

## Contrat de partenariat et Grand Paris : à la recherche de la performance

Un nouveau réseau de transport pour un projet urbain à l'échelle de la région capitale : tel est le Grand Paris. Au cœur du dispositif : la Société du Grand Paris, établissement public de l'État, chargé de la définition du schéma d'ensemble et de sa mise en œuvre. Les travaux de réalisation du réseau de transport et des aménagements y afférents devraient commencer dès 2012 pour s'achever en 2022. Le contrat de partenariat est l'un des outils contractuels que la Société du Grand Paris a vocation à utiliser de façon privilégiée pour mener à bien ce projet global et de long terme.



Xavier Matharan, avocat associé



Pierre Pintat, avocat associé

Le Grand Paris est un grand « projet urbain » pour la région Capitale qui s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs constitué d'un métro automatique de grande capacité en rocade et interconnecté, reliant notamment entre eux les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Île-de-France.

Les outils juridiques de mise en œuvre de ce réseau de transport, définis par la loi, s'appuient sur des documents de planification particuliers et des institutions nouvelles en matière de transports, outre celles existantes parmi lesquelles le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), mais aussi sur les opérateurs économiques du secteur public des transports (RATP, RFF, SNCF).

Si le Stif demeure l'autorité organisatrice de principe des transports en Île-de-France, c'est au nouvel établissement public de l'État à caractère industriel et commercial dénommé

« Société du Grand Paris » - SGP<sup>2</sup> que revient la mission d'élaborer le schéma d'ensemble du réseau et de le réaliser. La loi consacre un nombre important de dispositions aux différents contrats destinés à la mise en œuvre du projet. Elle évoque expressément le recours au contrat de partenariat, qui apparaît comme l'une des formes contractuelles appropriées à ce type d'opérations globales et de long terme, tant pour la réalisation des infrastructures que pour l'acquisition du matériel roulant.

### Le recours au contrat de partenariat pour la réalisation des infrastructures

Un établissement public à caractère industriel et commercial de l'État, tel la Société du Grand Paris, peut avoir recours au contrat de partenariat, mais cette faculté est expressément envisagée par la loi « pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des matériels... » ; les matériels visés étant notamment les « lignes, ouvrages et installations fixes ».

Doit-on penser que, par détermination

### SUR LES AUTEURS

Xavier Matharan et Pierre Pintat, associés cogérants du cabinet, bénéficient de 20 ans d'expérience en conseil et en contentieux dans le domaine des contrats publics.

Leur conviction est que les partenariats public-privé, s'ils s'accompagnent de mécanismes de contrôle pertinents, répondent aux besoins accrus de services collectifs et d'aménagement du territoire, dans un contexte de maîtrise des dépenses publiques. Ils placent leur action à la confluence du droit, des institutions publiques et de l'économie.

de la loi, laquelle vaudrait loi spéciale, le recours à ce type de contrat est légalement autorisé, et donc affranchi des conditions posées par les textes généraux qui leur sont applicables, à savoir la complexité, l'urgence ou un bilan coût-avantage favorable ?

Doit-on lire la loi comme ayant un effet reconnaissant de ce que les projets du Grand Paris répondent à l'une ou l'autre des conditions posées pour recourir au contrat de partenariat dans le cadre du dispositif légal existant, au titre de l'urgence ou de la complexité en particulier ? Ou bien faut-il l'interpréter comme ne préjugeant pas des conditions posées par la législation, et comme renvoyant ainsi à un examen au cas par cas ?

La jurisprudence du Conseil constitutionnel ne permet pas à la loi d'ignorer le caractère restrictif des dérogations au droit commun de la commande publique introduites en matière de contrats de partenariat. On opte donc plutôt pour la troisième interprétation, étant entendu que la légalité du recours à ce type de contrat sera renforcée du

fait de cette évocation législative. Il est également précisé par la loi que le contrat peut « porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés », ce qui rejoint les textes actuellement applicables qui permettent d'incorporer l'entretien et le renouvellement dans l'objet d'un contrat de partenariat. Ce qui relève légalement de la RATP<sup>1</sup> est réservé par la loi qui exclut « la gestion du trafic et des circulations ».

Le texte précise que, sans préjudice du recours au contrat de partenariat, la RATP se verra « confier » les « lignes, ouvrages et installations », « après leur réception par le maître d'ouvrage » afin qu'elle « en assure la gestion technique ». Elle sera « subrogée aux droits et obligations » de la SGP déterminées par convention, dans la mesure nécessaire à l'exercice de ses compétences de gestionnaire d'infrastructure. Cette mission de gestion des nouvelles lignes et réseaux du Grand Paris s'exercera sous réserve de celles confiées à un tiers dans le cadre d'un contrat de partenariat notamment.

La situation du futur réseau au regard du mouvement de libéralisation des services de transport résulte du règlement relatif aux services publics de transport de voyageur par chemin de fer dit « règlement OSP »<sup>2</sup>, qui s'applique aux services dont l'équilibre économique ne peut être assuré sans subvention publique. Si la RATP sera gestionnaire de

l'infrastructure du réseau de transport du Grand Paris, l'exploitant du service bénéficiant de la mise à disposition du matériel roulant par la SGP sera désigné après mise en concurrence par le Stif. L'exploitant ainsi désigné versera une redevance à la SGP du fait de la mise à disposition des infrastructures de transport dont cet établissement sera propriétaire, présentant le caractère d'une redevance d'occupation du domaine public.

La loi prévoit en outre que les contrats de partenariat devront comporter « des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public », ce qui vient préciser le contenu d'une obligation déjà existante dans l'ordonnance du 17 juin 2004 applicable à ce type de contrats. Un décret en Conseil d'État précisera notamment les « modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles », ce qui vient également préciser le texte de l'ordonnance à cet égard.

### Le recours au contrat de partenariat pour l'acquisition des matériels roulants

La SGP a notamment pour mission « la fourniture des matériels roulants conçus pour parcourir [les] infrastructures », et la loi envisage aussi expressément le recours au contrat de partenariat « pour [...] l'acquisition

des matériels [...] roulants conçus pour parcourir ces infrastructures ».

En ce qui concerne ces matériels, la loi évoque leur « mise à disposition [...] le cas échéant » dans le cadre d'un tel contrat. Comme en matière d'infrastructures, un contrat de partenariat qui porterait sur les matériels roulants peut « porter sur l'entretien et le renouvellement des [...] matériels concernés ». Si la loi précise que les matériels roulants seront « transférés en pleine propriété » au Stif, « après leur réception par le maître d'ouvrage », afin qu'il les mette « à la disposition des exploitants », c'est sans préjudice du recours au contrat de partenariat par la SGP.

Le législateur a donc réservé une place importante au contrat de partenariat en vue de la réalisation du Grand Paris, contribuant ainsi à favoriser le recours à cette forme contractuelle marquée par les grandes tendances du droit des contrats publics observées ces dernières années en faveur de contrats globaux, dérogatoires et incitatifs.

<sup>1</sup> Loi n°2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris, art. 1er

<sup>2</sup> Titre 2 de la loi ; cf. D. n°2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris

<sup>3</sup> Art. 1er de l'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat pour les établissements publics de l'État

<sup>4</sup> CC, 26 juin 2003, DC 2003-473 ;

<sup>5</sup> Art. 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation du transport de voyageurs en Ile-de-France ;

<sup>6</sup> Règlement (CE) no 1370/2007 du 23 octobre 2007.

## Schéma de principe du nouveau réseau de transport de Paris Région capitale

