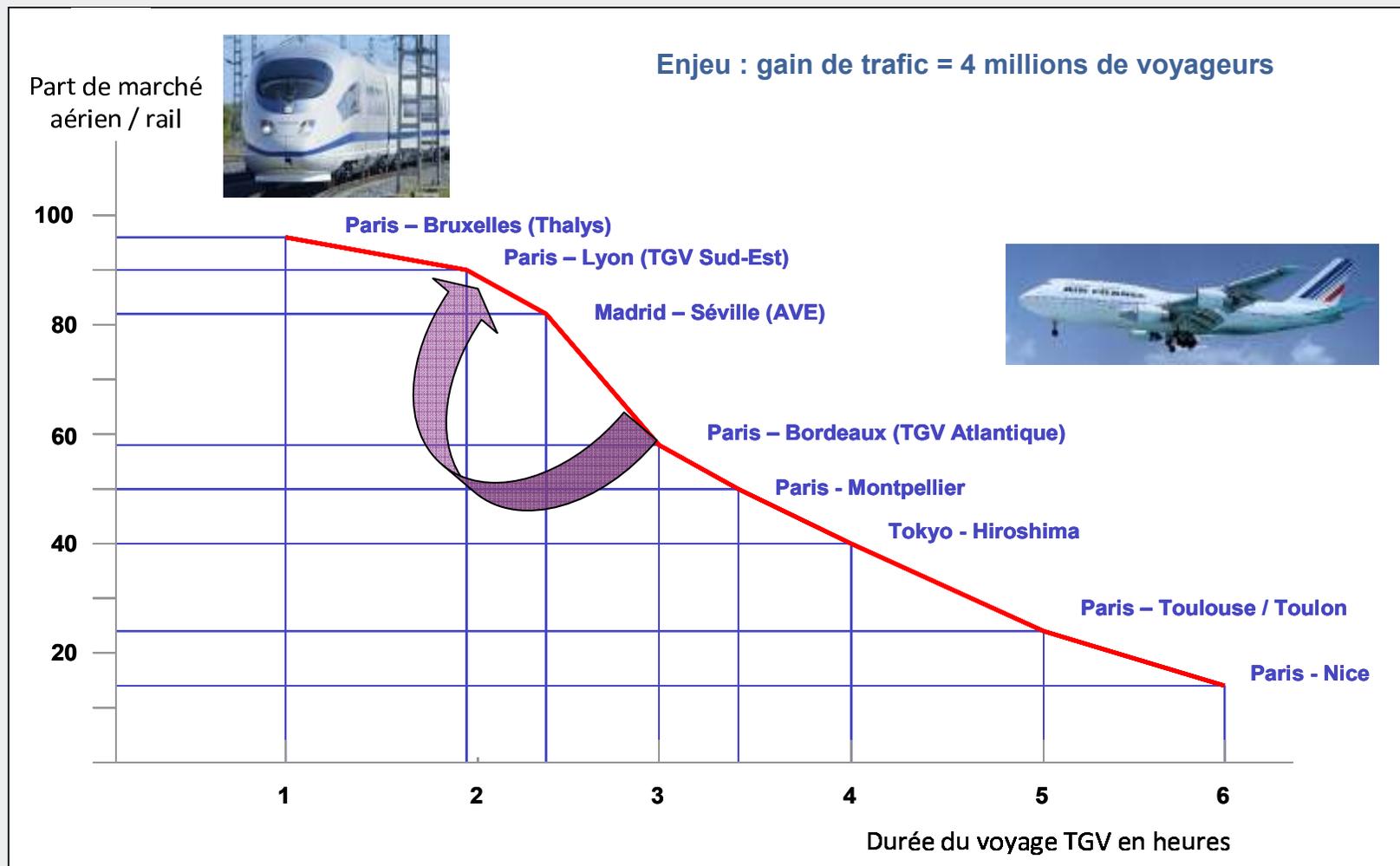
Le partage des risques dans la concession



