

# Leçons pour faire du PPPs une réussite

Anthony Pierce

Fédération Internationale de la Route

# Agenda

- **Revue de l'expérience internationale**
- **Routes à trafic faible**
- **Le rôle de la FIR**

# Agenda

- **Revue de l'expérience internationale**
- **Routes à trafic faible**
- **Le rôle de la FIR**

# Que sont les PPPs ?

- Les PPPs sont pauvrement compris.
- Fréquemment governments regardent les PPPs uniquement comme la réponse à leur pénurie de fonds
- Les avantages en termes de qualité, de gestion et de créativité pour le développement du réseau ne sont pas suffisamment appréciés

# Tendances globales

- Tendance globale vers le paiement pour les routes basée sur l'usage de la route

# Le système Galileo

- Le système de satellite Galileo – à partir de 2010

# Le système Galileo

- Le système de satellite Galileo – à partir de 2010
- Le positionnement Global permet la localisation des véhicules et des conteneurs

# Le système Galileo

- Le système de satellite Galileo – à partir de 2010
- Le positionnement Global permet la localisation des véhicules et des conteneurs.
- Procure des conseils sur l'itinéraire et les applications ITS



# Le système Galileo

- Le système de satellite Galileo – à partir de 2010
- Le positionnement Global permet la localisation des véhicules et des conteneurs.
- Procure des conseils sur l'itinéraire et les applications ITS
- Les frais de route basés sur la distance parcourue

# Le système Galileo

- Le système de satellite Galileo – à partir de 2010
- Le positionnement Global permet la localisation des véhicules et des conteneurs.
- Procure des conseils sur l'itinéraire et les applications ITS
- Les frais de route basés sur la distance parcourue
- Permet la surveillance en temps réel des désastres et la coordination des opérations humanitaires.

# Etapes clés au niveau national

- Consistance des objectifs & des politiques
- Transparence & prévisibilité des politiques
- Coordination des activités de l'IFI
- Législation appropriée (concessions, environnement, acquisition)
- Rôle clair pour les autorités de l'état

# Étapes clés au niveau national

- Identification et priorisation des projets
- Il est essentiel que le pays soit considéré dans son ensemble, et non pas un assemblage des états, des régions et des priorités locales
- Doit impliquer les usagers et le secteur privé
- Doit avoir une approche stratégique impliquant les secteurs public et privé pour toutes les méthodes de transport

# Étapes clés au niveau national

- Préparation appropriée du projet (étude de faisabilité & l'appréciation de l'impact sur l'environnement)
- Bonnes procédures d'approvisionnement (Expérience roumaine)
- Plan de financement bien évalué
- Procédures de mise en application adéquates et surveillance correcte
- Fournitures pour le fonctionnement du futur projet & maintenance

# “Impératifs” pour un PPPs réussi

Au-dessus de tout :

- Ne pas donner au secteur privé les projets durs et garder les bons pour le secteur public
- Des projets faciles et une implication progressive du secteur privé vont b<sup>^</sup>tir la réussite

# “Impératifs” pour un PPPs réussi

- L’engagement politique du secteur public
- Une équipe du secteur public déterminée, dévouée et expérimentée – groupe de travail PPP
- Un cadre juridique et institutionnel clair
- Approvisionnement transparent et compétitif
- Partage de risques réaliste

# Agenda

- **Revue de l'expérience internationale**
- **Route à trafic faible**
- **Le rôle de la FIR**



# Projet de Développement des Autoroutes Nationales – l'Inde

- 40 milliards € de PPPs sur 5 ans

# Le Tamil Nadu

# Société de Développement Routier de Tamil Nadu

- Investissements
  - dans les projets commercialement ou marginalement viables
- Activités basées sur les honoraires
  - Directeur Partenaire dans les projets commercialement non réalisables mais économiquement et/ou socialement souhaitables
  - Partenaire O & M
  - Services de conseil

# Société de Développement Routier de Tamil Nadu

Projet Routier de la Côte Est

# Projet Routier de la Côte Est

- La Route de la Côte est a été commandée en 1988 par l'amélioration de petites routes raccordant Chennai à Cuddalore
- Le pavement endommagé a été observé en moins de deux ans de construction
- Les contraintes financières ont handicapé la maintenance
- La route est caractérisée par de nombreux accidents dûs à une mauvaise implantation
- Niveaux de signalisation maigres et absence de signalisation horizontale

# La Route de la Côte Est avant l'amélioration

# Détails du Projet de la Route Côte Est

- Elargissement/amélioration de la Route Côte Est de plus de 115 km en deux voies pavées/bas-côté durs
- Coût du projet €122 millions
- Moyens de financement
  - Partage de capital équitable : € 20 millions
  - Dette secondaire : €20 millions
  - Dette principale : €82 millions
- O & M et le capital d'entretien-réparation a été couvert par le péage
- Contrat d'amélioration de la maintenance intégré

# Route Côte Est améliorée

Bas-côté pavé de 1,75 m utilisé par  
les deux roues et véhicules lents

(de Chennai à Mahabalipuram)

Blocs de bas-côté pavé où l'élargissement  
n'est pas possible à cause de restrictions  
environnementales

(Mahabalipuram vers Palar)



# Route Côte Est améliorée

- Yeux de chat
- Délimiteur
- Signalisation étendue
- Signalisation routière rétro-réfléctive

# Services de valeur ajoutée sur la RCE

# Potentiel de publicité

- Publicité sponsorisée au centre de péage
- Fournisseurs de service Telecom faisant la publicité aux kiosques
- Revenus provenant de la prise de films, sponsor collectif pour les billets de péage, etc

