

Paris, le 14 octobre 2008

## Avis n°2008-11 portant sur la réalisation du contournement routier Nord-Ouest de Tarbes

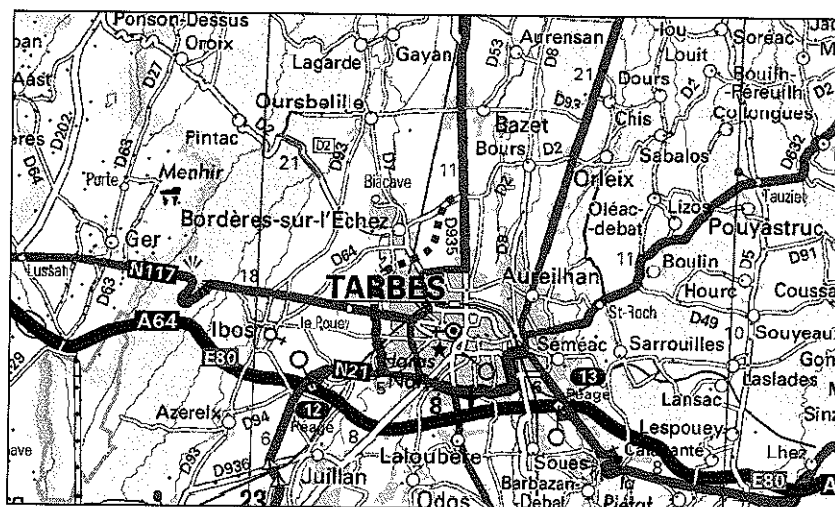
**Préambule** : cet avis est rendu en application des dispositions de l'article L.1414-2 du Code Général des Collectivités Territoriales, tel qu'il a été modifié par la loi n° 2008-735 du 28 juillet 2008 relative aux contrats de partenariat et au vu des seules exigences fixées par ladite loi.

### 0 - Objet

Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées souhaite réaliser une rocade Nord-Ouest en tracé neuf, entre la RD 817 et la RD 935, et doubler la rocade Ouest de Tarbes, qui a pour origine la RN 21 à l'ouest (commune d'Ibos) et pour extrémité la RD 817.

Ce projet s'inscrit dans le dispositif de contournement global de l'agglomération tarbaise et vise donc à améliorer les conditions de circulation et de sécurité en délestant le réseau urbain de la partie nord de l'agglomération d'une partie de son trafic, à renforcer les liaisons routières Sud-Ouest et Nord, et à desservir des zones d'activités.

Plan de situation des rocades Ouest et Nord-Ouest de Tarbes



Source : Conseil général des Hautes-Pyrénées

## **I - Analyse juridique**

L'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004 a créé dans le Code Général des Collectivités Territoriales un chapitre IV intitulé « Les contrats de partenariat ». Ce chapitre comporte un article L.1414-2 ainsi rédigé, dans sa rédaction modifiée par la loi n°2008-735 du 28 juillet 2008 :

*« II - Les contrats de partenariat ne peuvent être conclus que si, au regard de l'évaluation, il s'avère :*

*1°) 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 ;*

*2°) Ou bien que le projet présente un caractère d'urgence, lorsqu'il s'agit de rattraper un retard préjudiciable à l'intérêt général affectant la réalisation d'équipements collectifs ou l'exercice d'une mission de service public, ou de faire face à une situation imprévisible ;*

*3°) Ou bien encore que, compte tenu soit des caractéristiques du projet, soit des exigences du service public dont la personne publique est chargée, soit des insuffisances et difficultés observées dans la réalisation de projets comparables, le recours à un tel contrat présente un bilan entre les avantages et les inconvénients plus favorable que ceux d'autres contrats de la commande publique. Le critère du paiement différé ne saurait à lui seul constituer un avantage ».*

Le critère de l'urgence n'a pas été retenu par le Conseil général pour établir l'éligibilité de son projet au contrat de partenariat. La Mission d'Appui en prend acte.

