

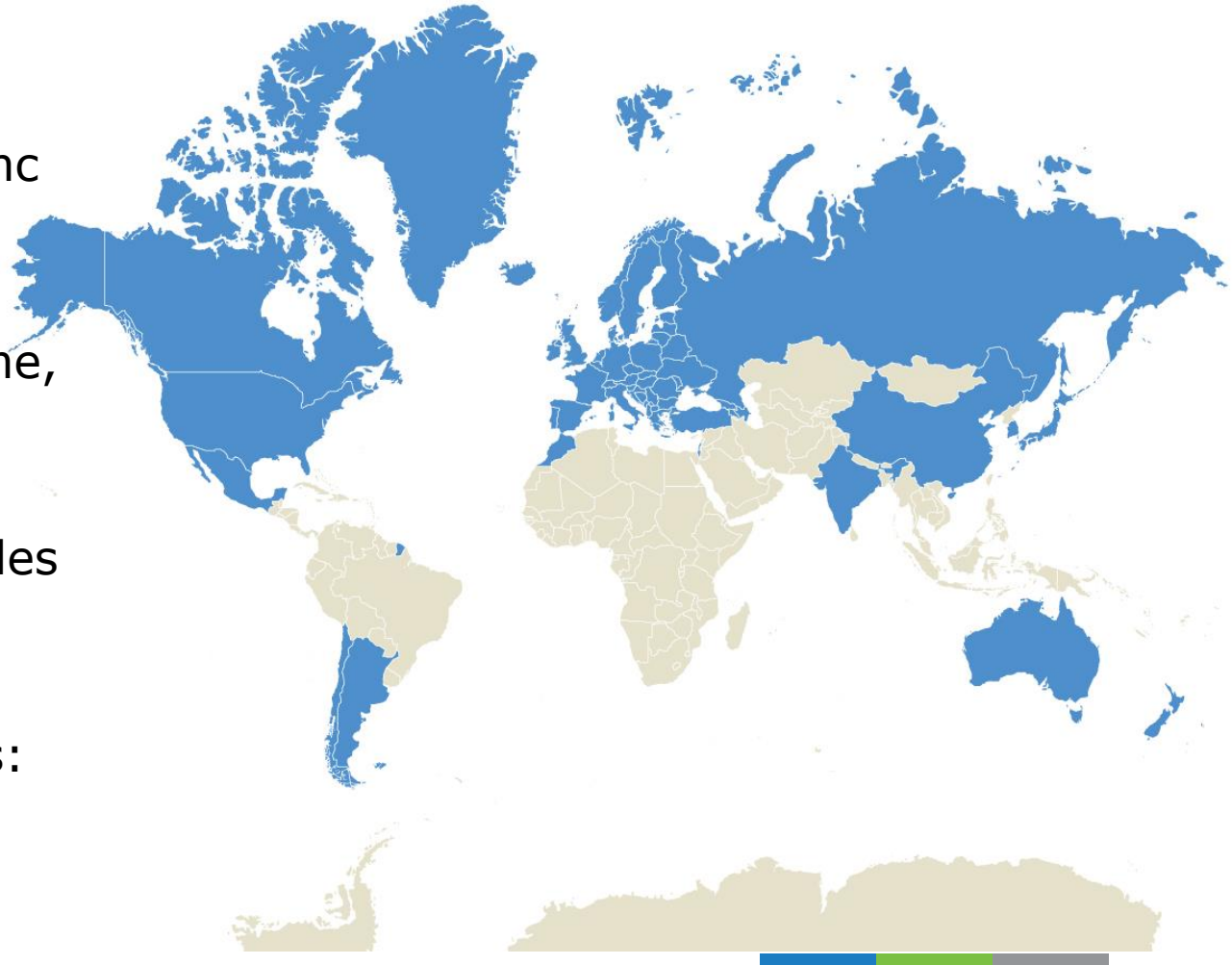
Une très brève présentation du Forum International des Transports

