

GROUPE DE TRAVAIL
**TRANSFERT DE LA VOIRIE
NATIONALE AUX COLLECTIVITÉS
TERRITORIALES**



VADE-MECUM
**DES OUTILS CONTRACTUELS
EXISTANTS**

JUIN 2022

GROUPE DE TRAVAIL

Abdelrahime BENDAIRA, Adjoint au Sous-directeur, DGITM

Grégory BERKOVICZ, Avocat Associé Principal, GB2A

Thomas BIGUEURE, Directeur Concessions France, NGE Concessions

Pierre-Emeric CHABANNE, Délégué Général, IGD

Martial GERLINGER, Directeur de Projets France, NGE Concessions

Vincent GIBON, Directeur juridique Grands Projets et financements, Colas

Chadi KHALED, Président d'Eurovia Infra, Eurovia

Yann LE TOURNEUR, Directeur de Projet, Fin Infra

Delphine MAREKOVIC, Chef du bureau de l'expertise juridique à la sous-direction des financements innovants, de la dévolution et du contrôle des concessions autoroutières, DGITM

Modeste MARQUES, Avocat Associé, GB2A

Pierre MONLUCQ, Directeur Marketing Stratégique, Eurovia

Franck PAULHE, Directeur Général des Services, Département des Deux-Sèvres

Emmanuel PELISSON, Président – consultant associé, Finance Consult

Jérôme PENTECOSTE, Avocat à la Cour - Partner, DLA Piper

Jean-Baptiste De PREMARE, Délégué Général, Routes de France

Emmanuel ROLLIN, Directeur Juridique et Conformité, Colas

Pierre SORBETS, Trésorier, IGD

François TCHENG, Directeur Général Pôle Concession, Bouygues Construction

François TENAILLEAU, Avocat Associé, CMS Francis Lefebvre

Alice VERGER, Chargée de mission, IGD

ÉDITO

Nous sommes très heureux de vous présenter ce vade-mecum du transfert des voiries routières nationales non concédées aux collectivités territoriales qui le souhaiteront, issu de l'adoption de la Loi n°2022-217 du 21 février 2022, relative à la Différenciation, la Décentralisation, la Déconcentration et portant diverses mesures de Simplification de l'action publique locale, dite loi « 3DS ».

Ce vade-mecum a pour but de vous présenter, à droit constant, les principaux outils juridiques et financiers à votre disposition, qui permettraient à celles des collectivités qui le souhaiteraient, de faire appel au savoir-faire des industriels publics et privés, pour prendre en charge ces infrastructures et les mettre à niveau, une fois le transfert réalisé.

Si les investissements à venir peuvent bien sûr être réalisés dans le cadre d'un schéma de maîtrise d'ouvrage publique, nous nous sommes cantonnés aux trois outils contractuels que sont les contrats de concession, les marchés globaux de performance et les marchés de partenariat.

Ce travail découle de nombreuses interrogations soulevées par les collectivités territoriales et associations d'élus partenaires ou membres de l'IGD qui s'interrogent sur leur capacité à améliorer le réseau qui leur serait le cas échéant transféré, dans un contexte financier difficile où les investissements à prévoir excèdent de beaucoup leurs moyens financiers.

C'est donc un outil à la décision que nous espérons le plus pratique et le plus exhaustif.

Le groupe de travail constitué au sein de l'IGD poursuivra ses travaux pour identifier les nouvelles mesures législatives et réglementaires que nous pourrions ensemble suggérer au nouveau Gouvernement et à la majorité sortis des urnes en juin prochain, afin d'assurer les meilleures conditions de ce transfert. Il sera proposé aux autres associations d'élus concernées, membres de l'IGD, de rejoindre ces nouveaux travaux.

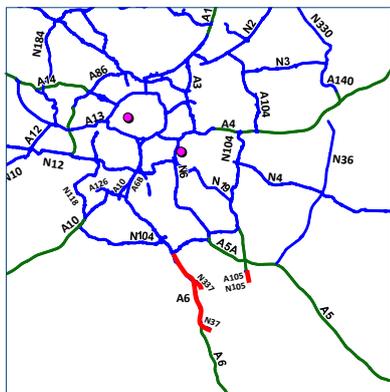
Nous remercions l'ensemble des membres de ce groupe de travail et tout particulièrement Madame Coralie DENOUES, Présidente du Conseil départemental des Deux-Sèvres, porte-parole de l'ADF et membre du Bureau de l'IGD, qui en a eu l'initiative et espérons ainsi avoir répondu à cette première demande.

Cordialement.