Le Conseil général a recouru au critère de complexité, notion transposée de la directive n°2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 31 mars 2004, relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services. Cette directive autorise en effet le recours à une procédure appelée dialogue compétitif dans le cas de projets complexes.

Dans son considérant 31, la directive précise que :

*« Les pouvoirs adjudicateurs qui réalisent des projets particulièrement complexes peuvent, sans qu'une critique puisse leur être adressée à cet égard, être dans l'impossibilité objective de définir les moyens aptes à satisfaire leurs besoins ou d'évaluer ce que le marché peut offrir en termes de solutions techniques et/ou de solutions financières/juridiques. Cette situation peut notamment se présenter pour la réalisation d'importantes infrastructures de transport intégrées, la réalisation de grands réseaux informatiques ou la réalisation de projets comportant un financement complexe et structuré, dont le montage financier et juridique ne peut pas être prescrit à l'avance. Dans la mesure où le recours à des procédures ouvertes ou restreintes ne permettrait pas l'attribution de tels marchés, il convient donc de prévoir une procédure flexible qui sauvegarde à la fois la concurrence entre opérateurs économiques et le besoin des pouvoirs adjudicateurs de discuter avec chaque candidat tous les aspects du marché ».*

Par ailleurs, une fiche explicative sur le dialogue compétitif a été publiée par les services de la Commission européenne en janvier 2006, venant préciser notamment la notion de complexité.

Cette approche a été validée par le Conseil constitutionnel dans sa décision du 2 décembre 2004 n°2004-506 DC : «...*la complexité du projet, lorsqu'elle est telle que, comme l'énonce le a) des deux articles critiqués, « 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 ».*

### **I.1 - La complexité du projet tient essentiellement à ses caractéristiques techniques**

Le projet présenté paraît bien présenter pour le Conseil général une complexité technique au regard des caractéristiques suivantes :

- le projet nécessite la réalisation de deux trémies, ouvrages courants en région parisienne, mais dont il n'existe que deux exemples dans le département des Hautes-Pyrénées réalisés en outre il y a plus de vingt ans. Le service routier du Conseil général est d'autant moins capable de définir seul et l'avance les aspects techniques de ces ouvrages qu'il faut terrasser à proximité immédiate des fondations d'habitations existantes et que les trémies vont se trouver à plusieurs mètres sous le niveau moyen de la nappe phréatique. Il faudra donc déterminer des solutions techniques pour réaliser les travaux dans l'eau (rabattement de nappe par pompage, congélation, enceinte étanche,...), ce qui aura un impact sur le niveau futur de la nappe et sur le bâti voisin (instabilité du sous-sol et risque important de fissurations des habitations voisines voire d'endommagements plus graves). De plus, une trémie doit être réalisée sous une voie ferrée, une route départementale, une voie communale et un carrefour, tandis que l'autre se trouve en zone inondable, à proximité immédiate d'un cours d'eau. Cette trémie souterraine devra en conséquence être entourée de digues étanches. La définition précise de cette protection ainsi que le niveau de la nappe après les travaux ne sont pas connus à ce jour, le niveau de la nappe dépendant du choix technique ;
- deux ouvrages supportant une circulation importante et maintenue pendant les travaux doivent être « doublés », sachant que ces ouvrages antérieurs à 1988 et réalisés selon des règlements techniques actuellement dépassés ne sont a priori pas dimensionnés pour supporter la charge complémentaire apportée par les nouveaux ponts, dont l'un devra de plus être construit au-dessus de la ligne ferroviaire Toulouse-Bayonne, et qui devront donc faire l'objet d'une conception particulière que les services du département ne peuvent déterminer ;
- le territoire comporte des cours d'eaux et des canaux dont le franchissement nécessite la construction de nombreux ponts dont un ouvrage non courant (franchissement de l'Echez et du canal du Moulin). Le type, le nombre d'appuis et l'ouverture hydraulique de cet ouvrage devront permettre le libre écoulement de la crue de l'Echez. Or, les caractéristiques de cette dernière au droit de l'ouvrage dépendent des dispositions constructives qui seront choisies pour la réalisation de la trémie adjacente ;
- la coordination des deux sections du projet constitue un élément supplémentaire de complexité ;

