

—

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

**3<sup>ème</sup> REUNION DE 2006**

**Séance du 29 juin 2006**

CG 06/3<sup>ème</sup>/II-02

**PROGRAMMES DE VOIRIE**

—

Je vous propose d'examiner l'avancement des divers programmes de travaux sur voirie départementale, à l'exception de ceux concernant les anciennes routes nationales transférées, qui font l'objet d'un rapport séparé.

**1 – Plan pluriannuel de rénovation des routes de 2<sup>ème</sup> catégorie**

Les trois premières années de ce 2<sup>ème</sup> plan sont totalement terminées. Pour la quatrième et dernière année, tous les marchés sont notifiés et les derniers travaux en cours d'achèvement.

- la première phase s'est élevée à	19 564 143 €
- la deuxième phase à	20 106 795 €
- la troisième phase à	20 340 645 €
- la quatrième phase à	20 974 631 €

Le total de ce programme qui a permis de remettre en état 1 100 km de routes départementales aura mobilisé : **80 986 214 €**

**2 – Programme 2003-2004**

Les opérations de ce programme sont terminées ou en cours d'achèvement et s'établissent au 30 juin 2006 à **7 660 764 €**

**3 – Programme 2004-2005**

Sur les 43 opérations inscrites, il ne reste que 4 chantiers à lancer, trois sont en cours de mise au point avec les communes concernées et un est en phase de procédure foncière. Son volume global s'élèvera à **4 220 433 €**

#### **4 – Programme 2005-2006**

Il comprend 27 opérations dont quatre restent à lancer d'ici la fin de l'année. Il est évalué à **5 309 301 €**

#### **5 – Programme 2006-2007**

Il est composé de 41 opérations dont 14 sont déjà engagées pour des raisons de coordination avec d'autres travaux et 3 sont en cours de lancement. Son montant global est évalué à **6 548 092 €** et il devrait être terminé en septembre 2007.

#### **6 – Liaison Quercy-Gascogne**

Les travaux du pont de franchissement du Tarn, pour un montant de **7 333 712 €**, ont débuté et leur achèvement est prévu en août 2007.

En matière d'acquisitions foncières, sur les 23 propriétaires concernés, 15 ont signé une promesse de vente et une convention de cession est en cours d'élaboration pour les terrains appartenant à Butagaz. Pour les 7 propriétaires restants, la procédure d'expropriation va être lancée.

La consultation des entreprises pour la deuxième tranche s'effectuera en fin d'année. Elle comprend les travaux de terrassement, de chaussée et les petits ouvrages d'art sur les différents ruisseaux.

#### **7 – Rampes de Caylus**

Les travaux de la 2ème tranche, longue de 5 km, sont en cours. Ce créneau de dépassement constituera, avec la 1ère tranche déjà en service, l'essentiel de l'opération qui doit faciliter le trafic de cet itinéraire très circulé depuis Caussade jusqu'à l'Aveyron.

La dernière tranche est essentiellement constituée par la remise en état des nombreux murs de soutènement situés en sortie ouest de Caylus.

#### **8 – Réfection des ponts sur le Canal**

A l'occasion du vote du Budget Primitif 2006, notre Assemblée a approuvé le Plan Quinquennal de rénovation des 7 ouvrages départementaux de franchissement du Canal. Il s'agit des ponts en arc en béton armé fortement dégradés et inadaptés au trafic actuel.

Nous avons décidé, lors de l'examen de ce dossier, qu'une commission composée des Conseillers Généraux concernés et présidée par M. Robert Bénech, devait élaborer un calendrier d'exécution.

Cette commission s'est réunie le 12 mai et propose l'échéancier suivant :

- 2007 : RD 50 à Montbartier et RD 104 à Castelsarrasin
- 2008 : RD 39 à Lacourt Saint-Pierre
- 2009 : RD 77 à Montbartier
- 2010 : RD 51 à Escatalens et RD 116 à Malause
- 2011 : RD 79 à Saint-Porquier.