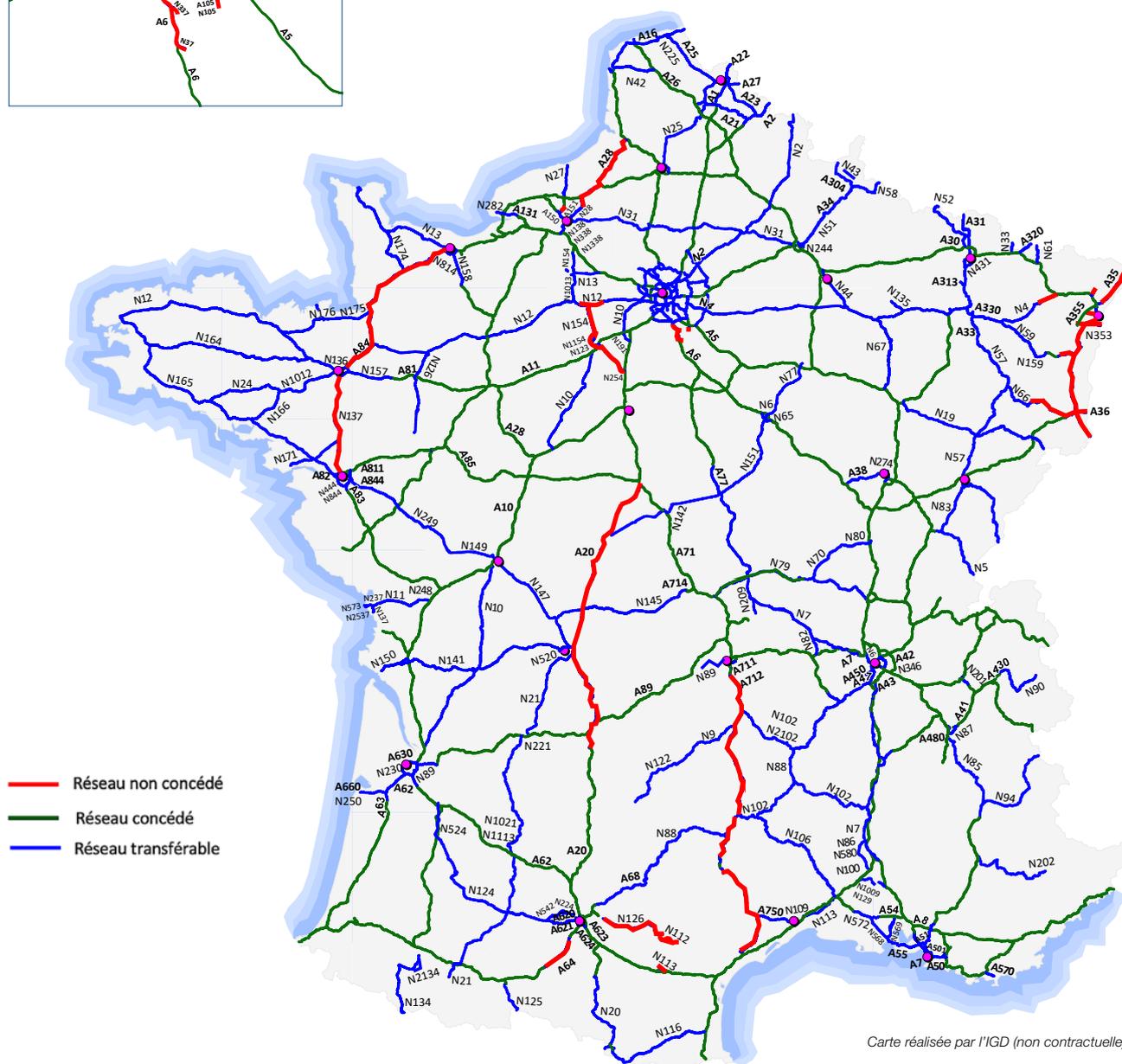


Hubert du MESNIL,
*Président de l'Institut
de la Gestion Déléguée*

CARTE DU DOMAINE ROUTIER NATIONAL TRANSFÉRABLE



Décret n° 2022-459 du 30 mars 2022 fixant la liste des voies non concédées du domaine public routier national qui peuvent être transférées aux départements et métropoles ou mises à disposition des régions dans les conditions prévues aux articles 38 et 40 de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022



A noter que le décret précise que « les voies ou portions de voies non concédées en cours de réalisation, situées dans le prolongement ou constituant une déviation en tout ou partie des voies ou portions de voies énumérées dans la présente annexe, peuvent également être transférées ou mises à disposition, dès lors que leur mise en service est antérieure au transfert ou à la mise à disposition de la voie ou portion de voie concernée. »

Liste des voies du domaine public routier national transférables (par départements)