L'ensemble des ouvrages présente donc des difficultés importantes de conception et de construction auxquelles le département ne peut faire face seul et l'avance. En outre, l'organisation interne du Conseil Général n'est pas dimensionnée pour réaliser des projets de

cette ampleur dont la réalisation reste très exceptionnelle dans ce département. Il est à cet égard significatif que le Conseil général ait déjà dû faire appel dans un passé récent au Marché d'Entreprise de Travaux Publics (METP) pour la rénovation, la maintenance et l'entretien sur une durée de quinze ans de huit routes d'accès aux stations de ski.

### **I.2 - La complexité juridique et la complexité financière sont insuffisantes**

Les éléments avancés par le Conseil général pour établir la complexité juridique sont en revanche insuffisants.

En effet, le fait que le doublement de la rocade Ouest doive tenir compte des contraintes réglementaires d'urbanisme et de la loi sur l'eau ne suffit pas à établir la complexité juridique intrinsèque du projet. Le doublement ne nécessite pas d'expropriation, les terrains d'assiette appartenant au département, et l'obtention d'une déclaration d'utilité publique n'est donc pas nécessaire. Quant à l'enquête publique environnementale dite « Loi Bouchardeau » qui devrait être lancée début 2009, elle ne sera pas, sous toutes réserves, un obstacle au bon déroulement de la procédure de passation du contrat de partenariat et à la signature du contrat dans la mesure où le tracé se situe en dehors de zones réglementairement protégées au titre de lois sur l'environnement. Dès lors le risque de ne pas obtenir un avis favorable du commissaire enquêteur est très limité.

S'agissant de la rocade Nord-ouest à réaliser en tracé neuf, le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 27 juillet 1998 pour une durée de dix ans et l'ordonnance d'expropriation a été prononcée.

Le fait que le niveau du trafic détermine l'étendue des prestations du titulaire en matière de maintenance et de renouvellement des équipements ne suffit pas non plus à établir la complexité financière, qui ne peut pas résulter, dans le cas d'espèce, de la possibilité de réaliser des recettes annexes, puisque le projet ne peut pas en susciter.

\*\*\*

La Mission d'Appui estime, au vu des éléments apportés, que le projet paraît bien présenter un caractère de complexité tel que l'exige l'article L.1414-2 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le Conseil général montre également que le projet peut être éligible au contrat de partenariat sur la base du troisième critère introduit par la loi du 28 juillet 2008. En effet, il ressort de l'analyse comparative (voir infra) que le recours au contrat de partenariat présente un bilan entre les avantages et les inconvénients plus favorable que celui du mode alternatif de la commande publique (maîtrise d'ouvrage publique). En conséquence, le Conseil général retient ce critère comme critère d'éligibilité et choisit de recourir au dialogue compétitif comme procédure de passation du contrat de partenariat en application de l'article L.1414.5 du Code Général des Collectivités Territoriales.

## **II - Analyse comparative**

### **II.1. Pertinence des schémas alternatifs présentés**

Au terme d'une analyse juridico-économique, écartant des schémas n'offrant pas un cadre adapté au projet (délégation de service public, bail emphytéotique administratif, autorisation d'occupation temporaire, péage fictif), deux schémas ont été retenus :

- une réalisation en marchés publics associant un ou plusieurs marchés de maîtrise d'œuvre (conception), un ou plusieurs marchés de travaux (construction) et un ou plusieurs marchés de maintenance (grosses réparations), dit « schéma MOP » (maîtrise d'ouvrage publique) qui est le schéma de référence, c'est-à-dire le schéma qui aurait été retenu en l'absence du contrat de partenariat ;
- une réalisation en contrat de partenariat permettant de confier à un partenaire privé une « mission globale » portant sur la conception, la réalisation, la maintenance (grosses réparations portant sur les chaussées, les équipements et les ouvrages d'art) et le financement de l'ensemble des ouvrages ;

sachant que dans les deux schémas le Conseil général est en charge de l'entretien courant et de l'exploitation de l'ensemble des chaussées, des équipements et des ouvrages d'art.