Jose Viegas,
Secrétaire Général

Union Routière de France, Paris, 20 Avril 2017

Organisation Intergouvernementale

- 57 pays membres (donc 22 non membres de l'OCDE)
- Politiquement autonome, administrativement intégré à l'OCDE
- Conseil des Ministres des Transports, présidence annuelle en rotation
- Instruments juridiques: Contingent Multilatéral CEMT (Fret routier)



Sommet Annuel

- Réunion ministérielle et Déclaration des ministres
- Tables rondes des ministres
- Discussion en panel avec les ministres, l'industrie, la recherche, la société civile
- Bilatéraux et réseaux
- Exposition
- 1100 participants de 70 pays (2016)



Think Tank

- Recherche et analyse fondées sur des données probantes
- Données et statistiques
- Identification des «meilleures pratiques»
- Couvrant tous les modes de transport et de multiples problèmes
 - Sécurité, accès, environnement, financement, réglementation, innovation technologique ...
- Les publications du FIT sont disponibles gratuitement sur www.itf-oecd.org



Corporate Partnership Board

- Créée en 2013 comme plate-forme du FIT pour enrichir l'analyse des politiques et les discussions avec une perspective d'entreprise
- Membres actuels (27)



- Chaque année des projets ciblés sur des thématiques émergentes
 - Ces rapports entre les plus influents de la production du FIT

Le financement des infrastructures:

Des questions pertinentes, des évolutions positives

Jose Viegas,
Secrétaire Général

Union Routière de France, Paris, 20 Avril 2017

Que peut le financement privé faire pour l'efficacité? (I)

- **En principe il peut beaucoup faire:**
 - Le défi de la gouvernance publique est toujours la poursuite d'objectifs multiples (au service d'intérêts multiples) et la difficulté de la responsabilisation claire (« accountability »).
 - Le but du financement privé est de bénéficier d'une forte structure d'incitation (objectifs d'efficacité) avec un seul objectif (récupérer l'argent investi et faire un profit)
- Si nous avons une gouvernance publique très performante, il n'y aurait aucun sens dans les modèles d'investissement privé sur les infrastructures!

Que peut le financement privé faire pour l'efficacité? (II)

- Mais les PPP fonctionnent-ils (améliorent-ils le bien-être social net)?

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{Risque} \\ \hline \text{Transféré} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{Gains} \\ \hline \text{d'efficacité} \\ \hline \end{array} - \boxed{\begin{array}{|c|} \hline \text{Risque} \\ \hline \text{Transféré} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline P \\ \hline \end{array}} = \begin{array}{|c|} \hline \text{Valeur} \\ \hline \text{Net} \\ \hline \end{array}$$

Rien n'indique aujourd'hui que la première partie de l'expression soit plus grande que la seconde!

En fait, on ne comprend pas très bien comment le transfert de risque affecte l'efficacité et si la tarification du risque est «juste» (efficace)!

Pourquoi les gouvernements recourent-ils au financement privé?

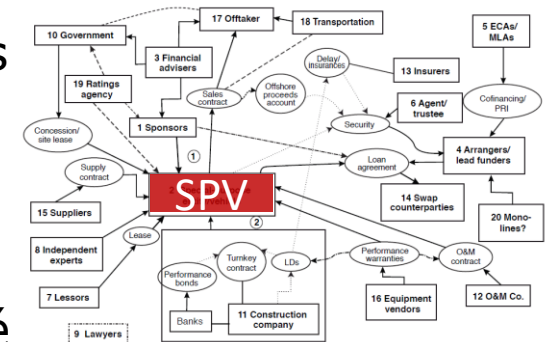
- Dans les infrastructures de transport, pratiquement tous les investissements privés ont été réalisés par le biais de PPP.
- Les motifs politiques réels dans l'ordre de priorité :

Motivation	Actifs Existants	Actifs Nouveaux
Cash-in / vente (one-off)	X	n/a
Traitement hors bilan	X	x
Incitations à l'efficacité	X	x

- Mais seul ce dernier compte à long terme !!

Que peut le financement privé faire pour l'efficacité? (III)

- Le FIT a en cours des travaux de recherche sur prix du risque
- En essence:
 - Comment les risques détaillés sont-ils répartis dans un PPP?
 - Comment les participants peuvent-ils calculer le prix des risques
 - La répartition détaillée du risque public / privé est-elle raisonnable (est-ce que seuls des risques gérables et bien informés sont transférés?)



