

C1.2 FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS DANS LES RESEAUX ROUTIERS

Les principales conclusions des trois groupes de travail ont été confirmées par les discussions en séance. Il existe un lien fondamental entre la tendance organisationnelle à la création d'entités autonomes et la séparation de l'élaboration de la politique, la gestion du transport, les stratégies de financement, les stratégies de gestion des coûts et de passation de marchés, en particulier les partenariats public-privé (PPP). De plus, l'enjeu ne consiste plus à fournir une infrastructure routière, mais plutôt des services de transport.

Face à la pénurie de ressources financières, il est nécessaire d'améliorer l'efficacité de la gestion du patrimoine routier et de la recherche de financement. C'est également la raison pour laquelle les PPP et la tarification de l'utilisateur semblent être une solution pour l'accès à de nouveaux moyens de financement. Toutefois, la tarification de l'utilisateur et les stratégies financières ne constituent qu'une réponse partielle. La création d'entités autonomes pour le développement des routes dans le cadre d'une relation indépendante représente une autre option de recherche de l'efficacité et permet d'améliorer la transparence.

Cet examen a conduit aux conclusions suivantes.

- Il continue d'exister des écarts significatifs entre les recettes et les besoins des pays.
- Les stratégies de financement utilisées par les différentes structures organisationnelles dépendent fortement des objectifs d'un pays en matière de transport et de réseaux routiers qu'il cherche à financer.
- L'utilisation des péages et des redevances d'usage progresse, mais les impôts jouent encore un rôle essentiel, en particulier les impôts affectés.
- La gestion des coûts pour la gestion des réseaux routiers constitue un outil d'utilisation efficace des fonds pour l'entretien, pour l'exploitation et les investissements. Le recours à des systèmes de gestion d'actifs, y compris une comptabilité patrimoniale, doit être un élément essentiel de la gestion des coûts.
- Pour une gestion efficace des coûts, il est essentiel de reconnaître les responsabilités des organisations et le réseau (central, régional, local, etc.) qu'elles ont contrôlé.
- Les contrats à long terme, y compris les PPP, peuvent être des outils efficaces pour aider les pays à obtenir un financement et la fourniture d'infrastructures et de services routiers. Pour que les accords à long terme soient efficaces, il convient d'adopter des contrats fondés sur la performance, qui définissent au préalable les prestations de services et la rémunération.
- La participation du secteur privé est utile dans la mesure où il permet de pallier les possibles inefficiences des méthodes traditionnelles de financement de la fourniture d'infrastructures et de services routiers. Il permet de lever les contraintes budgétaires et de ressources et d'apporter des solutions innovantes en matière d'infrastructures et de services.
- Les coûts supplémentaires des emprunts privés doivent être compensés par les gains d'efficacité. Les autres solutions concernant la fourniture d'infrastructures et de services routiers ne doivent pas être établies en fonction d'une approche strictement politique, mais plutôt en fonction du rapport qualité-prix effectif.

- Lors de l'examen des éléments moteurs du PPP, il est important d'équilibrer les besoins entre intérêts public et privés. L'intérêt public doit être protégé par un dispositif juridique et réglementaire solide favorisant la transparence et la responsabilisation.
- Des dispositifs politiques, juridiques et réglementaires solides sont essentiels pour superviser l'utilisation des PPP et peuvent aider à s'assurer que les projets sont mis en oeuvre sur la base de principes spécifiques de bonne gouvernance.
- La répartition des risques demeure un enjeu majeur auquel il est possible de répondre grâce à une compréhension claire des rôles et de ce qu'ils impliquent et en étant prêt à répartir les risques de manière équitable.
- Avec l'émergence de nouvelles stratégies de financement, y compris la création d'entités autonomes, en cours d'adoption, apparaissent de nouveaux enjeux de gouvernance. Il est nécessaire de posséder les compétences appropriées tant dans les secteurs privé que public et il se peut que le développement de l'expertise nécessaire prenne du temps.
- Le gouvernement a un rôle clé à jouer, quel que soit le modèle utilisé. En déléguant ou externalisant le financement et la fourniture de l'infrastructure et des services routiers, le gouvernement doit atteindre un équilibre entre la recherche de nouvelles performances et le besoin de supervision de l'entretien et du développement d'un patrimoine public majeur. Le gouvernement conserve un rôle clé, quel que soit le modèle adopté.

Certains domaines nécessitent de poursuivre la recherche :

- Les difficultés permanentes pour trouver le financement nécessaire à la construction et l'entretien de l'infrastructure routière incitent à rechercher d'autres solutions de financement.
- Un recul de l'investissement du secteur privé en matière de transport a parfois été diagnostiqué. Il convient d'en vérifier la réalité et, dans l'affirmative, d'en déterminer les causes sous-jacentes.
- Les routes régionales, rurales et locales n'arrivent pas à drainer un financement privé suffisant. Il est très souvent impossible de mettre en place un péage pour ces routes. Il convient de réaliser une étude sur la façon dont ces routes peuvent être financées.
- Dans quelle mesure le secteur politique désire-t-il s'orienter vers un environnement où l'utilisateur est l'unique source de financement ? Dans le monde entier, l'augmentation des niveaux de circulation a des répercussions sur le manque d'entretien et d'investissement dans le réseau routier. Certains pays font appel à un financement extrabudgétaire et d'autres s'orientent vers le principe du paiement par l'utilisateur. Un examen des questions politiques et institutionnelles sous l'angle de différents pays pourrait fournir un complément d'information sur la question.
- Les nouveaux contrats à long terme nécessiteront inévitablement des modifications, de temps à autre, en raison de nouvelles réglementations gouvernementales, normes, etc. Il convient de mener une étude sur les mécanismes de compensation appropriés des partenaires du secteur privé qui protègent l'intérêt public.
- Les systèmes de gestion des coûts permettant de minimiser les dépassements de coûts des projets individualisés d'investissement en infrastructures.

Le financement des investissements dans les réseaux routiers demeurera un élément important pour tous les pays, alors que ceux-ci s'efforcent d'acquérir une durabilité économique, ainsi qu'une vitalité et une solidité permanentes. Un financement approprié est nécessaire pour financer, entretenir et exploiter un réseau qui réponde aux besoins de chaque pays. Il est possible de recourir à une combinaison de stratégies d'obtention de fonds, englobant les contrats à long terme et le partenariat public – privé pour satisfaire à ce besoin. Sans objectifs clairs, sans une bonne compréhension des risques et sans attentes réalistes, la durabilité restera un objectif difficile à atteindre.

Le C1.2 a travaillé en coopération avec l'OCDE/CEMT (Conférence européenne des Ministres des Transports), le groupe de travail sur le thème «Investissement en infrastructures des transports : financer les besoins futurs» du Centre de recherche sur les transports. Le rapport de l'OCDE/CEMT «Investissement en infrastructures des transports : options d'investissement» sera publié prochainement.