

Panel de discussion sur le financement des routes rurales

Peter Copley

Transport Specialist

DBSA

Et

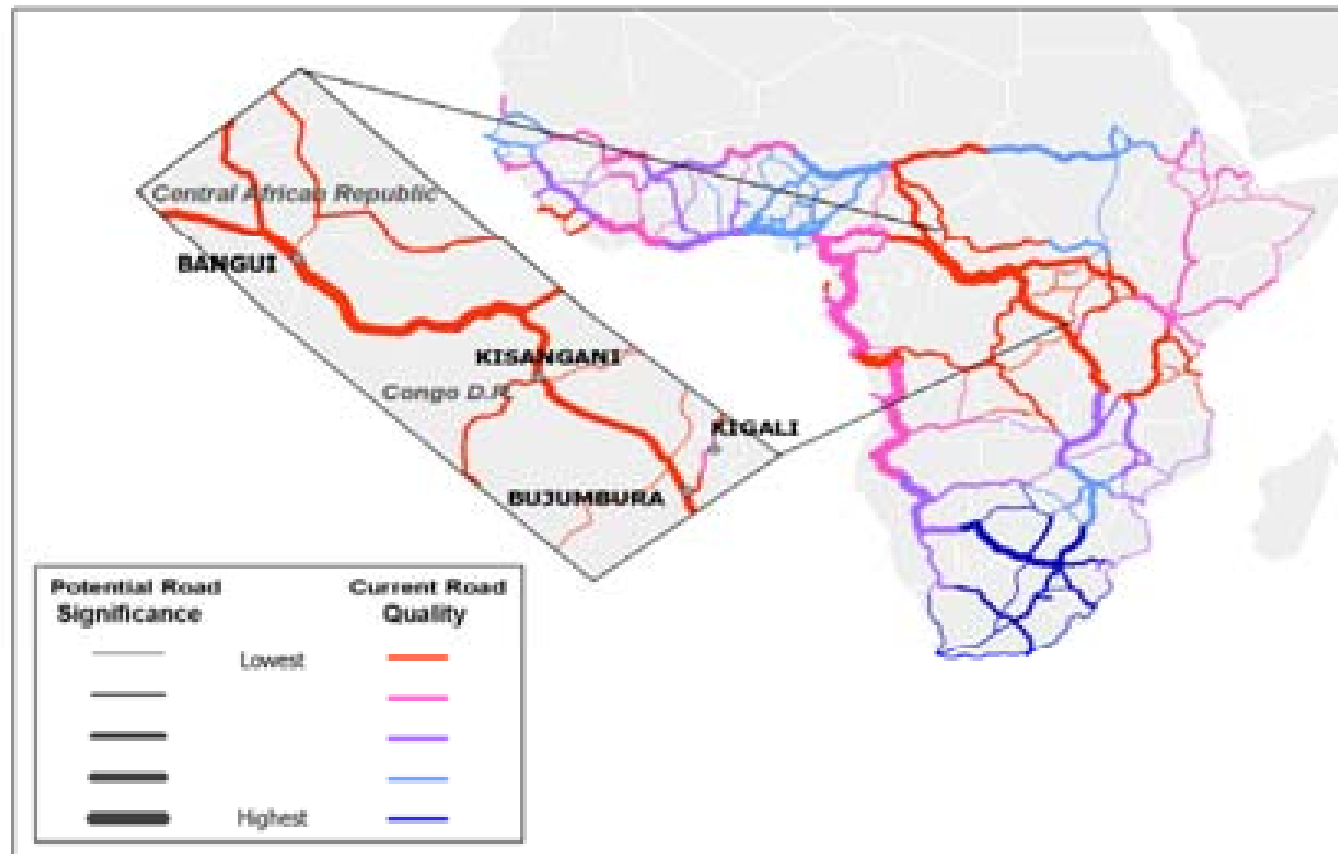
Samuel Donatien NENGUE

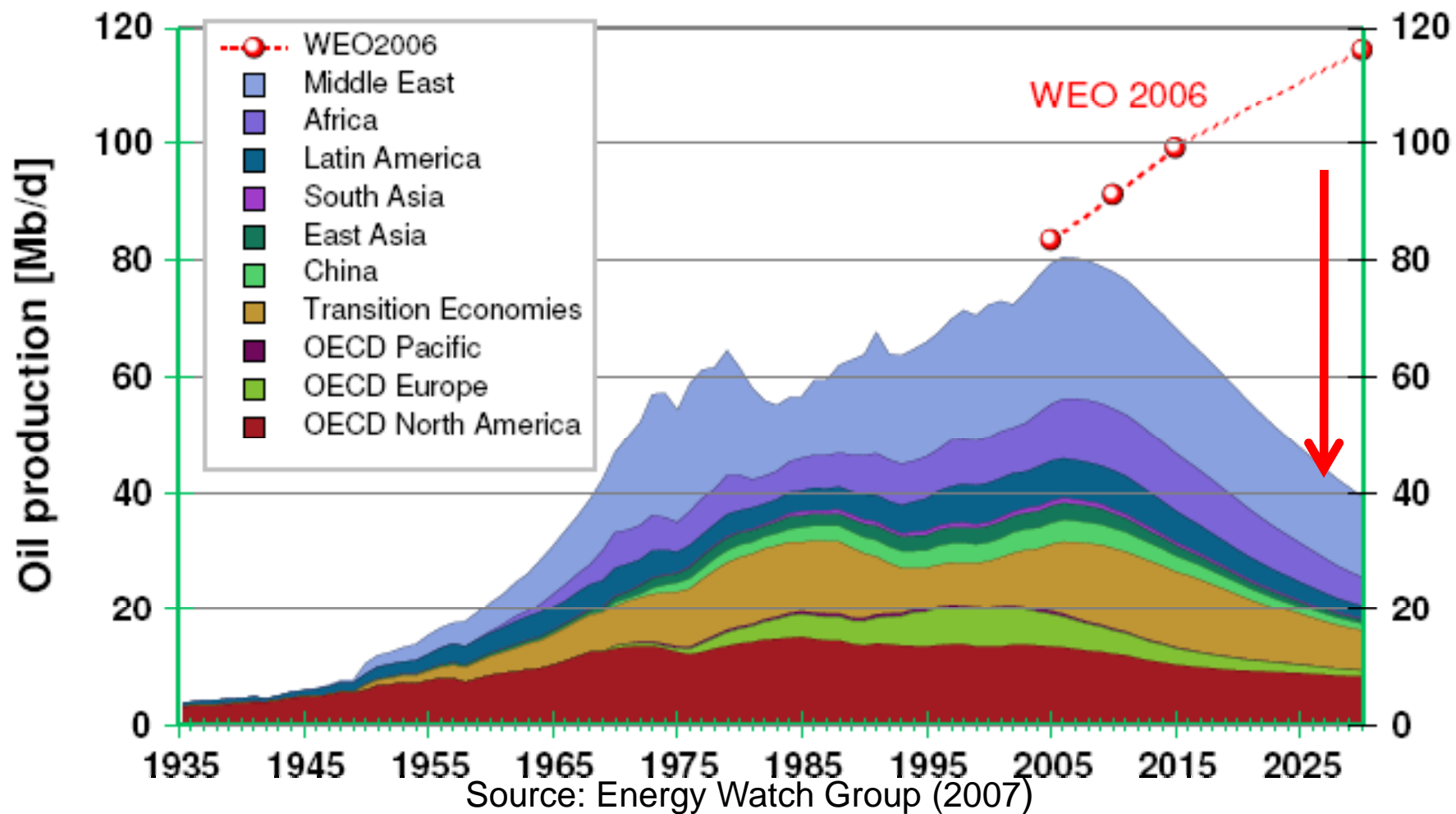
Economiste - Ingenieur Financier

Directeur Général du Fonds Routier du Cameroun

IRF/GTKP/TARA 2009 Convention on
Rural Roads: Arusha, Tanzania: 27th Nov
2009

Road Network Links: Current Quality and Potential Significance
(West - Southern Africa Link Enlarged): SSATP circa 2006