En conséquence, je vous invite à adopter ce calendrier et à m'autoriser à lancer les études et investigations nécessaires afin de pouvoir adopter la délibération de programme correspondante au Budget 2007.

## **9 – Pont de Verdun**

### *a) Déroulement de la procédure*

Lors de notre séance du 16 février 2006, je vous avais indiqué que suite à notre décision du 15 novembre 2005 j'avais pris l'attache de la Mission d'appui constituée auprès du Ministère des finances afin d'élaborer l'étude comparative préalable à l'éventuelle conclusion d'un Partenariat Public Privé (PPP). Bien qu'une circulaire soit venue préciser que l'avis de la Mission d'Appui n'était plus obligatoire, mais simplement conseillé pour les collectivités qui envisagent de recourir à la procédure PPP, j'ai poursuivi la réflexion engagée.

Une consultation a été lancée pour désigner un bureau spécialisé dans l'établissement de l'évaluation exigée par l'article 2 de l'ordonnance du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat.

Le bureau INGEROP a été désigné et a établi le rapport que vous trouverez en annexe. Parallèlement, la Commission Consultative des Services Publics Locaux a été saisie pour avis sur le recours à un PPP pour la construction du nouveau pont de Verdun sur Garonne. Enfin les enquêtes publiques vont débiter.

### *b) Eligibilité du projet*

Le rapport figurant en annexe, destiné à éclairer votre réflexion, présente le projet dans un chapitre premier puis examine les conditions d'éligibilité du projet au contrat de partenariat.

Deux notions sont considérées :

Notion d'urgence

L'état de vétusté des différentes pièces du pont et l'évolution de la circulation dans ce secteur **rendent nécessaire le remplacement du pont dans les meilleurs délais possibles.**

Notion de complexité

La solution du pont suspendu a été retenue pour permettre de conserver, sans bouleversements importants, le débouché actuel de la Garonne dans cette partie soumise à des crues relativement fréquentes. De plus, cette solution permet de conserver l'esprit de l'ouvrage actuel et s'intègre avec harmonie dans le site classé de Verdun sur Garonne.

Les ouvrages de ce type présentent une structure plus complexe, mobilisant des moyens de conception et de réalisation conduisant à avoir recours à des sociétés spécialisées dans ce domaine. **Le PPP est à l'heure actuelle la forme de contrat la mieux adaptée à ce niveau de complexité.**

Notre projet satisfait à ces deux critères.

*c)Analyse comparative sur le partage des risques*

**Le partage des risques** entre la personne publique et la personne privée est l'enjeu majeur du PPP.

Le rapport détaille l'ensemble des risques recensés qui peuvent être, ou non, partagés et montre que la plupart d'entre eux sont susceptibles d'être pris en charge par le concepteur-réalisateur privé, contrairement à la procédure classique où le maître d'ouvrage public supporte les conséquences de la plupart des dérives liées, soit à des adaptations du projet rendues nécessaires pendant la construction, soit à la conjoncture et au dérapage des coûts, en particulier ceux des matières premières.

**La procédure du dialogue compétitif** permet de répartir de façon optimale l'ensemble des risques identifiés et de rechercher le partage le plus avantageux pour la personne publique.

*d)Analyse comparative coût global - performances*

Le recours au PPP génère **un gain de temps évalué à 6 mois**, celui-ci pourrait encore augmenter dans le cas où la procédure classique serait perturbée par des consultations infructueuses, ou des recours comme nous en avons eu pour le pont de la Liaison Quercy-Gascogne.

En ce qui concerne les coûts globaux, ils sont évalués à **16 849 124 €** dans le cas de la maîtrise d'ouvrage publique, et à **18 691 059 €** dans le cas du PPP.

En première lecture, la différence de **1 841 935 €**, soit **9,9%** pourrait conduire à privilégier la formule de maîtrise d'ouvrage directe par le Département.