# Leçons tirées du Projet RCE

- Le niveau d'endettement du projet a plusieurs fois limité les ressources de l'état – la participation initiale de l'état de €10 millions a conduit à une augmentation de l'investissement de €22 millions
- Le Gouvernement a été soulagé d'une maintenance annuelle et périodique
- Le surplus du projet, s'il y en a, sera réinvesti dans le secteur routier de l'état
- Comme le TNRDC est 50:50 JV, les bénéfices seront partagés équitablement entre le Gouvernement et le secteur privé
- Le cadre de la RCE peut être grandement reproduit

# Le Projet Mega Autoroutes du Rajasthan

- Relever la classe de 1.053 km de routes principales d'état en deux voies de chaussée avec des bas-côtés en dur
- Identifier les routes pour compléter les tronçons de l'autoroute nationale et procurer une bonne connectivité dans la direction nord-sud

# Philosophie du Projet

- Projet de grandes routes simples sous le cadre de PPP en Inde
- Le groupement de différents corridors de routes en un seul projet permet de croiser le subventionnement de corridors marginalisés ou non viables
- La structure du projet fournit une attention fixée sur le développement du projet et la mise en application

# Projet de Routes

- Projet de Routes
  - Phalodi vers Ramji-Ki-Gol (292 km)
  - Hanumangarh vers Kishangarh (407 km)
  - Alwar vers Sikandra (81 km)
  - Laisot vers Kota (195 km) et
  - Balan vers Jhalawar (78 km)
- Longueur totale : 1053 km
- Terme du Projet : 32 ans
- Terme de mise en application : 24 mois
- Terme de o & M : 30 ans par la suite
- Estimation du Coût du Projet : €3 milliards

# Les avantages du modèle TNRDC

- Facturation séparée des risques (construction, maintenance, trafic/revenus et financer les risques à des étapes différentes et temps approprié)
  - Avec la BOT tous les risques sont groupés – augmentation des prix de soumission des offres
- Capital de soutien récupérable payé d'avance
  - Dans les modèles BOT, les subventions au capital payé d'avance ne sont pas récupérables par l'opérateur même si le projet fonctionne bien
- Les excédents du projet seront réinvestis dans les projets de routes/routes d'état à partir du plafonnement du remboursement des actions
  - Dans les modèles BOT, les excédents sont retenus pas l'opérateur



# Autres avantages pour les gouvernements

- Pas de garantie du gouvernement, donc pas de fardeau de la dette pour le gouvernement
- Le modèle TNRDC permet au gouvernement de participer à la gestion de la société
- La contribution du gouvernement a exercé une influence plusieurs fois même pour les routes d'état à trafic bas pour inciter le développement économique
  - TNRDC 7,35 fois

# Autres avantages pour les gouvernements

- Epargne substantielle en termes de dépenses O & M sur les routes PPP et peut être utilisée sur d'autres routes non viables
- Processus de soumission des offres transparent et compétitif pour assurer une bonne exploration des prix et un taux de péage et de subventions raisonnable
- Le péage des routes du projet pourrait aider à encourager le paiement pour utilisation parmi les navetteurs
- La communauté, les initiatives de développement de l'éducation et du tourisme font partie du projet

# Conclusion

- 50:50 des arrangements JV, modèle Efficace à la TNRDC pour le développement du secteur routier
- L'expérience de TNRDC démontre l'échelonnabilité et la reproduction
- L'arrangement procure un traitement équitable et équilibré entre le Gouvernement et le secteur privé

# Agenda

- **Revue de l'expérience internationale**
- **Routes à trafic faible**
- **Le rôle de la FRI**

# Besoin de bonnes routes

- Sans une bonne infrastructure, l'investissement est découragé et les embouteillages se développent
- L'élimination des fardeaux stimule l'intégration économique et crée des emplois

# Besoin de bonnes routes

- Rend le mouvement des biens aisé
- Transporter la nourriture au marché et les biens d'exportation aux ports

# Le transport urbain

- 60% de la population vivent dans les villes
- L'encombrement du trafic et la réduction de la mobilité
- Limitation des ressources pour les services de transport public
- La pollution de l'air due au transport urbain conduit à la **mort prématurée de plus de 500.000 personnes chaque année**

# Les routes rurales

- **Objectif de développement du Millénaire des Nations Unies**
- **Le transport crucial**  
Des intrants vers les marchés,  
Les centres de santé, écoles et  
Autres services sociaux et  
administratifs



# Programme de Route Silk

- 3<sup>ème</sup> Conférence Internationale de Route Silk

# Programme Europe Sud-Est

- 4<sup>ème</sup> Conférence Europe Sud-Est

# Programme Anneau de la Mer Noire

**1<sup>ère</sup> Conférence de la Route de la Mer Noire et  
4<sup>ème</sup> Conférence de la Route Silk  
Istanbul 14-16 Mai 2007**

# Le Groupe de Travail PPP

- Aide les gouvernements et les décideurs à concevoir des projets réalisables et rentables “rendant les rêves une réalité”
- Aide à informer les politiciens et les fonctionnaires sur les questions concernant les PPPs
- Pourrait développer des projets qui se prennent en charge eux-mêmes

# Le Groupe de Travail PPP

- Développe des modèles définitifs et les utilise pour identifier les projets viables
- Pourrait aussi sécuriser les petits projets dans un pays où existent de petits projets viables à financer séparément
- Un rassemblement de petits projets viables pourrait être groupé ensemble au sein d'un fonds en sorte que les cautions peuvent être trouvées.

# Le Groupe de Travail PPP

- Les opportunités existent pour Soutenir les initiatives nationales dans le champ de développement de PPP avec l'assistance de la Banque mondiale et et l'IFIs.
- La FIR est prête et disposée à assister les gouvernements et les administrations nationales des routes avec les programmes PPP.

Je vous remercie