Dilemme N°1 – Justification des investissements

- Comment pourrait se justifier l'investissement en faveur des routes rurales?
- Analyse économique classique en terme de rapport (Coûts et Bénéfices, de Retour sur investissement, ou de Valeur Nette) ou une évaluation économique et sociale plus large
- Conflits avec d'autres services publics

Taux moyen de rentabilité économique (% par an) pour les projets de la Banque mondiale: 1974 –92

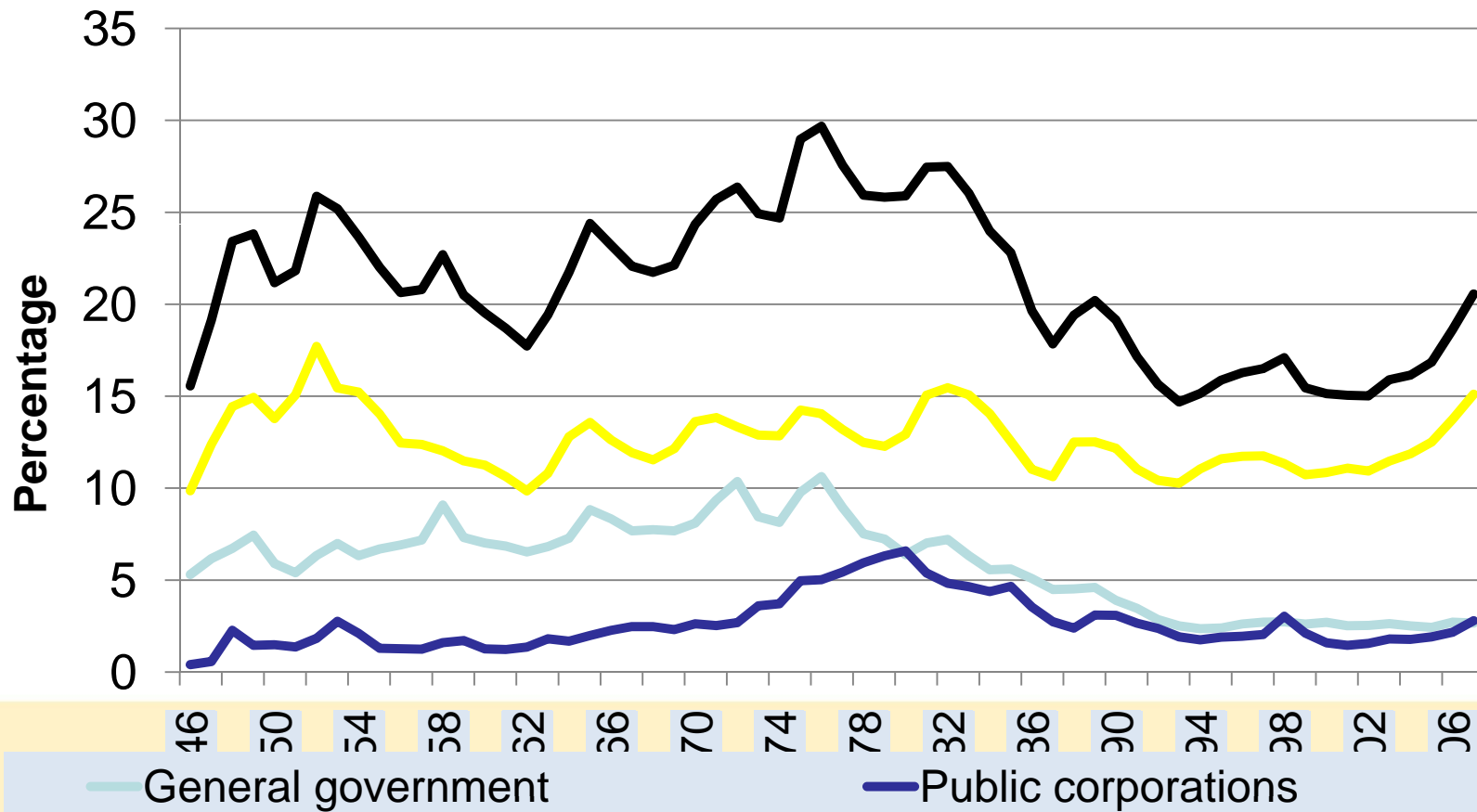
(‘World Development Report 1994’, The World Bank, Washington DC)

