



Gouvernance des villes :
« l'apport de la gestion déléguée et des concessions »

Bernard Hagelsteen

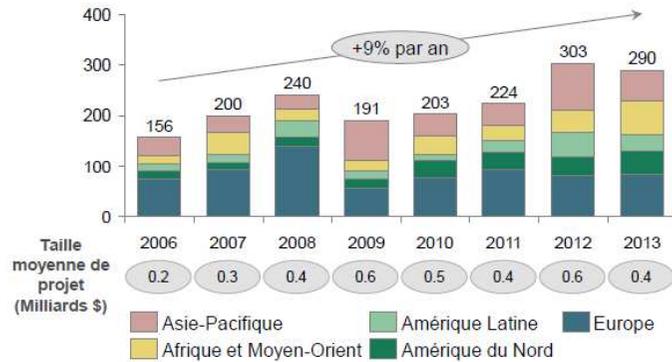
Rabat le 10 septembre 2015



PPP et concessions : des outils qui se développent en Europe et dans le monde

Un recours croissant aux PPP dans les projets d'infrastructure

Valeur des projets d'infrastructure avec une part de financement privé (en Milliards \$)



VINCI – un partenaire privé d'utilité publique

185 300
collaborateurs dans le monde

€38.7
CA 2014 groupe

3 000
business units

>110
pays où VINCI est présent

Concessions

CA 2014 : 5,8 Mds €
12 900 collaborateurs

Contracting

CA 2014 : 32.9 Mds €
171 700 collaborateurs



Le ferroviaire et les TCSP



- Avec **quatre projets majeurs et diversifiés**, VINCI Railways s'affirme comme un acteur reconnu du secteur des infrastructures ferroviaires.
- VINCI Railways exprime sa capacité à répondre aux défis de ses clients-concédants en termes de **construction, d'exploitation, de financement et de développement durable**.
- VINCI Railways est concessionnaire en France de la **ligne à grande vitesse SEA Tours-Bordeaux**, du réseau de communication **GSM-Rail**, de la liaison centre-ville – aéroport **Rhôneexpress** à Lyon, et en Belgique de la liaison souterraine **Liefkenshoek** dans le port d'Anvers.

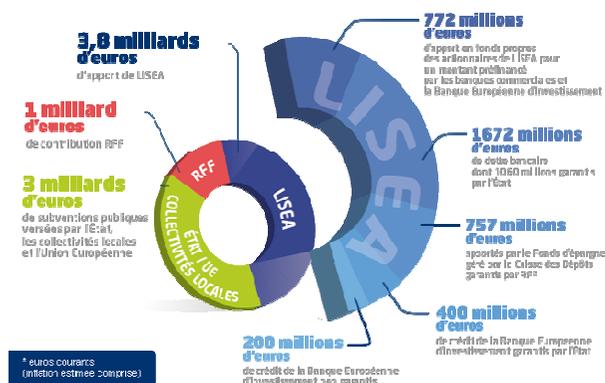


5

SEA



Un financement public-privé pour un total de 7,8 milliards d'euros*



6



La France : une longue tradition contractuelle



- Concession de dessèchement des marais accordée au sieur Bradley en 1594 par Henri IV.
- Le service des carrosses à cinq sous en 1662.
- Les canaux
- (Plus de 300 grands ponts (1824 premier pont suspendu, ...)).
- Les compagnies de chemin de fer qui deviendront la SNCF à la fin des concessions.
- La tour Eiffel en 1887 (durée 20 ans).
- L'Aéropostale (*Société des lignes Latécoère* en 1918).
- Enfin plus près de nous les parkings souterrains, les autoroutes, les LGV et les aéroports, mais aussi **beaucoup de services publics locaux** : eau, assainissement, collecte, valorisation des déchets, réseaux de chaleur, restauration collective, équipements divers...) – de 90% à 16% de l'activité concernée.

