

Le ppp, une alternative pour financer des projets routiers ? L'exemple de la Traversée du Lac

dossierpolitique

11 septembre 2013 Numéro 12

Le réseau routier atteint ses limites, en particulier dans les agglomérations. Mais les budgets à disposition ne permettent pas de concrétiser tous les projets d'amélioration nécessaires. Augmenter massivement les prélèvements auprès des usagers de la route paraît une option politiquement peu réaliste. Il convient dès lors de chercher d'autres pistes pour sortir de l'impasse. Un financement en partenariat public privé (ppp) – largement répandu à l'étranger – peut constituer une alternative très intéressante. C'est ce qu'avait déjà démontré une étude réalisée en 2012 pour economiesuisse au sujet de la réfection du tunnel routier du Gothard. La présente étude, lancée avec des partenaires genevois et nationaux, porte sur un projet d'envergure en milieu urbain, à savoir la Traversée du Lac à Genève. Elle montre que cet ouvrage remplit toutes les conditions d'une réalisation au moyen d'un ppp. Cela apporte des avantages considérables aussi bien aux pouvoirs publics qu'aux usagers.

Position d'economiesuisse

- ▶ Les besoins d'amélioration des infrastructures de transport sont incontestables, spécialement dans les agglomérations.
- ▶ Compte tenu des limites budgétaires, chaque franc investi devra produire un maximum d'effet. Il s'agit donc de donner la priorité aux zones où les goulets d'étranglement sont les plus graves.
- ▶ Les projets qui ne sont pas retenus dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement doivent être repris dans le futur fonds pour les routes nationales
- ▶ Le partenariat public privé peut contribuer à accélérer la réalisation d'infrastructures de transport et optimiser le processus de construction et d'entretien. C'est une solution à prendre en compte.

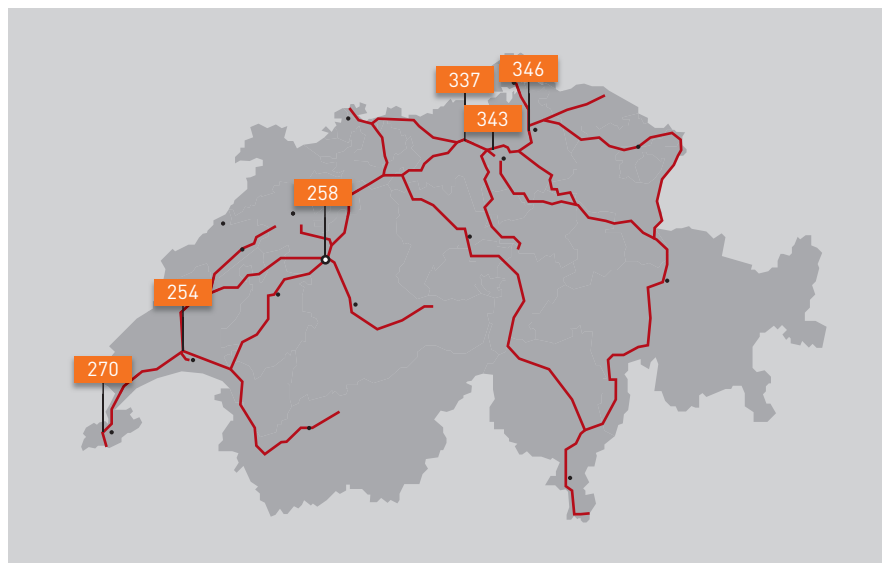
Financement des infrastructures routières dans l'impasse

Avec près de 20'000 heures d'embouteillage en 2012, jamais les encombrements routiers n'avaient atteint un tel niveau. Les surcharges de trafic expliquent près de trois-quarts de ces blocages. La région de Zurich et l'arc lémanique sont particulièrement touchés¹.

Graphique 1

► Les engorgements routiers concernent en premier lieu les grandes agglomérations suisses. La réalisation de tous les projets visant à éliminer les goulets d'étranglement nécessiterait 17 milliards de francs. Or, la Confédération dispose de seulement 5,5 milliards de francs, pour ces 20 prochaines années.

