



THÈME DE LA RÉUNION ANNUELLE :
VERS UN FINANCEMENT DURABLE DES FONDS ROUTIERS POUR UN MEILLEUR ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER AFRICAIN

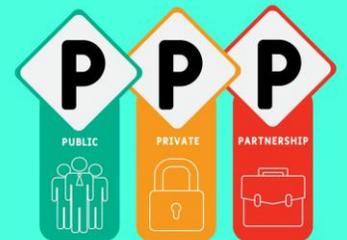
PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ (PPP) POUR LA DURABILITÉ DES FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER EN AFRIQUE : LEÇONS TIRÉES ET PERSPECTIVES D'AMÉRIQUE LATINE

CÔTE D'IVOIRE - ABIDJAN DU 13 AU 16 MAI 2024

**VINGT-ET-UNIÈME (21ÈME)
RÉUNION ANNUELLE DE L'AFERA**



Dr ALI Alkassoum
Expert en Stratégie et Gouvernance des Entreprises et Organisations



PLAN DE PRÉSENTATION

Éléments contextuels	Des investissements pour le développement de la route
Besoin en Financement de l'ER en Afrique	Démarche et préoccupation de l'AFERA
Moyens de Financement	
Marchés d'Entretien Routier Classiques	
	Cycle d'un Marché d'Entretien Routier Classique
	Problèmes inhérents aux marchés d'ER
	Leçons tirées et solutions envisageables
Les Partenariats Publics Privés (PPP)	
	Concepts PPP
	Justification du Recours au PPP
	Types de marchés PPP
	Avantage d'un PPP
	PPP en Afrique
	PPP en Amérique Latine : les Points Clés
	Leçons tirées et Perspectives : Points à Considérer Principaux moyens de Financement de l'ER en Amérique Latine

ÉLÉMENTS CONTEXTUELS

L'importance de l'entretien des routes - Les faits

- FMI : Il existe une corrélation entre les dépenses publiques d'entretien et la qualité durable des services.
 - Des dépenses d'entretien plus élevées permettent de limiter la perte progressive de qualité liée au vieillissement des routes.
 - Le report des dépenses d'entretien à court terme peut entraîner des coûts plus élevés au cours des années suivantes.
 - *Selon un rapport de la Banque mondiale de 1994, des dépenses d'entretien des routes de 12 milliards de dollars en Afrique au milieu des années 80 auraient pu éviter un coût de reconstruction de 45 milliards de dollars au cours de la décennie suivante.*
- Le **déficit chronique** des ressources pour l'entretien des routes :
 - Dans les pays membres du SSATP, seuls **20 à 30 %** des besoins sont couverts par les fonds routiers ;
 - **Dans la région de la CEDEAO,**
le financement de la maintenance des routes ne couvre que 10 % des besoins.

Estimation des déficits de financement pour l'entretien des routes : cas CEDEAO

- 10,4 milliards de dollars par an sont nécessaires pour financer entièrement l'entretien des routes;
- Les allocations annuelles sont dérisoire = 0,9 milliards de dollars;
- Ce qui entraîne un déficit énorme de 9,5 milliards de dollars par an;
- Selon les informations obtenues de Etats membres, seuls deux tiers des montants budgétés sont en moyenne débloqués pour assurer l'entretien routier.

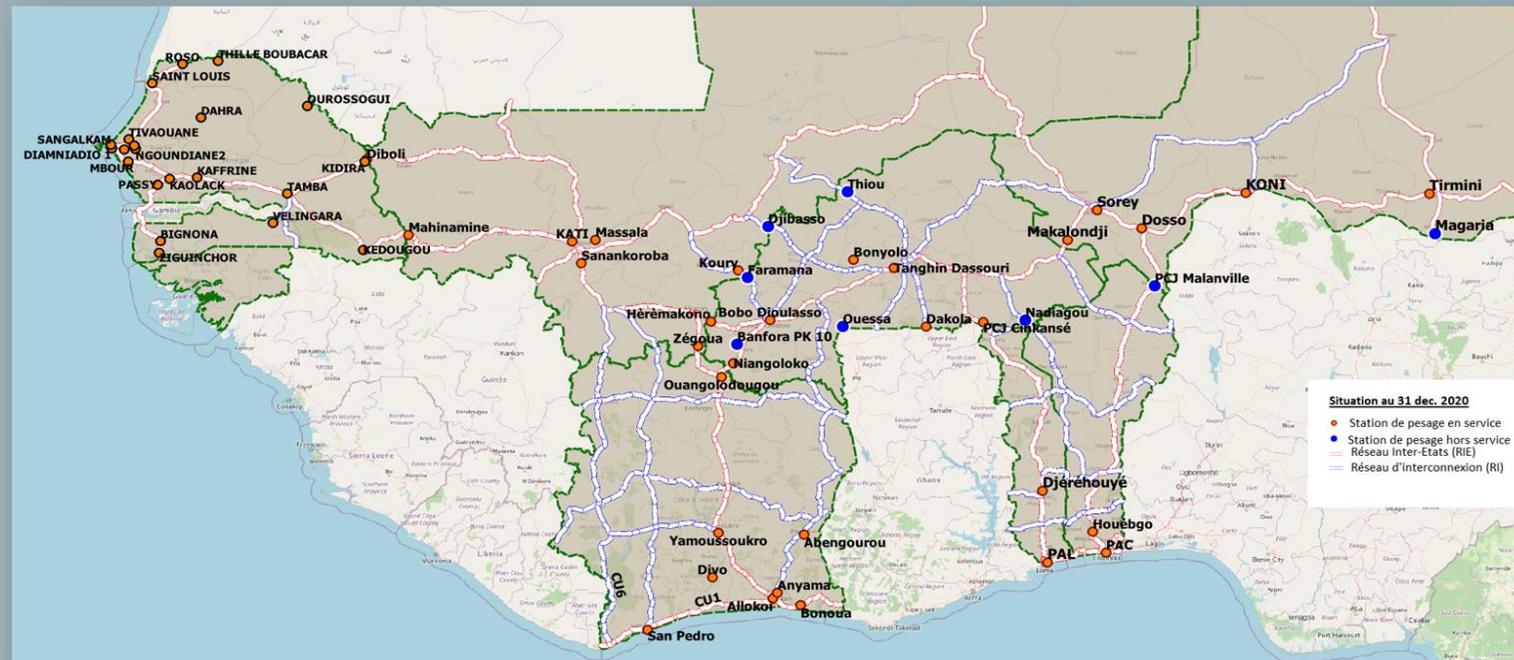
- Quelle est la part des fonds alloués à l'entretien des routes par rapport au total des fonds alloués au développement du secteur routier ?
- Alors que plus de 90 % des fonds alloués au secteur des transports sont consacrés au développement des routes, **seuls 15 % en** moyenne sont alloués à