La Mission d'Appui considère qu'il n'y avait pas lieu de retenir d'autres schémas dans le cadre de l'analyse comparative, les autres modes de réalisation n'étant pas éligibles pour des raisons tant juridiques que technico-économiques.

### **II.2 - Caractère pertinent des paramètres et hypothèses utilisés dans l'évaluation**

#### **II.2.1 Durée du contrat de partenariat**

La durée du contrat de partenariat est fixée à 30 ans à la date de signature du contrat (octobre 2009). Cette durée paraît adaptée au type de projet concerné. Une même durée a été retenue conventionnellement pour le schéma MOP à fin de comparaison.

Compte tenu des exigences et des contraintes du Conseil général en termes de moyens financiers à long terme, des durées de contrats plus courtes (25 ans et 20 ans) ont été étudiées. Le Conseil Général a en effet exprimé le souhait de mettre en place un contrat d'une durée de 20 ans, même si cette durée semble relativement courte au regard de celles généralement retenues pour ce type de projet, afin de limiter la durée de son endettement sur ce projet, de pouvoir reconstituer plus rapidement sa capacité d'emprunt et de réduire les frais financiers associés au projet.

La Mission d'Appui fait observer qu'il serait plus pertinent de dissocier la durée de remboursement de l'emprunt de la durée du contrat (la durée du contrat étant alors supérieure à celle du remboursement de l'investissement) en prévoyant un coussin de maturité durant lequel le loyer serait uniquement constitué des dépenses de maintenance.

Aussi, la durée du contrat pourra-t-elle être laissée ouverte dans l'avis d'appel public à la concurrence (AAPC) et discutée lors du dialogue compétitif.

### **II.2.2 Délais de réalisation**

Les plannings prévisionnels sont basés sur une durée de contrat de 30 ans.

#### **Délais de réalisation de la rocade Ouest**

<b>Etape</b>	<b>Schéma MOP</b>	<b>Schéma CP</b>
Engagement	Octobre 2009	Octobre 2009
Démarrage des travaux	Avril 2010	Avril 2010
Durée des travaux	1 an et 9 mois	1 an
Mise en service	Janvier 2012	Avril 2011
Fin de la période d'exploitation	Septembre 2039	Septembre 2039

#### **Délais de réalisation de la rocade Nord-Ouest**

<b>Etape</b>	<b>Schéma MOP</b>	<b>Schéma CP</b>
Engagement	Octobre 2009	Octobre 2009
Démarrage des travaux	Juillet 2009	Janvier 2010
Durée des travaux	4 ans et 6 mois	2 ans et 6 mois
Mise en service	Janvier 2014	Juillet 2012
Fin de la période d'exploitation	Septembre 2039	Septembre 2039

*Source : Conseil général des Hautes-Pyrénées*

Le gain de délais permis par le schéma CP est estimé à 9 mois pour la rocade Ouest et à 18 mois pour la rocade Nord-Ouest. Ces écarts s'expliquent par :

- une plus forte intégration des phases d'études détaillées et de travaux qui permet aux entreprises chargées des travaux de mieux les appréhender ;
- un meilleur enchaînement des travaux lié à l'absence de passation de marchés pour chaque lot de travaux ;
- une plus grande flexibilité dans la mobilisation des moyens dans le temps et dans l'espace (possibilité d'opérer en cours de chantier des transferts de moyens entre entreprises de travaux et de modifier les périmètres d'intervention de ces dernières) ;
- une gestion des difficultés et événements critiques plus réactive ;
- une forte motivation du titulaire du contrat pour respecter, voire même écourter les délais, dans la mesure où le premier loyer ne lui sera versé qu'à la mise en service de l'infrastructure.

La Mission d'Appui valide le raisonnement qui a conduit à différencier les deux schémas et prend acte des écarts de délais estimés par le consultant spécialisé.

