

Inspiration de la LGV Perpignan–Figueras en Modèle PPP sur les Infrastructures Transfrontalières

JIANG Yong^{[a],*}

^[a]School of English for International Business, Guangdong University of Foreign Studies, China.

*Corresponding author.

Received 15 April 2015; accepted 25 June 2015

Published online 26 August 2015

Résumé

il s'agit essentiellement d'analyser, dans le contexte de l'initiative chinoise «une Ceinture et une Route», l'expérience du modèle PPP(partenariat public-privé) réalisé avec succès dans la construction de la LGV Perpignan – Figueras, afin d'amener des idées et des réflexions sur celle des infrastructures transfrontalières de la Chine.

Mots-clés: Le partenariat public-privé; Le gouvernement français; La LGV Perpignan–Figueras; Les infrastructures transfrontalières.

Jiang, Y. (2015). Analyse sur l'efficacité du Verfremdungseffekt dans la Formation du sens Tragique du *Théâtre Brechtien*—Prendre Comme Exemple *Mère Courage et ses Enfants*. *Canadian Social Science*, 11(8), 149-154. Available from: <http://www.cscanada.net/index.php/css/article/view/7425> DOI: <http://dx.doi.org/10.3968/7425>

PRESENTATION

Dans le contexte où notre pays s'efforce de développer l'initiative «une Ceinture et une Route», celle des infrastructures transfrontalières entre les pays intéressés constitue un maillon important pour avoir une ouverture tout azimut. La Ceinture économique de la Route de la Soie demande d'abord de construire un réseau de transport, qui permet ensuite de relier le continent asiatique au continent européen et de réaliser un canal rapide et facile pour la mobilité des hommes, des marchandises et des capitaux, en vue d'une amélioration

globale de la zone que ce soit dans la croissance économique ou dans la sûreté de l'Etat. Et la construction des infrastructures transfrontalières, surtout celle des chemins de fer et des LGV, sert d'un pont dans la communication de cette zone. Les technologies des voies ferroviaires chinoises sont mûres, notamment pour le TGV, caractérisées par sûreté, rapidité et grand trafic, alors le secteur est un point important dans l'exploitation transnationale. La construction de la Ceinture économique de la Route de la Soie créera pour la Chine un bon environnement voisin favorable et l'accès mutuel aux infrastructures de tous les pays concernés, ce qui permet de porter notre coopération à un niveau plus élevé. De plus, la construction des infrastructures transfrontalières équilibrera la surcapacité chinoise, et enfin il interviendra une nouvelle situation consistant à promouvoir l'exploitation et la réforme par l'ouverture.

Cependant, comme il y a un vaste territoire le long de la Ceinture économique, la construction des voies ferroviaires ou des LGV demande beaucoup de capitaux. Et celle des infrastructures est souvent financée par le gouvernement, ainsi une pression financière lourde sera-t-elle tombée sur les gouvernements des pays en voie de développement de cette zone. Donc, l'introduction des capitaux sociaux et l'application du modèle PPP dans la construction des chemins de fer peuvent remplir efficacement ce trou financier. Parmi les pays développés occidentaux, le gouvernement français et le gouvernement espagnol ont coopéré à introduire les capitaux sociaux dans la construction de leurs lignes transfrontalières, ce qui a renforcé la coopération entre les deux gouvernements et aussi entre les gouvernements et les entreprises. A la fin, le programme de LGV Perpignan – Figueras, c'est une grande réalisation: un processus complet, un cadre scientifique, une gestion normale, une bonne récompense et des avantages sociaux considérables. Des recherches approfondies sur le fonctionnement et la grande efficacité de ce programme nous aident à nous en

inspirer pour donner des propositions constructives à la construction de la Ceinture économique.

