Partenariats public-privé

Mode passagère ou tendance lourde: au politique de trancher

Les impératifs de notre société en termes d'infrastructures impliquent un engagement toujours plus important de la part des pouvoirs publics. Les milieux économiques ont bien perçu tout le dilemme qui se cache sous cette problématique et ont avancé des propositions concrètes, arguant que le principe du partenariat public-privé est en mesure de faire avancer des projets qui ne pourraient, autrement, jamais voir le jour.

Pierre-Henri BADEL

Il est assez étonnant que le principe du partenariat public-privé revienne sur le devant de la scène à une époque où les pouvoirs publics ont dû, plus que jamais, voler au secours d'entreprises privées pour ne pas voir certains secteurs de notre économie s'effondrer totalement.

Un faux problème, tentent de nous expliquer certains représentants de l'économie publique. Grâce au partenariat public-privé, les collectivités locales peuvent faire avancer des réalisations qui ne pourraient, autrement, jamais voir le jour. Un avis largement partagé par Didier Burkhalter, Conseiller aux Etats et membre du comité de l'Association PPP Suisse. Selon lui, les projets en PPP sont souvent aussi une manière de réaliser un objectif d'intérêt général.

Un projet de piscine publique en partenariat public-privé a été présenté à fin 2008 à Fribourg.
© Fabio Barni - Fotolia.com

Réticences chez les ingénieurs et architectes

Les ingénieurs et architectes jettent aussi un œil assez critique sur cette mainmise de l'économie sur leurs ouvrages d'art. Selon la Société suisse des ingénieurs et architectes (SIA), le maintien d'une culture du bâti implique des concepteurs indépendants. Elle a même un avis encore plus tranché sur certains aspects de la question: une exigence myope de rentabilité domine actuellement les débats autour du partenariat public-privé dans le domaine du bâtiment et des infrastructures. Pour répondre à des tâches communautaires avec davantage d'efficacité que les pouvoirs publics ne pourraient le faire en régie propre, la collaboration avec l'économie privée ne saurait pour autant évacuer le souci de qualité fonctionnelle et esthétique, souligne encore l'association. Il n'empêche, certains projets avancent et les expériences (parfois douloureuses) aussi.

Des problèmes emblématiques

Le stade de la Maladière, à Neuchâtel, compte parmi les grands projets qui ont été réalisés ces dernières années selon le modèle du partenariat public-privé, tout comme celui de la Néode à La Chaux-de-Fonds (voir *Affaires Publiques* n° 4/2007, pages 77 à 80 et pages 83 à 85). Ces deux exemples ont inspiré les promoteurs de ce type de participation, qui envisagent maintenant de lancer des travaux ambitieux dans les infrastructures routières, ferroviaires, sportives et culturelles.

Le projet qui semble faire l'unanimité des milieux concernés concerne assurément la liaison ›

ferroviaire entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Portant le nom de Transrun, cette nouvelle ligne éviterait aux voyageurs de transiter par la localité de Chembrelin au terme d'un périple pittoresque dans les hauts du vignoble neuchâtelois. Avec un gain de temps de près d'une demi-heure sur le trajet, quasiment dans sa totalité en souterrain, qui ne durerait alors plus qu'une dizaine de minutes entre la capitale et le chef-lieu des montagnes. Une telle réalisation est naturellement soutenue à bout de bras par le Conseiller aux Etats Didier Burkhalter qui défend les intérêts du canton de Neuchâtel à Berne.

Au mois de juin 2009, une convention de collaboration pour l'étude et la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire a été signée entre le Conseil d'Etat et la direction de l'infrastructure des CFF. Le comité directeur, composé de représentants du canton et des CFF, englobe effectivement un volet économique consistant à définir des solutions pour le financement du projet sur le modèle du partenariat public-privé. *«Nous étudions les deux solutions, celle du PPP, mais aussi celle d'un modèle traditionnel. Cela risque pourtant de se présenter sous la forme d'un système hybride, par exemple en associant l'économie privée dans la valorisation foncière que cela pourrait induire»*, indique Patrick Vianin qui vient d'être chargé de la conduite du projet Transrun. Quoi qu'il en soit, les travaux de construction de cette nouvelle ligne devraient commencer d'ici trois à cinq ans et celle-ci devrait être opérationnelle à l'horizon 2016.

Le plus gros lot du chantier de construction de la nouvelle ligne, dont le coût est estimé à 550 millions de francs, serait le percement d'un tunnel sous la Vue-des-Alpes. Et dans la foulée, les CFF pourraient réaliser une économie estimée à 120 millions, montant qu'il aurait fallu prévoir pour la remise au goût du jour des tunnels de la ligne actuelle qui passe par Chambrelien.

Toutes les options n'ont pas encore été étudiées en détail, mais la solution qui émerge consiste à construire cette ligne entièrement sous forme d'un tunnel.