### **II.2.3 Fiscalité / TVA**

La décomposition des coûts prévisionnels figurant dans l'analyse comparative est exprimée hors taxes. Ces coûts sont ensuite transformés en loyers TTC pour tenir compte dans la comparaison des deux schémas de l'impact différentiel de la TVA sur la composante « frais financiers » et de la récupération de la TVA sur l'investissement dans le schéma MOP et sur la partie du loyer correspondant au remboursement de l'investissement dans le schéma CP, le projet étant éligible au fonds de compensation de la TVA.

## II.2.4 - Coûts

Les coûts comprennent les coûts d'investissement (CAPEX) et les coûts de « maintenance » (OPEX). Le coût total du schéma CP (36,3 M€) est moindre de 4,9 M€ (-12 %) par rapport à celui du schéma MOP (41,2 M€), principalement en raison d'un gain de 4,5 M€ (-15%) sur le coût de construction.

### Coûts associés aux schémas (€ HT janvier 2008)

Postes	Schéma MOP		Schéma CP		Ecart CP-MOP	
	Puissance publique	Puissance publique	Société de projet	Total	Montant	%
Montage contrat de partenariat	0	200 000	0	200 000	200 000	+100%
Conduite d'opération	747 603	0	635 463	635 463	-112 140	-15,0%
MOE Etudes hors ACT	2 093 289	0	1 779 296	1 779 296	-313 993	-15,0%
ACT/VISA/DET	897 124	0	0	0	-897 124	-100,0%
Acquisition foncière	3 400 000	3 400 000	0	3 400 000	0	0,0%
Construction	29 904 132	0	25 418 512	25 418 512	-4 485 620	-15,0%
Gestion (contrat de partenariat et SPV)	0	146 522	146 522	293 044	293 044	+100%
<b>Total CAPEX</b>	<b>37 042 148</b>	<b>3 746 522</b>	<b>27 979 793</b>	<b>31 726 315</b>	<b>-5 315 833</b>	<b>-14,4%</b>
Entretien /Maintenance	559 783	0	562 772	562 772	2 989	0,5%
GER	3 591 629	0	3 412 048	3 412 048	-179 581	-5,0%
Chaussées	1 225 640	0	1 164 358	1 164 358	-61 282	-5,0%
OA	1 123 151	0	1 066 993	1 066 993	-56 158	-5,0%
Equipements	1 242 838	0	1 180 697	1 180 697	-62 141	-5,0%
Gestion (contrat de partenariat et SPV)	0	275 580	275 580	551 160	551 160	+100%
<b>Total OPEX</b>	<b>4 151 412</b>	<b>275 580</b>	<b>4 250 400</b>	<b>4 525 980</b>	<b>374 568</b>	<b>9,0%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>41 193 560</b>	<b>4 022 102</b>	<b>32 230 193</b>	<b>36 252 295</b>	<b>-4 941 265</b>	<b>-12,0%</b>

Source : Conseil général des Hautes-Pyrénées et MAPPP

### II.2.4.1 - Coûts d'investissement

Les coûts d'investissement comprennent :

- les frais de montage du contrat de partenariat pour un montant de 200 K€ (évaluation préalable, programme fonctionnel, dialogue compétitif, rédaction et mise au point du contrat,...) ;
- la conduite d'opération (MOA) évaluée à 2,5% des coûts de construction dans les deux schémas ;
- la conception et la surveillance des travaux (MOE) évalué forfaitairement à 9,5% des coûts de construction dans les deux schémas ;
- l'assistance pour la passation des contrats de travaux (ACT) et la direction de l'exécution des travaux (DET) dans le schéma MOP (3% du coût de construction) ;
- le coût des acquisitions foncières à la charge du Conseil général dans les deux schémas ;
- la construction : à l'estimation du coût des travaux dans le schéma MOP est appliqué un coefficient appelé « optimisation contrat de partenariat » qui reflète les économies

potentielles qui peuvent être réalisées dans le cadre d'un contrat de partenariat par rapport à la maîtrise d'ouvrage publique (meilleure organisation des travaux, économies d'échelle dues à la réalisation des deux rocade, intégration des missions de conception et de réalisation, absence des contraintes liées aux marchés publics,...). Ce coefficient, qui tient compte des spécificités du contexte local en matière de maîtrise d'ouvrage qui renchérissent le coût des investissements, est estimé à 0,85 (le coût de construction en schéma CP est 15% plus faible qu'en schéma MOP).

