

Débat public sur la ligne nouvelle PARIS-NORMANDIE  
Paris, le 17 janvier 2012

# Analyse des conditions de pertinence des partenariats publics privés

**Alain Bonnafous**

*Laboratoire d'Economie des Transports*



## **Si on considère les 40 projets ferroviaires sélectionnés aux CPER entre 1997 et 2007 :**

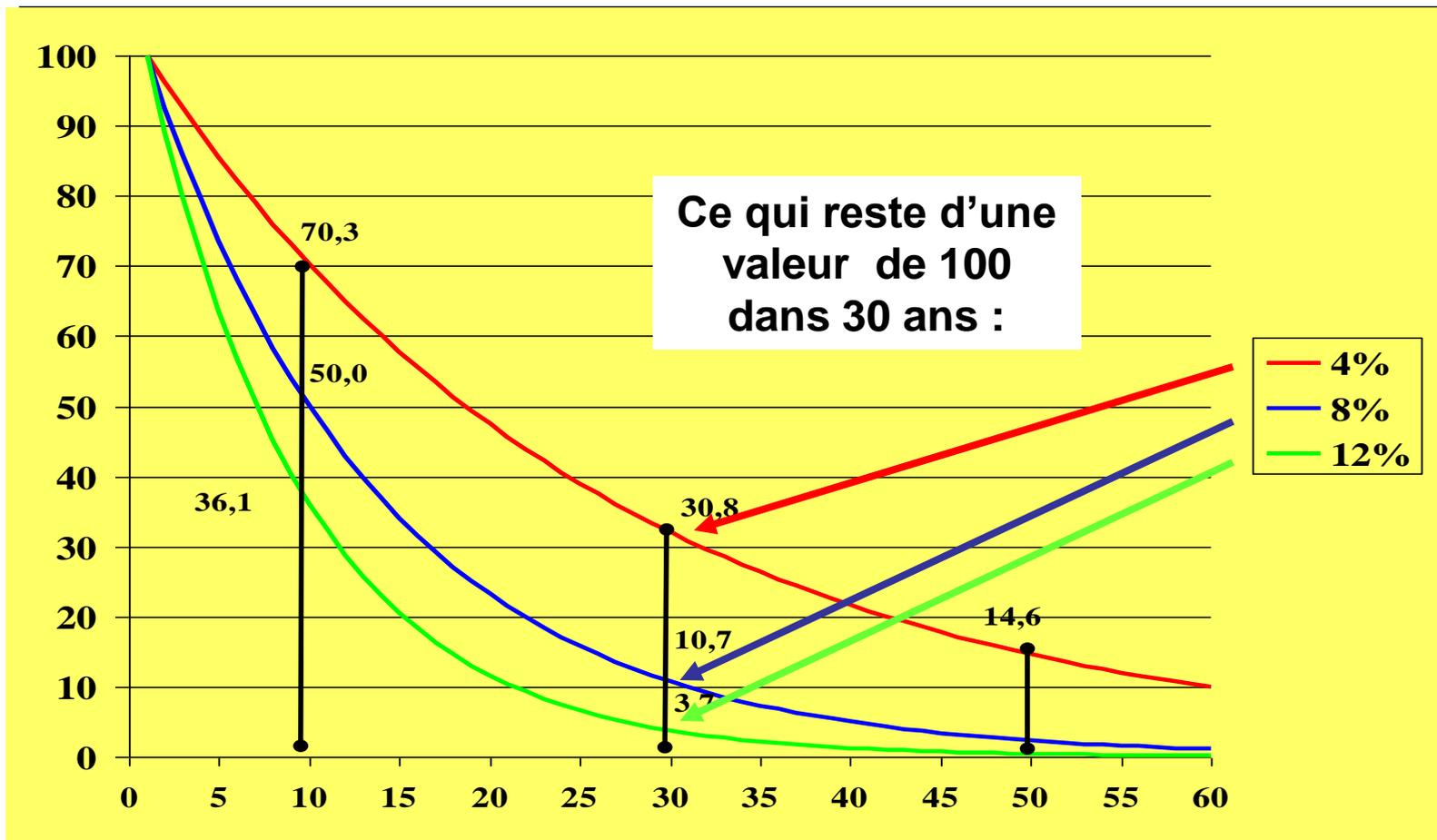
Si l'on avait sélectionné les dix projets les plus rentables chaque milliard de subvention aurait produit en 40 ans 8 milliards de valeur actualisée nette soit une création nette de richesse de 7 milliards.

