### Devenir de la RN 154

Projet d'achèvement par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2\*2 voies progressive



Réunion du 23 novembre 2009, à Chartres

**Marc PAPINUTTI** 

### Développement durable

#### Sa prise en compte :

Après un dix-neuvième siècle ferroviaire

Une fin du vingtième siècle routière

- Réseau structurant efficace et moderne
- Nouveaux accords en France
- Environnementaux
- Sociaux
- Politiques

#### Le Grenelle Environnement

Approuvé à la quasi-unanimité par le Parlement



# Grenelle Environnement et transports : une politique très encadrée, des objectifs ambitieux

Diminuer de 20% les émissions de GES d'ici 2020 de manière à les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient en 1990

Optimiser les réseaux existants avant d'envisager leur développement

Comment construire un système de transport efficace, y compris énergétiquement, respectueux de la santé et de la biodiversité ?

Prendre en compte les exigences environnementales, limiter les consommations d'espaces agricoles et naturels

Organiser le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatif à la route et à l'aérien

Redéfinir le rôle de la route





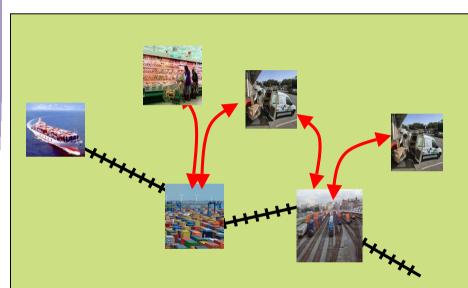
C'est l'objet du schéma national des infrastructures de transport

### Le schéma national : trois objectifs

- a) A l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret, et d'un réseau fluvial;
- b) Au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ;
- c) Au niveau local, améliorer les déplacements dans les aires métropolitaines.



# Déclinaison de ces objectifs aux infrastructures routières : échelle européenne et nationale



Améliorer l'efficacité des chaînes intermodales fret, notamment en optimisant le fonctionnement des autoroutes ferroviaires, du transport combiné et du fret classique, et en organisant les interfaces intermodales

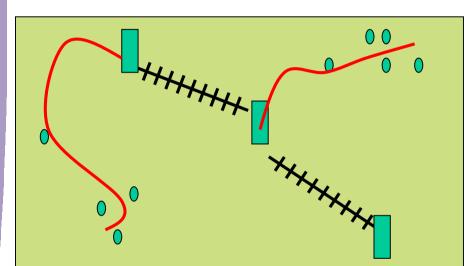
- En quoi le projet routier permet-il de mieux faire fonctionner les complémentarités entre les différents modes de transport ?
- En quoi le projet routier permet-il un meilleur report (accessibilité des ports, des plate-formes de transport combiné, des zones logistiques, etc ...) vers des modes alternatifs ?





- - -

# Déclinaison de ces objectifs aux infrastructures routières : échelle régionale



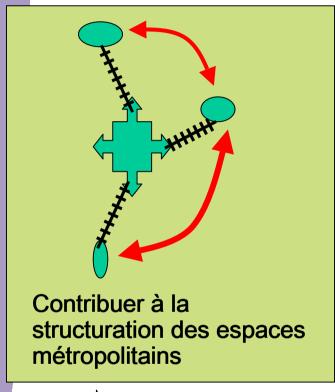
Offrir des services de transports et des infrastructures adaptés aux besoins des population des territoires peu denses et à la structure de leur économie

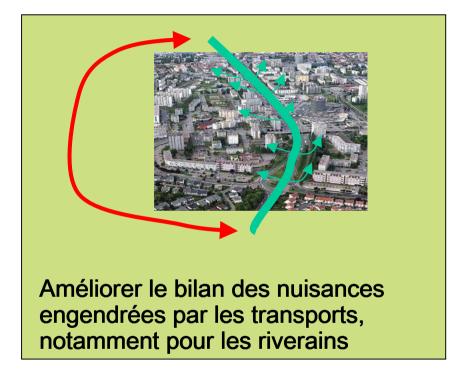
- En quoi le projet peut-il contribuer à conforter le développement économique et social de la région ?
- En quoi le projet peut-il conforter l'accessibilité des territoires peu denses de manière complémentaire au fer ?

