3. Eco-conso

ÉTUDES
Le Mondial shoote la Bourse
Le marché des actions d'un pays victorieux part à la hausse **p. 27**

ENTREPRISE
Toutes des femmes, sauf le patron
René Mägli a fait de MSC une exception **p. 28**

MULTIMÉDIA
iPhone 4 face à Desire Android
Le nouveau d'Apple fait fort, mais le système de Google le talonne **p. 29**

AUTO
Le Duster de Dacia: low cost oui, mais sérieux
p. 31

Keystone/Laurent Gilliéron

MOBILITÉ. Routes encombrées et trains bondés, les Suisses romands en ont marre d'attendre que Berne investisse dans les infrastructures et lance des travaux ferroviaires pourtant unanimement reconnus comme indispensables. Pourquoi ne pas avoir recours aux partenariats privé-public, à l'image de ce que font nombre de nos voisins, pour enfin changer les choses?

Et si des privés nous sortaient des bouchons?

Sonia Arnal
sonia.arnal@edipresse.ch

Au forum des 100 du 20 mai, Peter Brabeck-Letmathe, président du conseil d'administration du groupe Nestlé, a mis les rieurs de son côté. Se remémorant son enthousiasme d'il y a plus de 40 ans devant l'autoroute qui reliait de manière si fluide et rapide Lausanne à Genève, il a relevé non sans ironie que depuis, les automobilistes et les besoins ont explosé – mais l'autoroute, elle, est toujours la même. Les infrastructures, qu'il s'agisse de la route ou du rail, ne sont plus suffisantes sur ce tronçon, comme sur d'autres d'ailleurs. Les utilisateurs le vivent tous les jours, les experts ont identifié les besoins et les goulets d'étranglement, les politiciens, certains du moins, le savent et font ce qu'ils peuvent pour faire avancer le dossier, à l'image de François Longchamp ou de Pascal Broulis. On en parle depuis des années, mais le premier bulldozer n'est pas encore sorti du hangar.

Un modèle banal chez nos voisins

Avoir recours aux PPP, les Partenariats privé-public, serait-ce une option pour court-circuiter les lenteurs confédérales et enfin passer aux choses concrètes? De nombreux pays voisins ont recours à ce modèle depuis des décennies, par exemple pour leurs autoroutes, mais aussi les hôpitaux, les prisons ou d'autres infrastructures. Le principe en est simple: une collectivité publique et un partenaire privé s'assoient autour d'une table. Ils se mettent d'accord sur un cahier des charges.

Le privé construit l'infrastructure et l'exploite – ses revenus peuvent provenir de diverses sources, par exemple de l'usager lui-même (c'est le classique cas du péage payé pour emprunter un tronçon d'autoroute), ou, autre exemple, de la collectivité qui lui paie une sorte de location annuelle.

Pourquoi ce modèle très banal ailleurs n'existe-t-il pas chez nous? C'est la question que pose le SVIT-Romandie (antenne romande de l'Association suisse de l'économie immobilière) par le bais d'une conférence publique organisée le 15 juin à Genève*.

Président de l'association, Jean-Jacques Morard explique son intérêt pour le débat: «Si on veut avoir une vision globale des questions immobilières, on doit se pencher sur la problématique des infrastructures de transport: il y a pénurie de logements dans les grands centres urbains, les gens s'installent donc dans des régions plus lointaines, ce qui crée des besoins nouveaux en termes de mobilité, que la collectivité doit satisfaire.»

La Constitution l'interdit

La question des PPP pour les infrastructures mérite aux yeux de Xavier Comtesse, directeur romand d'Avenir Suisse, d'être posée urgemment: «On pourrait gagner du temps et en finir avec ces cas à répétition de projets que l'on qualifie de prioritaires mais que l'on renvoie aux calendes grecques. Ça me semble d'autant plus adéquat que les investissements nécessaires dans l'arc lémanique pour répondre aux besoins sont si importants qu'ils ne pourront pas être assumés par les seules collectivités publiques.» Encore ulcéré par les 45 minutes qu'il vient de perdre à la sortie de l'autoroute

Suite ▶

Train du futur
GRANDE VITESSE Un projet privé prévoit de rallier Berne à Zurich en 20 minutes **p. 24**

Economie ◇ suite

Une bonne idée?

