



Comment financer les nouvelles infrastructures

Pour voir l'émission [cliquer ici](#)

ANIMATRICE :

Brigitte Boucher

INVITÉS :

Mickael Dedieu – Directeur général – Fonds Marguerite

Henri Vichard – Directeur membre du comité de direction - CDC infrastructure

Gilles Boyer – Chef de projet – Direction des Fonds d'épargne Caisse des Dépôts

Hubert Magnon-Pujo – Directeur général – Egis rail

Animatrice

BRIGITTE BOUCHER :

En France, les infrastructures de transport sont nombreuses, 11 000 Km d'autoroutes, 30 000 Km de voies ferrées par exemple, mais les besoins restent continus. D'ici 2040, plus de 170 milliards d'euros devraient être investis pour moderniser notre seul réseau de transport et ces infrastructures sont essentielles pour maintenir la compétitivité de l'économie française.

Jusqu'ici les pouvoirs publics assuraient le financement, mais le poids de la dette et les rigidités du marché bancaire changent la donne et dans les collectivités, l'Etat s'est progressivement désengagé. La question se pose pour le transport mais pas seulement, alors comment financer désormais les grands projets d'infrastructures ? Quels montages, pour quels types de projets ? Nous allons tenter de répondre à toutes ces questions avec nos invités,

Gilles Boyer, bonjour, vous êtes Chef de Projet au Fonds d'épargne Caisse des Dépôts,

Mickael Dedieu, bonjour, vous êtes Directeur Général au Fonds Marguerite,

Henri Vichard, bonjour, vous êtes Directeur Général à CDC Infrastructures,

Hubert Magnon-Pujo, vous êtes Directeur général d'Egis rail.

Alors messieurs, avant de commencer, je vous propose de partir tout de suite à Lyon, sur l'un des rares chantiers de métro en France, à Oullins, près de Lyon ; la ligne B est prolongée d'un kilomètre quatre cents, et elle mettra, l'année prochaine, le centre ville lyonnais à moins d'un quart d'heure ; un chantier spectaculaire portant sur une enveloppe globale de travaux de 266 millions d'euros financés en grande partie par la dette : un montage financier sans doute difficile à reproduire à l'avenir, regardez !



Reportage

Voix off

Un schéma de financement comme celui-ci, on risque d'attendre longtemps pour en revoir à Lyon : 266 millions d'euros investis dans ceci ; le prolongement de la ligne B du métro sur plus de 1 400 mètres. Un chantier exceptionnel.

Michel Roignot Chef de projet Métro B - SYTRAL : bien sûr, on est très fier de cet ouvrage parce que cela fait plus de quinze ans que sur Lyon, on n'a pas fait d'ouvrage de tunnelier, notamment des traversées sous-fluviales et ici, on peut dire que c'est un ouvrage qui s'est passé dans les meilleures conditions.

Voix off

A lui seul, ce projet aura mobilisé plus du quart des investissements d'infrastructures consentis par l'agglomération entre 2008 et 2014, et pour le financer, le syndicat des transports a dû puiser dans ses réserves ; pour garantir les fonds nécessaires à l'investissement, il a emprunté près d'une centaine de millions d'euros, un tour de table réussi en 2005 ; aujourd'hui, cela serait une toute autre histoire.

Raymond Deschamps, Directeur Général – SYTRAL : je ne pense pas qu'aujourd'hui, on pourrait facilement décider d'équipements aussi importants. Pourquoi ? Car on est tous, contraints au niveau de nos dépenses publiques.

Voix off

Et pour ne pas être contraints d'avantage, une priorité sur le chantier : la maîtrise des coûts. Un objectif compliqué à atteindre, compte tenu des choix techniques opérés pour faire passer le métro sous le Rhône.

Eline Melquiond, Ingénieur – EGIS : En fait, on avait plusieurs solutions pour réaliser la traversée sous-fluviale, et c'est le choix du tunnelier qui a été retenu, un choix qui, évidemment, vu le coût du tunnelier, a un impact sur le projet.