01 – AIN

Pas de transfert

02 – AISNE

RN 2
RN 31

03 – ALLIER

RN 7
RN 145
RN 209

04 – ALPES DE HAUTE

PROVENCE
RN 85
RN 202

05 – HAUTES ALPES

RN 85
RN 94

06 – ALPES MARITIME

Pas de transfert

07 – ARDECHE

RN 88
RN 102

08 – ARDENNES

A 34
A 304
RN 43
RN 51
RN 58
RN 1043

09 – ARIEGE

RN 20
RN 22
RN 320

10 – AUBE

Pas de transfert

11- AUDE

Pas de transfert

12 – AVEYRON

RN 88

13 – BOUCHES DU RHONE

A 7
A 50
A 51
A 55
A 501
A 502
A 507
A 515
A 517
A 551
A 552
A 557
RN 113
RN 296
RN 568
RN 569
RN 572
RN 1007
RN 2516 (bretelle A51)

14 – CALVADOS

RN 13
RN 158
RN 814

15 – CANTAL

RN 9
RN 122

16 – CHARENTE

RN 10
RN 141

17 – CHARENTE MARITIME

RN 10
RN 11
RN 137
RN 141
RN 150
RN 237
RN 537
RN 2150
RN 2537

18 – CHER

RN 142
RN 151

19 – CORRÈZE

Pas de transfert

2A HAUTE CORSE

2B CORSE DU SUD

Pas de transfert

21 – COTE D'OR

A38
RN 274

22 – COTES D'ARMOR

RN 12
RN 164
RN 176

23 – CREUSE

RN 145

24 – DORDOGNE

RN 21
RN 221

25 – DOUBS

RN 57
RN 83

26 – DROME

RN 7
RN 102
RN 532

27 – EURE

RN 12
RN 13
RN 31
RN 154
RN 1013

28 – EURE ET LOIR

RN 10

29 – FINISTERE

RN 12
RN 164
RN 165
RN 265

30 – GARD

RN 86
RN 100
RN 106
RN 113
RN 580

31 – HAUTE GARONNE

A 68
A 620
A 621
A 623
A 624
RN 124
RN 125
RN 224
RN 542

32 – GERS

RN 21
RN 124
RN 224
RN 524
RN 542
RN 1124

33 – GIRONDE

A 62
A 63
A 630
A 660
RN 10
RN 89
RN 230
RN 230
RN 524

34 – HÉRAULT

A 750
RN 109
RN 113
RN 2009

35 – ILE ET VILAINE

RN 12
RN 24
RN 136
RN 157
RN 164
RN 176
RN 1012

36 – INDRE

RN 151

37 – INDRE ET LOIRE

RN 10

38 – ISÈRE

A 480
RN 7
RN 85
RN 87
RN 481

39 – JURA

RN 9
RN 83

40 – LANDES

RN 524

41 – LOIR ET CHER

RN 10

42 – LOIRE

A 47
A 72
RN 7
RN 85
RN 88
RN 488

43 – HAUTE LOIRE

RN 88
RN 102
RN 2102

44 – LOIRE ATLANTIQUE

A 82
A 83
A 811
A 844
RN 165
RN 171
RN 249
RN 444
RN 844
RN 2165

45 – LOIRET

Pas de transfert

46 – LOT

RN 122

47 – LOT ET GARONNE

RN 21
RN 1021
RN 1113
RN 2021

48 – LOZÈRE

RN 88
RN 106
RN 1106

49 – MAINE ET LOIRE

RN 162
RN 249

50 – MANCHE

RN 13
RN 174
RN 175 (de Pontaubault à Pontorson)
RN 176

51 – MARNE

A 34
RN 4
RN 31
RN 44
RN 51
RN 244

52 – HAUTE MARNE

RN 4
RN 19
RN 67

53 – MAYENNE

A 81
RN 12
RN 157
RN 162

54 – MEURTHE ET MOSELLE

A 30
A 31
A 33
A 313
A 330
RN 4
RN 52
RN 57
RN 59

55 – MEUSE

RN 4
RN 135
RN 1135

56 – MORBIHAN

RN 24
RN 165
RN 166

57 – MOSELLE

A 30
A 31
A 320
RN 4
RN 33
RN 33
RN 52
RN 61
RN 431
RN 2004 (bretelle RN4)

58 – NIÈVRE

A 77
RN 7
RN 151

59 – NORD

A 1
A 1A
A 2
A 16
A 21
A 22
A 23
A 25
A 27
RN 41
RN 47
RN 49 (bretelle A2)
RN 225
RN 227
RN 227A (bretelle RN227)
RN 227B (bretelle RN227)
RN 316
RN 335 (bretelle A16)
RN 349 (bretelle A22)
RN 355 (bretelle A23)
RN 356
RN 421 (bretelle A21)

