

CONSEIL GENERAL DE TARN-ET-GARONNE

**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DE L'ASSEMBLEE**

3^{ème} RÉUNION DE 2010

Séance du 15 avril 2010

CG 10/3^{ème}/II-02

**REMPLACEMENT DU PONT SUSPENDU
DE VERDUN-SUR-GARONNE
PARTENARIAT PUBLIC PRIVÉ (P.P.P.)**

I – RAPPEL HISTORIQUE :

Les décisions de l'assemblée :

Le 15 novembre 2005 (4^{ème} réunion), le Conseil Général a décidé de remplacer le pont suspendu de Verdun-sur-Garonne et d'étudier la possibilité de réaliser cet ouvrage en utilisant la procédure d'un partenariat public privé.

Le 29 juin 2006, l'Assemblée a délibéré, confirmant sa volonté de remplacer le pont vétuste par un pont suspendu suivant la procédure de partenariat public privé.

La déclaration de projet a été approuvée lors de la séance du 23 juin 2008.

Les procédures diligentées par le Conseil Général :

Les études propres aux enquêtes d'utilité publique ont démarré en juillet 2006.

Le dossier définitif des enquêtes publiques conjointes (loi sur l'eau, enquête Bouchardeau, enquête parcellaire) a été validé en préfecture le 4 juillet 2007.

L'utilité publique de reconstruction du pont de Verdun-sur-Garonne a été arrêtée le 8 août 2008.

II – CHOIX DE L'OFFRE ET DIALOGUE COMPÉTITIF

Le déroulement de la procédure :

La procédure d'attribution s'est inscrite dans le cadre des dispositions des articles L. 1414-1 à L. 1414-16 du code général des collectivités territoriales.

Un avis d'appel public à concurrence a été publié le 30 janvier 2007 au Journal Officiel de l'Union Européenne et, le 31 janvier 2007, au BOAMP, au Moniteur des Travaux Publics et sur le site internet du Département.

Les dépôts de candidatures ont été clos le 15 mars 2007.

Conformément à l'article L. 1414-6 du code général des collectivités territoriales, une commission « ad hoc », composée conformément à l'article L.1411- 5 du même code, a été désignée pour dresser la liste des candidats admis à participer au dialogue compétitif.

La commission a analysé les candidatures le 10 septembre 2007. Sept candidats ont présenté un dossier, parmi lesquels trois ont été retenus :

- MERIDIAM, DEMATHIEU et BARD, MALET.
- DV CONSTRUCTION COLAS, QUADRIC, VSL France, REDEALLI TECHNA.
- SOGEA CONSTRUCTION, devenue suite à un changement de dénomination sociale VINCI Construction France..

Le dossier de consultation a été envoyé à ces trois candidats admis à participer au dialogue compétitif le 31 octobre 2008.

Le Département a été assisté, durant toute sa durée, par Ingérop Sud-Ouest pour l'expertise technique, Ashurst LLP pour l'expertise juridique et Ernst & Young pour l'expertise financière.

Le dialogue compétitif s'est déroulé comme suit :

- Les candidats ont été invités à remettre une première proposition, initialement prévue le 20 février 2009, et reportée au 3 avril 2009, afin de permettre une meilleure consolidation des dossiers.

- Les groupements DV CONSTRUCTION et MERIDIAM n'ont, *in fine*, pas remis de première proposition.

- Le candidat VINCI Construction France a remis le 3 avril 2009 une première proposition, qui a été analysée conforme au règlement de la consultation.

- Une première audition du candidat VINCI Construction France s'est tenue le 30 juin 2009 puis une deuxième audition a eu lieu le lundi 5 octobre 2009.

- Le 5 janvier 2010, le Département a informé VINCI Construction France de sa décision de clôturer le dialogue compétitif et l'a invité à remettre son offre finale la date limite de réception ayant été fixée au 12 février 2010.

- VINCI Construction France a adressé au Département son offre finale dans les délais prévus.

- Le Département ayant constaté la conformité de cette offre finale aux règles de la consultation, VINCI Construction France a été convoqué à une réunion de mise au point du contrat le 10 mars 2010.

Les Montants (TTC) :

La Proposition initiale présentée par VINCI Construction France proposait une annuité variable entre 2 380 040 € TTC sur 18 ans et 1 613 404 € TTC sur 25 ans, incluant des paramètres variables sur les taux (fixes ou variables) et plusieurs options de dates de fixation des taux.