Voix off

Un impact chiffré à 35 millions d'euros, sur les 266 qu'aura mobilisé le chantier du métro. Pour rester proche de l'enveloppe initiale, il a fallu inciter les entreprises à maintenir leurs délais et même à les anticiper, une rigueur qui, aujourd'hui, porte ses fruits.

Michel Roignot, Chef de projet Métro B - SYTRAL : on a stabilisé le budget, puisque la partie la plus importante est réalisée, et nous sommes arrivés à un tel résultat avec des outils concernant la maîtrise des risques, et donc derrière, la maîtrise des dérives financières potentielles.

Voix off

Par rapport aux estimations faites il y a 5 ans, le coût réel du prolongement de la ligne actuelle a augmenté de 17 % ; pour un tel chantier, c'est peu, et cela n'a rien d'un hasard ; depuis le début du chantier, Raymond Deschamps surveille le coût des travaux, et des outils comme celui-ci le renseignent sur les dérives financières. Pour l'instant, presque tous les indicateurs sont au vert, mais pas de quoi endormir son attention.

Raymond Deschamps, Directeur Général – SYTRAL : Pour l'instant, on maîtrise en fait le planning, mais on doit rester extrêmement vigilant pour être certain qu'il n'y ait pas de dérive, pas de retard pour la mise en service de ce prolongement du métro.

Voix off

Une maîtrise des coûts et des délais essentielle ; contraints par une dette de plus d'un million d'euros, le syndicat des transports doit faire très attention pour pouvoir à l'avenir investir dans de nouvelles infrastructures.



Retour Plateau

Brigitte BOUCHER (Journaliste) : On va essayer d'abord de dresser un petit état des lieux. Gilles Boyer par exemple, est-ce qu'au cours de ces dernières années vous avez constaté un frein dans les investissements des collectivités ?

Gilles Boyer, Chef de Projet – Fonds d'épargne Caisse des Dépôts : on n'a pas du tout constaté un frein dans les investissements des collectivités ; au contraire, malgré la crise qu'on rencontre actuellement, on constate que les collectivités continuent à investir assez massivement dans les infrastructures de transport dans la mesure où l'on constate que ces dernières sont un enjeu très important, comme vous disiez, pour la compétitivité des territoires, mais aussi sur un plan environnemental et donc, on constate, nous, à la direction des Fonds d'épargne, qu'on a été de plus en plus sollicités dans un contexte de crise pour le financement de ces infrastructures de transport.

Brigitte BOUCHER : Alors le Fonds d'épargne disposait de 7 milliards, il en reste 1 milliard: les collectivités font-elles davantage appel à vous ?

Gilles Boyer : Elles font davantage appel à nous, notamment du fait des financements bancaires qui se trouvent aujourd'hui moins abondants, et donc effectivement, on fait plus appel à la direction du fonds d'épargne, mais aussi à d'autres dispositifs comme le Fonds Européen d'Investissement, des financements bancaires mais de banques publiques.

Brigitte BOUCHER : Henri Vichard, est-ce que vous aussi, vous constatez des difficultés à faire sortir, émerger des projets d'infrastructures ?

Henri Vichard Directeur Général – CDC Infrastructure : Je crois que les projets d'infrastructure de qualité continuent à sortir ; ils sont impactés par la plus grande rareté des financements publics, qu'ils soient au niveau de l'Etat ou au niveau des collectivités locales qui ont en la responsabilité ; il y a de plus en plus de recours à la maîtrise d'ouvrage privée, c'est à dire que c'est le secteur privé qui porte la conception, le financement, la réalisation de ces projets, avec des périodes de gestation un peu plus longues, ce qui peut donner l'impression que les projets ont plus de mal à sortir.

Brigitte BOUCHER : Monsieur Magnon- Pujo, constatez-vous des freins ?