Secteurs	1974 – 82	1983 – 92
Irrigation et Drainage	17	13
Telecommunications	20	19
Transport	18	21
Aéroports	17	13
Autoroutes	20	29
Ports	19	20
Chemin de fer	16	12
Energie	12	11
Développement Urbain	Not available	23
Eau & Assainissement	7	9
Approvisionnement en eau	8	6
Salubrité	12	8
Projets d’Infrastructures	18	16
Toutes opérations de la Banque	17	15

The water related rates are financial, not economic, rates of return



Formation brute du Capital fixe par le Gouvernement Sud Africain et les services publics en matière d'infrastructure économique et sociale entre 1946 -2007 (Millions Rands)



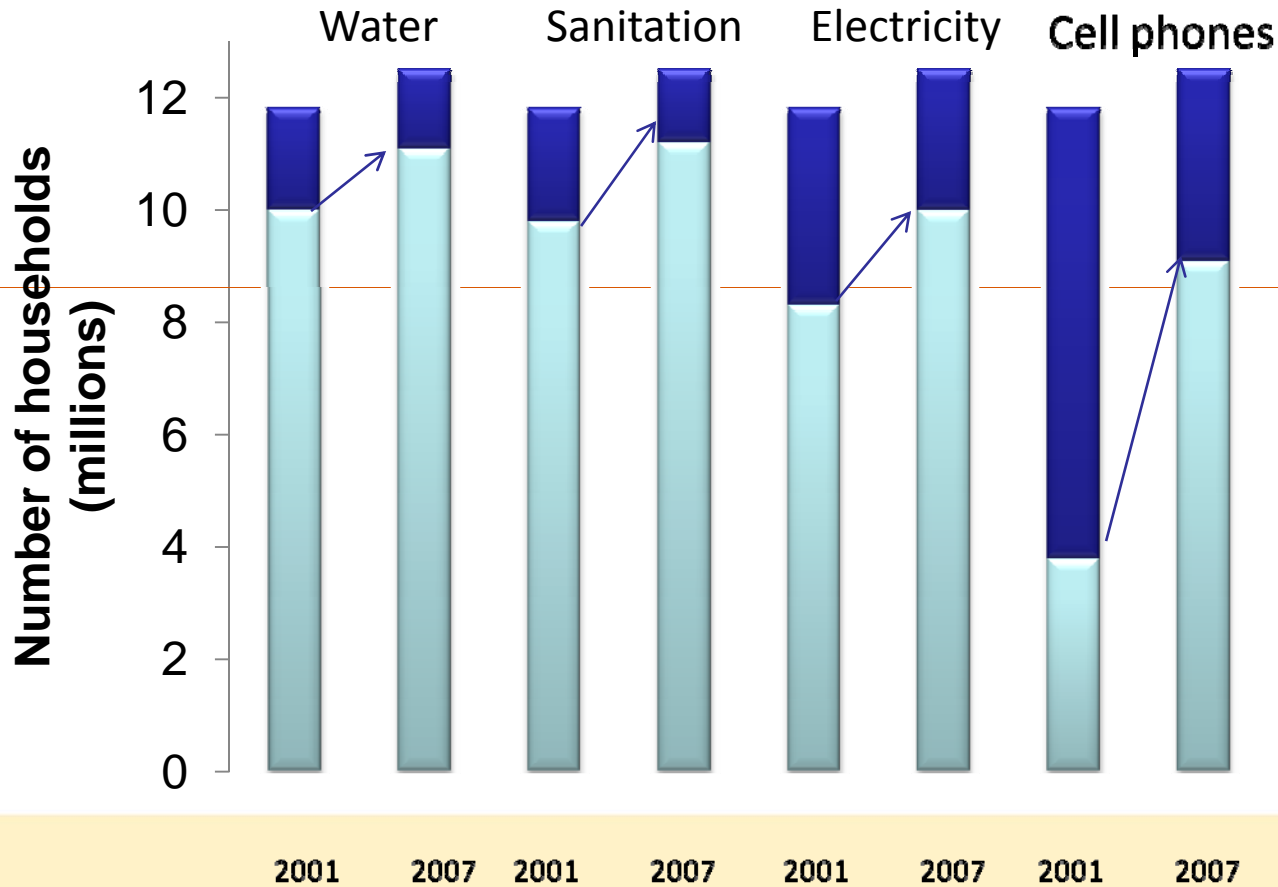
27 Nov 2009

IRF/GTKP/TARA 2009 Convention
on Rural Roads: Arusha, Tanzania



Infrastructure Barometer

Tendances d'évolution des objectifs



	Couverture	Ecart
Eau	10.0	1.8
	11.1	1.4
Sanit	9.8	2.0
	11.2	1.3
Elec	8.3	3.5
	10.0	2.5
Cell	3.8	8.0
	9.1	3.4

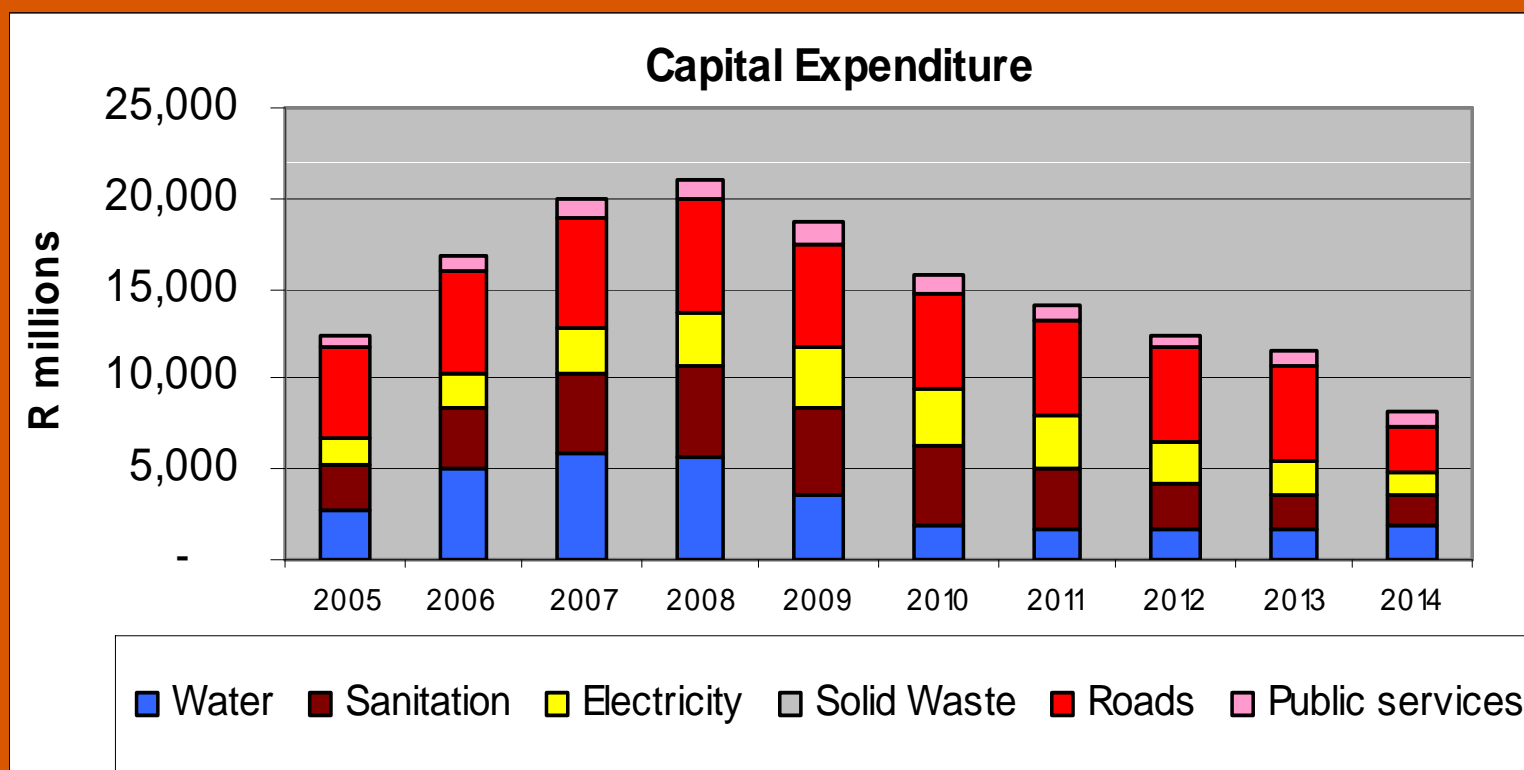
Economic and Social
Infrastructure in South Africa:
Scenarios for the future