Dans son offre finale, VINCI Construction France propose une rémunération annuelle qui s'élève à 1 550 495 € TTC sur 25 ans, en euros constants (sur la base du taux de TVA actuellement applicable).

III – CARACTÉRISTIQUES DE L'OFFRE FINALE

Planification de l'opération :

La durée totale des travaux, hors démolition de l'ancien ouvrage, est de trente-cinq mois à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat de partenariat.

Ce délai intègre une période de six mois pour obtention des autorisations administratives et prend en compte une période d'intempéries prévisibles de deux mois pour la construction du nouvel ouvrage et de sa mise en service. Durant cette période, le maintien de la circulation sur la RD6 est assuré.

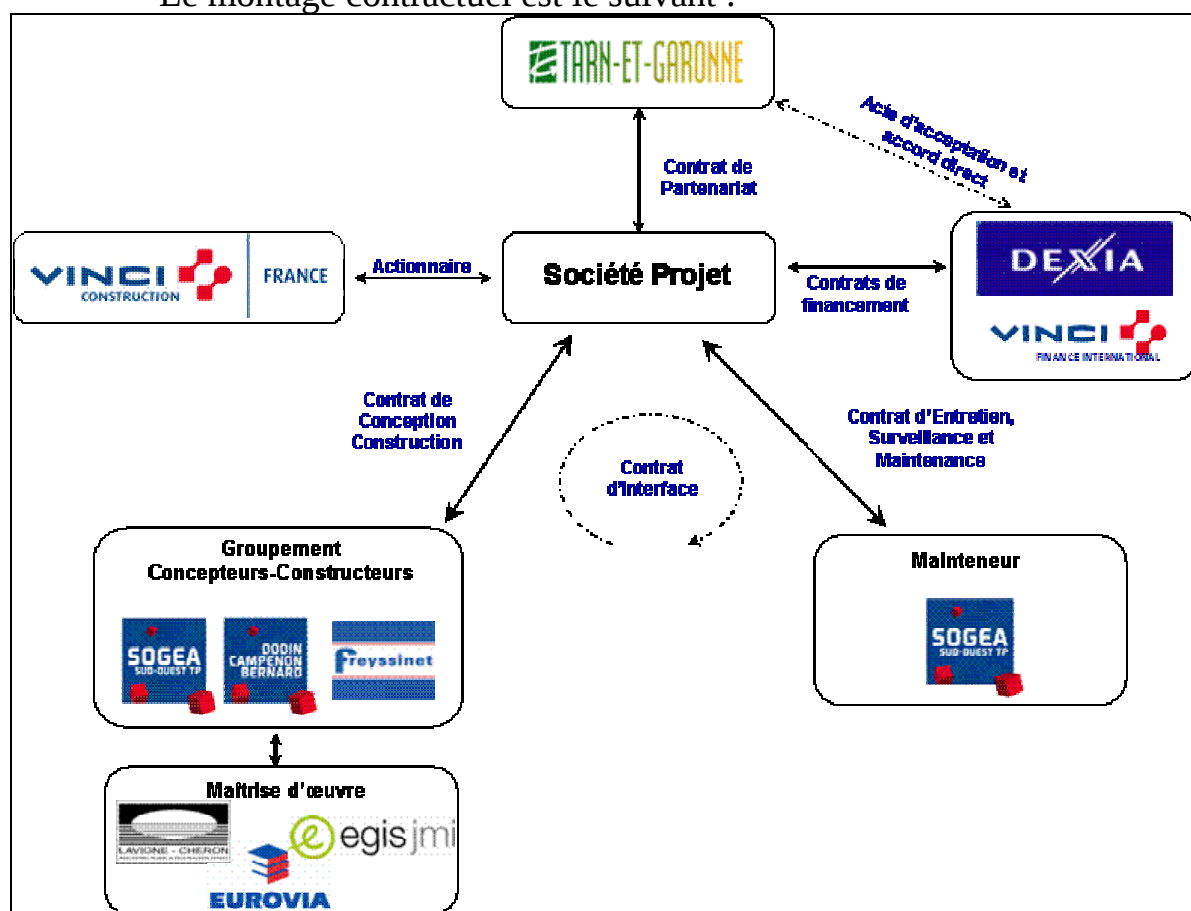
Les travaux de déconstruction de l'ancien ouvrage démarrent dès le basculement de circulation sur le nouveau pont suspendu. Ils sont d'une durée maximale d'un an : la durée prévisible des travaux est de huit mois ; cependant, un délai de douze mois est prévu pour tenir compte d'éventuelles intempéries.