Hubert Magnon-Pujo Directeur général – Egis rail : Non, au contraire, depuis ces dernières années, on a ressenti presque un « boum » dans tout ce qui est infrastructures de transport urbain et ferroviaire, et notamment grâce aux appels à projets que l'Etat a lancé en 2009 et 2011 où il a subventionné en 2009 pour 800 millions d'euros les collectivités qui investissaient dans des projets de transport urbain, et pour 600 millions d'euros en 2011, ce qui fait que ça été un booster de l'activité dans ce domaine, puisque l'Etat finançait à peu près 25 % de l'infrastructure ; donc en finançant 25 % de l'infrastructure, ça voulait dire que les collectivités locales, certes, devaient s'endetter pour financer les 75 % qui restent, mais ça leur permettait d'avoir quand même des subventions tout à fait importantes pour se lancer dans ces projets.



Brigitte BOUCHER : Ça veut dire que l'Etat se substitut aux banques ?

Hubert Magnon-Pujo : Non, ça ne veut pas dire que l'Etat se substitue aux banques, parce que les banques ont de plus en plus un rôle à jouer ; ça veut dire que l'Etat joue un effet de bras de levier, en subventionnant une partie de ces investissements, mais le reste devant être apporté par les collectivités locales sous forme de prêts.

Brigitte BOUCHER : Messieurs, il y a quand même, un problème de la dette en France : le financement par la dette comme on la vu là, est-ce que c'est la règle en Europe ou est-ce que la France est une exception en son genre ?

Mickael Dedieu Directeur Général – Fonds Maguerite : La France a, je dirais, depuis un certain nombre d'années, suivi ce qui se faisait un peu en Europe, avec le développement très fort des PPP (Partenariat Public Privé) ; le PPP en Europe a démarré en 1992, en Angleterre, où il y a eu plus de 700 projets, je crois, financés selon ce mode ; c'est quelque chose qui a été importé par un certain nombre de pays, étant donné que ça permet, lorsqu'on a des contraintes budgétaires, de financer tout de suite les infrastructures dont on a besoin et d'étaler en fait la charge financière sur un certain nombre d'années ; il y a aussi des intérêts, on va dire, plus comptables pour les états, avec la possibilité de garder la dette hors de la comptabilité nationale, c'est quelque chose que les états regardent de très près aujourd'hui.

Henri Vichard Directeur Général – CDC Infrastructure : L'autre source de financement des produits d'infrastructure, c'est l'utilisateur ; en tout cas dans le domaine routier, même si ce n'est pas le débat aujourd'hui, le Ministère de l'Equipement lance beaucoup de concessions autoroutières en demandant aux partenaires privés de participer, en tout cas c'est la politique générale.

Brigitte BOUCHER : C'est à dire que l'utilisateur participe davantage au financement des infrastructures ?

Mickael Dedieu : De toute façon, pour la plupart des infrastructures, l'individu a fini par payer soit en tant que contribuable, soit en tant qu'utilisateur ; après, on est face à des choix politiques : soit on fait payer l'utilisateur parce qu'on considère que la personne qui va utiliser l'infrastructure doit être au premier plan pour la financer, ou est-ce qu'on considère qu'il faut solidariser un peu plus le coût et on est alors dans une logique « plus d'impôt ».

Brigitte BOUCHER : On va peut-être donner la parole à Hubert Magnon-Pujo ?

Hubert Magnon-Pujo Directeur général – Egis rail : Le mécanisme qui est intéressant, c'est le versement transport ; les autorités organisatrices de transports qui se lancent dans un projet structurant d'infrastructure de transport urbain - un tramway, un métro - ont la possibilité de lever le versement transport auprès des entreprises, dans le périmètre intéressé par ce projet de transport, et donc ça fait des augmentations ; effectivement, c'est une taxe supplémentaire. C'est pas l'impôt, mais c'est un levier de financement également pour ces projets d'infrastructure.



Brigitte BOUCHER : Et justement, à Aubagne, vous avez participé au réseau de transport là-bas, vous avez même participé à la construction du tramway, et ce sera gratuit ? Comment est-ce possible de faire des transports totalement gratuits ?

