



Rencontre du 16.12.2015 avec l'intergroupe PPP

NOTE DE SYNTHÈSE

Titre : Présentation du projet raccord autoroutier Suisse - France;
Intergroupe parlementaire PPP

**Personne(s)
de contact :** Matthieu Baradel, DGT

Contexte

La région franco-valdo-genevoise – ou Grand Genève – totalise aujourd'hui plus de 900'000 habitants et 440'000 emplois sur un territoire transfrontalier comprenant, outre le canton de Genève, le district de Nyon, et une partie des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Aujourd'hui, ce sont près de 3'800'000 déplacements par jour qui sont réalisés sur l'ensemble de ce territoire, dont 550'000 aux frontières du canton de Genève, et à plus de 80% en transport individuel motorisé. Ces déplacements aux frontières ont connu une augmentation de 20% ces dix dernières années.

A l'horizon 2030 le dynamisme jusqu'alors observé est conforté puisque la région accueillera 200'000 habitants et 100'000 emplois supplémentaires.

Un développement multimodal des infrastructures de transport

Pour accompagner ce dynamisme, le canton de Genève prévoit un développement multimodal et coordonné des infrastructures de transport : à l'horizon 2020, la première phase de l'élargissement de l'autoroute, la mise en service du Léman Express. A l'horizon 2025, la seconde phase d'élargissement de l'autoroute et à l'horizon 2030, l'extension de la gare de Cornavin, la réalisation d'un boucllement autoroutier reliant les autoroutes suisse au Vengeron et française à Vallard avec la réalisation d'une Traversée du Lac.

Élargissement autoroutier puis boucllement autoroutier : une stratégie en deux étapes

Le 26 février 2014, les Chambres fédérales ont voté le 2^{ème} message relatif au programme d'élimination des goulets d'étranglement des routes nationales dans lequel les élargissements de l'ensemble des tronçons de l'autoroute de contournement du Canton sont classés en module 1 et 2, couverts, d'un point de vue financier, par le fonds d'infrastructures y relatif.

L'Assemblée fédérale a approuvée le 16 septembre 2014 la libération de plus d'1 milliard de francs pour traiter une partie des sections classées en module 1 dont la section Vengeron – Aéroport (devisée à 50 millions de francs), fait partie. Sa réalisation est aujourd'hui annoncée par l'OFROU pour 2021.

Concernant la réalisation du boucllement autoroutier, si dans un premier temps, le canton de Genève a souhaité que la Confédération inscrive ces ouvrages dans le réseau des routes nationales en vue de leur construction à l'horizon 2030, il n'a, jusqu'alors par été entendu.

Boucllement autoroutier : un nouveau modèle de financement à construire

Le projet de boucllement autoroutier vise à réaliser le raccordement des autoroutes suisse et française. D'environ 14 km, il inclue la réalisation de deux nouvelles jonctions, pour un coût estimé à ce stade à environ 3.5 milliards de francs.

Aussi, pour en accélérer la réalisation et garantir l'échéance de 2030, tout en limitant l'effort d'investissement de la collectivité au cours des prochaines années, l'État de Genève envisage de préfinancer le boucllement autoroutier en ayant recours à un partenariat avec le privé et la mise en place éventuelle d'un péage. A l'issue d'une période à négocier avec la Confédération, et selon des conditions à déterminer, ces ouvrages lui seraient alors transférés, comme cela peut se pratiquer pour les infrastructures ferroviaires.

Les analyses juridico-économiques réalisées jusqu'alors par le canton de Genève permettent d'avoir une vision claire des différentes étapes pour mettre en place ces dispositifs.

Ainsi, la faisabilité juridique de la mise en place d'un péage sur une infrastructure routière ou autoroutière est confirmée. Elle s'inscrit dans le cadre de l'exception prévue par la constitution fédérale (art. 82, al.3) donnant compétence à l'Assemblée fédérale d'accorder une telle dérogation sous forme d'arrêté fédéral simple, non soumis à référendum.

Pour solliciter cette exception, trois conditions doivent être remplies : en termes de **financement**, l'investissement doit être suffisamment important pour justifier que l'absence de péage rendrait sa réalisation (presque) impossible. Ensuite, les ouvrages doivent permettre des **gains de temps et de productivité substantiels**. Enfin, le projet doit être "**prêt à être réalisé**" : les études doivent permettre d'identifier clairement la solution retenue, sa faisabilité économique, technique et juridique ; l'ouvrage doit être autorisable si la dérogation est accordée.

Si pour le projet de boucllement autoroutier, les deux premières conditions semblent facilement atteignables, une réponse stricte à la troisième nécessiterait des investissements très importants avec un risque de refus de la Confédération. Aussi, l'interprétation juridique qui en est faite est que les études doivent être menées à un niveau d'"**avant-projet**".

Concernant du partenariat public-privé (PPP), la mise en place d'un point de vue juridique est confirmée.

Cependant, pour optimiser les conditions, notamment financières, de ce partenariat, il est nécessaire d'amener les études à un niveau de détail suffisant pour évaluer et contenir les différents risques. Par ailleurs, une recherche d'une répartition optimale des risques entre partenaire public et partenaire privée doit être menée.

Ainsi, le projet de boucllement autoroutier de Genève remplit aujourd'hui les conditions nécessaires à un financement en PPP : il a validé le test d'aptitude fédéral et les pré-évaluations économiques intégrant des risques réalistes au regard des incertitudes actuelles. Les études démontrent que des options de réalisation rentables (du point de vue d'un concessionnaire) et économiquement viable (du point de vue de l'État) sont possibles. Reste néanmoins à préciser le projet sur plusieurs aspects avant de confirmer la décision de l'État de Genève de s'engager dans une telle démarche.

Enfin, outre le canton de Genève, d'autres partenaires sont à envisager pour contribuer au financement des ouvrages. Ainsi, la Banque Européenne d'Investissement (BEI) pourrait contribuer au financement, même pour un pays non membre de l'Union Européenne, et ce, au titre transfrontalier du projet. Par ailleurs, les Caisses de pension, à la recherche de nouveaux investissements se disent intéressées, même si la réglementation suisse actuelle limite ces possibilités.