Confier les grands travaux routiers à des entreprises privées: est-ce une bonne solution?

www.lematin.ch/prives

◀ Suite

Genève-Lausanne en restant coincé aux portes du giratoire de la Maladière, il souligne que le combat doit tout d'abord trouver des relais politiques.
Car laisser des privés construire des routes en Suisse et faire payer les automobilistes, c'est contraire à la Constitution fédérale. Son article 82 stipule en effet que «l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe». Pour développer les PPP, il faudrait donc abroger cette interdiction qui date d'un temps où l'économie suisse était prétéritée par les innombrables taxes que chaque collectivité se permettait de percevoir sur la moindre charrette de foin qui passait son pont. Ou étendre les cas particuliers – le même article précise en effet que «l'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions». Le seul exemple à ce jour est le tunnel du Grand-Saint-Bernard, à cheval sur deux pays – il a bien fallu uniformiser les pratiques de chaque côté, et il en coûte 29 fr. 80 l'aller simple (pour un véhicule de catégorie A2, soit une simple voiture). Si d'aventure la loi était adaptée, tous les projets, de la 3e voie Lausanne-Genève au contournement de Morges en passant par la traversée de la rade, ne seraient pas forcément candidats aux PPP. Comme l'explique l'Association PPP Suisse elle-même, «les paramètres sont si nombreux que chaque projet doit être examiné individuellement. Il n'est pas forcément avantageux d'y avoir recours systématiquement. En Suisse nous n'avons pas de savoir-faire dans la mobilité et les infrastructures, donc il est difficile de se prononcer sur l'intérêt de l'idée. Mais elle pose des questions intéressantes».

La traversée de la rade, un exemple parfait

Parmi les objections avancées par Roger Nordmann, conseiller national socialiste, la difficulté à intégrer des tronçons privés courts à un réseau public: «C'est difficile de le rentabiliser s'il n'y a pas une situation de monopole. Dès que les gens ont le choix, ils contournent le péage. Ils vont simplement passer à travers une agglomération plutôt que la contourner si ce contournement leur coûte.»

> ◆ *«Nous savons respecter un budget et des délais. Les collectivités publiques peuvent rarement s'en vanter»*
> **Xavier Rigo, directeur d'Eiffage Concessions**

Mais il est des projets qui peuvent exister par eux-mêmes. L'un des exemples les plus fréquemment cités comme parfaitement adapté au modèle du PPP est la traversée de la rade, à Genève. Un des vice-présidents du Parti libéral genevois, Alexandre de Senarclens, y est favorable et se bat pour sa réalisation. «Un PPP me semble adéquat dans ce projet notamment parce que construire ce pont est extrêmement coûteux: cela plomberait les comptes pour de longues années et grèverait lourdement le fonds d'investissement, au détriment d'autres projets.» Pour l'avocat, ce modèle permettrait en outre d'appliquer le principe de l'utilisateur-payeur: les usagers qui veulent gagner du temps paieraient chacun leur passage, les autres auraient toujours l'option de faire le tour. «Mais il ne faudrait pas non plus que le prix soit trop élevé, nuance le politicien. Sinon il en devient dissuasif. On pourrait donc imaginer que l'Etat le subventionne partiellement en payant par exemple un forfait annuel à la compagnie qui exploiterait le pont.» Parfait, mais pourquoi, puisque cette option existe, il ne se passe toujours rien dans ce dossier non plus? «C'est simplement une question idéologique – la gauche ne souhaite pas une infrastructure de plus destinée aux automobilistes.»