Nombre de jours d'embouteillages en 2012



Source : Office fédéral des routes

► Des besoins en hausse et des moyens limités

La Confédération² a récemment revu à la hausse ses prévisions de congestion d'ici 2030. Grâce au fonds d'infrastructure, elle dispose depuis 2008 de 5,5 milliards sur 20 ans pour supprimer les goulets d'étranglement. Bien qu'impressionnant, ce montant permettra seulement d'éliminer les problèmes les plus aigus, comme l'échangeur de Crissier ou le contournement nord de Zurich. La réalisation de l'ensemble des projets recensés pour supprimer les goulets nécessiterait presque 17 milliards de francs.

Pour contribuer à sortir – du moins en partie – de l'impasse financière, le Conseil fédéral préconise la création d'un fonds pour les routes nationales et une augmentation de la fiscalité sur les carburants. Une hausse de 15 centimes par litre d'essence serait nécessaire selon le gouvernement. Le peuple acceptera-t-il une hausse aussi forte ? Rien n'est moins sûr et il paraît plus prudent de tabler sur des recettes supplémentaires nettement moins importantes que prévu. L'insuffisance de financement du réseau routier risque donc de rester chronique d'où la nécessité de rechercher des solutions alternatives, sans tabous.

¹ Office fédéral des routes, Trafic et disponibilité des routes nationales, juin 2013

² Conseil fédéral, 2^e message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement, avril 2013

► Un exemple illustratif des difficultés touchant les grandes zones urbaines suisses

Le partenariat public-privé, une alternative crédible, en Suisse également

Dans de nombreux pays, le partenariat public-privé représente une alternative crédible et éprouvée pour fournir des infrastructures ou des prestations publiques. Parmi les ouvrages réalisés en ppp, on peut citer le célèbre viaduc de Millau, le tout récent «Coentunnel» d'Amsterdam ou le nouveau pont en construction sur le Bosphore.

En Suisse en revanche, le ppp reste peu utilisé, en particulier dans le domaine routier. Et pourtant, des ouvrages ont été réalisés avec succès dans le secteur du bâtiment, tels que les stades de football de Neuchâtel et de Lucerne. Le canton de Berne a également joué un rôle de pionnier avec son projet «Neumatt». Des partenaires privés ont pris en charge le financement, la construction et l'exploitation de quatre bâtiments administratifs et d'une prison. Durant 25 ans, le canton acquittera une redevance d'utilisation, puis reprendra pleinement possession du bâtiment. Les autorités bernoises ont déjà tiré un bilan très positif de cette expérience.

Cette perplexité face aux ppp est étonnante compte tenu des avantages qu'ils peuvent offrir. Les projets conçus dans les règles de l'art présentent en effet des bénéfices significatifs pour l'Etat³ :

- Une meilleure efficacité en termes de coûts, par la prise en compte dès le départ de l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure, une compétition pour gagner le projet et une meilleure transparence par rapport à une procédure d'acquisition traditionnelle.
- Une durée de conception et de réalisation réduite, car la rémunération du partenaire privé dépend d'une bonne conduite du projet.
- Une répartition des risques entre partenaires, chacun prenant en charge ceux qu'il est le mieux à même d'assumer.
- Une meilleure prévisibilité pour le budget de l'Etat et la possibilité, lorsque l'ouvrage s'y prête, de faire davantage participer les usagers au financement par un péage.

Aussi, dans le domaine des infrastructures de transport, serait-il judicieux de considérer le ppp comme une solution à examiner dans le détail plutôt qu'à écarter d'emblée. Cela permettrait notamment d'accélérer la réalisation de projets nécessaires, mais bloqués faute de financement. De plus, la réalisation d'ouvrages routiers ou ferroviaires en ppp est particulièrement rodée en Europe, où de nombreux prestataires maîtrisent déjà tous les aspects de ces réalisations.

Une étude réalisée en 2012 par economiesuisse et des partenaires a déjà démontré la possibilité d'un financement en ppp pour la réfection du tunnel du Gothard.

La présente étude porte sur un autre ouvrage emblématique, dans un contexte totalement différent, à savoir La Traversée du lac (canton de Genève). Ce projet ambitieux vise à améliorer significativement la circulation de toute une agglomération qui comptera bientôt un million d'habitants et la qualité de vie au centre-ville.

³ Voir le dossierpolitique no. 25, décembre 2012, <http://bit.ly/14RxNOT>

La Traversée du Lac : premier ppp urbain de Suisse ?

Nécessité d'agir pour éviter l'asphyxie des transports

Avec près de 270 jours de bouchon par an, la région de Genève est l'un des principaux points noirs routiers suisse. Cela 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 du canton montrent que la situation s'aggraverait ces prochaines années, malgré un grand effort pour améliorer les transports publics (chemin de fer CEVA p.ex.). Ce cas illustre bien ce qui se passe dans d'autres métropoles suisses.