Si l'on avait sélectionné les dix projets les moins rentables chaque milliard de subvention aurait produit en 40 ans 0,5 milliards de valeur actualisée nette soit une destruction de richesse de 0,5 milliards.



# LE CALCUL ACTUALISE

Ou comment on efface l'avenir lointain



# EVALUATION et CHOIX POLITIQUE

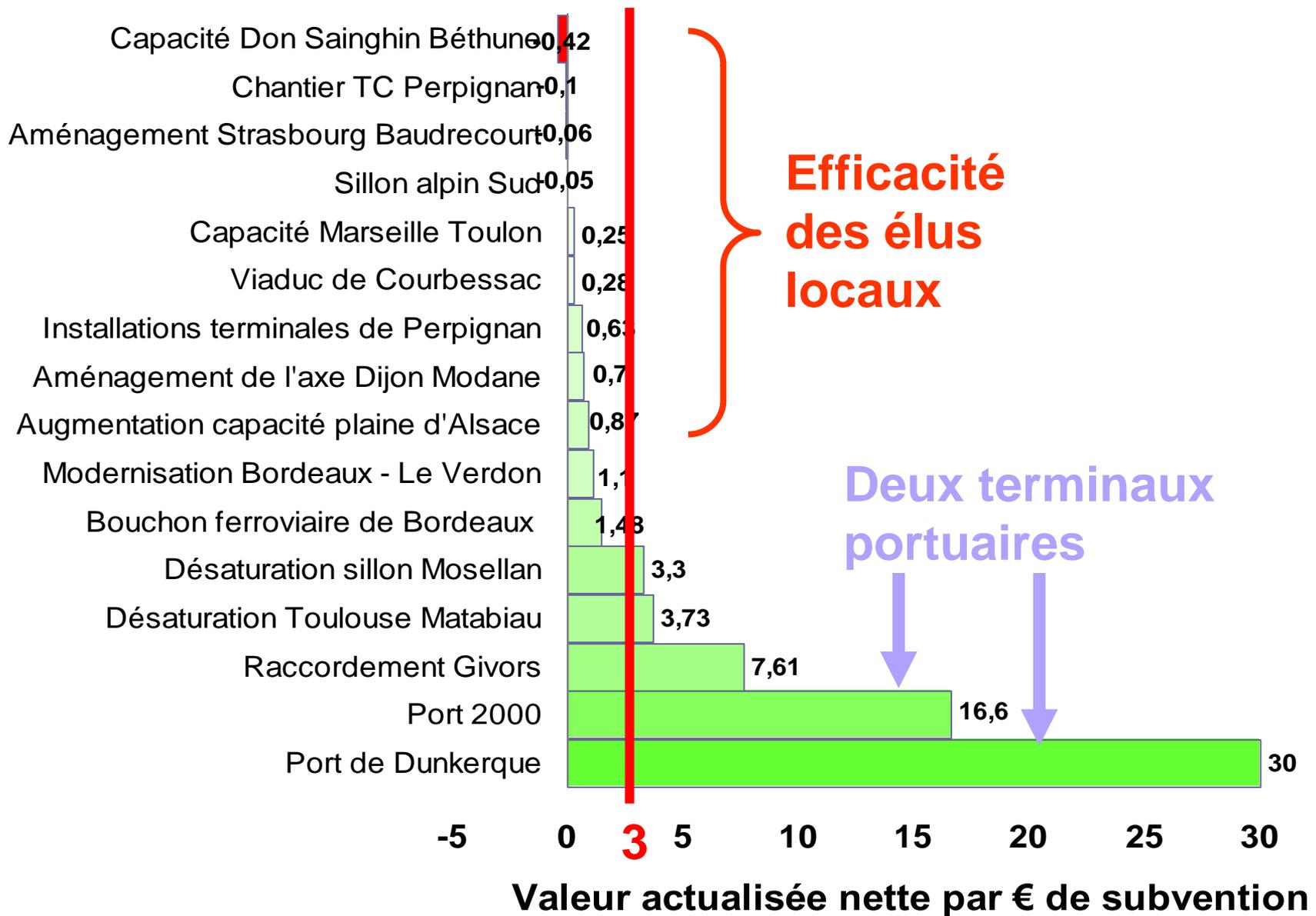
La recherche d'un meilleur « rendement social » conduit à choisir les projets à rentabilité socio-économique élevée. Mais la contrainte financière conduit à choisir les projets dont la rentabilité financière est élevée.

