Financing of rail infrastructure projects through Public-Private Partnerships (PPP)

Financement des projets d'infrastructure ferroviaire par des Partenariats Public-Privé (PPP)

Finanzierung der Einsenbahninfrastrukturprojekte durch öffentliche-private Partnerschaften (ÖPP)

Bibliography

11 - 2008

UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER
INTERNATIONALER EISENBAHNVERBAND
INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS

Financing of rail infrastructure projects through Public-Private Partnerships (PPP)

Financement des projets d'infrastructure ferroviaire par des Partenariats Public-Privé (PPP)

Finanzierung der Einsenbahninfrastrukturprojekte durch öffentliche-private Partnerschaften (ÖPP)

This bibliography is the result of cooperation between the member documentation centres of the UIC Documentation Group

The references are taken from the databases of the following documentation centres: CD, DB AG, FFE (RENFE-ADIF), RATP, SBB, SNCB, SNCF and UIC.
This compilation was prepared by the UIC Documentation Centre

Cette bibliographie est le fruit du travail de coopération des centres de documentation membres du Groupe Documentation de l'UIC.

Les références de cette bibliographie sont issues des bases de données des centres de documentation suivants : CD, CFF/SBB, DB AG, FFE (RENFE-ADIF), RATP, SNCB, SNCF et UIC.
La synthèse a été réalisée par le centre de documentation de l'UIC

Diese Bibliographie ist in Zusammenarbeit mit den Dokumentationszentren und Mitgliedern der UIC-Dokumentationsgruppe entstanden.

Die Literaturhinweise dieser Bibliographie sind den Datenbanken der folgenden Dokumentationszentren entnommen: CD, DB AG, FFE (RENFE-ADIF), RATP, SBB, SNCB, SNCF und UIC.
Die Zusammenstellung wurde vom Dokumentationszentrum der UIC realisiert.

General / Généralités / Allgemeines 3

Africa / Afrique / Afrika 4
Algeria – Algérie - Algerien 4
South Africa – Afrique du sud - Südafrika 4
America / Amérique / Amerika 5
Brasil – Brésil – Brasilien 5
Chile – Chili 6
USA 6

Asia /Pacific – Asie/Pacifique – Asien/Pazifik 7
Australia – Australie 8
India – Inde - Indien 8

Europe – Europa 9
Austria – Autriche - Österreich 11
Belgium - Belgique - Belgien 13
Czech Republic – République tchèque - Tscheschien 14
France -Frankreich 14
Germany – Allemagne - Deutschland 21
Netherlands – Pays-Bas - Niederlande 23
Portugal 24
Russia – Russie – Russland 25
Spain – Espagne – Spanien 25
United Kingdom – Royaume-Uni – Vereinigtes Königsreich 25

The Documentation Centres / Les centres de documentation / Die Dokumentationszentren 26

Satisfaction Survey 28
Enquête de satisfaction 29
Bewertungsbogen 30

General / Généralités / Allgemeines

➢ Centre de recherche sur les transports ; Forum international des transports

Investissements en infrastructures de transport. Vers plus d'efficience

(OCDE, 2008, 1 vol., 27 x 20 cm, 258 p., tabl., graph., bibliogr., en ligne) FR

Destiné à éclairer les gouvernants dans leurs prises de décision en matière d'investissements et de choix d'infrastructures, ce rapport présente dans un premier temps le défi global de fourniture d'infrastructures de transport de surface (rail, routes et voies fluviales). Il examine ensuite les questions liées au traitement des emprunts destinés à favoriser la création d'infrastructures de transport de surface dans les comptes publics. La présentation des gains d'efficacité dans la fourniture de ces infrastructures est abordée dans un troisième temps avant de s'intéresser dans un quatrième temps à l'efficacité de la mise en place de partenariats public-privé. Différentes études de cas relevées en Autriche, Canada, Etats-Unis, France, Italie, Nouvelle-Zélande, et Portugal constituent l'illustration finale de ce rapport. Ce document est disponible à partir du lien suivant : http://213.253.134.43/oecd/pdfs/browseit/7708012E.PDF

SNCF FER061714 / RATP (PAT00036256 ou CEMT0103)

➢ Ernst & Young

Partenariats public-privé autour du monde : Innovations et bonne pratiques. Les résultats de l'enquête PPP International

(Paris : Ernst & Young, 2006, 17 p.) FR

L'enquête conduite par PPP International, en partenariat avec Ernst & Young, a permis, grâce aux interviews de 158 acteurs clés dans 12 pays répartis sur 5 continents, de faire un état des lieux des partenariats public-privé existants et d'apporter un regard croisé sur les développements possibles des PPP en lien avec les nouvelles réglementations nationales et de recenser les bonnes pratiques ainsi que les sources d'innovations possibles pour les PPP. L'étude mesure le niveau de développement des PPP entre les pays notamment par l'ancienneté des premiers contrats et le nombre de PPP signés. Pour 11 des 12 pays interrogés, les secteurs routiers et ferroviaires sont ceux où les PPP sont les plus nombreux. Près d'un pays sur deux s'est également engagé dans un partenariat public-privé dans les secteurs de la santé, de l'éducation et des bâtiments publics.

RATP (PAT00034099 ou OUV2756)

➢ DINGHEM, S.

Partenariats public-privé : c'est quoi même ?

(PCM – Ponts et Chaussées Magazine : Paris, octobre 2006, vol. 104, nº 10, pp. 18 – 21, ISSN 0397 4634)

Les Partenariats public-privé (PPP) sont à la mode. Le terme est repris tant par des experts et des journalistes que par le grand public. Tous veulent opiner sur ce sujet d'actualité, qui se prête parfois facilement à la critique tout au moins, au débat public. Mais, que se cache-t-il vraiment derrière les PPP ? L'auteur, *Senior Financial Officer* de la Banque Mondiale, répond à la question dans cet article, intéressant pour mieux connaître la réalité de cette nouvelle formule.

RENFE-FFE

➢ Sedjari, A.

Partenariat public privé et gouvernance future

(Paris : L'Harmattan, 2005, 525 p.) FR

Les contributions de cet ouvrage posent des questions multiples relatives aux avantages et aux risques qu'impliquent la participation des gouvernants à des partenariats public-privé (PPP), et présentent divers exemples de partenariats réussis. Ces contributions sont proposées sous plusieurs thèmes : dynamiques des PPP et nouvelles opportunités pour la gouvernance, l'évolution des PPP au Maghreb et la redécouverte des bienfaits de la gestion privée, les aspects juridiques des PPP, champ d'application et nouvelles

approches, leçons de quelques expériences (initiative communautaire à Barcelone, les transports en Europe, libéralisation du secteur de l'énergie et de l'électricité en Belgique, la ville de Casablanca, implication des particuliers dans la gestion des déchets en Tunisie).

RATP (PAT00034218 ou OUV2766)

➢ PIRON V.

La dimension économique du partenariat public-privé dans les transports.

(Transports, n°424, mars-avril 2004, pp. 93-103, fig., 4 tabl.) FR

La construction des infrastructures de transports pose toujours un problème de financement : il s'agit de mobiliser à court terme des fonds qui vont servir à créer l'ouvrage et donc à engendrer de l'utilité socio-économique durant une très longue période, mais beaucoup plus longue que la durée des prêts que le constructeur peut lever. Qui doit alors payer : le client de l'ouvrage, la collectivité dans son ensemble, une combinaison des deux ? Cet article décrit les conséquences économiques et financières des sept possibilités de montage. Les résultats sont différenciés, suivant que l'on donne la primauté au court terme ou au long terme, aux finances ou à l'économie.

SNCF FER044736

Africa / Afrique / Afrika

Algeria – Algérie - Algerien

➢ Bouabdelli, Kouider

L'avenir des partenariats public-privé

(Le MOCI, n°1760, 22/06/2006, p.54-55) FR

Court article qui revient sur la définition des PPP et plus particulièrement dans le contexte Algérien.

RATP (PAT00033307)

South Africa – Afrique du sud - Südafrika

➢ Merwe, J. van der

From dream to reality

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2008-06, Vol.164, N.6, P.362-364) EN

La liaison ferroviaire rapide Gautrain qui doit relier Johannesburg et Tshwane prend progressivement forme. La première section de la ligne devrait entrer en service avant que les deux villes n'accueillent la coupe du monde de football en 2010.

UIC017174 / CD F 514

➢ **Gautrain Rail Link prepares for World Cup kick-off**

(International Railway Journal, New York: Simmons Boardman Publishing Corporation, 2007, Vol. 47, N. 4, p. 39-41 ISSN: 0744-5326) EN

CD F 3366

➢ RATP, Délégation générale à la communication

RATP Développement exploitera la liaison rapide Johannesburg-Pretoria en Afrique du Sud dans le cadre du projet GAUTRAIN

(Communiqué de presse RATP, 02/07/2005, 2 p.) FR

Le consortium Bombela (qui regroupe Bouygues Construction, Bombardier Transportation, Loliwe Rail Contractors et Loliwe Rail Express, Murray & Roberts et RATP Développement) vient d'être sélectionné par le gouvernement de la province du Gauteng au terme d'un appel d'offres lancé en 2001, pour négocier le contrat de réalisation du projet de transport régional GAUTRAIN. Il s'agit d'un projet en Partenariat Public, Privé (PPP), incluant les études, la construction, la fourniture des équipements, l'exploitation et la maintenance du système de transport, ainsi que son financement.

RATP (PAT00030884)

America / Amérique / Amerika

Brasil – Brésil – Brasilien

➢ **Railways central to Brazil growth plan**

(IRJ International Railway Journal, 2007, Nr. 4, S. 14) EN

Die brasilianische Regierung hat einen Plan zur Entwicklung der lahmenden Wirtschaft (PAC) vorgelegt. Für die Eisenbahn sind eine Reihe von Neubaustrecken vorgesehen (Tabelle im Beitrag), die das Eisenbahnnetz um ca. 10 % vergrößern werden. Die Finanzierung erfolgt zum Teil durch den Staat, durch langfristige Kredite sowie durch öffentlich-private Partnerschaften. Das Vorhaben muss vor seiner Realisierung noch eine Reihe von Hürden durchlaufen.

DB AG, I0755691 / UIC015612

➢ Brette, Gregory

Brésil : les projets de transport ferroviaire et urbain ferré

(Lettre de veille internationale ferroviaire et transports urbains ferrés, n°38, 01/09/2006, p.9-13) FR

La définition du cadre légal des PPP, le PPI (projet pilote d'investiessement) et le BNDES (Banque nationale de développement économique et sociale) ont favorisé la reprise des grands travaux. Après un rapide tour d'horizon du secteur ferroviaire de fret, cet article présente les projets en matière de transport de passagers (métro et trains urbains)

RATP (PAT00033323)

➢ BRIGINSHAW D.

Private investment perks up Brazil.

