

Proposition présentée par les députés :

MM. Jacques Jeannerat, Alain Meylan, Gabriel Barrillier, Jacques Béné, Frédéric Hohl, Christophe Aumeunier, Ivan Slatkine, Renaud Gautier, Bernhard Riedweg, Antoine Barde, Olivier Cerutti, Pierre Weiss

Date de dépôt : 7 novembre 2013

Proposition de motion

pour la prise en considération d'un partenariat public-privé en vue du financement et de la réalisation de la traversée du lac

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- que les infrastructures routières du canton et de l'agglomération présentent un taux d'engorgement problématique et croissant ;
- que les fonds fédéraux créés en vue du financement des grands projets d'infrastructure se tarissent ;
- qu'il est dans l'intérêt du canton et de sa région de voir se développer les infrastructures de transport du pays, tant ferroviaires que routières, sur son axe est-ouest ;
- que les documents de planification de l'aménagement cantonal à l'horizon 2030, notamment le Plan directeur cantonal et Mobilités 2030, insistent sur l'importance de la réalisation de la traversée du lac à moyenne échéance ;
- que la réalisation de la traversée du lac permettrait de soulager le réseau routier existant et pourrait notamment contribuer à réduire le trafic au centre-ville de près de 30% ;
- qu'un rééquilibrage de la concentration de l'habitat et des activités entre les rives du Rhône est souhaitable ;
- que la réalisation de la traversée du lac et le développement de l'habitat et des activités sur la rive gauche sont étroitement liés ;

invite le Conseil d'Etat

- à maintenir son engagement en faveur de la réalisation de la traversée du lac à moyenne échéance ;
- à considérer l'option du partenariat public-privé comme alternative pour le financement des infrastructures publiques en général et de la traversée du lac en particulier ;
- à engager sans tarder la discussion avec des partenaires privés en vue du financement et de la réalisation de la traversée du lac dans les quinze ans à venir ;
- à présenter une vision pour le développement de l'habitat et des activités sur la rive gauche intégrant les capacités offertes par la réalisation de la traversée du lac ;
- à informer régulièrement le Grand Conseil sur l'état d'avancement du dossier.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Notre canton, sa région et son agglomération, connaissent un dynamisme économique et démographique sans précédent. Si ce dynamisme doit être salué, il implique un certain nombre de défis à relever, liés notamment au développement de nos infrastructures de transport.

Une demande en mobilité croissante

Le canton de Genève se retrouvera au centre d'une agglomération d'un million d'habitants d'ici à 2030. Le document de planification Mobilités 2030 prévoit ainsi l'arrivée de 100 000 nouveaux habitants d'ici à 2030, 200 000 au total dans la région. La demande de transport est donc appelée à augmenter fortement et devrait se traduire par 350 000 déplacements journaliers supplémentaires, tous modes de transport confondus, rien que pour les habitants du canton.

Cette évolution, pour bienvenue qu'elle soit, se traduira inmanquablement par une mise à contribution de plus en plus forte du réseau routier existant.

Un réseau routier de plus en plus surchargé

L'autoroute A1 est actuellement la route nationale connaissant le plus d'heures d'embouteillage par an, passant de quelques 4 000 heures par an en 2003 à près de 9 000 heures en 2012. Et Genève, avec 270 jours d'embouteillage en 2012 (!), constitue l'un des principaux points noirs de cet axe de transport majeur.

Il importe donc de réagir. Les potentialités de développement économique du canton dépendent en effet en grande partie de la qualité de ses infrastructures et de la possibilité de s'y déplacer.

Les sources de financement classiques se tarissent

On assiste actuellement à une tension accrue entre une augmentation des besoins en infrastructures et le tarissement graduel des sources de financement. Le Fonds d'infrastructure, censé financer tant l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales que l'achèvement dudit réseau, prévoit ainsi l'allocation sur vingt ans de 5,5 milliards de francs

au titre de l'élimination des goulets d'étranglement et 8,5 milliards pour l'achèvement du réseau. Or, pour impressionnants qu'ils soient, ces montants ne seront pas suffisants (et de loin...) pour financer l'entier des projets nécessaires. Si l'on additionne en effet les projets identifiés à ce jour ne serait-ce que pour l'élimination des goulets d'étranglement, projets n'englobant pas la traversée du lac, on arrive à la coquette somme de 16,8 milliards de francs.

Un financement futur incertain

En plus du tarissement des sources de financement actuelles, il faut s'attendre à des incertitudes croissantes en la matière à l'avenir. Par exemple, le financement du futur Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), annoncé récemment par le Conseil fédéral, repose en effet en partie sur une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales. Or, il n'est pas certain que la population accepte une telle hausse.