Répartition sommaire des risques

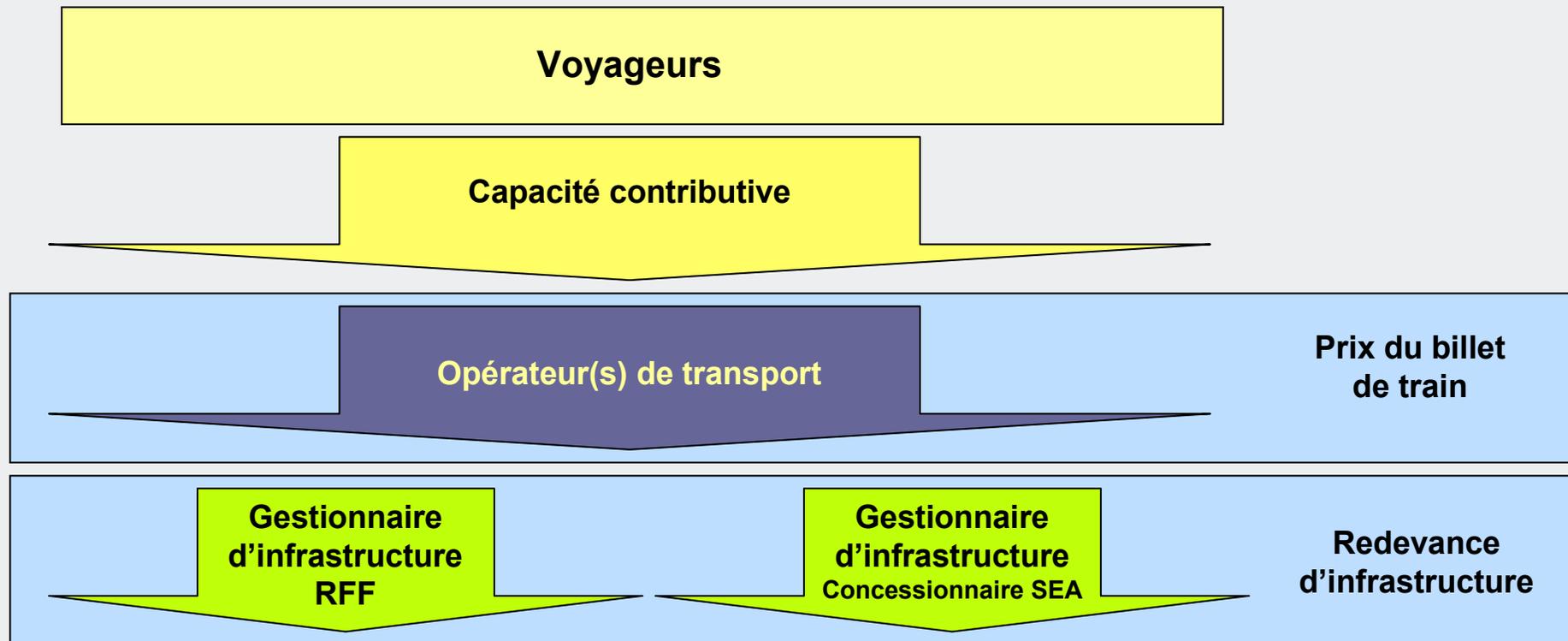
| Risque | Montage en MOP | Contrat de partenariat | Concession |
|---------------------------------------|----------------|------------------------|------------|
| Conception | Public | Privé | Privé |
| Construction | Public | Privé | Privé |
| Financement | Public | Privé | Privé |
| Exploitation/ Gestion de l'ouvrage | Public | Privé | Privé |
| Exploitation/ Gestion du service | Public | Public | Privé |

La valeur socio-économique du projet : l'apport de la grande vitesse



LGV SEA : modélisation de l'ensemble du système ferroviaire

L'objectif de meilleure répartition de la capacité contributive du projet



Une première : une concession intégrée au RFN

Après les projets singuliers de tunnels en concession ferroviaire (Tunnel sous la Manche, Liaison Perpignan-Figueras, la concession de la LGV SEA est la première concession d'infrastructure réalisée en réseau intégré :