(Railway age, vol. 206, n° 6, juin 2005, p. 64) EN

Cet article souligne l'importance des trafics miniers et agricoles pour les chemins de fer du Brésil. Des problèmes d'écartement de voie (1m, 1,06 m ou 1,6 m) compliquent l'exploitation et justifient des investissements avec un partenariat public-privé.

SNCF FER051079

Chile – Chili

➢ Kolodziejski, J.

Record investment boosts EFE's passenger business

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : Reed Business, 2006-04, VOL.162, N.4, P.217-218) EN

Un climat politique et économique stable a permis aux chemins de fer chiliens (EFE) d'entreprendre un programme d'investissements d'un milliard de dollars US entre 2003 et 2005. Il comprend l'augmentation des capacités du réseau ferré et l'amélioration des services longue distance notamment en direction de l'Argentine.

UIC013484

USA

➢ Judge, T.

Reshaping Conrail in Northern New Jersey

(Railway Track and Structures, New York : Simmons-Boardman, 2008-05, Vol.104, N.5, P.35-40) EN

Les compagnies de chemin de fer CSXT et NS ont travaillé conjointement avec l'Etat du New Jersey et la Port Authority of New York and New Jersey pour moderniser l'exploitation de Conrail.

UIC017120

➢ Hanford, Desiree J.

Capacity to CREATE

(Progressive Railroading, 2007, Nr. 11, S. 30–34) EN

Durch das "Chicago Region Environmental and Transportation Efficiency“ (CREATE) Programm sollen in dem Gebiet um Chicago vier Korridore für den Güterverkehr und ein Korridor für den Personenverkehr ausgebaut werden. Chicago ist ein wichtiger Eisenbahnstandort in den USA, täglich verkehren hier ca. 1.200 Züge, alles funktionierte über 100 Jahre recht gut, nun mehr wird aber die Infrastruktur den gestiegenen Anforderungen nicht mehr gerecht, lange Abwicklungszeiten treten auf, Modernisierungen sind unausweichlich um das erhöhte Verkehrsaufkommen zeitgerecht abzuwickeln. Mit dem CREATE-Programm; Gesamtaufwand ca. 1,5 Mrd. US-Dollar, sollen die erforderlichen Akzente im Infrastrukturbereich umgesetzt werden. Als Bauträger arbeiten öffentliche und private Partner eng zusammen, eingebunden sind die Stadt Chicago, der Staat Illinois und sechs Nordamerikanische Class-I-Eisenbahngesellschaften. Das CREATE-Programm ist ein Großprojekt und die erste Bauphase steht kurz vor der Fertigstellung. In diesem Zusammenhang informiert der Bericht über die einzelnen Bauabschnitte, Budgetprobleme und über die Zusammenarbeit der Vertragspartner.

DB AG, I0759258

➢ Vantuono, W.

The looming crisis in transportation

(Railway Age, New York, NY : Simmons-Boardman, 2007-03, N.3, P.26-29) EN

L'infrastructure ferroviaire américaine a besoin d'investissements importants sinon le fret ferroviaire connaîtra une crise profonde. Le financement par le biais des partenariats public-privé est une des solutions pour la résoudre.

UIC016076 / SNCF FER058637

➢ Böttger, Christian

Alameda Corridor: PPP im Schienengüterverkehr der USA

(PPP Infrastructure, 2006, Nr. 3+4, S. 11) DE

In den USA gibt es allgemein zwischen rein staatlichen und rein privatwirtschaftlichen Investionen wenig Raum für Public Private Partnership (PPP). Die 2002 eröffnete und 32 km lange Güterverkehrsstrecke zwischen den Strecken der EVU Union Pacific (UP) sowie Burlington Northern Santa Fe (BNSF) und den Häfen von Los Angeles sowie Long Beach wurde nötig, um den wachsenden Containerverkehr zu bewältigen. Die Finanzierung der Investitionssumme von 2,4 Mrd. USD lief als PPP-Projekt mit 1,2 Mrd. USD kommerzieller Darlehen, die bei einer Laufzeit von 35 Jahren durch langfristig zugesagte Nutzungsgebühren gesichert werden. Ein nächstes PPP-Projekt "CREATE" mit einem Volumen von 1,5 Mrd. USD betrifft den Ausbau der Infrastruktur des Schienengüterverkehrsknotenpunktes in Chicago.

DB AG, I0651840

➢ Ross, Bruce

New York State plans HS rail corridor

(IRJ International Railway Journal, 2006, Nr. 11, S. 20–21) EN

Im US-Staat New York gibt es Pläne für eine Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen New York City und Albany bis Buffalo. Die Reisezeit würde von derzeit 9 Stunden auf weniger als 3 Stunden sinken. Der Vorschlag gewinnt an Bedeutung angesichts der unsicheren Zukunft von Amtrak und der steigenden Ölpreise. Die Trennung zwischen Reise- und Güterverkehr wäre von Vorteil. Der Beitrag befasst sich mit dem erforderlichen Investitionsaufwand und der möglichen Finanzierung, ggf. auch durch öffentlich-private Partnerschaft.

DB AG, I0652702

➢ HUGHES M.

AAR makes the case for rail.

(Railway Gazette International, vol. 159, n° 5, mai 2003, pp. 309, 311 et 312, phot.) EN

Cet article rappelle que le chemin de fer américain achemine plus de 40 % du fret de ce pays. AAR entend être la voix du rail auprès des Pouvoirs publics, en aidant les partenariats privé-public, en testant (via TTCI) et en sélectionnant les nouveaux apports des technologies modernes.

SNCF FER042094

Asia /Pacific – Asie/Pacifique – Asien/Pazifik

➢ Williams, R. ; Greig, D. ; Wallis, I.

Results of railway privatization in Australia and New Zealand

(Transport Papers, Washington, D.C. : World Bank, 2005-09, 55P.) EN [011 S 125]

http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2005/10/24/000160016_20051024093525/Rendered/PDF/33909a10tp070A1rail0concessions0web.pdf

UIC016215

Australia – Australie

➢ Böttger, Christian

Von Alice Springs nach Darwin

(PPP Infrastructure, 2006, Nr. 1+2, S. 16) Deutsch

Die australischen Bundesstaaten New South Wales und Northern Territories ließen Mitte der 1990er Jahre den wirtschaftlichen Nutzen einer Verlängerung der Bahnstrecke Adelaide - Alice Springs bis zum Hafen von Darwin an der Nordküste prüfen. Nachdem die Ergebnisse sich als positiv herausstellten wurde die Bahnstrecke als Boot-Projekt (Built-Own-Operate-Transfer) ausgeschrieben und 1999 an das Asia Pacific Transport Consortium als Betreiber vergeben. An dem Konsortium sind u. a. regionale Gebietskörperschaften, Baufirmen und die Australian Railroad Group beteiligt. Anfang 2004 wurde der Betrieb auf der Strecke eröffnet. Das Konsortium ist Vertragspartner gegenüber der staatlichen AARC, agiert jedoch nicht operativ. Zu diesem Zwecke wurden weitere Firmen gegründet und direkte Verträge mit einzelnen Konsortialmitgliedern abgeschlossen. Das BOOT-Projekt, die beteiligten Partner, die Strecke und deren Nutzung werden beschrieben.

DB AG, I0651123

India – Inde - Indien

➢ Jena, K. C.

PPPs an opportunity to play leading role in making Indian Railways world's No. 1 railway network

(Indian Railways, 2008, Nr. 12, S. 41–43) EN

Die indische Staatsbahn soll laut ihren Chefs in den nächsten Jahren zu einer oder gar zu der führenden Bahngesellschaften weltweit aufsteigen. Hierzu sind enorme Investitionen nötig, die weder die Bahn noch der Staat allein aufzubringen in der Lage wären. Deshalb entschied man sich für die Öffnung des Landes bzw. der Bahn für private Investoren. Das gesamte Finanzvolumen, das zum Sprung an die Spitze benötigt wird, veranschlagen die Planer auf 2,5 Billionen Rupien. Im 11. Fünfjahresplan will man die Kapazität im Personenverkehr auf 8,4 Mrd. Passagiere und im Güterverkehr auf 1,1 Mrd. Tonnen Fracht anheben. Um die Ziele im Güterverkehr erreichen zu können, soll ein 2 700 km langer Frachtkorridor mit 5 000 km Gleislänge entstehen, wofür alleine 6 Mrd. USD veranschlagt werden. Bis Ende der nächsten Planwirtschaftsperiode sollen 1 800 Dieselloks und ebenso viele elektrische Lokomotiven gebaut werden. Hierzu muss die Produktionskapazität der Fahrzeugfabriken allerdings von derzeit 150 Stück pro Jahr erheblich gesteigert werden.

DB AG, I0859100

➢ Garg, S.

Private sector to partner IR's expansion strategy

(Railway Gazette International. Indian Railways in transition, Sutton, Surrey : Reed Business, 2007-10, Vol.163, N.10 S, P.5-10) EN

UIC016311

➢ Briginshaw, David

Boom time in India

(IRJ International Railway Journal, 2007, Nr. 5, S. 47–48, 51) EN

Le président des chemins de fer indiens, JP Batra, a présenté à David Briginshaw, les défis que son entreprise s'apprête à relever dans une économie en pleine expansion.

Die Indische Eisenbahn (IR) befindet sich zurzeit in einem großen Aufschwung. Sie ist eine der wenigen Eisenbahnen der Welt, die mit großen Gewinn arbeiten. Die Verkehrsleistungen steigen ständig. Die Bahn ist in der Lage, 35% der Investitionen selbst zu finanzieren. Für weitere 40% werden öffentlich-private Partnerschaften (PPP) gebildet, den Rest übernimmt der Staat. Über PPP werden neue Werkstätten für Lokomotiven und Wagen finanziert. Im Containerverker sind Container, Wagen und Terminals in privater

Hand. Loks und Lokführer stellt die IR bereit. Die IR plant Hochgeschwindigkeitsstrecken, für die ebenfalls die PPP in Erwägung gezogen wird, sowie getrennte Güterzugstrecken mit Achslasten bis 30 Tonnen (Übersichtskarte im Beitrag). Die IR sind ein Beispiel dafür, dass auch eine Staatsbahn gewinnbringend arbeiten kann.
DB AG, I0755379 / UIC015702

Europe – Europa

➢ Gründliche Risikoanalysen sind teuer, aber unumgänglich

(PPP Infrastructure, 2007, Nr. 3+4, S. 10–11) DE

Der Beitrag gibt ein Interview wieder, das Prof. Christian Böttger von der Fachhochschule für Technik und Wirtschaft, Berlin, mit Ulrich Stark, Leiter Infrastrukturfinanzierung bei der HSH Nordbank AG, London, zum Thema PPP im Schienenverkehr in Europa geführt hat. In England, den Niederlanden, Belgien und Frankreich werden bereits Pilot-PPP-Projekte im Bereich Schienenverkehr durchgeführt bzw. initiiert, während es diese in Deutschland noch nicht gibt. Nach Meinung von Herrn Stark werden diese Finanzierungsmodelle bei Schienenprojekten die Ausnahme bleiben, da häufig mehrere Gebietskörperschaften mit unterschiedlichen Interessen am Projekt beteiligt sind und dadurch eine Konsensfindung erschwert wird. Zur Sprache kommen negative Beispiele von PPP-Projekten, wie Metronet in London, Sheffield Supertram und Arlanda Airport Link in Stockholm, aber auch positive, wie die Lage des betreibers Tubelines bei der Londoner U-Bahn und die privat finanzierte Hochgeschwindigkeitsstrecke HSL Zuid von Amsterdam zur belgischen Grenze. Berichtet wird u. a. auch über Vorteile und Erfolgskriterien von PPP-Projekten im Bereich Schieneverkehr und über ein aktuelles PPP-Schienenverkehrsprojekt in Belgien, die Anbindung des Brüsseler Flughafens an die neue Bahnstrecke von Brüssel nach Antwerpen, das von Herrn Stark mit unterzeichnet wurde.

