

Chapitre 4 :

ECONOMIE DES INFRASTRUCTURES

DE TRANSPORT : MODE DE

GESTION DES INFRASTRUCTURES

DE TRANSPORT

Intérêt du chapitre

- La base théorique ou idéologique sur laquelle se fonde le PPP relève à la fois des principes de l'économie libérale capitaliste de marché et des principes de l'économie « sociale » corporatiste.
- Les tenants du libéralisme considèrent le rôle de l'Etat comme minimal et principalement tourné vers l'encadrement et la régulation générale. Ainsi, le rôle principal de l'Etat serait de définir et promouvoir (y compris par exemple dans le domaine de la R&D, de l'éducation, des infrastructures de base...) l'environnement général (environnement des affaires) le plus favorable au fonctionnement de l'économie capitaliste de marché, n'intervenant qu'exceptionnellement dans la vie économique pour corriger les « échecs du marché » (marketfailures).

Intérêt du chapitre

- Ceux qui privilégient une économie « sociale » corporatiste, maintiennent que chaque groupe social, chaque groupement d'intérêt doit être en mesure de s'organiser en tant que tel et qu'il revient à l'Etat de favoriser la cohésion entre ces multiples corporations d'intérêt promouvant une coopération publique privée étroite.
- La discipline qu'implique l'élaboration d'un contrat de partenariat entre un client du secteur public et un entrepreneur du secteur privé oblige le secteur public, d'un côté, à définir ses besoins de services à long terme et donne l'assurance, de l'autre côté, que le secteur privé ne mettra pas ses capitaux en jeu pour fournir ces services tant qu'il n'est pas certain de la soutenabilité du partenariat dans la durée.
- Qu'il s'agisse d'une initiative à financement privé (projet défini par un contrat à long terme qui spécifie de manière très détaillée les services publics fournis) ou d'une coentreprise avec participation au capital (entreprise assujettie à certaines obligations propres au secteur public, qui sont énoncées dans ses documents constitutifs ou dans des contrats avec le secteur public), le partenariat relève du contrat plutôt que de la loi du marché ou de l'intervention d'une autorité de réglementation statutaire. Le partenariat est en fait « réglementé passivement » par les contraintes qui lui sont imposées par le contrat, sans intervention d'une autorité de réglementation. Entre ces deux formes de partenariat existent des structures de partenariats mixtes.

Objectifs

Objectif général:

Fournir les outils nécessaires à la compréhension du
PARTENARIAT PUBLIC PRIVE (PPP) DANS LES PROJETS DE
TRANSPORTS

Objectifs spécifiques:

- ☐ Identifier la diversité des PPP;
- ☐ Identifier les raisons du recours au PPP;

Sommaire

- **Leçon 1: Notions de gestion privée et publique : le partenariat public privé (PPP) dans les projets de transports**
- **Leçon 2: Les raisons du recours au PPP**

Leçon 1 : Notions de gestion privée et publique : le partenariat public privé (PPP) dans les projets de transports

Objectifs de la leçon 1

- Identifier la diversité des PPP;

Intérêt de la leçon 1

- Le problème du financement des projets de transport se situe de toute évidence au cœur de la politique des transports; il constitue d'ailleurs un «casse tête» de cette politique. En effet, **les ordres de grandeur du financement des infrastructures de transport sur les dix dernières années, les parts du contribuable et celles de l'utilisateur**, et les possibilités en grandes masses pour les vingt prochaines années en sont une illustration. **Les liens étroits qui existent entre tarification des infrastructures et financements : sans tarification à un niveau suffisant, le financement de projets est difficile** : le cas concret de la tarification d'infrastructures routière permettra d'illustrer ce premier constat.
- **Ensuite sera esquissée une présentation du partenariat public privé dans le financement des infrastructures et services collectifs.** On montrera d'abord la diversité de ces partenariats (régie, affermage, «BOOT» et variantes, concessions, privatisations,...) selon leur durée et les poids respectifs des partenaires. Seront ensuite passés en revue les principaux avantages et inconvénients de ces partenariats.