- Baisse des subventions publiques aux nouveaux projets ferroviaires (de 75 % sur la LGV Rhin-Rhône à 43 % sur SEA)(*)
- Modélisation de l'ensemble du système économique du ferroviaire, à partir du client, afin de faire bénéficier le gestionnaire d'infrastructure de la démarche créatrice de valeur résultant d'une nouvelle offre de service de transport
- Valorisation intrinsèque de l'infrastructure par le secteur privé, à partir de la capacité contributive de l'ensemble du système ferroviaire, en particulier le client final, auquel le gestionnaire d'infrastructure n'a pas directement accès
- Une gestion optimisée des interfaces complexes du fait du caractère intégré de l'infrastructure du concessionnaire : traitement des connexions entre infrastructures, prestations de RFF au titre du GSM-Rail et de la gestion des circulations, établissement du graphique des circulations, ...
- Partenariat entre gestionnaires d'infrastructures sur l'axe Atlantique entre RFF et le concessionnaire : accord de coordination de capacité et démarche commerciale vers les entreprises ferroviaires effectuant une O/D globale
- Optimisation attendue d'un point de vue industriel : optimisation de la conception-construction, nouvelles pratiques de maintenance, ...

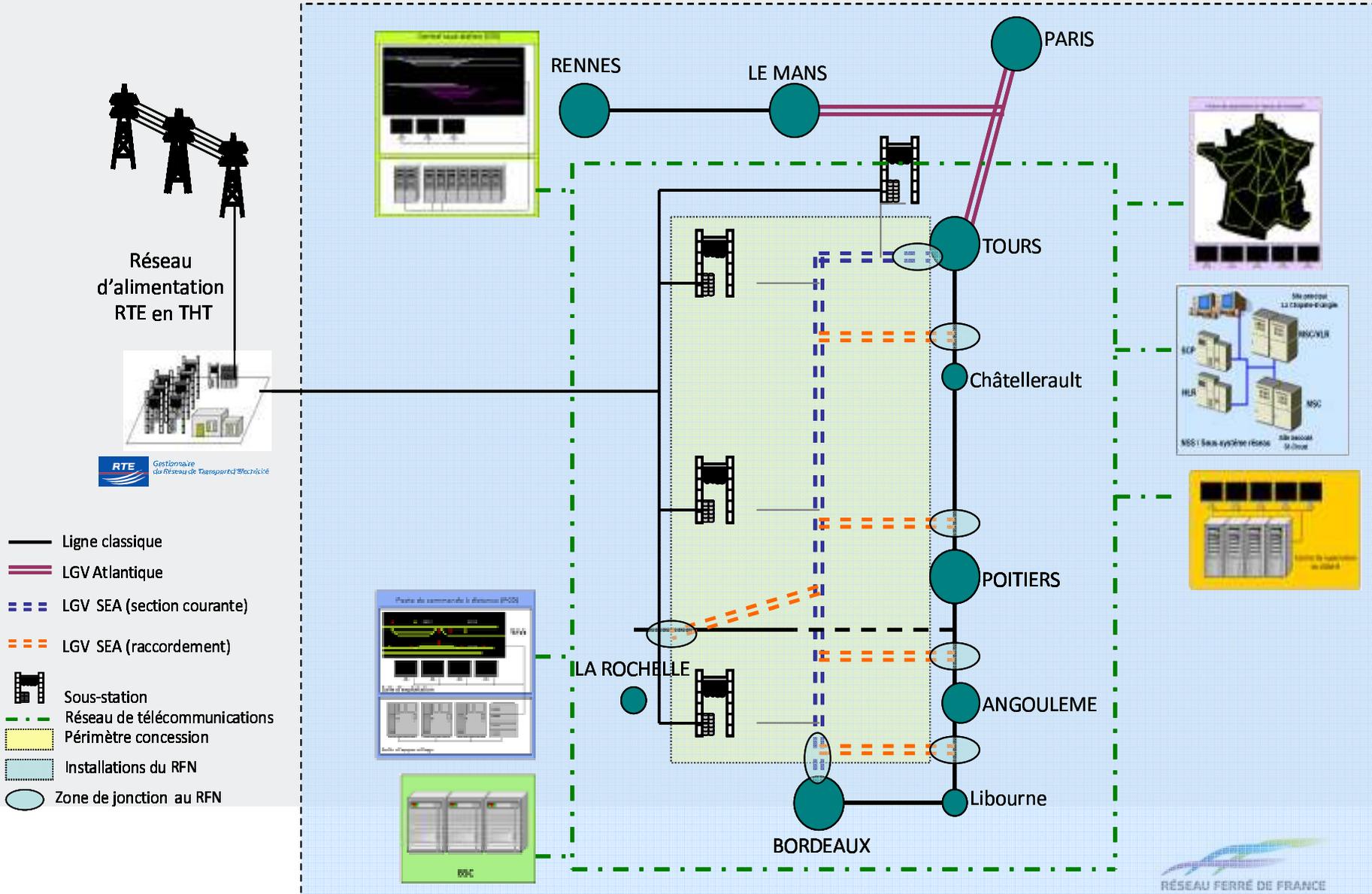
() Hors participation RFF qui n'est pas comptabilisée dans les subventions publiques du fait de ses recettes commerciales et de ses contraintes de financement des projets (article 4)*

