

# Les Routes sur le Marché

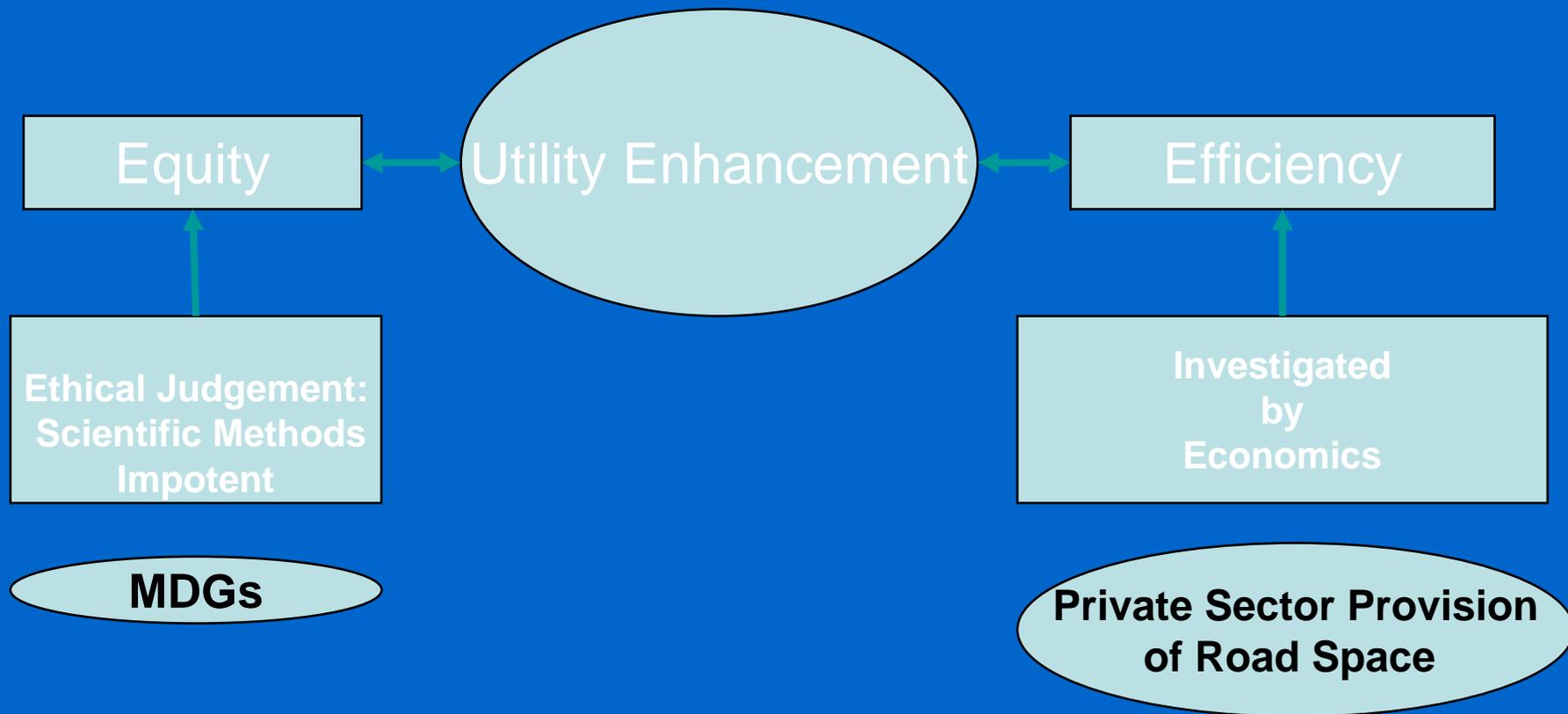
Une Recherche de Moteurs de Croissance Durable  
pour ASS

Fred Amony MSc CEng

# Sommaire

1. Cadre Conceptuel
2. Routes et MDGs
3. Etat du Réseau de l'ASS
4. Expliquer l'Ecart d'Investment
5. Fermer l'Ecart d'Investissement
6. Remarques de Conclusion