27 Nov 2009

IRF/GTKP/TARA 2009 Convention
on Rural Roads: Arusha, Tanzania

L'Initiative "Municipal Infrastructure Grant (MIG)" en faveur des infrastructures sociales en général (Options concurrentes)



Dilemme N°2 – Comment susciter des financements durables?

- Revue des sources de financement: ‘points forts’ et ‘points faibles’
- Quel serait le niveau approprié d’investissement?

Options de financement 'PPP' pratiquées par la SADC

	Vehicles	Road	Rolling Stock and Locomotives	Rail	Port facilities	Port equipment	Ports	Pipelines	Aircraft	Airports	Energy	Water
Leasing	Green		Green			Green			Green			
Franchise									Light Orange			Light Orange
Concession		Green	Light Green	Green			Green				Green	Light Green
Contractualisation					Green	Light Green				Green	Green	
Titre de financement		Light Orange	Light Green	Light Green							Light Green	Light Green
Equity investments								Green	Green		Light Green	
Venture capital											Green	

27 Nov 2009

IRF/GTKP/TARA 2009 Convention
on Rural Roads: Arusha, Tanzania

Quel outil pour quel aspect?

Prévision de risque/retour

- Investissement équitable sur 5 ans présente un retour se situant entre 17% à 50% par an (Libor and Jibar rates)
- Banques commerciales sur 8 ans ont des taux variables
- Banques d'affaire sur 12 ans appliquent des taux d'intérêt à moyen terme
- Fonds de pension financent sur 15 ans avec des taux de le long terme
- "DFI's" sur 20 ans, idéalement apprécié par rapport au mérite de financement

Une indication de la viabilité des projects durablement auto financés

- Le modèle des routes en Afrique du Sud pourrait commencer entre 4 000 et 4 500 vpd AADT, avec près de 17% de véhicules lourds
- Le chemin de fer nécessite 1 million de tonne/an (South African Freight Rail) contre 300 000 tonnes/an pour le concessionnaire BBR
- Les ports reçoivent près de 3 million de tonnes/an
- Les aéroports sont difficile à apprécier mais il exige au moins 500 000 voyageurs par an
- En dessous de ces indicateurs, il n'est nécessaire d'implémenter un PPP mais d'autres mesures d'appui doivent être considérées (eg shadow tolls, garanties de marché guarantees, accroissement des revenus de base)
- In general, speaking of debt equity ratios of approx 17:83 and DSCR of between 1,0 and 1,5 in year 5 to 8

Dilemma N°3 – A qui revient la responsabilité?

- Centralisation ou décentralisation du financement et de la gestion
- Participation communautaire : Quel fonctionnement et quels avantages et inconvénients?
- Aspects de compétence de gestion et de gouvernance