Des investissements pour le développement des routes

le président de la BAD avait indiqué que son institution a alloué un total de 44 milliards \$ au développement d'infrastructures en Afrique sur les 7 dernières années. La somme a permis de financer 25 corridors de transport, construire plus de 18 000 kilomètres de routes, 27 postes frontaliers et 16 ponts. Les projets d'infrastructures soutenus par la BAD comprennent le corridor Mozambique-Beira, le pont de Kazungula, le projet ferroviaire et portuaire Nacala, le pont Sénégal-Gambie ou encore le corridor de Lobito, l'initiative Desert-to-Power, etc.

Source : Agence Ecofinance

Carte actualisée des stations de pesage sur le réseau communautaire (source DATC-UEMOA 2022) PACITR :
□ 27 routes communautaires; □ 20.933 km assurant plus de 90% des échanges des marchandises Inter-états



PRÉOCCUPATION ET DEMARCHE DE L'AFERA

un rapport publié par la BAD indique que l'Afrique fait face à un déficit majeur en infrastructures routières, avec seulement 43 % de la population ayant accès à des routes praticables en toutes saisons. Seulement 53 % des routes du continent sont goudronnées, ce qui isole les populations des services de base et des opportunités économiques.

**CRÉER UN CADRE D'ÉCHANGES POUR UN MEILLEUR ENTRETIEN DU
RÉSEAU ROUTIER AFRICAIN**

QUELQUES POINTS CLÉS CONCERNANT LE BESOIN EN FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER EN AFRIQUE

- 1. *Manque d'investissement historique*** : De nombreux pays africains ont souffert d'un sous-investissement chronique dans l'entretien des routes, ce qui a entraîné un vieillissement prématuré des infrastructures et une dégradation rapide des chaussées.
- 2. *Expansion des réseaux routiers*** : Avec la croissance démographique et économique en Afrique, il y a une demande croissante pour des réseaux routiers plus étendus et de meilleure qualité. Cela implique des besoins accrus en termes d'entretien et de réhabilitation des infrastructures existantes.
- 3. *Conditions climatiques difficiles*** : Les conditions climatiques en Afrique, y compris les fortes pluies, les inondations et les températures extrêmes, exercent une pression importante sur les routes, ce qui nécessite des interventions régulières pour maintenir les infrastructures en bon état.
- 4. *Durabilité des infrastructures*** : Assurer la durabilité des infrastructures routières en Afrique est un défi majeur en raison de contraintes budgétaires, de capacités techniques limitées et de la nécessité de mettre en place des stratégies efficaces d'entretien préventif et curatif.
- 5. *Besoin de financement diversifié*** : Pour répondre aux besoins en entretien routier en Afrique, il est crucial de mobiliser des financements diversifiés, y compris des ressources publiques, des partenariats public-privé, des financements internationaux, des fonds spécifiques et des mécanismes innovants de financement.

QUELQUES-UNS DES PRINCIPAUX MOYENS DE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER EN AMÉRIQUE LATINE :

- 1. Financement public :** Les gouvernements locaux, régionaux ou nationaux allouent des fonds publics pour l'entretien des routes. Ces fonds proviennent souvent des budgets de l'État, des impôts sur les véhicules, des péages routiers, des redevances sur les carburants ou d'autres sources de revenus publics.
- 2. Financement privé :** Certains pays d'Amérique latine ont recours à des partenariats public-privé (PPP) pour financer la construction et l'entretien des routes. Les entreprises privées peuvent investir dans des projets routiers en échange de revenus provenant des péages ou d'autres sources pendant une période déterminée.
- 3. Financement international :** Des institutions financières internationales telles que la Banque mondiale, la Banque interaméricaine de développement (BID) ou la Banque de développement de l'Amérique latine (CAF) peuvent fournir des prêts ou des subventions pour soutenir des projets d'entretien routier en Amérique latine.
- 4. Fonds spéciaux :** Certains pays ont mis en place des fonds spéciaux dédiés à l'entretien routier. Ces fonds peuvent être alimentés par des taxes spécifiques sur les carburants, les véhicules ou d'autres sources de financement.
- 5. Recettes des péages :** Les péages routiers constituent une source importante de revenus pour le financement de l'entretien des routes en Amérique latine. Les péages peuvent être utilisés pour couvrir les coûts d'entretien, de réparation et d'amélioration des routes.