Les autoroutes : un peu d'histoire



- La loi fondatrice du 18 avril 1955 – introduction du privé au début des années 1970
- Recours à l'adossé pour développer le réseau dans les années 80 : de 3 733 km à la fin des années 70 à 7 365 km à fin 1999. Aucun appel aux fonds publics pour financer cette expansion.
- en 2000, les sociétés publiques sont devenues des entreprises de droit commun.



Le réseau autoroutier français en 2015

- réseau autoroutier français : 11 504 Km
- **réseau concédé : 9 060 km**
- 1 411 millions de transactions, soit 3,9 millions par jour



9

La gestion déléguée : un mode essentiel de gestion des services publics locaux



- La gestion déléguée en France : 7% du PIB, 130 milliards d'euros, 1,8 millions d'emplois, soit autant que chacune des 3 fonctions publiques.

- Le recensement de l'IGD démontre que depuis 2013, moins du cinquième des villes réfléchissent à un changement de mode de gestion des services publics locaux. Pas de remunicipalisation de services publics locaux.



Les fondamentaux des PPP en matière de transport



Les PPP sont soutenus par les autorités publiques

"Tout ne peut pas être fait par le public. Et le privé a besoin du public. C'est dans la relation étroite entre le secteur privé et les pouvoirs publics que doit s'inscrire la création de valeur"

Christine Lagarde, FMI, Mars 2013

"Le pays a besoin d'investissements publics et privés, de partenariats entre les entreprises, les collectivités territoriales et l'État pour bâtir des projets ensemble"

Manuel Valls, Premier Ministre, Septembre 2014

"Les PPP allient les capacités et les ressources publiques et privées à travers un nouveau mode de partage des risques et responsabilités. Cela permet aux gouvernements de bénéficier de l'expertise du secteur privé tout en se concentrant sur la gestion, planification et la régulation plutôt que l'exploitation"

Banque Mondiale, Novembre 2014

"Il faut progresser vers la pleine application des principes de d'utilisateur payeur"

Transports 2050, Commission Européenne, Mars 2011

"Les partenariats entre autorités publiques et secteur privé peuvent être un moyen efficace de réaliser des projets d'infrastructures, de fournir des services au public et de financer l'innovation"

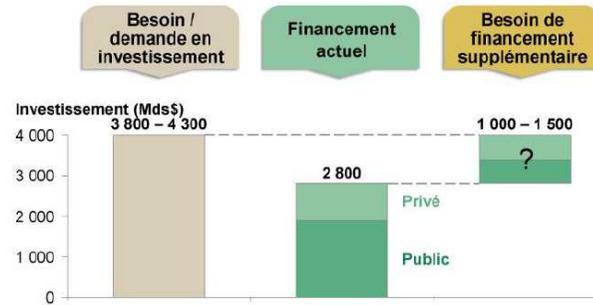
Commission Européenne, Novembre 2014

Source: Banque Mondiale, OCDE, Commission Européenne, Règlement n°1303/2013 du Parlement Européen, Presse

Un financement supplémentaire à trouver dans un contexte de rareté des fonds publics



Un financement supplémentaire à trouver



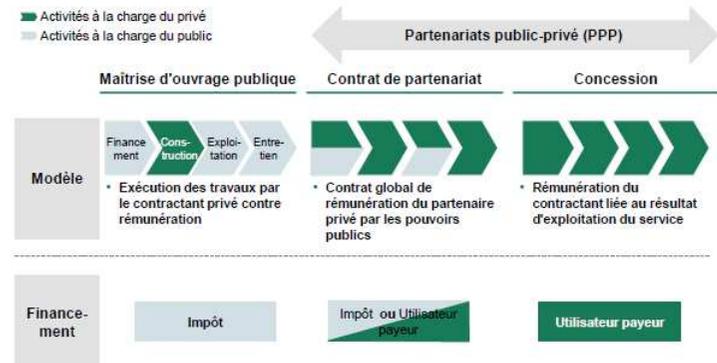
Note: Part des participations de fonds privés dans les investissements d'infrastructure
Source: IHS Global Insight, Banque Mondiale, OCDE, analyse BCG

La conséquence : la concession est avant tout un véhicule de financement à long terme