1. APERÇU DU PROGRAMME DE LGV FRANCE-ESPAGNE

Le programme de LGV France- Espagne, plus précisément, c'est une ligne à grande vitesse transfrontalière qui assure les liaisons entre la ville française de Perpignan et la ville espagnole de Figueras. D'une longueur de 44.4 km, dont 24,6 km en France et 19,8 km en Espagne, la LGV Perpignan – Figueras est, depuis l'ouverture du marché européen de voies ferroviaires, le premier programme de LGV transfrontalière réalisé en PPP (voyez l'illustration ci-dessous). Le point de départ du tronçon inférieur est la station française de Soler et le point d'arrivée la station espagnole de Lier. Les deux stations, l'une est liée aux réseaux ferroviaires français et l'autre aux réseaux ferroviaires espagnols par deux lignes classiques respectivement longues de 2.9 km et 4.6 km. La vitesse du tronçon est conçue à 350km /h, mais elle est autorisée à 300 km/h lors de sa mise en service et les trains de fret roulent à 130km/h. C'est aux locomotives du type Prima de l'Alstom que s'accrochent les trains de voyageurs longs de 400 mètres et les convois de fret longs de 750 mètres. Les paramètres technologiques des voies ferroviaires françaises sont bien compliqués. Les viaducs côté français et espagnol représentent respectivement 0.983 km et 2.143 km, y compris 14 ponts ferroviaires et 11 saut-de-moutons, avec une inclinaison limitée à 18‰. Il y a aussi un tunnel à deux trous transfrontaliers, deux tunnels immergés, neuf ponceaux de transport et 61 nocs



Figure 1
La LGV Perpignan-Figueras

de drainage, etc. Le budget du programme est d'un milliard d'euros dont 32% sont consacré à la construction des viaducs. Les travaux ont commencé le 15 novembre 2004 et terminé le 17 février 2009, soit au total 60 mois. La LGV Perpignan – Figueras a un court trajet, et le transport de voyageurs et de marchandises vont de paire. La réalisation résout le problème de réexpédition ou changement du rail à cause d'un écartement des rails différent de la France et l'Espagne, ce qui permet de réduire de 2 heures le temps du transport de voyageurs et de 10 à 12 heures celui du transport de marchandises.

Ce sont les gouvernements français et espagnols qui donnent la concession du programme. Du point de vue de capitaux sociaux, le promoteur du programme est TP Ferro, un groupement de Eiffage (France), ACS et Dragados (Espagne), constitué à 50-50. Et ce sont deux géants du secteur en Europe spécialisés dans la construction des infrastructures. Le groupe Eiffage est le troisième plus grand de l'industrie de la construction française, connu pour avoir construit le plus haut viaduc du monde — le viaduc de Millau, et il est aussi chargé d'exploiter la célèbre Tour Eiffel. Quant au groupe ACS, parmi les plus grandes entreprises espagnoles, il fait aussi des investissements dans la filière de football européen. A la fin, la concession de conception, construction et exploitation sont confiés à TP Ferro et SenerIngeniería y Sistemas SA est chargé de la consultation. Mise en service, la LGV Perpignan – Figueras a la SNCF et le RENFE comme ses clients des réseaux ferroviaires et les réseaux voisins comprennent l'AVE de l'ADIF et la LGV de la RFF.

2. LA COOPÉRATION ET LES EFFORTS CONJOINTS DES DEUX GOUVERNEMENTS

En 1995, après des pourparlers, les pays communautaires ont enfin trouvé un accord—« l'accord de Madrid », qui prévoit que le modèle PPP est introduit dans la construction des réseaux ferroviaires européennes TEN-T. Dans le cadre de l'accord, les gouvernements français et espagnol ont donné le coup d'envoi au programme, selon les normes de l'Union internationale de chemin de fer. En 2000, les départements concernés ont commencé à préparer les documents pour l'appel d'offres. En 2011, les deux gouvernements ont conclu un accord pour construire la LGV Perpignan – Figueras en modèle PPP, et puis un lancement de l'appel d'offres au niveau européen s'est fait. En février 2004, le propriétaire et TP Ferro ont signé un contrat, qui prévoit une durée de 50 ans de concession et en novembre de la même année, c'était le début des travaux. En février 2005, a été signé un accord pour le financement et le prêt du groupement du programme. En février 2009, le chantier s'est achevé. En novembre de l'année, le gouvernement espagnol a récompensé, à cause de sa violation du contrat, la société responsable du

programme et la LGV du programme a désormais relié aux réseaux ferroviaires espagnols. En janvier 2011, la LGV Perpignan – Figueras s’est mis en service.