Hubert Magnon-Pujo : Il faut savoir que dans les transports urbains, l'investissement est payé entièrement par la collectivité, et l'exploitation, la maintenance, elles, sont payées en partie par l'utilisateur, mais qu'en partie seulement parce que ce sont des projets de transport tellement coûteux en investissements et en exploitation après ; il se trouve que la communauté d'agglomérations d'Aubagne a fait le choix d'avoir des transports urbains gratuits ; en compensation, elle ne met pas de billetterie, il y a un certain nombre d'investissements liés à la perception de ce ticket de transport qui ne sera pas dépensé, mais parallèlement, il y a une activité économique importante sur l'agglomération et c'est par le versement transport qu'elle va pouvoir financer cet investissement. C'est assez rare en France.

Mickael Dedieu Directeur Général – Fonds Maguerite : Il y a quelque chose concernant les infrastructures qui est importante à garder en tête, c'est que généralement les revenus qui sont générés par les usagers ne représentent qu'une partie des coûts opératoires ; on ne parle même pas de coût de l'infrastructure. C'est pour cela que la sphère publique est essentielle dans la création de ces infrastructures, sous forme de subventions, et ça c'est quelque chose qui ne pourra pas changer. Après, on a des mécanismes de financement qui peuvent être variés, mais la sphère publique doit rester fondamentalement au cœur du financement des infrastructures. Ensuite, il y a des choix plus politiques : par exemple, en France, pour la RATP, la collecte, la vente de billets représente 50 % de ces coûts opératoires ; à Londres, ça représente 120 %, donc ça dégage un excédent qui permet de financer partiellement l'entretien des voies, ce qui n'est pas le cas en France. Pourquoi ? Parce qu'à Londres, le prix du billet est beaucoup plus important qu'en France, il est de 4 livres, si ça rappelle quelque chose aux gens...

Brigitte BOUCHER : Les fonds européens, est-ce qu'il y en a beaucoup, est-ce qu'ils aident à financer les infrastructures ?

Mickael Dedieu : Il y a les fonds européens qui sont structurels et qui interviennent dans le cadre de la politique européenne, et ensuite, il y a des fonds européens très importants qui sont déployés par la Banque Européenne d'Investissement, qui sont des prêts à long terme, octroyés soit directement pour les projets, soit aux collectivités ; c'est à l'échelle européenne ce que fait la Caisse en France, et en fait, la Banque Européenne d'Investissement permet de faire bénéficier aux états et aux projets de son coût de financement et de référencement sur les marchés très avantageux.

Brigitte BOUCHER : Henri Vichard, pour les grands projets, est-ce qu'il y a aussi des problèmes de financement ?



Henri Vichard Directeur Général – CDC Infrastructure : Pour les grands projets, qui dit grands projets, dit financement par les privés ou des financements assimilés - problèmes de liquidités bancaires - ; sur un projet donné, les banques (particulièrement en ce moment) ont du mal à mobiliser beaucoup d'argent, donc il faut trouver d'autres sources de financement, il y a ce premier aspect. Momentanément peut-être, un peu durablement, la liquidité bancaire va être assez rare. Il y a d'autres sources qui sont entrain d'être développées, notamment les émissions obligataires avec rehaussement des crédits, avec l'intervention des institutions publiques comme la B.E.I, et puis donc à nouveau, il y a certains outils qui ont été développés conjoncturellement par les états, comme le plan de relance qui viennent à échéance ; alors il faut trouver d'autres sources publiques, celles-là, de financement des projets. Donc on peut dire qu'aujourd'hui, les nouveaux projets d'infrastructures pâtissent relativement d'une difficulté à trouver du financement, ce à quoi les institutions publiques, de façon générale, tant européennes que nationales, travaillent, mais c'est un chantier, je dirais, très actif.

