

Le Monde **ECONOMIE**

Plus d'impôts... et plus de péages

12 octobre 2010

[Le Monde Economie](#)

© Le Monde, 2010. Tous droits réservés.

Chronique de la semaine

D'après les chiffres publiés fin septembre par l'Insee, la dette publique de la France a atteint en juin le chiffre record de 1 591,5 milliards d'euros, soit environ 82,9 % du PIB. Les déficits publics devraient cette année dépasser 7,7 % du PIB, bien loin du plafond de 3 % imposé par le traité de Maastricht. Redoutant de subir la dégradation de la notation de sa dette, la France a engagé un processus de restriction budgétaire avec la diminution des dépenses et une augmentation de la fiscalité, notamment grâce à la suppression de niches fiscales.

Le problème est qu'en même temps le gouvernement table sur un accroissement de l'activité économique pour éponger une partie des déficits. Il se trouve donc confronté à un dilemme : comment stimuler la croissance tout en réduisant fortement les dépenses publiques, notamment celles d'investissements ?

La réponse tient en trois lettres : BOT. S'il veut répondre à ses besoins en infrastructures tout en contrôlant ses déficits, l'Etat français va devoir faire appel à des investisseurs privés dans le cadre de partenariats public-privé (PPP). La forme de contrat communément utilisée dans cette perspective est le contrat de type " concession-BOT ", un acronyme anglo-saxon pour " Build Operate Transfer ". Dans les contrats BOT, des investisseurs privés financent tout ou partie d'une infrastructure en échange du droit de l'exploiter pendant la durée de la concession, en général de 30 à 99 ans. Quand celle-ci prend fin, l'infrastructure est remise au public.

En période de restriction budgétaire, ce type de contrat est attractif, car il permet de faire supporter le coût de l'investissement aux usagers via des péages sur les autoroutes, les ponts, les tunnels, ou directement en facturant les services tels que l'électricité ou le transport. La présence de péages ou de nouvelles tarifications réduit bien évidemment l'usage des équipements, ce qui n'est jamais bon pour l'efficacité économique. Mais, même avec un prix de monopole, cette situation reste préférable à celle où l'infrastructure n'est pas construite.

Les contrats BOT existent sous plusieurs formes et sont utilisés partout dans le monde. Sur 4 300 projets recensés dans la base de données " participations privées dans les infrastructures " (PPI) de la Banque mondiale, qui couvre 137 pays pauvres ou intermédiaires, plus de la moitié sont de type BOT. Dans les pays riches, ports, aéroports, autoroutes, tunnels, stations d'épuration, métros sont financés grâce à des BOT.

La France est d'ailleurs l'une des pionnières en la matière ! Elle a ainsi choisi, dès 1872, de confier aux frères Perrier la gestion de l'eau de la ville de Paris. Depuis, les concessions n'ont cessé de fleurir dans l'assainissement et la distribution d'eau, mais aussi dans des projets d'infrastructure. Le dernier contrat en date est la concession du TGV Tours-Bordeaux, évaluée à 7,2 milliards d'euros. Le consortium Vinci, qui vient de remporter le marché, devra construire la ligne, financer la moitié du coût du projet et pourra en échange l'exploiter pendant une durée qui devrait dépasser 35 ans.

S'il est peu probable que les BOT nous évitent les hausses d'impôts, ils entraîneront une hausse des prix d'accès aux infrastructures qu'ils serviront à financer !

Emmanuelle Auriol,

Ecole d'économie de Toulouse