- la gestion et le suivi du contrat de partenariat par le partenaire privé y compris durant la phase de construction.

#### *II.2.4.2 - Les coûts de « maintenance »*

Les coûts de « maintenance » comprennent :

- les grosses réparations sur chaussées (rechargement, réparations structurelles) tous les 10 ans ;
- les grosses réparations sur ouvrages d'art prévues pour intervenir 20 ans après la mise en service (10% du coût de construction) ;
- le renouvellement des équipements sur l'ouvrage tous les 20 ans (dispositifs de retenue, clôtures, signalisation verticale, équipements électriques/électroniques) ;
- le suivi du contrat de partenariat par le partenaire privé qui comprend les frais de gestion et de pilotage durant la phase d'exploitation (10 K€/an) ;
- le coût d'entretien et de fonctionnement des stations de pompes nécessaires pour les ouvrages d'arts (trémies) se situant dans la nappe phréatique. Il a été fait l'hypothèse que le contrat de partenariat générerait une économie de 5% sur les tâches qui sont confiées au partenaire privé par rapport au schéma MOP.

La Mission d'Appui valide le raisonnement qui conduit aux écarts de coûts entre les deux schémas et prend acte des montants estimés par le consultant spécialisé. Elle observe néanmoins l'omission dans le schéma MOP des coûts internes liés à la conception et à la gestion, ainsi que les coûts des indemnités à verser aux candidats non retenus et du coût des assurances dans les deux schémas.

#### *II.2.5 - Subventions*

Aucune subvention n'est prévue dans le cadre de ce projet

#### *II.2.6 - Hypothèses de financement*

Les hypothèses financières retenues sont les suivantes.



**Hypothèses de financement dans les deux schémas**

Postes de coûts	Schéma MOP	Schéma CP
Création d'une société de projet	-	oui
Financement sur fonds propres	-	oui
% du montant à financer sur fonds propres	0%	8,00%
Objectif de TRI avant IS sur les fonds propres	-	12,0%
Part emprunt bancaire sans cession de créance	-	22%
Indice emprunt	OAT 30 ans	OAT 30 ans
Valeur juin 2008	4,93%	4,93%
Marge bancaire	0,00%	0,85%
Marge de swap	0,00%	0,10%
Taux d'emprunt	4,93%	5,88%
Part emprunt bancaire assortie d'une cession de créance (après livraison)	-	70%
Indice emprunt	-	OAT 30 ans
Valeur juin 2008	-	4,93%
Marge bancaire cession de créance	-	0,25%
Marge de swap	-	0,10%
Taux d'emprunt	-	5,28%

Source : Conseil général des Hautes-Pyrénées et MAPP

Ces hypothèses financières n'auraient pas appelé d'observation particulière de la Mission d'Appui à la date à laquelle elles ont été formulées. Mais les marges bancaires retenues lors de l'élaboration du rapport d'évaluation préalable sont aujourd'hui dépassées et le Conseil général doit s'attendre, dans l'état actuel du marché, à ce que les offres des candidats se fondent sur des valeurs plus élevées, sachant que le durcissement observé des conditions de financement impacte plus particulièrement la marge prélevée dans le montage en financement privé (schéma CP). Il n'est pas possible de faire, dans les circonstances présentes, de prévision fiable sur les taux qui seront pratiqués dans environ un an quand le Conseil général devrait être en mesure de signer le contrat si le planning prévisionnel est respecté. Aussi le Conseil général devra-t-il, à ce moment là, mesurer les écarts entre financements privé et public pour s'assurer que le recours au contrat de partenariat reste financièrement intéressant.

