

**NB** : les informations ci-après relatives aux appels d'offres autres que celui concernant les travaux de construction du tunnel de base côté France ne constituent que des réflexions ou indications données au moment de la présentation du projet, et ne sauraient engager TELT de quelque façon que ce soit.

## **Présentation à l'Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE)**

**Rome – 16 avril 2019**

### **1. Concrètement, à quel point le programme d'appel d'offres et de réalisation de l'ouvrage est-il fiable, par rapport à la volonté politique ?**

Avec le lancement des avis de marchés, qui comprend une première phase de candidatures, nous avons lancé la procédure pour confier les travaux de réalisation d'une grande partie du tunnel de base. Après l'été, à la fin de la première partie de l'appel d'offres, nous nous adresserons à nouveau aux deux gouvernements. La Commission européenne s'attachera également à étudier le chantier, ayant prévu d'augmenter éventuellement le financement des travaux.

### **2. À quelle législation le marché public susceptible d'être conclu avec Sitaf est-il soumis ?**

Dans les avis de marchés lancés par TELT, et en application des accords internationaux, le droit public français est normalement appliqué, mais certaines dispositions complémentaires prévoient certains cas dérogatoires (par exemple, ceux relatifs aux procédures, à l'environnement, à l'expropriation, etc.) dans lesquels le droit national est applicable.

L'article 4 de l'accord de 2015 autorise TELT à transférer le rôle de maître d'ouvrage aux gestionnaires des infrastructures affectées, et donc de confier au gestionnaire de l'infrastructure la charge de la réalisation des travaux ayant un impact sur cette infrastructure.

La partie des travaux gérée avec Sitaf s'inscrit donc dans le cadre du droit italien.

En ce qui concerne la bretelle d'autoroute de Chiomonte, un accord a en fait été conclu avec Sitaf en tant que pouvoir adjudicateur, soumis au droit italien, avec la particularité du Règlement des contrats relatif à la lutte contre la mafia en vigueur dans le projet TELT.

Le même raisonnement s'applique à l'autoport, qui représente une interface pour laquelle la SITAF lancera un appel d'offres conformément aux dispositions applicables en droit italien pour ce type d'ouvrages.

### **3. Quand sera publié l'appel d'offre pour les niches de la Maddalena ?**

Le travail sur la procédure de passation de cet appel d'offres a été initié par TELT : l'avis de marché a déjà été publié et la procédure suit son cours.

### **4. Dans le cadre du marché public, quel est le niveau possible de sous-traitance ?**

Le droit français de la commande publique ne prévoit pas de limite chiffrée en matière de sous-traitance, comme c'est le cas en Italie. Dans tous les cas, il n'est pas possible de sous-traiter l'intégralité du marché, et l'entreprise principale doit se réserver au moins une partie du contrat.

La sous-traitance en cascade est autorisée : le titulaire du marché peut avoir plusieurs contrats de sous-traitance, mais il est tenu de déclarer à TELT toutes les entreprises, même en cascade.

En l'absence d'autorisation préalable, une entreprise de niveau supérieur ne pourra pas être payée directement par TELT et aucun sous-traitant de niveau inférieur ne pourra être autorisé à réaliser les activités.

**5. L'utilisation de bons de commande signifie-t-elle que le concept de projet est déjà défini ? Jusqu'à quel degré d'avancement ?**

Le contrat est attribué dans le cadre d'un contrat de programme sans montant minimum ou maximum. Les entreprises s'engagent à établir une liste de prix au stade de l'offre, sur la base de laquelle seront ensuite établis les bons de commande. Ce mécanisme permet également de gérer facilement le financement avec des lots de construction, conformément à la législation italienne.

Le premier bon de commande sera aussi vaste que possible pour donner aux entreprises un degré de certitude quant aux performances à partir de la signature du contrat.

**6. Est-ce qu'il pourra être nécessaire de prévoir des modifications du projet dans les études d'exécution ? À qui cela incomberait-il ?**

Jusqu'à présent, l'expérience acquise sur des chantiers de construction ouverts nous a amenés à considérer que le niveau final de conception atteint est très bon. Il est donc peu probable que des modifications majeures soient nécessaires dans la phase d'exécution. Dans tous les cas, c'est le concepteur qui sera responsable en cas de modifications, et qui gèrera cette éventualité.