Description	Date possible	Délai entre 2 phases
Date de notification du contrat	1er juin 2010	35 mois 12 mois
Date de Prise de Possession provisoire du nouveau pont - Basculement de la circulation sur le nouveau pont – Mise en loyer	1er mai 2013	
Fin des Travaux de Démolition de l'ancien pont suspendu (prise de possession définitive du nouveau pont)	1er mai 2014	
Fin du Contrat de Partenariat	30 avril 2038	

Organisation contractuelle

Le contrat de partenariat sera conclu avec une société par action simplifiée spécialement dédiée au projet, dont le capital sera détenu en totalité par VINCI Construction France. Cette société, dénommée SPVG, est actuellement en cours d'immatriculation.

Le montage contractuel est le suivant :



Montant des investissements

Le montant à financer prévisionnel s'élève à 16,206 millions d'euros HT (valeur janvier 2010), décomposés comme suit :

	Total € HT	Total € TTC
Coût de la construction	12 318 k€	14 732,328 k€
Coûts d'études, conception et annexes à la construction	805 k€	962,780 k€
Coût de Conception et de Construction du nouveau pont	13 123 k€	15 695,108 k€
Coûts de la Société de Projet	1 260 k€	1 506,960 k€
Provisions constituées conformément aux prescriptions du Contrat	280 k€	334,880 k€
Coût des Investissements Initiaux	14 663 k€	17 536,948 k€
Coûts Financiers Intercalaires prévisionnels	1 543k€	1 845,428 k€
Montant à financer prévisionnel	16 206 k€	19 382,376 k€

Modalités de financement des investissements

Le financement du projet sera assuré par le titulaire dans les conditions détaillées dans le contrat de partenariat et ses annexes, qui sont tenus à la disposition des Conseillers Généraux.

Le financement à long terme sera notamment assuré par une cession-escompte (Dailly), acceptée par le Département à la date de Prise de Possession, d'une partie des loyers financiers. Les modèles d'acte de cession et d'acceptation sont annexés au contrat de partenariat. Cette cession acceptée sera accompagnée de la signature par le Département d'un accord direct avec la banque cessionnaire, dont le modèle est également annexé au contrat de partenariat.

Rémunération du titulaire

Le titulaire du contrat de partenariat est rémunéré par **un loyer** versé en contrepartie de la disponibilité de l'Ouvrage. Ce loyer couvre l'ensemble des dépenses de conception, de financement, de construction, d'aménagement ainsi que les coûts liés à la surveillance, la maintenance, l'entretien et au renouvellement de l'Ouvrage.

Le loyer est payé trimestriellement à terme échu par le Département à compter de la date effective de Prise de Possession de l'Ouvrage, soit au plus tôt la troisième année après la signature du contrat de partenariat.

La rémunération du titulaire est constante (en euros constants) pendant les **25 ans** de la phase d'exploitation et s'élève annuellement à **1 550 495 € TTC** (montant prévisionnel qui sera ajusté à la date de fixation des taux d'intérêt à long terme applicables à l'opération). La rémunération du titulaire durant les deux premières années suivant la Prise de Possession est toutefois atypique :

- La première année, la rémunération du titulaire est augmentée d'un loyer exceptionnel de 1 M d'€ hors taxes (1,196 M€ TTC) qui correspond au paiement d'une partie des intérêts intercalaires figurant dans le tableau précédent ; soit une rémunération annuelle totale de 2 746 495 € TTC.

