



**Caisse
des Dépôts**

Le partenariat public-privé

**Une nouvelle forme de l'action publique
Le cas des grandes infrastructures ferroviaires**



Les enjeux du partenariat

■ Les objectifs

- dynamiser la croissance sans peser sur les finances publiques,
- donner au développement durable les moyens de ses ambitions.

■ Les constats

- contraintes budgétaires,
- lourdeurs de la commande publique,
- faible valorisation de l'initiative privée.

■ Les conditions

- clarté,
- sécurité juridique,
- transparence.



Caisse
des Dépôts

Le PPP : une pratique ancienne (concession) et une forme contractuelle nouvelle (CP)

Le PPP (contrat de partenariat ou concession) est un contrat global et de longue durée, transférant la maîtrise d'ouvrage sur le partenaire privé.

Il couvre :

- la conception,
- le financement,
- la réalisation,
- la gestion avec l'entretien/maintenance, éventuellement l'exploitation,

d'équipements publics.



« Value for money »

- **Ce n'est pas un remède-miracle :**
 - l'utilité socio-économique est un préalable indispensable,
 - le financement privé et l'apport des garanties ont un coût : il doit être compensé par des gains clairement identifiables.

- **Objet du PPP**

Transformer l'utilité socio-économique en rentabilité financière et en faisabilité budgétaire :

 - en utilisant la ressource publique comme un levier,
 - en optimisant l'allocation des risques.



Les spécificités du domaine ferroviaire

- **Des besoins financiers élevés**
 - de nombreux projets de lignes TGV, de franchissements d'obstacles,
 - des projets coûteux,
 - une insuffisance des financements publics.
- **Des questions spécifiques**
 - difficile maîtrise des coûts (réalisation et maintenance LT),
 - rentabilité à seulement très long terme,
 - caractère incertain des prévisions de trafic LT,
 - caractère global de la gestion du réseau et de la tarification.
- **Un contexte juridique particulier en France, avec des similitudes partout en Europe**
 - rôles de RFF et SNCF,
 - obligation d'équilibre des comptes RFF,
 - loi du 6 janvier 2006,
 - ouverture à la concurrence.



Caisse
des Dépôts

Ferroviaire : les voies envisageables

- Identifier les comptes de projet
- Figurer les coûts suffisamment tôt
- Limiter les subventions au montant strictement nécessaire
- Rendre possible un retour sur le long terme
- Faire contribuer plus les voyageurs quand cela est possible
- Prendre en compte les économies carbone



Ferroviaire : l'apport du PPP

- **La loi du 6 janvier 2006 en France**
 - Rend applicable le PPP au domaine ferroviaire
 - **Les apports directs :**
 - bilan identifié,
 - responsabilité globale,
 - intéressement commercial possible.
 - **Les particularités :**
 - coûts élevés,
 - risques importants à LT,
 - peu de retour d'expérience.
- veiller à une concurrence suffisante (entreprises, investisseurs financiers)



Caisse
des Dépôts

Ferroviaire : mieux structurer les financements publics

- Risque de maximisation des subventions publiques ?
- Versement immédiat ou étalé dans le temps ?
- Quel retour possible à très long terme ?

- Un rôle spécifique à définir : structurer les financements publics pour :
 - les limiter au montant strictement nécessaire,
 - les étaler dans le temps,
 - les plafonner,
 - assurer le partage du risque de trafic à LT.



Caisse
des Dépôts

Prendre en compte les externalités

- Développement économique à long terme
- Economies d'énergie et impact sur les balances des paiements
- Développer des technologies exportables
- Valoriser le bilan carbone.



Les conditions du succès

- **Pour le client public : changer de culture**
 - faire faire et non faire,
 - fixer des obligations de résultats et non de moyens,
 - valoriser ce qui ne peut être internalisé dans le projet
- **Pour les entreprises**
 - raisonner sur le long terme,
 - internaliser les arbitrages investissement-exploitation.
- **Pour les acteurs financiers**
 - valoriser la fonction d'investisseur long terme,
 - apprécier le risque à sa juste valeur.