

De l'argent privé pour les transports publics? La Suisse étudie la question

Investissements En France, des TGV sont réalisés en financement mixte. En Suisse, on fait plutôt des stades et, peut-être, certaines lignes dans les agglomérations

Bernard Wuthrich

La Confédération n'a pas d'argent pour financer la troisième voie Lausanne-Genève? La situation financière du canton de Neuchâtel ne permet pas de débloquent les moyens nécessaires à la construction du Transrun entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds? Et si l'on songeait à un financement mixte, un partenariat public-privé (PPP) semblable à celui mis en place pour le stade de la Maladière à Neuchâtel et pour le renouvellement des infrastructures sportives de Bienne?

Le canton de Neuchâtel planche sur la question. Le conseiller national Didier Burkhalter (PRD/NE) a déjà demandé au Conseil fédéral de réfléchir à de telles solutions. Mais, si celles-ci sont applicables à des réalisations fixes comme un stade ou un musée, constituent-elles pour autant une voie praticable pour les transports? Cette question était au cœur du colloque annuel du lobby ferroviaire romand

Oustrail, vendredi à Yverdon. Les financements de type PPP fleurissent à l'étranger. Responsable de ces projets au Réseau ferré de France (RFF), propriétaire des rails d'outre-jura, Nicolas Cussac a deux gros projets en route. L'un concerne le nouveau réseau radio numérique GSM-R du réseau ferroviaire français (500 millions d'euros). Le second a pour cadre la nouvelle ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, 300 kilomètres entre Paris et Bordeaux et 5 milliards d'euros. Le partenaire privé qui décrochera le morceau bénéficiera d'une concession pour la construction, l'exploitation, l'entretien et le financement. Plusieurs groupes industriels, dont Bouygues, sont sur les rangs.

Cette société a décroché une autre concession pour la réalisation d'un réseau de tramway à Reims. La Suisse pourrait également l'attirer si des projets de ce type étaient lancés. Par sa filiale Losinger, qui a déjà réalisé, sous la

forme d'un PPP, un complexe de logements pour les étudiants de l'EPFL à Lausanne. Dans ce cas-ci, le partenariat n'a pas pris la forme d'une concession, mais d'un droit de superficie. Le groupe Veolia (ex-Compagnie générale des eaux) garde lui aussi un œil sur la Suisse. Déjà actif dans les réseaux de transports réalisés en partenariat (trams ou métros achevés ou en projet à Rouen, Barcelone, Jérusalem, Lyon, Bombay, Séoul et La Réunion), il est encore peu présent en Suisse, mais n'attend que de s'y développer.

Manque d'expérience

Quelles opportunités le PPP offre-t-il réellement sur le marché des transports en Suisse? «Nous manquons d'expérience», relève Karl Schwaar, sous-directeur de l'Administration fédérale des finances. Il voit des possibilités dans les agglomérations plutôt que sur le réseau interurbain. En d'autres termes, le Transrun s'y prêterait mieux que la troisième voie Lausanne-Genève ou

toute autre partie du projet ZEB (deuxième étape de Rail 2000). Quant à un projet pharaonique tel que les NLFA, il ne s'y prêterait pas du tout, selon lui. Un partenariat public-privé avait été étudié dans les années 90 à l'initiative de l'ancien conseiller national Remigio Ratti (PDC/II). Cette possibilité avait été inscrite dans l'article constitutionnel sur les NLFA. Elle ne s'est toutefois jamais concrétisée.

Karl Schwaar estime que quatre conditions doivent être remplies pour que ce partenariat fonctionne: le partage des risques financiers, la compatibilité avec le réseau existant (très intégré, financé par des fonds clairement structurés, cadencé et géré sous la forme de communauté tarifaire), une définition claire du projet et une comparaison des coûts avec une réalisation exclusivement publique. «La Confédération exclut de recourir au PPP pour pallier des difficultés budgétaires momentanées», insiste-t-il. Nicolas Cussac se veut rassurant à

propos des coûts. Les partenaires privés doivent eux aussi maîtriser les coûts et gérer les délais, peut-être même parfois mieux que les investisseurs publics, estime-t-il. Bernard Chauvet, responsable de Losinger à Genève, partage ce point de vue. «La capacité à absorber les risques a fortement évolué. Le marché a une plus grande maturité», assure-t-il.

«Poudre de perlimpinpin»

Mais tout le monde n'est pas de cet avis. «Le risque privé est rétribué plus cher que le risque public. Et que se passe-t-il si le partenaire privé tombe en faillite? C'est la collectivité publique qui vient à la rescousse», critique le conseiller aux Etats Pierre Bonhôte (PS/NE), pour qui PPP rime avec «poudre de perlimpinpin pour payer plus en prélude à une privatisation». «Nous avons néanmoins intérêt à élargir notre expérience et à participer à des projets», souhaite pour sa part Karl Schwaar.

Tout à y gagner

Commentaire

La question du partenariat public-privé dans le secteur des transports doit être examinée avec le plus grand soin. Surtout en Suisse, où le réseau ferroviaire est particulièrement dense et intégré. On a tous en mémoire le résultat désastreux et tragique de la privatisation du rail britannique dans les années 1990. Les catastrophes se sont succédées parce que les privés qui s'arrachaient des bouts de réseau songeaient davantage à faire du profit que de l'entretien.

On est loin de cette époque douloureuse. Les leçons ont été tirées. Les privés qui investissent dans les transports publics sont beaucoup plus sérieux que les bricoleurs britanniques de naguère. Il faut cependant leur fixer des règles claires. Sur le partage des risques financiers, sur la durée des amortissements, sur l'adaptation ultérieure d'une ligne privée à d'éventuels nouveaux besoins. Cela mérite un débat politique et, sans doute, juridique. La Suisse, championne en matière de transports publics, a tout à y gagner. Il vaut mieux élargir la palette des possibilités de financement que reporter à plus tard des réalisations, principalement urbaines, jugées urgentes. **B. W.**