



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 42487

Texte de la question

M. François-Michel Lambert interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'opportunité financière de recourir à un contrat de partenariat public-privé (PPP) pour la collecte de l'écotaxe et la mise en place de péage. D'après un rapport de la mission d'appui aux PPP remis en 2009 au gouvernement, il semblerait que le choix d'un tel montage juridique ne se justifiait pas. Selon ces experts, l'État aurait pu passer par un marché public, moins coûteux d'environ 250 millions d'euros. Il lui demande des éclaircissements sur le choix fait par le gouvernement précédent de recourir à un PPP au détriment de l'intérêt économique de l'État.

Texte de la réponse

L'avis de la mission d'appui aux partenariats public-privé (MaPPP) étant public, il est consultable sans difficulté sur le site internet de la MaPPP. Le recours au contrat de partenariat y est jugé pertinent car il permet, notamment, d'optimiser la conception en prenant en compte les contraintes d'exploitation futures, et de réduire les délais par rapport à la maîtrise d'ouvrage publique. Sur ce projet spécifique, c'est, au contraire, le montage en marché public qui pose question à la MaPPP. En effet, la nécessité de limiter les difficultés d'interface entre les systèmes et la recherche d'une conception qui puisse se révéler efficace en exploitation, conduisent à recourir à un marché global unique de conception - réalisation, choix possible mais jugé « incertain ». La MaPPP note, ensuite, que l'administration a été plutôt prudente sur les délais, alors que le contrat de partenariat devrait permettre de les optimiser (page 7). L'écart de coût dont il est fait état doit être rapproché selon les experts de la MaPPP du gain offert par le contrat de partenariat sur un marché public en termes de délais. Ainsi, l'avis conclut-il : « cette analyse montre que sur la base d'hypothèses très prudentes voire conservatrices, qui ne sont pas susceptibles d'avantager le schéma "contrat de partenariat", celui-ci est préférable au schéma "CMP" en termes de bilan global actualisé avant même toute prise en compte de l'incidence monétaire des risques mais en accroît significativement l'avantage du contrat de partenariat. Cependant, les conclusions de l'étude sont peu discriminantes entre les deux choix technologiques. On peut constater un léger avantage de la solution DSRC dans l'état actuel, mais il conviendrait de prendre en compte la forte évolutivité de l'alternative satellite et son potentiel d'amélioration probablement plus important. Les critères qualitatifs (performances techniques, rapidité de déploiement, évolutivité des solutions...) conduisent également à renforcer l'intérêt du contrat de partenariat qui, par ailleurs, présente aussi un avantage certain au regard des préoccupations de développement durable dans la mesure où il permettrait de percevoir plus rapidement l'éco-redevance. Les choix apparaissent donc justifiés et ont été d'ailleurs confortés par les conclusions de la Commission d'enquête du Sénat et de la mission d'information de l'Assemblée nationale.

Données clés

Auteur : [M. François-Michel Lambert](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (10^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42487

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [12 novembre 2013](#), page 11785

Réponse publiée au JO le : [30 septembre 2014](#), page 8284