MARCHES D'ENTRETIEN ROUTIER CLASSIQUES

Dans un passé récent, les travaux d'entretien routier étaient exécutés exclusivement en « **Régie** ». Dans le cas d'espèce, l'Administration se chargeait de la programmation, de l'exécution, du contrôle et de la réception des travaux. Elle était juge et partie.

Avec la restructuration des services en charge de ce volet et du mode d'exécution des travaux à partir des années 1990, cette activité est transférée aujourd'hui au secteur privé à travers des marchés publics.

Les **marchés publics** sont des contrats à titre onéreux conclus par écrit entre une administration publique (ou « Acheteur public ») et une entreprise ou une société privée (ou « Opérateur économique ») et ayant pour objet l'exécution de travaux, la réalisation de services et la fourniture de produits.

Les règles applicables en matière de marchés publics sont fixées par le code des marchés publics. Ses dispositions définissent les conditions de passation des marchés.

AU TITRE DE L'ENTRETIEN ROUTIER, IL EXISTE PLUSIEURS TYPES DE MARCHÉS PUBLICS :

- ❖ le **marché public de travaux** est un marché qui a pour objet soit, l'exécution, soit, conjointement, la conception et l'exécution de travaux (entretien courant, entretien périodique, réhabilitation), y compris les ouvrages adjacents.
- ❖ le **marché public de services** est un marché qui a pour objet la réalisation de prestations de services et de prestations intellectuelles (études, contrôles et surveillance).

Contrairement au marché public de travaux, l'élément prédominant n'est pas physiquement quantifiable.

- ❖ le **marché public de fournitures** est un marché qui a pour objet l'achat, de matières premières, produits, équipements et objets, ainsi que les services accessoires à la fourniture de ces biens.

CYCLE D'UN MARCHÉ D'ENTRETIEN ROUTIER CLASSIQUE

- a. l'identification de la nature des travaux
- a. la préparation des dossiers d'appel d'offres
- a. les avis d'appel d'offres
- a. la réception des travaux

Les contrats d'études techniques, de la surveillance et du contrôle des travaux sont conclus entre l'Administration routière et le Bureau Technique après ceux des travaux, ou dans le meilleur des cas au même moment.

PROBLÈMES INHÉRENTS AUX MARCHÉS D'ENTRETIEN ROUTIER CLASSIQUES

L'exécution des marchés d'entretien routier classiques est inhérente à beaucoup de problèmes qui ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés, et parmi lesquels :

a. Au titre administratif

⇒ la procédure de passation des marchés non circonscrites (trop longue durée) entraîne un démarrage tardif des travaux ;

a. Au titre technico-financier

⇒ les besoins en entretien routier programmés durant une campagne ne sont pas exhaustifs, faute de ressources suffisantes ;

a. Au titre structurel

⇒ la nature des travaux à exécuter par l'entreprise ne se limitent qu'à ceux spécifiés dans son marché ;

⇒ les travaux réalisés par l'entreprise ne se limitent qu'aux quantités requises dans son marché ;

Alors quelles leçons tirées de ces problèmes liées aux marchés classiques ?

LEÇONS TIRÉES ET SOLUTIONS ENVISAGEABLES

LEÇONS TIRÉES

Inadaptation de la procédure classique aux marchés des travaux d'entretien routier. D'où la nécessité de recourir aux marchés pluriannuels.

Le recours au Partenariat Public-Privé (PPP) dans le secteur de l'entretien routier pourra être une solution aux problèmes évoqués plus haut. Les marchés qui en résultent sont de longue durée d'une part et basés sur la performance d'autre part. caractérisés par l'extension de la responsabilité, l'autonomie de gestion, le partage des risques, la récupération des coûts et/ou le financement mixte au privé.

Nous proposons des recommandations aux deux (02) principaux acteurs en charge des marchés que sont l'Administration et le secteur privé.

➤ Au titre de l'Administration publique

- renforcer les capacités des cadres techniques de l'administration routière ;
- relire le code des marchés publics pour prendre en charge la passation des marchés pluriannuels pour l'entretien routier et pour répondre de la mauvaise qualité des travaux par les Bureaux Techniques ;
- créer, redynamiser et/ou renforcer les bases de données routières et les laboratoires de recherches en entretien routier ;
- introduire des réformes fiscales incitatives en faveur des entreprises de l'entretien routier ;
- rédiger un cahier de charge adapté à l'entretien routier avec un mode opératoire clair pour chaque tâche ;
- mettre en place un cycle budgétaire propre à l'entretien routier par dérogation au cycle budgétaire d'annuité.

➤ Au titre des entreprises

- renforcer les capacités organisationnelles, techniques, financières et en matériel roulant des entreprises et Bureaux Techniques ;
- opérer des réformes institutionnelles (fusion de patrimoine) avec la création de grands groupes d'entreprises en vue de renforcer son influence dans le secteur routier.

SOLUTIONS

VERS UN FINANCEMENT DURABLE DES FONDS ROUTIERS POUR UN
MEILLEUR ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER AFRICAIN
THÈME DE LA RÉUNION ANNUELLE :

ORIENTATION & CONCEPTS DE PARTENARIAT PPP

« Il ne s'agit pas d'un recul de l'Etat, mais du renforcement de son rôle en réalisant un certain nombre de projets de développement dans différents secteurs qui peuvent faire l'objet de PPP sur la base d'objectifs clairs. », Mohammed Boussaid, ministre de l'Economie et des finances, Maroc, mai 2015.

