

10.3568 – Interpellation

**PPP pour des infrastructures de transport ferroviaires. Quo vadis?**

Déposé par                    André Reymond  
Date de dépôt                18.06.2010  
Déposé au                    Conseil national  
Etat des délibérations    Liquidé

**Texte déposé**

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Quel serait le bilan coûts-avantages (mise à disposition rapide de capitaux sans augmentation importante de la fiscalité et/ou délais plus rapides de réalisation des infrastructures et/ou réduction des coûts de réalisation et/ou exploitation plus efficiente des infrastructures et/ou imputation des risques au secteur privé) de modèles PPP relatifs au financement et à la réalisation d'infrastructures autoroutières sans péage routier (private finance initiative) et/ou d'infrastructures ferroviaires, par rapport aux modes de financement, de réalisation et d'exploitation des infrastructures autoroutières et/ou ferroviaires en vigueur, qui relèvent de la responsabilité quasi exclusive de la Confédération?

2. Le Conseil fédéral a-t-il entrepris ou compte-t-il entreprendre des études à ce propos et, si oui, quand ces études seront-elles publiées?

3. Le Conseil fédéral est-il prêt à laisser une chance à un PPP dans le domaine des infrastructures ferroviaires (train à suspension magnétique Swiss Rapide Express), étant notamment entendu que la Constitution fédérale interdit globalement les péages routiers mais pas les péages ferroviaires? Et, si non, pour quelles raisons objectives compte tenu de l'exemple réussi du Maglev à Shanghai, entre l'aéroport et la partie orientale de la ville?

**Développement**

Les médias (romands) se sont récemment fait l'écho des avantages de modèles de Public Private Partnership (PPP) relatifs au financement et à la réalisation d'infrastructures de transport (ferroviaires). Il s'agit de savoir si le bilan coûts-avantages de tels modèles l'emporterait sur celui des modes de financement, de réalisation et d'exploitation des infrastructures autoroutières et/ou ferroviaires en vigueur, notamment dans le domaine ferroviaire. En effet, les PPP qui reposent sur un péage routier sont globalement interdits du fait de l'article 82 alinéa 3 de la Constitution fédérale.

**Réponse du Conseil fédéral du 01.09.2010**

1. Le Conseil fédéral cautionne la possibilité de constituer des partenariats publics-privés (PPP) et il collabore à cet effet très étroitement avec le secteur privé. Une orientation sur les processus de prestations et sur la durée de vie, une répartition optimale des risques, de même que l'allocation spécifique des ressources et la dynamique d'innovation du secteur privé permettraient aux PPP de contribuer à un engagement des deniers publics plus efficient et plus efficace. L'article 52a de l'ordonnance du 5 avril 2006 sur les finances de la Confédération (RS 611.01) invite par voie légale les unités administratives à examiner, lors de l'accomplissement de leurs tâches, s'il y a lieu de collaborer à plus long terme sur une base contractuelle avec des partenaires privés. L'Administration fédérale des finances (AFF) a promulgué une directive qui régit le traitement de projets PPP au sein de l'administration

fédérale. Cette directive explique qu'un projet ne peut se dérouler sous la forme d'un PPP que s'il permet d'obtenir une utilisation rationnelle des fonds (rapport coûts-efficacité).

C'est avant tout dans les domaines des bâtiments administratifs, de l'informatique, de la culture et de l'armée que le Conseil fédéral envisage des PPP. Dans le secteur de l'infrastructure des transports, les applications de PPP s'avèrent plus difficiles pour la Confédération.

Conformément au vœu du Parlement, le Conseil fédéral a, dans le cadre du projet Rail 2030 (vu l'art. 10 al. 6 loi du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire; RS 742.140.2), chargé l'Office fédéral des transports (OFT) d'étudier le PPP comme variante de financement des projets d'infrastructure planifiés.

Dans le secteur du financement des routes, le déploiement de solutions PPP est entravé par l'article 82 alinéa 3 de la Constitution (RS 101). Le Conseil fédéral estime donc qu'il n'y a pas lieu, pour l'heure, d'abandonner les mécanismes de financement en vigueur.

2. En principe, il existe déjà de nombreuses études sur le thème du PPP. Ainsi, la Confédération a fait examiner en 2001 l'opportunité d'une option PPP pour le contournement de Rapperswil/SG, pour l'équipement de technique ferroviaire du tunnel du Lötschberg et pour le métro M2 de Lausanne. Une étude qui analysera si la forme PPP est appropriée au financement de projets ferroviaires a été spécialement commandée pour examiner le bien-fondé d'un PPP afin de financer Rail 2030. En plus du calcul de rentabilité des projets d'infrastructure s'inscrivant dans le cadre d'un PPP, cette étude indiquera également les avantages et les inconvénients des conditions-cadres d'une telle option. Les résultats de l'étude, qui sont attendus pour le second semestre 2010, seront intégrés dans le projet Rail 2030. Par ailleurs, la Confédération (via le DDPS) est membre de l'Association PPP Suisse qui contribue au lancement et à la mise en oeuvre de PPP en Suisse, accompagne des projets pilotes et élabore des méthodes standardisées. De plus, la Confédération (représentée par l'OFT et l'AFF) a siégé directement au sein du comité de pilotage du projet Transrun (tunnel ferroviaire entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds) lorsqu'il s'est agi d'examiner une option PPP dans le cadre d'une étude préalable. Le canton de Neuchâtel a conclu de cette dernière qu'un PPP serait plus onéreux qu'un financement traditionnel. Tel est le constat des premières expériences faites à partir de l'examen d'un PPP tangible. Les dernières conclusions de l'étude sur Rail 2030 montrent également que les PPP de financement des grands projets ferroviaires sont entravés par une condition-cadre du chemin de fer, à savoir son caractère intégré et une forte structure en réseau du côté de l'offre.

Au sujet du financement de grands projets d'infrastructure routière, le rapport comprendra des explications sur le PPP relatif au postulat CTT-CE 09.3000, "Assainissement du tunnel routier du Saint-Gothard".

3. Le Conseil fédéral cautionne la possibilité de constituer des partenariats publics-privés dans le but de financer des projets d'infrastructure ferroviaire. Les conclusions de l'étude précitée diront dans quel cadre le PPP se prête à de tels financements.

Le Conseil fédéral ne s'estime pas en mesure, à l'heure actuelle, de porter un jugement définitif sur le projet Swiss Rapid Express, faute de bases de décision. Il envisagera un éventuel PPP à la lumière des critères décrits plus haut si des requêtes le priant de le faire sont formulées.

17.12.2010 CN La discussion est reportée.

12.12.2011 CN L'intervention est classée, l'auteur ayant quitté le conseil.