- **LA DIVERSITE DES PPP**

- ▶ une graduation de type de partenariats
- ▶ selon la durée des contrats
- ▶ selon le niveau d'implication financière du partenaire privé (et donc son pouvoir)
- ▶ selon les formes de propriété de l'équipement

- **L'EQUIPEMENT ET LE SERVICE COLLECTIF**

- ▶ un équipement (infrastructure : exemple autoroute ; aéroport ; port ; ligne de chemin de fer ;...)
- ▶ la gestion du service qui va avec (faire fonctionner l'équipement a un coût et nécessite le plus souvent un savoir-faire pointu)

- **QUELQUES GRANDS TYPES DE PPP**

-
- **Pouvoir du privé court terme moyen terme long terme**
- [1 ; 2][2 ; 5][5 ; 10][10 ; 35+] [20 ; +]
- **Fort**
Privatisation
-
- /Cession
-
-
- **Moyen**
-
- **Faible**
- d'exploitation

Marché

Gérance

Affermage

Concession
BOOT

• QUELQUES GRANDS TYPES DE PPP

LA CONCESSION

- ▶ Le concessionnaire réalise l'investissement
- ▶ Il gère le service en résultant
- ▶ Il se rémunère par des redevances perçues sur les usagers
- ▶ Il transfère l'ouvrage à la puissance publique à la fin du contrat
- ▶ Exemple : concessions d'autoroutes

- **QUELQUES GRANDS TYPES DE PPP**

- LE BOOT ET SES VARIANTES (BOT, BOO, REVERSE BOOT)**

- ▶ **BOOT:** Build, Own, Operate and Transfer

- Variantes :

- ▶ **BOT :** propriété transférée à la collectivité publique au fur et à mesure de sa réalisation

- ▶ **BOO :** la propriété de l'équipement reste à l'opérateur privé à la fin du contrat

- ▶ **Reverse BOOT :** financement public de l'équipement ; propriété transférée au privé

• QUELQUES GRANDS TYPES DE PPP

L'Affermage

- ▶ Ou « Management contract »
- ▶ La collectivité publique finance l'équipement
- ▶ Le fermier gère l'équipement et le service
- ▶ Il se rémunère par des redevances perçues sur les usagers
- ▶ Souvent utilisé pour la fourniture d'eau potable

• QUELQUES GRANDS TYPES DE PPP

L'Affermage

- ▶ Ou « Management contract »
- ▶ La collectivité publique finance l'équipement
- ▶ Le fermier gère l'équipement et le service
- ▶ Il se rémunère par des redevances perçues sur les usagers
- ▶ Souvent utilisé pour la fourniture d'eau potable

Evaluation formative de leçon 1

- Travaux dirigés

Quels sont les impacts de la concession portuaire sur les performance du Port Autonome d'Abidjan

Synthèse de la leçon 1

- **LA CONCESSION**
- **LE BOOT ET SES VARIANTES (BOT, BOO, REVERSE BOOT)**
- **L'Affermage**

Leçon 2: Les raisons du recours au PPP

Objectifs de la leçon 2

- Identifier les raisons du recours au PPP;

Intérêt de la leçon 2

Comment vendre un partenariat Public Privé ?

Compte tenu de la taille et des coûts élevés des investissements nécessaires au développement des infrastructures de transports, il s'est avéré urgent, partout dans le monde, que les pouvoirs publics engagent des nouvelles réformes et mettent en place des stratégies efficaces pour attirer le financement privé dans le cadre d'un partenariat public privé (PPP).

