

INVENTION D'UN NOUVEAU MODÈLE ÉCONOMIQUE POUR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES AU PORTUGAL

Alberto MORENO, Président de Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P. (InIR,IP)
et Président du Comité national AIPCR portugais
Maria Fortunata DOURADO, Secrétaire du Comité national AIPCR portugais



Les infrastructures routières portugaises ont subi depuis les années 1970 de profondes mutations amorcées par une évolution philosophique de la structure du réseau routier et nourries par l'expansion systématique des liaisons entre les capitales régionales, les ports, les aéroports et les frontières du pays. Les sommes considérables investies dans les autoroutes et autres artères ont porté le parc autoroutier de 216 km en 1985 à 2 610 km en 2010, la prévision étant de 3 112 km en 2014. Près de 95 % du réseau principal est par ailleurs intégré au Réseau routier transeuropéen (TERN).

Ces évolutions ont amélioré l'accessibilité et la sécurité routière, qui n'ont été possibles que par l'intense effort financier de l'État portugais. Ces investissements ont positionné le pays au niveau européen comme un fournisseur de réseau routier de qualité.

Depuis 1997, la nécessité d'accélérer la construction du réseau prévu dans le Plan routier et d'améliorer les services fournis aux usagers a conduit le gouvernement à autoriser la participation du secteur privé par le biais de partenariats public-privé (PPP).

Ainsi, dans le nouveau modèle d'organisation et de financement mis en place depuis 2008, le réseau routier national est intégralement concédé à une entreprise à capital exclusivement public, EP - Estradas de Portugal, SA, pour une durée de 75 ans.

Ce nouveau modèle établit la distinction entre, d'une part, les fonctions de réglementation, de normalisation et de surveillance du réseau routier et, d'autre part, la gestion de l'exploitation du réseau. Autre point important, ce modèle recourt au principe de l'utilisateur-payeur, une philosophie de financement nouvelle pour le Portugal.

L'Institut de réglementation pour les infrastructures routières qui a été créé pour rendre ce modèle opérationnel, *Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias*, I.P. (InIR, IP), assure la gestion de 16 concessions d'État (1 concessionnaire principal et 15 d'État), supervise le niveau de service aux usagers, définit les normes techniques et arrête la planification stratégique du réseau.

EP, SA a remporté en 2008 le contrat de concession principal pour gérer le réseau routier national, réaliser le Plan routier et lancer 7 sous-concessions sur la période de 75 ans.

De ce fait, le financement routier ne dépend plus des sommes allouées par le budget de l'État. Désormais, EP, SA tire ses sources de financement de la taxe sur la consommation de carburants, des péages, de financements européens, de prêts bancaires et des versements des sous-concessions octroyées.

Dans ce modèle, les concessions routières auparavant négociées par l'État deviendront, à la fin de la période de concession, des actifs du concessionnaire principal qui endosse actuellement les responsabilités financières que l'État assumait jusqu'alors dans le cadre de ces concessions.

Des changements ont été observés récemment au niveau de la structure du système de péage routier, avec notamment une évolution des péages virtuels vers des péages réels. L'élaboration d'un programme d'évaluation du Plan routier national est par ailleurs proposée.

Le recours intensif au modèle PPP dans le cadre des infrastructures routières au Portugal, qui ne s'arrête pas à la réalisation du Plan routier, ainsi que l'approfondissement des expériences et les bonnes pratiques obtenues ont redoré le blason des entreprises portugaises du secteur qui enregistrent aujourd'hui des succès reconnus et qui s'impliquent à l'étranger, notamment en Europe centrale, en Amérique du nord et latine, en Afrique et en Asie.



INVENTING A NEW ECONOMIC MODEL FOR ROAD INFRASTRUCTURE IN PORTUGAL

Alberto MORENO, President of Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P. (InIR,IP)
and President of the PIARC Portuguese National Committee
and Maria Fortunata DOURADO, Secretary of the PIARC Portuguese National Committee

Road infrastructure in Portugal has undergone significant changes since the 1970's, commencing with a philosophical change in the structure of the road network, and continuing with the country's systematic expansion of the connections between district capitals, ports, airports and borders. Huge capital investment was made both to motorways and other arterial roads, thus allowing the motorways to increase from 216 km (1985) to 2,610 km (2010) and a forecast of 3,112 km (2014). Approximately 95% of the main network is part of the TransEuropean Road Network (TERN).

This progress has enabled significant improvements in accessibility and road safety only possible through the intense financial effort by the Portuguese State. This investment has positioned the country at the European level as a provider of a high quality road network.

Since 1997, the need to expediate the construction of the road network envisaged in the Road Plan and to provide better service to users, led the Government to enable the participation of the private sector, by means of a public private partnership (PPP) model.

This has resulted in the implementation of a new organizational and financing model since 2008 in which the entire national road network is concessioned to a company with exclusively public capital, EP - Estradas de Portugal, SA. The term of this contract is for a 75 year period.

This new model establishes the separation of the regulatory, standardization and supervision functions of the road network, and the management of network operations. Another relevant aspect of this new model is a new funding philosophy for Portugal of a user-pays principle.

To render the model operational, a regulatory institute was created: Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P. (InIR,IP), Institute for Road Infrastructure which provides the management of 16 State Concessions (a main concessionaire and 15 other State concessions), as well as supervises the user service level, establishes technical standards and provides network strategic planning.

EP, SA, as the main concessionaire, was awarded the contract in 2008 for national road network management, the completion of the Road Plan and the ability to launch 7 subconcessions in the 75 year period.

Accordingly, road funding does now not rely on the State Budget for revenue. As so, EP, SA funding sources are now the revenue from the tax on consumption of fuels, the possibility of collecting tolls, European Union funds, bank loans and subconcessions grant payments.

In accordance with this model, the road concessions previously negotiated by the State will become assets of the main concessionaire at the end of their concession period. Currently, this concessionaire takes up the financial responsibilities previously taken by the State concerning those concessions.

Over recent times changes have been observed in the structure of the road tolling system, namely a shift from shadow tolls to real tolls. There is also a proposal to develop an evaluation program of the National Road Plan.

The intensive use of the PPP model in the field of road infrastructures in Portugal, not only allowed for the completion of the Road Plan, but also, through experience deepening and good practices attained, gave prestige to Portuguese companies of the sector, with recognized success and active involvement abroad, including in Central European countries, North and Latin America, Africa and Asia.