Source: International Advisory & Finance 2014

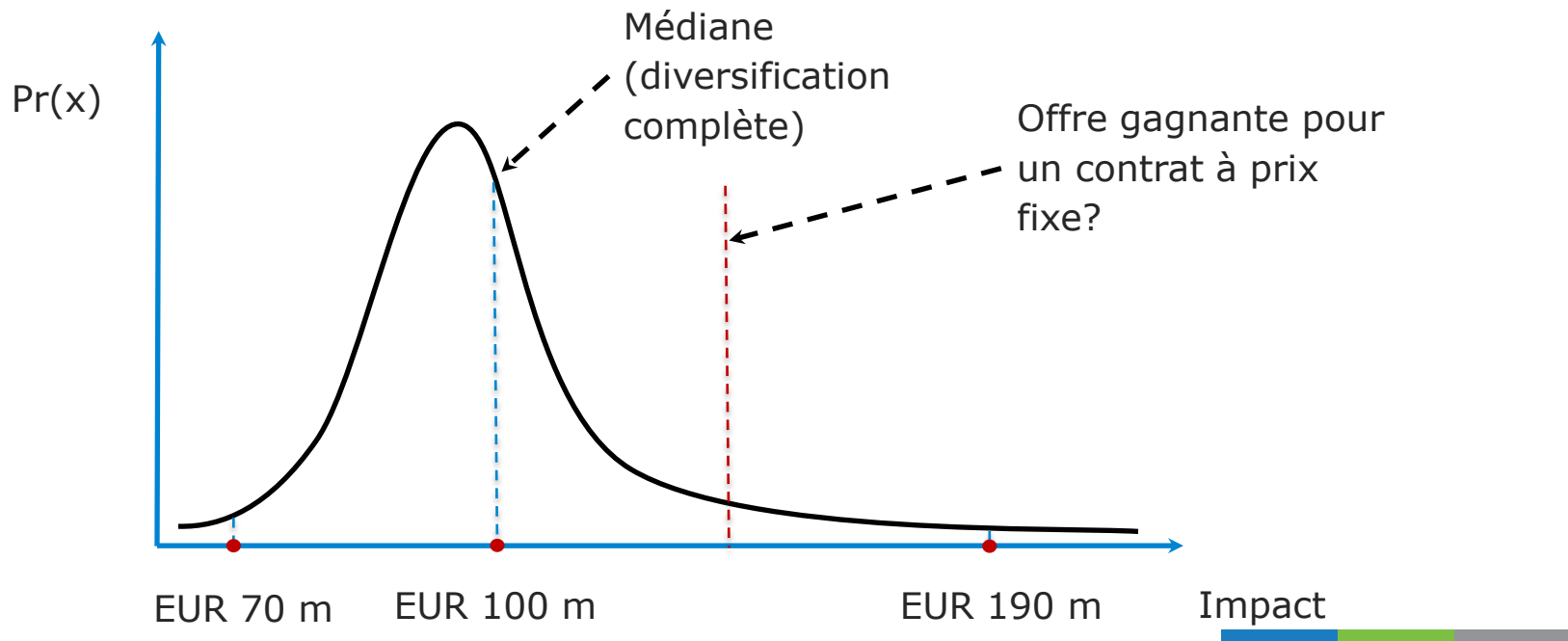


Les marchés des différentes parties prenantes de risques génèrent-ils suffisamment d'informations sur leurs expériences passées pour nous permettre de meilleures décisions sur les nouveaux cas ?



Information et prise de risque

Il n'y a jamais d'information complète sur le risque dans la vie réelle. Qu'arrive-t-il si nous imposons une exigence très stricte (p. ex. Assurance 100%) à un agent (entrepreneur) qui dispose d'informations limitées sur le risque?



