



Etude Partenariat public-privé Traversée du Lac à Genève

Résumé

En un clin d'œil

Les conclusions de l'étude sont très encourageantes :

- Rien ne s'oppose à une réalisation par ppp.
 - Les acteurs financiers consultés sont très intéressés par ce type d'investissement et envisageraient même de fournir l'entier du montant nécessaire.
 - Les ingénieurs confirment la faisabilité technique d'une Traversée et l'ordre de grandeur des budgets articulés par l'Etat.
 - Les prévisions de trafic existantes justifient pleinement la construction de cette infrastructure.
 - Un financement ppp permettrait de réaliser l'ouvrage avant 2030.
-

Avec près de 270 jours de bouchon par an, la région de Genève est l'un des principaux points noirs routiers suisse. Cette situation s'explique notamment par la forte croissance économique et démographique de la région. Le canton a gagné 90'000 habitants depuis 1990 et c'est un pôle économique qui attire chaque jour 280'000 personnes de l'extérieur du canton, venant de France ou de Suisse. Tous les moyens de transport sont régulièrement saturés et les prévisions montrent que la situation s'aggraverait ces prochaines années.

Le réseau routier actuel explique en partie les blocages régulièrement constatés. Pour passer d'une rive à l'autre du lac, il faut soit traverser la ville, soit effectuer un très long trajet par le contournement autoroutier, avec deux franchissements de frontière. L'idée de faire sauter ce verrou par une nouvelle Traversée du Lac a germé depuis longtemps. Le

gouvernement genevois en a fait une pièce maîtresse du développement des transports à l'horizon 2030¹. L'Etat de Genève dispose d'une étude technique préliminaire publiée en 2011, qui précise le tracé et les solutions techniques à adopter. La traversée jouit d'un soutien politique et économique local et régional, exprimé en particulier par le Comité « Rail-Route Vaud Genève », qui réunit des organisations économiques et les gouvernements des deux cantons.

Malgré cela, la concrétisation de ce projet tarde. Vu ses dimensions, il nécessite l'engagement de la Confédération, mais elle préfère donner la priorité à l'élargissement de l'actuelle autoroute de contournement. Pourtant, cette solution n'apporte qu'une réponse partielle aux problèmes de trafic régionaux. En l'état, la Traversée du Lac est reportée aux calendes grecques.

Compte tenu de l'importance de ce projet et de la situation actuelle sur le financement de grands projets d'infrastructure, Economiesuisse sur mandat de la Fédération des Entreprises Romandes Genève, de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève et de la Fédération genevoise des Métiers du Bâtiment, a lancé une initiative pour explorer une solution d'un partenariat public-privé (ppp) pour la Traversée du Lac. D'autres partenaires ont permis de concrétiser le projet et apporté leur expertise: la Fondation Genève Place Financière, Retraites Populaires, Losinger Marazzi et UBS. Cette étude de pré-faisabilité a été confiée à ProgTrans (Bâle) en collaboration avec, IPD (Genève), SETEC International (Paris/Lyon) et Ernst & Young (Düsseldorf).

L'objectif de l'étude est d'évaluer la faisabilité d'une réalisation du projet par une approche ppp et donc de disposer d'une solution alternative notamment pour accélérer sa réalisation au cas où le financement fédéral ne serait pas disponible. L'étude analyse la Traversée du Lac du point de vue des conditions cadre, de la conception technique, des coûts du contournement, de la demande de transport et finalement des possibles modèles de financement dans le cadre d'un ppp.

Cette Traversée du Lac réunit les **avantages** suivants :

- Une amélioration significative de l'accessibilité de toute la région en général et de la rive gauche en particulier avec une augmentation de la fluidité du trafic routier
- Une réduction du trafic sur le réseau routier existant, notamment l'autoroute A1, ainsi que les routes principales dans la ville de Genève.
- Un gain de temps considérable pour les usagers en plus du gain en confort, sécurité et fiabilité par rapport à la situation existante et même future.
- Un projet sur sol suisse ne nécessitant pas l'implication des autorités françaises.

Les résultats principaux de l'étude de pré-faisabilité sont les suivants :

Les conditions cadre pour un ppp

- La Traversée du Lac remplit les conditions d'une réalisation par ppp selon les standards internationaux et les critères d'aptitude reconnus par l'administration