### **II.3 - L'analyse comparative**

#### **II.3.1 - Résultat de l'analyse**

L'analyse comparative en termes de coût global actualisé au taux de la ressource financière publique (4,93% pour une durée de contrat égale à 30 ans) a été réalisée dans deux scénarios :

- scénario 1 : la rocade Ouest et la rocade Nord-Ouest sont modélisées séparément, ce qui permet de déclencher le loyer correspondant à la rocade Ouest dès sa mise en service ;
- scénario 2 : le début de la construction de la rocade Ouest est retardé afin que sa mise en service coïncide avec celle de la rocade Nord Ouest.

Dans le second scénario, le début de la construction de la rocade Ouest a donc été retardé de 24 mois dans le schéma MOP et de 18 mois dans le schéma CP par rapport à la date de mise en service dans le premier scénario.

Conformément aux recommandations de la Mission d'Appui, un calage de la mise en service des ouvrages dans le schéma CP sur celle du schéma MOP a été effectué afin de ne pas pénaliser le schéma CP. En effet, l'actualisation conduit à pénaliser le schéma CP dont la réalisation est plus rapide.

**Coût global actualisé avant prise en compte monétaire des risques  
(en K€ TTC) selon la durée du contrat**

**Scénario 1**

Indicateurs	30 ans		25 ans		20 ans	
	Schéma MOP	Schéma CP	Schéma MOP	Schéma CP	Schéma MOP	Schéma CP
Coût global actualisé	53 957	55 410	53 442	53 828	50 811	50 082
Ecart (CP- MOP) en valeur		1 453		386		-729
Ecart (CP- MOP) en %		2,69		0,72		-1,43

*Source : Conseil général des Hautes-Pyrénées*

**Scénario 2**

Indicateurs	30 ans		25 ans		20 ans	
	Schéma MOP	Schéma CP	Schéma MOP	Schéma CP	Schéma MOP	Schéma CP
Coût global actualisé	54 937	56 087	54 368	54 486	51 614	50 624
Ecart (CP- MOP) en valeur		1 152		118		-990
Ecart (CP- MOP) en %		2,09		0,22		-1,92

*Source : Conseil général des Hautes-Pyrénées*

On observe que le schéma MOP n'est nettement préférable au schéma CP que dans l'hypothèse d'une durée du contrat égale à 30 ans, cet avantage tenant à l'importance des frais financiers qui sont d'autant plus importants que la durée du contrat est élevée, sachant que la durée de remboursement de l'emprunt est ici égale à la durée du contrat. En tout état de cause, le scénario 2 est plus intéressant que le scénario 1.

**II.3.2 - Pertinence de l'allocation des risques**

La prise en compte des risques est effectuée par une approche qualitative et par une méthode quantitative.

L'approche qualitative, basée sur une matrice des risques, fait apparaître que les principaux risques, qui devraient être totalement ou partiellement assumés par le Conseil général dans le schéma MOP, sont transférés au partenaire privé dans le schéma CP. Il en est ainsi, en particulier, du risque de retard dans la construction et du risque de surcoût durant les phases de construction et d'exploitation.

La méthode quantitative est fondée sur une méthode probabiliste sophistiquée ayant recours à des lois de distribution des risques et à la méthode de Monte Carlo.

Le choix des risques et les hypothèses retenues en matière de probabilités de surcoûts et de dépassement des délais dans les deux schémas, fondés sur l'expérience du consultant financier, conduisent à rendre plus avantageux le schéma CP dans les deux scénarios (de -0,23% à -4,26% dans le scénario 1 et de -0,72% à -4,74% dans le scénario 2 selon la durée du contrat).