Que peut le financement privé faire pour l'efficacité? (IV)

- Des leçons tirées du travail de l'ITF:
 - L'allongement du contrat à long terme (regroupement de phases du projet) augmente les exigences d'information pour des offres / prix efficaces (plus d'incertitude, des gains d'efficacité très élevés nécessaires pour compenser)
 - Donner la liberté d'innover (par exemple, en regroupement la conception et la construction), avec le prix de l'offre comme seul critère gagnant, introduit de nouvelles incertitudes, et donc pas seulement des avantages.
 - Le côté public pourrait «investir» beaucoup plus pour une meilleure préparation des projets
 - Fournissant aux candidats des données plus précises sur les facteurs de risque (y inclus l'autorisation environnementale du projet)

Recettes commerciales liées aux infrastructures

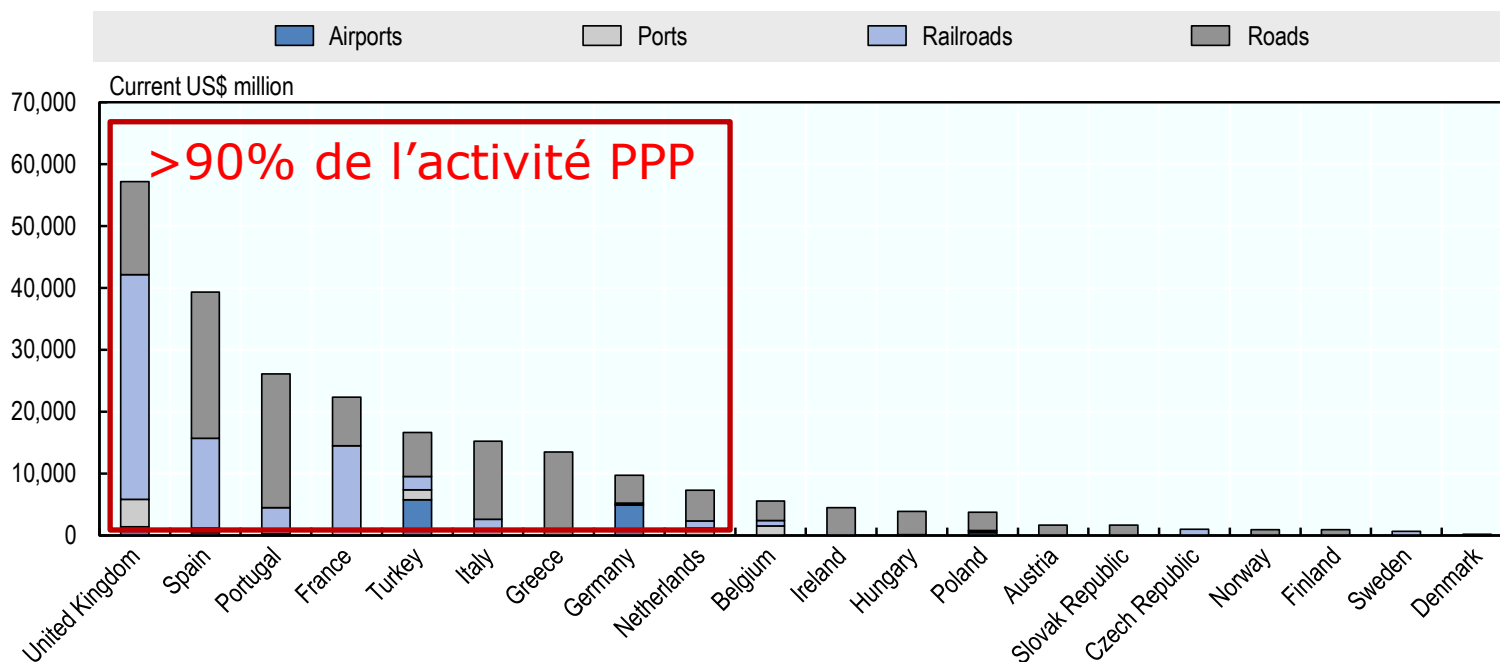
- Maximiser les options de générer des revenus auprès des usagers de l'infrastructure
- Très bien développé dans / autour des aéroports (multiples sources de revenus significatifs)
- Projets intégrés urbanisme & transport sur des lignes ferroviaires en Japon et HK (internalisation de la valeur ajoutée)
- Mais pas pareil dans les transports routiers / ferroviaires en Europe
 - ✓ les charges d'utilisation / paiements de disponibilité restent la principale source de revenus

Le passé et l'avenir du financement privé dans l'infrastructure (I)

- Quel rôle l'investissement privé at-il joué dans les infrastructures routières et ferroviaires en Europe dans le passé?
- Qu'est-ce qui peut être différent en matière des besoins, des spécifications et du financement futurs des infrastructures?

