

LE PPP SUISSE ... EN RADE?

Le PPP est-il réellement adapté et envisageable en Suisse pour des tunnels, des routes ou des ponts? Nous avons voulu connaître l'avis de Serge Y. Bodart et de Stephan Kritzinger.

Pourquoi le modèle du PPP, bien répandu en Grande-Bretagne, en France et en Allemagne peine-t-il à se développer en Suisse? Les collectivités publiques trouvent-elles (trop) facilement les moyens financiers nécessaires?

Serge Y. Bodart (SYB): En effet depuis une bonne vingtaine d'années le modèle du PPP

«Un PPP est souvent considéré comme une simple privatisation.»

est bien répandu en Europe et en particulier dans les pays voisins. Parmi les projets d'infrastructures, on citera à titre d'exemple le Pont de Millau en France, l'élargissement d'autoroutes en Allemagne (A-Model), des sections de périphériques à Milan (contournement Est) et à Vienne (A5 Ostregion).

Alors pourquoi en Suisse ce modèle a de la peine à se développer?

SYB: J'y vois plusieurs raisons. Tout d'abord la Suisse n'a pas attendu les PPP pour établir des collaborations entre partenaires publics et privés pour développer des infrastructures publiques. On peut citer l'exemple du tunnel du St-Bernard. Ces collaborations se sont faites de manière ponctuelle, mais sans qu'elles ne s'institutionnalisent au travers de PPP. Les conditions avantageuses de financement de la Confédération et des Cantons ex-

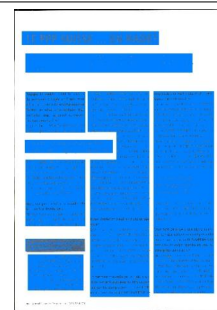
Le partenariat public-privé hier, aujourd'hui et demain (2)

Dans un premier article (JSE no 7), nous avons présenté brièvement deux exemples parmi les nombreuses constructions réalisées à travers les siècles en partenariat public-privé (PPP), un modèle qui a toujours été par nature subordonné à de multiples exigences ou conditions particulièrement drastiques.

Les interlocuteurs

Serge Y. Bodart est ingénieur Conseil EPFL-SIA à Genève, membre du Groupe d'Experts de l'association PPP Suisse et coauteur de l'étude de préféabilité de partenariat public-privé – Traversée du Lac à Genève (juillet 2013)

Stephan Kritzinger est directeur adjoint de ProgTrans SA à Bâle, mandataire et coauteur de l'étude de préféabilité de partenariat public-privé – Traversée du Lac à Genève (juillet 2013)



pliquent sans aucun doute que le PPP soit peu répandu en Suisse. Cette situation est en train de changer avec un besoin croissant de financement pour des infrastructures nouvelles, mais aussi pour le renouvellement et l'entretien lourd d'infrastructures existantes. Finalement, il y a au niveau des collectivités une méconnaissance du mécanisme du PPP, de ses avantages et inconvénients, mais aussi de nombreux préjugés (un PPP est souvent considéré comme une simple privatisation). L'Association PPP et son Groupe d'Experts dont je fais partie, s'attache depuis plusieurs années à expliquer cette approche.

Notre législation constitue-t-elle un obstacle?

SYB: La base légale existante est tout à fait compatible avec le modèle PPP, mais il manque surtout aujourd'hui une vraie volonté politique pour promouvoir cette approche. Le Centre Administratif de Neumatt, qui a bénéficié du soutien du canton de Berne, est un exemple rare en Suisse de réussite d'un projet PPP.

La fameuse traversée de la rade à Genève, souvent citée pour un PPP, est perçue par beaucoup comme une véritable «arlésienne»? Ce projet est-il vraiment in-

dispensable ou doit-il plutôt être considéré comme visionnaire?

Stephan Kritzingler (SK): Comme les chiffres le montrent et compte tenu de la croissance du trafic dans la région de Genève, je pense que le contournement autoroutier mérite en fait

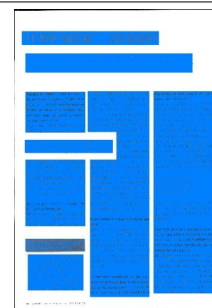
d'être complété par une Traversée du Lac, selon les standards techniques d'une autoroute en milieu urbain, car elle améliore d'une manière significative l'accessibilité de toute la région en général et augmente en particulier la fluidité du trafic routier. En termes d'infrastructure de transport, ce projet est réaliste et ne se distingue pas d'autres projets déjà réalisés en Suisse. Il est aussi visionnaire dans

«La base légale est compatible avec le modèle PPP»

le sens que la traversée ouvre la porte pour un aménagement urbain futur de la rive gauche, partie de la ville de Genève restant à développer.

Vous avez participé à une étude mandattée par des milieux économiques genevois et nationaux sur la faisabilité d'un PPP pour ce projet. Quelles en sont les principales conclusions?