**Plusieurs facteurs pondérateurs** doivent être examinés :

- le coût le plus faible **ne prend pas en compte les aléas** liés aux risques laissés à la charge du maître d'ouvrage, ils sont par contre quasiment tous intégrés au coût du PPP et nous mettent à l'abri de dérives financières,

- sur des opérations de cette envergure, il est généralement constaté une différence de l'ordre de 16% entre le coût initial estimé et le solde d'opération. Cette différence tient à la variation des index de TP, prenons l'exemple du TP 13 « Charpentes et ouvrages d'art métalliques » de 345,8 en janvier 2003, il est de 433,6 en janvier 2006, soit une augmentation de 25,4% sur ce que sera la durée du chantier de construction du pont. Vient ensuite l'augmentation mécanique du taux de rémunération du maître d'oeuvre qui s'applique sur toutes valorisations du volume des travaux et des prix. Ces facteurs croisés nous conduisent aux quelques 16% d'augmentation prévisible que je vous ai indiqués.

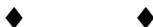
Outre tous ces éléments, l'étude financière nous montre qu'une simple dérive de 11% des coûts de construction et de maintenance, sur une période de 20 ans, **suffit à rendre le PPP plus attractif.**

*e) Conclusion*

Compte tenu de la **vétusté** de l'ouvrage actuel et de la **complexité** du pont suspendu projeté, **le Partenariat Public Privé apparaît comme la procédure la mieux adaptée.** Si l'examen purement mathématique des coûts financiers met en évidence un avantage à la méthode classique, ce calcul ne tient pas compte des aléas et des risques qu'il est possible de faire gérer par l'entreprise, le groupement concepteur-entreprise sera, dans ce cadre particulier, d'avantage mobilisé pour rechercher et appliquer toutes les solutions permettant de maîtriser les coûts sans pour autant sacrifier à la pénalité de l'ouvrage puisqu'il **devra être remis à l'état neuf, par leurs soins, au bout de 20 ans d'utilisation.**

A l'examen de l'ensemble de ces éléments, je vous demanderais de bien vouloir délibérer et vous prononcer sur le recours au Partenariat Public Privé pour la reconstruction du pont de Verdun sur Garonne, afin que le dossier déjà adressé à la Mission d'Appui soit complété par notre délibération.

Bien évidemment, je vous ferais part de son avis et ce n'est qu'à ce moment là que nous prendrons la décision finale.



Vu le rapport de Monsieur le Président,

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**

### **Programmes de voirie 2003-2007**

- Prend acte des programmes de voirie 2003-2004, 2004-2005, 2005-2006 ;
- Précise que le montant global du programme 2006-2007 est évalué à 6 548 092 € et devrait être terminé en septembre 2007 ;

### **Liaison Quercy-Gascogne**

- Les travaux du pont de franchissement du Tarn, pour un montant de 7 333 712 € ont débuté et leur achèvement est prévu en août 2007 ;
- La deuxième consultation des entreprises pour la deuxième tranche s'effectuera en fin d'année et comprend les travaux de terrassement, de chaussée et les petits ouvrages d'art sur les différents ruisseaux ;

### **Rampes de Caylus**

- Les travaux de la 2ème tranche sont en cours ;

- La dernière tranche est essentiellement constituée par la remise en état des nombreux murs de soutènement situés en sortie ouest de Caylus ;

### **Réfection des ponts sur le canal**

- Adopte le calendrier suivant de travaux de rénovation de 7 ouvrages départementaux de franchissement du canal :
  - 2007 : RD 50 à Montbartier et RD 104 à Castelsarrasin
  - 2008 : RD 39 à Lacourt Saint-Pierre
  - 2009 : RD 77 à Montbartier
  - 2010 : RD 51 à Escatalens et RD 116 à Malause
  - 2011 : RD 79 à Saint-Porquier
- Autorise Monsieur le Président à lancer les études et investigations nécessaires afin de pouvoir adopter la délibération de programme correspondante au budget 2007 ;

### **Pont de Verdun**

- Approuve, compte tenu de la vétusté de l'ouvrage actuel et de la complexité du pont suspendu projeté, le Partenariat Public Privé pour la reconstruction du pont de Verdun sur Garonne afin que le dossier déjà adressé à la Mission d'Appui soit complété par la délibération de l'Assemblée.

Adopté à l'unanimité.

Le Président,