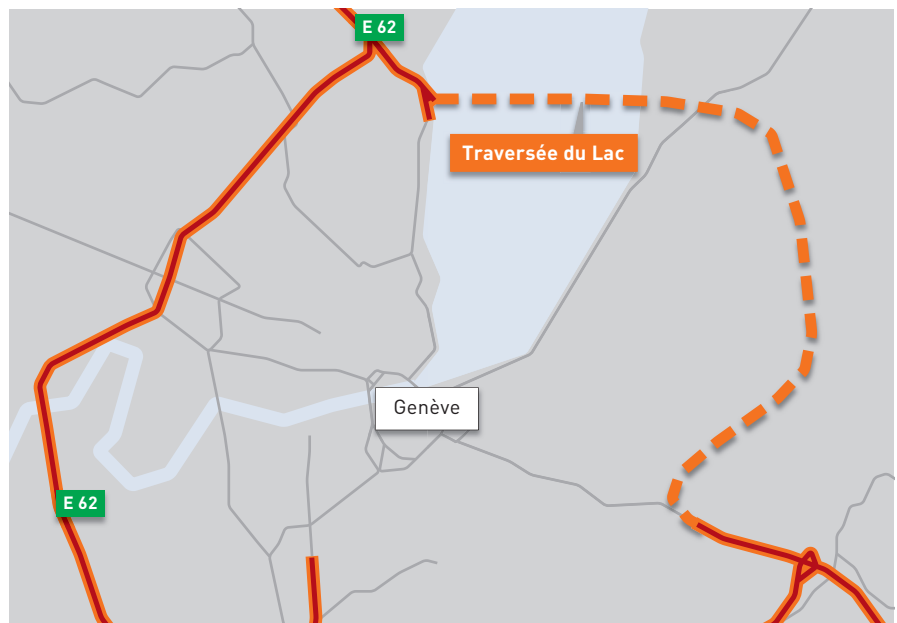
Le réseau routier actuel explique en partie les blocages régulièrement constatés. Pour passer d'une rive à l'autre du lac, il faut soit traverser la ville, soit effectuer un très long trajet par le contournement autoroutier, dont une partie se trouve en France.

L'idée de faire sauter ce verrou par une Traversée du Lac a germé depuis longtemps. Le gouvernement genevois en a fait une pièce maîtresse du développement des transports à l'horizon 2030⁴. 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.

Graphique 2

► Le réseau routier actuel n'est plus adapté à la croissance démographique et économique de la région.

Boucler le réseau autoroutier régional



carte : Openstreetmap

⁴ Direction générale de la mobilité, Plan « Mobilités 2030 », mai 2013, <http://bit.ly/1cJjUYO>

► Objectif de l'étude : vérifier la faisabilité d'un financement ppp

Compte tenu de son coût et des avantages qu'il apporterait à toute la région franco-valdo-genevoise, le projet nécessite un appui financier fédéral. Or, cet ouvrage n'a pas été retenu dans le deuxième paquet de la Confédération pour la suppression des goulets d'étranglement. Priorité a été accordée à l'élargissement de l'actuelle autoroute de contournement⁵. Cette décision n'apporte qu'une réponse partielle aux problèmes de trafic régionaux. En l'état, la Traversée du Lac est reportée aux calendes grecques.

Un projet complexe, mais réalisable

Les habitants de la région genevoise sont-ils condamnés à prendre leur mal en patience ? Une réalisation par ppp permettrait-elle d'accélérer la réalisation de la Traversée ? Pour répondre à ces questions une étude a été confiée à des consultants expérimentés⁶, mandatés par un consortium formé de la Chambre de commerce d'industrie et des services de Genève, de la Fédération des entreprises romandes, Genève, de la Fédération genevoise des métiers du bâtiment, de la Fondation Genève Place financière, de Retraites populaires, d'UBS, de Losinger Marazzi et d'economiesuisse.

L'étude se focalise essentiellement sur la faisabilité financière du projet. Elle se base sur le tracé choisi par l'Etat de Genève et sur les études qu'il a fait réaliser⁷.

Elle analyse la Traversée du Lac du point de vue :

- des conditions cadres
- de la conception technique de l'ouvrage et des coûts
- de la demande de transport
- des modèles de financement possibles en ppp.