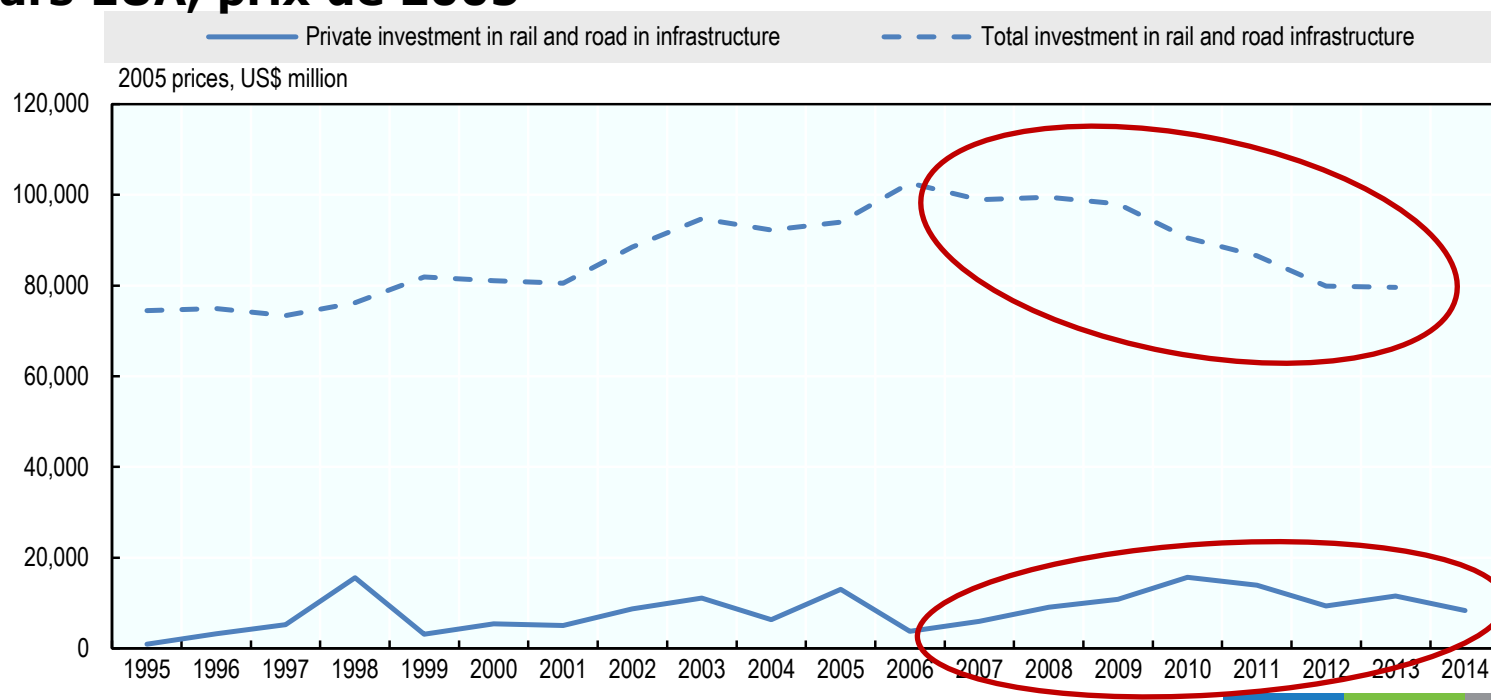
Passé - PPP dans les transports en Europe

Investissement privé cumulé dans les infrastructures de transport par pays de l'OCDE et mode de transport, 1995-2014, millions de dollars EUA



Le privé représente une petite partie de l'investissement total en infrastructures transport