DB AG, I0757666

➢ Neumann, Lars; Strang, Karl

PPP für Schieneninfrastruktur – ein Weg nach vorn?

(PPP Infrastructure, 2007, Nr. 1+2, S. 10–12) DE

L'argent manque pour le financement des infrastructures publiques en Allemagne. Le problème du financement des projets d'infrastructure donne lieu à de violentes polémiques. Le consultant SCI Verkehr GmbH constate que les projets d'infrastructure européens enregistrent toujours des retards qui freinent les éventuels investisseurs.

In Projekten des Hoch- und Straßenbaus gibt es bereits Erfahrungen mit der Public Private Partnership (PPP), die den Anstoß dazu geben, auch bei den kapitalintensiven Schieneninfrastrukturvorhaben PPP-Lösungen in Betracht zu ziehen. Im Beitrag werden drei bereits realisierte PPP-Projekte im Schieneninfrastrukturbereich - Modernisierung der ca. 30 km langen Eisenbahnstrecke London - Aylesbury, Realisierung der grenzüberschreitenden, 45 km langen HGV-Strecke Perpignan - Figueras und Ergänzung der bestehenden Verbindung von Divaca zum Adriahafen Koper - vorgestellt. Die Autoren, Mitarbeiter der SCI Verkehr GmbH, diskutieren die Vor- und Nachteile einer PPP bei Schieneninfrastrukturvorhaben und kommen zu dem Schluss, dass PPP in diesem Bereich Chancen hat, wenn sich die richtigen Partner finden. Diese Partner müssen bereit sein, kontinuierlich gemeinsam Probleme zu lösen und zentrale Fragen klären wie: Wie können Synergien gehoben werden? Welcher Betrieb ist sinnvoll? Und Wie stehen die Eigentümer und/oder Betreieber der Anlagegüter zum PPP?

DB AG, I0754981 / UIC015604

➢ Milz, Klaus

ÖPP-Modelle im Schienenverkehr: Europa unterschiedlich weit

(PPP Infrastructure, 2006, Nr. 3+4, S. 14–15) DE

Angesichts der knappen öffentlichen Kassen in Europa können Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) auch im Schienenverkehr eine wichtige Rolle spielen. Die Nutzung dieses ÖPP-Instrumentes ist in den einzelnen Mitgliedsländern allerdings sehr unterschiedlich ausgeprägt und hängt vom jeweiligen Rechtsrahmen ab. Der Beitrag gibt einen allgemeinen Überblick über die bestehenden Chancen und Probleme dieser Finanzierungsform.

DB AG, I0651843

➢ Bente, Heiner

PPPs – Ein Zukunftsmarkt?

(PPP Infrastructure, 2006, Nr. 1+2, S. 11–13) DE

Beispiele für PPP-Projekte (PPP=Public Private Partnership) im Eisenbahnsektor sind: die Hochgeschwindigkeitsverbindung in den Niederlanden zwischen Amsterdam und Antwerpen (HSL-Zuid), das Konsortium aus Metronet und Tube Lines als private Partner für die Londoner U-Bahn und die für den Güterverkehr vorgesehene Betuweroute. Unterstützt werden PP-Projekte auch von politischer Seite durch die europäische Kommission. Die verfügbaren Mittel sind im öffentlichen Bereich nicht ausreichend, um Instandhaltung, Erneuerung und Infrastrukturausbau zu finanzieren, weshalb Partner aus dem privaten Sektor willkommen sind. Im Beitrag diskutiert der Autor kritische strategische und ökonomische Erfolgsfaktoren und Risiken von PPP-Lösungen im Eisenbahnbereich. Eine unterschiedliche Finanzierung allein reicht nicht aus, um ökonomische Vorteile zu erzielen. Es ist u. a. notwendig, langfristige vertragliche Bindungen zu schaffen sowie die Lebenszykluskosten zu optimieren.

À travers une série de projets et d'initiatives présentés à l'opinion publique, le sujet des «partenariats » publics-privés (PPP) fait l'objet d'un débat, de plus en plus intense, sur leur application dans le transport public urbain en banlieue et en général dans les chemins de fer. L'article expose 5 projets réalisés sous ce système de collaboration et finit par quelques réflexions sur le futur des PPP.

DB AG, I0651120 / RENFE-FFE

➢ FINDEI, M. ; DAHM, C.

Europäische Förderungen für Infrastrukturvorhaben?

(PPP Infrastructure: Hamburg, mai 2006, nº 1+2, pp. 9 - 10, ISSN 1862 9334)

La plupart des initiatives de promotion de la UE pour les projets de l'infrastructure s'intégrent dans des divers programmes-cadre à durée de plusieurs années, avec des délimitations témathiques et géographiques. Les moyens pour stimuler ces projets sont fournis par les DG correspondants de la Comission Européenne ou bien, indirectement, à travers des organismes régionaux ou fédéraux (cas d'Allemagne). En outre, la Banque Européenne d'Investissements a établi un département spécialisé qui prendra en mains les projets PPP. L'article explique comment le système PPP s'appuie sur la Stratégie de Lisbonne, ainsi que sur l'établissement d'un centre de compétence PPP. Plusieurs orientations pour obtenir des renseignements et financement pour ce type de projets sont fournis dans l'article.

RENFE-FFE

➢ VOIGT, B.

Transparenz und Vertrauen sind unabdingbar

(PPP Infrastructure : Hamburg, mai 2006, nº 1+2, pp. 5 - 8, ISSN 1862 9334)

Les projets PPP dans le secteur de l'infrastructure sont, par nature, complexes. C'est pour cela qu' ils ont besoin d'un niveau de transparence totale. L'objectif est qu'ils soient bien compris, assumés et appliqués par tous les participants. L'article aborde la sélection du projet, les conditions cadre nécessaires et l'application pratique de l'ensemble, toujours concluant qu'il est indispensable la confiance et la transparence des participants. Il présente graphiquement, l'outil de décision dénommé « le triangle PPP » : espace économique convenable, cadre d'ordonnance/règlement politique éfficient et implementation pratique.

RENFE-FFE

➢ **BOT-Projekte: Internationale Erfahrungen für den Schienenverkehr**

(PPP Infrastructure, Nr. 1, 2005, S. 11–15) DE

In den vergangenen Jahren sind weltweit etliche Neubauprojekte im Schienenverkehr als "BOT"-Projekte (BOT: Build, Operate, Transfer) realisiert worden. Der Beitrag gibt zunächst einen Überblick über die internationalen BOT-Projekte im ÖPNV sowie über internationale Bahnprojekte wie z.B. Flughafenzubringer, die S-Bahn Lissabon sowie die Hochgeschwindigkeitsstrecke Holland Zuid, die bis 2006 als BOT-Projekt errichtet wird. Anschließend werden die Erfahrungen mit einigen BOT-Projekten ausgewertet bzw. die Probleme bei BOTs im Schienenverkehr dargestellt und erläutert. Es wird zunächst auf den Erfolg bzw. die wirtschaftlichen Ergebnisse der BOT-Projekte sowie auf die Probleme auf der Umsatzseite, die Probleme in der Bau- bzw. Errichtungsphase, die Vertragsgestaltung, die Risikoverteilung sowie die Konsortien eingegangen.

DB AG, I0548063

➢ DESCHAMPS P.

Le pari d'un Partenariat Public-Privé

(Rail et Transports, n° 358, 15 décembre 2004, pp. 22-23, 1 carte) FR

La cohérence du projet de liaison transalpine Lyon-Turin semble aujourd'hui passer par la création d'une SEM européenne pour le montage financier, associant partenaires publics et privés.

SNCF FER048143

➢ Commission européenne

Green Paper on public-private partnerships and Community law on public contracts and concessions

Livre vert sur les partenariats public-privé et le droit communautaire des marchés publics et des concessions

Grünbuch zu öffentlich-privaten Partnerschaften und den Gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für öffentliche Aufträge und Konzessionen

(Bruxelles : Commission des Communautés européennes, 2004, 22 p.) FR

Les partenariats public-privé (ci-après PPP) sont des formes de coopération entre les autorités publiques et le monde des entreprises, visant à assurer la réalisation de projets d'infrastructures ou la fourniture de services d'utilité publique. Cette forme de partenariat s'est développée dans de nombreux domaines relevant de la sphère publique, tels ceux du transport, de la santé publique, de l'éducation, de la sécurité publique, de la gestion des déchets et de la distribution de l'eau. Le présent Livre vert analyse le phénomène des PPP au regard du droit communautaire des marchés publics et des concessions. Le droit communautaire ne prévoit pas de régime spécifique englobant le phénomène des PPP. Le cadre communautaire régissant le choix du partenaire privé a donc fait l'objet d'une coordination communautaire à plusieurs niveaux et degrés d'intensité, laissant persister, sur le plan national, une grande diversité d'approches. L'objectif de ce Livre vert est de lancer un large débat permettant de déterminer si une intervention communautaire est nécessaire pour assurer un meilleur accès des opérateurs économiques des Etats membres aux différentes formes de partenariat public-privé, dans des conditions de clarté juridique et de concurrence effective. A cette fin, le Livre vert présente la façon dont les règles et principes découlant du droit communautaire des marchés publics et des concessions s'appliquent lors de la sélection du partenaire privé, puis lors de la vie du contrat, dans le contexte de différents montages de PPP. Le Livre vert pose également une série de questions visant à obtenir plus d'informations sur le fonctionnement, dans la pratique, de ces règles et principes, afin de déterminer si ceux-ci sont suffisamment clairs et du sort appropriés aux enjeux et aux caractéristiques des PPPs. Le Livre vert aborde ainsi différents thèmes : L'encadrement des procédures de sélection du partenaire privé (procédure de dialogue compétitif prévue pour certaines opérations de PPP qualifiées de marchés publics, encadrement de droit dérivé minimal, voire absence d'encadrement pour les concessions de travaux et des services), la mise en place de PPP d'initiative privé, l'encadrement contractuel ainsi que les modifications contractuelles en cours de PPP, et la sous-traitance. Le Livre vert envisage aussi bien les montages de PPP qui se fondent sur des liens purement contractuels ('PPP purement contractuels'),

RATP (PAT00029356 ou OUV02349)

English Edition http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0327:FIN:EN:PDF
Version française http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0327:FIN:FR:PDF
Deutsche Ausgabe http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0327:FIN:DE:PDF

Austria – Autriche – Österreich

➢ **Erkundungsstollen für den Brenner-Basistunnel**

(Eisenbahn-Revue international, 2006, Nr. 8–9, S. 395) DE

Beim geplanten, 55 km langen Brenner-Basistunnel mit geschätzten Investitionskosten zwischen 4,5 und 12 Mrd. Euro wurde Ende Juni 2006 mit der Bauplatzerschließung für drei Erkundungsstollen begonnen. Diese sollen von April 2007 bis Ende 2010 für 430 Mio. Euro gebaut werden und dazu beitragen, Investoren im

Rahmen eines PPP-Konzeptes mehr Planungssicherheit zu geben. Allerdings gibt es weder aus Deutschland noch aus Italien klare Zusagen über den Ausbau der Zulaufstrecken.