Au cours de la réalisation du programme en PPP, la coopération entre les deux gouvernements a joué un rôle important. Dans la coopération, ils ont établi une procédure de l’appel d’offres unie, valide et faisable. Pendant l’appel d’offres, ils ont ensemble mis en pied une commission intergouvernementale franco-espagnole pour contrôler la procédure de l’appel d’offres. Un modèle PPP et un contrat de concession d’exploitation se sont réalisés dans ce programme. Inspirés des activités du secteur routier, ils ont pourtant fait un rajustement selon les caractéristiques du programme, alors cette façon a connu un grand succès dans cette ligne transfrontalière. De plus, les deux gouvernements ont apporté un grand soutien au programme dans plusieurs domaines tels que les politiques, l’examen et la ratification, etc., donc a été assuré un bon déroulement de l’appel d’offres.

Dans le cadre du programme, les départements gouvernementaux concernés sont responsables de la conception du programme et la partie des capitaux sociaux de la construction et le financement. Et pendant la concession d’exploitation, l’opération de la ligne est à la charge de cette dernière. Le contrat a aussi une stipulation sévère sur les performances de la partie des capitaux sociaux. S’il y a une déqualification, une amende sera infligée. Les travaux doivent s’achever 5 ans après la signature du contrat et le projet de financement doit être établi 12 mois après la signature.

3. LA PROCÉDURE DE L’APPEL D’OFFRES ET LE PARTAGE DES RISQUES

Au début, le lancement de l’appel d’offres a été publié sur site officiel de l’Union européenne OJEC en juillet 2001. En octobre, six institutions ont exprimé leur volonté : le groupement Euroferro constitué par l’espagnol Dragados et le français Bouygues Construction, celui d’Eiffage et ACS, celui de SPIE et FCC, celui d’Acciona et Sacyr, celui de Vinci et Ferroviaire et celui de RFF et GIP. En novembre, les premières examens de leur candidature ont terminé et toutes ces six institutions ont acquiescé leur candidature d’offre. En avril 2002, ces six groupements ont présenté leur offre. En juillet, la priorité de négociations a été accordée au groupement Euroferro, et puis il a commencé les négociations avec La Commission intergouvernementale franco-espagnole, mais cette dernière a rompu les négociations avec Euroferro en avril 2003 et pas un résultat substantiel n’y a conclu. Le plus gros problème de cette étape, c’est ce qu’il n’y avait pas un contrat normal et que le promoteur pouvait faire un projet substitutif. En raison de la complication des travaux, les deux parties se sont concentrées sur des détails sur les techniques à utiliser. Les soumissions de

ces six candidats ont affiché plusieurs projets, alors il était difficile de les comparer. C’était aussi une tâche pénible. De ce fait, les négociations ont enfin été rompues.

Depuis mai 2003, un nouvel appel d’offres a été lancé pour ce programme. En juillet, quatre de ces six anciens candidats ont affiché à nouveau leur volonté d’y participer. En octobre 2003, les soumissions ont été retenues et en novembre, La Commission intergouvernementale a débuté les négociations avec deux groupements TP Ferro et Ferromed. Le 17 février 2004, un contrat de concession d’exploitation a été signé avec le groupement TP Ferro. Après avoir tiré une leçon du premier appel d’offres, on a rendu plus sévères dans la deuxième les stipulations des négociations, selon lesquelles le soumissionnaire était interdit d’utiliser un document technique alternative au cours des négociations, alors le processus des négociations ont été simplifié pour avoir trouvé enfin un accord. Le contrat, conjointement fixé par les deux gouvernements après l’appel d’offres, a été signé selon le décret 93/97 de la Communauté économique européenne. La durée de concession d’exploitation est 50 ans et après, le programme sera transféré aux deux gouvernements. La complexité de ce programme en PPP est évidente: il faut un équilibre de plusieurs éléments comme les techniques, l’environnement de l’opération, le modèle de financement, le contrôle, etc., et il n’y pas aussi un exemple à suivre, du fait de différentes situations de chaque pays.

