



## Nouvelles tendances de financement

*Un peu partout dans le monde, le marché fait l'expérience d'un nouveau mode de financement des projets d'infrastructure : les partenariats public-privé ou PPP. L'AITES trouve intéressant de donner aux professionnels des tunnels un aperçu de ce qui pourrait changer dans les relations entre les parties prenantes du projet, des propriétaires aux entrepreneurs en passant par les exploitants. Le public présent à la séance sera sans doute largement composé d'ingénieurs ou de participants à la chaîne de construction, y compris des propriétaires.*

Dans une procédure classique de marchés publics appliquée aux grands projets d'infrastructure, les rouages sont bien connus et similaires d'un pays à l'autre, même s'il existe quelques variations entre les réglementations locales. En fonction de ses besoins, le propriétaire définit les objectifs opérationnels et le programme d'investissement pour le projet d'infrastructure. Il définit les différents éléments de construction du projet, en l'occurrence les tunnels, avec l'aide d'un ingénieur qu'il a désigné à cet effet. L'ingénieur détermine les spécifications techniques et économiques du projet et élabore les termes de référence de l'appel d'offre auquel les entrepreneurs répondront. Les entrepreneurs sont sélectionnés pour la solution de base ou une alternative, et ils réalisent le projet sous la direction de l'ingénieur. Le régime de responsabilité est très variable selon la réglementation nationale des pays ; suivant cette réglementation, chaque partie contracte une couverture correspondant à son niveau de responsabilité.

L'établissement d'un PPP donne lieu à d'importants changements au niveau des relations entre parties prenantes. Le propriétaire public demande une réponse à la fois technique, opérationnelle et financière à ses besoins. La réponse dépend du niveau de définition du projet qui peut varier considérablement en fonction de nombreux facteurs, notamment les réglementations locales et la capacité du propriétaire, pour n'en citer que quelques uns. La réponse est apportée au travers d'une procédure de dialogue concurrentiel ou d'un dispositif

similaire, par un organisme spécialisé (entité à vocation spécifique ou EVS) qui s'occupe de réunir les capacités de financement, de conception et construction et opérationnelles, sans oublier la composante de la responsabilité. Le plus souvent, l'EVS sous-traite les travaux de génie civil et d'équipement, la conception et la construction, à une SFS (société à finalité spécifique) chargée de construire l'ouvrage. L'EVS est responsable à long terme d'atteindre un objectif de construction mais aussi et surtout, un objectif opérationnel. Il apparaît donc clairement que la chaîne de conception et de construction est profondément modifiée, ainsi que les conséquences en cas d'échec des opérations, pendant toute la durée du projet.

*Qui est intéressé par une telle évolution et pourquoi ? Quel est le rôle des différentes parties prenantes ? En quoi cette approche se différencie-t-elle d'une procédure classique ? Qui est responsable de quoi ?*

### En savoir plus

#### ITA WTC'07 Prague - Open Session papers on New Financing Trends and Consequences on the Tunnelling Contracts

- ["The European Perspective"](#) H. Marty-Gauquié of the European Investment Bank
- [" Why to invest in concession business ?"](#) V. Piron of Vinci
- [" New Financing Trends / Change in the economical approach from the Investor's and Tunnel-Contractor's point of view "](#)M. Holfelder and A. Speer of Bilifnger-Berger
- [" PPP for tunnels – Perspectives for engineering firms?"](#)Y. Leblais
- [" Contractual Practices in Underground Construction: New Financing Trends and Consequences on the Tunnelling Contracts"](#)A. Dix Animateur of ITA WG3
- [" Insurance Cover as Part of the General Risk Management Strategy"](#)H. P. Wannick of Munich Reinsurance Company
- [" PPP Potential in the Czech Infrastructural Transportation Projects"](#)E. Šíp, Deputy Minister, Ministry of Transport of the Czech Republic