Les conclusions de l'étude sont très encourageantes

- Rien ne s'oppose à une réalisation en 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.

⁵ Office fédéral des routes, avril 2013, <http://bit.ly/16gJsGK>

⁶ Prograns, en collaboration avec IPD Serge Bodart, Setec, Ernst&Young

⁷ République et Canton de Genève / Département des constructions et des technologies de l'information / Office du génie civil, Rapport de synthèse des études de faisabilité ; Genève, mars 2011, page 158, <http://bit.ly/14OWU0N>

► Le cadre réglementaire suisse permet l'utilisation de ppp, y compris pour de très grands projets

La Traversée répond aux critères d'un ppp

Si le ppp a de nombreuses vertus, il ne s'agit pas d'une solution miracle permettant à n'importe quel projet de sortir de terre. Une analyse en profondeur s'impose pour préciser si les conditions favorables sont réunies. Dans le cas de la Traversée du lac, la réponse est positive.

Il n'y a en Suisse pas d'obstacles constitutionnels ou de législations spécifiques pour le ppp. Le cadre juridique existant permet de réaliser des projets sous cette forme, comme le montre la construction du centre administratif Neumatt. Par rapport à un éventuel péage, la Constitution fédérale indique que l'utilisation des routes est exempte de taxes, mais que l'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions. Le DETEC précise que la possibilité d'une redevance d'ouvrage (péage) est limitée à des ouvrages isolés tels que ponts et tunnels, ce qui correspond à la Traversée du Lac⁸.

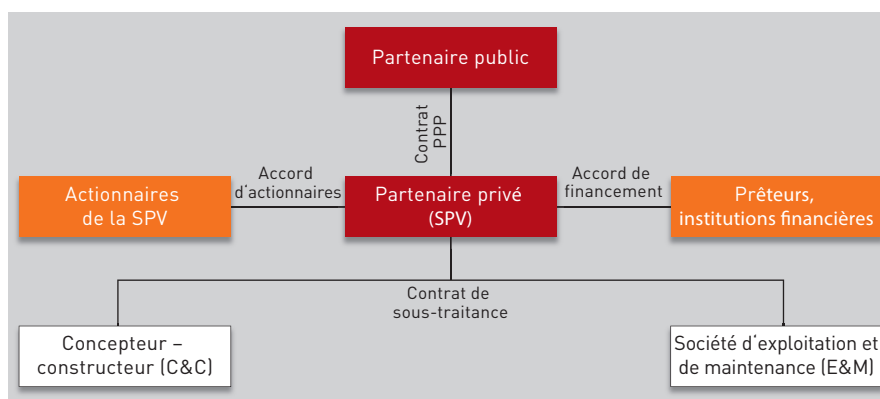
En 2009, une directive fédérale a d'ailleurs été publiée au sujet de la gestion de projets de ppp dans l'administration fédérale⁹. Elle contient notamment un test d'aptitude qui permet de vérifier si un projet se prête à une réalisation en ppp. La Traversée du Lac répond à toutes les conditions posées¹⁰.

De même, cet ouvrage s'avère compatible avec les contrats de ppp usuels. La structure contractuelle habituelle s'articule autour de la création d'une société de projet ad hoc (special purpose vehicle, SPV). C'est elle qui gère le contrat de ppp et, généralement, les prestations d'entretien pendant tout le cycle de vie de l'ouvrage.

Graphique 3

► La réussite d'un ppp dépend d'une bonne gouvernance du projet. La mise en place de structures adéquates est bien rodée.

Structure des rapports entre partenaires



Source : Prograns

A priori, l'évaluation des risques et leur répartition entre partenaires ne présente pas de particularités par rapport à d'autres projets. Il s'agit d'un volet déterminant pour que les banques et les institutions financières investissent dans le projet.

Deux grands modèles de financement existent pour la réalisation d'infrastructures de transport. Il s'agit d'une part de la concession, largement utilisée en France, en Italie ou en Espagne (autoroutes françaises p.ex.). Le partenaire privé est rémunéré par un péage. D'autre part, le contrat de partenariat implique que le partenaire public rémunère le partenaire privé par un loyer. Ce modèle

⁸ Redevances routières – état des lieux, 19 décembre 2012, <http://bit.ly/17Xli0U>

⁹ Directive concernant la gestion des projets de partenariat public-privé dans l'administration fédérale, <http://bit.ly/1cZrLAI>

¹⁰ Rapport final de l'étude, p. 24

s'applique notamment à des lignes de TGV (Bretagne-Pays de Loire p.ex.) et à des autoroutes (DBFI en Grande-Bretagne). Durant la dernière décennie, cette formule a eu le vent en poupe.

