

## **Transports: faire preuve d'un esprit pionnier pour les projets de partenariats public-privé**

**Zurich, le 29.04.2009** Les partenariats public-privé (PPP) sont de plus en plus souvent envisagés comme alternative dans toute la Suisse en cas de projets relatifs au transport – tel est le bilan de l'assemblée générale de l'Association PPP Suisse organisée aujourd'hui. Des exemples récents tels que TransRUN, la deuxième galerie du Gothard ou bien encore CargoTube démontrent explicitement le potentiel ainsi que les opportunités qui découlent des projets réalisés dans le cadre de partenariats public-privé. L'Association s'est en outre félicitée de l'élection au comité des deux conseillers nationaux Pius Segmüller (PDC) et Peter Malama (PLR).

Durant de nombreuses années, les conditions de financement avantageuses ainsi que la prudence dont ont fait preuve les administrations ont représenté un frein à la mise en œuvre de partenariats public-privé dans le domaine des transports. Aujourd'hui, la situation est différente: «Au cours des derniers mois, l'intérêt pour les approches de solutions impliquant un partenariat public-privé ainsi que la volonté croissante de les envisager ont fortement augmenté, et ce pas uniquement en raison de la situation financière critique et du manque de moyens publics pour le développement et la préservation des infrastructures de transport», constate Niklaus Lundsgaard-Hansen, président du groupe d'experts «Transports» au sein de l'Association PPP Suisse. D'après le président central du TCS, pour que les PPP soient une réussite, il faudra que les milieux politiques considèrent ces partenariats comme des situations «gagnant-gagnant» et qu'ils apprécient correctement l'utilité de ces formes de coopération. Didier Burkhalter, Conseiller aux États et membre du comité de l'Association, ajoute: «Les projets en PPP sont souvent aussi une manière de réaliser un objectif d'intérêt général qui ne pourrait sinon pas voir le jour.» Il faut sélectionner les projets appropriés avec soin, avoir le courage de réaliser des projets pilotes dans le domaine des transports puis de les évaluer. Il faut pour cela faire preuve d'un esprit pionnier, tant de la part des pouvoirs publics que de celle de l'économie privée.

L'assemblée générale de ce jour a été l'occasion pour l'Association PPP Suisse et son groupe d'experts «Transports» de présenter les opportunités et les possibilités de réalisation de partenariats public-privé à l'aide de trois exemples. L'Association souhaite ainsi adresser un signal dans le cadre des discussions politiques actuelles relatives à l'élimination des goulots d'étranglement sur les routes nationales et aux projets d'agglomération de la Confédération, des cantons et des communes.

### **Deuxième galerie au Gothard dans le cadre d'un PPP – un signal pour l'élimination des goulots d'étranglement**

À défaut de mesures d'assainissement majeures, le tunnel routier du Gothard, inauguré en 1980, ne pourra plus être exploité en toute sécurité au-delà de dix années. Une fermeture temporaire n'est ni acceptable à la fois pour des raisons de sécurité et d'environnement ainsi que du point de vue de la politique des transports, ni tolérable pour des considérations économiques. Le groupe d'experts «Transports» envisage par conséquent, à titre de solution alternative, la construction d'une deuxième galerie au Gothard (coûts de construction: env. 900 millions de francs). Cette approche fait également l'objet d'un postulat accepté sans opposition par la Commission des transports du Conseil des États. L'assainissement de la galerie existante pourrait avoir lieu après la mise en service de la deuxième galerie (coûts des travaux: env. 800 millions de francs). À l'issue de l'assainissement, deux galeries garantiront la sécurité d'exploitation du trafic. Afin de satisfaire aux fondements juridiques,

les deux galeries ne pourraient être empruntées dans des conditions de fonctionnement normal que sur une seule voie. En cas de travaux d'entretien ou d'accidents, le trafic pourrait s'écouler en sens contraire dans l'autre galerie.

Les spécialistes du groupe «Transports» de l'Association PPP Suisse sont convaincus que la construction d'une deuxième galerie au Gothard serait non seulement faisable dans le cadre d'un partenariat public-privé, mais qu'elle serait aussi et avant tout avantageuse: le partenaire privé assumerait la responsabilité totale pendant une durée contractuelle de 30 ans, de l'étude jusqu'à l'exploitation et à l'entretien. Le financement pourrait être assuré par un péage de l'ordre de 20 à 50 francs (à titre de comparaison, Grand-Saint-Bernard: 30.50 francs, tunnel du Mont-Blanc: 31.90 €). La description des prestations ainsi que la répartition des risques s'avèrent très appropriées pour un partenariat public-privé en raison de la possibilité de délimiter le projet. Les avantages d'une solution impliquant un partenariat public-privé sont une réalisation plus rapide que dans le cadre d'une procédure conventionnelle ainsi que la possibilité de ne pas recourir au Fonds d'infrastructure pour des dépenses élevées grâce au financement par un péage.

### **TransRUN: financement incertain sans PPP – un signal pour les projets d'agglomération**

TransRUN, le métro reliant Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds, est le projet phare du schéma d'agglomération et de développement territorial du canton de Neuchâtel. TransRUN est une ligne de transports publics entièrement souterraine, permettant de relier les deux centres en une dizaine de minutes, soit trois à quatre fois moins qu'actuellement, de surcroît avec une fréquence accrue.