DB AG, I0651171

➢ Kummer, S. ; Nagl, P. ; Schlaak, J-P.

Zur Effizienz von Schieneninfrastrukturbauvorhaben am Beispiel des Brenner-Basistunnels

(Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Düsseldorf : J. Fischer, 2006, Vol.77, N.2, P.143-179) DE

UIC015141

➢ GARCIA S.

Tunel de pruebas aerodinamicas y climaticas en Viena

(Soufflerie d'essais aérodynamiques et climatiques à Vienne)

(Lineas del tren, n° 297, 3 septembre 2003, pp. 50-51) ES

Cette nouvelle soufflerie, deux tunnels de 100 et 31 mètres, en service à Vienne, permet de tester le matériel roulant dans des conditions climatiques et aérodynamiques extrêmes. (Températures de -50 à +60, vents jusqu'à 300 km/h). Sa réalisation s'est faite par partenariat public-privé avec la participation des principaux constructeurs ferroviaires. (Alstom, Bombardier, Siemens, AnsaldoBreda, Firema Trasporti).

SNCF FER042445

➢ HERISSE P.

Vienne : la plus grande soufflerie climatique du monde

(Rail et Transports, n° 280, 30 avril 2003, pp27-32. - Vie du rail magazine n° 2896, 7 mai 2003, pp. 20-30) FR

L'industrie ferroviaire dispose désormais, à Vienne, de la plus grande soufflerie climatique du monde. Longue de cent mètres, elle remplace celle d'Arsenal vieillissante. Cette réalisation a pu être menée à bien grâce à un partenariat public privé entre les quatre grands constructeurs ferroviaires et l'Etat autrichien.

SNCF FER041379

Belgium - Belgique - Belgien

➢ Lallemand, L.

Strong investments to improve Brussels Airport rail accessibility

(European Railway Review, Brasted : Russell, 2008-01, Vol.14, N.1, P.15-19) EN

Infrababel, gestionnaire du réseau ferroviaire belge, a lancé un projet d'extension de ligne ferroviaire pour relier l'aéroport de Bruxelles. Une liaison ferroviaire souterraine, le Diabolo, va être construite entre la gare desservant l'aéroport de Bruxelles et la future ligne ferroviaire entre Schaerbeek et Mechelen. Ce projet va être développé grâce à un partenariat public-privé et a été soumis à un appel d'offre.

Infrabel has invested strongly in the extension of the railway capacity towards Brussels Airport. Luc Lallemand, CEO of Infrabel, speaks about the challenges, strategy and Infrabel's investment related to this Public Private Partnership (PPP).

UIC016704 / SNCB

➢ Charlanne, J-P.

Projet Diabolo : Infrabel teste le PPP

(Revue générale des chemins de fer, Paris : Delville, 2007-12, N.167, P.60-63) FR

Le projet Diabolo a pour objectif d'améliorer la desserte de l'aéroport de Zaventem depuis Bruxelles et de placer cette plate-forme aéroportuaire au coeur du réseau ferroviaire européen. Pour la première fois Infrabel fait appel à un PPP pour la réalisation du projet.

UIC016535 / SNCF FER060229 / SNCB / RATP (PAT00035610)

➢ Charlier, L.

Belgique : Diabolo pour améliorer la desserte de l'aéroport de Bruxelles

(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2007-12-05, N.3132, P.24-25) FR

Le premier partenariat public-privé belge concerne un projet d'amélioration de la desserte de l'aéroport de Bruxelles. Northern Diabolo NV a été créée pour assurer la conception, la construction et le financement du prolongement vers le nord de la gare souterraine actuelle.

UIC016485 / SNCB

➢ CHARLIER L.

Belgique : premier PPP ferroviaire.

(Vie du rail international, N°3, 21 novembre 2007, p. 38-39, carte, photo. - La Vie du Rail magazine, n°3132, 5 décembre 2007, p. 24-25, carte, photo.) FR

Le premier partenariat public-privé belge concerne un projet d'amélioration de la desserte de l'aéroport de Bruxelles.

SNCF FER060031 / SNCB

➢ Charlier, L.

Brussels Diabolo PPP agreement signed

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : Reed Business, 2007-11, Vol.163, N.11, P.694) EN

Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge et des investisseurs privés ont signé le 28 septembre 2007 un accord de partenariat public-privé (PPP) pour le projet Diabolo II reliera la gare de l'aéroport de Bruxelles au reste du réseau ferroviaire belge.

UIC016415

- **Met de trein naar het vliegtuig. PPS-project zet Diabolo op de sporen**

(Bouwbedrijf, 2005-05-01, pp. 10.) NL

Le désenclavement tant attendu de l'aéroport national sera chose faite fin décembre 2010. Cette meilleure accessibilité coûtera la bagatelle de 508 millions Euro, préfinancés à concurrence de 280,3 millions Euro par le secteur privé. Il a été lancé une offre de prix distincte à l'intention des entreprises privées appelées à exécuter les travaux.

SNCB

- FLAMME P.

Quel est l'état des lieux des partenariats public-privé en Belgique ?

(Bulletin juridique des contrats publics, n° HS, 2005-05-01, pp. 28-31.) FR

SNCB

Czech Republic – République tchèque - Tscheschien

- Hrebicek, Z.

Analyza projektu partnerstvi verejneho a soukromeho sektoru

(An analysis of a project of PPP)

(Doprava, Praha: Centrum dopravniho vyzkumu, 2007, Vol. 49, N. 2, p. 16-18 ISSN: 0012-5520) CZ

CD F 3060

- Peltram, A.

Soukrome spolufinancovani dopravni infrastruktury na 5. evropskem dopravnim kongresu

(Private co-financing transport infrastructure on 5th European Transport Congress)

(Doprava, Praha: Centrum dopravniho vyzkumu, 2006, Vol. 48, N. 4, p. 9-11 ISSN: 0012-5520) CZ

CD F 3060

France -Frankreich

- Institut Montaigne

Infrastructures de transport : lesquelles bâtir, comment les choisir ?

(Paris : Institut Montaigne, 2008, 84 p.) FR

Les infrastructures sont d'une importance fondamentale. Utiles à l'économie, elles délimitent et nourrissent l'espace public. En même temps, leur impact sur la vie quotidienne et leur caractère d'irréversibilité engagent durablement les citoyens. Au plan mondial, l'enjeu du siècle est celui des infrastructures urbaines. Le groupe de travail a néanmoins choisi de mettre l'accent sur les infrastructures de transport parce qu'en France, elles sont au rang de celles qui sont les plus sujettes à débat. De manière plus fondamentale, réaliser des infrastructures de transport, c'est aujourd'hui faire l'effort de se situer dans le même horizon de temps qu'une politique de développement durable. Parce que les grands projets jouissent en général d'un a priori favorable, il est important de souligner que s'il faut des infrastructures, ce n'est ni partout, ni à n'importe quel prix. Le souci de préserver notre cadre de vie aussi bien que la limitation des budgets publics imposent d'être sélectifs. Pour retenir les projets les plus utiles à la société, la qualité des évaluations et le processus de décision sont déterminants. C'est ce processus que le groupe de travail a souhaité revisiter en ayant à l'esprit quatre questions : Pourquoi valoriser l'utilité d'une infrastructure ? Comment associer le citoyen à la

décision ? Comment placer l'infrastructure dans une perspective de développement durable ? Quelles solutions de financement encourager ?

RATP (PAT00036787 ou OUV3014)

- FIGALI C.

Télécommunications. " Le contrat de partenariat, une réponse adéquate aux problématiques du secteur ferroviaire ".

(Moniteur des travaux publics et du bâtiment, n°5453, 30 mai 2008, p. 93) FR

Depuis 2003, Réseau ferré de France (RFF) s'intéresse au projet communautaire de télécommunication numérique ferroviaire dit GSM-R. Aujourd'hui RFF déploie le GSM-R dans l'Est de la France et consulte simultanément pour un contrat de partenariat (CP) national. Entretien avec Monsieur Nicolas Cussac, chef de projet PPP GSM-R chez RFF.

SNCF FER062045

- LAGARDE C.

Projet de loi relatif aux contrats de partenariat.

(SENAT, SENAT1 vol., 2008, 24 p., en ligne) FR

Un projet de loi pour développer les partenariats public-privé (PPP), permettant à l'Etat de déléguer au secteur privé la construction, la gestion et parfois l'exploitation d'équipements publics, a été présenté le 13 février en Conseil des ministres par Christine Lagarde.

Ce document est téléchargeable à partir du lien suivant : http://www.premier-ministre.gouv.fr/chantiers/reforme_etat_862/developper_les_partenariats_public_59241.html

SNCF FER060705 / RATP (PAT00036027 ou OUV2935)

- Judd, Maxime

Partenariat public privé (1, 2) : Contrats de partenariat : une réforme nécessaire

(Le moniteur des travaux publics et du bâtiment, n°5437, 08/02/2008, p. 72-75.) FR

Une réforme pour développer les PPP est en cours de préparation. L'enjeu est clair : il s'agit de doter la France d'infrastructures nouvelles dans un contexte de rigueur budgétaire. Cette première partie examine la question des recettes annexes. Interview de Pierre Lefebvre, président de l'agence des PPP du Québec.

RATP (PAT00035863)

- Pons, Yves ; Martor, Boris

Partenariat public privé (1, 2) : Réforme des PPP : quand la nécessité fait loi

(Le moniteur des travaux publics et du bâtiment, n°5438, 15/02/2008, p. 86-89) FR

En moins de 4 ans, 131 projets seulement ont été engagés. Et moins de la moitié sont en cours de passation. Pour relancer les PPP en France, Nicolas Sarkozy a demandé au gouvernement de préparer une réforme de l'ordonnance du 17 juin 2004. Les auteurs analysent ici les contours d'une nécessaire réforme.