► Le coût est estimé entre 2,6 et 4 milliards, selon le type d'ouvrage pour franchir le lac et le nombre de voies

Un défi technique maîtrisable

L'estimation du coût des travaux est essentielle dans le cadre d'un ppp, puisqu'elle détermine le volume de capitaux à mobiliser et le coût de financement pour le partenaire qui doit l'assumer.

Le projet de Traversée du Lac représente au total 14 kilomètres, dont la pièce maîtresse est un pont ou un tunnel de 3 kilomètres pour franchir le lac Léman. La réalisation de ce maillon est complexe compte tenu de la mauvaise qualité des terrains sous-lacustre. Trois solutions sont envisageables.

Pont haubanné	Tunnel immergé	Tunnel foré
Le viaduc de Millau est probablement le plus connu d'entre eux. Cette solution a été étudiée par l'Etat de Genève. Techniquement faisable, elle nécessiterait des moyens exceptionnels en site lacustre, notamment pour bâtir les fondations.	Un tunnel immergé serait constitué de caissons préfabriqués et posés au fond du lac. Un tel tunnel existe par exemple à Istanbul. Cela impliquerait de pomper d'énormes quantités de vase, avec des conséquences sur l'environnement, et nécessiterait d'imposantes installations à terre pour construire les tronçons de tunnel.	Il s'agirait de creuser profondément sous le lac avec un tunnelier, ce qui éviterait de bouleverser le plancher lacustre, un avantage majeur du point de vue environnemental. Cette solution ne permettrait cependant pas le passage des camions car la pente du tunnel serait trop importante. C'est une proposition nouvelle formulée par l'étude.

Les autres tronçons du projet sont aussi largement souterrains, mais ne posent pas de problèmes particuliers. Compte tenu des progrès techniques accomplis par les tunneliers, il serait possible d'utiliser cette technique et de réduire ainsi sensiblement la durée des chantiers, et donc les coûts.

Selon les variantes, les coûts de construction oscillent entre 2,6 et 4 mrd fr., en fonction de la solution retenue et du nombre de voies choisies. Cet aspect n'est pas anodin car le passage de 4 à 6 voies entraîne un surcoût de 25%. Pour absorber le trafic prévu à l'horizon 2030, 6 voies seraient nécessaires. Une limitation à 4 voies supposerait de brider le trafic sur la Traversée, par exemple au moyen d'un péage. Une éventuelle interdiction de passage des poids lourds permettrait par ailleurs une économie de 5 à 10%. Elle pourrait se justifier par la part plutôt marginale du trafic lourd dans la région genevoise (4% environ de l'ensemble du trafic).

Coût de construction estimé (raccordement Thônex-Vallard), mrd fr.

Nombre de voies	Tunnel foré	Pont haubanné	Tunnel immergé
2X2	2,6	2,9	3,3
2X3	3,3	3,6	4

Dans une première approche, l'entretien reviendrait aux environs de 18 mio fr. par an avec un tunnel sous-lacustre et un peu moins pour un pont.

► Fort potentiel d'augmentation du trafic et d'utilisation de la Traversée

Un maillon clé du trafic dans la région

L'estimation du trafic joue bien sûr un rôle central dans le choix d'implanter une nouvelle infrastructure de transport. Elle prend encore plus d'importance dans le cadre d'un ppp, notamment si la rémunération est basée sur un péage ou sur la fréquentation de l'infrastructure.

Ces dernières décennies, la région genevoise a connu un développement plus marqué que la moyenne suisse. Dans ses prévisions, le canton table sur 100'000 habitants de plus d'ici 2030 et 200'000 au total dans la région. La demande de transport pourrait exploser, avec 350'000 déplacements supplémentaires à gérer, rien que pour les habitants du canton¹¹.

Dans ces conditions, la prévision d'un trafic de presque 79'000 véhicules par jour sur la Traversée du Lac à l'horizon 2030 est tout à fait plausible¹². Ce sont les habitants de la région qui sont les principaux bénéficiaires de cette infrastructure.

