

Projet PPP de la Société Régionale Wallonne du Transport - Tram de Liège

Dans sa lettre du 14 décembre 2012, l'Administrateur Général de la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) sollicite l'avis de l'Institut des Comptes Nationaux (ICN) sur le traitement SEC 95 des opérations qui seront effectuées dans le cadre du projet de construction du tram de Liège de la SRWT sous la forme d'un Partenariat Public Privé (PPP). Les documents fournis comprennent l'avis de marché, le décret du 22/11/2012, le projet de mécanisme de paiement, la matrice des risques, le guide de sélection et la partie 8 (Critères de performance et réduction) du Cahier des Exigences. Le projet de contrat DBFM relatif au marché public avec ses annexes a été remis à l'ICN début janvier 2013. Des informations complémentaires ont été transmises dans une lettre du 4 février 2013.

Le présent projet a pour objet la conception, la construction, le financement et la maintenance des "Eléments de Configuration" d'un système de transport par tramways, qui sera mis à la disposition du TEC Liège-Verviers en vue de son exploitation par ce dernier comprenant le réseau ferré électrifié, le matériel roulant et ses sous-systèmes, un centre de maintenance et de remisage pour l'hébergement et les activités de maintenance du matériel roulant et les systèmes complémentaires. Le marché ne comporte pas la livraison du matériel billettique qui sera fourni par la SRWT. Le partenaire privé doit néanmoins l'intégrer dans le système de transport à réaliser et gérer la maintenance de base des appareils présents dans le matériel roulant. Le marché porte également sur la conception, la construction et le financement d'espaces urbains connexes au réseau, appelés "Eléments Hors Configuration", qui ne doivent, quant à eux, pas être entretenus par le partenaire privé. La conception et la construction à réaliser par le partenaire privé s'appuieront sur un permis unique préalablement obtenu par la SRWT. Le tracé envisagé sera éventuellement prolongé soit dans le cadre du présent marché, soit dans le cadre d'un marché ultérieur.

Le projet comporte 3 phases: la phase préparatoire, la phase de construction et la phase d'exploitation. La mise en service commerciale de la ligne de tram par le TEC Liège-Verviers doit intervenir en juin 2017, après une phase de construction de 3 ans. Le partenaire privé assure ensuite la maintenance du système de transport durant une période de 27 ans. Pendant la durée du contrat, la SRWT accorde au partenaire privé un droit de superficie en vue de la réalisation des travaux. Au terme du contrat, la ligne de tram doit être transférée à la SRWT sans paiement d'un prix spécifique.

Selon la SRWT, le coût maximal des travaux est estimé à 380 millions d'euros. La redevance est constituée d'une composante "investissement" fixe durant toute la durée du contrat et d'une composante "maintenance" indexée. Le partenaire privé ne perçoit la redevance périodique de mise à disposition qu'à partir de la mise à disposition effective de la ligne de tram. En cas de retard dans la mise à disposition de la ligne de tram, la date de fin de la mise à disposition est reportée à due concurrence. Le partenaire privé est redevable d'une indemnité pour chaque jour écoulé entre la date de disponibilité prévue et la date de disponibilité effective, le montant total à payer de cette indemnité étant plafonné et payable que lorsque la SRWT est redevable de paiements au partenaire privé.

Un système de réductions pour pénalités automatiques et prohibitives est organisé dans le contrat en vue d'inciter le partenaire privé à respecter les exigences de qualité et de disponibilité de la ligne de tram. Ce système, permettant de déterminer le montant des réductions, a pour effet qu'en cas d'indisponibilité totale des infrastructures, le montant de la redevance soit automatiquement ramené à zéro pour la période concernée.

Les risques liés aux prestations contractuelles sont à charge du partenaire privé, sauf dans certains cas dont la liste est fixée par le contrat. Le partenaire privé doit souscrire aux assurances risques chantiers, garantie décennale, RC professionnelle et incendie. La Région wallonne se porte personnellement garante du respect par la SRWT de toutes les obligations de paiement que la SRWT assume vis-à-vis du partenaire privé en vertu du contrat.