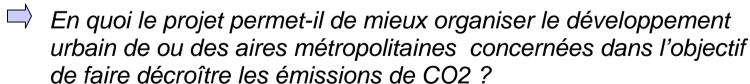




## Déclinaison de ces objectifs aux infrastructures routières : échelle locale











Comment le projet permet-il de faire décroître les nuisances de la circulation routière ?

## Le financement des infrastructures de transport

Deux sources de financement uniques :

- L'usager via le péage d'infrastructures (Automobiliste, Entreprise de chemin de fer, compagnie aérienne)
- La subvention (Europe, Etat, Collectivités territoriales, etc...)

Ensuite la répartition entre les ressources (usagers et subventions) va être déterminant pour le niveau de transfert des risques aux contractants privés.



#### Une définition du « PPP »

Partenariat public privé PPP

La France dispose de divers outils de PPP dont deux essentiels :

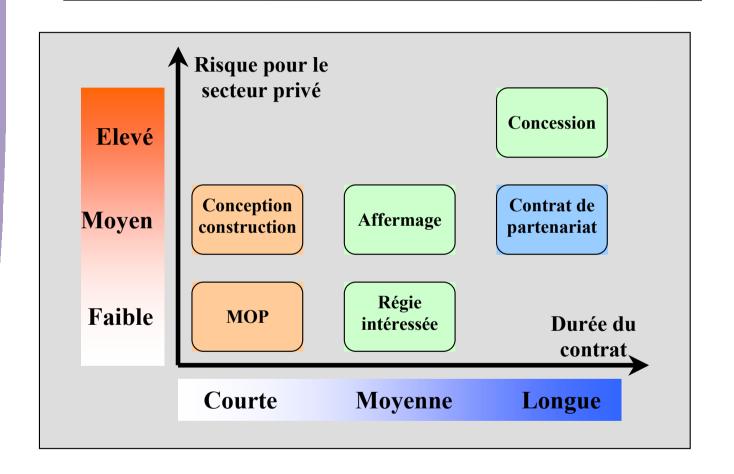
- La **concession** pour laquelle la France a une longue expérience (l'usager peut payer jusqu'à 100%. du projet)
- Le **contrat de partenariat**, outil récent qui a permis d'élargir les possibilités de PPP en France (Ordonnance de 2004) (la couverture peut être de 100% par des subventions étalées dans le temps couvrant le coûts des travaux, l'entretien et les frais financiers)

On considère *a contrario* que le marché public n'en est pas un puisque le contrat est court (délai de construction uniquement)





## Le risque pour le secteur privé





## Les différents modes de commande publique

Marchés publics	Contrats de partenariat	Délégations de service public
Objet "simple " Courte durée en règle générale	Objet complexe Longue durée	Objet complexe Longue durée Délégation
Pas de préfinancement Marchés successifs Paiement public uniquement	Préfinancement Conception-construction Maintenance et gestion Service rendu à la personne publique Paiement public principal	Financement Conception-construction Maintenance et gestion + exploitation du service Relation directe à l'usager Paiement par l'usager principalement
Risque de construction transféré dans certaines limites (jurisprudence)	Risque de construction Risque de performance Déconsolidation possible	Risque de construction Risque de performance Risque de demande/trafic Déconsolidant



# 2 formules de PPP 1- La délégation de service public

La délégation de services publics (DSP) est un contrat «par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire les ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service »

- Formule contractuelle régie par la loi « Sapin » du 19 janvier 1993
- · Critère de la rémunération substantiellement liée aux résultats de l'exploitation
- La maîtrise d'ouvrage des travaux est transférée au délégataire
- Exploitation du service « aux risques et périls du délégataire »
- Pas d'adossement dans les nouvelles concessions



# 2 formules de PPP : 2- Le contrat de partenariat

Le contrat de partenariat (CP) est un contrat par lequel « l'Etat [...]confie à un tiers, pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, une mission globale relative au financement [...], à la construction [...] des ouvrages ou équipements, ainsi qu'à leur entretien, leur maintenance, leur exploitation ou leur gestion, et, le cas échéant, à d'autres prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée. »:

- Formule contractuelle régie par l'ordonnance du 17 juin 2004
- La maîtrise d'ouvrage des travaux est transférée au partenaire.
- Rémunération du cocontractant fait l'objet d'un paiement par la personne publique pendant toute la durée du contrat. Elle peut être liée à des objectifs de performance assignés au cocontractant.



### annexes