Brigitte BOUCHER : Parlons à présent des grands projets : justement, nous sommes allés suivre les premiers coups de pelle du plus grand chantier ferroviaire d'Europe, la ligne LGV Sud Europe Atlantique, elle reliera Tours à Bordeaux en 2017, et mettra Paris, à tout juste 2 heures de l'estuaire de la Garonne, plus de 300 Km de nouvelle ligne et 6 milliards 200 millions d'euros de travaux qui font l'objet d'un partenariat public-privé de concession, une première en France sur le réseau ferroviaire.



Reportage**Voix Off**

Un cahier petit format qui n'a rien d'impressionnant, mais détrompez vous : dans ces pages sont écrites les règles du plus grand chantier ferroviaire d'Europe, un PPP, c'est à dire un Partenariat Public Privé.

Pour réaliser la future ligne à grande vitesse entre Tour et Bordeaux, plus de six milliards de travaux.

Hervé Tricot Président de LISEA : Tout est impressionnant : la longueur du tracé, le montant des investissements, le trafic qu'on espère, qu'on attend, tout peut donner lieu à peur ou à joie, ça dépend des jours.

Voix Off

Rien n'est simple quand on construit une ligne à grande vitesse, mais dans un PPP, c'est un vrai pari qui commence avec les fouilles archéologiques tout le long du tracé. Il faut d'abord tenir les délais pour ne pas retarder le démarrage des travaux, car dans un partenariat public-privé, une entorse au planning et c'est une grosse pénalité.

Intervenants : - Ca va vous prendre encore combien de temps pour finaliser cette zone ?
- D'ici la fin de la semaine, on aura fini tout ce secteur.

Voix Off

Et dans un PPP, l'enjeu d'une fouille, ce n'est pas seulement le calendrier ; une découverte majeure dans cette carrière et l'entreprise devra en assumer les conséquences financières sur le projet.

Intervenant : Sébastien Joly Responsable archéologie – COSEA : On a quand même très peu de chances de tomber sur un Lascaux 2 une fois de plus, tout ça a été pas mal anticipé, on a quand même une connaissance des sites qu'on va fouiller, il n'y a pas à ce jour, à ma connaissance, des sites qui ont nécessité de déplacer un tracé.

Voix Off

Pourquoi a t-on choisi ce partenariat pour la ligne Tours Bordeaux ? Réponse chez RFF. Ici, l'établissement public finance habituellement 70 % des investissements des nouveaux chantiers de lignes ferroviaires. Sur Tours-Bordeaux, cet apport est descendu à 44 %, et ce n'est pas le seul intérêt du PPP.

Pierre-Denis Coux - Directeur de la qualité RFF du réseau et de la maîtrise d'ouvrage : Le contrat permet d'accélérer les choses, puisque qu'on avait prévu, à l'origine, de le faire en méthode classique, et à ce moment là, on aurait dû le phaser, et le projet aurait été fini certainement en 2025. Aujourd'hui, grâce au contrat de concession, la mise en service est terminée en 2017.

Voix Off

Economie sur les dépenses publiques, gain de temps : les avantages de ce contrat sont nombreux ; va t-il se multiplier pour autant dans les projets d'infrastructures ? Pas si sûr. Dans un PPP, le vrai pari, c'est le trafic. Sur la ligne Tours-Bordeaux les 20 millions de passagers attendus ont convaincus les investisseurs rémunérés en fonction de la fréquentation de la ligne.

Pierre-Denis Coux : Clairement, pour faire ce genre de choses, il faut que ce soit sur des lignes dont on est à peu près assuré de leur rentabilité.

Voix Off

En effet, sur les 4 lignes à grande vitesse actuellement en chantier en France, seule la ligne Tours-Bordeaux a présenté suffisamment de perspectives de fréquentation pour susciter un PPP.



Retour Plateau

Brigitte BOUCHER : Alors messieurs, est-ce que ce type de montage c'est l'avenir pour le financement de nos infrastructures ? Qu'est-ce que vous en pensez ?