SK: Je m'appuie sur les conclusions de notre étude de pré-faisabilité que je cite brièvement ci-après. Nos analyses ont clairement montré que ce projet est justifié, faisable du point de vue technique et rentre dans le cadre législatif de la Suisse. Il y a, de ce point de vue, trois «feux verts» pour le projet. Le projet est justifié, car les simulations de trafic montrent clairement que la Traversée du lac décharge la ville de de Genève du trafic routier, réduit le trafic sur le réseau routier existant, notamment sur l'autoroute A1, ainsi que sur les routes principales dans la ville de Genève. Il y



aura un gain de temps considérable pour les usagers en plus du gain en confort, sécurité et fiabilité par rapport à la situation existante et même future. Deuxièmement, toutes les solutions techniques d'une Traversée du Lac sont aussi faisables. Ce projet est techniquement comparable aux constructions d'infrastructure de transport (viaducs, tunnels) déjà réalisées dans de nombreux pays du monde. Il pourrait être réalisé sous forme d'un tunnel foré ou d'un pont haubané avec 2x2 ou 2x3 voies. Enfin, les coûts de construction issus des études de faisabilité sont en ligne avec nos propres calculs.

La Traversée du Lac pourrait-elle être réalisée par un PPP?

SK: La législation suisse étant compatible avec le montage d'un projet d'infrastructure en PPP, plusieurs modèles de financement sont possibles. Un test mené auprès de 16 institutions a mis en évidence un grand intérêt et des capitaux disponibles pour le financement de ce projet, mais aussi le fait que la Traversée du Lac sous forme de PPP serait un projet-pilote pour la Suisse. Toutes les options de rémunération (péage réel, disponibilité) semblent a priori envisageables.

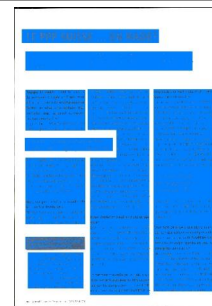
Serge Y. Bodart, selon vous, cette traversée aurait-elle plus de chances d'être réalisée, si elle pouvait se faire sur la base d'un PPP? Et à quelles conditions?

SYB: La Traversée du Lac pourrait être réalisée aussi bien par une approche conventionnelle que par un modèle PPP. C'est d'ailleurs une

des conditions selon le test d'aptitude repris dans une des directives de l'administration fédérale. La question est plutôt de savoir, si la Traversée du lac pourrait se faire plus rapidement avec un modèle PPP. Cette question est d'autant plus d'actualité depuis que la Confédération n'a pas retenu la Traversée du Lac dans sa liste de projets prioritaires repoussant ainsi le projet au-delà d'une échéance de 2050 plutôt que de 2030. Donc pour répondre à votre question, la Traversée du lac n'a pas particulièrement plus de chance de se faire par un PPP, mais pour la réaliser plus rapidement, le PPP représente une alternative à son financement par la Confédération. Comme l'a rappelé mon collègue Stephan Kritzinger la région a grandement besoin que cette infrastructure se fasse dans un délai raisonnable, afin de répondre à son développement et à la demande croissante du trafic.

Stéphane Kritzinger, selon une étude d'économiesuisse à laquelle vous avez participé, cet ouvrage serait prédestiné pour la mise en œuvre d'un PPP. L'office fédéral des routes (OFROU) ne partage pourtant pas cet avis...

SK: En effet, il est bien connu que l'OFROU ne considère pas le PPP pour la réalisation des projets d'infrastructure en Suisse. Cette position émane plutôt de raisons politiques que pratiques. Néanmoins, l'OFROU soutient clairement l'élargissement de l'autoroute A1 de 4 à 6 voies, ce qui à son avis, remplacerait la construction d'une traversée du lac. D'après les prévisions de trafic sur lesquelles l'OFROU s'appuie, cette mesure suffirait pour résoudre les problèmes de capacité pendant les heures



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: 44
Fläche: 85'566 mm²



A gauche:
Serge Y. Bodart,
à droite:
Stephan Kritzinger.

«Nos analyses ont montré que ce projet est justifié.»

► de pointe dans la région de Genève. En outre, si le PPP n'est pas à ce jour pratiqué comme financement alternatif en Suisse pour des infrastructures de transport, les conditions-cadre ne s'y opposent pas.

Serge Y. Bodart, devant la diversité des oppositions et face aux difficultés rencontrées, vous restez optimiste quant au développement des PPP en Suisse dans un proche avenir?

SYB: Je reste résolument optimiste quant au développement du PPP en Suisse. Avec le parfait exemple du Centre Administratif de Neumatt, une étape importante a été franchie dans le développement du PPP dans notre pays. En même temps je reste réaliste, nous savons qu'en Suisse les changements prennent du temps. Dans le cadre de l'Association PPP Suisse, malgré la promotion de ce modèle depuis plusieurs années, il

faut reconnaître que le résultat n'est pas encore au niveau escompté. Mais les mentalités et les idées reçues changent, le travail d'explication et de communication fait son chemin et le mot PPP n'est plus aujourd'hui un mot tabou ou mystérieux mais au contraire suscite de l'intérêt. C'est un travail de longue haleine. Si je prends la situation en Allemagne que je connais bien, il a fallu également de nombreuses années avant que le PPP soit institutionnalisé aussi bien au niveau des administrations des Länder

«Le contournement autoroutier mérite en fait d'être complété par une Traversée du Lac.»

qu'au niveau de l'administration fédérale. Donc, je reste optimiste, mais réaliste quant au calendrier.

Interview mené par Serge Oesch