




C- Le contrat de partenariat

Un nouveau type de contrat administratif instauré par l'ordonnance du 17 juin 2004

Le cocontractant :

- a une mission globale relative au financement, à la réalisation, l'entretien, la maintenance, la exploitation ou leur gestion de l'infrastructure
 - assure la maîtrise d'ouvrage des travaux à réaliser
 - perçoit un paiement étalé pendant la durée du contrat assujetti à des objectifs de performance
- 

Le contrat de partenariat L'évaluation préalable

La rémunération peut être liée :

- **à des objectifs de performance assignés au cocontractant (qualité de service, entretien de l'infrastructure, information des usagers etc...)**
- **au niveau de fréquentation de l'infrastructure (péage virtuel ou « shadow toll »)**
- **à une combinaison des deux critères**

Un péage peut être instauré indépendamment de la rémunération du contractant. Dans ce cas, il viendrait diminuer le coût pour la collectivité publique

C- Le contrat de partenariat

Avantages / Inconvénients

- **Comme pour la concession, le recours au financement privé permet d'accélérer la réalisation d'un projet**
- **Gratuité d'usage et pas de risque d'éviction**

MAIS

- **Il ne permet pas de respecter le principe de l'utilisateur- payeur**
- **Le coût total pour la collectivité est plus important qu'avec les autres modes de financement**
- **Sauf si le péage vient diminuer le coût des loyers**

Roussillon - DIR Nord-Ouest - SMO Picardie - CETU - SMO Bourgogne - CETE Normandie-Centre - SMO Midi-Pyrénées - DIR Ouest - SMO Auvergne - DIR Sud-Ouest - SMO Alsace - DIR Centre-Ouest - SMO Pays de la Loire - CETE de l'Ouest - SMO Rhône-Alpes - DIR Atlantique
- SMO Ile-de-France - CETE du Sud-Ouest - SMO Centre - DIR Centre-Est - SMO Haute-Normandie - SETRA - SMO Lorraine - DIR Est - SMO Poitou-Charentes - CETE Nord-Picardie - SMO Bretagne - DIR Ile-de-France - LCPC - SMO Champagne-Ardenne - DIR Massif Central
- SMO Basse-Normandie - CNPS - SMO Provence-Alpes-Côte d'Azur - CETE de Lyon - SMO Franche-Comté - CETE Méditerranée - DIR Méditerranée - SMO Nord-Pas de Calais - CERTU - SMO Limousin - DIR Nord - SMO Aquitaine - CETE de l'Est - SMO Languedoc-Roussillon
- DIR Nord-Ouest - SMO Picardie - CETU - SMO Bourgogne - CETE Normandie-Centre - SMO Midi-Pyrénées - DIR Ouest - SMO Auvergne - DIR Sud-Ouest - SMO Alsace - DIR Centre-Ouest - SMO Pays de la Loire - CETE de l'Ouest - SMO Rhône-Alpes - DIR Atlantique - SMO
Ile-de-France - CETE du Sud-Ouest - SMO Centre - DIR Centre-Est - SMO Haute-Normandie - SETRA - SMO Lorraine - DIR Est - SMO Poitou-Charentes - CETE Nord-Picardie - SMO Bretagne - DIR Ile-de-France - LCPC - SMO Champagne-Ardenne - DIR Massif Central - SMO
Basse-Normandie - CNPS - SMO Provence-Alpes-Côte d'Azur - CETE de Lyon - SMO Franche-Comté - CETE Méditerranée - DIR Méditerranée - SMO Nord-Pas de Calais - CERTU - SMO Limousin - DIR Nord - SMO Aquitaine - CETE de l'Est - SMO Languedoc-Roussillon - DIR
- DIR Nord-Ouest - SMO Picardie - CETU - SMO Bourgogne - CETE Normandie-Centre - SMO Midi-Pyrénées - DIR Ouest - SMO Auvergne - DIR Sud-Ouest - SMO Alsace - DIR Centre-Ouest - SMO Pays de la Loire - CETE de l'Ouest - SMO Rhône-Alpes - DIR Atlantique - SMO
Ile-de-France - CETE du Sud-Ouest - SMO Centre - DIR Centre-Est - SMO Haute-Normandie - SETRA - SMO Lorraine - DIR Est - SMO Poitou-Charentes - CETE Nord-Picardie - SMO Bretagne - DIR Ile-de-France - LCPC - SMO Champagne-Ardenne - DIR Massif Central - SMO
Basse-Normandie - CNPS - SMO Provence-Alpes-Côte d'Azur - CETE de Lyon - SMO Franche-Comté - CETE Méditerranée - DIR Méditerranée - SMO Nord-Pas de Calais - CERTU - SMO Limousin - DIR Nord - SMO Aquitaine - CETE de l'Est - SMO Languedoc-Roussillon - DIR
Nord-Ouest - SMO Picardie - CETU - SMO Bourgogne - CETE Normandie-Centre - SMO Midi-Pyrénées - DIR Ouest - SMO Auvergne - DIR Sud-Ouest - SMO Alsace - DIR Centre-Ouest - SMO Pays de
la Loire - CETE de l'Ouest - SMO Rhône-Alpes - DIR Atlantique - SMO Ile-de-France - CETE du Sud-Ouest - SMO Centre - DIR Centre-Est - SMO Haute-Normandie - SETRA - SMO Lorraine - DIR