Le meilleur critère pour arbitrer entre ces deux points de vue consiste à réaliser les projets dans l'ordre décroissant du ratio :

**Valeur Actualisée Nette (socio-éco) / euro public investi**

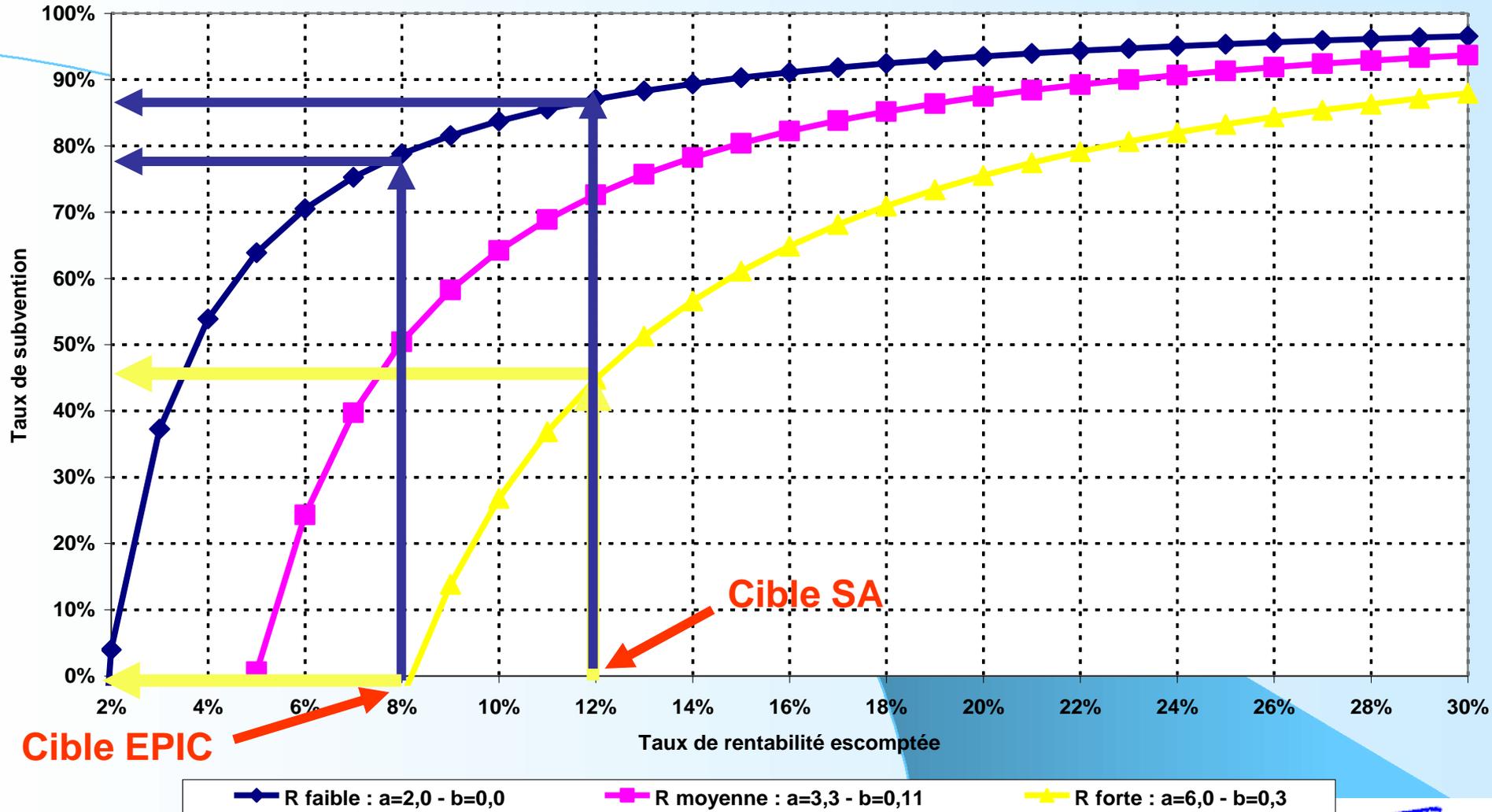


# Evaluation et choix des investissements : exemple de 16 projets ferroviaires en faveur du