60 – OISE

RN 2
RN 31
RN 324
RN 330

61 – ORNE

RN 12

62 – PAS-DE-CALAIS

A 1
A 16
A 21
A 211
A 216
RN 1
RN 17
RN 25
RN 22
RN 47
RN 216
RN 416
RN 425

63 – PUY DE DOME

A 711
A 712
RN 89

64 – PYRÉNÉES

ATLANTIQUES
RN 134
RN 1134
RN 2134

65 – HAUTES PYRÉNÉES

RN 21

66 – PYRÉNÉES ORIENTALES

RN 20
RN 22
RN 116
RN 320

67 – BAS RHIN

Pas de transfert

68 – HAUT RHIN

Pas de transfert

69 – RHONE

A 7
A 42
A 43
A 47
A 450
RN 6
RN 7
RN 346

70 – HAUTE SAONE

RN 19
RN 57

71 – SAONE ET LOIRE

RN 6
RN 70
RN 79
RN 80

72 – SARTHE

Pas de transfert

73 – SAVOIE

RN 90
RN 201

74 – HAUTE SAVOIE

Pas de transfert

75 – PARIS

A 1
A 3
A 4
A 6
A 13

76 – SEINE MARITIME

A 131
A 150
RN 27
RN 29
RN 31
RN 138
RN 182
RN 282
RN 338
RN 1338

77 – SEINE ET MARNE

A 104
A 140
RN 2
RN 3
RN 4
RN 19
RN 36
RN 104
RN 330
RN 1104

78 – YVELINES

A 12
A 13
A 86
RN 10
RN 12
RN 13
RN 118
RN 184
RN 186
RN 191

79 – DEUX SÈVRES

RN 10
RN 11
RN 149
RN 248
RN 249

80 – SOMME

RN 1
RN 25

81 – TARN

A 68
RN 88

82 – TARN ET GARONNE

Pas de transfert

83 – VAR

A 570
RN 98

84 – VAUCLUSE

RN 7
RN 86
RN 129
RN 1007

85 – VENDÉE

Pas de transfert

86 – VIENNE

RN 10
RN 147
RN 149

87 – HAUTE VIENNE

RN 21
RN 141
RN 145
RN 147
RN 520

88 – VOSGES

RN 57
RN 59
RN 66
RN 159

89 – YONNE

RN 6
RN 65
RN 77
RN 151

90 – TERRITOIRE DE

BELFORT

RN 19

91 – ESSONNE

A 6 (nord RN104 uniquement)
A 6B
A 10
A 126
RN 6
RN 7
RN 20
RN 104
RN 118
RN 188 (bretelle A10)
RN 306 (bretelle RN118)
RN 440 (bretelle A6)
RN 441 (bretelle A6)
RN 446 (bretelle RN104)
RN 449 (bretelle A6)

92 – HAUTS DE SEINE

A 13
A 14
A 15
A 86
RN 13
RN 118
RN 192 (bretelle RN1014)
RN 315
RN 385
RN 1013
RN 1014

93 – SEINE SAINT DENIS

A 1
A 3
A 16 (barreau A1/A86)
A 86
A 103
A 104
RN 2
RN 186

94 – VAL DE MARNE

A 4
A 6A
A 6B
A 86
RN 6
RN 19
RN 186
RN 186B (bretelle A86 – ouest A6)
RN 406
RN 486

95 – VAL D'OISE

A 1
A 3
A 15
A 115
RN 1
RN 14
RN 104
RN 184

OUTRE-MER

971 – GUADELOUPE

Pas de transfert

972 – MARTINIQUE

Pas de transfert

973 – GUYANE

RN 1
RN 2

974 – LA REUNION

Pas de transfert

975 – SAINT PIERRE ET

MIQUELON

RN 1
RN 2
RN 3
RN 4

976 – MAYOTTE

RN 1
RN 2
RN 3
RN 4

INTRODUCTION

Le Bureau de l'IGD de décembre dernier a validé la création d'un groupe de travail relatif au transfert de la voirie nationale aux collectivités territoriales concernées.

La Loi « 3DS »¹ prévoit à ses articles 38 et 40 la possibilité de transfert « des autoroutes, routes ou portions de voies non concédées relevant du domaine routier national » aux départements compétents en matière de voirie, aux métropoles et, à titre expérimental, aux régions qui le souhaiteraient. Le décret du 30 mars 2022² est venu préciser les voiries concernées.

Si certaines collectivités territoriales actent de cette reprise de compétence, elles devront mobiliser des dépenses importantes pour réaliser dans les meilleurs délais les investissements que les collectivités estiment nécessaires.

Afin d'éclairer la décision de reprise des routes nationales, il est proposé un vade-mecum des outils contractuels existants (et de leur mode de financement) permettant de prendre en charge les infrastructures routières et de les mettre à niveau.

Étant précisé que, si les investissements peuvent bien sûr être réalisés dans le cadre d'un schéma de maîtrise d'ouvrage publique (ci-après « MOP ») avec contrats séparés (maîtrise d'œuvre, travaux allotis, exploitation, maintenance à part...), un tel schéma ne présente pas les avantages d'un contrat global prenant en compte des coûts et des performances sur le cycle de vie.

