

Objet

Le volet « financement » des études a consisté à tester différents scénarios contractuels pour la réalisation du projet et son exploitation et à apprécier l'impact sur les finances des collectivités concernées par le projet.

Les analyses se sont appuyées notamment sur les études de faisabilité technique du projet, pour ce qui concerne les coûts d'investissement, et les études de trafics, pour ce qui concerne les recettes d'exploitation.

Concernant l'infrastructure routière, plusieurs solutions de montage ont été étudiées : la maîtrise d'ouvrage publique, la concession de travaux et le contrat de partenariat.

Même si, à ce stade du projet et des études, il est prématuré de définir un montage précis (des arbitrages sont nécessaires pour le périmètre, le phasage, l'allocation des risques,...), les analyses menées ont permis d'évaluer les ordres de grandeur des contributions financières publiques.

Coûts, recettes et calendrier du projet

1. Les coûts du projet

Les dépenses d'investissement et d'exploitation liées aux deux scénarios concernent :

- La nouvelle infrastructure routière : entre Valvert, Beaunant et le boulevard Laurent Bonnevey pour le scénario Anneau des Sciences et entre Valvert et la RD301 pour le scénario Rodeau,
- l'aménagement de l'autoroute A6/A7 en boulevard urbain,
- et la requalification des voiries des centres-villes de l'ouest lyonnais.

Elles intègrent ensuite les coûts de réalisation et d'exploitation des nouvelles lignes de transport au commun et des nouveaux parkings-relais prévus dans les deux scénarios.

Elles comprennent enfin les coûts d'aménagement et de développement du territoire : création d'aménagements urbains spécifiques, espaces urbains existants ou en devenir qui bénéficieront de la réalisation du projet.

- ⇒ **Les dépenses d'investissement** varient, selon les scénarios proposés, **entre 2,2 et 2,5 milliards d'euros** (hors taxes, valeurs 2011) pour l'infrastructure routière. Ces dépenses sont portées par **le Grand Lyon et le Conseil Général du Rhône** via un protocole signé en août 2010 définissant les modalités générales de cofinancement du projet pour l'ensemble des phases d'études préalables, de concertation, de procédures administratives, de conception, de construction, d'exploitation et de maintenance de l'ouvrage sur la base d'une répartition à part égales entre les deux collectivités de l'ensemble des postes.
- ⇒ **Les dépenses d'exploitation** de l'infrastructure routière ont été valorisées par extrapolation des coûts d'exploitation du Boulevard Périphérique Nord de Lyon (BPNL). Les coûts d'exploitation annuels sont estimés entre **15 à 20 millions d'euros** (hors taxes, valeurs 2011) à la mise en service de l'infrastructure. Ces coûts sont, par ailleurs, susceptibles d'évoluer en fonction du système de péage et de tarification retenus.
- ⇒ **Pour le réaménagement de l'A6/A7** en boulevard urbain, les dépenses sont évaluées entre **120 à 150 millions d'euros** (hors taxes, valeurs 2011). Les dépenses de requalifications des voies de centres-villes de l'Ouest sont estimées à environ **150 millions d'euros** (hors taxes, valeurs 2011). Ces dépenses sont portées par **le Grand Lyon**.
- ⇒ **Les mesures de transports en commun** concernant l'ouest de l'agglomération sont estimées entre **800 millions et un milliard d'euros**, pour ce qui concerne les dépenses d'investissement et **40 millions d'euros** par an pour les dépenses d'exploitation (hors taxes, valeurs 2011). Ces mesures sont portées par le **SYTRAL**.

2. Les recettes de péage

L'instauration d'un péage d'ouvrage sur l'infrastructure routière a été retenue a priori dans l'accord conclu en août 2010 entre le Grand Lyon et le Département du Rhône.

Les prévisions de recettes se basent sur les prévisions de trafic par scénario (Anneau des Sciences et Rocade) et les hypothèses de tarifs de péage.

Les principes du péage retenus sont les suivants :

- Sections gratuites entre Valvert à Trois Renards et pour le franchissement du Rhône,
- Deux scénarios tarifaires encadrés par des fourchettes hautes et basses :
 - o sur la base d'un coût de péage kilométrique moyen cohérent avec le péage du Boulevard Périphérique Nord de Lyon, duquel on a déduit un coût de péage moyen sur l'ensemble de l'infrastructure, évalué à 0,2 € TTC / km,
 - o sur la base d'un optimum économique évalué à 0,4 € TTC / km.

En fonction des hypothèses, les recettes de péage annuelles à la mise en service de l'infrastructure se situeraient dans une fourchette de **40 à 70 M€ à l'horizon 2030** (hors taxes, valeurs 2011).

3. Le calendrier du projet

La durée estimée des travaux est de 7 à 8 ans (4 à 5 ans pour la partie routière), selon les scénarios de réalisation et les phasages possibles. La mise en service de l'infrastructure routière pourrait intervenir en 2025.