La Confédération a inscrit le projet sur la liste B des programmes d'agglomération dans le cadre de la procédure de consultation. Un cofinancement est prévu, le cas échéant, pour 2015-2018 seulement. En outre, seul près d'un cinquième des coûts totaux du projet, estimés entre 485 et 550 millions de francs, sera couvert par les fonds de la Confédération. Dans ce contexte et au vu des possibilités financières du canton de Neuchâtel, la pression reste élevée s'agissant de trouver d'autres sources de financement en plus de la contribution fédérale. Le Conseil d'État neuchâtelois a par conséquent estimé qu'un partenariat public-privé serait une option intéressante pour la réalisation et le financement du projet TransRUN. Le groupe d'experts «Transports» de l'Association PPP Suisse constate dans son document de travail sur TransRUN que l'idée de réaliser ce projet dans le cadre d'un partenariat public-privé devrait être développée. L'approche consistant à n'appliquer la solution d'un partenariat public-privé qu'à l'infrastructure à construire est particulièrement prometteuse: le partenaire privé prend en charge le financement ainsi que la mise à disposition et l'entretien de l'infrastructure. L'exploitation de la ligne est assurée par les CFF ou une autre compagnie ferroviaire. Le bilan du groupe d'experts établit que, pour améliorer les chances de réalisation, il est impératif que les pouvoirs publics attribuent des moyens supplémentaires substantiels au-delà de la contribution fédérale provenant du Fonds d'infrastructure. Didier Burkhalter, Conseiller aux États, estime que l'avantage pour le secteur public cantonal est double: d'une part, investir dans l'intérêt de la région sans s'endetter et, d'autre part, stabiliser les charges financières globales tout en disposant d'infrastructures modernisées.

### **CargoTube: un complément au rail et à la route**

La situation critique des transports de marchandises sur rail et sur route va encore s'aggraver à l'avenir. Une alternative viable pour remédier à ce problème pourrait être la solution présentée par Guido Grütter, membre du comité de l'Association PPP Suisse: CargoTube, un système de transports de marchandises développé dans le cadre d'un partenariat public-privé. Il s'agit là d'un système de transport visionnaire, souterrain et

terrestre, qui permettrait de livrer des marchandises au moyen de tunnels. L'Association PPP Suisse présentera, en collaboration avec la haute école spécialisée du Nord-Ouest de la Suisse (*Fachhochschule Nordwestschweiz*), le projet et les opportunités qui s'ouvrent pour un partenariat public-privé à l'occasion d'un séminaire organisé le 13 mai 2009.

### **Site de l'arsenal de Berthoud – un signal pour les cantons et les communes**

L'Association PPP Suisse s'est félicitée des développements dans le cadre du projet de transformation du site de l'arsenal de Berthoud. La prison régionale et une grande partie de l'administration seront centralisées sur une surface utile d'environ 16 000 m<sup>2</sup>. Le projet pilote conduit dans le cadre d'un partenariat public-privé et d'un volume d'investissement d'environ 100 millions de francs a franchi un obstacle supplémentaire: le Grand Conseil du canton de Berne a en effet autorisé en mars 2009 un crédit d'engagement de plusieurs années en vue de la réalisation et de la conclusion d'un contrat d'entreprise dans le cadre d'un PPP pour l'étude, la construction, le financement et la réalisation de la transformation entre 2011 et 2036.

### **Les partenariats public-privé: des modèles à fort potentiel d'avenir en particulier en ces temps troublés**

Réaliser des projets dans le cadre de partenariats public-privé est également possible au niveau communal. Un travail de recherche réalisé par l'EPF de Zurich présente ainsi un modèle de processus destiné à l'entretien des routes communales via un partenariat public-privé. Dans ce cas, l'objectif visé est de réduire la complexité et les incertitudes qui y sont liées.

Ancien Conseiller aux États et Conseiller d'État, Thomas Pfisterer, le président de l'Association, a fait l'éloge des progrès obtenus également au niveau fédéral. M. Pfisterer s'est notamment félicité des discussions actuelles relatives aux partenariats public-privé dans le cadre de la Commission des finances du Conseil des États, ainsi que des résultats de la révision partielle de l'ordonnance sur les finances de la Confédération. Celle-ci exige des services administratifs de la Confédération qu'ils étudient la possibilité de recourir à des partenariats public-privé dans les cas qui s'y prêtent. Selon M. Pfisterer, pouvoir recourir à une telle solution s'imposait d'autant plus par ces temps de tension sur le plan financier. Un partenariat public-privé est davantage qu'une simple économie: c'est une véritable amélioration de la qualité: garantie de qualité et de respect des délais, préservation de la valeur à long terme et économie de son propre personnel en quantité limitée. Tout décideur qui n'envisage pas un partenariat public-privé lorsqu'il en est question commet un manquement à sa responsabilité envers les contribuables. Même si, au final, le projet n'est pas conduit dans le cadre d'un partenariat public-privé, M. Pfisterer s'est dit persuadé qu'examiner la possibilité d'un tel mode d'action permet au moins de vérifier le projet et éventuellement de réaliser un gain en termes d'efficacité.

Pour de plus amples informations:

Thomas Pfisterer, Président de l'Association PPP Suisse:

Tél. 078 647 34 14

Niklaus Lundsgaard-Hansen, Président du groupe d'experts «Transports»: Tél. 031 380 12 07