Définition du Partenariat Public Privé : PPP

Il faut entendre par Partenariat Public-Privé (PPP), toute relation contractuelle (administratif : marchés de la commande publique) ou juridique entre des entités publiques (État, Collectivité territoriale, Établissements publics etc.) et privées (personnes morales, acteurs privés etc.) visant à améliorer et/ou accroître des services d'infrastructure, à l'exception des marchés de travaux publics.



« Un Partenariat Public-Privé est un contrat de long-terme, entre une entité publique et une société privée, au travers duquel la société privée s'engage à fournir un service global pouvant combiner financement, conception, réalisation, exploitation et maintenance d'une infrastructure publique.»

JUSTIFICATION DE RECOURIR AU PPP

Le marché de partenariat est un **contrat à paiement public différé** qui implique un **financement principalement privé**.

Les ressources de l'entretien routier reposent essentiellement sur la **TPP** (Taxe sur les Produits Pétroliers) qui représente **80% à 95% des budgets des FER**.

Malheureusement, le mode opératoire de la TPP est source de plusieurs dysfonctionnements qui limitent l'accroissement des recettes (Son taux varie selon le coût du baril à l'international et du volume de carburant consommé localement etc.).

Aussi, il faut faire remarquer que les revenus des produits pétroliers ne sont pas des ressources pérennes car ils sont appelés à disparaître un jour.

Les problèmes exogènes ci-dessus, se caractérisent par un **déficit de financement de l'entretien routier**, résultante de l'inadéquation entre les ressources collectées et les besoins financiers croissants d'année en année (le faible niveau des ressources par rapport aux besoins).

AUTRES JUSTIFICATIONS DE RECOURIR AU PPP

Les arguments en faveur du mécanisme des PPP sont de façon globale entre autres :

- de fournir ou d'aider à fournir grâce au secteur privé des services d'infrastructure au secteur public ;
- de contribuer à mobiliser la participation de façon plus efficace aux projets grâce au secteur privé ;
- de faire participer le secteur privé au bon fonctionnement de la prestation de services, que ce soit par le biais de marchés de construction, d'accords de prestation de services, de la fourniture de produits ou de coentreprises etc. ;
- de permettre aux pouvoirs publics de recentrer leurs activités sur leur « cœur de métier » ;
- de donner accès aux pouvoirs publics à des technologies innovantes, grâce à l'efficacité et du savoir-faire des opérateurs privés ;
- de réduire la longueur de procédures et des délais de construction ;
- de favoriser la réduction du coût économique des projets (le partenaire privé en charge de la conception jusqu'à l'exploitation du projet a intérêt de retenir des formules qui limitent les coûts d'entretien) ;
- de permettre aux pouvoirs publics (personnes publiques) de faire face à l'accroissement de leurs dettes (le marché public suppose une trésorerie immédiate dans la mesure où le paiement différé est prohibé) ;
- de respecter les exigences des critères de convergence liées aux déficits publics (par exemple, au cours de la 52^{ème} conférence des Chefs d'État de la CEDEAO à Abuja en 2018, deux (02) critères de convergence ont été définis : le premier limite le déficit budgétaire à 3% du PIB, tandis que le second limite l'inflation de 2% à 10 %).

Alors quelles sont les principales
caractéristiques d'un PPP ?

QUELLES SONT LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES D'UN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ ?

1 Contrat

De **long terme** entre une autorité publique et une entreprise privée

3 Résultats

Les **obligations** du partenaire privé sont précises

5 Paiement

La rémunération du privé est liée aux résultats et reflète sa **performance**

2 Mission

Prestations de travaux et services pouvant inclure financement, conception, construction, entretien, maintenance, exploitation

4 Financement

Recours du financement **privé**

6 Transfert de risques

Au partenaire privé: **allocation** des risques optimale



Les facteurs clefs de succès des PPP

1 Cadre juridique clair et favorable

et le choix et l'utilisation d'outils contractuels adaptés

2 Forte implication des secteurs public et privé

appropriation du projet par l'ensemble des parties prenantes

3 Disponibilité du marché financier

4 Politique économique saine

et ouverte à la concurrence

5 Bonne gouvernance

6 Prise en compte de toute la durée de vie

de l'infrastructure (impacts techniques, financiers, juridiques, gestion)

QUELLES SONT LES CONDITIONS FAVORABLES DES PPP AU NIVEAU NATIONAL ?

- **Etablir un cadre législatif et institutionnel clair**
 - **Comité de décision**
 - **Comité technique**
 - **Autorités de contrôle et de régulation**
 - **Experts clés et dédiés**
- **Garantir un climat des affaires attractif et sécurisé sur le long terme**
 - **Sécuriser la transaction dans le pays**
 - **Pour les investisseurs privés (opérateurs et institutions financières)**
- **Obtenir un soutien / engagement politique**
 - **A différents niveaux**
 - **Durable**