Dans ce programme, les risques d’opération sont principalement assumés par la partie des capitaux sociaux, mais une série de mesures ont été prises par toutes les deux parties pour réduire autant que possible les risques du programme. Les mesures sont les suivantes: du point de vue financier, les gouvernements ont donné une subvention importante, représentant 57% du coût total et la partie des capitaux sociaux a financièrement soutenu ce programme avec un prêt bancaire par caution. De plus, lorsque celle-ci prévoyait le trafic de cette ligne, elle avait l’intention de l’augmenter le plus possible, mais les deux gouvernements ont fait une prévision plus correcte en fonction des facteurs objectifs, ce qui permet un partage rationnel des risques. Le groupement responsable du programme assume les risques dans son opération et sa gestion, y compris le maintien, les services, la sécurité, etc. Comme le groupement responsable fournit trois catégories principales de services, son revenu vient pour la plupart des opérateurs publics de chemin de fer des deux pays, comme SNCF, RENFE, etc. Les trains de ces opérateurs passent par cette ligne, alors ils doivent payer le groupement responsable. Selon les stipulations sur la mode de tarification dans l’accord de concession d’exploitation, dans les premières trois années, il y aura un prix bas et attractif offert aux clients sur cette ligne pour élever le trafic général et pour assurer une croissance continue du revenu dans les années à venir. Cependant, le trafic de

cette ligne n'a pas été au niveau prévu, car l'achèvement du chantier a pris du retard. De ce fait, le revenu du groupement responsable s'est réduit. Et les gouvernements ont fait des récompenses, comme une prolongement de 3 ans de cocession et une subvention de 0.108 milliard d'euros accordée par échelonnement avant 2012.

Très importantes pour l'économie nationale et pour la vie du peuple, les voies ferroviaires transfrontalières demandent beaucoup d'investissements, donc le soutien de l'Etat et la promesse en politiques joue un rôle important dans l'appel d'offres et dans les négociations. En même temps, le contrat prévoit clairement que la partie des capitaux sociaux est chargée de la construction, l'opération et le maintien, la précision des responsabilités est bien favorable à la réalisation du programme. A ce titre, le contrat stipule que les gouvernements ont le droit d'infliger une amende à la partie des capitaux sociaux, même de rompre le contrat signé en tout temps en cas de sa déqualification dans l'opération. Il est faisable d'introduire le modèle PPP dans la filière des chemin de

fer, car une grande partie de risques sera transférées à la partie des capitaux sociaux si l'on peut prévoir justement la demande. En réalité, la réalisation du programme demande une bonne coopération entre les départements gouvernementaux concernés et la partie des capitaux sociaux, et aussi une coordination efficace entre les deux gouvernements au cours des travaux. Ce concept réside bien dans le partage des risques ensemble par le gouvernement et la partie des capitaux sociaux.

4. LE MODE DU FINANCEMENT

Un investissement total de 1.169 milliard d'euros a été consacré au programme réalisé en BOT du modèle PPP. Selon le contrat, la durée de la construction est 60 mois et celle de concession d'exploitation 50 ans, prolongée depuis 2009 à 53 ans. Le contrat a été élaboré ensemble par les deux gouvernements après l'appel d'offres. Dans le cadre du programme, les départements gouvernementaux concernés sont responsables de la

