

Partenariat USIRF- IGD
15 mai 2014

L'Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française et l'Institut de la Gestion Déléguée ont engagé depuis janvier 2014, une réflexion en vue de constituer un groupe de travail commun portant sur les moyens d'optimiser les dépenses publiques et la qualité de service attendue en matière de sécurité et d'accessibilité du réseau routier –hors autoroutes- afin de garantir le patrimoine routier des collectivités territoriales.

En effet, les dépenses publiques engagées pour l'entretien et la modernisation du million de kilomètres du réseau routier français (hors autoroutes), représentent 12,750 milliards d'euros en 2013.

Ces dépenses subissent, du fait de la crise et des arbitrages qu'elle entraîne, une décroissance régulière depuis 2008.

Cette baisse induit une dégradation continue de la qualité de services sur les réseaux routiers, parfois au détriment de la sécurité et met en péril le patrimoine existant par un défaut d'entretien régulier.

Ces réflexions pourraient concerner principalement les réponses qui sont susceptibles d'être apportées par une évolution des contrats jusqu'à présent mis en œuvre et complèteraient les réflexions en cours portant sur une extension limitée du réseau concédé susceptible d'avoir un impact positif sur les conditions matérielles des déplacements quotidiens, en particulier au pourtour des agglomérations.

En accord avec leurs instances respectives, l'IGD et l'USIRF ont réuni à trois reprises un groupe de préfiguration composé, outre l'IGD et l'USIRF, de la FNTF et leurs adhérents, et s'est adjoint les compétences du professeur Laurent RICHER.

A l'issue de ses travaux, le groupe de préfiguration a recommandé la mise en place officielle du groupe de travail commun dont la mission est de répondre aux problématiques et enjeux décrits dans la présente déclaration d'intention. Ce groupe associera les représentants des Maîtres d'ouvrages partenaires de l'IGD (AMF, AMGVF, ADF, Etat, ASFA).

1. Philosophie générale

Les adaptations ou les évolutions contractuelles envisagées ne visent pas à créer de dispositifs contractuels spécifiques au domaine routier. Elles doivent être transposables à tout type de prestation ou opération de travaux publics.

Elles doivent s'inscrire dans les évolutions en cours relatives à la transposition des directives Marchés Publics.

Il s'agit à terme :

- De garantir un montant financier d'allocation publique « suffisant » à l'entretien des réseaux routiers et de voirie
- De diminuer le coût global pour la collectivité locale de l'entretien de son patrimoine routier et d'optimiser la commande publique, tout en préservant la rentabilité de l'entreprise.
- De garantir la qualité de la prestation de travaux et sa durabilité en y associant une qualité de services, laquelle doit évoluer progressivement vers des prestations de services associés
- D'instaurer un partenariat plus étroit entre le donneur d'ordre et l'entreprise
- D'améliorer les relations contractuelles entre entreprises (sous-traitance et co-contractants)
- De mieux définir ce que devront être, demain, les valeurs ajoutées des parties prenantes, maîtres d'ouvrages, maîtres d'œuvre et entreprises, dans le cadre d'une concurrence préservée.

2. L'architecture générale

- *Un maître d'ouvrage fort, recentré sur ses missions de base*

Un tel dispositif doit s'accompagner et être le vecteur d'une compréhension particulièrement fine de l'état des réseaux routiers, qui permet une définition optimale des besoins, du niveau de service attendu et des attentes de la collectivité en matière de performance technique.

Un tel type de relation contractuelle permettra d'établir un tableau de bord de l'existant, des référentiels partagés et une modélisation à l'échelle du territoire concerné, avec la garantie d'une continuité et d'une cohérence des travaux.

La collectivité bénéficiera ainsi de moyens de contrôle renforcés et délèguera la définition des modalités techniques aux entreprises (programme fonctionnel).

- *Une entreprise stimulée, choisie et rémunérée selon la performance et l'innovation*

L'entreprise sera choisie par le donneur d'ordre en fonction du meilleur rapport « qualité/prix »

Des mesures de performance, telles que des indicateurs mesurables et contrôlables basés sur une analyse des risques et des aléas, devront être mises en place.

Les résultats seront alors garantis et on envisagerait une rémunération en conséquence.

- *Un délai contractuel minimum mais « raisonnable » prévoyant des clauses de sortie ou d'ajustement en cours de contrat (entre 5 et 7ans).*
- *La création d'un observatoire pour les maitres d'ouvrage (en lien avec l'IDRRIM), s'inscrivant dans le prolongement de la Charte des Services Publics Locaux de l'IGD, et à l'image de l'observatoire régional de la F RTP dans la région Midi-Pyrénées.*

3. Des prestations permettant d'associer travaux et services

Il faut laisser ouvert le choix portant sur la nature des opérations susceptibles de faire partie de l'objet du marché.

Il ne convient donc pas de se limiter aux contrats portant sur la seule maintenance, mais de favoriser les contrats portant sur la réhabilitation et la maintenance, voire sur des prestations d'exploitation.

Cela nécessite d'avoir la possibilité d'aller vers des contrats globaux, si le donneur d'ordre le souhaite et d'intégrer l'option des marchés de services, mais aussi de réfléchir à des contrats permettant d'inscrire ces nouveaux marchés dans des contrats d'itinéraires pour l'interurbain et/ou de quartiers pour les villes.

4. Le choix d'une expérimentation

L'expérimentation est la voie retenue pour tester une, voire plusieurs formes de marchés.