**7. Comment se déroule le contentieux ?**

Le contentieux pourrait être déclenché au cours de deux phases.

> Phase d'appel d'offres : le tribunal administratif compétent est celui de Grenoble, car la règle générale veut que le litige soit géré par le juge administratif français.

> Phase d'exécution des travaux : les litiges sont régis par un arbitrage international, dont la composition et le fonctionnement sont définis par les accords internationaux.

## **Présentation à la Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP)**

**Paris – 24 avril 2019**

- 1. Vous avez parlé à juste titre des déblais. On sort des déblais. On sait que dans les travaux souterrains, le devenir de ces déblais est un sujet extrêmement important. Est-ce que la totalité des déblais sera réutilisée sur le site de Saint-Jean-de-Maurienne, ou est-ce qu'il y en aura une partie qui sera affectée à d'autres projets, et quels sont-ils ?**

Notre objectif est d'utiliser, dans le cadre du projet lui-même, de l'ordre de 60 % des matériaux excavés. Deux usages sont prévus : granulats pour les bétons ou matériaux pour les remblais dans la plaine de Saint-Jean-de-Maurienne. Pour les matériaux restants, ils seront soit réutilisés en dehors du projet, soit mis en dépôt définitif. A cet effet, nous disposons de trois sites de dépôt définitifs situés à proximité, dans la vallée de la Maurienne. Côté Italie, nous avons deux sites de dépôt, un dans le Val de Suse et un peu plus distant, donc on espère minimiser les matériaux qui ne seront pas réutilisés. Par ailleurs, nous menons aussi des travaux de recherche depuis de nombreuses années pour pouvoir optimiser la fraction des granulats à béton en allant au-delà de ce qui est classique, notamment en matière de teneur en sulfate, puisqu'on a des matériaux sulfatés que l'on aimerait bien utiliser pour faire des granulats à béton en allant au-delà des usages normatifs habituels.

- 2. Vous avez évoqué le calendrier concernant les trois lots en candidature, par contre il n'y a pas un mot sur le lot 5A des puits d'Avrieux, pour lequel les offres ont été remises au 31 janvier 2019. Est-ce qu'on peut avoir une information sur le calendrier de ce marché ? Est-ce qu'il rentre dans les engagements qui ont été pris vis-à-vis du gouvernement italien ?**

Aujourd'hui, on a parlé des lots qui doivent être lancés et des derniersancements des appels d'offres, mais ce sont déjà des appels d'offres qui ont été lancés, pour lesquels la procédure est en cours de complétude. Pour le lot 5A, on a terminé la phase de candidature. On est en cours d'étude des offres qui ont été données par les groupements d'entreprises. Aujourd'hui, il est prévu de faire la partie de négociation pour arriver à l'attribution du contrat avant la fin de 2019. Pour nous, le calendrier prévu est la signature des contrats avant fin 2019. Il n'y a pas de discussion avec l'Etat italien sur ces sujets-là, parce qu'ils ne sont pas à l'ordre du jour. On va voir quand ce sera le moment, après les élections européennes.

- 3. Vous avez subrepticement montré sept tunneliers sur l'ensemble du creusement. Est-ce qu'on peut avoir plus de précision sur la répartition de ces sept tunneliers par rapport aux lots qu'il reste à attribuer ? On a cru comprendre deux [inaudible]. Est-ce que vous pourriez nous redonner la ventilation des sept tunneliers prévus dans vos marchés à venir ? Merci.**

Les sept tunneliers sont prévus pour creuser de l'ouest à l'est. Le premier est à Saint-Martin-la-Porte. Après, ce sont les deux tunneliers de La Praz à Modane, après les deux tunneliers de Modane à Chiomonte, et enfin les deux tunneliers de Chiomonte à Susa, donc à la fin du tunnel de base. Ce sont les sept tunneliers.

- 4. Est-ce qu'on peut dire qu'il y a trois fois deux, plus un lot à un tunnelier, qui correspond à la partie sur laquelle on a déjà réalisé l'étude ?**

Oui, c'est comme ça.