RATP (PAT00035865)

- Cussac, Nicolas

RFF explores PPP models to fund infrastructure enhancements

(Railway Gazette International, 2007, Nr. 6, S. 363–365) EN

Die französische Regierung hat 20 Großprojekte der Bahn genehmigt. Die Investitionskosten liegen aber mit 20 Mrd. € weit über den finanziellen Möglichkeiten. Das französische Infrastrukturunternehmen RFF will deshalb öffentlich-private Partnerschaften (PPP) zur Finanzierung nutzen. Es wurde eine eigene Abteilung für PPP aufgebaut. Man hat drei Pilotprojekte für PPP ausgewählt: das nationale Programm für GSM-R, die Hochgeschwindigkeitsstrecke Sud Europe Atlantique zwischen Tours und Bordeaux sowie die neue Umfahrungsstrecke Nimes - Montpellier.

DB AG, I0755298 / UIC015743

➢ Predali, Frédérique

Le financement des infrastructures de transport avec des PPP

(Paris : IAURIF, 2007, 40 p.) FR

Pourquoi et dans quel contexte se sont développées les différentes formes contractuelles faisant intervenir le secteur privé pour financer et entretenir des équipements de transport public ? La concession est une des formes de partenariat public privé qui a pris son essor en France au XIXe siècle, en pleine révolution industrielle. Cette forme concessive avait alors permis de mobiliser des capitaux privés pour la construction de nouvelles lignes de chemins de fer. Elle est aujourd'hui toujours très utilisée, notamment pour les ouvrages routiers en France et partout dans le monde pour la réalisation de grands équipements. Les Britanniques ont été les premiers à faire évoluer la forme juridique française de la concession pour l'adapter à leur droit, en vue de programmer la rénovation de leurs équipements publics au niveau national. Pour cela, le gouvernement britannique lance en 1992 le programme Private Finance Initiative (PFI) dans le but d'augmenter la capacité de financement du secteur public tout en réduisant sa dette, conformément aux injonctions du traité de Maastricht. La France s'en est inspirée pour financer de grands équipements. Elle a complété son panel de formules contractuelles avec la création de contrats de partenariat (2004) qui sont - comme les concessions - des contrats à long terme, mais sans usager payant. Ce type de contrat est adapté aux opérations qui ne génèrent pas directement des recettes, telles que l'achat ou la rénovation de matériel roulant, ou encore lorsque les recettes n'assurent qu'une couverture minime des coûts. Par extension, les contrats de partenariat pourraient s'appliquer pour un prolongement de ligne de métro alors que, lorsque la séparation physique et tarifaire d'une ligne est possible, la concession classique reste tout à fait adaptée.

RATP (PAT00035533 ou OUV2876)

➢ Tourneur, Jean-Claude

Ferroviaire : Premier "PPP" pour le GSM-R...

(Enjeux AFNOR, n°277, 01/ 09/2007, p. 37-40) FR

Dès fin 2006, Réseau Ferré de France (RFF) lançait, avec la caution du ministère chargé des Transports, le premier partenariat public privé (PPP) dans le domaine du transport ferroviaire. En jeu, le réseau de télécommunications numérique professionnel (GSM-R).

RATP (PAT00035058)

➢ FOURCHY C. ; SUR-LE-LIBOUX M.T

Solutions juridiques et financières pour le développement des projets de transports locaux : quelle place pour les PPP ?

(GART, 2007, 1 vol., 30X21, 116 p., graph., fig., tabl., bibliogr.) FR

Cette étude analyse l'ensemble des solutions qui s'offrent aux autorités organisatrices pour développer leurs projets de transport, de la maîtrise d'ouvrage publique à la maîtrise d'ouvrage privée, en détaillant pour cette dernière toute la palette possible : délégation de service public, BEA (Bail Emphytéotique Administratif), contrat de partenariat, illustrant ainsi la richesse du système juridique français.

http://www.gart.org/tele/Etude%20PPP%202007.pdf

SNCF FER059857 / RATP (PAT00035503 ou OUV2871)

➢ **Les PPP, un outil pour le développement des transports publics locaux ? Colloque du 18 octobre 2006, Paris**

(GART, 2007, 1 vol., 44 p.) FR

Ce document retrace la journée d'information consacrée aux Partenariats publics privés (PPP) dans les transports publics. Après les témoignages d'élus sur leur choix de mode de gestion des transports, une présentation de l'étude commandée par le Groupement des autorités responsables de transports (GART) aborde, de manière pédagogique, les solutions juridiques et financières pour le développement des projets de transports locaux.

http://www.gart.org/tele/Actes%20PPP.pdf

SNCF FER058303

➢ Azema, D.

Quel futur pour les PPP ferroviaires en France ?

(Revue générale des chemins de fer, Paris : Delville, 2007-03, N.159, P.7-20) FR

Comment, sous quelles formes et à quelles conditions les " Partenariats Public-Privés " (PPP) peuvent-ils permettre de développer les projets ferroviaires en France ? Un partenaire potentiel et connaisseur du chemin de fer apporte son éclairage dans cette étude.
UIC015478 / SNCF FER057736 / RATP (PAT00034582) / RENFE-FFE

➢ IGD, institut de la gestion déléguée

Le financement des PPP en France : Rapport du Groupe des banques et organismes financiers membres de l'IGD

(Paris : IGD, Institut de gestion déléguée, 2006, 40 p.)
Cette étude sur le financement des PPP ne se cantonne pas à la stricte technique de structuration des financements mais cherche aussi à analyser les facteurs influant sur le financement. Les déterminants du financement sont : - la mobilisation des ressources financières à long terme - l'analyse des risques politiques et juridiques généraux inhérents aux partenariats public privé français - l'allocation des risques dans un projet de contrat de partenariat et assimilés.
Les différents types de montages financiers sont : le montage en "financement de projet", les autres formes de montage financier, le financement des projets de taille réduite.

RATP (PAT00033934 ou OUV2740)

➢ Charlanne, J-P.

Le rail et les partenariats public-privé

(Revue Générale des Chemins de Fer, Paris : Delville, 2006-11, N.11, P.50-53) FR
Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire français a fait le constat que les modes de financement publics traditionnels des infrastructures de transport devenaient inadaptés. L'idée d'un recours à des Partenariats Public Privé pour financer les infrastructures nouvelles telles que les ligne à grande vitesse est née de ce constat.
UIC015189 / SNCF FER056655 / RENFE-FFE

➢ Funfschilling, M.

Le financement de lignes ferroviaires par partenariat public/privé : quelles leçons tirer de l'expérience française du XIXème siècle?

(Transports, Paris : Editions techniques et économiques, 2006-05, N.437, P.166-174) FR

L'auteur fait l'historique de l''émergence puis du développement du réseau ferroviaire français avec les différents implications de l'Etat. Il aborde la diversité des moyens mis en oeuvre pour permettre la construction d'une infrastructure et l'importance à accorder à la vie du contrat surtout s'il est souscrit pour une longue durée.
UIC013793 / SNCF FER056132

➢ Réseau Ferré de France (RFF)

Le rail et les partenariats public-privé, Paris (UIC), 4 juillet 2006

(Paris : RFF, 2006, NP.) FR [23 S 14]
Ce CD-Rom contient les actes, les présentations, les vidéos et les photos de la rencontre organisée par RFF sur le PPP le mardi 4 juillet 2006 à l'UIC. La réunion est composée de 4 sessions. Session 1 : le contexte des PPP (contexte ferroviaire et réglementaire, contexte financier) ; Session 2 : les montages innovants (contrats de partenariat, concessions ferroviaires comme le projet de concession "Grautrain" ou le projet CTRL) ; Session 3 : les grands projets (Charles de Gaulle Express, liaison fer et terre GSM-R, concession Bordeaux-Tours, contournement de Nimes Montpellier), les aspects financiers de ces projets ; Session 4 : les acteurs du PPP (table ronde).
UIC015375

➢ GRANGE N.

Le salut par le PPP, mais pour qui

(Bulletin des transports et de la logistique, n°3137, 10 juillet 2006, p. 444) FR

Dernière tarte à la crème du gouvernement, le PPP, partenariat public-privé devrait permettre de réaliser tout ou partie du programme d'infrastructures (essentiellement ferroviaires) décidé en 2003. Un changement qui donne à la SNCF comme à RFF de nouveaux rôles et qui incite les pouvoirs publics à tirer des leçons du système de la concession autoroutière.

SNCF FER055590

- Roden, Andrew

French Revolution

(IRJ International Railway Journal, 2006, Nr. 6, S. 15–16) EN

Le financement privé des grands projets d'infrastructure ferroviaire se développe de façon notable en France.

Das französische Unternehmen für die Infrastruktur der Eisenbahn (RFF) hat Schulden in Höhe von 27 Mrd. €. Ein Ausweg wird in der Nutzung privater Investitionen gesucht. Die Strecke Tours - Bordeaux (TGV-See) wird bis 2013 in öffentlich-privater Partnerschaft realisiert. Die Strecke Nimes - Montpellier (60 km) wird privat finanziert. Diese Finanzierungsquelle hat aber Grenzen, die im Beitrag diskutiert werden. Die Vernachlässigung des Regionalverkehrs zugunsten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und die Einführung des Systems TVM-430 zur Führerstandssignalisierung sowie von ETCS und ERTMS stellen besondere Herausforderungen dar. Vom freien Netzzugang für den Güterverkehr erhofft man sich eine Erhöhung der Einnahmen.

DB AG, I0651462 / CD F 3366 / RENFE-FFE

- **Les partenariats public-privé : quels enjeux pour la France ?**

(Solutions ferroviaires, Paris : Fédération des Industries Ferroviaires, 2006, N.29, 8P.) FR

Dossier qui porte sur le partenariat public-privé en ces temps de pénurie budgétaire. A travers les interventions respectives de M. Perben sur le recours à des montages de type PPP, M. Longuet sur les nouveaux projets de lignes à grande vitesse, M. Magnon-Pujo sur les ingénieristes et leur point de vue vis à vis du PPP ainsi que M. Le Doré et M. Rue, avocats au cabinet DLA Piper Rudnick Gray Cary, qui dresse un panorama sur les différents recours possibles aux PPP.

UIC013530

- Vandevoorde, Patrick

Le partage public-privé dans le financement des infrastructures et des équipements urbains

(La revue d'économie financière, n°86, 01/01/2006, 16 p.) FR

Le Partenariat public-privé trouve son utilité sur un champ bien circonscrit, mais, utilisé à bon escient, il peut être un remarquable outil de modernisation et de meilleure efficacité de l'action publique. C'est donc moins comme un montage juridico-financier qu'il doit être regardé que comme une pratique du management public. Encore faut-il, pour en traiter, se poser quelques questions de base : de quoi parle-t-on ? A quoi cela sert-il ? Quelles sont les conditions du succès ? C'est à ces questions que tente de répondre cet article.

RATP (PAT00034059)

- Saint-Etienne, Christian ; Piron, Vincent

Les partenariats public-privé, leviers pour l'investissement, l'activité et l'emploi : Méthodes et exemples pratiques pour fonder l'efficacité économique du choix public

(Paris : La Documentation Française, 2006, 223 p.) FR

RATP (PAT00033865 ou OUV2730)

➢ DUMONT F.

