



Le partenariat public-privé hier et aujourd'hui¹

En Suisse, l'idée de partenariat public-privé (PPP) en vue de la réalisation d'un ouvrage intéresse les médias et les autorités depuis peu. Pour le grand public, ce modèle reste plutôt mystérieux, lorsqu'il n'est pas confondu de manière réductrice avec les concessions autoroutières de pays voisins. Essayons de manière simplifiée de rappeler ce qui, pour les experts, distingue le véritable PPP des autres partenariats.

Pour être considéré comme tel, les spécialistes estiment qu'un PPP doit remplir sept critères principaux. Le partenariat doit concerner l'exécution d'une prestation de service public qui ne doit pas être à vocation purement commerciale. Il faut évidemment au moins un partenaire du secteur privé et un partenaire du secteur public. L'exécution par le privé de la prestation sera rémunérée soit par l'Etat, soit par les utilisateurs. Les deux partenaires sont co-responsables dans une communauté morale qu'ils auront constituée; ils regroupent leurs ressources mutuelles afin de fournir des prestations de manière plus efficiente. Chaque partie répond des risques qu'il est le mieux à même de maîtriser. Enfin, tout projet d'infrastructure réalisé en PPP présuppose une collaboration de longue durée dans laquelle intervient directement le principe du cycle de vie de l'ouvrage.

Diverses formes de coopération

A l'instar de Monsieur Jourdain qui faisait de la prose sans le savoir, quelques professionnels font remarquer qu'ils pratiquent depuis des lustres des types de collaboration avec le privé qui peuvent être assimilés à des PPP. Il existe bien sûr différentes formes de partenariats qui peuvent varier en fonction de leur intensité et pouvant aller jusqu'à une privatisation matérielle. A travers les siècles, bien des ouvrages ont été réalisés sur la base d'une collaboration entre une autorité publique et un privé. Certains sont encore célèbres aujourd'hui et font partie du patrimoine culturel d'une région, d'un pays ou même mondial. Dans cet article et à titre d'exemple, nous allons nous intéresser à deux ouvrages historiques probablement connus de beaucoup de lecteurs.

Le Canal du Midi



AG Verlag Hoch- und Tiefbau
 8042 Zürich
 044/ 258 83 33
 www.schweizerbauwirtschaft.ch

Medienart: Print
 Medientyp: Fachpresse
 Auflage: 6'627
 Erscheinungsweise: 26x jährlich

Themen-Nr.: 350.004
 Abo-Nr.: 1081047
 Seite: 54
 Fläche: 86'405 mm²

L'idée d'un canal reliant par la Garonne l'océan Atlantique à la mer Méditerranée a germé depuis longtemps. Il s'agissait de trouver un moyen d'éviter aux bateaux et aux marchandises de devoir contourner la péninsule ibérique. Pierre-Paul Riquet, fermier général du Languedoc, sans formation technique, s'intéresse passionnément à cette idée. Dès 1662, libéré de ses obligations professionnelles et rendu suffisamment riche par le recouvrement de la gabelle (l'impôt sur le sel), il va consacrer tout son temps à son projet de canal et se révéler un vrai génie hydraulique. Avec toute la rigueur du scientifique, il tire son savoir avant tout de

l'expérimentation et de l'observation. Il présente son projet de Canal Royal du Languedoc (aujourd'hui canal du Midi) à Colbert, l'intendant des finances de Louis XIV, qui se montre très intéressé. Pour le convaincre de la faisabilité de l'ouvrage, il va jusqu'à prendre à sa charge la «rigole» d'essai entre le lac artificiel de St-Ferréol et le seuil de Naurouze, axe particulièrement délicat pour une alimentation suffisante en eau. Car il faut préalablement amener la preuve qu'il est possible d'amener de l'eau jusqu'au point le plus élevé du parcours du canal. Les travaux commencent en 1667 et il faudra une quinzaine d'années pour réaliser les quelque 240 kilomètres du canal. Le budget initial était de 6 millions de livres.

