



FL 44 - 2020 02 16

Programme 203 concernant le **CONTRAT DE PARTENARIAT / ROCADE L2 (PLF 2020)**

https://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance_publique/files/farandole/ressources/2020/pap/html/DB_GPGMJPEPGM203.htm



Extraction BDO

MARCHÉ DE PARTENARIAT / ROCADE L2 À MARSEILLE

La liaison L2 est une voie rapide urbaine reliant les autoroutes A7 au Nord et A50 à l'Est. La L2, longue de 9,3 km et constituée de deux sections Est et Nord, permet de contourner le centre-ville et de délester les boulevards qui font aujourd'hui fonction de rocade.

La rocade L2 doit notamment répondre aux besoins suivants :

- ➔ reconquérir les voiries du centre-ville en les allégeant du trafic automobile et de la pollution. La L2 participera également au soulagement du trafic sur les sections terminales des autoroutes A7 et A50, en limitant leur fonction à l'accès au centre-ville ;
- ➔ améliorer la qualité de vie des habitants des quartiers traversés notamment en supprimant l'effet de coupure de l'avenue Allende existante, en atténuant les nuisances (bruit, pollution) et en développant des modes doux de circulation ;
- ➔ permettre le développement de modes de transports collectifs dans les secteurs traversés et, éventuellement à terme, sur le tracé même de la L2 en préservant la possibilité d'affecter une voie réservée aux bus.

Périmètre du projet et son état d'avancement

Le ministère a conclu le 7 octobre 2013 le contrat de partenariat avec le groupement constitué de Bouygues Travaux Publics, Bouygues Travaux Publics Région France, DTP Terrassement, Bouygues Énergies & Services, Colas Midi Méditerranée, Spie Batignolles, Egis Projects, Egis Investment Partners, CDC Infrastructure, Meridiam Infrastructure Finance II.

Ce groupement a constitué la « Société de la Rocade L2 de Marseille » (SRL2) pour exécuter le contrat. Ce contrat, d'une durée de 30 ans, comprend la conception et la construction de la totalité de la L2 Nord ainsi que l'ensemble des travaux nécessaires à l'achèvement de la L2 Est. Le partenaire privé, maître d'ouvrage, est également en charge de l'entretien et de la maintenance de la totalité de l'itinéraire, l'exploitation restant de la responsabilité de la DIR Méditerranée.

La section Est a été mise à disposition le 24 novembre 2016 pour une mise en service le 29 novembre 2016. La section Nord a été mise à disposition le 13 août 2018. L'ensemble de l'infrastructure est en service depuis le 25 octobre 2018. Une grande partie des aménagements de surface a été remise aux collectivités territoriales. Les travaux d'insertion urbaine vont encore se poursuivre sur l'ensemble de l'année 2019 et en début 2020. Ces travaux vont également permettre une meilleure isolation des façades à proximité de la L2 Nord et une insertion paysagère de l'infrastructure.

a) Les coûts d'investissement (coûts de conception et de construction de la L2 intégrant les coûts de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et d'acquisitions foncières) font l'objet d'un cofinancement entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (27,5 %), le département des Bouches-du-Rhône (22,5 %), la métropole Aix-Marseille-Provence (22,5 %) et l'État (27,5 %).

Les paiements correspondants sont effectués :

- i) en période de construction, par les collectivités territoriales qui versent l'intégralité de leur part (coûts+indexation) et par l'État pour le montant correspondant à la seule indexation de la part d'investissement lui revenant ;

Il est à noter que les versements effectués en période de construction par l'État comprennent, outre la seule indexation des coûts d'investissement lui revenant, les parts des coûts d'investissement du conseil départemental des Bouches-du-Rhône (22,5% de l'investissement) et de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (22,5% de l'investissement) dont l'État fait l'avance au titre d'une convention de fonds de concours.

- ii) à compter de la mise à disposition des ouvrages : uniquement par l'État pour la part des coûts d'investissement lui revenant, via une redevance spécifique versée semestriellement au moyen de fonds de concours de l'AFITF jusqu'à la fin du contrat.

b) Les coûts de financement, financés par l'État seul : les paiements correspondants sont effectués par des redevances spécifiques, payées en titre 3 par le programme 203, versées semestriellement au moyen de fonds de concours de l'AFITF à compter de la mise à disposition des ouvrages jusqu'à la fin du contrat.

c) Les coûts de fonctionnement, financés par l'État seul : ces coûts sont également payés par des redevances spécifiques versées semestriellement à compter de la mise à disposition des ouvrages jusqu'à la fin du contrat. La part des coûts de fonctionnement correspondant aux coûts liés aux grosses réparations et au renouvellement des ouvrages et équipements est couverte par des fonds de concours de l'AFITF. Le reste des coûts de fonctionnement (les coûts de gestion, les dépenses d'entretien courant, de maintenance et de gestion technique de la L2, ainsi que celles relatives aux fluides) est couvert par le budget propre du programme 203.

Objectifs de performance assignés au partenaire privé

Outre le programme fonctionnel, les objectifs principaux de performance assignés au titulaire sont les suivants :

- ➔ entretenir, maintenir et renouveler les ouvrages et les équipements de l'autoroute L2 afin d'assurer la disponibilité, la sécurité et la pérennité de l'infrastructure ;
- ➔ entretenir les engagements pris par l'État dans le cadre des procédures de déclaration d'utilité publique, notamment sur les enjeux de développement durable ;
- ➔ faciliter l'exercice des missions de service public par l'exploitant.

(en millions d'euros)

Autorisations d'engagement Crédits de paiement	Années antérieures	2018	2019	2020	2021	2022 et années postérieures	Total
Investissement	230,5 16,7	1,8 4,7	0,0 6,9	0,0 6,8	0,0 5,2	0,0 176,1	232,3 216,4
Fonctionnement	3,7 3,7	7,0 7,0	9,3 9,3	9,9 9,9	10,2 10,2	413,9 413,9	454,0 454,0
Financement	3,0 3,0	13,9 13,9	13,4 13,4	12,7 12,7	12,7 12,7	170,8 170,8	226,5 226,5

L'échéancier ci-dessus a été mis à jour en tenant compte de l'évolution favorable pour l'Etat des indices entre 2013 et 2018 puis de l'évolution des indices entre 2018 et 2019.

Les dépenses pour 2018 et les années antérieures ont été différentes des prévisions du fait du retard constaté pour la mise à disposition de la L2 Est, la mise à disposition de la L2 Nord (certaines dépenses envisagées en 2018 ayant notamment été reportées), de l'évolution favorable à l'Etat des indices permettant le calcul du montant indexé des concours publics, de la commande de prestations complémentaires non comprises dans le prix du contrat de partenariat initial (dépenses d'investissement), et d'une estimation initiale des coûts de fonctionnement supérieure à ce qui a été constaté.