

Intérêt discutable

Le surcoût des partenariats public-privé à long terme

La nature de ces contrats les rend moins facilement adaptables à l'évolution des besoins



La loi Pacte prévoit la privatisation de la société Aéroports de Paris, mais aussi l'expropriation de cette société dans 70 ans



Mécomptes publics, François Ecalle

La loi Pacte prévoit la privatisation de la société Aéroports de Paris, mais aussi l'expropriation de cette société dans 70 ans. L'État récupérera alors ses terrains et les installations aéroportuaires et commerciales construites dessus. Ce montage juridique inédit est économiquement analogue aux contrats par lesquels une autorité publique délègue à une entreprise privée la construction et l'exploitation d'une infrastructure pendant une durée déterminée, en contrepartie de redevances prélevées sur les usagers ou payées par le délégataire public dans des conditions prévues par un cahier des charges. Ces contrats prennent des formes diverses parmi lesquelles se trouvent notamment les concessions de services publics et les partenariats public-privé (PPP).

Le gestionnaire de ces infrastructures bénéficiant d'un pouvoir de monopole, les usagers risquent de payer un prix trop élevé pour une qualité de service insuffisante. Pour l'éviter, le

cahier des charges, qu'il soit de nature contractuelle ou réglementaire, prévoit une régulation des prix et des investissements par l'autorité publique.

“Le gestionnaire de ces infrastructures bénéficiant d'un pouvoir de monopole, les usagers risquent de payer un prix trop élevé pour une qualité de service insuffisante”

Si l'entreprise privée est suffisamment efficace, elle peut réaliser des profits malgré ces contraintes, les usagers peuvent bénéficier d'un service de bonne qualité à un prix convenable et l'opération peut être favorable aux finances publiques. En effet, si le délégataire public renonce aux redevances prélevées sur les usagers ou doit lui-même verser des redevances à son partenaire privé, il ne supporte pas les coûts de construction et d'exploitation de l'infrastructure.

Coup de frein des PPP au Royaume-Uni

La France a une longue expérience des concessions de service public et leur évaluation a posteriori a souvent été décevante. Le plus souvent, si les conditions initiales de l'opération semblent satisfaire l'intérêt de toutes les parties, l'autorité publique revient vers l'entreprise privée en cours de contrat pour lui demander de faire de nouveaux investissements. Le concessionnaire est alors en position de force et obtient une hausse des redevances. Au final, le coût est plus élevé et le surcoût est payé par l'autorité concédante ou les usagers.

Alors qu'il faisait depuis longtemps une promotion intense du développement des PPP, le Royaume-Uni vient de leur donner un coup de frein. Les documents publiés par le Trésor britannique montrent que les “private finance initiatives” s'avèrent souvent plus coûteuses à long terme et que la nature de ces contrats les rend moins facilement adaptables à l'évolution des besoins.

“La France a une longue expérience des concessions de service public et leur évaluation a posteriori a souvent été décevante”

La régulation du futur exploitant privé des aéroports franciliens prévue par la loi Pacte est très stricte, mais personne ne sait ce que sera le transport aérien dans 70 ans et elle devra donc être adaptée. Le propriétaire privé de la société Aéroports de Paris pourrait alors être en position de force pour obtenir une adaptation conforme à son intérêt. Ce n'est pas sûr mais, jusqu'à présent, c'est souvent ce qui s'est passé.

Le site www.fipeco.fr développe les analyses de François Ecalle.

A lire également

[Mécomptes publics - les chroniques de François Ecalle](#)

Publié le 16/04/2019

Catégories :

Economie / Affaires publiques / Mécomptes publics /