

Plan stratégique de PIARC (Association mondiale de la Route) - 2020-2023

GROUPE D'ÉTUDE 1.1 - PROJETS BIEN PRÉPARÉS

COMMENT AMÉLIORER LA BANCABILITÉ, L'ACCEPTATION, LA RESPONSABILITÉ ET LA TRANSPARENCE

GE 1.1.1. Projets bien préparés

Stratégies / Objectifs

- Examiner la littérature et les logiciels de préparation de projet existants (par exemple SOURCE, HDM-4, EIPP, GIH) et analyser les bonnes pratiques de gestion de projet pour améliorer et optimiser les investissements publics et privés.
- Définir des stratégies pour accélérer l'exécution des projets et réduire le coût du cycle de vie des projets.
- Identifier comment des projets bien préparés contribuent à une culture de transparence et de responsabilité.
- Établir des recommandations sur :
 - Définition de stratégies pour fixer les résultats, optimiser l'exécution et le cycle de vie des projets
 - Exigences relatives à la préparation des projets routiers
 - Relations de gestion avec les financiers, en vue de maximiser le rendement économique et budgétaire éventuel du projet
 - Communication et engagement entre acteurs
 - Poursuivre les travaux réalisés par le *CT C.1 - Politiques et programmes nationaux de sécurité routière* et le *CT C.2 - Conception et exploitation d'infrastructures routières plus sûres* dans le cadre du cycle 2016-2019 pour achever l'intégration des rapports pertinents de PIARC sur la sécurité routière (à partir de 2003).
- Encourager la coordination avec d'autres CT et GE, tels que le *CT 1.1 - Performance des administrations de transport*, le *CT 1.2 - Planification de la route et du transport routier pour le développement économique et social*, le *CT 1.3 – Financement et passation des marches* et le *GE 1.2 - HDM-4*

Il est largement reconnu qu'une bonne préparation des projets d'infrastructure, en premier lieu des projets routiers, est de la plus haute importance pour assurer leur financement adéquat, leur large acceptation et une mise en œuvre de qualité.

De nos jours, il n'est que trop fréquent d'entendre des financiers affirmer que l'argent est disponible en abondance pour le financement de projets, mais que ce qui manque, ce sont de bons projets.

Quel que soit le type de pays considéré (industrialisé, émergent ou en développement), une bonne préparation des projets routiers est d'une importance capitale pour les raisons suivantes

- Pour les projets ordinaires (par exemple, ceux qui sont réalisés selon une procédure traditionnelle de conception-appel d'offre-construction), il est nécessaire de
 - Rendre le projet plus acceptable par tous les acteurs (par exemple par les populations directement concernées par les aspects sociaux et environnementaux du projet, ou par d'autres contributeurs ou autorités publiques participant au cofinancement, ...)
 - Améliorer la qualité et de la résilience des projets, afin d'atteindre les objectifs de développement durable ;
 - Réduire les risques de retard et de dépassement de coûts dans la construction et de leurs impacts possibles sur l'entretien

- Améliorer la transparence du processus de passation des marchés et du comportement éthique de tous les acteurs.
- Pour les projets complexes (généralement des projets de PPP ou de concession), outre les raisons susmentionnées, il est nécessaire de
 - Expliquer aux acteurs la nécessité de recourir à ces procédures complexes ;
 - Minimiser les coûts de transaction et normaliser autant que possible la documentation contractuelle ;
 - Attirer du financement à des conditions favorables et un financement durable ;
 - Surmonter la complexité des projets, tout en acceptant des solutions innovantes.

En résumé, plus un projet est bien préparé, moins il y a de risques qu'il soit rejeté par les divers acteurs, ou qu'il ne puisse pas obtenir un financement adéquat, ou qu'il soit entaché, pendant sa mise en œuvre, d'une mauvaise qualité, de retards, de dépassements de coûts, d'incertitudes en matière de maintenance et de comportements contraires à l'éthique possibles associés aux ordres de modification qui s'ensuivent.

Les sujets à discuter dans le cadre du GE seront notamment les suivants

- Y a-t-il de grandes différences entre les exigences de préparation des projets routiers dans les pays à haut ou bas revenu ? Est-il possible de définir un ensemble de normes ou de recommandations minimales à respecter dans chaque cas ?
- Comment les autorités routières gèrent-elles les relations avec les financiers, en vue de maximiser le rendement économique et éventuellement budgétaire des projets ?
- Comment les autorités routières gèrent-elles la communication avec les acteurs ?
- Les plates-formes régionales disponibles [par exemple, le Portail européen des projets d'investissement (EIPP), le Global Infrastructure Hub (GIH)] et/ou les outils (par exemple, la plate-forme SOURCE, voir annexe) sont-ils jugés utiles ? Comment pourrait-on les améliorer ?
- Le travail sera axé sur le matériau disponible et tentera d'analyser les meilleures pratiques.

Le GE s'efforcera de représenter une grande diversité de situations, y compris des cas provenant de pays et continents différents.

Le rapport final sera basé sur un ensemble d'études de cas et exposera les différents aspects analysés ; il formulera des recommandations pratiques à l'intention des administrations et des autorités routières et se concentrera sur les questions de politique à court et moyen ou long terme.

Le GE fera référence à d'autres organisations, en particulier dans les secteurs des banques, des contrats et de la consultation. Il ne fera pas double emploi avec leur travail.

Production attendue	Délais prévus
● Revue de la littérature	● Novembre 2020
● Recueil d'études de cas	● Avril 2021
● Rapport complet	● Septembre 2021