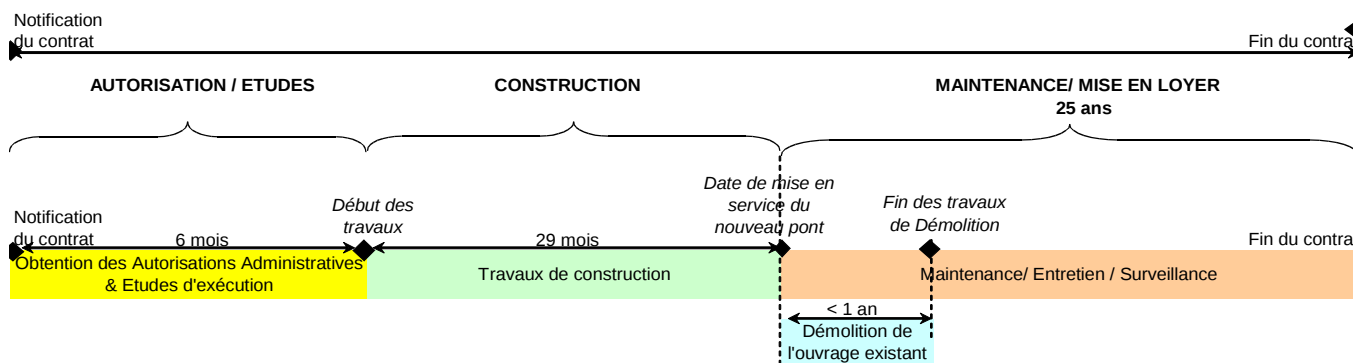
- La deuxième année, la rémunération du titulaire est augmentée du montant de la déconstruction de l'ancien ouvrage, payé en une seule annuité de 700 000 € hors taxes (837 200 € TTC) ; soit une rémunération annuelle totale de 2 387 695 € TTC.

En année courante, la rémunération du titulaire est décomposée en quatre composantes, estimées de la façon suivante en euros constants, en valeur janvier 2010 :

Décomposition des loyers	k€ HT	k€ TTC
Loyer financier (Li)	1 194,4 k€	*
Loyer Gestion – Gros entretien et réparations (LG-GER)		** 1 428,503 k€
Loyer Maintenance (LM)	45,0 k€	53,820 k€
Redevance d'exploitation (RE)	57,0 k€	68,172 k€
Loyer Total	1 296,4 k€	1 550,495 k€

* la T.V.A correspondante est récupérée dans le cadre du FCTVA.

** hors frais d'assurance (46 480 € HT par an).



Coût prévisionnel global du contrat de partenariat, en moyenne annuelle, pour le Département et indication de la part que ce coût représente par rapport à la capacité de financement annuelle du Département

Les dispositions des articles L. 1414-10 et D. 1414-4 du code général des collectivités territoriales prévoient que le projet de délibération est accompagné d'une information comportant le coût prévisionnel global du contrat de partenariat, en moyenne annuelle, pour la personne publique et l'indication de la part que ce coût représente par rapport à la capacité de financement annuelle de la personne publique.

Le ratio est mesuré en divisant le coût moyen annuel du contrat par les recettes réelles de fonctionnement constatés dans les derniers comptes administratifs de la personne publique.

Les recettes réelles de fonctionnement du Département s'élèvent à **245 128 588 €**. Sa capacité d'autofinancement pour le Budget 2010 s'élève par ailleurs à **26 196 359 €**.

Le coût prévisionnel total du contrat incluant les loyers, les frais de démolition, l'avance du loyer exceptionnel de la première année et les frais d'assurances s'élève à **35 272 000 € HT** (42 185 312 € TTC) valeur janvier 2010, soit une moyenne annuelle de **1 263 493 € HT** (1 511 137 € TTC) calculée sur la durée totale du contrat et de la construction (25 ans + 35 mois).

Le ratio réglementaire s'élève donc à :

$$\frac{1\,263\,493}{245\,128\,588} = 0,516\%$$

IV - LE PARTI ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

VINCI Construction France propose un **ouvrage élégant, léger et élancé** qui prend place le plus naturellement possible sur les berges de la Garonne, répondant au parti architectural du programme. Il est bien adapté à la brèche à franchir ainsi qu'au respect du patrimoine architectural de grande qualité que l'on trouve à Verdun-sur-Garonne. Par ailleurs, la reconstruction du pont est une très belle opportunité pour réaménager les berges et les rendre accessibles et intéressantes pour les promenades.

Le pont est très fin et semble flotter au dessus de l'eau ; son emprise est minimale sur le sol.

Il est conforme au choix que nous avons fait à l'occasion de notre session du 15 novembre 2005.



Les pylônes métalliques, inclinés à 10° vers l'arrière, procurent un dynamisme certain à l'Ouvrage et évite toute confrontation visuelle désagréable avec les grands arbres présents dans le site. Le choix d'une couleur claire - blanche ou ivoire clair - pour toutes les structures métalliques adoucit considérablement les perspectives et donne à l'Ouvrage un caractère contemporain, discret et élégant, sans ostentation manifeste.



Les appuis de l'ouvrage en béton pourront être traités en béton ouvragé ou par habillage en gabions de galets de Garonne.