# Cadre Conceptuel Equité & Efficacité



# Les Routes et BDM

“Nous aurons le temps d’atteindre les Buts de Développement du Millénaire – partout dans le monde et, en plus, ou même tous, les pays individuellement – mais seulement si seulement si nous abandonnons nos vieilles habitudes. Nous ne pouvons pas gagner du jour au lendemain. La réussite exige des actions durables à travers la décennie entière entre aujourd’hui et la date limite. Il faut du temps pour former des enseignants, des infirmières et des ingénieurs ; pour construire des routes, des écoles et des hôpitaux; pour faire croître les petites et grandes affaires capables de créer des emplois et des revenus dont nous avons besoin. Nous devons donc commencer à partir de maintenant. Et nous devons en plus de cela doubler l’assistance globale au développement au cours des cinq prochaines années. Rien de moins ne pourra nous aider à atteindre les buts.”

[Kofi Annan, 2000]

# Les Routes et les BDM

Premier But: Réduire de moitié le nombre de personnes vivant avec moins de un dollar par jour en 1990 jusqu'en 20105.

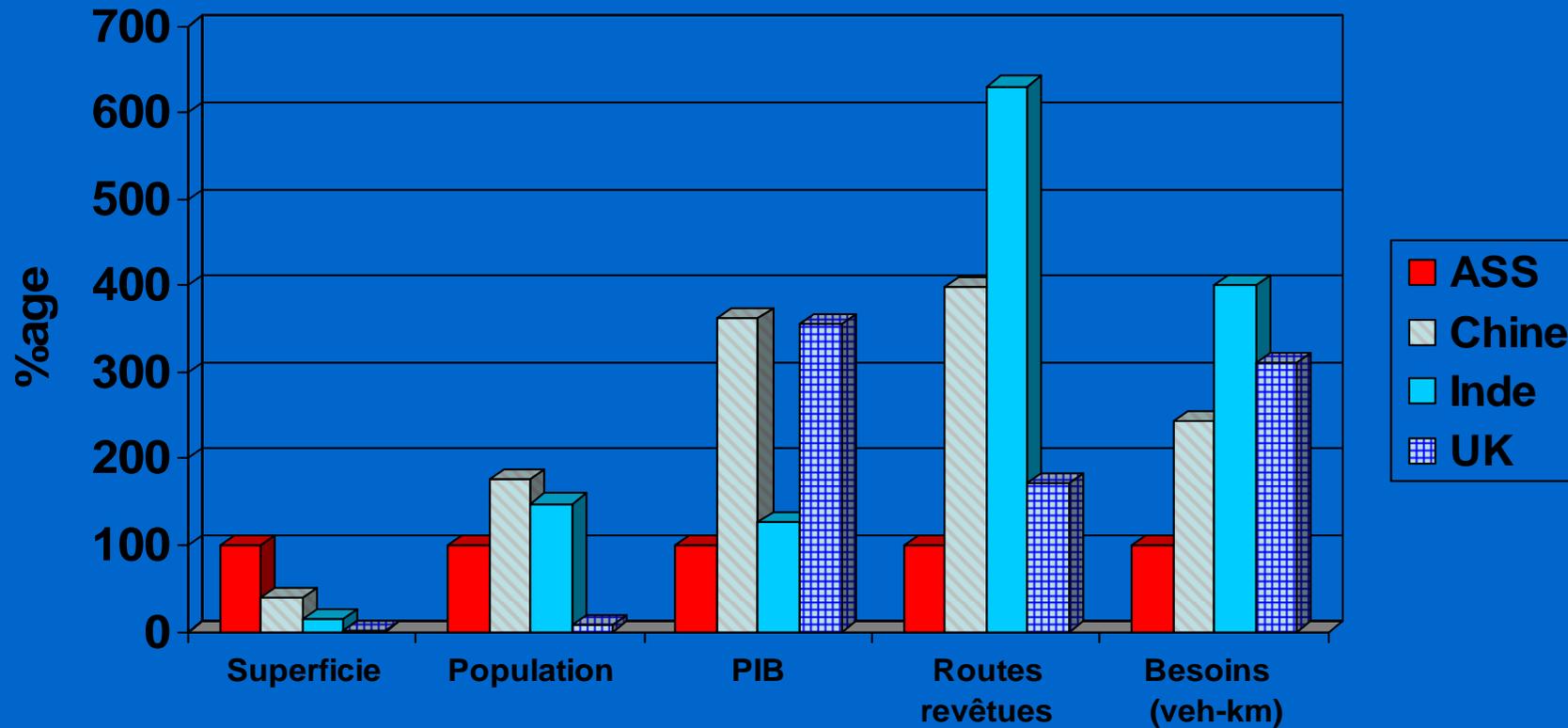
Les routes ne sont pas explicitement mentionnées mais elles sont comme les rayons au moyeu [But Un].