Chacun de ces trois outils contractuels peut également être mis en œuvre dans le cadre d'une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) prévue à l'article L.1541-1 du code général des collectivités territoriales, qui est constituée, pour une durée limitée, à titre exclusif en vue de la conclusion et de l'exécution d'un contrat avec la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales, entre la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales et au moins un actionnaire opérateur économique, sélectionné après une mise en concurrence. Outil principalement utilisé à ce jour dans le cadre des contrats de concession, la pratique recommande une participation publique n'excédant pas 49%.

Le groupe de travail a étudié les trois outils contractuels que sont **le contrat de concession, le marché global de performance et le marché de partenariat.**

1. LOI n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

2. Décret n° 2022-459 du 30 mars 2022 fixant la liste des voies non concédées du domaine public routier national qui peuvent être transférées aux départements et métropoles ou mises à disposition des régions dans les conditions prévues aux articles 38 et 40 de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022.

PRÉSENTATION DES 3 OUTILS CONTRACTUELS

CONTRAT DE CONCESSION

Un contrat de concession est un contrat par lequel l'autorité concédante confie le financement, la réalisation et la gestion d'un ouvrage et/ou d'un service à un opérateur économique (ou à un groupement d'opérateurs économiques), à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. Le concessionnaire assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération. L'autorité concédante reste responsable du service public dont la gestion est déléguée et joue un rôle clé à chaque étape de la vie du contrat : c'est elle qui définit ce dont elle a besoin, qui négocie le contrat, fixe les tarifs et des objectifs sociétaux et environnementaux et qui en contrôle l'exécution.

La question de l'adaptation du contrat de concession au transfert des voiries routières demeure ouverte. Qu'il s'agisse d'une concession avec paiement de l'utilisateur³, d'une concession à péage virtuel (avec absence de péage physique et de redevance perçue sur l'utilisateur) ou d'un modèle concessif « hybride » (avec rémunération fixe d'investissement et rémunération variable d'exploitation), le groupe de travail – dans un prochain document - objectivera les différents types de montage et formulera des propositions d'adaptation si elles s'avèrent nécessaires pour assurer ce transfert dans les meilleures conditions.

MARCHÉ GLOBAL DE PERFORMANCE (MGP)

Un MGP est une catégorie de marché public qui déroge au principe d'allotissement et permet ainsi de confier à un opérateur économique ou à un groupement d'opérateurs économiques une mission globale associant l'exploitation ou la maintenance à la réalisation ou à la conception - réalisation d'un ouvrage dans le but de remplir des objectifs chiffrés de performance (en termes de niveau d'activité, de qualité de service, d'efficacité énergétique, d'incidence écologique, etc.). Si ces éléments sont réunis, il peut être recouru librement à un MGP.

MARCHÉ DE PARTENARIAT

Le marché de partenariat, défini à l'article L. 1112-1 du Code de la commande publique (CCP), est un marché public dérogatoire qui a pour objet de confier à un opérateur économique ou à un groupement d'opérateurs économiques une mission globale ayant pour objet la construction, la transformation, la rénovation, le démantèlement ou la destruction d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public ou à l'exercice d'une mission d'intérêt général et tout ou partie de leur financement. Le titulaire du marché de partenariat assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération à réaliser. Cette mission globale peut en outre comprendre :

- 1° Tout ou partie de la conception des ouvrages, équipements ou biens immatériels ;
- 2° L'aménagement, l'entretien, la maintenance, la gestion ou l'exploitation d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels ou une combinaison de ces éléments ;
- 3° La gestion d'une mission de service public ou des prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée ;
- 4° La valorisation immobilière privée sur le domaine de la personne publique, soit sous forme de cession en pleine propriété, soit sous forme de baux de longue durée.

3. L'article L. 153-1 et suivants du Code de la voirie routière n'autorise les collectivités locales à instituer un péage que pour l'usage d'un ouvrage d'art.

VADE-MECUM DES OUTILS CONTRACTUELS EXISTANTS

	CONCESSION
INTÉRÊT DE RÉALISER UNE ÉVALUATION PRÉALABLE ET ÉTUDE DE SOUTENABILITÉ BUDGETAIRE	OUI Car la définition du montage contractuel est préalable au lancement de la procédure de consultation. Mais ces études ne sont pas, juridiquement, obligatoires.
GROUPEMENTS DE COMMANDES / MUTUALISATION	OUI L'article L. 3112-1, CCP autorise la constitution de groupements entre des autorités concédantes ou entre une ou plusieurs autorités concédantes et une ou plusieurs personnes morales de droit privé qui ne sont pas des autorités concédantes afin de passer conjointement un ou plusieurs contrats de concession.