Les emprises dégagées par les anciennes rampes sont rendues au public pour permettre une promenade cycle et piétonne, y compris, bien sûr, les personnes à mobilité réduite. Un cheminement en sol stabilisé ondoie doucement jusqu'à la Garonne où il est alors possible de passer sous l'Ouvrage et continuer son parcours sur les berges ou bien de revenir vers l'Ouvrage. Un petit escalier autorise une remontée plus rapide sur le pont.

Le parti technique

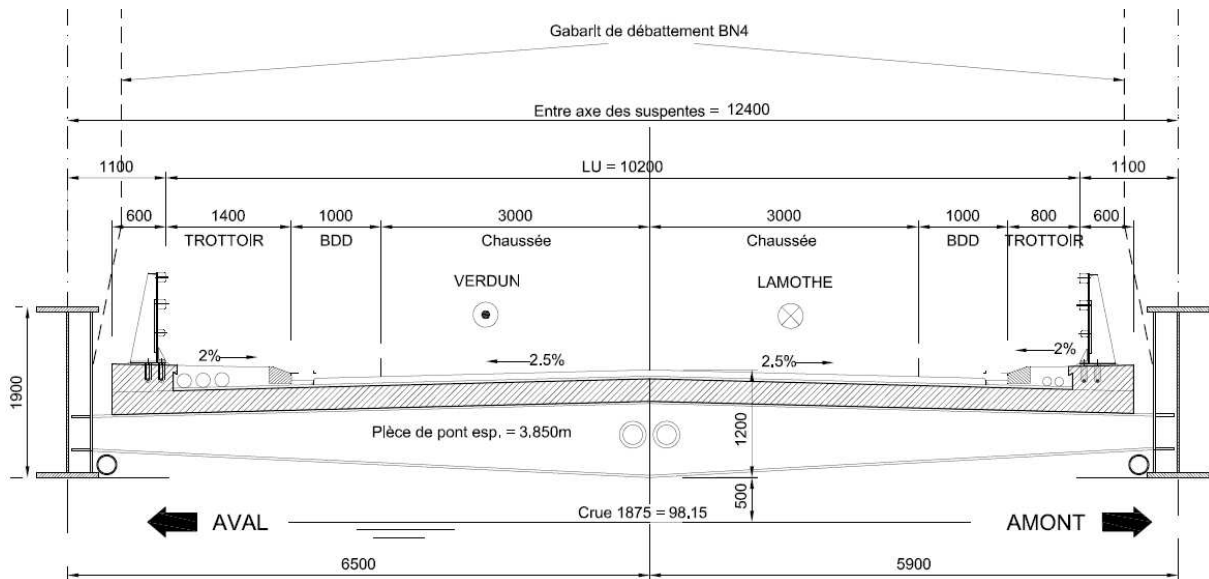
L'Ouvrage projeté est un **pont suspendu à travée unique de 154 mètres** franchissant la Garonne sans appui définitif intermédiaire en rivière.

Le profil en travers sur ouvrage comprend deux voies de circulation de 3 mètres chacune, complétées par des bandes de dégagement (BDD) d'un mètre de large, bordées par des trottoirs franchissables dont l'un, d'une largeur de 1,4 m, permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.

La structure du tablier, de **largeur utile 10,8 mètres**, est constituée par :

- des poutres métalliques latérales de rigidité, sur lesquelles viennent s'accrocher les suspentes,

- des pièces de pont métalliques transversales, soudées aux poutres latérales,
- un hourdis sous chaussée en béton armé, connecté aux pièces de pont,



Coupe type transversale de l'Ouvrage

La structure de l'Ouvrage est plus large que le dimensionnement minimum pour des raisons de :

sécurité : le positionnement de la suspension au-delà du gabarit minimum de circulation permet d'éviter tout choc accidentel,

pérennité de la structure : un fonctionnement mécanique de la suspension simplifié par un alignement droit entre les ancrages sur chaque berge,

facilité d'entretien et de maintenance de l'Ouvrage, par un libre accès aux poutres latérales.



L'ensemble de la suspension s'appuie sur un système performant et fiable.

- Les suspentes latérales sont composées de 7 à 8 torons (câbles d'acier torsadé) et sont équipées en extrémités de systèmes d'ancrage à chape,
- Les deux câbles porteurs sont constitués de 185 torons chacun.