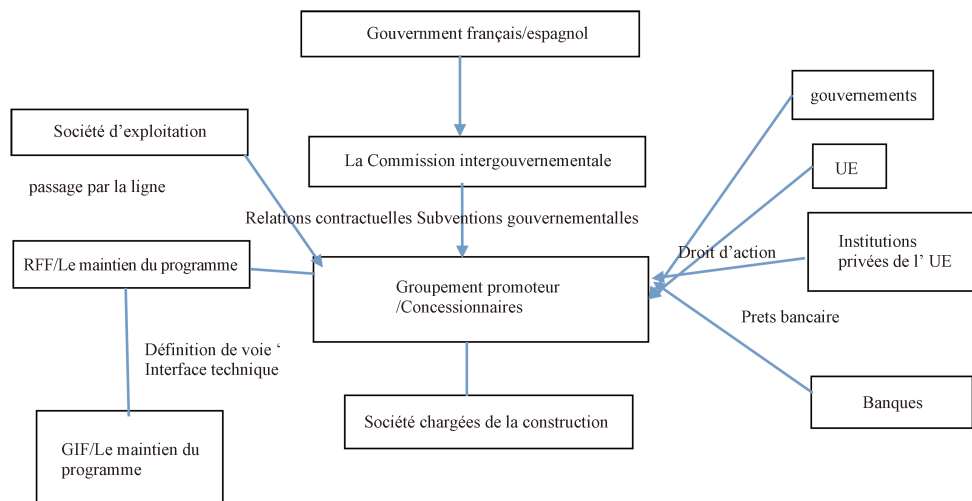


Figure 2
La Structure du Financement de LGV Perpignan–Figueras

conception du programme et la partie des capitaux sociaux de la construction, le financement et le prêt bancaire. Les deux sociétés du groupement promoteur y ont investi à 50-50 0.1 milliard d'euros. De plus, il y avait aussi une subvention de 0.54 milliard d'euros venue de la France, l'Espagne et l'Union européenne, dont 69.75 millions d'euros de cette dernière et le reste a été payé à 50-50 par les deux gouvernements. Cette subvention a été attribuée par dix fois, soit une attribution par semestre. Pendant la concession d'exploitation, la partie des capitaux sociaux est responsable de l'opération du programme. Dans les trois premières années depuis sa mise en service, un tarif flottant sera adopté et le prix aura aussi son plafond. La proportion du financement par droit d'actions et par obligations est de 46-54. Le prêt bancaire n'est pas garanti par l'Etat et le taux annuel de paiement de

dette(DSCR) est de 1.48. La structure du financement détaillé est comme la carte suivante:

Du point de vue du financement, en plus d'une subvention de 0.54 milliard d'euros, le programme a aussi obtenu un grand investissement, soit 57% du coût total. Et il y avait aussi un prêt bancaire réel de 0.532 milliard d'euros. Plusieurs banques ont participé au financement du programme, comme ING, RBS, BBVA, Banesto, Caja Madri et les conseillers du financement sont CDC IXIS, Banesto et Ernst & Young. C'est la partie des capitaux sociaux qui garantit le prêt bancaire. Selon le contrat, les gouvernements ont le droit d'infliger une amende à la partie des capitaux sociaux, même de rompre le contrat signé en tout temps en cas de sa déqualification dans l'opération. Les affaires juridiques des promoteurs du prêt bancaire sont à la charge de l'agence des avocats Ashurst

et celles des groupements des banques prêtices de l'agence des avocats White & Case. Les groupements des banques prêtices ont pour conseiller la société de consultation Scott Wilson. Le prêt bancaire est divisé en quatre parties, respectivement fournies par des groupements constitués de différentes banques : Premièrement, parmi le prêt bancaire, 0.41 milliard d'euros sont des dettes privilégiées d'une durée de 10 ans avec un taux d'intérêt flottant vers le haut de 1.35% à 1.5% sur le sommet d'EURIBOR. Deuxièmement, 35 millions d'euros sont des prêts auxiliaires (standby facility) d'une durée de 10 ans avec un taux d'intérêt flottant vers le haut de 1.5% sur le sommet d'EURIBOR. Troisièmement, 62 millions d'euros sont des crédits de pont (bridge facility) d'une durée de 4.5 ans avec un taux d'intérêt flottant vers le haut de 1.25% sur le sommet d'EURIBOR. Quatrièmement, 25 millions d'euros sont des crédits par la TVA d'une durée de 10 ans avec un taux d'intérêt flottant vers le haut de 0.6% sur le sommet d'EURIBOR.

5. LES FACTEURS CRUCIAUX DU SUCCÈS DE CE PROGRAMME EN PPP

Dans le monde entier, il n'y a pas beaucoup de cas de succès du programme transnational en PPP. Du succès du programme de la LGV Perpignan – Figueras, on peut résumer quelques facteurs cruciaux, en voici :

Premièrement, le soutien des pays concernés. Au cours de ce programme, les deux gouvernements et les départements concernés ont coordonné leurs activités pour créer enfin une institution conjointe, soit La Commission intergouvernementale franco-espagnole. Un tel contrôle d'une institution spécialisée dans le cadre gouvernemental est très important pour la construction des infrastructures. Du même coup, si le gouvernement est stable et efficace, les lois et les politiques concernées sont de haute prévisibilité. Le gouvernement est aussi chargé de coordonner les relations entre les opérateurs et les gérants des infrastructures.