Un financement différent : l'utilisateur payeur

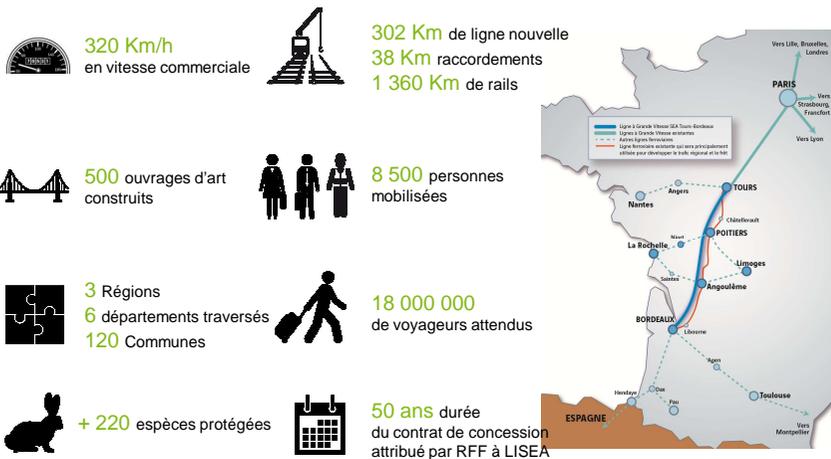


Trois dispositifs, deux manières de les financer : le contribuable ou l'utilisateur payeur



Source: Rapport du CGEDD, 'Analyse comparée des dispositifs de réalisation des infrastructures de transport', 2012, Synthèse BCG

Le recours au privé : une optimisation des délais de construction (exemple SEA)



15

Le recours au privé : une prise en charge globale tout au long du cycle de vie de l'équipement



- Le modèle de la concession incite le délégataire à avoir une vision **long terme** en ligne avec les impératifs d'exploitation et d'optimisation des coûts dans la durée
- Les arbitrages entre le présent et le futur sont par ailleurs rendus possibles par l'existence d'une ressource affectée (les recettes), qui permet de **sanctuariser les ressources financières nécessaires à l'entretien de l'infrastructure** et à la modernisation du service
- Le modèle incite également le délégataire à prendre en attentes sociales
 - Protection de la ressource eau
 - Parkings de covoiturage



16

Le recours au privé : une incitation à la qualité des services par une triple expertise



- Expertise dans la maîtrise d'ouvrage



- Expertise dans l'exploitation



- Expertise dans le service aux clients pour gagner en légitimité des péages et prendre en compte les nouveaux besoins



17

Avantages et points clés de ces outils à la disposition des pouvoirs publics



Avantages

Expertise et savoir-faire du secteur privé

- Technologie, maîtrise des coûts, développement de revenus annexes

Mise en lumière, prévision et étalement des coûts pour la puissance publique

Réduction des coûts ou même financement sans faire appel aux fonds publics

Points clés

Latitude laissée au contrat pour la définition des intérêts de toutes les parties prenantes

Expertise tant du côté privé que public dans la maîtrise du montage financier des projets PPP

Mise en place d'une dynamique de confiance mutuelle entre les parties prenantes publiques et privées

Le partenariat public-privé n'assure pas à lui seul la qualité

et la pertinence socio-économique du projet

18

Un point commun à tous les PPP : le contrat et la loi des parties



- le partenaire privé est avant tout un investisseur qui s'est très fortement endetté et qui doit , sur une durée déterminée à l'avance,
 - restituer l'infrastructure au concédant en fin de contrat en bon état d'entretien et pour zéro euros,
 - verser les intérêts et rembourser les prêts,
 - rémunérer et rembourser le capital,
 - entretenir et exploiter l'infrastructure.

- Son seul actif c'est un contrat et son plan de financement est adossé à ce contrat. La confiance est donc déterminante.

19



La négociation du plan de relance et la « crise autoroutière »



■ Période de **négociation** du programme d'investissements

- Propositions des SCA de janvier 2012
- Protocoles d'accord du 8 octobre 2013 puis du 5 février 2014.