MARCHÉ GLOBAL DE PERFORMANCE

OUI

La définition du montage contractuel est préalable au lancement de la procédure de consultation.

Mais ces études ne sont pas, juridiquement, obligatoires.

OUI

L'article L. 2113-6 du CCP autorise la constitution de groupements de commandes entre des acheteurs afin de passer conjointement un ou plusieurs marchés publics, le MGP étant une catégorie de marché public.

Voir également la faculté de transfert de MO en cas de co-maîtrise d'ouvrage publique avec mandat (art. L. 2422-12 du CCP). Cela pourrait concerner des tronçons de voies d'un même axe routier réparti sur la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrages publics.

MARCHÉ DE PARTENARIAT

OUI (pour les mêmes raisons et aussi parce que la réalisation de ces études est, en droit, obligatoire)

Avant de décider de recourir à un marché de partenariat, l'acheteur procède à :

- Une **évaluation** ayant pour objet de comparer les différents modes envisageables de réalisation du projet (art. L. 2212-1, CCP). Il s'agit d'établir pour chaque mode de réalisation un bilan coûts-avantages tenant compte des caractéristiques du projet et des objectifs poursuivis. Le coût complet s'apprécie sur la durée du projet en tenant compte des coûts de financement et des risques transférés au partenaire privé. L'analyse avantages-inconvénients tient compte du transfert de la maîtrise d'ouvrage, par exemple avec la mobilisation de moyens ou de compétences du partenaire privé ainsi que du périmètre des missions qui lui sont confiées.
- Une **étude de soutenabilité budgétaire** qui apprécie notamment les conséquences du contrat sur les finances publiques et la disponibilité des crédits (art. L. 2212-3, CCP).

OUI

L'article L. 2113-6 du CCP autorise la constitution de groupements de commandes entre des acheteurs afin de passer conjointement un ou plusieurs marchés publics, le marché de partenariat étant une catégorie de marché public.

	CONCESSION
DURÉE MAXIMALE DU CONTRAT	<p>MOYEN / LONG TERME</p> <p>La durée du contrat de concession est limitée et déterminée par l'autorité concédante en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements (=investissements initiaux ainsi que ceux devant être réalisés pendant la durée du contrat de concession, lorsqu'ils sont nécessaires à l'exploitation des travaux ou des services concédés) demandés au concessionnaire.</p>
FINANCEMENT	<p>PRIVÉ</p> <p>Par le concessionnaire avec un possible concours de la personne publique (subvention, prix), le cas échéant sous forme de participation au capital de la société de projet (s'il est recouru à une SEMOP).</p> <p>La présence d'un risque trafic peut impliquer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un apport de fonds propres important - Une dette « projet » plus coûteuse qu'une dette bénéficiant d'une garantie explicite par la personne publique (mais ceci dépend des clauses relatives à l'indemnité de résiliation). <p>Toutefois, il faut veiller à ce que des subventions et/ou mécanismes de garantie ne conduisent pas à trop altérer ce risque</p> <p>En conséquence de quoi, le coût du financement en sera renchéri sauf s'il est possible de financer (au-delà des fonds propres) les investissements initiaux avec une dette adossée à une cession Dailly acceptée [en cas de rémunération du concessionnaire par la personne publique].</p>

MARCHÉ GLOBAL DE PERFORMANCE

APPLICATION DES DEUX CRITÈRES TRADITIONNELS DE LA DURÉE DES MARCHÉS PUBLICS (art. L. 2112-5, CCP) :

- Nature des prestations,
- Nécessité d'une remise en concurrence périodique.

Cependant, selon la doctrine administrative, le calcul de la durée de ces marchés globaux doit être fixé en prenant en compte les délais nécessaires à l'atteinte des objectifs et engagements de performance. La durée ne peut être déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements. En pratique, la durée est limitée et acceptable entre 8 et 10 ans. Au-delà, il existe un risque juridique sérieux.

Toutefois, selon Fin Infra, les durées maximales des projets de MGP sont d'environ 15 ans (construction + exploitation).

Une analyse plus fine permettra de déterminer si cette durée peut être appliquée aux routes.

MARCHÉ DE PARTENARIAT

LONG TERME

Selon l'article L. 2213-2 du CCP, la durée du marché de partenariat est déterminée en fonction :

- De la durée d'amortissement des investissements, ou
- Des modalités de financement retenues.

En pratique, la durée observée des PPP conclus varie entre 10 et 30 ans avec quelques exceptions au-delà de 30/40 ans.

S'agissant des PPP routiers conclus, la durée est de l'ordre de 30 ans (construction incluse).

PUBLIC

Coût du financement peu élevé en général, selon la qualité de signature de la personne publique.

PRIVÉ

Par le titulaire du marché, avec un possible concours de la personne publique au capital de la société de projet (participation minoritaire).