Deuxièmement, le choix du programme et de ses promoteurs. Comme le programme est d'envergure approprié, il est facile pour les deux gouvernements et le groupement responsable de le contrôler et gérer. De plus, la construction de la LGV Perpignan – Figueras a cassé le goulot d'étranglement du développement de la circulation française et espagnole, ce qui permet de relier les réseaux ferroviaires de la France à ceux de l'Espagne et de réduire de beaucoup le temps de transport de voyageurs et de marchandises. Technologiquement, la LGV Perpignan – Figueras s'est construite à écartement standard UIC, ce qui suit la tendance générale d'unification du transport et des rails. Grâce à une grande attraction dans le taux actuariel du programme, les gouvernements peuvent décider un groupement de capitaux sociaux puissant d'une riche expérience pour participer à la construction.

Troisièmement, le soutien financier. Tous les gouvernements européens ont soutenu financièrement le

programme. Ils peuvent décider de financer ce programme en modèle PPP pendant sa construction ou son opération. La façon de soutien est étroitement liée à la division des responsabilités des risques entre le gouvernement et la partie des capitaux sociaux. Dans ce programme, les gouvernements ont choisi de le financer pendant la construction et un plafond de leur fonds a été décidé, mais ils n'aideront pas à combler un déficit survenu pendant l'opération.

Quatrièmement, les services professionnels et la gestion sévère. Ce sont les gouvernements français et espagnol qui ont payé des institutions professionnelles pour la planification, la conception et les recherches dans la faisabilité du programme, car si les promoteurs sont chargés de recherches dans la faisabilité du programme, ils auront une grande pression financière et il y aura beaucoup de risques. Ainsi les promoteurs ne feront –ils ne font pas de recherches approfondies pour éviter une perte des capitaux. La construction et la gestion du programme est à la charge de plusieurs institutions professionnelles, comme des sociétés de consultation, des agences des avocats, des agences de comptabilité, des compagnies d'assurance, des banques et des conseiller en financement, etc. Le gouvernement est sévère sur l'emploi du temps et la qualité du programme. Les travaux doit s'achever en 60 mois et le financement en un an, alors la fiabilité opérationnelle est au-dessus de 99.9%. Une amende considérable sera aussi infligée aux promoteurs en cas de sa violation du contrat.

Cinquièmement, la contribution de l'environnement global. L'intégration européenne et le soutien de l'Union européenne sont également très important pour la réalisation du programme. C'est essentiellement grâce à la coordination entre les pays communautaires et à la normalisation du fonctionnement de grandes entreprises.

6. INSPIRATIONS DU PROGRAMME POUR LA CHINE

Ce programme sert d'un bon exemple à la construction des voies ferroviaires transfrontalières le long de la Ceinture économique de la Route de Soie de la Chine.

D'abord, à condition d'assurer les intérêts de toutes les parties, le modèle PPP est applicable dans de différents secteurs et ils peuvent s'inspirer l'un de l'autre. Par exemple, c'est en suivant l'expérience du modèle PPP utilisé dans la construction des routes de la France que on a réalisé ce programme. Auparavant, la Chine n'a pas encore construit en modèle PPP une voie ferroviaire transfrontalière, mais elle a de l'expérience concernée dans la construction des chemins de fer sur les territoires chinois et il y a de bons exemples, comme dans le programme en modèle PPP de métro numéro 4 de Beijing, les intérêts de toutes les parties ont été garantis, aussi tout le programme s'est réalisé avec succès.

Et puis, dans un programme en modèle PPP, il faut bien diviser les responsabilités du gouvernement et de la

partie des capitaux sociaux. Dans la construction des voies ferroviaires transfrontalière, il est très important de partager scientifiquement les risques. Pour des programmes importants pour l'économie nationale et le bien-être du peuple, le gouvernement doit assumer plus de risques, quant à la partie des capitaux sociaux, ses responsabilités consistent principalement à la construction, l'opération et le maintien du programme. Sous l'autorisation de départements gouvernementaux concernés, les promoteurs responsables ont droit à tarification fixée dans leur opération. Les critères sur le maintien du programme sont bien sévères et les promoteurs doivent travailler selon ces critères, sinon ce sera une violation du contrat. En ce qui concerne le financement, il faut considérer également les limites en devise. Il y a encore un contrôle sur la devise dans beaucoup de pays. La construction de la LGV Perpignan – Figueras s'est réalisée en effet dans le contexte de monnaie unique en circulation au sein de l'Union européenne, mais si la Chine entend réaliser un programme transfrontalier en modèle PPP, les risques de taux de change devront aussi être considérés. Même si le reflux des profits est compté en US dollar, cela posera également des risques.

