

Téléphone 021 693 26 39
Télécopie 021 693 67 31
CCP 10-11166-3
IBAN CH62 0900 0000 1001 1166 3

Courrier D. Mange, Station 14, 1015 Lausanne
Courriel daniel.mange@epfl.ch
Internet <http://www.citrap-vaud.ch>

Nouvelles formes de financement: les possibilités du partenariat public-privé (PPP)

La structure particulière des lignes à grande vitesse (LGV), clairement identifiables dans le réseau, leur permet d'être candidates à des types de financement nouveaux tels le partenariat public-privé (PPP); en France, les quatre lignes déjà construites ou planifiées Perpignan-Figueras, Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes et Nîmes-Montpellier sont ou seront financées par un PPP.

Le partenariat public-privé en France

Le PPP désigne toutes les formes de partenariat public-privé, recouvrant ainsi des montages très différents, parmi lesquels figurent essentiellement la *concession* et le *contrat de partenariat* (voir le site Internet de Réseau ferré de France, RFF, à l'adresse <http://www.rff.fr>).

La *concession* est une formule très ancienne pour la gestion des services publics ou la réalisation et l'exploitation des infrastructures. Elle repose sur une logique de transfert maximale des risques vers l'opérateur privé, qui prend également le risque de fréquentation (appelé «risque trafic» pour les infrastructures de transport comme les autoroutes ou les lignes ferroviaires), et se rémunère directement auprès des usagers-clients (péage d'autoroute, péage de parking souterrain, redevance d'infrastructure pour les aéroports et les lignes ferroviaires).

Le *contrat de partenariat* a été créé par une ordonnance du 17 juin 2004, et repose sur une logique de répartition optimale des risques entre secteur public et secteur privé. Un opérateur privé se voit confier une mission globale de construction, d'exploitation, d'entretien et de financement d'infrastructures. Le contrat de partenariat prévoit la mise à disposition de cette infrastructure, selon des critères de performance prédéterminés, au profit de la personne publique pendant une durée assez longue (de 15 à 40 ans), l'opérateur privé étant rémunéré par des «loyers» payés par l'autorité contractante publique. A la différence de la concession, le titulaire du contrat de partenariat ne porte pas le risque de fréquentation.

Perpignan-Figueras

Ligne de 44,4 km dont 8,3 km en tunnel sous le col du Perthus, dans les Pyrénées.

Ligne terminée le 17 février 2009, exploitée partiellement dès le 19 décembre 2010 et en totalité dès fin 2012, à l'ouverture du tronçon à grande vitesse Figueras-Barcelone.

Coût estimé: 1,1 milliard d'euros, avec une subvention publique de 540 millions d'euros, partagée entre l'Union européenne, la France et l'Espagne.

Montage PPP: concession de 50 ans pour la construction et l'exploitation de la ligne. Concessionnaire: consortium franco-espagnol TP Ferro formé de Eiffage (France) et ACS- Dragados (Espagne) à 50%-50%.

Tours-Poitiers-Angoulême-Bordeaux

Ligne de 302 km (avec 38 km de raccordements en sus), faisant partie du projet Sud Europe Atlantique ou SEA (Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne, Poitiers-Limoges).

Travaux en cours sur Tours-Bordeaux dès 2010 (acquisition des terrains, déboisement, fouilles archéologiques); mise en service prévue pour juillet 2017.

Coût: 7,8 milliards d'euros (valeur 2011), avec une participation de l'Etat (1,5 milliard d'euros) et des collectivités territoriales, soit 126 collectivités dont 3 régions, 6 départements et 117 communes (1,5 milliard).

Montage PPP: concession, d'une durée de 50 ans, signée le 16 juin 2011 par RFF avec le groupement Liséa, filiale de Vinci. Le solde du budget, soit environ 4,8 milliards d'euros, est partagé entre RFF (1 milliard) et le concessionnaire Liséa (3,8 milliards, dont 0,77 milliard d'apports en fonds propres, 1,67 milliard de dette bancaire, 0,77 milliard de fonds d'épargne et 0,6 milliard de crédit de la Banque européenne d'investissement), qui se remboursera avec les péages payés par les opérateurs ferroviaires.

Le Mans-Rennes (LGV Bretagne-Pays de la Loire)

Ligne de 214 km dont 32 km de raccordement.

Préparatifs en cours dès 2010 (acquisition des terrains, déboisement, fouilles archéologiques); mise en service prévue pour mi-2017.

Coût: 3,4 milliards d'euros (valeur 2009).

Montage PPP: contrat de partenariat sur 25 ans. Eiffage est le partenaire choisi. Répartition des coûts: RFF (40%), l'Etat (30%) et les collectivités locales (30%, soit 21% pour la Région Bretagne et 9% pour le Pays de la Loire). La part de l'Etat (1,1 milliard d'euros) est avancée par Eiffage qui est remboursée sous forme de loyers mensuels. RFF touche les péages des trains empruntant ses infrastructures et rémunère Eiffage pour la maintenance des voies.

Nîmes-Montpellier

Ligne de 60 km, avec 20 km de raccordements complémentaires.

Mise en service à l'horizon 2020.

Coût: 1,62 milliard d'euros (valeur 2007).

Montage PPP: contrat de partenariat, avec participation de l'Etat, de RFF, de la Région Languedoc-Roussillon et des collectivités locales. Le choix du partenaire privé devrait intervenir avant début 2012.

Conclusion: un PPP pour Genève–Zurich?

Le niveau très bas des taux d'intérêt incite aujourd'hui à développer de nouvelles formes de rémunération du capital; l'investissement dans la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse en constitue un exemple.

Le financement de nouvelles infrastructures ferroviaires, qui devraient rester en majorité aux mains de l'Etat, pourrait s'appuyer sur un pôle privé, regroupant par exemple des entreprises de travaux publics, des bureaux d'ingénieurs, des caisses de pension et/ou des banques.

L'axe Genève–Lausanne–Berne–Zurich, dont la rentabilité est avérée, constitue le candidat idéal pour un tel projet de PPP.

Daniel Mange, 25 juin 2011