# L'Etat du Réseau

- 1.5 million km de routes classées
- Moins du Sixième sont revêtues
- Moins du cinquième sont praticables en toute saison.

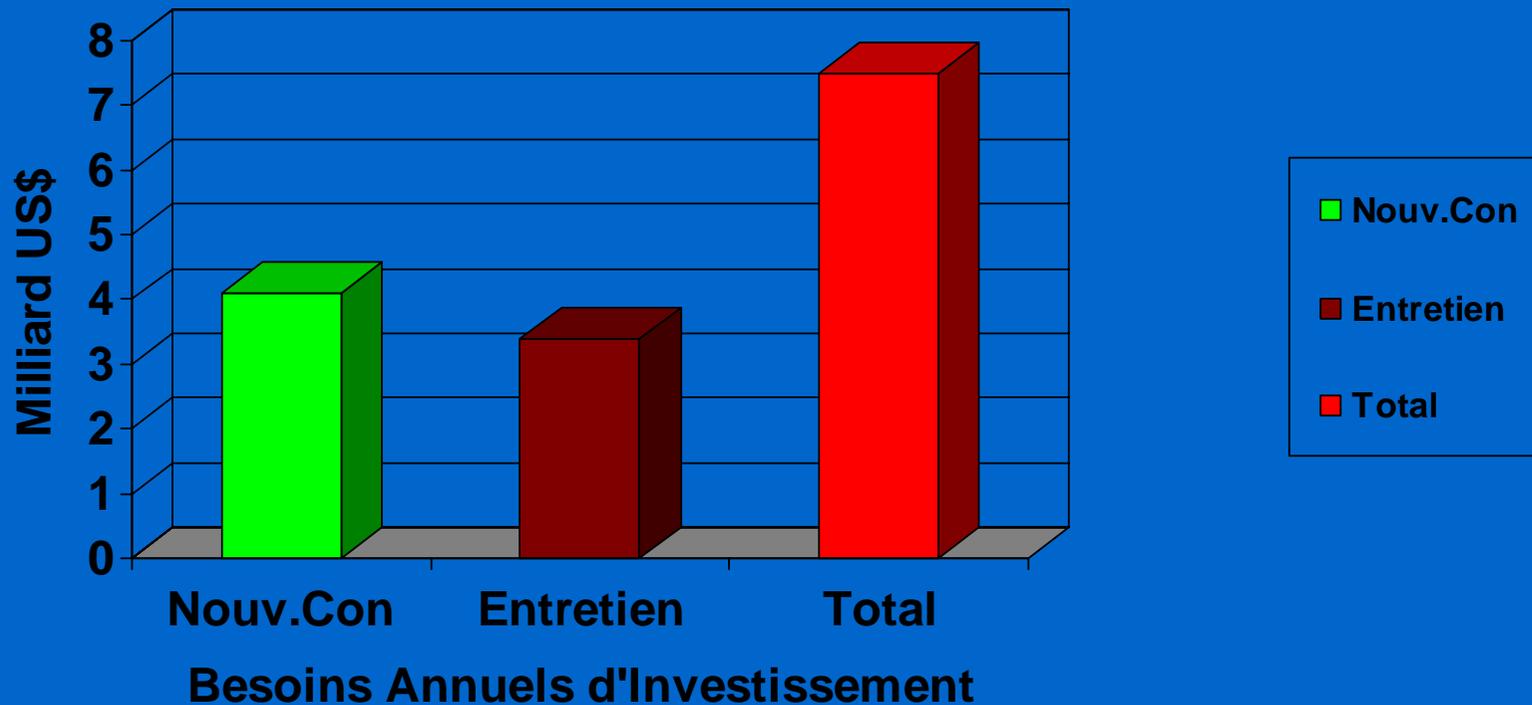
# L'Etat du Réseau

## Une Image Comparative



# Etat du Réseau

## Ecart d'Investissement

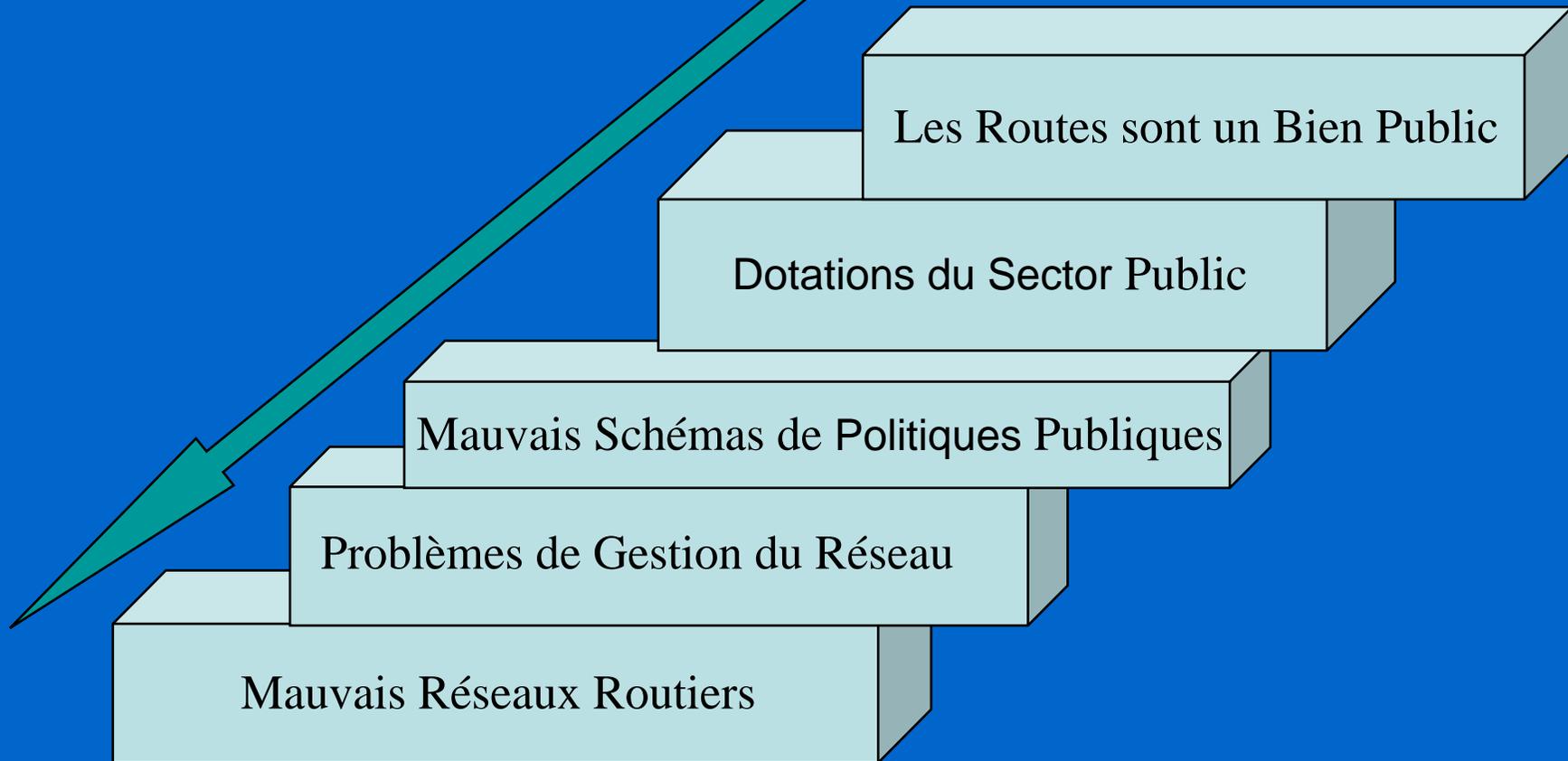


Source: Recherche Banque Mondiale (Fay et al., 2003)

Besoins annuels: 1.5-2.0% du PIB pendant au moins 5 ans

# Expliquer l'Ecart

## Une Cascade d'Inefficacité



# Expliquer l'Ecart

## La Bonne Illusion de l'Etat

Les Routes sont un bien de l'état qui pourrait être financé et géré de la même façon comme la défense nationale, par exemple.

