

PORTUGAL

LES PPP MENACÉS. Après d'âpres négociations autour du budget 2011 avec le PSD, le principal parti d'opposition, le gouvernement de José Sócrates s'est engagé à réévaluer tous les engagements financiers pris par l'État dans le cadre des partenariats public-privé (PPP). Aussi, le tronçon de LGV Caia-Poçoirão attribué en mai dernier au consortium Elos (BEM du 4/10/10, p.7) est en cours d'analyse par la Cour des comptes, la portion Lisbonne-Poçoirão incluant la Troisième Traversée du Tage (TTT) fera l'objet de révisions, avec sans doute le remplacement du projet de pont rail-route par un pont à vocation exclusivement ferroviaire (BEM du 27/09/10, p.7), de même que le projet d'aéroport international à Alcochete (NAL) serait repensé sous forme d'un contrat construction-concession et non plus de PPP (BEM du 21/01/08, p.7). En effet, les dépenses liées aux PPP en vigueur pèsent de manière excessive sur les finances publiques, principalement dans les domaines de la santé (hôpitaux Todos-os-Santos à Lisbonne et en Algarve) et des concessions routières. Il est prévu que les engagements financiers liés aux actuels PPP dépassent 1,2 milliard d'€ entre 2014 et 2018, alors qu'il faudra attendre 2030 pour dégager des recettes. Dans le contexte d'austérité imposé par Bruxelles et les marchés, il est donc désormais nécessaire pour le gouvernement de limiter la part du financement public.

RUSSIE – CEI

L'UKRAINE INVITE L'AUTRICHE À CONSTRUIRE LA ROUTE TCHOP-LVIV. Le Premier ministre ukrainien, Mykola Azarov, a suggéré au chancelier autrichien Werner Faymann que les deux pays construisent ensemble une grande route entre Tchop – la ville la plus occidentale d'Ukraine, proche de la frontière hongro-slovaque – et Lviv, la principale métropole de l'ouest ukrainien. M. Azarov, qui a énoncé ce projet lors du forum économique de Vienne, a proposé que l'Ukraine finance 50 % du coût de ce chantier qu'il n'a pas chiffré. Tchop et Lviv sont distantes de 266 km. Une telle route faciliterait grandement le transport routier entre l'Ukraine et l'Europe occidentale.

Commentaire. Le chancelier Faymann et le président de la banque Raiffeisen International Herbert Stepic, également présents, n'ont pas réagi immédiatement aux propos de M. Azarov.

INFRASTRUCTURES : LA GRÈCE CROIT TOUJOURS AUX PPP

Après avoir dressé un bilan de l'expérience engrangée en matière de partenariats public-privé depuis près de vingt ans, le ministre des Infrastructures grec, Dimitris Reppas, a précisé les projets à venir lors de l'AG des EIC, en octobre, à Athènes.

"Nous avons trouvé la solution pour doter la Grèce d'infrastructures de qualité qui profitent à l'économie tout entière en ne pesant pas démesurément sur les finances publiques", a assuré le ministre des Infrastructures, Dimitris Reppas. Il faisait référence aux partenariats public-privé (PPP) déjà conclus dans ce pays, lors de l'assemblée générale des "European International Contractors" des 7 et 8 octobre, à Athènes. La Grèce a lancé son premier PPP en 1993. Une première génération de projets menés pendant une période de croissance économique solide. Le pont Rion-Antirion. (3 km et 740 millions d'€), l'autoroute Attiki-Odos (concession de 65 km de périphérique autour d'Athènes pour 1,24 milliard), puis l'aéroport de la capitale (concedé à Hochtief pour 2,22 milliards) ont vu le jour. Ces trois contrats ont été ratifiés

par le Parlement en 1995 et 1996. "Cette période faste s'est achevée avec l'échec du métro de Thessalonique, qu'il n'a pas été possible de conclure", a expliqué Sergios Lambropoulos, secrétaire d'État aux travaux publics.

L'autoroute submergée de Thessalonique toujours en attente

Une deuxième génération de concession est ensuite intervenue dans une période de stabilité avec la conclusion, juste avant la crise grecque, de cinq contrats autoroutiers qui sont en cours de réalisation : Ionian (160 km à construire et 164 à rénover), Maliakos-Kleidi (25 km à construire et 205 à rénover), central E65 (175 km nouveaux et 232 concédés), l'axe Elefsina-Corinthe-Patra (284 km à construire et 82 à rénover), et enfin Corinthe-Tripoli-Kalmata (100 km à construire).

"Les problèmes rencontrés aujourd'hui (dus aux expropriations, au déclin du trafic et à la réticence de certaines banques) obligent l'État et entreprises à travailler ensemble et à réagir rapidement", explique M. Lambropoulos. Ainsi, Among, l'autoroute submergée de Thessalonique, reste à ratifier.

Une troisième génération de projets est actuellement dans le "pipeline", dans un contexte rendu beaucoup plus difficile par la crise. Des appels d'offres vont notamment être lancés pour l'aéroport international d'Heraklion en Crète (pour lequel l'État cherche un investisseur à hauteur de 45 % du capital de la société, qui sera concessionnaire pour 35 ans), l'extension de l'autoroute Attiki Odos sur 35 km (en un ou deux lots), un tronçon d'autoroute de 50 km en montagne entre Elefsina et Thiva, le lien fixe de Lefkada (3 km, 50 millions) et celui de Salamina (12 km), ainsi que le tunnel immergé de Perama (Pirée).

Soutien de la BEI espéré

Les autorités comptent beaucoup sur la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et les institutions financières internationales pour les aider. De son côté, l'État dit avoir adopté une approche rationalisée et s'est engagé à simplifier la législation pour faciliter et accélérer la réalisation des projets d'infrastructures. Le péage électronique va d'ailleurs être généralisé sur toutes les autoroutes du pays.