La bancabilité de la concession SEA

La bancabilité du projet a pu être établie de différentes manières :

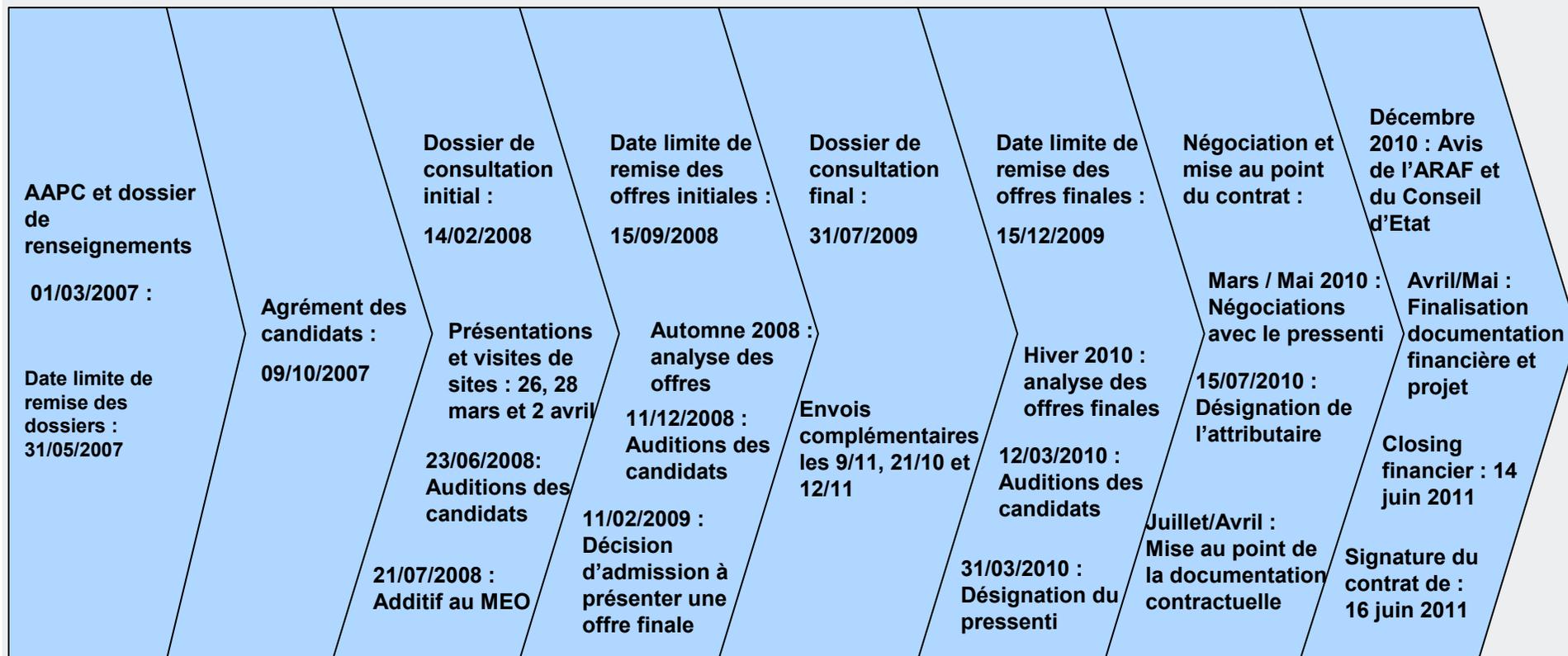
- Tout en restant dans une logique contractuelle de transfert des risques, le contrat de concession s'inspire des "standards du marché", c'est-à-dire le panel des dernières concessions autoroutières, et pour une durée de 50 ans
- Une concession à risque trafic, avec un trafic déjà existant (« quasi-brownfield») mais dans un marché du transport avec un client largement dominant (SNCF) et une modélisation inédite des acteurs (voyageurs, trains, opérateurs ferroviaires)
- Les "risques publics" non transférables ont reçu un traitement adéquat (risque DUP, risque de contentieux sur le contrat de concession, ...)
- La gestion est interfaces entre concession et réseau ferré national non concédé constitue un enjeu majeur pour RFF, non en tant que concédant, mais en tant que gestionnaire d'infrastructure réalisant sous sa maîtrise d'ouvrage des équipements nécessaires à la concession :
 - les "jonctions" permettant d'assurer la connexion entre le réseau de RFF et l'infrastructure concédée ;
 - certaines installations du réseau de RFF utilisées par la concession (poste de régulation, centre de gestion de l'alimentation électrique...).