LES DIFFÉRENTS DEGRÉS D'IMPLICATION DU PUBLIC ET DU PRIVÉ SUR UN PROJET

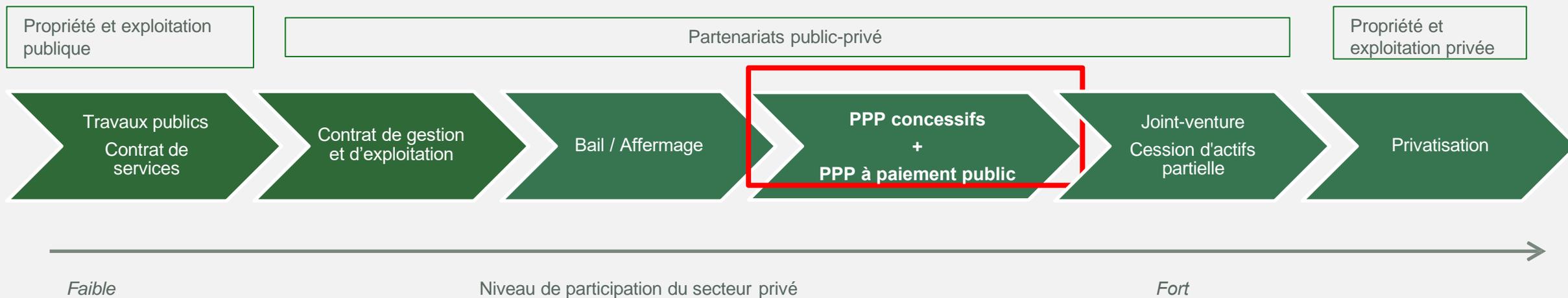
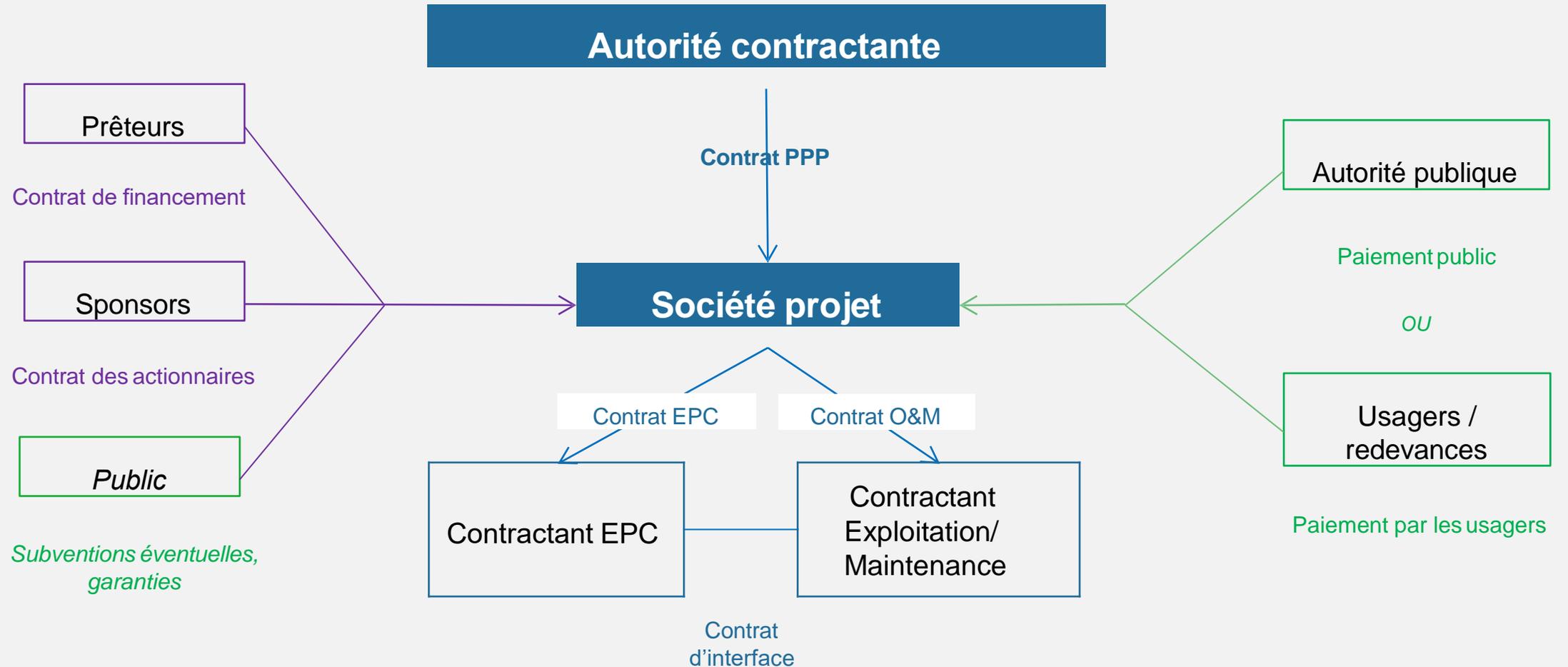
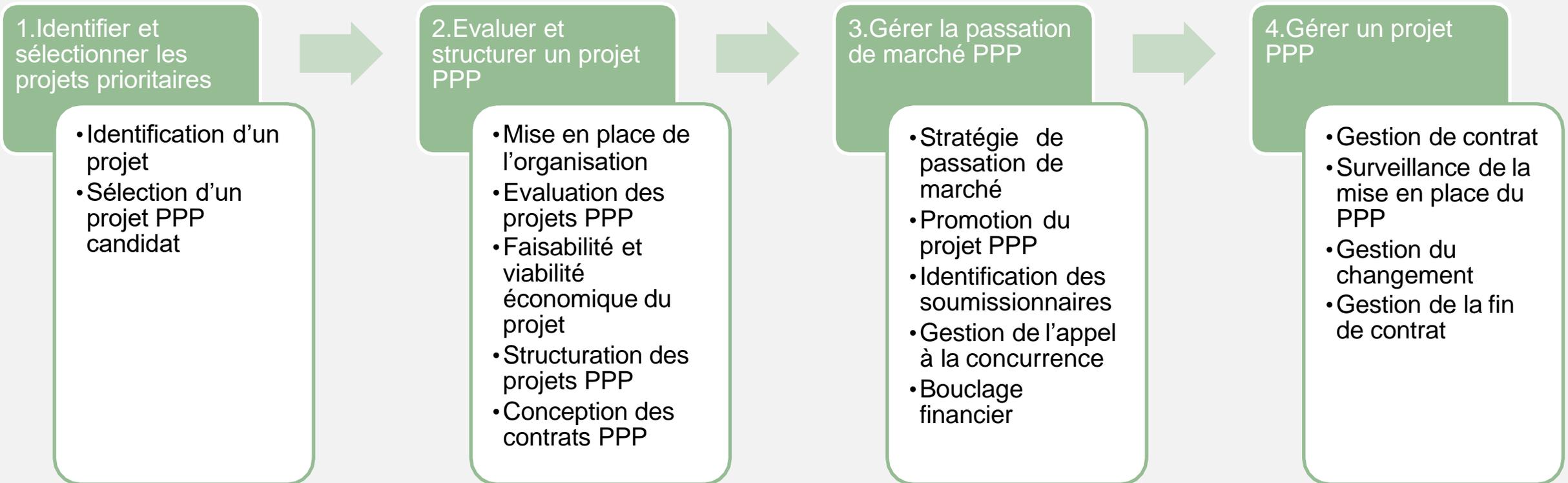