ANNEXE



B- La concession La fin de l'« adossement »

L'adossement :

- **Un système qui accordait un avantage aux opérateurs historiques**
- **Un système qui reportait la date d'expiration du contrat de concession**
- **Un système qui pouvait amener à réaliser des opérations non rentables**
- **Un système incompatible avec les principes de transparence et d'égalité inscrits dans les droits interne et communautaire**

B- La concession Les nouvelles concessions

- **Publication d'un avis à la fois au niveau communautaire et au niveau national**
- **Une procédure de sélection en deux phases :**
 - **1^{ère} phase : sélection des candidats admis à présenter une offre**
 - **2^{ème} phase : sélection du ou des "concessionnaire(s) pressenti (s)", candidat(s) avec lequel les négociations seront engagées prioritairement**
- **Négociations et mise au point du contrat de concession avec le concessionnaire « pressenti »**
- **Examen du contrat par le Conseil d'État et publication du décret approuvant le contrat**

Les prochaines concessions

■ Les prochains appels d'offres en concession :

A65 – Bordeaux – Pau : en cours

A88 – Falaise – Sées : en cours

A150 – Barentin – Yvetot : lancement en 2006

A63 – Bordeaux – Saint-Geours-de-Mareme : lancement en 2006

A831 – Fontenay-le-Comte – Rochefort : non décidé (2006/2007?)

Objet de l'évaluation préalable

Ordonnance du 17/6/2004

- « Les contrats de partenariat ne peuvent être conclus que pour la réalisation de projets pour lesquels une évaluation (...) :
- a) *montre ou bien que, compte tenu de la complexité du projet, la personne publique n'est pas objectivement en mesure de définir seule et à l'avance les moyens techniques pouvant répondre à ses besoins ou d'établir le montage financier ou juridique du projet, ou bien que le projet présente un caractère d'urgence*
 - b) *expose avec précision les motifs de caractère économique, financier, juridique et administratif, qui l'ont conduite, après une analyse comparative, notamment en termes de coût global, de performance et de partage des risques, de différentes options, à retenir le projet envisagé et à décider de lancer une procédure de passation d'un contrat de partenariat. En cas d'urgence, cet exposé peut être succinct. »*

Nécessité de raisonner en coût global

Marché Public	Contrat de partenariat
Coût du marché public = investissement + exploitation + coût OAT + coût des risques conservés par l'État (+ coût des insuffisances budgétaires)	Coût global = Coût du contrat de partenariat = Investissement + financements externes (>OAT) + rémunération des fonds propres (rémunération du risque de l'actionnaire des sociétés de projet)

⇒1) d'où la nécessité de pouvoir évaluer les coûts internes de l'administration (coûts fixes de l'administration, coût d'exploitation)

⇒2) Le raisonnement en coût global implique également l'évaluation du coût du risque

C-L'objectif est d'optimiser le partage des risques entre public et privé

Exemples de risques conservés par l'État : risque de DUP, risque trafic (en marché public et CP)...

⇒ l'évaluation du coût de ces risques peut être éludée dans une première approche (non discriminant)

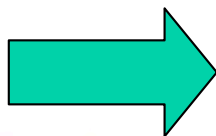
Exemples de risques transférés au secteur privé : risques de construction, exploitation, maintenance, trafic (concession uniquement)

⇒ Nécessité d'évaluer la valeur de ce transfert

C- Le contrat de partenariat

- **Le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005 a identifié quatre projets routiers susceptibles d'être réalisés rapidement sous forme de contrat de partenariat :**

- **Le tronc commun autoroutier A4-A86**
- **La rocade L2 à Marseille**
- **La liaison est-ouest à Avignon**
- **La RN88 entre Albi et l'autoroute A75**



Le contournement de Nice est de complexité a priori au moins équivalente à ces quatre projets