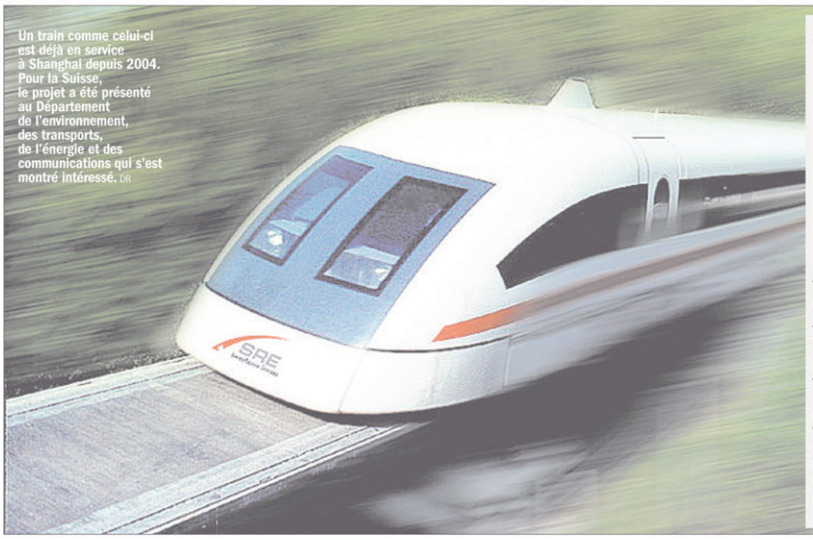
Si Patrick Eperon, spécialiste des questions de mobilité au Centre patronal et intervenant au débat du 15 juin, est lui tout à fait favorable à la construction de nouvelles infrastructures, il n'est pas pour autant convaincu qu'avoir recours aux PPP pour le réseau routier soit très cohérent: «La Suisse romande a payé pour des petites routes au fin fond des Alpes au travers des taxes sur le carburant. Je ne trouverais pas normal que les Romands doivent payer de leur poche quand il s'agit d'améliorer le réseau de leur région, qui est économiquement très importante. Toute la Suisse paie pour tout le réseau, c'est le principe. Maintenant c'est notre tour de recevoir des fonds: nous devons nous battre à Berne pour les obtenir.»

L'argent, le nerf de la guerre

L'argent, c'est bien sûr l'un des points de cristallisation du débat entre opposants et partisans des PPP. Roger Nordmann: «L'Etat peut emprunter à des taux plus bas que des privés. Ce modèle revient donc à «Payer Plus tard Plus cher». D'accord, le risque lié par exemple aux dépassements de délai ou aux problèmes de chantier est assumé par l'entreprise, mais ne soyons pas naïfs: le prix du risque est compris dans la facture.»
Xavier Rigo, directeur d'Eiffage Concessions, qui a notamment construit l'autoroute Annecy-Genève et la gère, ne travaille que dans le contexte de partenariats avec des collectivités publiques. Il participera également au débat du 15 juin. «Le financement n'est pas l'élément le plus intéressant dans ce type de contrat. C'est plutôt notre savoir-faire: nous savons élaborer et respecter un cahier des charges, tenir un budget et des délais. Les collectivités peuvent rarement s'en vanter. Et contrairement à un politicien qui veut être réélu, nous n'avons pas intérêt à mentir sur les coûts réels». ◇

◆* Le débat organisé par le SVIT Romandie sur ce thème aura lieu le 15 juin à 18 h à Genève, à l'Hôtel Le Richemond. Entrée gratuite, inscription recommandée (info@svit-romandie.ch).

Le Swiss Rapide Express pourrait relier Berne à Zurich en 20 minutes



Un train comme celui-ci est déjà en service à Shanghai depuis 2004. Pour la Suisse, le projet a été présenté au Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications qui s'est montré intéressé. DR

◆ Swiss Rapide Express

Technologie: train à suspension magnétique (il «flotte» au-dessus des rails et ne les touche jamais).
Financement: par des privés, sous forme de Partenariat privé-public.
Destination: de Berne à Zurich.
Temps du trajet: 20 minutes, avec un départ toutes les 5 minutes.
Longueur du trajet: 135 kilomètres.
Vitesse maximale: 500 km/h.
Coût: 9,7 milliards de francs.
Mise en service: prévue en 2018.
Extension: d'autres destinations sont possibles comme, par exemple, une liaison Lausanne-Genève. ◇