Infrastructures. Feu vert pour les PPP.

Vie du rail magazine, n°3029, 14 décembre 2005, p. 12.

Le 13 décembre 2005, le Sénat français devrait adopter un texte de loi précisant l'application du Partenariat Public-Privé (PPP) au ferroviaire. Explication.

SNCF FER053189

➢ FABRE B. ; MOUTARDE N. ; PIERNAZ P.

Entretien avec Dominique Perben Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la mer. "Une loi va permettre de mener de grands projets ferroviaires en PPP".

(Moniteur des travaux publics et du bâtiment, n°5320, 11 novembre 2005, pp. 16-19, phot. coul.) FR

Cet article relate les questions abordées lors de l'entretien : Quelles assurances attendez-vous de Bruxelles pour le financement de la LGV Lyon-Turin ? ; Le transfert des routes nationales aux départements s'effectue-t-il harmonieusement ? ; Comment se passe le transfert des agents des DDE dans le cadre de l'acte II de la décentralisation ? ; Comment le ministre des Transports voit-il la crise énergétique ? L'Afitf (Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France) aura-t-elle vraiment les moyens d'assurer ses missions compte tenu de leur élargissement à l'achèvement des contrats de Plan Etat-régions ? De quelles ressources l'Afitf va-t-elle disposer ? ; En matière d'ingénierie, vous allez créer un prix national et vous avez commandé un rapport d'experts. Quels sont vos objectifs ? ; Dans les prochains PPP (Partenariat Public-Privé) ferroviaires, la maintenance des voies pourra-t-elle être assurée par des entreprises privées ? ; Que peut-on attendre de la dématérialisation des procédures de passation des marchés publics ? ; Quels sont vos projets en matière d'Opération d'intérêt national ((OIN) ; Quels sont les enjeux sur ces trois secteurs ? ; Ne craignez-vous pas que les élus y voient une recentralisation rampante ? ; Quant les OIN pourraient-elles être créées?

SNCF FER052423

➢ Dumont, F.

PPP : lignes publiques, argent privé

(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2005-11-23, N.3026, P.8,10) FR

Le projet de loi présenté au Parlement français en octobre 2005 prévoit entre autre le recours à des partenariats public-privé pour la réalisation des grandes infrastructures ferroviaires.

UIC013099 / SNCF FER05869

➢ Briginshaw, D.

Paris revives CDG Express as a PPP project

(International Railway Journal (IRJ), New York : Simmons-Boardman, 2005-04, Vol.45, N.4, P.32-33) EN

UIC012288

➢ LE ROUX A.

Nouvelles LGV : vers la fin du monopole de la SNCF sur la maintenance.

(Ville et Transports, n°374, 20 avril 2005, pp. 36-40, photos.) FR

Pour financer les futures lignes à grande vitesse, le gouvernement souhaite recourir au partenariat privé-public. Cette solution implique une modification de la loi de 1997, un projet sera déposé au second semestre.

SNCF FER049819

➢ BEZANCON X. ; Presses de l'école nationale des ponts et chaussées

2000 ans d'histoire du partenariat public-privé pour la réalisation des équipements et services collectifs.

(Presses de l'école nationale des ponts et chaussées2004, 1 vol., 17x24 cm, 284 p., phot., bibliogr.) FR

Cet ouvrage retrace la riche histoire du partenariat établi depuis plus de vingt siècles entre l'Etat, les collectivités et des entrepreneurs privés pour réaliser et faire fonctionner la plupart des équipements et services que nous connaissons (les routes, les ponts, les canaux, la poste, l'éclairage urbain, les chemins de fer, l'électricité, le téléphone, la monnaie, l'eau et la propreté dans les villes). L'ouvrage permet également de reconnaître la persistante modernité du système de partenariat public-privé dans un monde contemporain caractérisé à la fois par une demande croissante de services collectifs et une nécessaire économie de gestion des deniers publics.

SNCF FER049721

➢ **PPP sur ordonnance**

(Rail et Transports, n° 311, 17 décembre 2003, pp. 8-9) FR

A côté des marchés publics et de la délégation de service public, un nouvel outil, le Partenariat Public-Privé (PPP), qui devrait être d'une plus grande éfficacité dans la réalisation de projets, vera bientôt le jour.

SNCF FER042541

➢ DUMONT F.

Infrastructures. Qui veut donner des milliards ?

(Vie du rail magazine, n° 2899, 28 mai 2003, pp. 12-13) FR

Afin de financer les infrastructures de transport (1,2 milliard d'euros par an pendant 20 ans), les députés examinent diverses solutions : la redevance poids lourds, l'augmentation de la TIPP sur le gazole, le partenariat public-privé, la participation de la caisse des dépôts et consignations, le lancement d'un emprunt européen.

SNCF FER041594

➢ DANSART G.

Raymond Barre vole au secours du Lyon-Turin

(Rail et Transports, n° 272, 5 mars 2003, pp. 6-7) FR

Afin de ne pas retarder la construction du tunnel ferroviaire de la liaison transalpine l'ancien premier ministre préconise un partenariat public-privé, avec une défiscalisation des investissements.

SNCF FER040830

➢ Lignières, P.

Partenariats publics privés

(Paris : Litec, 2000, 361P.) FR [23 S 8]

Véritable mode d'emploi permettant d'optimiser la gestion des grands projets ou des délégations de services publics, il se fonde sur des cas concrets, notamment dans les secteurs des transports publics, des télécommunications, de l'énergie, de l'aménagement ou des équipements publics. Tous les aspects des partenariats entre le secteur public et le privé sont traités : de la libéralisation à la participation des entreprises privés à aux infrastructures, en passant par la réforme de l'Etat, l'externalisation, le financement de projet.

UIC009701

➢ **Contrats publics : mieux acheter pour un meilleur service du public : Des marchés publics complexes aux partenariats public privé**

(Le moniteur des travaux publics et du bâtiment, n°5458, Cahier détaché n°2, 71 p.) FR

La réforme en cours du droit des contrats de partenariat doit s'accompagner d'actions pour optimiser la pratique des méthodes d'achat d'infrastructures publiques, ou ce que l'on pourrait appeler la commande publique complexe et de long terme (par opposition aux achats courants). Celle-ci recouvre différents instruments juridiques : les marchés publics complexes et de long terme et les partenariats public privé - PPP au sens large (délégations de service public et contrats de partenariat ou assimilés). En premier lieu, il s'agit de tirer les leçons des utilisations existantes des PPP sous forme contractuelle. En effet, la plupart de nos partenaires de l'Union européenne en ont déjà une longue pratique, en particulier en Grande-Bretagne mais aussi en Italie. Certains pays - comme l'Allemagne - commencent à s'ouvrir à cette pratique tandis que l'Espagne s'est largement inspirée du droit français, notamment en utilisant un schéma très proche du contrat de partenariat. En France, nous avons une longue expérience des montages de PPP à paiement privé avec les concessions et autres délégations de service public, et déjà quelques expériences en matière de PPP à paiement public, avec le contrat de partenariat et les contrats assimilés. En effet, par rapport à la maîtrise d'ouvrage classique, utilisant des marchés publics, les collectivités publiques ont toujours ressenti le besoin d'utiliser des montages qui font intervenir un partenaire privé pour prendre en charge les différentes étapes d'une opération complexe pour la création d'infrastructures publiques. Ainsi, toutes ces expériences mettent en évidence les avantages des montages de PPP contractuels : optimisation tout au long du contrat ; rapidité d'exécution et respect des délais et des coûts ; recours plus facile au savoir-faire du secteur privé. En sens inverse, la comparaison internationale montre que le cadre juridique est toujours complexe, que les capacités de supervision sont déterminantes dans l'efficience de ces formules. Quelques recommandations pour optimiser l'ensemble de la commande publique complexe peuvent alors être formulées. Elles portent sur le cadre juridique, mais plus encore sur la pratique de l'acquisition des infrastructures, et notamment sur l'accompagnement des collectivités publiques dans la préparation et dans la supervision de ces opérations.

RATP (PAT00036764)

Germany – Allemagne – Deutschland

➢ FISCHER, H.

Wirtschaftlichkeit von PPPs - eine kritische Bestandsaufnahme

(PPP Infrastructure: Hamburg, april 2007, vol. 59, nº 1 + 2, pp. 4 – 6, ISSN 1862 9334)

Les PPP (partenariats publics-privés) pour le financement de projets ont éprouvé un fort développement en Allemagne, où ils sont de plus en plus appuyés par la société. L'auteur présente les avantages de ce type de collaboration entre le secteur public et le secteur privé, il établie les conditions pour mener à bonne fin les projets, et il compare, enfin, les dépenses des différents aspects des projets. Les conclusions pour cette formule de collaboration sont favorables.

RENFE-FFE

➢ NEUMANN, L.; STRANG, K .

für Schieneninfrastruktur - ein Weg nach vorn?

(PPP Infrastructure: Hamburg, april 2007, vol. 59, nº 1 + 2, pp. 10 - 12, ISSN 1862 9334)

En Allemagne, il manque du budget pour les infrastructures publiques, ce qui provoque de plus en plus des rétards dans les projets et donc dans les délais des réalisations concrètes. Les auteurs présentent la situation du moment en réclamant la nécessité d'un débat en profondeur sur le sujet de la disponibilité des fonds por entamer les projets d'infrastructure. Aprés, ils étudient les possibilités d'application et les limites des systèmes PPP à partir de 3 exemples d'actualité : « Evergreen II » en Grande-Bretagne, « Perpignan-Figueras » en France, et « Divaca-Koper » en Slovénie. Finalement, la question est posée sur ce que les PPP peuvent offrir à l'infrastructure ferroviaire, et la réponse est très prometteuse.

RENFE-FFE

➢ Tegner, Henning ; Wachinger, Lorenz

Public Private Partnerships (PPP) für Schieneninfrastruktur : potenziale, wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit, Gestaltungsoptionen, Umsetzungshemmnisse und Handlungsbedarf : ein Leitfaden für die Praxis

(Hamburg : Eurailpress, 2006) DE

SBB 7.1467

➢ **Die Rolle der VIFG und von PPP in Deutschland**

(Rôle des VFIG et des partenariats public-privé (PPP) en Allemagne)
(Berlin : VIFG, 2006, 21 p.) DE

Au sommaire de ce document : - Fondements législatifs et mission de la VIFG - Secteur "Financement des infrastructures" - Secteur "Partenariats Public-Privé" - Importance des PPP en Allemagne

RATP (PAT00034104 ou OUV2757)

➢ Tegner, Henning

PPP für Schienenwege - mehr als ein Hoffnungsschimmer?