L'absence de risque trafic permet de :

- Limiter la quantité de fonds propres mobilisés.
- Mettre en place un système de garantie sur la dette, permettant d'en diminuer le coût.

Optimisation également possible avec des subventions et/ou avances sur rémunérations versées durant la période de conception-construction afin de diminuer le montant à financer + recettes de valorisation.

Possibilité également de remboursement anticipé de tout ou partie de la dette projet pour réduire le coût du financement privé.

En conséquence, le coût du financement est très modéré.

	CONCESSION
PAIEMENT DIFFÉRÉ	OUI En présence d'un prix versé par l'utilisateur, étant précisé que l'autorité concédante peut verser un concours avant la mise en service des ouvrages.
PRÉFINANCEMENT PRIVÉ PENDANT LA PÉRIODE DE CONCEPTION - CONSTRUCTION	OUI
RÉMUNÉRATION DU COCONTRACTANT	USAGERS (perception de recettes auprès des usagers) OU PERSONNE PUBLIQUE (rémunération sans suppression du risque d'exploitation).
MAÎTRISE D'OUVRAGE	PRIVÉE Elle est assurée par le titulaire de la concession.

MARCHÉ GLOBAL DE PERFORMANCE	MARCHÉ DE PARTENARIAT
<p>NON</p>	<p>OUI</p> <p>Paiement par l'acheteur à compter de la mise à disposition des ouvrages mais avec la possibilité de versement d'avances ou de pré-loyer avant la mise à disposition.</p>
<p>OUI</p> <p>En principe, en MGP, l'ensemble des prestations attachées à la réalisation des travaux est payé à l'avancement des travaux et in fine intégralement payé à leur achèvement.</p> <p>Le préfinancement peut être porté en quasi-totalité par l'opérateur MAIS à condition de ne pas dépasser la date d'achèvement.</p> <p>À envisager avec précaution en raison de possibles distorsions de concurrence et de la complexification du montage juridique et financier induite par cette solution.</p>	<p>OUI</p> <p>Le cocontractant privé peut préfinancer tout ou partie des investissements</p> <p>Possibilité pour l'acheteur de procéder à des versements anticipés, dès la phase de construction, à titre d'avances ou d'acomptes (art. L. 2232-1, CCP). La notion « d'acomptes » visée par le texte recouvre les notions de « pré-loyers » ou « avances sur loyers » prévues dans les contrats.</p>
<p>PUBLIQUE (versement d'une rémunération correspondant au service fait, par la personne publique).</p> <p>La rémunération des prestations d'exploitation ou de maintenance est liée à l'atteinte des engagements de performances mesurables, pour toute sa durée. Les modalités de rémunération doivent figurer dans le marché (mécanisme de pénalisation). En outre, la rémunération de l'exploitation ou de la maintenance ne peut, en aucun cas, contribuer au paiement de la construction.</p> <p>Ainsi, les MGP doivent faire figurer, de manière séparée, les prix respectifs de la réalisation et de l'exploitation-maintenance (le montant de la rémunération devant être modulé sur la partie exploitation-maintenance en fonction de sous-performance ou de sur-performance du titulaire).</p>	<p>PUBLIQUE (versement d'une rémunération échelonnée dans le temps, par la personne publique).</p> <p>La rémunération du titulaire est liée à des objectifs de performance qui lui sont assignés pour chaque phase du contrat.</p> <p>Possibilité de recettes dites « annexes ».</p> <p>Le calcul de la rémunération du titulaire prend en compte plusieurs coûts (d'investissement, de fonctionnement ou de financement) dans des conditions précisées par le contrat.</p>
<p>PUBLIQUE</p> <p>MAIS les marchés globaux dérogent aux dispositions sur la loi MOP en ce qu'ils permettent de confier au titulaire du marché la responsabilité et la coordination de la conception et de la réalisation de l'ouvrage, dans un marché associant les missions de maîtrise d'œuvre et celles d'entrepreneur.</p>	<p>PRIVÉE</p> <p>Elle est assurée par le titulaire du marché de partenariat.</p>