Le partenaire privé demande l'autorisation de la SRWT avant de conclure un nouveau contrat de financement avec un autre bailleur de fonds que le bailleur de fonds initial si le refinancement n'est pas prévu dans le modèle financier originel. De plus, le partenaire privé doit remettre à la SRWT 15% de l'avantage financier obtenu suite au refinancement, au moyen d'une réduction de la redevance d'investissement.

Avis de l'ICN

Sur la base des informations mises à dispositions et concernant les "Eléments de Configuration", il ressort que les risques de construction et de disponibilité sont suffisamment transférés au partenaire privé selon le *Manual on Government Deficit and Debt* (édition 2012).

Les dispositions mentionnées dans le contrat relatives au mécanisme de perception des redevances périodiques par le partenaire privé qu'à partir de la mise à disposition effective de la ligne de tram et ce, même si ce moment intervient après la date planifiée, est un élément suffisant au regard du transfert du risque de construction au partenaire privé. De plus, ce transfert de risque est renforcé par un mécanisme de paiement d'une indemnité pour chaque jour écoulé entre la date de disponibilité prévue et la date de disponibilité effective.

De plus, les dispositions mentionnées dans le contrat relatives au mécanisme de réductions pour pénalités automatiques et prohibitives en vue d'inciter le partenaire privé à respecter les exigences de qualité et de disponibilité prévues dans le contrat ont pour effet le transfert suffisant du risque de disponibilité au partenaire privé, le montant de la redevance tombant à zéro en cas d'indisponibilité totale des infrastructures au cours de la période concernée.

Une partie du risque de demande est transférée au partenaire privé, la redevance de maintenance pouvant être augmentée/diminuée dans une certaine mesure en cas de kilomètres effectués en exploitation plus élevés/faibles que ceux prévus. L'acquisition, au terme du contrat, de la ligne de tram par la SRWT sans paiement d'un prix spécifique constitue toutefois un élément négatif, atténuant quelque peu la prise de risque du partenaire privé.

Les dispositions mentionnées dans le contrat relatives au mécanisme de partage de l'avantage financier obtenu en cas de refinancement, bien que limitant quelque peu la capacité du partenaire privé d'obtenir le profit qui découle d'une fourniture de services selon les conditions mentionnées dans le contrat à un coût moindre que celui prévu, ne vont pas à l'encontre du corollaire mentionné dans le *Manual on Government Deficit and Debt* (édition 2012), le partenaire privé obtenant la majeure partie de l'avantage financier obtenu puisque seul 15% de cet avantage doit être remis à la SRWT.

Ainsi, en tenant compte des dispositions précitées et concernant les "Eléments de Configuration", l'ICN est d'avis que seuls les paiements des redevances doivent être enregistrés dans les dépenses de la Région wallonne via la SRWT faisant partie du périmètre des administrations publiques, les investissements en question étant attribués au partenaire privé.

Toutefois, concernant les espaces urbains connexes au réseau, appelés "Eléments Hors Configuration", devant être conçus, construits et financés mais pas entretenus par le partenaire privé, ainsi que le matériel billettique fourni par la SRWT, l'ICN est d'avis que ces actifs doivent être enregistrés dans les comptes des administrations publiques qui en sont les propriétaires économiques et impacteront dès lors d'autant le solde de financement.

En effet, bien que ces "Eléments Hors Configuration" constituent des accessoires à la réalisation du système de transport par tramways, ni la maintenance de ces éléments, ni le risque de disponibilité qui y est attaché, ne sont à charge du partenaire privé; ils ne peuvent donc être enregistrés dans les comptes du partenaire privé. Selon le *Manual on Government Deficit and Debt* (édition 2012), les contrats PPP traitent d'actifs ou d'ensemble d'actifs qui ne peuvent être

contractuellement divisibles. Ces actifs ne peuvent être séparés dans les comptes nationaux, la règle étant que ces actifs ne peuvent apparaître dans leur totalité qu'au bilan d'un seul agent économique. Le fait que ces "Eléments Hors Configuration" ne soient plus à la charge du partenaire privé dès la mise en disponibilité de la ligne de tram, contrairement aux "Eléments de Configuration", indique que ces éléments ne relèvent pas de la définition d'un contrat PPP au sens du *Manual on Government Deficit and Debt* (édition 2012).

Cet avis est basé sur l'information disponible en février 2013 et devra être confirmé ultérieurement suite à la conclusion du contrat.

07.02.2013