(PPP Infrastructure, 2005, Nr. 1 , S. 4–10) DE

Um die Investitionsaktivitäten in Schieneninfrastruktur von Bund und DB AG zu fördern, hat der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) zusammen mit Partnern aus Industrie, der Kreditwirtschaft und Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) eine Studie initiiert, welche die Möglichkeiten von Public Private Partnerships (PPP) für die Realisierung von Schieneninfrastrukturvorhaben ausloten sollte. Insbesondere sollte geprüft werden, ob PPP-Modelle eine schnellere Realisierung der als notwendig erachteten Investitionen ermöglichen, einen Beitrag zur Schonung von Fördermitteln des Bundes und der Länder leisten sowie einen Beitrag zur Schonung des DB-Eigenanteils zu Investitionen leisten können. Der Beitrag gibt zunächst eine Antwort auf die Frage "Was ist PPP?" und klärt weiter, ob PPP insbesondere einen Beitrag leisten kann, punktuell - am Beispiel wichtiger Investitionsprojekte - einen aktivitätsübergreifenden, lebenszyklusorientierten Ansatz zu schaffen. Gegenstand sind dabei zwei Modelle: das "Vorhaltemodell Infrastruktur" (PPP light) sowie das "Ausbaumodell Infrastruktur auf Risikobasis". Diese werden im Beitrag ausführlich erläutert. Abschließend wird ein Ausblick gegeben.

DB AG, I0548056/UIC013002

➢ Stark, Ulrich

Die Rolle der Banken bei der Finanzierung von PPP-Projekten

(PPP Infrastructure, 2005, Nr. 1, S. 16–20) DE

Die Chance, die Investitionen in die Schieneninfrastruktur mittels PPP-Projekten (Public Private Partnership - öffentlich-private Zusammenarbeit) gezielt zu verstärken, wurde bisher von der DB AG noch nicht aufgegriffen. Dabei gibt es etliche Beispiele (neben einigen abschreckenden wie z.B. der Eurotunnel gibt es auch Erfolg versprechende Modelle), wie privates Kapital zur Errichtung und zum Betrieb von Schieneninfrastruktur mobilisiert werden kann. Der Beitrag beleuchtet, wie PPP-Projekte finanziert werden (können) und welche Aspekte bei der Beurteilung der Finanzierbarkeit eine Rolle spielen. Der Bereich Transportfinanzierung der HSH Nordbank hat bereits wertvolle Erfahrungen mit PPP-Eisenbahninfrastrukturprojekten in ganz Europa gesammelt.

DB AG, I0548066 / UIC013004

➢ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Wissenschaftlicher Beirat für Verkehr

Privatfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur: Gutachten vom März 2005

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg : Deutscher Verkehr, 2005-07, VOL.57, N.7-8, P.303-310) DE

Rapport du conseil consultatif scientifique du transport allemand à propos du financement des infrastructures de transport par le secteur privé.

UIC012700

➢ PORSCH M.

PPP öffnet Finanzierungsspielräume für die Schiene in Deutschland.

(Internationales Verkehrswesen, vol. 56, n° 9, septembre 2004, pp. 406-407, fig.) DE

SNCF FER046214

Netherlands – Pays-Bas - Niederlande

➢ Abst, Sven; et al.

Elektrifizierung der HGV-Strecke HSL Zuid in den Niederlanden

(EI - Der Eisenbahningenieur, 2007, Nr. 11, S. 46 – 57) DE

Die Elektrifizierung der ersten Hochgeschwindigkeitsstrecke der Niederlande erforderte eine gute Zusammenarbeit aller beteiligten Partner. Infraspeed BV hat je einen Vertrag für die Errichtung der Strecke und für die Instandhaltung der Infrastruktur abgeschlossen. Konsortialpartner für die Errichtung sind als industrielle Investoren Siemens Niederlande N. V. mit 46 % für die Streckenausrüstung, Koninklijke BAM N.V. mit 45 % für den Gleis- und Lärmschutzwandbau und die Fluor Infrastructure B.V. mit 9 % für das Projektmanagement und die Häuser Innisfree und HSBC Infrastructure als institutionelle Investoren. Während der Vertragslaufzeit von 30 Jahren erhält Infraspeed BV für die Bereitstellung der HSL Zuid Infrastruktur Einnahmen von mehr als 2,5 Mrd. Euro. Ein Public-Private-Partnership (PPP)-Modell sichert die Baufinanzierung der HSL Zuid. Es ist das größte PPP-Projekt zum Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke in Europa. Der Beitrag beschreibt das Gesamtprojekt und die Herausforderungen an das PPP-Modell (Verifikation und Validierung der Vertragsanforderungen, Anforderungen an Energiebereitstellung, Baudruchführung und Abnahme der Oberleitungsanlage, Unterwerke und AT-Stationen).

DB AG, I0757057 / RENFE-FFE

➢ Obieray, Detlef; Winter, Theo

Public Private Partnership Projects for Rail Infrastructure: the example of HSL-Zuid in the Netherlands

(RTR Special – Slab Track, 2006, Nr. September, S. 93–95) EN

PPP-Projekte bieten die Möglichkeit, die Planung, den Bau und das Betreiben komplexer, umfangreicher Infrastruktur- und Verkehrsprojekte schnell und effizient zu realisieren, auch wenn die Budgets bei den Behörden dafür keine finanziellen Mittel hergeben. Sie verlagern die gesamten Risiken des Baus, des Betreibens und der Instandhaltung direkt von der Regierung zu den Bau- und Betreibergesellschaften. Es ist dafür ein umfangreiches Risiko-Management notwendig, um die life cycle costs (LCC) des ausgewählten Systems zu berechnen und zu überwachen. Im Gegensatz zu traditionellen Bau-Ausschreibungen werden die gesamten LCC für Bau und Betrieb zum entscheidenden Faktor für ein PPP-Projekt. Ein striktes Regime der Selbstüberwachung und Qualitätssicherung in allen Phasen des Projekts und die Einbeziehung aller Beteiligten sind grundlegende Voraussetzungen für den technischen und wirtschaftlichen Erfolg. Im Beitrag werden die 3 Projektschritte "Entscheidung für das System RHEDA 2000", "Bestimmung der Instandhaltungskosten während der Betriebsphase als Teil der LCC" und "Nachprüfung und Gültigkeit" der HGV-Strecke Zuid demonstriert.

DB AG, I0654027

➢ Rohn, Stefan

Ausgewogene Risikoverteilung und erfahrenes Projektmanagement führen zum Erfolg

(PPP Infrastructure, 2005, Nr. 1, S. 21–23) DE

Le projet d'infrastructure ferroviaire Zuid d'une ligne à grande vitesse équipée du système Rheda est cité dans l'article pour illustrer ce propos.

Die Errichtung und Instandhaltung des Oberbaus für die Hochgeschwindigkeitsstrecke HSL-Zuid ist das bislang größte PPP-Projekt (Public Private Partnership) in den Niederlanden und eines der bedeutendsten PPP-Projekte im Schienenverkehr in Europa überhaupt. Das Projekt ist vollständig privat finanziert in Höhe des Investitionsvolumens von 1,2 Mrd Euro. Der niederländische Staat folgt damit dem Trend, große Schieneninfrastrukturprojekte im Rahmen von PPP-Projekten zu verwirklichen. Der Beitrag gibt einen Überblick über die Hochgeschwindigkeitsstrecke, die Vertragspartner sowie den Konzessionsvertrag für die HSL-Zuid. Es wird auf die Erfolgsfaktoren eingegangen, die das PPP-Projekt ermöglicht haben.

DB AG, I0548067 / UIC013005

➢ Freudenstein, Stephan; Obieray, Detlef

Lebenszykluskosten und strikte Regie sind entscheidend

(PPP Infrastructure, 2005, Nr. 1, S. 24–27) DE

Die Realisierung des gesamten Oberbaus für die Hochgeschwindigkeitsstrecke HSL-Zuid in den Niederlanden - also Fahrweg, Stromversorgung, Signalisierung und Funktechnik inklusive Fahrwegbetrieb für 25 Jahre - wurde erstmals in einem Public Private Partnership (PPP)-Projekt umgesetzt. Der Staat hat mit dem privaten Konsortium Infraspeed einen DBFM (Design-Build-Finance-Maintenance)-Vertrag mit 30 Jahren Laufzeit abgeschlossen. Dieser umfasst Entwurf und Ausführungsplanung, Bau, Finanzierung, betriebsbereite Unterhaltung und Verwaltung der Schieneninfrastruktur über die Laufzeit. Um das Risiko für die Auftragnehmer und deren Geldgeber kalkulierbar und überschaubar zu halten, bedarf es umfassender Hilfsmittel für das Risikomanagement, um die Lebenszykluskosten des ausgewählten Systems zu kalkulieren und zu kontrollieren. Im Unterschied zur klassischen Bauvergabe entscheiden bei PPP-Projekten die gesamten Lebenszykluskosten aus Bau und Betrieb über den Erfolg des Projekts. Der Beitrag gibt zunächst einen Überblick über das PPP-Projekt sowie die Finanzierung während der Bau- und Betriebsphase. Weiter werden die Eigenschaften der Feste Fahrbahn-Technologie vom Typ RHEDA 2000 beschrieben sowie die Lebenszykluskosten (LCC = Life Cycle Costs) während der Betriebsphase dargestellt. Abschließend wird kurz auf die Projektphasen bzw. die Systemanforderungen (Validation) eingegangen.

DB AG, I0548072

➢ HUNGER S. ; VON LIPPEN J.

Verfügbarkeitsabhängige Bezahlung von Eisenbahninfrastruktur der HSL Zuid.

(Elektrische Bahnen, vol. 102, n° 1-2, 2004-01, pp. 58-64, fig., cart., bibliogr.) DE

Cet investissement est financé par un partenariat public-privé. Or, le financement de cette LGV et de sa maintenance par des entreprises privées est fonction de la disponibilité opérationnelle, après la mise en service.

SNCF FER044186

Portugal

➢ Pereira Fernandes, J.

Poceirão - Caia PPP call for tenders: A vital infrastructure project

(European Railway Review, Brasted : Russell, 2008, Vol.14, N.5, P.51-55) EN

Le 2 juin 2008, un appel d'offres international a été lancé pour la concession de la ligne Poceirão - Caia. Cette ligne fait partie de la ligne à grande vitesse Lisbonne - Madrid.

UIC017534

Russia – Russie – Russland

➢ Briginshaw, David

RZD plans huge investment programme

(IRJ International Railway Journal, 2007, Nr. 6, S. 21–22, 24) EN

Die Russische Eisenbahn RZD plant ein Programm zur Modernisierung der Bahn bis 2030 mit einem Aufwand von 390 Mrd. US-$. Zwei Drittel der Investitionen sollen in die Infrastruktur fließen. Schwerpunkte sind Nordwest-Russland (240 km Neubaustrecke nach Finnland), Sibirien (300 km Neubaustrecke im Raum Tschita) und der Nordural sowie die Hochgeschwindigkeitsstrecke Moskau - St. Petersburg (650 km). Insgesamt sollen bis 2030 ca. 20 000 km neue Strecken entstehen. Zur Finanzierung will man auch öffentlich-private Partnerschaften nutzen. Im Güterverkehr sollen neue Gesellschaften gebildet werden. Weitere Schwerpunkte sind die Verbindung zu den Häfen des Landes und der Transitverkehr, insbesondere nach Nordkorea.