- 5. J'ai une question à vous poser sur les quatre tunnels. Dans la numérotation, ça peut être confus, en tout cas pour moi, dans la compréhension. Il y a ceux qui sont en appel à candidatures actuellement. Je vais respecter le terme de lots, donc 1, 2, 3. Vous avez annoncé celui qui va arriver côté Italie. Vous allez l'appeler comment, lot combien ?**

Attendez, je m'excuse d'avoir été confus, c'est important. Le numéro des lots 1, 2 et 3 fait uniquement référence à la procédure en cours. Il y a un appel d'offres dans lequel il y a trois lots. L'appel d'offres côté Italie sera publié probablement avec le lot valorisation, donc ce sera le lot 1 ou 2 d'une autre procédure. Donc la bonne numérotation, pour s'y retrouver, c'est plutôt de parler en chantier opérationnel, en partant de l'ouest à nouveau : chantier 8 ; chantiers 6-7 regroupés dans un même contrat ; chantier 5 ; et chantiers 3-4 en Italie regroupés dans un même contrat.

- 6. Donc on va dire que les quatre premiers chantiers opérationnels sont lancés actuellement en appel à candidatures.**

C'est ça, oui.

- 7. Vous avez 18-20 mois par rapport au lancement de la procédure, qui a démarré en mars, donc ça fait en gros fin 2020. Je reviendrai sur cette question concernant le financement disponible à fin 2020. Puis je voudrais quand même une précision, parce que les lots sont importants, notamment deux, qui sont aux alentours du milliard. Les chantiers opérationnels, côté Italie, d'ailleurs il va y en avoir trois si j'ai bien compris, deux tunnels et une valorisation, dans l'ensemble d'un appel à candidatures, qui vont représenter un milliard. Vous avez parlé d'après l'été. Est-ce que vous pourriez être plus précis par rapport à ça, et pourquoi après l'été et pourquoi pas, par exemple, maintenant, dans la foulée ?**

Juste une petite précision : il n'y aura que deux lots, le tunnel de l'interconnexion ne fera pas partie de la procédure qui sera lancée prochainement. Il y aura uniquement le lot 3-4 Italie et le lot de valorisation. Le tunnel de l'interconnexion, lui, sera à part.

On a présenté à l'Europe un calendrier de lancement des appels d'offres qui vise à garantir la consommation du montant global du 1,1 milliard d'euros prévu pour la fin 2021. Le calendrier prévoit le lancement des trois lots principaux, côté France, avant la fin mars. Le reste, l'appel d'offres côté Italie, est prévu prochainement. Nous pensons aussi qu'il est important de donner un peu de marge entre les lancements des deux appels d'offres, parce que les grandes entreprises sont préoccupées par la possibilité d'avoir trop de lots à étudier au même moment. Donc un petit écart de quelques mois entre les appels d'offres côté France, et l'appel d'offres équivalent côté Italie peut donner la possibilité d'avoir le même niveau de qualité, pour nous et pour vous, je pense, pour garantir le meilleur déroulement des appels d'offres. C'est pourquoi on attend quelques mois pour le lancement de l'appel d'offres côté Italie.

- 8. Je vous remercie. Je reviens maintenant à ceux qui sont côté France, qui sont en appel à candidatures actuellement. Les DCE sont prêts ?**

Les DCE sont presque prêts, oui. Pour les appels d'offres de TELT, à chaque étape de la procédure, et donc notamment à la fin de la phase des candidatures, il y a la transmission à la Commission des contrats – on a une Commission des contrats qui est composée de membres français et italiens, qui doit donner un avis sur la proposition. C'est seulement après l'approbation de la Commission des contrats, que l'on peut envoyer les DCE aux candidats retenus. Les DCE seront prêts pour la fin de l'année.

- 9. D'accord, donc c'est plutôt un plan de charge pour nous, plutôt pour la fin de l'année pour les lots français, et un décalage de quelques mois potentiellement, par rapport au chantier opérationnel côté Italie.**

Oui pour la candidature. Ce sont les quelques mois de différence.

