

L 'Article 4 du décret n° 97 444 du 5 mai 1997

*« RFF ne peut accepter un projet
d 'investissement inscrit à la demande de
l 'État, d 'une collectivité locale ou d 'un
organisme public que s'il fait l'objet de la part
des demandeurs d 'un concours financier
propre à éviter toute conséquence négative sur
les comptes de RFF sur la période
d 'amortissement de cet investissement »*

Calcul de participation de RFF

- La participation de RFF sur fonds propres dans un projet de développement doit garantir un taux de rentabilité interne égale au coût du capital de 5% augmenté d'une prime de risque établie d'une manière forfaitaire à 3 %.

Processus d'évaluation financière

- Définition du réseau impacté
- Définition des situations de référence et de projet
- Construction de la base de données du réseau impacté
- Construction du tableau des missions en référence et en projet
- Bilan des circulations
- Bilan financier
- Analyse de risque

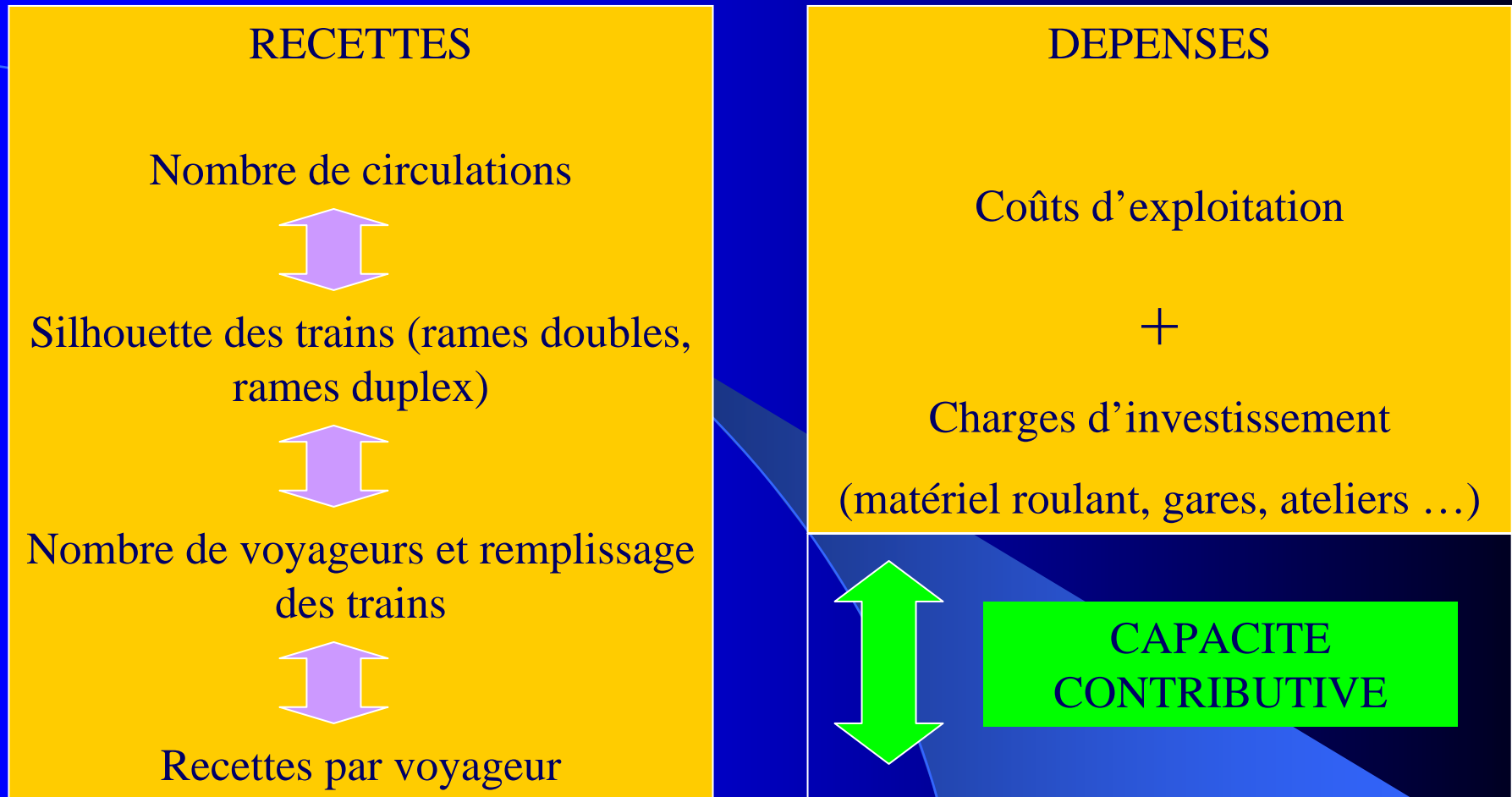
Analyse de risque

- Test de sensibilité par rapport aux variables de risque:
 - Le trafic (nombre et masse moyenne des trains, horaires de circulation, etc.)
 - Les coûts (investissement, exploitation et entretien, renouvellement) et leurs évolutions
- Probabilisation des risques

Les principaux risques d'un projet de LGV

Conception /Construction	Durée de réalisation, coûts de construction, liens avec coûts et performance d'exploitation, coûts d'entretien et de régénération
Exploitation	Coûts d'exploitation, gestion des circulations, sécurité, interface avec reste du réseau
Entretien /Régénération	Coûts de maintenance et de régénération, disponibilité et performance de l'infrastructure
Trafic	Circulations de trains → Redevances Nombre de voyageurs → Bénéfices économiques, rentabilité financière et capacité contributive des entreprises ferroviaires
Financement	Coûts de financement, étalement des contributions publiques

Les paramètres de la capacité contributive des entreprises ferroviaires



Le niveau et la structure des redevances d'infrastructure sont ajustés de manière à mobiliser la capacité contributive des entreprises ferroviaires sans porter préjudice à la rentabilité de leurs opérations

Répartition des risques

	Montage 0 Actuel	Montage 1 Société Projet	Montage 2 PPP	Montage 3 Concession
Conception /Construction	RFF État/CL	Privé RFF (SP)	Privé	Privé
Entretien /Régénération	RFF (via GID)	RFF (via GID)	Privé	Privé
Trafic	RFF SNCF	RFF/État/CL SNCF	RFF/État/CL Privé	Privé
Financement	RFF	RFF	Privé	Privé
Exploitation	RFF (via GID)	RFF (via GID)	RFF (via GID)	Privé

Gains potentiels du contrat de partenariat

- ✓ Clarifier/améliorer le partage des risques
- ✓ Mieux évaluer et valoriser les risques
- ✓ Faire davantage jouer la concurrence
- ✓ Optimiser les coûts sur la durée de vie du projet
- ✓ Renforcer les incitations à la performance
- ✓ Étaler la contribution publique dans le temps

Inconvénients

- ✓ Surcoût de financement
- ✓ Procédures plus complexes (délais, coûts)