Suivant le trajet et l'heure du déplacement, la Traversée permet de gagner entre 10 et 20 minutes, y compris durant les heures de pointe. Globalement, elle amène d'importantes améliorations à la région :

- délestage du centre-ville, au profit d'autres moyens de transport et de la mobilité douce ;
- amélioration de la qualité de vie au centre-ville ; itinéraire alternatif à l'actuelle autoroute de contournement ;
- amélioration de l'accessibilité de la rive gauche ;
- meilleur confort et davantage de sécurité pour les usagers.

► Les usagers du canton et de l'extérieur pourraient contribuer au financement

Quelles conséquences aurait un péage ?

Compte tenu des avantages apportés par la Traversée, du potentiel de trafic et de la configuration du tracé, l'étude a évalué la possibilité d'instaurer un péage. Ce dernier aurait deux effets :

- il ferait contribuer tous les usagers au financement du projet, et pas seulement les Genevois ;
- il permettrait de réguler le nombre de véhicules empruntant la Traversée. Cela permettrait par exemple de se contenter d'une route à 2X2 voies, mais délesterait naturellement moins le centre-ville.

Dans le cas de la Traversée, le péage serait prélevé seulement lors du franchissement du lac. Les techniques actuelles permettent un paiement sans contact, qui assure la fluidité du trafic.

La fixation d'un péage dépend étroitement du contexte dans lequel se trouve l'ouvrage. La méthode consiste à évaluer financièrement les gains qu'il amène aux usagers. En l'occurrence, la Traversée permet de diminuer substantiellement le temps de trajet, alors que les gains de distance sont plus modérés.

¹¹ Direction générale de la mobilité, Plan « Mobilités 2030 », mai 2013, <http://bit.ly/1cJjUY0>

¹² voir note 8, page 158, <http://bit.ly/14OWU0N>

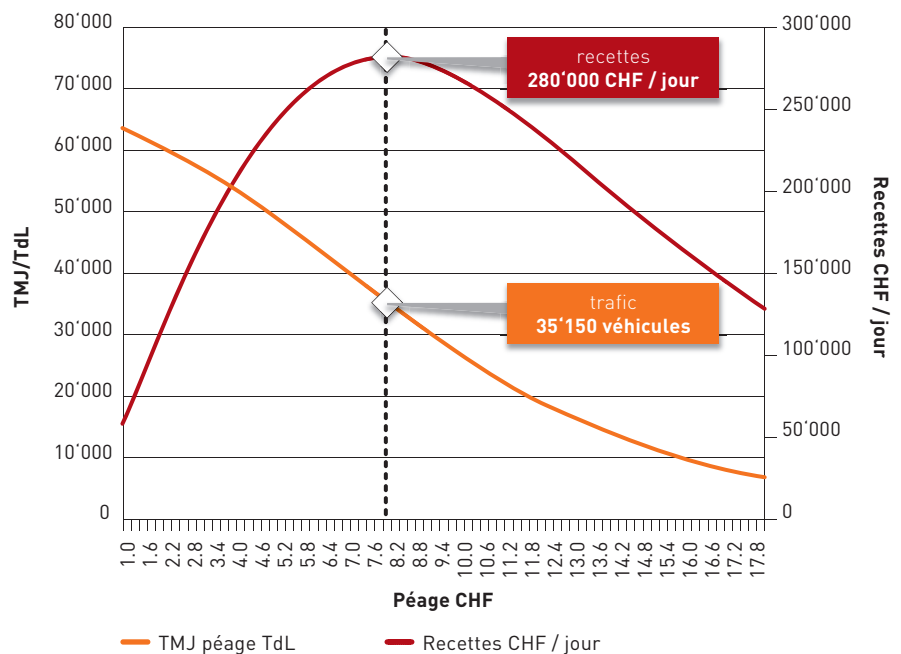
L'étude montre que le péage pourrait générer des revenus de 100 millions de francs par an. Cela correspond à un prix de 8.- fr. par trajet, ce qui est le niveau optimal. Ce montant peut paraître de prime abord élevé. Mais il est semblable à celui demandé pour le trajet autoroutier Genève-Anncy, pour un gain de temps comparable.

A ce tarif, environ la moitié des usagers potentiels choisiraient de passer par la Traversée (35'000 véhicules par jour). Les autres resteraient sur le réseau existant. Il serait bien entendu envisageable de fixer le péage plus bas ou de prévoir des abonnements. Dans ce cas, le nombre de véhicules serait sensiblement plus élevé et les recettes seraient bien sûr moins importantes. Et sans péage, la Traversée absorberait le maximum de trafic, mais les charges seraient entièrement assumées par les collectivités.