Les câbles porteurs viennent s'ancrer en arrière de la travée suspendue, dans des massifs de stabilité qui sont structurellement indépendants du reste de l'Ouvrage et communs aux deux nappes de suspension latérales.



Les pylônes de 20,2 m de haut sont prévus d'être articulés en pied. La stabilité des mâts au vent transversal est assurée par les entretoises prévues en tête de pylônes qui confortent la robustesse et la stabilité de la structure portique.

Le tablier de l'Ouvrage repose sur des appuis massifs en béton par l'intermédiaire d'appuis métalliques fixes et mobiles anti-soulèvement. Les culées en béton armé reposent sur des fondations profondes ancrées dans la masse.

Les massifs d'ancrages répondent à un haut niveau de sécurité dans la conception et le dimensionnement.

Afin d'assurer la protection de la structure porteuse vis-à-vis des chocs de véhicules, les trottoirs sont bordés de barrières avec barreaudage piéton, ces dernières étant également prolongées hors ouvrage.

Le rejet direct dans la Garonne des eaux de ruissellement de la voirie étant strictement interdit, le recueil et l'évacuation des eaux de ruissellement se fait par l'intermédiaire de caniveaux fil d'eau et de collecteurs disposés en sous-face de l'ouvrage.

Maintenance et entretien de l'Ouvrage

La conception a été menée dans un **souci constant de robustesse** et de pérennité de l'Ouvrage en étroite collaboration avec tous les acteurs de la construction et de la maintenance, en particulier avec le choix du système de suspension, d'une durée de vie de l'ordre de 100 ans.

La surveillance et l'entretien périodique de l'Ouvrage sont **à la charge du Titulaire** du contrat de partenariat. Ces prestations concernent l'ouvrage d'art, soit le tablier et ses équipements, les pylônes, les appareils d'appui, le système de suspension et ses massifs d'ancrage. Les visites programmées (annuelle, quinquennale et vicennale) sont spécifiques à chaque partie de l'Ouvrage.



IV – ARGUMENTAIRES ET SUITES À DONNER

Le choix du remplacement du pont suspendu de Verdun-sur-Garonne par un partenariat-public-privé présente les avantages suivants :

Un gain de temps précieux.

Après délibération de l'Assemblée et signature du contrat de partenariat par le Président, les études et autorisations administratives débuteront. Les travaux préparatoires d'installation de chantier interviendront dans les trois mois. Les travaux de remplacement débuteront six mois plus tard. Au total, le pont sera livré dans un délai de trente-cinq mois après la date d'entrée en vigueur du contrat de partenariat.

L'abandon éventuel de la procédure PPP entraînerait un retard important, la procédure loi Maîtrise d'Ouvrage Publique (MOP) impliquant des délais de procédure pour la désignation d'un maître d'oeuvre, puis des délais d'études, et enfin des délais de désignation des entreprises (procédure d'appel d'offre restreint européen). Les travaux de remplacement démarreraient au mieux dans trois ans. Ces délais ne sont pas sans conséquence sur la résistance du vieil ouvrage qui n'a pas fait l'objet de travaux significatifs et qui nécessiterait certainement, dans cette hypothèse, des mesures confortatives durant cette période. La fermeture pour raisons de sécurité de cet ouvrage ne serait pas à exclure si les délais devaient s'allonger.

Une qualité d'ouvrage accrue.

Le PPP place l'entreprise constructive dans une **démarche-qualité accrue**. En effet, lors de la réalisation d'un marché de travaux, l'entreprise tend à rechercher une rentabilité immédiate et un profit maximisé dans l'acte de construction. Seul le maître d'œuvre veille strictement au respect des normes et de la qualité. Dans la procédure PPP, le titulaire du contrat de partenariat est aussi maître de l'ouvrage. Il doit également assurer l'entretien, la maintenance et l'exploitation de l'ouvrage. La qualité devient donc prégnante sur la rentabilité immédiate car elle permet de réduire les coûts futurs.

La certitude de récupérer un Ouvrage en bon état à la fin du contrat de partenariat.

Les clauses du contrat de partenariat imposent des contraintes qualitatives lors de la remise de l'Ouvrage. Les organes d'usures : appareils d'appui, joints de chaussée ainsi que la protection anti-corrosion devront être remis à neuf par le titulaire du contrat de partenariat. Ainsi, à l'instar du Marché Entreprise Travaux Publics que nous avons réalisé entre 1995 et 2005 sur les autres ponts suspendus, cela nous permet de retrouver un ouvrage dont l'entretien est réduit à la portion congrue.