LGV SEA – Schéma technique et interface RFN



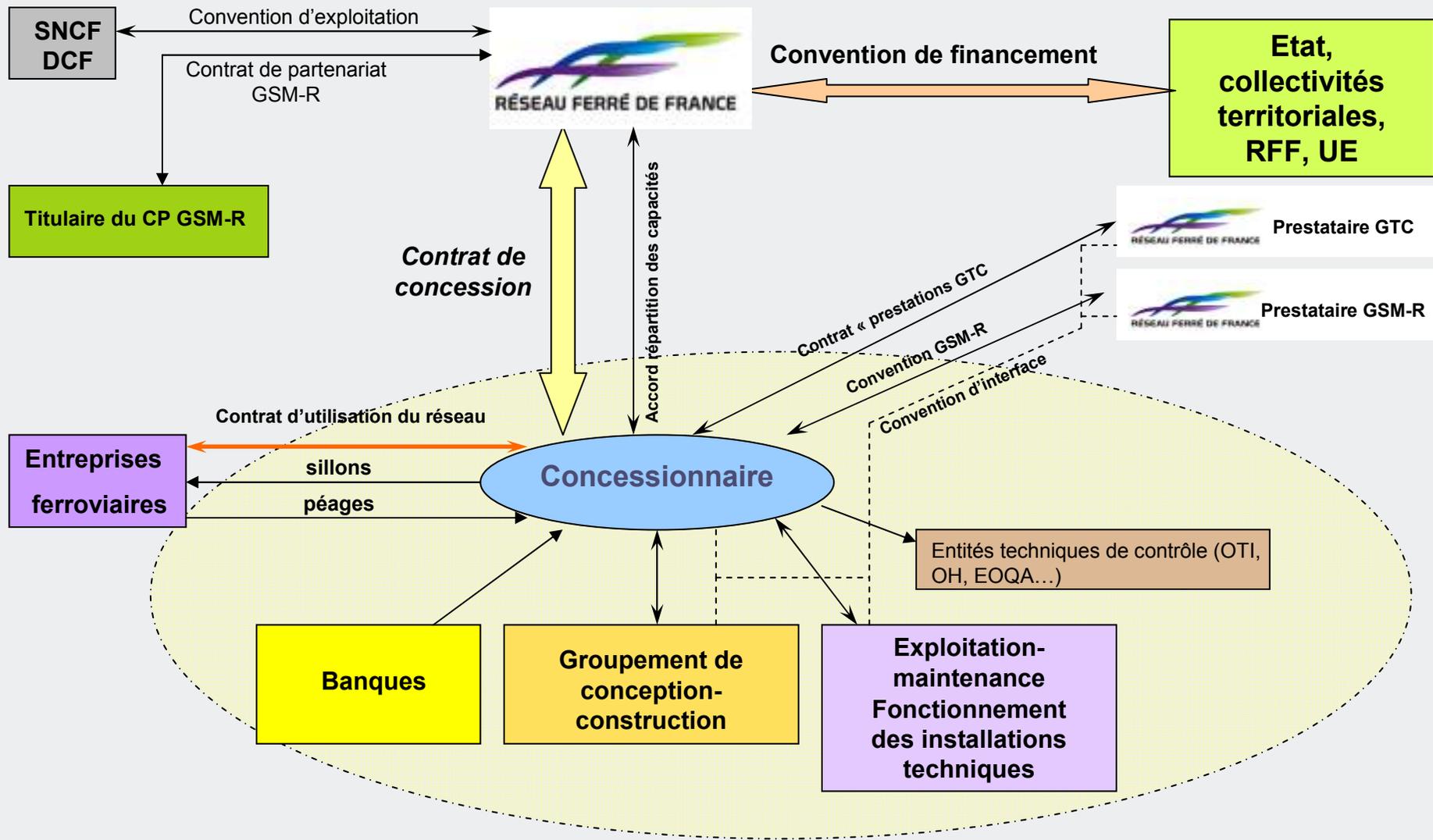
La procédure de consultation : 2007 - 2011