Mickael Dedieu Directeur Général – Fonds Maguerite : Je pense que cela est amené à se développer. Il faut savoir qu'au delà de cette ligne à grande vitesse, il y a eu d'autres projets qui ont été attribués sous forme de PPP. Bretagne – Pays de Loire et, tout récemment, le contournement de Nîmes – Montpellier ; donc, on voit quand même que la France a fait le choix des PPP pour délivrer de façon efficace, comme sur ces grands projets, choix que l'on voit également à l'étude en Italie, où ils comptent s'inspirer du modèle français, et choix que l'on voit en Espagne, où après avoir financé les trains de grandes vitesses de première génération sur des financements de schémas classiques publics, les espagnols s'orientent vers un schéma de PPP.

Brigitte BOUCHER : La France est en pointe en Europe, je vous entendais dire que les pays d'Europe voulaient nous suivre ?

Mickael Dedieu Directeur Général – Fonds Maguerite : La France est en pointe, en Europe sur ce domaine-là, sur le domaine du rail, puisque la France est en pointe plus généralement, pour tout ce qui va être le réseau de TGV : premier réseau de TGV clairement en Europe, il y a ce leadership en France qui s'est traduit par la mise en place de ces schémas, mais des schémas de PPP, il y en a aussi dans un certain nombre de pays d'Europe.

Brigitte BOUCHER : Henri Vichard, il y a plusieurs types de partenariat public privé ? De concessions, de partenariats ?

Henri Vichard Directeur Général – CDC Infrastructure : Oui, pour les spécialistes, il y a effectivement des partenariats où une partie de la rentabilité du projet vient des usagers, comme sur Tours-Bordeaux, et puis il y a d'autres projets où l'utilisateur n'est pas impliqué, et où le financement du projet est assuré par un loyer : le cas Bretagne Pays de Loire ; sans trop entrer dans la technique, quel que soit le mode de montage contractuel utilisé, l'une des raisons pour lesquelles on peut dire que ces projets sont voués à un avenir radieux, c'est que la façon dont ils évoluent, repose sur le fait qu'il y a des synergies entre la conception des projets, leur construction et leur maintenance, leur exploitation, et quand on attribue d'un bloc ces projets de cette façon, on permet aux acteurs commerciaux de mettre en œuvre ces synergies au bénéfice de l'utilisateur final. C'est la raison essentielle pour laquelle les contrats globaux, les PPP, sont prisés par les entités publiques. Après, là-dessus se greffe la problématique du financement qui compense un peu les avantages technico-économiques ; on vient d'en parler, le financement se trouve in fine assuré par l'action des pouvoirs publics.



Brigitte BOUCHER : Gilles Boyer, vous êtes financeur des collectivités, est ce que ce genre projet PPP est intéressant, selon vous ?

Gilles Boyer Chef de Projet – Fonds d'épargne Caisse des Dépôts : Je pense qu'effectivement, c'est un outil qui rentre dans la boîte à outils de la commande publique en général ; c'est un outil qui se développe en France depuis 2004, notamment avec la mise en place du contrat de partenariat qui est un type de partenariat public-privé ; on estime aujourd'hui, en général, que ce type de montage est intéressant à partir d'un certain niveau de coût d'investissements dans la mesure où c'est un montage relativement complexe à mettre en œuvre et qui nécessite quand même beaucoup d'expertise, de savoir faire, à la fois du côté de la personne publique, mais aussi pour la partie juridico-financière. Effectivement, c'est un montage très intéressant sur un plan financier et aussi, comme on la vu dans le reportage, sur un plan de la performance publique en général ; performance du projet, parce que l'on voit que ça permet de réduire les délais de la construction, ça permet aussi d'améliorer la qualité du projet, puisque tout est contrôlé, soumis à pénalités si les délais et la qualité ne sont pas au rendez-vous. C'est effectivement un montage intéressant, mais il faut regarder projet par projet si un PPP est plus avantageux que la maîtrise d'ouvrage classique, et ça, ce n'est qu'en réalisant une analyse au préalable qu'on peut vraiment le savoir.