Graphique 4

► la mise en place éventuelle d'un péage permettrait de réguler le nombre de véhicules utilisant la Traversée et de faire contribuer tous les usagers, et pas seulement les Genevois, au financement de l'ouvrage

Effets sur le trafic en cas de péage



Source : Prograns, calcul interne

Un grand projet, finançable par ppp

► Des institutions financières suisses, dont des caisses de pension, s'intéressent fortement à financer de grands projets

En termes budgétaires, la Traversée du Lac est un projet majeur au plan européen. A priori, cela ne constitue pas un obstacle, des projets comparables ayant trouvé un financement sous forme de ppp. Reste à trouver la bonne formule, qui incite les partenaires privés à fournir des prestations optimales durant toute la durée du projet, permettant ainsi aux pouvoirs publics de mettre à disposition des usagers une infrastructure de qualité, tout en bénéficiant de mécanismes de sécurité suffisants.

Le recours au financement privé comporte plusieurs avantages :

- ▶ il incite les prestataires privés à fournir les prestations convenues sur la durée, car leur rémunération en dépend ;
- ▶ il permet de répartir les risques du projet entre les partenaires. Dans un processus classique, les privés construisent, l'Etat entretient et assume les risques de l'ouvrage ;
- ▶ Il ménage les liquidités de l'Etat, en évitant les pics d'investissement qu'impliquent de grands travaux. Les paiements sont étalés dans le temps.

La mise en place du financement implique la création d'une société de projet (SPV) par les partenaires privés. Ces derniers fournissent une part de fonds propres comprise généralement entre 10 et 20% du total du financement. Le reste provient de fonds empruntés, soit auprès d'un consortium de banques (financement de projet), soit par l'émission d'obligations (project bonds).

Un financement bancaire implique une analyse très détaillée et un suivi permanent du projet, qui incite les partenaires privés à fournir des prestations optimisées. Cet avantage est à mettre en regard de la rémunération demandée par les bailleurs. Le financement obligataire a quant à lui l'avantage d'ouvrir largement le cercle des bailleurs potentiels et coûte en principe moins cher. En Suisse par exemple, une telle opportunité intéresse des caisses de pension ou des assurances, à la recherche de nouveaux canaux d'investissements. Ces investisseurs souhaitent en contrepartie bénéficier d'un certain niveau de sécurité. Le projet devrait par conséquent faire l'objet d'un examen par une agence de notation et les pouvoirs publics seraient appelés à fournir certaines garanties (renhaussement de crédit).

Mis à part ces moyens traditionnels, il existe également des formules de financement mixtes, très pratiquées ces dernières années pour de grands projets. Dans ce cas, l'Etat finance une partie du projet, ce qui diminue les risques, facilite l'engagement de bailleurs privés et réduit le coût du financement à charge de l'Etat. Cette possibilité serait tout à fait envisageable dans le cas de la Traversée.

Grand intérêt de la part d'investisseurs

Le projet a été présenté à une quinzaine d'institutions financières, majoritairement suisses¹³. L'écho est très positif, à tel point qu'il est envisageable de le financer entièrement par des fonds privés. Compte tenu du manque d'expérience des acteurs financiers suisses dans ce type d'investissements et du climat sur les marchés, la demande de sécurité est toutefois notable. Les bailleurs de fonds privilégient en particulier une rémunération basée sur un loyer (modèle de disponibilité) et sont réticents à assumer entièrement le risque d'une rétribution liée directement ou indirectement au trafic, par exemple au moyen d'un péage. S'il était possible de réduire ce risque, notamment par des mesures d'accompagnement dans l'agglomération genevoise, son transfert devrait être réexaminé avec les milieux financiers.

¹³ 11 banques, 5 investisseurs institutionnels (caisses de pension, assurances, fonds d'infrastructures)

Premiers scénarios financiers

Les données à disposition permettent d'esquisser de premières estimations financières. Elles nécessitent, bien entendu, d'être affinées si le projet se concrétise. En l'état, le loyer pourrait varier entre 96 et 235 millions de francs par an, en fonction de la variante choisie, de la part de financement public et de l'existence ou non d'un péage.