- 10. J'ai une question qui est très liée à ça, par rapport au financement. On joue quand même avec une date de 2021, et vous évoquiez tout à l'heure le mécanisme italien, l'enclenchement des financements, et qui allait à 2020. Je crois comprendre que globalement, les financements sont en place pour aller jusqu'au bout de la phase d'appel d'offres sur les lots principaux français, pas nécessairement pour l'instant de certitude ou de mécanisme de financement en place, totalement scellé, pour la partie engagements marché. C'est ça ? Et pour le côté Italie ?**

Les financements européens correspondent à une restitution. Quand la dépense a été faite, l'Europe n'est pas un problème. C'est totalement disponible, jusqu'à la fin 2021. Côté Italie, il y a la loi sur les lots constructifs. La loi sur les lots constructifs prévoit l'engagement de l'Italie à la réalisation de la totalité de l'ouvrage, à compléter, mais on peut lancer seulement les lots qui sont déjà financés. Aujourd'hui, sur la totalité des tunnels côté France et côté Italie, le financement est à 70 %. Sont financés tous les travaux d'excavation jusqu'à 2023-2024. Quand nous serons approximativement à deux ans du besoin du reste du financement, nous devons faire la demande à l'Italie pour avoir ce financement. On a donc un gain de temps pour compléter le financement, et le financement des lots en tunnels est à 70 % garanti.

Je voudrais, pour que ce soit bien clair entre nous, dire que les financements ne sont pas territorialisés. Ce n'est pas la France qui finance la partie française, et l'Italie qui finance les lots italiens. La société est unique, et elle assume les financements de la totalité de ses engagements, donc de ses contrats. Elle collecte des fonds de ses financeurs, elle mélange tout cet argent, si je puis dire, et ensuite, elle le verse aux entreprises qui sont titulaires des contrats. Ça, c'est le premier élément. Le rôle de TELT maître d'ouvrage est de s'assurer que cette collecte financière lui permet de signer les contrats correspondants. La signature des contrats est autorisée par le Conseil d'administration dans lequel les deux Etats sont présents, ainsi que l'Europe, d'ailleurs, donc quand on autorise la signature d'un contrat, le Conseil d'administration, à l'intérieur duquel se trouvent les trois financeurs, autorise la signature et assume donc l'engagement correspondant.

Deuxième élément de difficulté, c'est que la société est une société de droit français, donc nous respectons le droit des contrats. Le droit des contrats résulte d'un droit européen – c'est la transposition des directives européennes, devenues Code de la commande publique en France. Pour l'essentiel, ce droit européen s'applique aussi bien en Italie qu'en France, avec quelques ajustements d'interprétation ou de transposition, mais le droit, la règle, c'est le droit européen transposé dans le Code de la commande publique et complété par la règle anti-mafia. Ça, c'est le paquet juridique. Il nous faut cependant combiner l'application de ce droit avec la règle particulière de l'Italie concernant les lots constructifs. Il y a un travail d'ajustement et de combinaison à faire avec les deux Etats, qui veillent à ce que l'on respecte ces doubles règles qui sont la règle du contrat français et la règle des lots constructifs.

Troisième élément, c'est le rôle de la société maître d'ouvrage d'assurer le financement de sa trésorerie, et donc de faire en sorte, avec ses cofinanceurs, que la trésorerie est suffisante pour assurer le paiement. L'engagement lui-même est à prouver au moment où le Conseil d'administration vote l'autorisation de signature, et les parties prenantes qui sont là – et notamment les deux Etats –

assument l'engagement financier correspondant. Elles ont donc, à travers nous, l'engagement de payer les entreprises.

J'ajoute que l'on ne travaille pas actuellement sur le chantier opérationnel n° 12, celui des équipements ferroviaires technologiques. Vous avez noté au passage que c'est un chantier opérationnel unique, sur lequel on ne travaille pas actuellement, parce qu'on a sérié le calendrier, et jusqu'à fin 2020, c'est l'attribution des lots de génie civil. Mais sitôt après, il faudra s'intéresser à ce chantier opérationnel n° 12 sur lequel le sujet est très ouvert sur les modalités contractuelles de réalisation de ce chantier, sous des formes de partenariats, et pouvant éventuellement faire appel au financement. On n'en parle pas, simplement parce que ce n'est pas à l'ordre du jour, mais on n'a pas oublié qu'il faudra, dans les deux à trois ans qui viennent, aborder le sujet et vraiment examiner toutes les opportunités possibles de réalisation et pourquoi pas de financement de cette partie-là.

