



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par chemin de fer****Comité de révision des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire****Deuxième session**

Genève, 2-4 septembre 2024

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Atelier sur le rôle des PPP dans le financement des investissements ferroviaires**Informations de base pour l'Atelier sur le rôle des PPP dans le financement des investissements ferroviaires****Note du secrétariat****Contexte**

1. Les investissements dans le secteur ferroviaire sont de plus en plus nécessaires pour des raisons sociales, économiques et environnementales. Cette évolution exige un engagement financier important de la part du secteur public, mais les ressources sont limitées et la solution peut consister à faire appel au financement du secteur privé. Bien que l'accent soit souvent mis sur la construction, l'entretien ou la remise en état de l'infrastructure ferroviaire, ce type d'investissement ne génère que des avantages très limités s'il n'est pas accompagné d'un investissement dans le matériel roulant. Traditionnellement, notamment en ce qui concerne le transport ferroviaire de passagers, ces coûts ont également été financés par le secteur public. Alors que les budgets des États sont soumis à des pressions toujours plus fortes, il peut en résulter un sous-investissement, avec les inefficacités qui s'ensuivent. L'un des moyens d'alléger la charge pour les finances publiques consiste à créer des mécanismes de PPP qui permettent aux gouvernements de concentrer leurs ressources limitées sur les infrastructures, éventuellement en partageant les coûts avec le secteur privé et en se tournant ensuite vers ce dernier pour financer le matériel roulant. Cette modalité permet de compléter les ressources budgétaires, mais aussi de créer un modèle opérationnel plus transparent, plus compétitif et plus ouvert.

2. Le Protocole ferroviaire de Luxembourg à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après le Protocole) et les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (ci-après les Règles types) ont pour objectif principal de faciliter l'investissement dans le matériel roulant ferroviaire. Compte tenu de la nature intrinsèque des chemins de fer, des questions de politique publique et de l'éventuelle prise en charge par l'État des obligations de service public dans le secteur ferroviaire, il existe souvent des relations formelles ou informelles entre les financeurs privés et les opérateurs de matériel roulant et les autorités publiques. De fait, l'opérateur peut également appartenir à l'État. Dans les grands projets, le dispositif



prendra la forme de partenariats public-privé (PPP) où les secteurs privé et public s'associent pour créer une solution globale pour le développement ou le renouvellement du secteur ferroviaire.

3. Le financement privé du matériel roulant ferroviaire a parfois été intégré dans les PPP ferroviaires à travers le monde et de nombreux exemples de ces pratiques ont également été partagés lors des sessions précédentes du Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission économique pour l'Europe (CEE) au titre d'un point de l'ordre du jour spécifique examiné chaque année. La CEE dispose également d'une unité spécialisée dans l'élaboration de lignes directrices sur les PPP pour les ODD (<https://unece.org/ppp>) et un travail important a également été réalisé par le Centre des Nations Unies pour le commerce et le développement par l'intermédiaire de sa Plateforme sur les politiques d'investissement (<https://investmentpolicy.unctad.org/>).

4. Il existe cependant une grande diversité de modèles et d'options pour les PPP et il n'y a pas de solution unique en la matière. Ce constat est particulièrement vrai pour le financement du matériel roulant ferroviaire, qui implique de concilier les besoins de l'opérateur ferroviaire, sa capacité à financer le matériel roulant, les exigences du service public et la disponibilité des fonds publics. C'est en cela que la certitude apportée par le Protocole et les Règles types est si importante, car elle élargit le champ des options de financement possibles, de la dette garantie au crédit-bail, en passant d'un modèle basé sur le débiteur à un modèle basé sur l'actif, avec la possibilité d'intégrer ces options dans les futurs PPP, et de réduire ainsi la prime de risque associée à certains PPP.

5. L'objectif de cet atelier est de réunir des experts des institutions financières internationales, du secteur bancaire, de l'industrie ferroviaire, des organisations internationales, des organismes de réglementation et des diverses entités des Nations Unies impliquées dans ces travaux, afin de discuter de la manière dont le Protocole et les Règles types peuvent servir de catalyseur pour de nouveaux PPP dans le secteur et, par conséquent, pour des investissements accrus dans le développement et le renouvellement des chemins de fer. L'atelier abordera les expériences des différents acteurs en matière de PPP dans le secteur et la manière dont ils pensent que le marché pour le financement privé du matériel roulant, et le rôle qu'il peut jouer dans les PPP du secteur ferroviaire, évoluera à la suite de la mise en œuvre complète du Protocole de Luxembourg et des Règles types. Au centre des discussions, il s'agira de comprendre comment le Protocole et les Règles types peuvent être appliqués au mieux afin d'en tirer le plus grand bénéfice pour les usagers et les pouvoirs publics.

6. Un projet de programme pour l'atelier sera publié à l'approche de la date de la réunion.