Les Arguments:

- Les Routes ne sont pas des rivales et ne peuvent pas être exclues;
- L'existence de coûts externes dicte les dotations publiques.

L'illusion est globale, non pas juste phénomène de l'ASS; les effets sont, pourtant, beaucoup plus prononcés en ASS.

# Expliquer l'Écart

## Répondre aux Bons Arguments de l'Etat

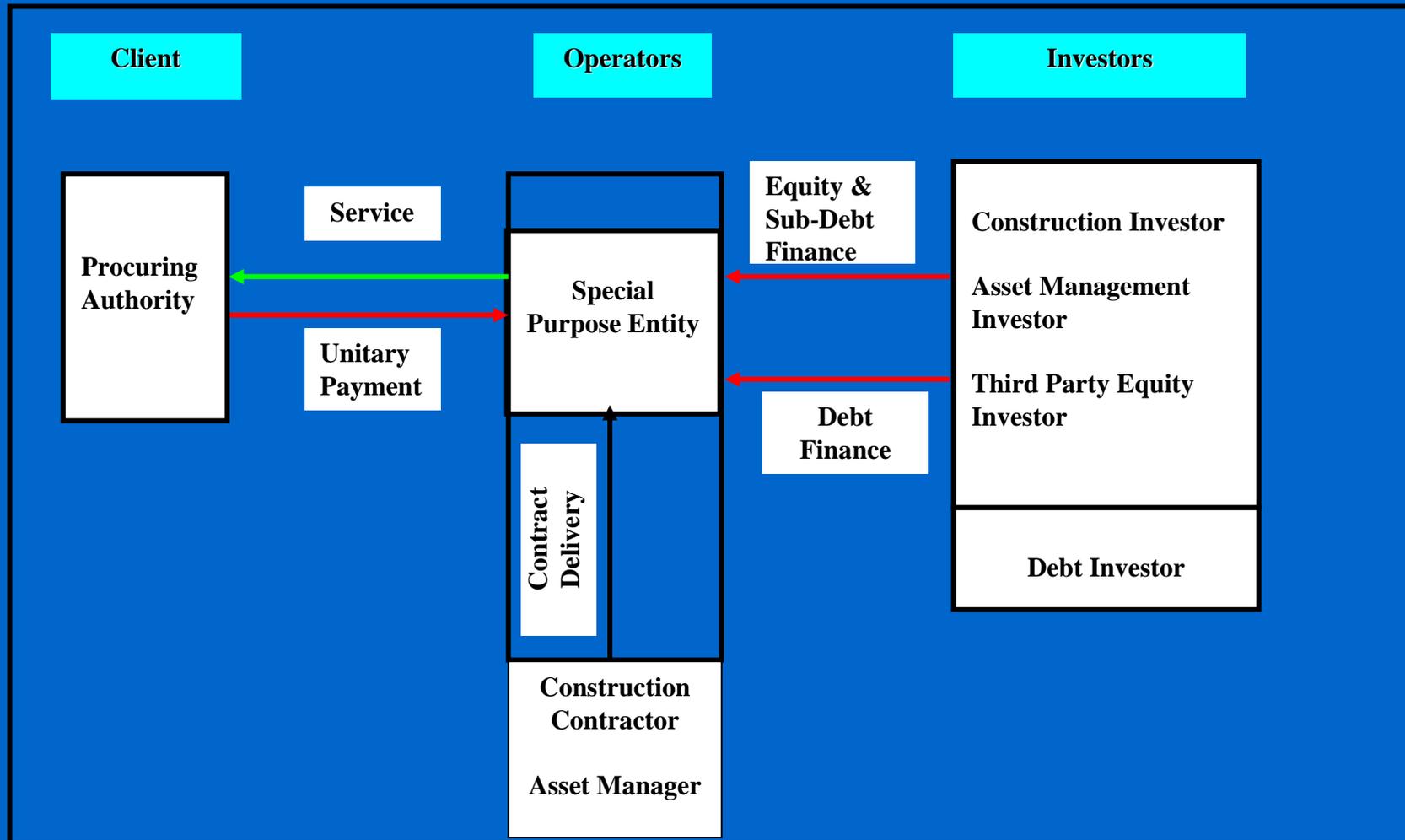
Argument de Non-Rivalité : Le Niveau du Service baisse avec la consommation en termes d'espace et de période structurelle – plus évident sur des routes très fréquentées.