I- Alléger la contrainte budgétaire de l'autorité publique

- ► Le PPP permet de développer des projets avec pas ou peu de coût budgétaire
- ► L'opérateur privé perçoit une redevance payée par les usagers
- ► Parfois un retour financier sous forme de taxe est possible pour l'autorité publique
-

II- Réduire les distorsions économiques liées à la fiscalité

- ▶ Distorsions économiques liées à la fiscalité
- ▶ Environ 30% pour l'Etat en France
- ▶ Moins pour les collectivités locales
- ▶ Varie selon les types d'impôts

III- Accélérer la mise en œuvre du projet

- ▶ Peut permettre de s'affranchir de certaines contraintes budgétaires à court terme
- ▶ Retour plus rapide sous forme de bien-être collectif et de l'amélioration du service au public

IV- Obtenir un bon rapport qualité prix

- ▶ Par une optimisation globale du coût sur la vie de l'ouvrage
- ▶ Une approche intégrée de la conception, la construction et l'exploitation

V- Transférer certains risques vers l'opérateur privé

- ▶ Des projets de services collectifs impliquent des durées économiques très longues d'où de nombreux risques
- ▶ Le PPP permet de transférer certains risques sur le partenaire privé

VI- Responsabiliser le partenaire privé

- ▶ L'autorité publique a souvent du mal à apprécier le coût d'un projet
- ▶ Les dépassements de coûts sont fréquents dans les marchés de travaux publics
- ▶ La participation du privé au financement de l'ouvrage et/ou de son exploitation le rend solidaire des dépassements de coûts et de délais, et devrait donc le responsabiliser

VII- Profiter du savoir-faire de l'opérateur privé

- L'opérateur privé dispose souvent d'un savoir-faire technologique dans la conception, la construction et surtout la gestion du service dont ne dispose pas forcément l'autorité publique

VIII- Un bénéfice en retour en termes de stabilité

- ▶ Recentrage de l'autorité publique sur la mission de définition du service à l'utilisateur au lieu de la fourniture directe du service
- ▶ Accroissement de la stabilité du contexte institutionnel, régi par des contrats à long terme, dépassant la durée des mandats politiques

UN REGARD PLUS CRITIQUE SUR LE PPP

Le PPP : un bon outil à condition de s'en servir à bon escient

- **Le coût de l'allègement de la contrainte budgétaire**
 - ▶ La puissance publique peut souvent se financer avec un taux d'intérêt bien moindre que les entreprises privées
 - ▶ L'allègement de la contrainte budgétaire de court terme peut donc être coûteux sur le long terme
- **Les causes de l'allègement de la contrainte budgétaire**
 - ▶ L'allègement de la contrainte budgétaire passe en fait souvent par la définition d'un niveau de redevance que l'autorité publique seule n'aurait pas osé ou pas pu mettre en oeuvre
 - ▶ Les cas de péages non supportés par les usagers sont nombreux : Orly Val, contournement de Lyon,...
- **Des distorsions fiscales qui pourraient être réduites autrement**
 - ▶ En favorisant des impôts avec faible distorsion économique (exemple TVA)

Evaluation formative du chapitre 4

- Exercices
- QCM
- Travaux pratiques
- Travaux dirigés

Synthèse du chapitre 4

- Dans les années 90, la globalisation, avec ses vastes mouvements de dérégulation et de libéralisation, a provoqué des changements dans le secteur des transports qui fait face à de nouveaux défis et opportunités.
- Pour s'adapter à ce nouvel environnement, marqué par des fusions et des alliances/coopération des entreprises, etc., le secteur des transports s'est engagée dans des stratégies d'innovation, d'amélioration de la productivité et de baisse des coûts. Compte tenu de la taille et des coûts élevés des investissements nécessaires au développement des infrastructures de transports, il s'est avéré urgent, partout dans le monde, que les pouvoirs publics engagent des nouvelles réformes et mettent en place des stratégies efficaces pour attirer le financement privé dans le cadre d'un partenariat public privé (PPP).
- Le partenariat avec le secteur privé assurera l'amélioration de l'efficacité des services ainsi que l'entretien, le renouvellement et la performance des équipements. Ainsi, les réformes dans la gestion des infrastructures de transports avec la participation du privé ont été engagées allant du transfert de gestion, des diverses formes de concession à la privatisation partielle ou totale.