Il convient donc d'explorer des solutions de financement alternatives lorsque cela fait sens.

Des besoins urgents, mais un projet rejeté aux calendes grecques

Si les besoins de Genève sont urgents, force est malheureusement de constater que le calendrier fédéral ne suscite guère l'enthousiasme.

En effet, en l'état, la traversée du lac n'est appelée à figurer ni dans l'arrêté fédéral concernant le deuxième programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales, ni dans les divers projets d'extension dudit réseau récemment adoptés ou annoncés par les autorités fédérales.

Il s'ensuit donc que ni la réalisation ni le financement la traversée du lac ne sont assurés aujourd'hui. La mise en service de cette infrastructure nécessaire au développement harmonieux du canton et de la région est donc remise aux calendes grecques.

Un projet à l'utilité avérée

Actuellement, le passage d'une rive à l'autre du Rhône implique soit d'utiliser l'autoroute de contournement actuelle, soit de passer par le centre-ville. Or, l'autoroute de contournement est de plus en plus saturée et son élargissement programmé n'apportera qu'une réponse partielle au problème. Quant à l'option du transit par le centre-ville, celui-ci est générateur de nuisances et de congestion accrue du réseau routier. Offrir une

alternative réaliste à l'usager en procédant au boucllement du contournement autoroutier de Genève, ce que permettrait la traversée du lac, doit donc être une priorité.

Le Conseil d'Etat a en outre intégré la réalisation de la traversée du lac dans son Plan directeur. Citant l'Office fédéral des routes, le Conseil d'Etat y réaffirme que « la traversée du lac offre des gains importants en termes d'organisation de la mobilité et de qualité de vie au sein du cœur d'agglomération ». Le rapport du Conseil d'Etat sur la réalisation de la traversée du lac, publié en 2011, prévoit ainsi la possibilité d'une baisse du trafic au centre-ville pouvant aller jusqu'à 30%.

Qui plus est, le document Mobilités 2030 publié en 2013 par le DIME prévoit expressément la réalisation de la traversée à l'horizon 2030, permettant ainsi d'absorber une part significative de la croissance de la mobilité. Ceci se traduira logiquement par une fluidité accrue du trafic et des temps de déplacement réduits pour tous.

L'Office fédéral des routes souligne également que la traversée du lac permettrait un délestage important de certains tronçons routiers urbains et contribuerait à réduire substantiellement les temps de parcours au sein de l'agglomération et de toute la région.

Le partenariat public-privé : une source alternative de financement profitable pour les deux parties... et les usagers

Le principe du partenariat public-privé, ou PPP, n'est pas en soi une nouveauté, bien que le recours à ce mode de financement partenarial en Suisse soit encore bien timide. Citons néanmoins les exemples encourageants du stade de la Maladière à Neuchâtel, de la Swissporarena à Lucerne et du centre administratif cantonal bernois « Neumatt » à Berthoud. Ce dernier est utilisé par le canton de Berne pour héberger tant ses services administratifs qu'une prison régionale. En parallèle, l'option d'un financement par PPP est actuellement à l'étude dans le cas de nombreux projets.

Le recours à un financement par PPP dans le cas de la traversée du lac présenterait des avantages indéniables :

- une réalisation rapide ;
- une bonne prévisibilité pour le budget de l'Etat ;
- des coûts de réalisation maîtrisés.

Le recours à un PPP ne doit donc pas constituer un tabou. Bien au contraire, la traversée du lac serait l'occasion de répliquer, dans l'intérêt du

canton et de ses habitants, les succès constatés ailleurs en Suisse et à l'étranger.

Le PPP : un coup d'accélérateur

Un avantage notable d'un financement par PPP est qu'il permettrait de grandement accélérer la réalisation de la traversée du lac. Les partenaires privés ne sont en effet pas soumis aux contraintes s'appliquant aux calendriers de réalisation et de financement fédéraux.

Et les besoins sont urgents. En accroissant grandement l'accessibilité de la rive gauche, la traversée du lac permettrait de développer plus rapidement, et dans de meilleures conditions, les capacités de la rive gauche en termes d'habitat et d'activités.

Les partenaires sont prêts

De récentes études, tant au niveau cantonal que fédéral, confirment l'intérêt de nombreux acteurs de l'économie pour ce type de partenariat de manière générale.

De plus, ces mêmes études arrivent à la conclusion que la traversée du lac est un projet qui se prêterait particulièrement bien à un financement par PPP. Enfin, une récente étude mandatée par plusieurs associations professionnelles tant suisses que genevoises confirme le grand intérêt manifesté par de nombreux investisseurs institutionnels pour ce projet.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à la présente proposition de motion.