Argument de Non-Exclusion : Contredit par la technologie; la collecte électronique du péage (CEP) est un exemple frappant.

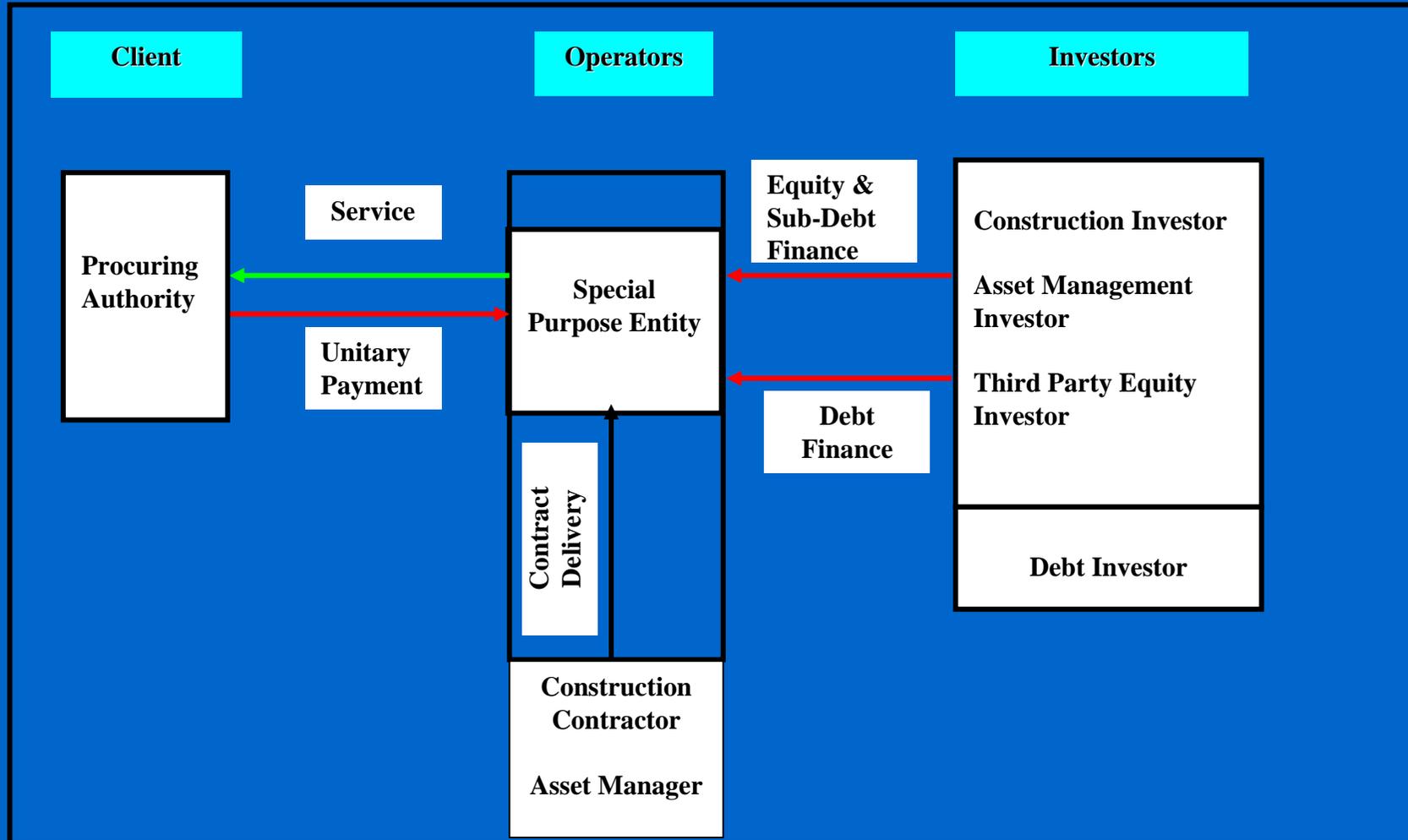
L'internalisation des coûts externes n'est pas entravée par la provision privée.

La bonne perception de l'état est largement un phénomène d'après-guerre.

