A 201314

le Président

CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES
21 DEC. 2020
ARRIVÉE

Lyon, le 21 DEC. 2020

Madame la Présidente,

Par lettre du 25 novembre 2020, vous me communiquiez le rapport d'observations définitives que la Chambre Régionale des Comptes a adopté dans le cadre d'une enquête commune de la Cour des comptes et des chambres régionales des comptes, sur l'entretien et l'exploitation de réseau routier non concédé. Ce rapport traite spécifiquement du boulevard périphérique nord de Lyon.

Je souscris pleinement aux observations critiques que la juridiction développe à propos du contrat de partenariat passé par la Communauté urbaine de Lyon en 2014, pour procéder à la mise aux normes de l'infrastructure. Il persiste en effet un doute sérieux sur l'opportunité de recourir à une telle formule contractuelle et, parallèlement, sur le juste niveau de la rémunération versée au cocontractant de la collectivité.

Trois considérations simples permettent de réinterroger la pertinence des choix qui ont alors été faits.

En premier lieu et comme le relève le rapport, un contrat en maîtrise d'ouvrage publique s'avérait moins couteux de 46 M€, avant valorisation des risques. C'est donc finalement à ce prix que la Communauté urbaine a souhaité se couvrir contre un risque d'indisponibilité de l'ouvrage en phase travaux, ou de dérapage des coûts de l'opération de mise aux normes. Il s'agit en effet des deux principaux risques que le contrat de partenariat a finalement permis de couvrir.

Au regard d'un volume de travaux de 110 M€ environ, cette « *prime d'assurance* » apparaît effectivement très significative. Il est heureux, et il faut le souligner car beaucoup d'autres contrats de partenariat n'ont pas eu cette chance, comme le relevait un rapport de la Cour des comptes européenne en 2018, qu'un tel niveau de couverture ait finalement permis d'obtenir le résultat escompté, à savoir la livraison au prix convenu des travaux de mise aux normes, sans retard ni incident significatif.

.../...

la métropole GRANDLYON

Madame Marie-Christine Dokhélar
Présidente
Chambre Régionale des Comptes Auvergne-Rhône-Alpes
124, Boulevard Vivier Merle
69503 Lyon cedex 03

Réf : DPIAF/MS/20201217

Métropole de Lyon
20, rue du Lac - CS 33569
69505 Lyon cedex 03
tél. 33 (0)4 78 63 40 40

Par ailleurs, et au-delà de cette valorisation de la couverture des deux principaux risques que le Grand Lyon souhaitait transférer, il faut relever, comme toujours dans de tels contrats, le manque total de transparence dans l'exacte appréciation des conditions de rémunération du cocontractant de l'administration.

En effet, si le rapport rappelle un taux de rentabilité des capitaux propres de 11,5%, « *conforme aux standards de rentabilité attendus* » à l'époque pour de telles opérations, ce taux ne s'applique qu'aux capitaux, très limités comme le souligne la juridiction, apportés par les actionnaires au projet. Ces actionnaires étant par ailleurs sous-traitants de la société de projet, une partie sans doute significative de la rémunération du groupement d'entreprises échappe au calcul de ce taux, et donc à l'appréciation de l'exacte économie du contrat.

Pour l'approcher, il faudrait pouvoir comparer les coûts facturés par ces contrats de sous-traitance aux coûts du marché, voire même aux coûts qu'une personne publique maître d'ouvrage des travaux puis exploitante de l'infrastructure aurait assumés, selon ses propres niveaux de service. Apparaîtraient alors les réelles marges et rentabilités des entreprises cocontractantes.

Enfin, le rapport souligne que le choix d'un contrat de partenariat risque de rendre impossible le maintien d'un péage d'ici quelques années. En effet, le code de la voirie routière limite, pour les contrats de partenariat, l'affectation des produits du péage à la seule couverture des coûts d'investissement. La Métropole de Lyon devra donc, comme le recommande la juridiction, reconstituer les coûts et les recettes de péage perçues, afin de s'assurer de sa légalité d'ici quelques années.

Ainsi, au-delà même de l'engagement hors bilan que constitue par lui-même le contrat de partenariat, peut-être faudra-t-il le remettre en cause avant son terme, pour retenir une autre forme d'exploitation permettant le maintien d'un péage, seul à même de couvrir les coûts d'exploitation très élevés que génère une telle infrastructure routière, dont une part importante du tracé est constituée de tunnels.

La fin du contrat risque donc de générer des coûts importants de renégociation, voire de rupture anticipée, coûts qui n'ont sans doute pas été intégrés au stade de l'évaluation préalable.

En définitive, même si le contrat semble, selon l'examen qu'en rapporte la juridiction, se dérouler dans des conditions satisfaisantes, il reste un doute sérieux sur l'exacte proportionnalité des coûts assumés par la collectivité aux prestations dont elle profite par le biais du contrat : le risque de méconnaître les intérêts de la personne publique du fait de l'opacité des flux financiers du contrat n'a d'ailleurs pas non plus été valorisé par l'évaluation préalable.

.../...

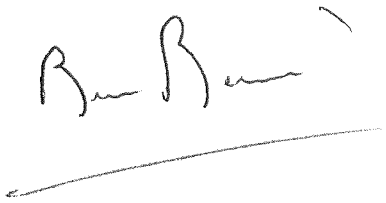
la métropole GRANDLYON

Je persiste donc à penser pour ma part que le Grand Lyon n'aurait pas dû à l'époque recourir à une telle solution contractuelle.

Enfin, pour conclure et faire écho aux mentions finales du rapport et de sa synthèse, je vous confirme que je n'entends pas poursuivre le projet d'Anneau des sciences de bouclage du périphérique, qui a fait l'objet d'un débat public en 2012. Ce projet me semble historiquement daté et manifestement insusceptible d'offrir une réponse adaptée aux enjeux de mobilité auxquels notre collectivité entend répondre dans les prochaines années.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes hommages.

Bruno Bernard



la métropole GRANDLYON

Réf : DPIAF/MS/20201217