

**L'INVESTISSEMENT ROUTIER
POUR LA DURABILITE DU RESEAU
ET DES ENTREPRENEURS
NATIONAUX**

Par Adam Andreski

Détails sur les contacts

adam.andreski@ittransport.co.uk

Direct : +44 (1235) 437805

Bureau : +44 (1235) 833753

Fax : +44 (1235) 832186

I.T. transport Ltd

The Old Power Station, Ardington,

Wantage, Oxon, OX12 8QJ,

United Kingdom

www.ittransport.co.uk

Introduction

- Beaucoup de pays ont créé récemment des Fonds de la Route et des Agences de la Route pour améliorer la gestion routière
- Souvent les stratégies d'investissement n'ont pas été optimales pour la durabilité du réseau et le développement des entrepreneurs nationaux
- La réflexion est faite sur les stratégies actuelles d'investissement au Surinam, en Tanzanie et en Zambie

Message clé

- Donner la priorité à la maintenance de la route au niveau local va accroître le développement du capital total national des routes et l'industrie locale de construction

Document en 2 parties :

- Modèle stratégique pour l'investissement routier
- Voies pour développer les entrepreneurs locaux

- **L'outil d'investissement**

Données clés d'apport

- Valeur de l'Actif de la Route
- Valeur des arriérés
- Facteur du coût de maintenance reporté
- Besoins en maintenance comme % de la valeur de l'actif
- Augmentation annuelle du budget

- **L'Exemple du Surinam**

Obtenir les données à partir des modèles RUC et VOC

Type de véhicule et tonnage	Nombre de véhicules (veh)	Kilomètres parcourus par an (km/an)	Utilisation du véhicule Véh/km/an (million)	VOC Bon IRI=2 m/km	VOC Médiocre IRI = 10m/km	VOC Bon \$m	VOC Médiocre \$m
Voiture	65.000	20.000	1.300	0,170	0,235	221	305
Camion léger (2.0)	2.000	40.000	80	0,156	0,208	12	17
Camion moyen (5.0)	20.500	40.000	820	0,455	0,611	373	501
Camion remorque (25.0)	2.500	40,000	100	0,799	1,122	80	112
Bus	2.500	40.000	100	0,176	0,235	18	24
Total	92.500		2.400		Total	704	958
				Avantages du trafic normal		254	
				Avantages du trafic généré		46	
				Total		300	

Option Ne rien faire

Facteur coût de maintenance reporté			2,5									
Coût de maintenance comme % du capital			3,0	Epargne VOC pour le réseau primaire de Médiocre à Bon % de Croissance annuelle du trafic								299,8
% annuel d'augmentation du budget			1,0									2
Stratégie 0. Ne rien faire												
Année	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
Valeur de l'actif	312	293	273	251	227	202	175	147	117	85	51	
Maintenance en attente	63	77	92	107	122	138	155	172	189	206	225	
Besoins en maintenance	9	9	8	8	7	6	5	4	4	3	2	64
Coût annuel des arriérés	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	17	116
Dépenses du capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses réhabilitation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses maintenance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bénéfice VOC		(15)	(17)	(19)	(22)	(26)	(32)	(40)	(52)	(74)	(128)	(425)
Bénéfice Total Net		(34)	(37)	(41)	(46)	(51)	(58)	(68)	(82)	(106)	(162)	(685)

Stratégie Actuelle

Stratégie 1 – Actuelle – Opcenten SRD 0,03 à essence uniquement

Année	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
Valeur de l'actif	312	323	334	344	353	361	368	375	380	384	387	
Maintenance en attente	63	67	72	77	83	89	96	104	112	121	131	
Besoins en maintenance	9	10	10	10	11	11	11	11	11	12	12	118
Coût annuel des arriérés	5	5	5	6	6	7	7	8	8	9	10	76
Dépenses du capital	20	20	20	21	21	21	21	21	22	22	22	231
Dépenses réhabilitation	8	8	8	8	8	8	8	9	9	9	9	93
Dépenses maintenance	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	23
Bénéfice VOC		(4)	(4)	(5)	(5)	(6)	(6)	(7)	(8)	(8)	(9)	(63)
Bénéfice Total Net		11	13	15	18	22	28	35	47	69	123	381