Un mode contractuel moins risqué pour le Département que la maîtrise d'ouvrage publique traditionnelle.

Le Département bénéficie de la part du titulaire du contrat de partenariat d'engagements sur les prix et les délais de réalisation **mieux sécurisés** qu'en maîtrise d'ouvrage publique. À titre d'exemple, un surcoût lié à une mauvaise estimation des quantités est à la charge du partenaire, ce qui annule des cas de dépassements et d'avenants, fréquents sur ce type de marchés publics.

Après la Prise de Possession, l'ouvrage est placé sous la responsabilité du Partenaire qui souscrit, à cet effet, des polices d'assurance couvrant un certain nombre de risques, et notamment certains accidents ou problèmes d'exploitation courants qui grèvent habituellement nos budgets de fonctionnement. En comparaison avec la procédure loi MOP, il est à noter que notre patrimoine n'est pas assuré lorsque nous en sommes directement propriétaire. Ainsi, dans le cas de dégradations involontaires, devons nous financer par nous-mêmes les réparations.

Un paiement sur la durée du contrat.

Dans la procédure PPP, le Département ne paye le titulaire qu'à compter de la Prise de Possession de l'Ouvrage, soit plus de trente-cinq mois après la date d'entrée en vigueur du contrat de partenariat. Ceci a pour principal effet de ne pas mobiliser de capital lors de la phase construction, à l'inverse d'une procédure normale.

Au total, le PPP à travers des objectifs qualitatifs fixés contractuellement avec le titulaire du contrat de partenariat, doublés de contraintes de contrôles et de pénalités en cas de non respect, nous assure un ouvrage dont le niveau de service sera constant durant les vingt-cinq ans suivant sa mise en service et d'un état très optimal à sa remise à l'issue du contrat de partenariat.

Enfin, le coût comparé entre les procédures loi MOP et PPP laissent apparaître un surcoût estimé à 130 000 €/an, ce qui peut se concevoir comme une charge mesurée en comparaison des avantages que procure la procédure partenariat-public-privé qui transfère certains risques tant durant la construction que durant la phase exploitation maintenance.

Des taux de financement conjoncturellement favorables.

L'annuité de 1 296 400 € HT (1 550 495 € TTC) en euros constants, valeur février 2010, est basée sur les taux bancaires de février 2010.

Le taux définitif sera arrêté après purge des recours administratifs contre le contrat de partenariat et ses actes détachables, ainsi que contre l'acte d'acceptation, l'accord direct et leurs actes détachables, qui devrait intervenir deux mois environ après la publication de l'avis d'attribution du contrat de partenariat.

Nous bénéficions en ce moment de taux très bas. Cet état de choses ne saurait durer très longtemps et le choix de la signature du contrat de partenariat nous mettrait à l'abri d'une remontée conséquente des taux bancaires.

V. LISTE DES PIÈCES CONSULTABLES PAR LES ÉLUS AU CONSEIL GÉNÉRAL

Le règlement de consultation

Le contrat de partenariat et ses annexes :

Annexe 1	:	Programme Fonctionnel des Besoins
Annexe 2	:	Descriptif technique
Annexe 3	:	Calendrier de réalisation

Annexe 4	:	Pénalités
Annexe 5	:	Modèles de garanties
Annexe 6	:	Procédures diligentées par le Département
Annexe 7	:	Dossiers de déclaration loi sur l'eau
Annexe 8	:	Dossier d'enquête préalable
Annexe 9	:	Contenu du PAQ
Annexe 10	:	Prestations de maintenance
Annexe 11	:	Dossier des plans
Annexe 12	:	Détail des coûts
Annexe 13	:	Plan de financement
Annexe 14	:	Caractéristiques architecturales
Annexe 15	:	Plan des assurances
Annexe 16	:	Dossiers des réseaux concédés
Annexe 17	:	Bordereau des prix Grosses Réparations
Annexe 18	:	Modèle d'Acte d'Acceptation et Modèle d'Accord Direct
Annexe 19	:	Modèle d'Attestation de non recours.

