

## **Les PPP se prêtent-ils à des projets d'infrastructure ferroviaire?**

*(Sommaire du rapport disponible seulement en allemand)*

Dans le contexte de la loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), le Parlement a chargé l'OFT d'examiner le modèle du Public Private Partnership (PPP, partenariat public-privé) comme option de financement de projets d'infrastructure ferroviaire. Les auteurs de l'étude de l'UT de Berlin, qui ont collaboré avec Ecoplan et l'institut IGES, font la distinction dans leur travail entre les options PPP destinées à des projets d'infrastructure généraux et celles destinées à des projets d'infrastructure ferroviaire.

Les auteurs concluent que tous les projets ne se prêtent pas à des PPP. Il est donc primordial de bien choisir les projets puis de les agencer avec soin: il faut une exploitation transmise à long terme, des prestations bien définies, des interfaces claires ainsi qu'une législation peu touffue afin que l'exploitant ait la plus grande marge de manœuvre possible. Il convient aussi de garantir que les pouvoirs publics disposent des ressources et du savoir-faire requis pour satisfaire aux exigences en matière de choix, d'agencement et de suivi des projets.

Le but des PPP, à savoir d'optimiser les coûts d'une prestation pour les pouvoirs publics, ne saurait être atteint que si les projets retenus sont appropriés. Les auteurs recommandent en principe de rejeter l'option de PPP qui ont pour but le financement préalable de projets, faute de quoi les mécanismes de frein à l'endettement serait contournée et il en résulterait des incitations faussées, par exemple l'engagement dans un PPP même si les coûts sont finalement plus élevés pour les pouvoirs publics.

Dans le secteur ferroviaire suisse, les auteurs recommandent de ne pas recourir actuellement à des PPP pour atteindre le but d'efficacité des coûts : en effet, les projets d'infrastructure ferroviaire ne remplissent généralement pas les conditions requises. La forte proportion d'ouvrages d'art du génie civil dans le domaine ferroviaire, notamment les ponts et les tunnels, est défavorable à cet égard vu l'impossibilité, pour l'heure, d'évaluer la qualité de l'appareil de production dans l'optique d'un projet de PPP de longue haleine. Les risques géologiques sont tout aussi problématiques. Sans oublier que la forte densité de la réglementation offrirait aux partenaires potentiels une marge de manœuvre minimale en matière de technique de conduite, de contrôle-commande et de signalisation ou de définition des interfaces dans le reste du réseau ferroviaire. Quant à l'objectif d'efficacité des coûts, même les hypothèses les plus optimistes le jugent invraisemblable.