Ensuite, une grande importance doit aussi être donnée à l'élaboration des projets détaillés dans un programme. Dans ce programme déjà mentionné, on peut en trouver des témoins et cela influence sur le fait si les travaux peuvent s'achever à temps ou pas. Un contrôle efficace et une bonne structure de gestion sont également très significatifs pour réaliser avec succès un programme. Les gouvernements français et espagnol ont fondé la Commission intergouvernementale franco-espagnole pour contrôler et gérer ce programme, c'est un bon exemple à suivre pour la Chine dans la construction des voies ferroviaires transfrontalières le long de la Ceinture économique de la Route de Soie. Quoiqu'il y ait des normes plus élevées sur les techniques utilisées dans les travaux, les subventions gouvernementales accordées à la partie des capitaux sociaux aident à lutter contre les risques concomitantes. En conséquence, le gouvernement n'a pas déplacé tous les risques, mais il a transféré principalement les risques sur la demande du marché et sur l'exploitation du programme à la partie des capitaux sociaux. De plus, une coopération intergouvernementale demande souvent la participation d'institutions professionnelles, lorsqu'il s'agit des lois et règlements et du système du travail. Pour un programme, de sa certification à sa généralisation, il a besoin de professionnels à y participer, comme la consultation sur les techniques et sur les lois... En même temps, le droit de travail local précise aussi les obligations et les droits des travailleurs intéressés, tels que l'heure de travail, le congé, l'accident du travail, le bien-être, le syndicat, la religion, etc..

Enfin, pour une coopération transnationale en modèle PPP, le soutien de l'Etat et la promesse en politiques sont

aussi très importants dans l'appel d'offres et les négociations. Dans ce programme, les gouvernements français et espagnol ont tenté de conjindre leurs efforts, en fondant la Commission intergouvernementale franco-espagnole et en apportant leur soutien dans les politiques, l'examen et l'autorisation du programme et les surveillances techniques... Au sujet de taxe, chaque pays a ses propres règlements fiscaux et il y a une flexibilité différente dans ce secteur. Surtout pour les pays en voie de développement, la flexibilité signifie une imprévisibilité là-dessus, donc il est difficile de la maîtriser. La réquisition des terres concernent aussi les intérêts économiques des deux parties du programme, alors il a besoin de soutien et participation des deux gouvernements. Dans une coopération transnationale en modèle PPP, comment coordonner les actions des deux même plusieurs gouvernements concernés et comment établir un mécanisme de gestion efficace à long terme, ce sont des questions sur lesquelles on doit réfléchir d'une manière approfondie.

REFERENCES

- Angles, B. (2012). Les partenariats public-privé: L'avenir du financement des infrastructures. *Revue D'économie Financière*, 4(108), 221-230.
- Blanc-Brude, F. (2013). Risk transfer, self-selection and ex post efficiency in public procurement. *Revue D'économie Industrielle*, 1(141), 149-180.
- Chong, E., et al. (2013). Enchères ou négociations dans les marchés publics: Une analyse empirique. *Revue D'économie Industrielle*, 1(141), 51-72
- Chong, E., & Huet, F. (2010). Partenariats public-privé et investissements de fin de contrat: Le cas de l'industrie de l'eau en France. *Recherches Économiques de Louvain*, 4(76), 413-448.
- Franck, V. (2010). Le partenariat public-privé pour les bâtiments scolaires en communauté française. *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 22(2067-2068), 5-70.
- Hous, H. L., & Koning, M. (2012). Avoir les coudes serrés dans le métro parisien: évaluation contingente du confort des déplacements. *Revue D'économie Industrielle*, 4(140), 111-144.
- Le Lannier, A., & Porcher, S. (2012). Gestion publique ou privée ? Un benchmarking des services d'eau en France. *Revue D'économie Industrielle*, 4(140), 19-44.
- Moore, J. (2013). Stabilité externe et anticipation des offres concurrentielles par les ententes dans les marchés publics: Une analyse empirique. *Revue D'économie Industrielle*, 1(141), 21-50.
- Stéphane, S. (2012). *An economic analysis of the closure of markets and other dysfunctions in the awarding of concession contracts*. European University Institute Working Paper.
- Stéphane, S. (2013). Introduction. *Revue D'économie Industrielle*, 1(141), 11-19.