LES PRINCIPALES ÉCHÉANCES DU PROJET



Les différents modes de réalisation pour l'infrastructure routière

1. Trois montages contractuels possibles

Pour la nouvelle infrastructure routière, trois possibilités de montages existent :

- Un montage en **maîtrise d'ouvrage public**, dans lequel les deux collectivités Grand Lyon et Conseil Général assurent le financement à part égale, la réalisation et l'exploitation de l'ouvrage,
- Un montage via un **contrat de partenariat public-privé**, dans lequel le préfinancement, la réalisation, la maintenance-renouvellement, et éventuellement l'exploitation, peuvent être confiés à un partenaire privé, les collectivités conservant le risque commercial,
- Un montage en **concession**, dans lequel le financement, la réalisation, l'exploitation, la maintenance-renouvellement, sont confiés à un opérateur privé, et par lequel les risques du projet sont transférés à cet opérateur privé.

Les différentes possibilités de montage peuvent être combinées selon les composantes du projet.

Concernant le réaménagement de l'axe A6/A7, la maîtrise d'ouvrage publique semble s'imposer comme le montage le plus approprié, à la fois en raison du caractère urbain du projet et par le déroulement prévisible en de multiples tranches.

2. Deux entrants importants

Quel que soit le choix du montage contractuel retenu, 2 hypothèses préalables sont à prendre en considération :

- Le Grand Lyon et le Conseil Général seraient favorables à l'instauration d'un péage d'ouvrage pour la nouvelle infrastructure routière, comme stipulé dans le protocole d'août 2011,
- Le Grand Lyon souhaiterait garder la maîtrise des recettes de péage,

3. Trois possibilités de financement

- Le financement, par les deux collectivités sur fonds propres ou par emprunt, de la différence entre les recettes nettes générées par l'ouvrage et le coût d'investissement (montage en **Maîtrise d'Ouvrage Publique** – MOP)
- Le financement initial de tout ou partie de l'ouvrage par un partenaire privé et le paiement par les collectivités à ce partenaire privé de loyers annuels correspondant à l'investissement, l'exploitation, la maintenance,..., de l'ouvrage sur une durée à convenir (montage en **contrat de partenariat public privé** –PPP).

Dans cette configuration, le partenaire privé ne supporterait pas le risque de l'exploitation ; les recettes de péage seraient encaissées par le Grand Lyon et les recettes nettes seraient réparties entre le Grand Lyon et le Conseil Général du Rhône.

Par ailleurs, les deux collectivités ont la possibilité d'assurer directement le financement d'une partie de l'investissement.

- Le financement, la construction et l'exploitation de l'ouvrage par un partenaire privé qui se rémunère sur les recettes de péage, assorties si nécessaire d'un complément de rémunération versé par les deux collectivités (montage en **concession**)

Les premières évaluations et tendances

Différentes simulations financières ont été effectuées. Celles-ci s'appuient à la fois sur les deux scénarios du projet et sur les différentes estimations des recettes pouvant être tirées du péage.

⇒ En ce qui concerne la réalisation de l'infrastructure routière en **concession** qui implique le transfert de l'ensemble des risques du projet, y compris le risque commercial au privé, celle-ci apparaît difficile à mettre en œuvre compte tenu de la faiblesse toute relative des recettes d'exploitation.

Pour atteindre l'équilibre économique du projet une subvention très importante serait à verser par la personne publique au concessionnaire en période de construction ou pendant la phase d'exploitation mais cette solution, si elle a l'avantage de lisser les dépenses publiques sur la durée du contrat, apparaît en termes de coût global économiquement inefficace par rapport à des solutions moins coûteuses en maîtrise d'ouvrage publique ou en contrat de partenariat.

⇒ Le **contrat de partenariat** et la **maîtrise d'ouvrage publique** ont l'avantage de permettre de lisser l'impact du projet dans le temps. Dans ces modes de réalisation de l'infrastructure routière, le financement du projet apparaît à ce stade plus adapté qu'en concession. Les collectivités assumant le risque commercial, le risque du projet est analysé comme un risque « collectivités ». En règle générale, celles-ci ont la possibilité de se financer plus facilement auprès des banques. Les premiers loyers en contrat de partenariat seront versés à compter de la mise en service de l'ouvrage et les remboursements de l'annuité de la dette en maîtrise d'ouvrage publique débuteront dès la période de construction.

Les répercussions du projet sur les finances publiques dépendront du montage retenu (maîtrise d'ouvrage publique, concession, ou partenariat public / privé) et du niveau de prix des péages.

Les premières études financières font apparaître que les recettes nettes générées ne permettent pas d'autofinancer le projet.

Une contribution annuelle issue des budgets du Grand Lyon et du Conseil général du Rhône sera nécessaire. La répartition des contributions publiques se fera en fonction des montages juridiques envisagés.

Le projet (infrastructure routière et réaménagement de l'A6/A7) génère un besoin de financement de l'ordre de **60 à 75 M€ par an en moyenne sur 30 ans** (hors taxes, valeurs 2011) pour chacune des deux collectivités (Conseil Général du Rhône et Grand Lyon).