SCHÉMA CONTRACTUEL TYPE D'UN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ (FINANCEMENT DE PROJET)



LES DIFFÉRENTES ÉTAPES D'UN PROJET EN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ



Source: Guide de Référence des PPP de la Banque Mondiale

1 Etablir un cadre législatif et institutionnel clair

- Comité de décision
- Comité technique
- Autorités de contrôle et de régulation
- Experts clés et dédiés

2 Garantir un climat des affaires attractif et sécurisé sur le long terme

- Sécuriser la transaction dans le pays
- Pour les investisseurs privés (opérateurs et institutions financières)

3 Obtenir un soutien / engagement politique

- A différents niveaux
- Durable

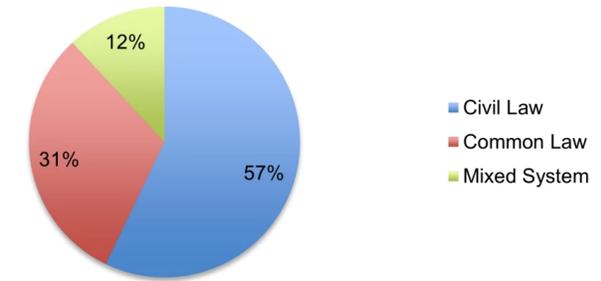
TYPES DE MARCHES PPP

Les principales formes de PPP

- **La concession de travaux publics. ...**
- **L'affermage. ...**
- **La régie intéressée. ...**
- **La gérance. ...**
- **Le Bail emphytéotique administratif (BEA) ...**
- **Le Bail emphytéotique hospitalier (BEH) ...**
- **L'Autorisation d'occupation temporaire (AOT)**

PPP EN AFRIQUE UN APERÇU DES PRINCIPALES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE FACILITÉ AFRICAINE DE SOUTIEN JURIDIQUE (ALSF)