**11. C'est une question qui, je crois, est liée à cette partie technologique. La voie, les infrastructures ferroviaires, font partie des parties technologiques. Sinon, est-ce que vous avez déjà quelques dates, jalons, précisions d'allotissement, etc., sur la partie infrastructures ferroviaires ou systèmes ferroviaires ?**

Le chantier opérationnel 12 recouvre en fait l'ensemble des équipements ferroviaires, non ferroviaires : voies, caténaires, ventilateurs, courants forts, courants faibles. En tout cas, il nous reste à approfondir ça, notamment sur les modalités contractuelles, et éventuellement sur un allotissement qui n'est pas exclu.

**12. Le lot 12 concernera-t-il seulement la France ?**

Il concerne l'ensemble de la section transfrontalière. On ne veut pas, en tant qu'exploitant d'un tunnel, avoir des produits, des automates différents sur les deux territoires, donc ce sera l'ensemble de la section transfrontalière.

**13. Est-ce que les appels d'offres publiés récemment comportent des prestations relatives aux équipements ?**

Non, c'est du génie civil uniquement. Tout est sous le numéro 12, donc le lot 12 couvre entre un et deux milliards de travaux.

**14. Merci pour cette visibilité court terme, qui est quand même très nouvelle sur le sujet, le fait que vous communiquiez sur des dates qui sont maintenant très proches. On sent bien que le projet est engagé. Il y a beaucoup d'entreprises, mais il y a aussi les filières industrielles qui doivent se mobiliser sur ce chantier exceptionnel qui va durer sur les dix prochaines années, et cette visibilité est vraiment précieuse. On sent qu'il y a un travail énorme d'ingénierie contractuelle. Je retiens le mot d'agilité ; on voit bien avec le marché subséquent, le contrat pluriannuel, qu'il y a toute une ingénierie, pour donner de la souplesse, réagir dans le contexte qui est le vôtre, qui est quand même compliqué. Je le prends plutôt comme une fiabilisation. Cela crédibilise votre propos, et je pense que l'on est tous convaincus, par rapport à ce que vous disiez tout à l'heure, Monsieur le Président, que le chantier est bien engagé.**

**Si je reviens sur le point de vue des filières industrielles, deux questions. Sur la partie matériau, le fameux 11, on parlait des DCE, pour la partie génie civil, qui arriveront en fin d'année. Candidatures cette année, mais est-ce qu'on a une visibilité sur la sortie des DCE ?**

**Deuxième question un peu plus générale : les grands projets sont de formidables occasions, avec cette visibilité dans un temps plus long, de développer des innovations. Est-ce qu'il y a d'ores et déjà des sujets d'innovation sur lesquels vous attendez nos industries ?**

Sur l'innovation, la chose concrète que l'on a faite, c'est le travail sur les granulats sulfatés. Cela fait dix ans que l'on finance plusieurs thèses avec le Laboratoire central des Ponts, maintenant l'IFSTTAR en partenariat avec des entreprises dans le cadre d'appels à manifestations d'intérêt. Sur l'innovation, je n'ai pas d'autre illustration qui me vienne à l'esprit, bien que ce soit notre objectif, notamment dans le cadre du lot équipements et systèmes. Je pense en particulier à la sécurité incendie, systèmes d'aspersion, de détection, ce genre de choses, où il y a encore peut-être un champ possible pour l'innovation sur la sécurité dans le tunnel.

Sur les deux lots valorisation, 10 en Italie et 11 en France, le lot 10 pourra être publié, comme on l'a déjà dit, en même temps que le lot de creusement du tunnel de base. D'ailleurs, en Italie, la situation est un peu différente. Le lot 3-4 sera quasiment l'interface unique avec le lot 10, puisqu'il n'y a qu'un seul lot de creusement du tunnel de base, alors qu'en France, on a trois lots de creusement et un lot de valorisation. C'est une des raisons pour lesquelles – il y a aussi des raisons de calendrier que vous pouvez imaginer – les deux lots pourront être publiés ensemble en Italie et le 4<sup>e</sup> lot valorisation n'a pas été publié en même temps que les lots génie civil en France. Celui-ci, c'est donc horizon fin d'année pour la publication, ce qui veut dire le DCE l'année prochaine.