¹

Direction générale de la mobilité, Plan « Mobilités 2030 », mai 2013, <http://bit.ly/1cJjUYO>

fédérale

- Une réalisation en ppp aurait d'importants avantages pour l'Etat : motivation du partenaire privé à fournir l'infrastructure dans un délai et budget donné, répartition équilibrée des risques entre partenaires, optimisation des coûts, effets positifs sur les liquidités du partenaire public
- La législation suisse est compatible avec un ppp. La mise en place d'un péage nécessiterait d'obtenir une autorisation exceptionnelle de la part du Parlement.
- **La conception technique et les coûts**
- La Traversée du Lac et ses voies d'accès est un projet complexe, mais réalisable.
- En plus des variantes envisagées par l'étude de l'Etat, une solution en tunnel foré sous le lac serait possible. Elle coûterait moins cher (entre -5 et -10%), mais ne permettrait pas le passage des poids lourds car les pentes de la traversée seraient trop importantes.
- Avec un péage un profil à 2x2 voies est suffisant pour absorber le trafic, en l'absence d'un péage un profil à 2x3 voies est nécessaire ce qui renchérit les coûts (+ 25%).
- L'ordre de grandeur des coûts prévus par l'étude de l'Etat est confirmé, mais quelques économies sont possibles. Selon la solution retenue et le nombre de voies, le coût total varie entre 2,6 milliards CHF (tunnel foré à 2x2 voies) et 4,1 milliards CHF (tunnel en caissons immergés à 2x3 voies).
- Un raccordement au réseau français est possible, à la hauteur d'Ambilly. Il permet d'économiser environ 100 millions CHF, mais nécessite un accord franco-suisse et la construction d'une nouvelle douane.

La demande de transport et le trafic

- La fourchette de prévision de trafic prévue par les études de l'Etat est confirmée.
- Le trafic concerné par la Traversée du Lac est essentiellement un trafic local et régional, avec un faible transit et peu de poids lourds (environ 4% du trafic total).
- La Traversée du Lac permet surtout un gain de temps (10 à 20 minutes). Le gain de distance n'est pas significatif ni déterminant dans le choix des itinéraires par rapport à la situation de trafic actuelle dans la région de Genève.
- En cas d'instauration d'un péage, la Traversée du Lac générerait environ 100 millions CHF de revenus par an (TTC, base de prix 2010) avec un péage à 8,00 CHF / trajet (niveau de péage optimal pour les revenus) et un trafic de 35 000 véhicules par jour. Sans péage réel la Traversée du Lac pourrait absorber un trafic maximum de 80 000 véhicules par jour (2x3 voies).
- Un péage aurait deux fonctions : réguler les voitures empruntant la Traversée du Lac, ce qui permettrait de se contenter de 2x2 voies, et contribuer au financement du projet.

Le modèle de financement d'un ppp

- Deux modèles conviennent au financement du projet : financement de projet (bancaire) et project bonds (obligations de projet). Le transfert du financement sur un partenaire privé présente notamment les avantages suivants : le partenaire privé est incité au bon achèvement des prestations, un financement privé contribue à une répartition et

- couverture équilibrée des risques du projet et ménage en outre les liquidités de l'État
- Un test auprès d'acteurs du marché financier suisse a mis en évidence un grand intérêt pour le projet. Il est envisageable de le financer entièrement par des fonds privés.
 - Le marché financier ne souhaite pas assumer le risque lié au volume du trafic. Une rémunération à travers un péage réel/fictif sans garantie du pouvoir public n'est pas envisageable.
 - Les acteurs favorisent une rémunération selon un « modèle de disponibilité », c.à.d. en fonction de la performance du partenaire privé (avec système de pénalité) et de la disponibilité de la TdL mais indépendamment du trafic constaté.
 - Quelle que soit la solution choisie, l'Etat pourrait contribuer à une partie du financement, ce qui faciliterait la mise en place du projet et se traduirait en outre par une réduction des coûts du financement global.
 - Pour le projet dans son ensemble, la rémunération du partenaire privé pour la planification, la construction, l'exploitation/l'entretien et le financement (appelée « loyer » dans la pratique française du ppp) pourrait varier entre 100 et 235 millions CHF (TTC) par an, en fonction de la solution technique choisie, de la part de financement public et de l'existence ou non d'un péage.

Les **éléments clés** à retenir pour une **solution ppp** pour la Traversée du Lac sont les suivants :

- La solution technique la moins chère est un tunnel foré de 2x2 voies avec un raccordement à Vallard.
- L'exclusion des poids lourds de la traversée semble raisonnable au vu des conclusions des études de trafic.
- Une Traversée du Lac sans péage réel pourrait attirer un trafic d'environ 80 000 véhicules par jour à l'horizon 2030. Dans le cas d'un péage réel, le montant du péage pourrait réguler le niveau de trafic et ainsi contribuer au financement du projet.
- Le projet de la Traversée du Lac peut en principe être financé par le secteur privé sans devoir recourir à des crédits publics.
- Selon le test initial du marché financier, celui-ci favorise de toute évidence une rémunération à travers des paiements annuels constants selon un modèle de disponibilité. Présupposant obligatoirement la faisabilité juridique et politique d'une mise en œuvre d'un péage réel, une solution avec un péage réel est envisageable du point de vue des conditions cadre et du financement mais nécessitera des garanties spécifiques du partenaire public.