■ Période de **notification** à la commission européenne

- Notification au titre du régime des aides d'Etat le 16 mai 2014
- Décision positive de la Commission européenne du 28 octobre.

(la commission estime que la méthode retenue fondée sur le principe du strict équilibre entre les charges nouvelles imposées aux SCA et la durée de l'allongement des concessions est compatible avec les règles d'encadrement (qu'elle a fixées) et répond aux exigences de la notion de bénéfice raisonnable pour ce secteur).

Le plan de relance est compatible avec le marché intérieur.

INTERVIEW
FRANCK COPPEY,
PRÉSIDENT DU
VIA AUTOUTILERS.
LesEchos
Routes : « L'Etat pourrait financer 10 milliards de travaux sans argent public »

INFRASTRUCTURES
La concession de chantier sera dévolue à Vinci Infrastructures de premier ou second degré en fonction de la facture en contrepartie d'une extension de sa concession.
LesEchos
Tunnel de Toulon : Vinci-Escota appelé à la rescousse



21

La négociation du plan de relance et la « crise autoroutière »



■ Période de **débat** sur la politique autoroutière avec gel des tarifs du 27 janvier 2015

- Période de **sortie de crise**, rapport groupe de travail parlementaire , protocole d'accord global du 9 Avril, publication des décrets le 23 août 2015.

LesEchos
Deux rapports dénoncent la rente autoroutière

LesEchos
Et si l'Etat rachetait les concessions d'autoroutes...

LesEchos
Matignon impose le gel des péages autoroutiers en 2015

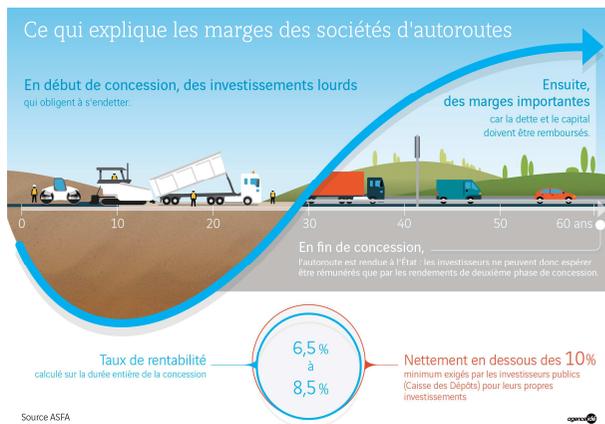
Le Monde
Autoroutes : la relance plutôt que la nationalisation

22

Quelques notions essentielles



- La répartition des profits dans le temps obéit à des évolutions de long terme, celles qui commandent le remboursement du capital et de la dette



25

Un nouveau cadre pour les relations entre collectivités publiques et entreprises ?



- Pour les **marchés de partenariat**, l'unification par l'ordonnance du 23 juillet 2015 supprime les critères techniques (complexité : source de contentieux) au profit d'une appréciation globale sous forme d'un bilan. Mais maintien d'un seuil minimum et risque de multiplication des contraintes (décret à venir).
- Pour les **concessions**, la directive 2014/23 crée un cadre pour unifier les pratiques des états. Elle assouplit l'équilibre entre le respect de la concurrence et les adaptations des contrats existants pour répondre aux besoins. Depuis la loi Macron, l'allongement de la durée est dans la main du législateur pour les concessions autoroutières.

26

Quels besoins pour l'avenir ?



- Développement **urbain, technologies** et **environnement**,

- **Dans les réseaux « matures »**, beaucoup de problématiques restent à prendre en compte. Parmi celles-ci, on peut citer :
 - Les enjeux des déplacements quotidiens dans les grandes agglomérations, à la jonction entre les autoroutes et les périphéries
 - Le développement des nouveaux usages et des nouveaux partages : covoiturage , bus sur autoroutes , voies réservées, nouveaux véhicules connectés.
 - La fluidité et l'acceptabilité .

- De manière générale, le **mécanisme des concessions** est un formidable outil pour le financement des investissements publics sans recours à l'impôt.

27