J'insiste pour ma part sur la question de l'innovation. Quand vous avez des chantiers de cette ampleur, qui demandent autant de temps, qui représentent des investissements considérables et qui mobilisent beaucoup de ressources, cela vaut la peine de les aborder avec un esprit d'innovation. En tout cas, je crois pouvoir dire que la société aura un œil attentif et intéressé par toutes ces propositions qui pourront être faites dans le cadre des contrats. Même si l'environnement comporte certaines complexités, il y a par ailleurs une ampleur, une visibilité, une durée telles que l'on peut aborder ces sujets aussi dans un esprit d'innovation.

**15. Juste une petite question sur la procédure anti-mafia. Est-ce que, comme en Italie, la liste blanche est publique ? Est-ce que l'on sait quelles sont les entreprises qui ont satisfait ?**

Non, la liste blanche gérée par TELT n'est pas publique.

C'est un accord avec la structure anti mafia binationale, qui gère l'enregistrement sur la liste blanche. Je pense que c'est aussi un souci de gérer au mieux les mises en concurrence, pour ne pas favoriser les entreprises qui sont sur liste blanche et qui seraient peut-être privilégiées par certains grands groupes qui iraient directement vers ces entreprises.

Je crois que l'on peut dire, de manière générale, que TELT a souhaité dès le début être protégé de ce risque-là. Nos autorités politiques l'ont vite compris, et impulsé fortement la mise en œuvre d'un système ad hoc, qui est monté jusqu'au niveau des accords internationaux, donc ça a été un dispositif législatif important. Non pas que le sujet était ignoré par l'Italie, puisqu'il a été pratiqué par l'Italie ; la difficulté a été de l'installer en France. Cela été porté au niveau le plus élevé de la norme juridique, donc au niveau politique et réglementaire. La mise en œuvre est totalement entre les mains des préfets.

De ce point de vue, je pense que l'on peut dire que les services ont des procédures qui ont été mises au point par les deux autorités préfectorales, Lyon et Turin, et l'on fait ce qu'il faut pour qu'ils fassent bien, mais TELT ne peut intervenir directement dans la conduite et la mise en œuvre opérationnelle de ces contrôles. S'il y avait des difficultés d'application, puisqu'il s'agit d'un travail complexe, je pense qu'il ne faut pas hésiter à demander aux collaborateurs de TELT tous les éléments de compréhension et de précision, pour que cela se passe le mieux possible.

**Présentation au World Tunnel Congress (WTC)**  
**Naples – 8 mai 2019**

- 1. Je voulais savoir comment vous gérez les conflits d'intérêts potentiels des sociétés d'ingénierie qui travaillent actuellement sur certains chantiers opérationnels et sur d'autres en tant qu'entrepreneurs.**

Je vous remercie pour cette question.

C'est vrai, il peut y avoir un risque de conflit d'intérêts entre les sociétés d'ingénierie. Nous avons donc décidé que les entreprises qui travaillent sur l'un des lots en matière d'ingénierie ne peuvent pas participer au même lot qu'une entreprise de travaux publics. Elles ne peuvent participer qu'aux autres lots. C'est la règle. Vous ne pouvez donc pas participer au même lot lorsque vous travaillez déjà en tant que maître d'œuvre.

Nous demandons également à toutes les sociétés d'ingénierie qui travaillent avec nous de signer un accord de confidentialité et de non-divulgateur d'informations. Nous considérons que c'est aussi une question d'éthique professionnelle pour la société d'ingénierie de ne pas utiliser les informations confidentielles qu'elle pourrait avoir sur un lot et pourraient être utilisées sur les autres lots.

Mais nous n'interdisons pas la possibilité aux maîtres d'œuvre de travailler sur d'autres lots.

Je voudrais également profiter de l'occasion pour ajouter un point que j'avais oublié. Nous avons décidé que les trois lots ne pouvaient pas être attribués au même maître d'œuvre. Seul le petit lot, le lot numéro 3, peut être remporté par le gagnant du lot 1 ou du lot 2. Mais les lots 1 et 2 sont incompatibles.