Stratégie 2

Année	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
Valeur de l'actif	312	321	331	341	352	364	376	389	403	417	432	
Maintenance en attente	63	59	55	51	46	41	37	31	26	21	15	
Besoins en maintenance	9	10	10	10	11	11	11	12	12	13	13	121
Coût annuel des arriérés	5	4	4	4	3	3	3	2	2	2	1	33
Dépenses du capital	10	10	10	10	10	11	11	11	11	11	11	116
Dépenses réhabilitation	12	12	12	12	12	13	13	13	13	13	13	139
Dépenses maintenance	6	6	6	6	6	6	6	6	6	7	7	69
Bénéfice VOC		4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	43
Bénéfice Total Net		18	22	27	32	38	45	55	70	95	150	552

Etude de Cas par Pays

- **Le Surinam**
- **Le Malawi**
- **La Tanzanie**

Le Surinam

Statistiques de Base

- PNB \$ 1,1 milliard
- Population 440.000
- PNB par habitant \$ 2.500
- 4.750 km

Problèmes Principaux

- Dépenses pour la maintenance ~15% des besoins
- L'industrie des entrepreneurs locaux non développée
- Routes endommagés par des camions surchargés, particulièrement les chargeurs de billes

La Tanzanie

Le Développement National de l'Industrie des Entrepreneurs

- Le Conseil National de la Construction, 1979
- Le Groupe d'Action en Gestion mis en place en 1994
- L'Association Tanzanienne des Entrepreneurs de l'Ingénierie Civile mise en place en 1995
- Bureau d'Enregistrement des Entrepreneurs, 1998
- En 1983 43 entrepreneurs et en 2005 plus de 1000
- L'équipement de location est disponible sur les chantiers de la Tanroads

Stratégies d'Investissement de la Tanzanie

Facteur du coût de maintenance reporté	2,0
Coût de maintenance comme % de l'actif	3,0
% d'augmentation annuelle du budget	1,0

		Année 10 de Projection (2015)		
(million \$ US)	2005	Stratégie 1	Stratégie 2	Stratégie 3
Valeur de l'Actif	2.600	2.660	3.047	3.435
Maintenance des arriérés	1.400	1.766	908	49
Dépenses du Capital Initial		130	65	-
Dépenses de la Réhabilitation initiale		65	130	180
Dépenses de la Maintenance Initiale		65	65	80

La Zambie

L'Histoire de la Transition

- 1993 – le Président Chiluba introduit les réformes du secteur privé dans plusieurs secteurs – trop peu d'entrepreneurs
- 1995-2001 – contrats de greenhouse en province orientale
- 1998 – Conseil National de la Construction
- 2002 – Nouvelle Politique des Transports & Loi de la Route
- 2006 – 450 entrepreneurs
- 2006 – L'Agence de Développement de la Route prend le contrôle du réseau national de 67.000 km

Stratégies d'Investissement de la Zambie

		Année 10 de Projection (2016)		
(million \$ US)	2006	Stratégie 1	Stratégie 2	Stratégie 3
Valeur de l'Actif	1.750	1.734	1.861	3.014
Maintenance des arriérés	1.600	1.272	1.163	(9)
Dépenses du Capital Initial		20	20	-
Dépenses de la Réhabilitation initiale		90	90	190
Dépenses de la Maintenance Initiale		35	45	50

Stratégie actuelle de la Zambie

Stratégie 2 de la Zambie

Stratégie pour Développer les Entrepreneurs Nationaux

- Donner priorité à la maintenance au niveau sub-national
- Ensemble de contrats de manière attrayante verticalement et horizontalement
- Des systèmes de contrat et des spécifications très simples
- L'Equipe Modèle de Développement
- “Contrats greenhouse”
- Des soumissions d'offres techniques compétitives
- Des contrats basés sur le travail et l'équipement moins coûteux