fret



# Taux de subvention fonction de la rentabilité visée

## Avec ou sans PPP

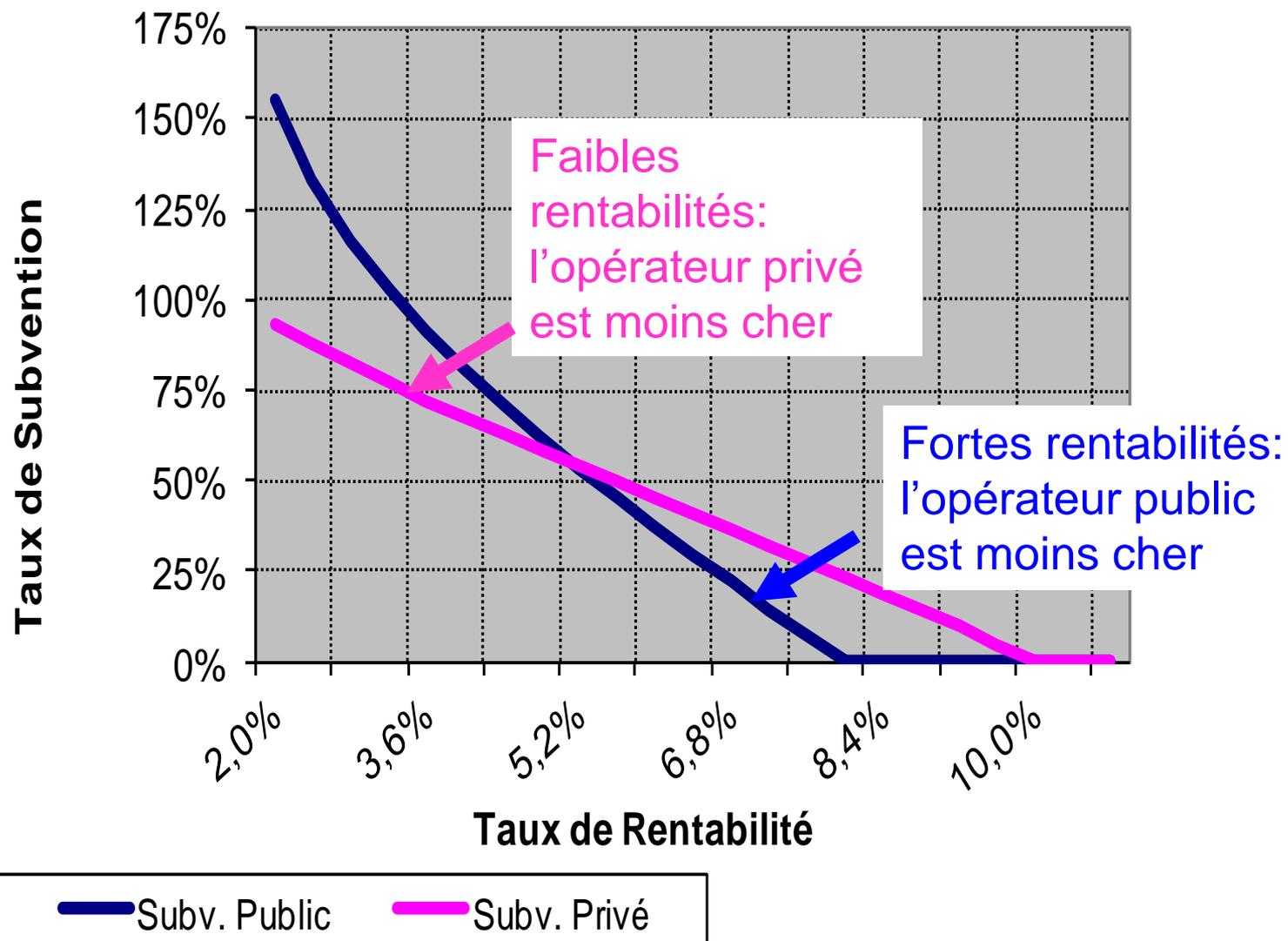


Source : LET



# Si l'opérateur privé est plus efficace

Un TRI de 8% est garanti à l'opérateur public et de 12% à l'opérateur privé, mais celui-ci est supposé améliorer le TRI initial de 2%.



**MERCI**