- 2. Je suis très intéressé par les appels d'offres en matière d'ingénierie qui sortent. Nous nous demandons si vous pouvez nous donner plus d'explications à leur sujet, y compris en ce qui concerne la partie conception et la partie exécution des travaux, la limitation de la partie ingénierie à nouveau.**

Dans le domaine de l'ingénierie des lots, il y a la partie conception et direction de l'exécution des travaux et la partie conception seulement. Donc, les marchés de maîtrise d'œuvre qui restent sont divisés de cette façon : la direction de l'exécution des travaux en Italie, et la direction de l'exécution des travaux de valorisation des matériaux, alors que la direction de l'exécution des travaux pour les trois lots français a déjà été attribuée. Les sociétés d'ingénierie peuvent donc participer à ces procédures de passation et devenir, disons, nos partenaires, nos assistants en tant que chefs de chantier. Ensuite, les sociétés d'ingénierie peuvent évidemment participer, avec les sociétés, au développement des études d'exécution, qui est au contraire réalisé par les sociétés de construction.

- 3. Ma question est la suivante : avez-vous une base de données des maîtres d'œuvre ? Ma société construit des machines d'extraction des poussières. Si vous aviez une base de données, on pourrait la consulter pour connaître les maîtres d'œuvre travaillant dans le tunnel, qui auraient besoin d'extraire la poussière. Ce serait plus facile pour les petites sociétés comme la nôtre.**

Oui. Quand les appels d'offres sont attribués, c'est rendu public. Tout est publié sur notre profil d'acheteur (page dédiée du site web TELT) et sur le Journal officiel de l'Union européenne. Donc, à l'heure actuelle, les informations sont publiques, et vous pouvez y trouver toutes sortes d'informations. Avant cela, il n'est pas possible de savoir qui participe aux appels d'offres.



**4. Je voulais savoir si, disons dans un avenir proche, s'agissant soit d'un cahier des charges, soit des règles contractuelles journalières, vous avez l'intention d'adopter un des concepts du Livre Émeraude de la FIDIC.**

Je pense que la façon dont nos contrats sont rédigés est très proche des contrats du Livre Émeraude. Nous sommes peut-être même un peu en avance par rapport au Livre Émeraude tel qu'il a été présenté hier, notamment en ce qui concerne la gestion des risques et le partage des risques entre le maître d'œuvre et le client. Mais, même si je pense que la philosophie est très similaire, nous ne nous référons pas officiellement aux contrats de la FIDIC. Nous devons appliquer le droit français de la commande publique et je ne pense pas que ce soit légalement possible et que nous puissions faire une référence officielle au Livre d'Émeraude.

**5. Je crois comprendre que la réutilisation des matériaux est conforme à la réglementation française ?**

Oui. Les règles sont françaises pour les contrats, les appels d'offres et l'exécution des contrats. Mais pour l'environnement et la sécurité, c'est le droit national qui s'applique. Cela signifie que pour réutiliser les matériaux, nous devons appliquer les règles françaises en France et les règles italiennes en Italie. Et nous avons aussi une commission intergouvernementale. Cette commission coordonne les deux États et l'une des questions est de savoir comment utiliser les matériaux excavés en France pour fabriquer du béton en Italie. C'est une question de législation transnationale qui avance mieux que je ne l'espérais personnellement, parce que c'est très compliqué.

S'il n'y a pas d'autres questions, nous allons bien entendu conclure cette séance ici en vous remerciant, avec cette précision : nous avons déjà eu une réunion à Rome, sur l'invitation de l'ANCE, et une réunion similaire à Paris sur invitation de la Fédération Nationale des Travaux Publics – et aujourd'hui nous avons cette réunion. Dans chacune de ces réunions, il y a eu une série de questions très intéressantes pour nous, parce qu'elles nous ont permis de saisir certains problèmes. Aujourd'hui encore, il s'est avéré nécessaire de donner des réponses précises, toutes les réponses, afin de donner à tous les acteurs un même niveau de connaissance. Toutes les questions et réponses sont reprises sur notre site, afin de pouvoir avoir un accès commun à toutes les informations que nous avons mises en place grâce aux discussions.