Parmi toutes les variantes possibles, deux scénarios fournissent des points de repères intéressants. Le plus cher se base sur un pont haubanné à 2X3 voies, qui permet de faire passer 80'000 véhicules par jour et de soulager au maximum le centre-ville. Le moins cher repose sur un tunnel foré à 2X2 voies, d'une capacité de 40'000 véhicules par jour, avec un accès régulé par un péage. Dans chacun des cas, une part de financement public est possible, à hauteur de 25 ou 50 % des coûts de construction.

Coûts estimés, en millions de francs

	Pont haubanné, 2X3 voies			Tunnel foré, 2X2 voies		
Coût de construction	3560			2550		
Financement privé¹⁴	3560	2670	1780	2550	1912	1275
Financement public	25 %		50 %	25 %		50 %
	0	890	1780	0	637	1275
Coût des capitaux¹⁵	199	149	100	142	107	71
Coûts d'exploitation	18	18	18	22	22	22
Coût total (loyer), 1^{ère} année, avec TVA	235	181	127	178	139	101

Comme mentionné précédemment, un péage pourrait rapporter jusqu'à 100 millions de francs et permettrait de se contenter d'une Traversée à 2X2 voies.

Remarque

Il faut considérer ces calculs avec une certaine prudence. L'état actuel du projet ne permet de donner que de formuler des ordres de grandeur et les chiffres ne se prêtent pas à des extrapolations ou à des comparaisons avec une réalisation traditionnelle. Les coûts annuels calculés ne concernent que la 1^{ère} année d'exploitation, ne se basent pas sur une actualisation des flux financiers du projet et ne tiennent pas compte d'éléments comme l'indexation des prix ou les gains d'efficacité d'une réalisation en ppp par rapport à une procédure traditionnelle.

¹⁴ 20 % de capitaux propres et 80 % de capitaux externes, amortissement sur 40 ans

¹⁵ 3,5 % sur les capitaux externes et 9 % sur les capitaux propres. Ces taux correspondent à des conditions standards, mais peuvent varier sensiblement en fonction des projets

Conclusion

La Suisse dispose d'infrastructures de transport remarquables, mais qui ont besoin d'une sérieuse cure de jouvence. Avec son programme d'élimination des goulets d'étranglement, la Confédération dispose d'un outil bien conçu pour éliminer les blocages les plus graves. Les moyens à disposition ne suffiront toutefois de loin pas à réaliser tous les projets nécessaires.

On pourrait imaginer combler ce manque par des recettes supplémentaires. La marge de manœuvre pour élever les prélèvements routiers paraît cependant très étroite. D'une part, toute augmentation dépend de l'acceptation du peuple. D'autre part, il s'agit de veiller à préserver la compétitivité des entreprises. Et une augmentation du budget au prix d'acrobaties financières, comme dans le domaine ferroviaire, n'est certainement pas la piste à suivre.

Un financement routier accru passe prioritairement par une correction du financement croisé rail-route. Rappelons que la route s'autofinance à raison de 110%. Il convient également, comme le propose le Conseil fédéral, de définir des priorités de réalisation des infrastructures selon des critères clairs et transparents. Cela permet d'obtenir le maximum d'effet avec les moyens disponibles. Reste une autre piste encore trop peu explorée : l'innovation. Citons par exemple l'utilisation accrue de systèmes de pilotage du trafic en temps réel.

L'utilisation du ppp fait aussi partie de ces solutions nouvelles, à prendre sérieusement en considération. Appliquée à des ouvrages spécifiques, elle contribuerait à accélérer la dissolution des bouchons. Nous pourrions largement bénéficier de l'expérience de nombreux pays européens, chez qui le ppp fait partie de la boîte à outil gouvernementale.

L'enjeu est de taille : il en va non seulement de la qualité de vie de nos concitoyens, de la performance de nos entreprises, mais également de parer aux effets collatéraux de la croissance réjouissante de notre pays. Le ppp mérite beaucoup mieux qu'un refus de principe.

L'exemple de la Traversée du Lac montre qu'un projet de grande ampleur entre dans le cadre d'un ppp et que des investisseurs suisses recherchent de telles opportunités. Bien conçue et équilibrée, la collaboration entre l'Etat et l'économie privée améliorerait le quotidien des citoyens. Pourquoi s'en priver ?

Pour toutes questions :

Kurt.lanz@economiesuisse.ch

Dominique.rochat@economiesuisse.ch

Carmelo.lagana@economiesuisse.ch