Un enjeu économique et politique

Cette nouvelle liaison représente un gros enjeu économique, car elle permettrait de dégager de formidables profits grâce au commerce du blé et du vin en Languedoc. Mais l'enjeu est aussi politique, car cette liaison plus directe permet d'éviter le détroit de Gibraltar et affaiblit donc le royaume d'Espagne. C'est ainsi qu'en 1666, Colbert autorise le commencement des travaux par un Edit royal qui précise sa mise en adjudication et son attribution à son

Le PPP traverse les siècles

Dans une série de trois articles, l'auteur va s'intéresser aux partenariats publics-privés (PPP) appliqués à la construction d'infrastructures. Tout d'abord, deux réalisations concrètes connues vont nous servir d'exemples pour démontrer que cette forme de coopération a été utilisée avantageusement à travers les siècles. Puis, nous allons examiner avec l'aide d'un expert quels projets pourraient à ses yeux être particulièrement indiqués pour la mise en œuvre d'un PPP en Suisse. Enfin, dans le troisième article, nous tenterons de comprendre pourquoi de modèle contractuel peine à s'imposer dans notre pays.

soe



concepteur et à ... ses descendants. La construction du canal, qu'il faut bien considérer avec Versailles comme le plus grand chantier du XVII^e siècle, nécessite l'engagement de moyens financiers très conséquents. Louis XIV, plutôt dépensier lorsqu'il s'agit de son train de vie ou de sa propension à faire la guerre, va choisir un «partenariat» avec Riquet. Pour le roi, il vaut mieux confier un ouvrage qui exigeait un entretien durable et donc des coûts permanents non pas à une régie publique, mais ... à un particulier. Ce sont jusqu'à 12 000 ouvriers (hommes et femmes) qui vont travailler sur ce chantier en bénéficiant de conditions considérées comme difficiles, mais particulièrement favorables pour l'époque (salaire de dix livres par mois, indemnisation maladie, logement).

Les conditions d'un PPP

Riquet obtient alors la concession perpétuelle d'un ouvrage qui sera finalement financé à hauteur de 40 % par l'Etat, de 40 % par les Etats du Languedoc et de 20 % par lui-même. En contrepartie de sa mise

de fonds, il se voit attribuer les droits de péage et d'exploitation du canal dont il devient le propriétaire. L'édit royal lui concède aussi la possibilité de créer des moulins, des entrepôts et des habitations pour le fonctionnement du canal. Le coût final des travaux avoisine ... les 18 millions de livres. Si les héritiers devront consentir encore des dépenses importantes durant plusieurs décennies, ils percevront toujours un siècle plus tard des taxes suffisantes pour payer l'entretien et pour constituer un fonds destiné à des travaux exceptionnels, tout en se réservant une part équivalente pour les bénéfices. Mais dès 1898, l'Etat assure la gestion du canal et doit se risquer à d'importants investissements nécessaires pour maintenir sa compétitivité. L'exploitation du canal avec ses 64 écluses est aujourd'hui confiée à l'administration des voies navigables de France.