DB AG, I0757475 / UIC015784

Spain – Espagne – Spanien

➢ VASSALLO, J. ; IZQUIERDO, R.

La participación público-privada en el nuevo Proyecto de Ley de Contratos del Sector Público

(La participation public-privé dans le nouveau Projet de Loi des Contrats du Secteur Public)

(Revista de Obras Públicas : Madrid, juin 2007, vol.154, nº 3478, pp. 7 – 18, ISSN 0034 8619)

RENFE-FFE

United Kingdom – Royaume-Uni – Vereinigtes Königsreich

➢ MIQCP, Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques

Comprendre les pratiques européennes. Le développement de la procédure de PPP, PFI en Grande-Bretagne

(Paris : MIQCP, Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, 2003, 77 p.) FR

Le souhait de développer le recours à des partenariats public privé (PPP) pour le financement, la réalisation et la gestion de programmes d'équipements publics d'importance s'est accentué et la réflexion sur les modalités de mise en place de tels contrats s'est renouvelée sous la contrainte forte de l'évolution du contexte politico-économique des dix dernières années (privatisations, crise économique et de l'emploi, etc....). Afin de comprendre et de faire le point sur la pratique de cette politique menée depuis 1992, la MIQCP, renforcée par la collaboration déterminante de Véronique Biau, chercheur au Centre de Recherche sur l'Habitat de l'Ecole d'Architecture de Paris Val de Seine, a conduit une étude qui a donné lieu à la publication de ce rapport d'enquête.

RATP (PAT00033867 ou OUV2732)

➢ SCHÖLLER O.

Zu den Folgen einer neoliberalen Deregulierunsstrategie.

(Internationales Verkehrswesen, vol. 55, n° 1+2, janvier-février 2003, pp. 26-30, bibliogr.)FR

Cet article présente les enseignements issus de la privatisation du rail britannique. Selon des critères de qualité perçue, le fonctionnement global et précis du système a été bousculé, en l'absence de préparation préalable. La fréquentation des voyageurs a d'ailleurs progressé, mais dans une économie dynamique et un marché du travail actif. Les partenariats public-privé n'ont pas pu émerger pour apporter des réponses appropriées face à plusieurs défis que le rail britannique a subis.

SNCF (FER040314)

The Documentation Centres / Les centres de documentation / Die Dokumentationszentren

➢ B-HOLDING

Public Affairs & External relations
H
P&E.02
Documentation, Patrimoine historique, Archives
Rue de France 85 - Section 27/3
B-1060 Bruxelles
Belgique
Tél : + 32 2 525 22 40 / 22 41
Fax : + 32 2 525 22 46
e-mail : doccenter@b-holding.be

➢ CD - Ceské Dráhy

generální reditelství
odbor 04
ODIS
ÚTKD (Ústrední technická knihovna dopravy)
skupina informacních sluzeb
Nákladové nádrazí Zizkov
Jana Zelivského 2
CZ-130 00 Praha 3 Zizkov
République Tchèque
Tél : + 420 972 233 888
Fax : + 420 224 219 982
e-mail : knihovna@gr.cd.cz

➢ DB AG - Deutsche Bahn AG

DB Kommunikationstechnik GmbH
Druck und Informationslogistik
Information und Dokumentation (IuD) Bahn
Lammstr. 19 (Zi. 102)
D-76133 Karlsruhe
Allemagne
Tél : + 49 (0) 721 938 1452
Fax : + 49 (0) 721 938 1370
e-mail : dbselect@bahn.de

➢ FFE - Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Documentation and Railway historical archive department
Documentation, library and translation services
C/ Santa Isabel, 44
E-28012 Madrid
Spain
Tél: + 34 1 151 10 43
Fax: + 34 1 539 14 15
e-mail: fudou04@ffe.es

➢ RATP - Régie Autonome des Transports Parisiens

Département du Patrimoine
Mémoire et Information documentaire
Médiathèque de la RATP
54, Quai de la Rapée LAC C 021
F-75599 Paris Cedex 12
France
Tél : + 33 1 58 78 21 04/05
Fax : + 33 1 58 78 21 18
e-mail : documentation@ratp.fr

➢ SBB/CFF/FFS Schweizerische Bundesbahnen

SBB Historic, Heritage Foundation SBB
Infothèque CFF / Infothek SBB
Bollwerk 12
CH-3000 Bern 65
Suisse
Tél : + 41 51 220 25 11
Fax : + 41 51 220 40 99
e-mail : infothek@sbbhistoric.ch

➢ SNCF Société Nationale des Chemins de fer Français

FAST
Service des Archives et de la Documentation
45 rue de Londres
F-75379 Paris Cedex 08
France
Tél : + 33 1 53 42 06 55
Fax : + 33 1 53 42 90 65
e-mail : documentation.sg@sncf.fr

➢ UIC - Union Internationale des Chemins de fer

Centre de Documentation
16 rue Jean Rey
F-75015 Paris
France
Tél : + 33 1 44 49 22 71/73
Fax : + 33 1 44 49 21 89
e-mail : doc@uic.asso.fr

Satisfaction Survey

This bibliography was produced by the member documentation centres of the UIC Documentation Group. We hope you find it useful for your work.
To help us learn more about you and your expectations, please take a few minutes to answer the questionnaire below.

- **What is the name of the bibliography you have just consulted?**

.....

- **How did you find out about our product?**

From the UIC website ☐
From a railway documentation centre ☐
Through a colleague ☐
By some other means ☐
- Please state which.....

- **In what form did you access this bibliography?**

Paper document ☐
File downloaded from the Internet ☐

- **Is this the first time you have consulted one of our bibliographies?**

Yes ☐ No ☐

- **Are you satisfied with the layout of this bibliography?**

Yes ☐ No ☐

- **Do you have any suggestions for improvements to the layout?**

.....
.....

- **Are you satisfied with the contents of the bibliography?**

Yes ☐ No ☐

- **Do you have any suggestions for improvements to the contents?**

.....
.....

- **Do you have any suggestions as to the topics covered by these bibliographies?**

.....
.....

- **Who are you?**

Student ☐
Researcher ☐
Documentalist / librarian ☐
Railway undertaking / infrastructure manager staff ☐
Consultant ☐
Other ☐
Please specify.....

- **What country do you work in?**

.....

Please send the satisfaction survey back to: UIC – Documentation Centre
16, rue Jean Rey
F-75015 Paris
France
Fax : + 33 1 44 49 22 79
Email : doc@uic.asso.fr

Enquête de satisfaction

Vous avez entre les mains une bibliographie établie par les centres de documentation membres du Groupe Documentation de l'UIC. Nous espérons qu'elle vous a été utile dans votre travail.
Afin de mieux vous connaître et de mieux cerner vos attentes, nous vous remercions de prendre quelques minutes pour répondre à ce questionnaire.

- **Quel est le nom de la bibliographie que vous venez de consulter ?**

.....

- **Comment avez-vous découvert notre produit ?**

Sur le site Internet de l'UIC ☐
Dans un centre de documentation ferroviaire ☐
Par un collègue ☐
Par un autre biais ☐
Préciser lequel .....

- **Sous quelle forme avez-vous eu accès à cette bibliographie ?**

Document papier ☐
Fichier téléchargé sur Internet ☐

- **Est-ce la première fois que vous consulter une de nos bibliographies ?**

Oui ☐ Non ☐

- **Etes-vous satisfait de la forme de cette bibliographie ?**

Oui ☐ Non ☐

- **Avez-vous des suggestions à formuler pour améliorer la forme de cette bibliographie ?**

.....
.....

- **Etes-vous satisfait du contenu de cette bibliographie ?**

Oui ☐ Non ☐

- **Avez-vous des suggestions à formuler pour améliorer le contenu de cette bibliographie ?**

.....
.....

- **Avez-vous des suggestions sur les thèmes abordés par ces bibliographies**

.....
.....

- **Qui êtes-vous ?**

Etudiant ☐
Chercheur ☐
Documentaliste / Bibliothécaire ☐
Salarié d'une entreprise ferroviaire / d'un gestionnaire d'infrastructure ☐
Consultant ☐
Autre ☐
Préciser.....

- **Dans quel pays travaillez-vous ?**

.....

Merci de renvoyer ce questionnaire à : UIC –Centre de Documentation
16, rue Jean Rey
F-75015 Paris
France
Fax : +33 1 44 49 22 79
Email : doc@uic.asso.fr

Bewertungsbogen

Sie haben Literaturhinweise erhalten, die von den der UIC-Dokumentationsgruppe angehörenden Dokumentationszentren erstellt wurden. Wir hoffen, dass sie für Ihre Arbeit von Nutzen sind.
Um Sie und Ihre Erwartungen besser zu kennen, möchten wir Sie bitten, sich ein paar Minuten Zeit für die Beantwortung dieses Fragebogens zu nehmen. Wir bedanken uns!

- **Welches ist der Name der Ausgabe der Literaturhinweise, die Sie gerade benutzt haben?**

.....

- **Wie haben Sie unser Produkt gefunden?**

Auf der UIC-Website ..... ☐
In einem Dokumentationszentrum der Bahnen ..... ☐
Durch eine(n) Kollegen/in ..... ☐
Auf andere Art und Weise ..... ☐
Bitte näher erläutern .....

- **In welcher Form haben Sie Zugriff auf diese Literaturhinweise?**

Papierdokument ..... ☐
Elektronische Datei aus dem Internet ..... ☐

- **Benutzen Sie unsere Literaturhinweise zum ersten Mal?**

Ja ☐
Nein ☐

- **Sind Sie mit der Form dieser Literaturhinweise zufrieden?**

Ja ☐
Nein ☐

- **Ihre Vorschläge zur Verbesserung der Form dieser Literaturhinweise:**

.....
.....

- **Sind Sie mit dem Inhalt dieser Literaturhinweise zufrieden?**

Ja ☐
Nein ☐

- **Ihre Vorschläge zur Verbesserung des Inhalts dieser Literaturhinweise:**

.....
.....

- **Ihre Vorschläge zu den in diesen Literaturhinweisen angesprochenen Themen:**

.....
.....

- **Angaben zu Ihrer Person:**

Student/in ☐
Wissenschaftler/in ☐
Dokumentalist/in / Bibliothekar/in ☐
Angestellte(r) eines Eisenbahnverkehrsunternehmens / Infrastrukturbetreibers ☐
Consultant ☐
Sonstiges ☐
Bitte näher erläutern.....

- **In welchem Land arbeiten Sie?**

.....

Bitte senden Sie das Berwertungsbogen zurück an: UIC – Dokumentationszentrum
16, rue Jean Rey
F-75015 Paris France
Fax: + 33 1 44 49 22 79
Email: doc@uic.asso.fr