Pays disposant d'une loi sur les PPP,
différenciés par régime juridique

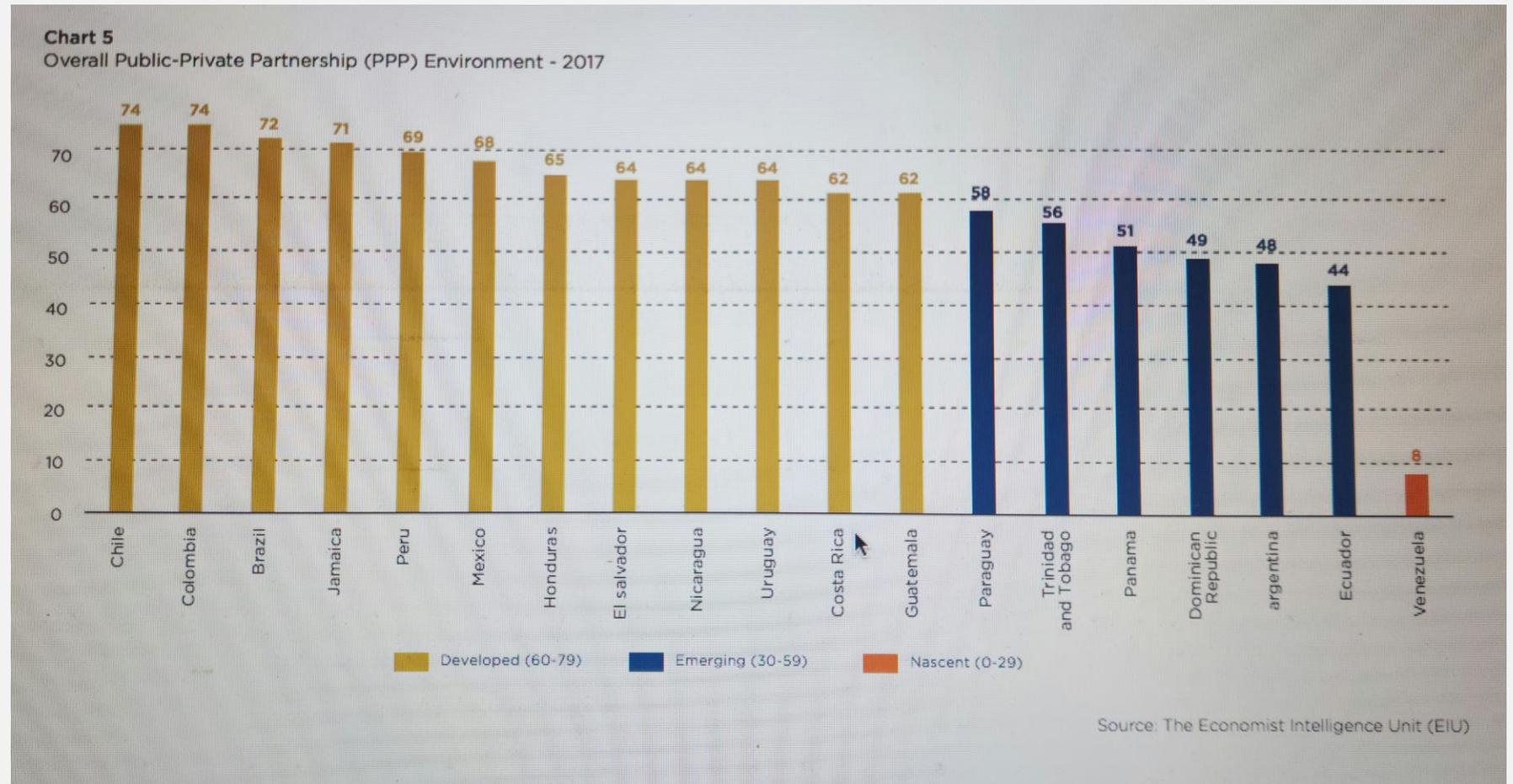


- Sur les 54 pays africains, 42 ont adopté une législation sur les PPP.
- Sur ces 42 pays, 24 suivent la tradition civiliste, 13 ont un système juridique de common law et 5 ont un système bi juridique.
- L'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale ont le pourcentage le plus élevé d'économies ayant promulgué des lois spécifiques sur les PPP, tous les pays de la région ayant mis en place des lois, à l'exception de la Guinée équatoriale et de la Gambie.
- À l'inverse, les pays d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe sont les régions ayant adopté le moins de lois spécifiques sur les PPP. Parmi les 12 pays d'Afrique australe, les 4 pays suivants n'ont toujours pas de loi spécifique sur les PPP : le Botswana, l'Eswatini, le Lesotho et l'Afrique du Sud.
- Parmi les autres pays d'Afrique qui n'ont pas adopté de lois spécifiques sur les PPP figurent les Comores, l'Érythrée, les Seychelles et le Soudan du Sud en Afrique de l'Est, ainsi que l'Algérie et la Libye en Afrique du Nord.
- Les tendances annuelles montrent que c'est entre 2015 et 2017 que le plus grand nombre de législations a été promulgué, avec 16 lois adoptées sur une période de trois ans. Le premier pays africain à adopter une loi spécifique sur les PPP a été Maurice en 2004, tandis que la loi la plus récente est celle adoptée par la République du Congo en 2022.
- 41 des juridictions analysées disposent d'une ou plusieurs unités dédiées aux PPP. Composées d'équipes gouvernementales axées sur les PPP, certaines unités sont des institutions indépendantes

ENVIRONNEMENT GLOBAL DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ (PPP) - 2017

Environnement global des partenariats public-privé (PPP) - 2017

Développé (60-79)
Émergent (30-59)
Naissant (0-29)



Source: The Economist Intelligence Unit (EIU)

PPP EN AMÉRIQUE LATINE

Voici quelques points clés sur les PPP en Amérique latine :

- 1. *Utilisation croissante*** : Les PPP sont de plus en plus utilisés en Amérique latine pour développer des projets d'infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires, énergétiques, etc. Ils permettent de mobiliser des investissements privés, de transférer une partie des risques au secteur privé et d'améliorer l'efficacité dans la réalisation des projets.
- 2. *Cadres réglementaires*** : De nombreux pays d'Amérique latine ont mis en place des cadres réglementaires spécifiques pour encadrer les PPP, définissant les modalités de partenariats, les critères de sélection des projets, les mécanismes de partage des risques, etc.
- 3. *Exemples de succès*** : Des projets de PPP dans le secteur des infrastructures de transport ont été réalisés avec succès en Amérique latine. Par exemple, des autoroutes à péage, des ponts, des tunnels ou des aéroports ont été construits et gérés en partenariat avec le secteur privé dans des pays comme le Chili, le Pérou, le Mexique ou le Brésil.
- 4. *Défis et critiques*** : Malgré les avantages des PPP, il existe des défis et des critiques concernant la transparence, la gouvernance, les coûts pour les usagers et la durée des contrats. Certains projets de PPP ont également rencontré des difficultés liées à la complexité des partenariats public-privé.
- 5. *Opportunités d'investissement*** : Les PPP offrent aux investisseurs privés des opportunités de participer au développement d'infrastructures essentielles en Amérique latine. Les projets de PPP peuvent être attractifs en raison des besoins importants en infrastructures dans la région.

LEÇONS TIRÉES ET PERSPECTIVES: POINTS A CONSIDÉRER

Les leçons tirées de l'expérience de l'Amérique latine en matière de partenariats public-privé (PPP) pour un financement durable de l'entretien routier peuvent être très instructives pour l'Afrique.