Un entrepreneur propose un PPP

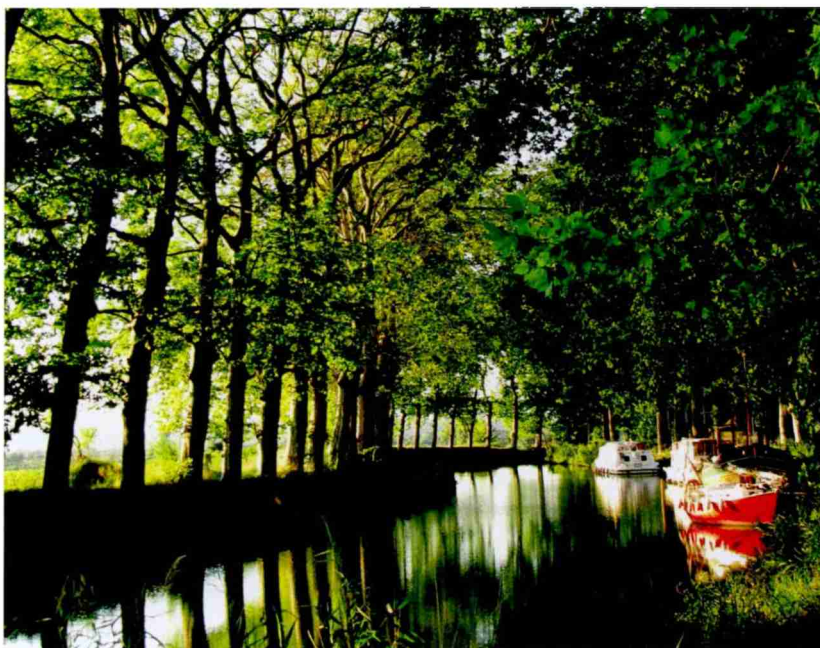
Lorsqu'il autorise cette concession, Louis XIV profite certainement de l'expérience de son grand-père



AG Verlag Hoch- und Tiefbau
8042 Zürich
044/ 258 83 33
www.schweizerbauwirtschaft.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 6'627
Erscheinungsweise: 26x jährlich

Themen-Nr.: 350.004
Abo-Nr.: 1081047
Seite: 54
Fläche: 86'405 mm²



Le Canal du Midi. Photo: Wikipédia Commons

Henri IV qui avait déjà favorisé sous son règne nombre de grands projets en accordant des droits dans des domaines aussi variés que le transport, l'assèchement des marais ou l'aménagement urbain. En 1614, Henri IV avait ainsi répondu favorablement à une proposition audacieuse de l'entrepreneur Jean-Christophe Marie de faire de l'île St-Louis un nouveau quartier au centre de Paris et de relier l'île aux rives gauche et droite de la Seine. J.-C. Marie obtenait la jouissance des droits fonciers pendant soixante ans à partir de la fin des travaux, à condition d'y ouvrir des rues larges de quatre toises et d'y établir un jeu de paume, ainsi qu'une maison de bain. Il pouvait alors percevoir 12 deniers de cens sur chaque maison. De plus la concession accordée prévoyait pour le pont un péage sur une durée de vingt ans. Après bien des péripéties², les travaux ne furent achevés qu'en 1647.

Datum: 09.04.2014

Schweizer Bauwirtschaft, Journal Suisse des Entrepreneurs, Grande Sezione degli Ingegnieri Cantadini

bauwirtschaft



ppp
Verein PPP Schweiz

AG Verlag Hoch- und Tiefbau
8042 Zürich
044/ 258 83 33
www.schweizerbauwirtschaft.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 6'627
Erscheinungsweise: 26x jährlich

Themen-Nr.: 350.004
Abo-Nr.: 1081047
Seite: 54
Fläche: 86'405 mm²

Le PPP doit s'adapter

Nous avons arbitrairement choisi ces deux exemples parmi d'innombrables ouvrages réalisés en partenariat entre le secteur public et le privé depuis l'antiquité romaine¹. Si par leurs caractéristiques, les différentes collaborations à travers les siècles ne rempliraient pas (toutes) les critères admis pour un PPP contemporain, elles n'en ont pas moins constitué des partenariats utiles qu'il a fallu à chaque fois adapter aux réalités économiques et politiques de leur temps.

Serge Oesch

¹ Lire à cet égard l'ouvrage de Xavier Bezançon «2000 ans d'histoire du partenariat public-privé», édité par les Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées qui donne une bonne idée d'ensemble des projets à travers les siècles.

² cf. «Histoire physique, civile et morale de Paris, volume 3» par J.-L. Belin, avocat.