Le calendrier de la mise en concession :



Après sa publication au Journal Officiel le 30 juin 2011, le contrat est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2011.

Structuration contractuelle de la concession SEA

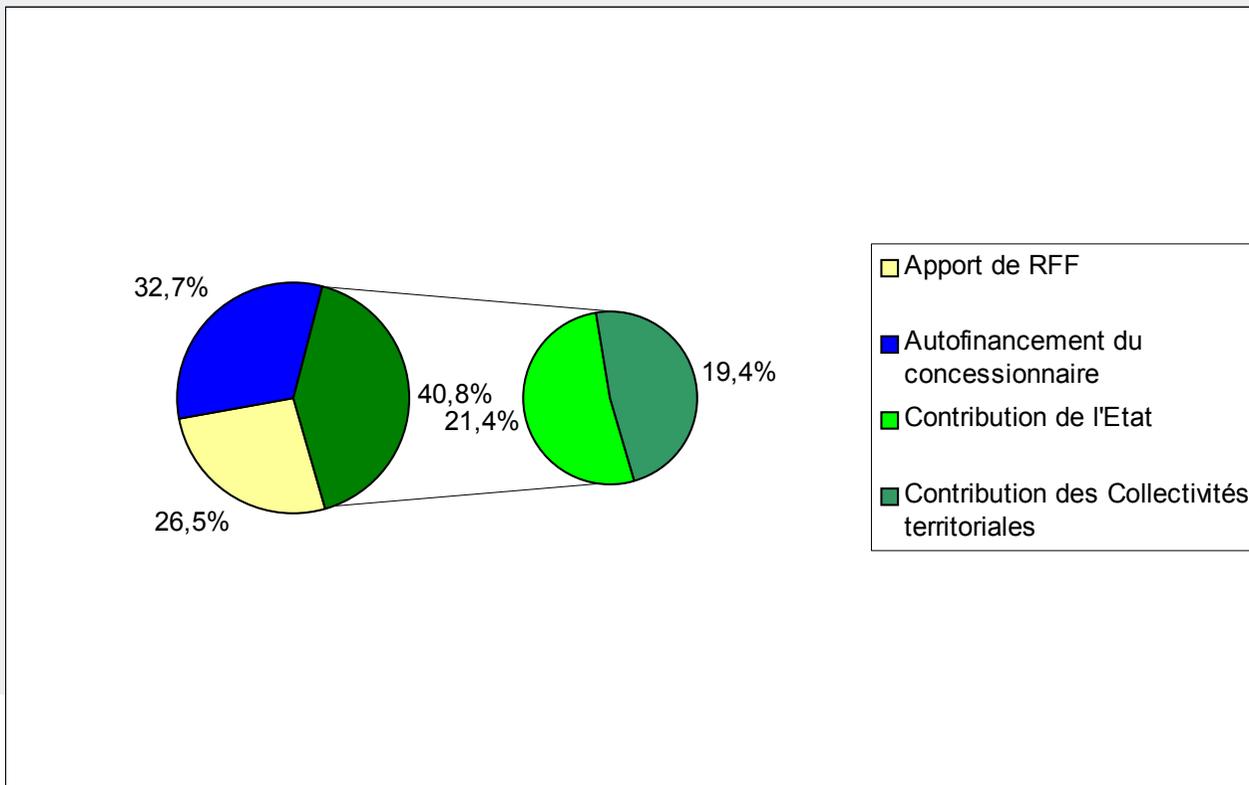
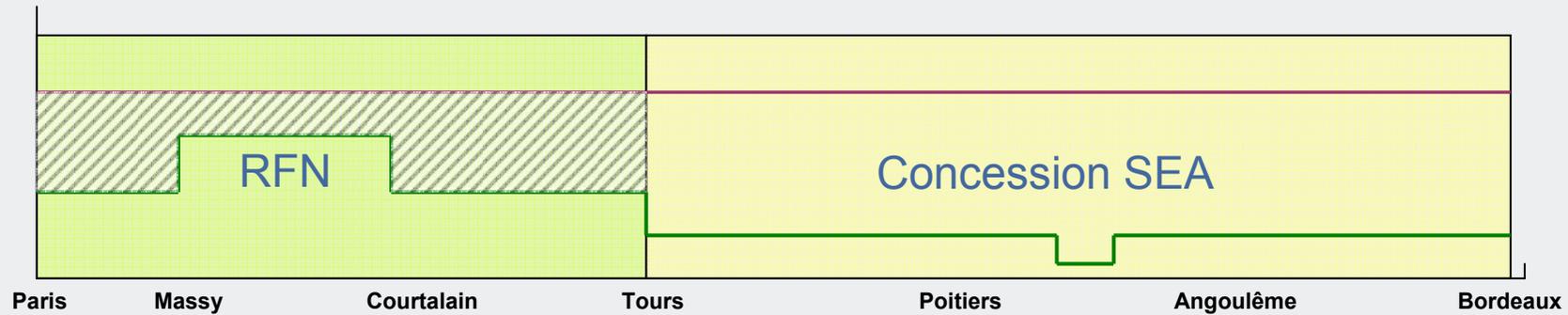


Le plan de financement du concessionnaire

Euros courants

| PLAN DE FINANCEMENT | | | | | |
|--------------------------------|------------------|-------------|--|------------------|---------------|
| | MEUR | % | | MEUR | % |
| CAPEX | 6 474,426 | 82,53% | Capital | 7,726 | 0,10% |
| | | | Prêt subordonné d'actionnaires | 764,909 | 9,75% |
| | | | Total Fonds Propres | 772,635 | 9,85% |
| Préfinancement RURA | 73,000 | 0,93% | | | |
| Préfinancement du DSRA | 104,905 | 1,34% | Subvention - valeur courante | 4 039,325 | 51,49% |
| Préfinancement MRA | - | 0,00% | | | |
| | | | LT 1 - DFE garantie RFF - Long Terme | 757,192 | 9,65% |
| Frais financiers intercalaires | 1 192,743 | 15,20% | LT 2 - BEI Projet - Long Terme | 200,000 | 2,55% |
| | | | Dettes 3 - BEI garantie LC - Mini Perm | - | 0,00% |
| | | | LT 3 - BEI garantie Etat - Long Terme | 400,000 | 5,10% |
| Surplus de trésorerie | - | 0,00% | Dettes 5 - Commerciale Garantie Etat | 1 060,000 | 13,51% |
| | | | Dettes 6 - Commerciale Projet | 611,576 | 7,80% |
| | | | Total Dette Senior | 3 028,768 | 38,61% |
| | | | Intérêts de trésorerie net d'impôts | 4,346 | 0,06% |
| Total Emplois | 7 845,074 | 100% | Total Ressources | 7 845,074 | 100% |