◆ «La Suisse doit absolument faire dès maintenant un saut qualitatif et technologique dans le domaine du rail – la capacité est insuffisante sur certains tronçons du réseau et la vitesse de certains transferts n'est plus en phase avec la modernité.» Cet avis, c'est celui de Niklaus H. König, le CEO de Swiss Rapide Express. Si de nombreux spécialistes des transports publics déplorent comme lui que la Suisse n'offre pas un train à grande vitesse qui permette de relier entre elles les villes les plus importantes, et que tous les usagers se plaignent du degré de saturation des tronçons les plus fréquentés (Berne-Zurich ou Lausanne-Genève par exemple), cet ingénieur ETHZ a la particularité, lui, de passer à l'action. Comment? Par le biais d'un PPP justement.
Il s'est ainsi lancé dans un projet pour le moins ambitieux: construire en Suisse, par le biais d'un financement privé, un train à grande vitesse basée sur une technologie propre, le Maglev (Magnetic Levitation Train). Le premier tronçon, construit sur des piliers hauts de 5 mètres, relierait Berne à Zurich et Zurich Aéroport: 135 km d'un tracé qui longe plus ou moins l'autoroute existante, avec des pointes à plus de 500 km/heure. Il mettrait les deux métropoles alémaniques à 20 minutes l'une de l'autre. Le second, moins avancé pour l'heure, pourrait concerner la liaison Lausanne-Genève.
De la pure utopie? Pas vraiment: un tel train fonctionne déjà depuis 2004 à Shanghai. Il relie le centre à l'aéroport. «Nous avons fini l'étude faisabilité pour le premier tronçon et nous nous lançons dans le détail du business plan», explique le CEO. Car si la technologie est éprouvée et ne présente pas d'inconnue majeure, le financement est épineux: la seule étude de faisabilité a coûté 30 millions, le trajet Berne-Zurich étant, pour l'heure, budgété à 9,7 milliards de francs. «Même si le projet suscite l'intérêt des investisseurs, ils sont très prudents: ils estiment que le risque est élevé, ne serait-ce que parce que la Confédération peut opposer son veto.»

Le trajet prévu pour le Swiss Rapide Express qui devrait relier Berne à Zurich en 20 minutes.

Le projet a été présenté au Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC) – au niveau des chefs de service pas encore à Moritz Leuenberger –, qui s'est montré intéressé, mais la route est encore longue jusqu'à son acceptation définitive.
On s'en doute, le Swiss Rapide Express suscite aussi l'intérêt des CFF. Même si le financement se veut entièrement privé, les promoteurs ne cachent pas qu'une participation financière serait la bienvenue (après tout les CFF sont une société privée), tout comme l'implication d'Ulrich Gygi (président du conseil d'administration des CFF) au conseil d'administration du SRE. «Mais c'est de l'ordre du vœu pieu pour l'instant», souligne Niklaus H. König. Ce train à suspension magnétique n'aura évidemment aucune infrastructure en commun avec les trains traditionnels puisqu'ils ne fonctionnent pas avec la même technologie.
Le partenariat semble néanmoins indispensable, ne serait-ce que pour des questions aussi basiques que la possibilité d'utiliser l'abonnement général ou le demi-tarif.
Le SRE présente de ce point de vue un laboratoire intéressant pour de futurs partenariats privé public dans le domaine des transports – d'innombrables acteurs du monde de la recherche ou de l'économie tels que l'ETHZ ou KPMG sont d'ailleurs partenaires, ainsi que l'association PPP Suisse *(lire texte principal)*.
Mais en goûter les fruits exigera un minimum de patience: si ce train est construit selon le timing prévu par le CEO, le premier passager ne montera à bord qu'en 2018 au plus tôt. ◇

PUB

TAPILAND SOLDES
du 8 juin au 10 juillet (fermé le lundi)
50 % sur tous les TAPIS RONDS,TAPIS CARRES,TAPIS DE SOIE et près de 1000 tapis originaires d'Iran, d'Inde, de Russie, de Turquie, du Népal, du Pakistan, de Chine, du Maroc .... !