CONSIDÉRANT :

Qu'en application de la délibération du 29 juin 2006, le Conseil Général de Tarn-et-Garonne :

- a confirmé, après présentation d'une étude d'évaluation préalable le principe du recours à un contrat de partenariat portant sur le financement, la conception, la construction, l'entretien et la maintenance du pont suspendu en remplacement du pont vétuste de Verdun-sur-Garonne ;

- a procédé à la désignation de la commission « ad hoc » dont la composition est fixée par l'article L 1411-5 du code général des collectivités territoriales ;

- a approuvé la déclaration de projet le 23 juin 2008.

Que seul le candidat VINCI Construction France a remis une offre et que cette offre est conforme au Dossier de Consultation des Entreprises (D.C.E.).

Que VINCI Construction France a créé une société par action simplifiée nommée « SPV G » au capital de 20 000 € dont le siège social est 4 rue Ferdinand de Lesseps Espace Mérignac Phare 33700 Mérignac, en cours d'immatriculation au registre du commerce des sociétés de Bordeaux.

Qu'à l'examen de l'offre finale remise par le candidat VINCI Construction France à l'issue du dialogue compétitif, il apparaît au regard des critères définis dans l'avis d'appel public à concurrence et dans le règlement de consultation que l'offre du candidat VINCI Construction France est l'offre économiquement la plus avantageuse.

Que le coût moyen annuel prévisionnel du contrat est d'un montant de **1 263 493 € HT** pour le Département du Tarn-et-Garonne. Ce montant sera actualisé à la date de cristallisation des taux d'intérêt long terme, c'est-à-dire, 2 mois après la signature du contrat conformément aux stipulations de celui-ci et de son annexe n°13.

Que la part que ce coût représente par rapport à la capacité de financement annuelle du Département du Tarn-et-Garonne est de 0,516%.

Que conformément aux articles L.1414-7 et 1414-9 du code général des collectivités territoriales et après une phase de mise au point, Monsieur le Président a donc choisi de retenir l'offre du candidat VINCI Construction France et de lui confier le contrat de partenariat

Qu'il appartient au Conseil Général de Tarn-et-Garonne, en application des dispositions de l'article L. 1414-10 du code général des collectivités territoriales, de se prononcer sur le choix du titulaire du contrat de partenariat, sur le contrat de partenariat et d'autoriser Monsieur le Président à signer ledit contrat et toutes pièces et actes y afférents.

Je vous demanderais de bien vouloir :

- approuver le choix de la société SPV G comme titulaire du contrat de partenariat ;
- approuver le contrat de partenariat et ses annexes ;
- m'autoriser à signer le contrat de partenariat annexé au présent rapport, dont le titulaire sera la société SPV G, société par action simplifiée détenue à 100 % par VINCI Construction France, et toutes pièces et actes y afférents, et notamment les procès-verbaux de prise de possession de l'ouvrage, ainsi que les actes nécessaires à la constatation de la fixation des taux long terme et à la constatation du montant définitif des loyers d'investissement Lia.



Vu le rapport de Monsieur le Président,

Vu la délibération du Conseil Général du 15 novembre 2005 décidant de remplacer le pont suspendu de Verdun-sur-Garonne et d'étudier la possibilité de réaliser cet ouvrage en utilisant la procédure d'un partenariat public privé,

Vu la délibération du Conseil Général du 29 juin 2006, confirmant la volonté du département de remplacer le pont vétuste par un pont suspendu suivant la procédure de partenariat public privé,

Vu la délibération du Conseil Général du 23 juin 2008 approuvant la déclaration de projet,

Vu la rectification opérée par l'Assemblée départementale en séance publique, à la demande de la 2ème commission, en ce qui concerne le ratio réglementaire qui s'élève à : 0,516 %,

Vu l'avis de la commission travaux publics, voies de communication, aménagement urbain,

Vu l'avis de la commission des finances,

Après en avoir délibéré,

LE CONSEIL GENERAL

- Approuve le choix de la société SPV G comme titulaire du contrat de partenariat ;
- Approuve le contrat de partenariat et ses annexes ;
- Autorise Monsieur le Président à signer, au nom et pour le compte du département, le contrat de partenariat, dont le titulaire sera la société SPV G, société par action simplifiée détenue à 100 % par VINCI Construction France, et toutes pièces et actes y afférents, et notamment les procès-verbaux de prise de possession de l'ouvrage, ainsi que les actes nécessaires à la constatation de la fixation des taux long terme et à la constatation du montant définitif des loyers d'investissement Lia.

Pour l'adoption : 29 voix

Avis contraire : néant

Abstention : 1

Adopté.

Le Président,