Voici quelques points clés à considérer :

- *Cadre réglementaire et institutionnel solide*** : L'Amérique latine a mis en place des cadres réglementaires et institutionnels solides pour encadrer les PPP dans le secteur des infrastructures routières. Des lois claires et des institutions robustes peuvent favoriser la transparence, la stabilité et la gouvernance dans la mise en œuvre de ces partenariats.
- *Sélection des projets*** : Il est essentiel de sélectionner des projets d'entretien routier appropriés pour les PPP, en tenant compte de leur viabilité financière, de leur importance stratégique et de leur impact socio-économique. Une analyse rigoureuse des coûts et des bénéfices est nécessaire pour garantir le succès des partenariats.
- *Partage équilibré des risques*** : Un partage équilibré des risques entre les parties publiques et privées est essentiel pour assurer la durabilité des PPP. Il est important de définir clairement les responsabilités de chaque partie et de mettre en place des mécanismes de gestion des risques pour atténuer les impacts potentiels.
- *Transparence et redevabilité*** : La transparence et la redevabilité dans la gestion des PPP sont cruciales pour prévenir la corruption, assurer une utilisation efficace des ressources et garantir la confiance des parties prenantes. Des mécanismes de contrôle et de suivi devraient être mis en place pour évaluer la performance des partenariats.
- *Participation du secteur privé local*** : Impliquer le secteur privé local dans les PPP pour l'entretien routier peut favoriser le développement économique et renforcer les capacités locales. Il est important de favoriser la participation des entreprises locales et de promouvoir le transfert de connaissances et de technologies.

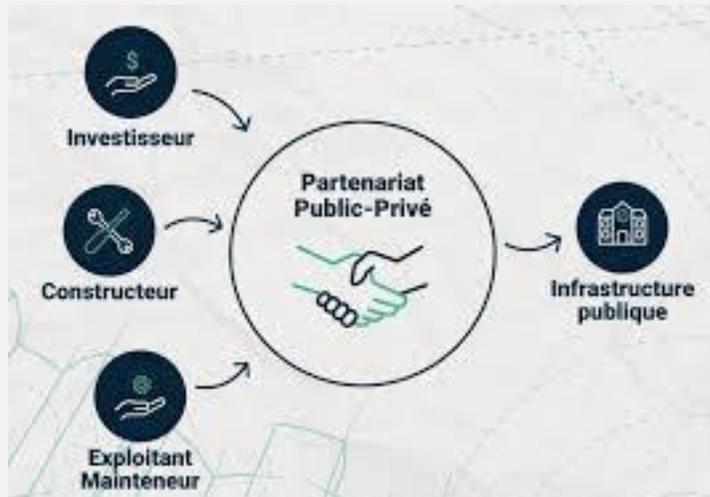
PRINCIPAUX MOYENS DE FINANCEMENT DE L'ER EN AMÉRIQUE LATINE

Le financement de l'entretien routier en Amérique latine peut varier d'un pays à l'autre en fonction des politiques gouvernementales, des ressources disponibles et des partenariats public-privé.

- 1. Financement public** : Les gouvernements locaux, régionaux ou nationaux allouent des fonds publics pour l'entretien des routes. Ces fonds proviennent souvent des budgets de l'État, des impôts sur les véhicules, des péages routiers, des redevances sur les carburants ou d'autres sources de revenus publics.
- 2. Financement privé** : Certains pays d'Amérique latine ont recours à des partenariats public-privé (PPP) pour financer la construction et l'entretien des routes. Les entreprises privées peuvent investir dans des projets routiers en échange de revenus provenant des péages ou d'autres sources pendant une période déterminée.
- 3. Financement international** : Des institutions financières internationales telles que la Banque mondiale, la Banque interaméricaine de développement (BID) ou la Banque de développement de l'Amérique latine (CAF) peuvent fournir des prêts ou des subventions pour soutenir des projets d'entretien routier en Amérique latine.
- 4. Fonds spéciaux** : Certains pays ont mis en place des fonds spéciaux dédiés à l'entretien routier. Ces fonds peuvent être alimentés par des taxes spécifiques sur les carburants, les véhicules ou d'autres sources de financement.
- 5. Recettes des péages** : Les péages routiers constituent une source importante de revenus pour le financement de l'entretien des routes en Amérique latine. Les péages peuvent être utilisés pour couvrir les coûts d'entretien, de réparation et d'amélioration des routes.

QUAND EST-IL DE L'AFRIQUE ?

DANS L'ATTENTE DE VOS RETOURS D'EXPERIENCES



Le Panama inclut des objectifs de notation de 3 étoiles ou plus dans le contrat PPP pour la route panaméricaine de l'Est

LES PAYS PIONNIERS ?

Les 14 péages, premiers PPP routiers camerounais : Un PPP de 230 millions d'euros, porté par Tollcam, une société détenue à parts égales par Razel-Bec (Groupe Fayat) et Egis.

la Côte d'Ivoire a réalisé plus de 30 projets en PPP, ce qui représente plus de 6 milliards de dollars d'investissements. [Le pont Henri-Konan-Bédié, inauguré en 2014](#), qui a permis de désengorger Abidjan, est souvent présenté comme un exemple à suivre.

[En 2013, l'autoroute à péage entre Dakar et Diambiado était également précurseur dans le domaine.](#)

MERCI DE VOTRE AIMABLE ATTENTION