Un projet pilote pour bientôt à Genève

A Genève, la société Losinger a lancé l'idée de construire l'extension de la prison de Champ-Dollon, de nouvelles écoles et même de procéder à la réfection de l'Hôpital universitaire cantonal. *«Le Département des constructions et des technologies de l'information du canton s'est montré très intéressé par cette initiative et réfléchit à la démarche à adopter. Il a identifié six projets et va en sélectionner un comme projet pilote»*, indique Pierre Adnet, de la direction genevoise de la société Losinger, membre du groupe français Bouygues. Il faudra pourtant qu'un projet de loi soit déposé sur le plan cantonal et qu'un dispositif législatif idoine soit mis en place pour faire avancer cette idée. Des appels d'offres devraient alors être lancés en fonction des projets et en tenant compte de la spécificité du partenariat public-privé. *«Nous nous réjouirions alors de répondre à ce type de concours,* s'empresse d'ajouter Pierre Adnet. *Ceci d'autant plus qu'il faut savoir qu'en investissant 2 à 3% de plus au moment de la construction, cela permet d'économiser souvent jusqu'à 10% sur les frais d'exploitation.»*

Le complexe de la Maladière à Neuchâtel est l'un des projets PPP les plus aboutis en Suisse. © DR

Doublement du tunnel routier du St-Gothard

Inauguré en 1980, le tunnel routier du St-Gothard ne pourra plus être opérationnel au-delà de 2020 sous sa forme actuelle. Il faudrait en effet procéder, d'ici cette date, à des travaux d'assainissement majeurs qui vont inéluctablement provoquer sa fermeture durant de longs mois. Une situation qui augure des encombrements sans précédents sur les routes et des désagréments pour les habitants de la région, les transporteurs et aussi les touristes. L'Association PPP Suisse a donc lancé l'idée de construire une deuxième galerie ouverte au trafic routier à travers le massif alpin.

Celle-ci servirait au trafic ordinaire pendant les travaux nécessaires dans la galerie originelle. Cet ouvrage serait ensuite converti en un tunnel bitube où la circulation n'y serait, à terme, plus qu'unidirectionnelle dans chaque tube. Cela contribuerait naturellement à améliorer le niveau de sécurité de l'ensemble de l'ouvrage. Le coût de la construction de cette deuxième galerie est évalué à 900 millions de francs et l'assainissement de la première à 800 millions.

Le financement des travaux pourrait être assuré, dans le cadre d'un partenariat public-privé, par le prélèvement d'une vignette autoroutière d'un montant compris entre 20 et 50 francs, estime-t-on dans les milieux proches de l'association. L'avantage de cette solution est qu'elle pourrait se réaliser assez rapidement et qu'elle ne solliciterait pas le fonds d'infrastructures de la Confédération.

Délester les routes du trafic marchandise

La surcharge des réseaux routier et ferroviaire nécessite, à terme, d'adapter les infrastructures de notre pays. D'où l'idée qui a germé dans l'esprit de Guido Grütter, membre du comité de l'Association PPP Suisse, de créer une sorte de pneumatique grandeur nature dans le sous-sol de notre pays pour y transporter les marchandises.

Appelé Cargo Turbo, ce projet, réalisé avec la collaboration de la Haute école spécialisée (HES) du Nord-Ouest de la Suisse prévoit de creuser sous terre un tunnel d'environ 4 m de diamètre à une profondeur de 20 à 60 m dans lequel circuleraient – dans les deux sens – des wagons automatiques à une vitesse constante et peu élevée. Une troisième voie servirait, dans les terminaux, au chargement et déchargement des conteneurs renfermant les marchandises transportées. En quelque sorte, un Swissmetro pour les objets devant être envoyés d'un coin à l'autre de la Suisse. C'est, en effet, bien l'ambition d'un tel système: ne pas desservir uniquement les grands centres urbains, mais aussi les différentes régions moins centralisées de notre pays. Un moyen de révolutionner toute la logistique des marchandises à travers la Suisse et qui déchargerait sensiblement les autoroutes.

Aussi pour le délassement

Un projet de piscine publique, dont la réalisation est prévue selon le modèle du partenariat public-privé, a été présenté à fin 2008 à Fribourg. Estimée à quelque 80 millions de francs, cette installation rassemblerait sous un même toit un bassin de 50 m de longueur ainsi que des logements standards et estudiantins.

Grâce à une collaboration avec le Groupe E, cette réalisation serait conforme aux exigences de la norme Minergie et intégrerait des panneaux solaires et les technologies les plus récentes en matière de récupération d'énergie. L'Etat de Fribourg semble acquis à apporter une aide financière à ce projet, mais les communes du district de la Sarine, directement concernées par cet équipement, n'auraient rien à débourser pour sa réalisation prévue sur l'ancien site de production de l'entreprise Boxal.

Echec cinglant à Lausanne

En ville de Lausanne, un projet de City Management, basé sur le principe du partenariat public-privé, a largement échoué devant la résistance des commerçants à s'acquitter d'une taxe destinée à animer le centre-ville.

Une association s'était, en effet, créée pour montrer sa détermination de ne pas se laisser dicter des choix que de nombreux commerçants jugeaient disproportionnés et inéquitables.

Les commerçants ne semblent pas totalement opposés à une participation financière, mais s'insurgent contre le diktat de la ville et regrettent le manque d'information et de concertation.

Ce pourrait être le principal enseignement à tirer pour que l'on puisse s'assurer du succès du partenariat public-privé. ■