	CONCESSION
FORME DU TITULAIRE	<p>En général Société dédiée : SPV 100% privée / SEMOP.</p> <p>Titulaire seul avec prestataires n-1.</p> <p>Après mise en concurrence : SEML.</p> <p>En quasi-régie : SPL.</p>
NIVEAU DE RISQUE SUPPORTÉ PAR LE COCONTRACTANT	<p>FORT</p> <p>Risques industriels sur les coûts, risques de construction, de maintenance, de disponibilité et sur les recettes, et risques sur la qualité de service.</p>
RECETTES TIERCES / ANNEXES	<p>OUI - Un dispositif est prévu en matière domaniale, mais moins élaboré que pour le marché de partenariat.</p> <p>Notamment, il ne prévoit pas explicitement la possibilité de valorisation du domaine par voie de cession, ce qui ne permet pas de l'exclure définitivement.</p>
POSSIBILITÉ D'UN PAIEMENT PAR L'USAGER	<p>OUI mais pas obligatoire, dans l'hypothèse d'un système de péage virtuel (c'est la personne publique qui paie le concessionnaire sur la base d'un décompte du trafic).</p>
RISQUE JURIDIQUE	<p>RISQUE DE REQUALIFICATION ET LE CAS ÉCHÉANT D'ANNULATION</p> <p>Dans le cas où le transfert du risque d'exploitation est insuffisant et que les procédures applicables aux marchés (et le cas échéant aux marchés de partenariat en ce compris les études préalables) n'ont pas été suivies.</p>
CONSOLIDATION DE LA DETTE EN COMPTABILITÉ GÉNÉRALE DES COLLECTIVITÉS LOCALES	<p>MONTAGE DÉCONSOLIDANT</p> <p>La dette ne figure pas dans les comptes de la personne publique.</p>
CONSOLIDATION DES INVESTISSEMENTS EN COMPTABILITÉ NATIONALE	<p>MONTAGE DÉCONSOLIDANT</p> <p>La dette projet ne figure pas dans les comptes nationaux.</p>

MARCHÉ GLOBAL DE PERFORMANCE	MARCHÉ DE PARTENARIAT
<p>Groupement Momentané d'entreprises (GME). Société dédiée : SPV 100% privée / SEMOP. Après mise en concurrence : SEML. En quasi-régie : SPL.</p>	<p>En général Société dédiée : SPV 100% privée (ou le cas échéant avec participation minoritaire de la personne publique) / SEMOP. Après mise en concurrence : SEML. En quasi-régie : SPL.</p>
<p>MODÉRÉ</p> <p>Risque de conception, construction, maintenance, disponibilité de l'ouvrage.</p>	<p>MODÉRÉ À FORT</p> <p>Risque de construction, maintenance, disponibilité de l'ouvrage, risques liés à la qualité de maître d'ouvrage et au financement privé.</p>
<p>INCERTAIN - Aucun dispositif n'est expressément prévu et, de ce fait, la question reste ouverte.</p>	<p>OUI - La rémunération peut faire l'objet de variations (si les motifs et les modalités sont prévus dans le contrat) mais aussi de diminutions en fonction des revenus issus de l'exercice d'activités annexes ou des recettes tirées de la valorisation du domaine par le titulaire soit sous forme de cessions des terrains déclassés, soit sous forme de baux de longue durée.</p>
<p>NON sauf en cas de contrat mixte.</p>	<p>OUI mais plutôt rare : le titulaire perçoit, à titre principal, une rémunération de la personne publique. Possibilité de mettre en place un système de mandat permettant au titulaire de percevoir des recettes publiques pour compte de la collectivité. (Ex : BPNL).</p>
<p>RISQUE JURIDIQUE DE REQUALIFICATION</p> <p>Notamment si le niveau de transfert de risques est tel qu'il équivaut à dénaturer la maîtrise d'ouvrage publique ou encore si le caractère global de mission est artificiel.</p>	<p>RISQUE DE CONTESTATION DU CHOIX DU CONTRAT</p> <p>Le choix du marché de partenariat suppose de démontrer un « bilan » plus favorable en faveur de ce contrat. En l'état, en attendant que le Conseil d'État se prononce, le standard à atteindre paraît élevé (cf. CAA Marseille, 27 décembre 2019, n° 19MA01714, à propos des écoles des Marseille, critiquant une étude d'évaluation préalable jugée insuffisante).</p>
<p>MONTAGE NON DÉCONSOLIDANT</p> <p>La dette est souscrite directement par la personne publique.</p>	<p>MONTAGE NON DÉCONSOLIDANT</p> <p>La dette levée par le partenaire privé figure dans les comptes de la personne publique⁴.</p>
<p>MONTAGE NON DÉCONSOLIDANT</p> <p>La dette est inscrite dans la dette publique.</p>	<p>MONTAGE NON DÉCONSOLIDANT</p> <p>La dette levée par le partenaire privé figure dans les comptes nationaux.</p>

4. Pour plus de précisions, cf. « [Consolidation ou déconsolidation des PPP : critères, méthodologies et enjeux](#) », IGD, Octobre 2019.

L'IGD est une fondation d'entreprises reconnue d'utilité publique qui, **depuis 25 ans**, regroupe l'ensemble des parties prenantes à la gestion des services publics.

L'Etat, les associations d'élus, les entreprises publiques, les entreprises privées, des associations de consommateurs et des représentants de syndicats travaillent en son sein **à l'amélioration de la qualité et de la performance des services publics**, en particulier lorsque ceux-ci sont délégués.