Subventions publiques et participation de RFF



Le bouclage du plan de financement de SEA : un projet sans précédent

7,6 Mds € d'investissement (euros courants)

Première concession ferroviaire en réseau intégré en Europe et plus grosse transaction conduite en PPP depuis 1998

Une convention appelant l'Etat, 55 collectivités du quart Sud-Ouest et RFF

Les parties au montage financier :

- **Quatre investisseurs en fonds propres (VINCI, CDC Infra, AXA), rejoints post signature par un quatrième, MERIDIAM**
- **Pool de 9 banques commerciales, BEI et fond d'épargne pour couvrir une dette de 3,8Md€ (yc le crédit-relais fonds propres)**
- **Deux garants : l'Etat (banques commerciales et BEI) et RFF (fonds d'épargne)**
- **La BEI en tant qu'apporteur de garantie LGTT (structurée pour la première fois en France)**

Les enjeux de la mise en œuvre du projet sous la forme d'une concession d'infrastructure

Plusieurs évolutions significatives sont intervenues en cours de consultation :

- La crise financière de 2008, après la remise des offres initiales le 15 septembre 2008
- La mise en œuvre du plan de relance (mise en place des garanties publiques au projet, intervention des fonds d'épargne de la CDC) :
 - avec toutes les problématiques de structuration des garanties publiques et de définition des relations intercréanciers ;
 - avec les exigences propres des garants sur la structuration du projet (ratios spécifiques, mise en place de la LGTT, ...) ;
 - avec l'intervention des fonds d'épargne de la CDC, dont les prêts doivent bénéficier d'une garantie publique.
- L'évolution du contexte législatif applicable aux PPP ferroviaires : suppression du monopole SNCF de maintenance des installations de sécurité, création de la Direction des circulations ferroviaires (DCF), ...
- La création de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), qui dispose d'un pouvoir de régulation tarifaire sur le réseau ferré

Malgré ces évolutions, les ajustements intervenus entre les deux tours de consultation et au cours des négociations finales, la matrice des risques n'a pas significativement évolué par rapport à ce qu'elle était lors du lancement de l'opération.

La modification des conditions de montage des opérations d'infrastructure en financement de projet

Les conditions de réalisation des méga-opérations en financement de projet ont été sensiblement modifiées :

- L'aversion au risque des prêteurs est manifeste depuis la crise financière : leur appréciation des risques a été revue, et se répercute largement dans les marges, malgré la mise en place des garanties de l'Etat sur 73 % de la dette senior
- La sensibilité aux risques du projet en concession était exacerbée, s'agissant d'une concession à risque trafic, sans garantie de trafic et/ou de recette, dans un secteur d'activité en pleine évolution, et une structuration du marché ferroviaire encore en devenir (ouverture à la concurrence, interopérabilité, ...)
- Une gestion particulièrement pointue de l'évolution du risque de taux : (i) dès lors que le fixing a lieu le jour de la signature du contrat, gestion en parallèle du risque de contentieux et de la robustesse des instruments de couverture ; (ii) dès lors que les banques de swap cherchent une couverture au-delà des apports en fonds propres des sponsors
- Un dispositif de couverture du risque contentieux très développé : (i) protection contractuelle avec détermination de l'indemnité due en cas de résiliation, (ii) lettre de couverture en cas de nullité des dispositions contractuelles et d'interprétation des stipulations contractuelles

Les Grands Projets de RFF en PPP

Contact :

M. Gweltaz GUIAVARC'H
Chef du service Montage & Gestion des Grands Projets
Direction des Grands Projets
Réseau ferré de France

92 Avenue de France
75013 PARIS
e-mail : gweltaz.guiavarch@rff.fr
tél : (+33) 1 53 94 31 17

— Les Grands Projets de RFF en PPP

Fin de la présentation