

12.3121 – Interpellation

## **Partenariat public-privé pour les projets d'infrastructure de la Confédération**

Déposé par Elisabeth Schneider-Schneiter  
Date de dépôt 12.03.2012  
Déposé au Conseil national  
Etat des délibérations Liquidé

### **Texte déposé**

Un débat sur les partenariats public-privé a été ranimé par le projet d'assainissement du tunnel du Saint-Gothard. Le but de ces partenariats est de fixer la répartition des tâches et la collaboration entre des entreprises privées et les pouvoirs publics afin que les partenaires privés assument la responsabilité d'une exécution efficace des prestations demandées, tandis que les pouvoirs publics ont la charge de veiller au respect du bien commun dans la réalisation des objectifs. Si l'attribution des marchés publics est correctement réalisée, les pouvoirs publics sont en mesure d'attendre d'un partenariat avec l'économie privée un allègement toujours bienvenu des finances publiques, car les entreprises privées assument le financement en tout ou partie et doivent donc faire en sorte que le projet soit rentable. S'ajoute à ces avantages un gain de temps, car les projets sont réalisés dans l'ensemble de manière plus rapide, avec un calendrier et un budget mieux respectés; en outre, une gestion d'entreprise essentiellement privée dans l'exploitation et la maintenance des installations assure une plus grande efficacité.

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Partage-t-il l'opinion selon laquelle les partenariats public-privé constituent une option attrayante autant pour les entreprises privées que pour les pouvoirs publics?

2. Quels en sont, selon lui, les avantages et les inconvénients?

3. Pour quels projets d'infrastructure fédéraux le Conseil fédéral pourrait-il envisager un financement par un partenariat public-privé?

4. Dans quelle mesure faudrait-il procéder à des adaptations législatives ou constitutionnelles pour le financement de certains projets d'infrastructure (par ex. le tunnel du Saint-Gothard, celui du Wisenberg ou même le projet de RER dans la région de Bâle).

### **Réponse du Conseil fédéral du 09.05.2012**

Le Conseil fédéral s'est déjà exprimé à plusieurs reprises sur le partenariat public-privé (PPP) (notamment dans ses réponses aux interpellations Kofmel 97.3604; Pfisterer 05.3603 ou encore Reymond 10.3568). Il a également approfondi, dans son rapport du 17 décembre 2010 sur la réfection du tunnel routier du St-Gothard, la question du (co)financement d'un second tube par des tiers (par ex. via PPP). Le Conseil fédéral en a conclu qu'un PPP ne serait pas approprié dans le cas du tunnel du St-Gothard. Par ailleurs, l'étude relative au (co)financement de projets dans le secteur ferroviaire réalisée en décembre 2010 ("Eignung des PPP-Ansatzes zur Realisierung von Projekten im Bahnsektor sowie zur Vorfinanzierung von ZEB- und Bahn 2030-Projekten", en allemand uniquement) tire deux conclusions principales:

- Le PPP ne se prête pas au préfinancement de projets d'infrastructure (ferroviaire) en général et de projets relatifs au développement de l'infrastructure routière et à Rail 2030 en particulier.

- Il n'est pas recommandé, du moins pour l'instant, de recourir à des PPP pour atteindre le but d'efficacité des coûts dans le secteur ferroviaire suisse.

Dans le message du 18 janvier 2012 relatif à l'initiative populaire "Pour les transports publics" et sur le contre-projet direct (Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF), le Conseil fédéral propose de maintenir la possibilité d'un financement complémentaire par des tiers, déjà prévue dans les dispositions transitoires de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (RS 101) pour ne pas empêcher le (co)financement de projets par les communes, les privés ou les organisations internationales.

### **Réponse aux différentes questions**

1. En Suisse, les administrations publiques peuvent, en règle générale, accéder à des financements de manière plus avantageuse que les bailleurs de fond privés. Toutefois, le financement des tâches étatiques, en particulier des infrastructures, par un PPP peut être une option attrayante et lucrative pour les bailleurs de fond privés, qui accèdent ainsi à une nouvelle classe d'investissement. Grâce à la stabilité financière des administrations publiques de notre pays, ces investissements sont considérés comme particulièrement sûrs. A noter que l'Etat assume toujours le risque résiduel, puisqu'il doit garantir, pour motif de respect des intérêts prépondérants, l'exploitation de l'infrastructure concernée même en cas de défaillance du PPP.

2. Les motivations, les approches et les modalités accompagnant les PPP peuvent être des plus diverses; les avantages et les désavantages doivent donc être considérés au cas par cas. Les défenseurs du PPP mettent souvent en avant son potentiel d'efficacité et d'efficacités (nouveau principe d'acquisition, approche cycle de vie, renforcement de la dimension économique, innovation). A l'inverse, les coûts élevés de transaction (élaboration de contrats très complexes, modifications contractuelles), le fait que le financement privé soit plus coûteux que le financement étatique et les attentes de la société de PPP en matière de rendement sont considérés comme des désavantages. Par ailleurs, un PPP est particulièrement déconseillé lorsque des recouvrements de la responsabilité privée et de la responsabilité publique ne peuvent être exclus (par ex. dans le cas du financement de certains tronçons du réseau ferroviaire et du réseau des routes nationales). L'Etat assume par ailleurs toujours le risque résiduel (voir les explications données au point 1).

3. Le Conseil fédéral estime qu'il convient pour l'heure de renoncer aux PPP dans le domaine des infrastructures de transport, pour les raisons susmentionnées. Les projets de PPP seraient toutefois envisageables dans le secteur des constructions administratives.

4. La Constitution fédérale n'exclut pas la possibilité de (co)financement par des tiers pour les projets d'infrastructure ferroviaire ou routière. Pour ce qui est des infrastructures routières, il convient de tenir compte de l'article 82 alinéa 3 de la Constitution (principe de gratuité). Les adaptations potentiellement nécessaires au niveau législatif dépendent avant tout du modèle choisi, du domaine d'application et, par là même, des lois spéciales y afférentes.

15.06.2012 CN Liquidée.