**Coût global actualisé (valeur actuelle nette)  
avec prise en compte monétaire des risques (en K€ TTC) selon la durée du contrat**

**Scénario 1**

Indicateurs	30 ans		25 ans		20 ans	
	Schéma MOP	Schéma CP	Schéma MOP	Schéma CP	Schéma MOP	Schéma CP
Coût global actualisé	61 309	61 166	60 761	59 452	57 716	55 255
Ecart (CP- MOP) en valeur		-143		-1 309		-2 461
Ecart (CP- MOP) en %		-0,23		-2,15		-4,26

Source : Conseil général des Hautes-Pyrénées

**Scénario 2**

Indicateurs	30 ans		25 ans		20 ans	
	Schéma MOP	Schéma CP	Schéma MOP	Schéma MOP	Schéma CP	Schéma MOP
Coût global actualisé	62 349	61 898	61 797	60 165	58 622	55 844
Ecart (CP- MOP) en valeur		-451		-1 632		-2 778
Ecart (CP- MOP) en %		-0,72		-2,64		-4,74

Source : Conseil général des Hautes-Pyrénées

En outre, les tests de sensibilité effectués sur le coût de construction pour une durée de contrat de 20 ans (durée la plus favorable) montrent que l'avantage du schéma CP est relativement robuste. En effet, il faudrait par exemple, que toutes choses étant égales par ailleurs, les coûts de construction des rocade Ouest et Nord-Ouest du schéma CP soient supérieurs respectivement de 3,6% et de 4,8% dans le scénario 1, par rapport aux coûts initialement prévus, pour que le schéma CP cesse d'être plus intéressant que le schéma MOP.

**Test de basculement sur le coût de construction dans le schéma CP  
avec prise en compte monétaire des risques  
(durée du contrat égale à 20 ans)**

Rocade	Scénario 1	Scénario 2
Rocade Ouest	+3,6%	+5,1%
Rocade Nord-Ouest	+4,8%	

Un test de sensibilité sur la variation de l'écart de taux entre les financements privé et public serait particulièrement justifié dans les circonstances présentes.

Outre les aspects quantitatifs et monétaires, le respect des délais, la contractualisation des engagements de performance et leur traduction financière dans la modulation de la rémunération du partenaire privé renforcent l'intérêt du contrat de partenariat.

Par ailleurs, ce projet contribue globalement au développement durable, d'une part, en déléstant le réseau de la partie nord de l'agglomération tarbaise (les nuisances de circulation que sont le bruit, la pollution locale et l'insécurité routière sont réduites) et, d'autre part, en participant au développement économique local. En permettant une mise en service plus rapide du projet que dans le schéma MOP, le schéma CP contribue davantage au développement durable que le schéma MOP.

### **III - Synthèse de l'avis**

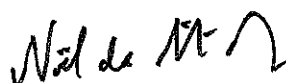
L'analyse comparative, menée de façon appropriée avec la seule alternative pertinente (maîtrise d'ouvrage publique), montre que le projet satisfait au troisième critère d'éligibilité au contrat de partenariat, celui de l'efficacité économique introduit par la loi du 28 juillet 2008, le contrat de partenariat étant plus avantageux après prise en compte des risques. Outre les aspects quantitatifs et monétaires, le respect des délais, la contractualisation des engagements de performance et leur traduction financière dans la modulation de la rémunération du partenaire privé renforcent l'intérêt du contrat de partenariat.

La pertinence juridique du recours au contrat de partenariat pourrait être également établie au titre de la complexité du projet.

La Mission d'Appui recommande au Conseil général de dissocier la durée du contrat de la durée de remboursement des emprunts et de permettre ainsi aux candidats, lors du dialogue compétitif, de présenter des offres à la fois plus avantageuses et comportant de moindres frais financiers, compte tenu des exigences du Conseil général. Elle lui conseille également de surveiller l'écart de taux entre financements privé et public pour s'assurer, avant la conclusion du contrat de partenariat, que le recours à cette formule contractuelle reste financièrement intéressant.

Sous réserve des quelques observations formulées ci-dessus, la Mission d'Appui à la Réalisation des Contrats de Partenariat émet un avis favorable au choix du contrat de partenariat pour réaliser le contournement routier Nord-Ouest de Tarbes.

Le Président de la Mission d'Appui  
à la Réalisation de Contrats de Partenariat



Noël de Saint Pulgent