



## Gothard : une étude atteste les avantages d'un financement privé

Un partenariat public-privé comme modèle pour d'autres grands projets d'infrastructure. Un deuxième tube au tunnel routier du Gothard peut être financé et exploité intégralement par le secteur privé. C'est ce que montre une étude de faisabilité à l'appui d'un partenariat public-privé (PPP) au Gothard. Outre economie suisse, des experts issus d'UBS et KPMG, des entreprises de construction Implenia et Marti ainsi que des organisations Infra, TCS et routesuisse ont participé aux travaux.

L'étude montre comment une société privée pourrait, dans les conditions-cadre actuelles, ajouter un deuxième tube au tunnel routier du Gothard et rénover ensuite le premier. Une fois les travaux terminés, les deux tubes seraient exploités sur une voie et entretenus pendant 50 ans avant de revenir entre les mains de l'État, sans frais. Pour ce faire, l'entreprise devrait apporter 370 millions de francs de fonds propres et lever 1480 millions de francs de capitaux étrangers. Les investisseurs privés possibles sont des caisses de pension, mais aussi des entreprises et des fonds de placement. Pour financer les travaux, la société qui mène le projet devrait prélever un péage. Les automobilistes paieraient environ 21 francs en moyenne pour une traversée du tunnel. Des rabais pourraient être proposés aux usagers fréquents. Pour le trafic lourd, les pouvoirs publics verseraient à l'exploitant du tunnel un péage fictif, dont le montant s'établirait entre 81 et 123 francs par traversée. Les poids lourds ne peuvent en effet pas acquitter un péage direct en raison de l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE, qui fixe le coût maximum du transit à travers la Suisse.

Au final, ce modèle présente même un avantage financier de quelque 150 millions de francs pour la Confédération, puisqu'elle ne doit rien déboursier pour la réfection du tunnel. Dominique Reber, membre de la direction d'economie suisse,

met en avant un autre avantage : « L'État est doté d'une infrastructure de grande valeur, qui améliore la sécurité et réduit les embouteillages par rapport à aujourd'hui ».

L'étude de B,S,S. Volkswirtschaftliche Beratung AG examine aussi deux autres modèles : l'un prévoit un péage fictif pour les poids lourds et pour les voitures de tourisme, tandis que l'autre prévoit un investissement des pouvoirs publics dans la société menant le projet à hauteur des coûts de réfection prévus pour le premier tube, y compris les mesures d'accompagnement (1,3 milliard de francs environ). Ces deux modèles sont réalisables, mais ils ne soulagent pas le budget fédéral et ne font que reporter des charges.

Aux yeux de Pascal Gentinetta, directeur d'economiesuisse, il ne fait pas de doute qu'« un investissement privé dans cette infrastructure de transport comporterait trois avantages : elle permettrait une utilisation efficiente des ressources, allègerait les charges de l'État, ce qui est favorable pour des projets dans d'autres régions, et donnerait des signaux économiquement fondés en matière de prix ». C'est pourquoi, il est essentiel, selon economiesuisse, que l'option d'un PPP soit examinée pour d'autres grands projets d'infrastructure de transport comparables. « Nous pouvons tout à fait imaginer soutenir activement d'autres projets de PPP intéressants dans d'autres régions du pays. », a encore déclaré Pascal Gentinetta.

Informations complémentaires :

[Dossier politique : financement d'un deuxième tube au tunnel du Gothard](#)