# Fermer l'Ecart d'Investment Option Finance Privée



# Fermer l'Ecart d'Investment Option Finance Privée



# Fermer l'Ecart d'Investment Option Finance Privée

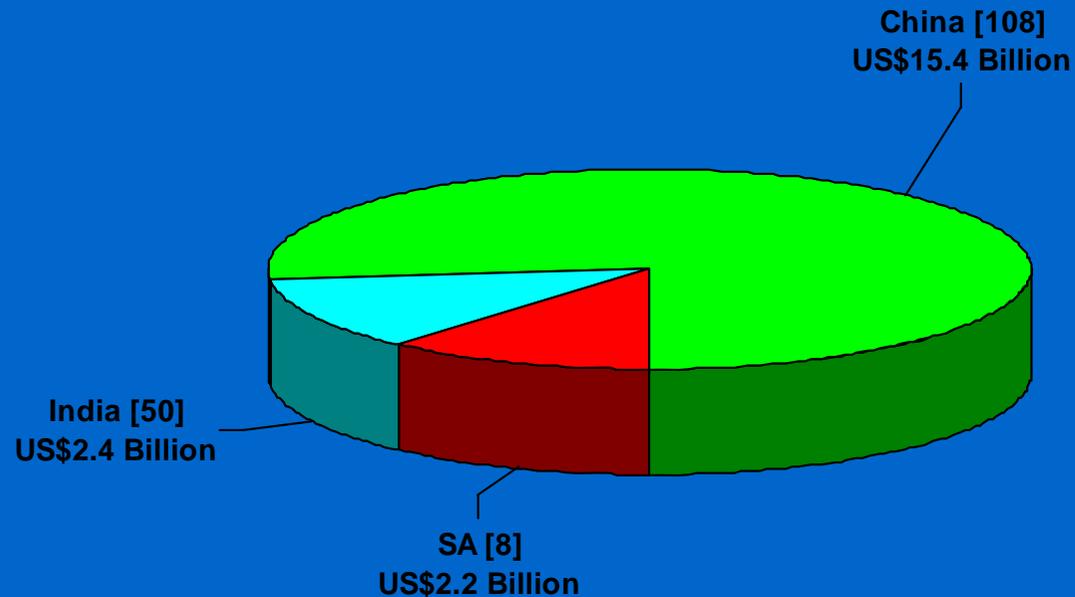
## Comment l'ASS s'est-elle accommodée ?

- L'ASS a difficilement capturé des financements privés pour l'entretien routier
- Le péage N4, SA, (1994) a été le premier péage routier privé
- Les péage routiers privés ont été sans portée pratique à Nairobi, Dakar & Lagos
- Le secteur ferroviaire a fait beaucoup mieux
- Presque 20 concessions ferroviaires à travers l'ASS.

# Fermer l'Écart d'Investment Option Finance Privée

Comment l'ASS se compare-t-elle à d'autres régions?

## Projets Routiers avec un élément de Finance Privée



**Note: SSA outside SA nil**

Source: WB PPI Database

# Closing the Investment Gap

## Private Finance Option

Comment se fait-il que l'ASS s'est accommodée si pauvrement?

### Participations & Dettes du Marché

- Jeune mais en train de grandir
- 22 bourses
- Capitalisation du marché typiquement moins de US\$50 milliards
- Performance lamentable partiellement attribuée à l'afflux de l'aide et des institutions de sécurité sociale inefficaces.

## Remarques de conclusion

1. L'amélioration du service public doit mettre l'accent sur la participation et l'efficacité;
2. Les sciences appliquées peuvent fournir des informations sur l'efficacité et non pas sur la participation;
3. Améliorer l'efficacité dans la provision routière, les financements privés et l'expertise sont vitaux;
4. La participation du secteur privé a été entravée – à un degré philosophique - par la notion que les routes sont un bien de l'état; c'est une illusion qui doit être dissipée;
5. Maigre participation et dette du marché sont les obstacles majeurs pour capturer le financement privé;
6. Les initiatives du Government et des actions d'appui par le secteur privé sont requises pour surmonter ces obstacles.

Une provision décente pour le pauvre est le véritable  
test de la civilisation.

[Samuel Johnson]

**MERCI**

**Fred.Amonya@scottwilson.com**