Investissements privés et totaux dans les infrastructures routières et ferroviaires dans des pays de l'OCDE *, 1995-2014, en millions de dollars EUA, prix de 2005



* 7 pays entre les 9 principaux du graphique précédent

Le passé et l'avenir du financement privé dans l'infrastructure (II)

- Toutes les projections basées sur le « business as usual » indiquent une croissance des volumes de transport dans le monde jusqu'en 2050 entre 2,5 (passagers) et 3,5 (fret)
 - Il faudrait donc beaucoup plus d'infrastructures de transport!
- Mais on n'est pas sur le « business as usual »
 - De nouvelles solutions de mobilité basées sur la connectivité numérique
 - Des contraintes plus strictes associées à la gestion des émissions de GES

➔ De grands changements sur les modalités de l'offre et donc aussi sur la demande
- La longue échéance des investissements dans les infrastructures rend le financement privé encore plus difficile sous ces (nouvelles) incertitudes

Réflexions sur l'avenir du financement privé dans l'infrastructure (I)

- Même dans les situations du passé, et sauf pour le traitement hors-bilan, la concurrence pour le contrat (PPP) n'est pas une bonne idée pour les autoroutes (et le rail en Europe)
 - Exigence d'exclusivité (ou presque) sur les couloirs desservis
 - La plupart des revenus trop dépendants:
 - Des effets de réseaux alimentateur
 - De l'évolution de l'économie en général
 - Pas d'exposition continue à la concurrence pendant la durée du contrat
 - Gains d'efficacité seulement sur la concurrence pour le contrat.
 - Le manque d'informations sur les risques et l'incertitude à long terme induisent des coûts supérieurs aux gains d'efficacité

Réflexions sur l'avenir du financement privé dans l'infrastructure (II)

- Le secteur privé est plus compétent dans la maîtrise:
 - Des procès, délais et coûts de construction suivant des projets bien spécifiés
 - De la gestion des services suivant des spécifications claires sur les paramètres de qualité désirée par l'autorité et les usagers
- Deux chemins déjà communs:
 - Retour aux formules traditionnelles de contrats – Sans Financement Privé
 - Pas de gains sur le deuxième vecteur de valeur ajoutée
 - Contrats de concession basée sur la Disponibilité
 - Affectation correcte du risque de demande au secteur public
 - Pas de pression compétitive pour les gains d'efficacité pendant la durée du contrat
 - Définition trop rigide de l'objet du contrat de longue durée pour les changements profonds des prochaines décennies

Réflexions sur l'avenir du financement privé dans l'infrastructure (III)

- Une autre approche de moins risque et plus flexible, mais plus exigeante pour le secteur public
 - Des Contrats sur Base d'Actifs Réglés (CBAR) pour des réseaux (monopole réglementé)
 - Division des réseaux en plusieurs régions (CBAR) possible, permettant un *benchmark* interne par le régulateur
- Une solution à long terme, qui exige plusieurs années à mettre en place (un Régulateur Compétent) et permet l'engagement correcte de l'investissement privé.
 - Les nouvelles infrastructures peuvent être financées contre les CBAR existants
 - Emprunter sur une entreprise plutôt qu'un projet
 - Sur un réseau plutôt que sur une section
 - Ce qui réduit massivement le coût du financement

Réflexions sur l'avenir du financement privé dans l'infrastructure (IV)

- De la Disponibilité à la Qualité de Service avec les CBAR
 - La connectivité digitale permet d'ajouter au gestionnaire (privé) des actifs des responsabilités de
 - Gestion de la demande par créneaux, pour éviter la congestion
 - Gestion des perturbations (possiblement en coopération intermodale)
 - Mise en place de nouveaux services rendus possibles par les évolutions technologiques
- Préférentiellement avec des prix modulés en correspondance avec la qualité de service fournie (et la gestion de la demande)
- Ceci permet également (sous le contrôle du régulateur) d'avoir une spécification dynamique des objectifs du contrat accompagnants les évolutions des systèmes de transport et des politiques publiques

Merci

Jose Viegas
T +33 (0)1 45 24 97 25
E jose.viegas@itf-oecd.org

Adresse Postale
2 rue Andre Pascal
75775 Paris Cedex 16