Exemples de tapis modernes

Shaggy	170/240 cm	~~515.-~~	257.-
	120/180 cm	~~270.-~~	135.-
Jute noué main	170/240 cm	~~430.-~~	215.-
	120/180 cm	~~260.-~~	130.-
Tibétain Népal	256/354 cm	~~1'680.-~~	840.-
	255/306 cm	~~1'440.-~~	720.-
Gabbeh tissé Inde	170/240 cm	~~505.-~~	252.-
	90/160 cm	~~175.-~~	87.-
	70/140 cm	~~120.-~~	60.-
	60/ 90 cm	~~59.-~~	29.-
	70/250 cm	~~210.-~~	105.-

Tapis classiques noués main

Bachtiar Iran	327/410 cm	~~3'900.-~~	1'450.-
Tibétain Népal	301/347 cm	~~1'950.-~~	975.-
Roumain	280/380 cm	~~1'600.-~~	800.-
Bocchara Iran	255/360 cm	~~5'610.-~~	2'305.-
Sarouc Wyss Iran	240/365 cm	~~4'620.-~~	2'310.-
Afchar Iran	200/315 cm	~~1'980.-~~	990.-
Meched Iran	195/290 cm	~~2'400.-~~	1'200.-
Kashmar Iran	197/307 cm	~~1'980.-~~	990.-
Hereke Turquie	170/255 cm	~~1'380.-~~	690.-
Mahal Pakistan	176/239 cm	~~2'940.-~~	1'470.-
Beloudj Afghan	113/189 cm	~~560.-~~	280.-

Rte de Genève 38, 1033 Cheseaux www.konig-tapis.ch

LE MATIN

Editeur: **EDIPRESSE PUBLICATIONS SA,**
avenue de la Gare 33, 1001 Lausanne
Directeur général: **Serge Reymond**
Directeur commercial (ventes et marketing): **Jean-Paul Schwindt**
Direction éditoriale: **Eric Hoesli**

LE MATIN
Rédactrice en chef: **Sandra Jean**
Rédacteurs en chef adjoints: **Michel Jeanneret, Olivier Schöpfer** (sports), **Blaise Willa** (matin.ch)
Direction artistique: **Philippe Ehrbar**
Cheffe de production: **Christine Emery**
Chefs d'édition: **Bernard Monnet, Patricia Alcaraz** (lundi)
Chefs de rubrique: **Didier Dana** (people), **Alexandre Lanz** (guide), **Gilles Richard** (photo).
Responsable des magazines: **Julien Rouyer**

LE MATIN DIMANCHE
Rédactrice en chef: **Ariane Dayer**
Rédacteurs en chef adjoints: **Christian Desponf** (sports), **Blaise Willa** (matin.ch)
Cheffe d'édition: **Nicole Payot**
Responsables de cahiers: **Christine Salvadé** (Actu, Points forts), **Sonia Arnal** (Economie), **Jocelyn Rochat** (Vivre, Culture)
Médiateur Le Matin: **Daniel Cornu,** www.mediateur.edipresse.ch
Conception graphique: **Dominique Roynette**

Direction, administration
Avenue de la Gare 33, 1001 Lausanne.
✆ 021 349 49 49 - Fax 021 349 49 29
Internet: **www.lematin.ch**
E-mail: **lematin@edipresse.ch**

Abonnements
Avenue de la Gare 33, CP 1095, 1001 Lausanne.
Par fax 021 349 31 69 ou 022 322 31 69 ou par e-mail **lematin.abonnement@edipresse.ch**
Abonnez-vous dès maintenant au **0842 833 833.**
Depuis l'étranger, veuillez composer le + 41 21 349 31 90

Marketing
Avenue de la Gare 33, 1001 Lausanne. ✆ 021 349 30 00 - Fax 021 349 30 09.
Responsable marketing: **Florence Ruffetta**

Régie publicitaire:
EDIPUB SA
Suisse romande - 33, avenue de la Gare, 1001 Lausanne
✆ +41 21 349 50 50 - edipub.lausanne@edipresse.ch
Suisse alémanique - Mühlebachstrasse 43, 8032 Zürich
✆ +41 44 251 35 75 - edipub.zuerich@edipresse.ch
Audience: (REMP Mach 2010).
Semaine: 235 000 lecteurs **Dimanche:** 512 000 lecteurs

Une publication d'Edipresse Suisse
Directeur général: **Serge Reymond**
Indication des participations importantes selon article 322 CPS:
ER Publishing SA, Terre et Nature SA, Ecran P & P SA, Jobup SA, Le Régional SA, Comfriends SA, Homegate SA

© **Tous les droits sont réservés.**

Vous avez une bonne information? Appelez au: 021 349 49 49