Brigitte BOUCHER : Hubert Magnon-Pujo, vous avez participé à ce genre de projet de partenariat public-privé ? Est-ce qu'il y a des contraintes fortes qui pèsent sur les entreprises ?

Hubert Magnon-Pujo Directeur général – Egis rail : Oui, il y a des contraintes très fortes, notamment les délais puisqu'on ne gagne pas beaucoup de temps durant les phases d'études préalables, d'enquête publique etc. Par contre, à partir du moment où le top départ est donné, comme on la vu pour la LGV Sud Europe Atlantique, les délais sont extrêmement courts et là, il y a un enjeu important pour les entreprises ; comme on le disait dans le reportage, il y a des pénalités extrêmement fortes à la clé sur la mise à disposition des ouvrages, d'où un challenge important durant la phase études et durant la phase de construction pour la mobilisation de moyens très importants pour respecter les délais ; c'est effectivement un montage intéressant en terme de délais, une fois que le contrat a été notifié ; par contre la discussion, la négociation et la mise au point de ce contrat comme on l'a vu sur la ligne Sud Atlantique qui porte sur plus de 7 milliard d'euros, c'est une procédure extrêmement longue en amont.

Mickael Dedieu Directeur Général – Fonds Moguerite : Je vais revenir sur ce que vous avez dit : pour moi, un des atouts majeurs de ces projets, c'est le transfert des risques de construction ; traditionnellement, la sphère publique n'est pas très efficace pour contrôler les coûts, ça avait été mentionné dans le premier reportage qui parlait de surcoûts qui sont la règle pour les grands projets d'infrastructures ; dans les partenariats public-privé, le risque de construction est complètement transféré au secteur privé qui va tout prendre en charge et assumer tous les surcoûts et tous les délais éventuels de ces projets, donc c'est quand même une chose qui est très importante en termes d'efficacité économique pour la mise en place de ces projets.



Brigitte BOUCHER : A condition que l'Etat accepte aussi ce transfert de compétences et de risques : c'est toujours le cas ?

Henri Vichard Directeur Général – CDC Infrastructure : Le choix du mode d'évolution des projets, c'est bien l'Etat ou la collectivité qui l'a. Quand l'Etat ou la collectivité locale a lancé les consultations en PPP, c'est effectivement après une étude préalable, en en mesurant toutes les conséquences en termes de procédures et en termes organisationnels ; chaque fois que l'Etat a recours à ce type de montage supposé complexe, il assume la conséquence, et en général, en matière de transfert des risques, il se réjouit plutôt que ce soit aux partenaires attributaires de gérer ces risques parce qu'a priori, il en tire un bénéfice pour le produit final.

Brigitte BOUCHER : Chez CDC, comment vous sélectionnez les projets ?

Henri Vichard Directeur Général – CDC Infrastructure : Nous, nous répondons aux acteurs publics, qui lancent un appel d'offres des projets ; nous répondons souvent en appel d'offres, alors effectivement tous les projets ne sont pas analysés de la même façon, et les partenaires aussi, qui paraissent plus désirables que d'autres. Donc, on a un processus interne de sélection avec qui on va partir en consortium ; on donne évidemment la priorité à nos cousins dans le Groupe, ça c'est une évidence ; il y a certains projets aussi de gestation à priori plus longue avec des risques même d'annulation : c'est également un élément d'appréciation. Effectivement, on essaye de se poser la question pour tous les projets importants.

Brigitte BOUCHER : Hubert Magnon-Pujo, le partage des risques, c'est appréciable ?

Hubert Magnon- Pujo Directeur général – Egis rail : C'est une discussion importante à l'intérieur du consortium, parce qu'effectivement, il y a des risques qui sont laissés au niveau du concessionnaire qui contracte avec la puissance publique, il y a des risques qui sont ensuite transférés au niveau des constructeurs ; en l'occurrence, dans le cadre de LGV Sud Europe Atlantique, les risques de construction sont transférés de la société concessionnaire qui a contracté avec le public, aux groupements d'entreprises composés de sociétés d'ingénieries et de constructeurs ; mais ces risques existent et sont chiffrés, c'est à dire que le consortium n'accepte pas les risques comme ça : il y a une analyse de l'ensemble des risques qui doivent être assumés, et puis après, il y a des lois statistiques etc.. On n'accumule pas, on ne chiffre pas tous les risques ; il y a des paris qui sont à prendre en fonction de l'analyse du dossier.

Brigitte BOUCHER : Mickael Dedieu, est-ce que ce type de montage est réservé à un certain profil d'investisseurs, quels sont les acteurs qui peuvent être intéressés ?



Mickael Dedieu Directeur Général – Fonds Maguerite : Généralement, c'est réservé à des investisseurs de long terme, puisque c'est souvent des projets longs, à des durées de concession qui peuvent varier entre 20 et 60 ans. Ce sont des projets qui généralement, ont des périodes de construction assez longues, c'est à dire que le retour sur investissement va se faire sur le long terme, étant donné que généralement, les banques ne permettent pas aux actionnaires de pouvoir avoir les distributions de dividendes ou autres pendant la période de construction : il faut attendre que la construction soit finie avant de commencer à gagner un retour sur investissement. Donc ça s'adresse à un certain type d'investisseurs qui sont plutôt des investisseurs long terme.

Brigitte BOUCHER : Henri Vichard, est-ce que le partenariat public-privé peut palier les problèmes d'accès aux banques ?

Henri Vichard Directeur Général – CDC Infrastructure : Les projets qui sont dévolus selon le PPP, doivent aussi trouver de la liquidité, enfin du financement par dette ; typiquement, ils ont des structures de financement de plus de 80 % de dette, dette bancaire ou bien de dette par recours au marché obligataire, et enfin recours à des guichets qui sont organisés par les entités publiques en soutien au marché de droit commun qui est déficient ; ça n'est pas une solution, pour le coup, aux problèmes de liquidités bancaires ; les problèmes de financement des projets d'infrastructures, donc aujourd'hui, les problèmes de financement des PPP, ils doivent être réglés de façon indépendante du mode d'évolution.

Brigitte BOUCHER : Gilles Boyer, vous êtes d'accord ?

Gilles Boyer Chef de Projet – Fonds d'épargne Caisse des Dépôts : tout à fait, mais je pense qu'effectivement, ce qui est compliqué dans ces très gros projets, tel que Tour Bordeaux, c'est de pouvoir réunir en fait, l'intégralité des financements qui sont des montants très importants, et je pense que l'intervention de la Caisse des Dépôts via la direction des Fonds d'épargne et la Banque Européenne d'Investissement, a permis pour la réalisation des lignes à grande vitesse Tour-Bordeaux et puis Bretagne-Pays de Loire, que le bouclage des plans de financement se fasse ; par exemple, la Caisse des Dépôts a financé à hauteur de 757 millions d'euros la ligne à grande vitesse Tour-Bordeaux. Sinon, c'est peut-être des projets qui n'auraient pas pu se réaliser s'il n'y avait pas eu intervention de la Caisse des Dépôts et de la Banque Européenne d'Investissement.

Brigitte BOUCHER : Le Partenariat Public-Privé est donc un montage intéressant pour beaucoup de projets d'infrastructures, même si certains en sont exclus ; un montage d'avenir peut-être pour les collectivités où la notion de rentabilité a malgré tout une place importante. Une place importante aussi aux différents acteurs avec le transfert de risques et de compétences.

Merci, Messieurs, d'avoir participé à cette émission, merci Gilles Boyer, merci Mickael Dedieu, merci Henri Vichard, merci monsieur Hubert Magnon-Pujo, et puis j'incite tous ceux qui nous regardent, à débattre sur solutionsdurables.tv. Merci à tous.