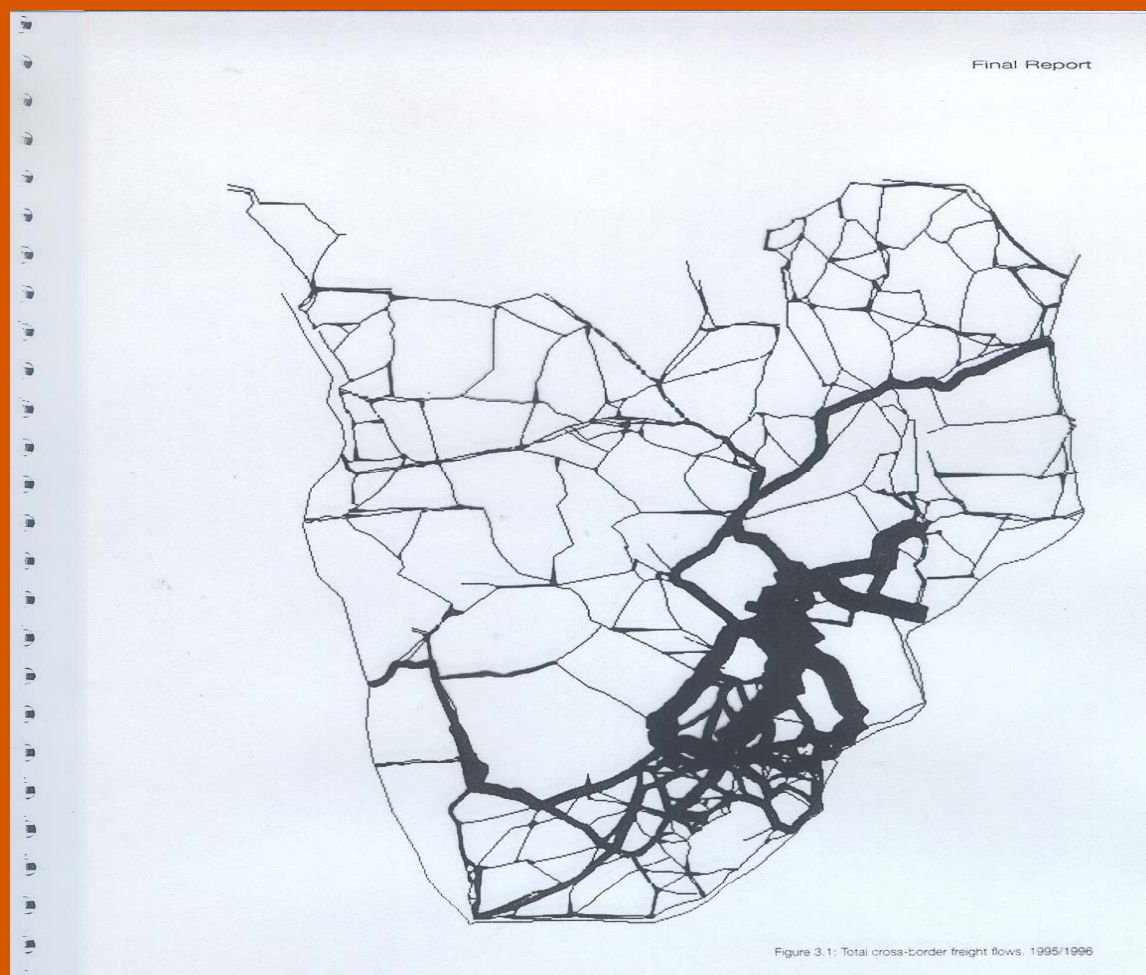
Quelques idées du Dilemme N°3

- Selon la Banque mondiale (Pacific Rim), il n'y aurait pas de différence entre la gestion centralisée et décentralisée : il y aurait une relation entre le linéaire et la distribution spatiale du réseau
- La participation communautaire inclue à la fois la participation et l'implication ainsi que l'audit social (Conférence de presse)
- Reconnaître la différence entre les routes économiques et sociales, ou tout au moins la continuité
- Consensus émergeant sur le fait que les agences travaillent mieux que les gouvernements
- Besoin d'une revue indépendante des financements, à la fois pour les routes rurales et du processus de passation des marchés
- De manière idéale, rendre compte à la fois aux secteurs privés et publics

Dilemme N°4 – Comment faire face aux aléas

- Investir dans une région implique diminuer le niveau de compétitivité des autres régions
- Les routes sont généralement des vecteurs du HIV/AIDS → Meilleures routes, plus d'infections: comment y faire face?

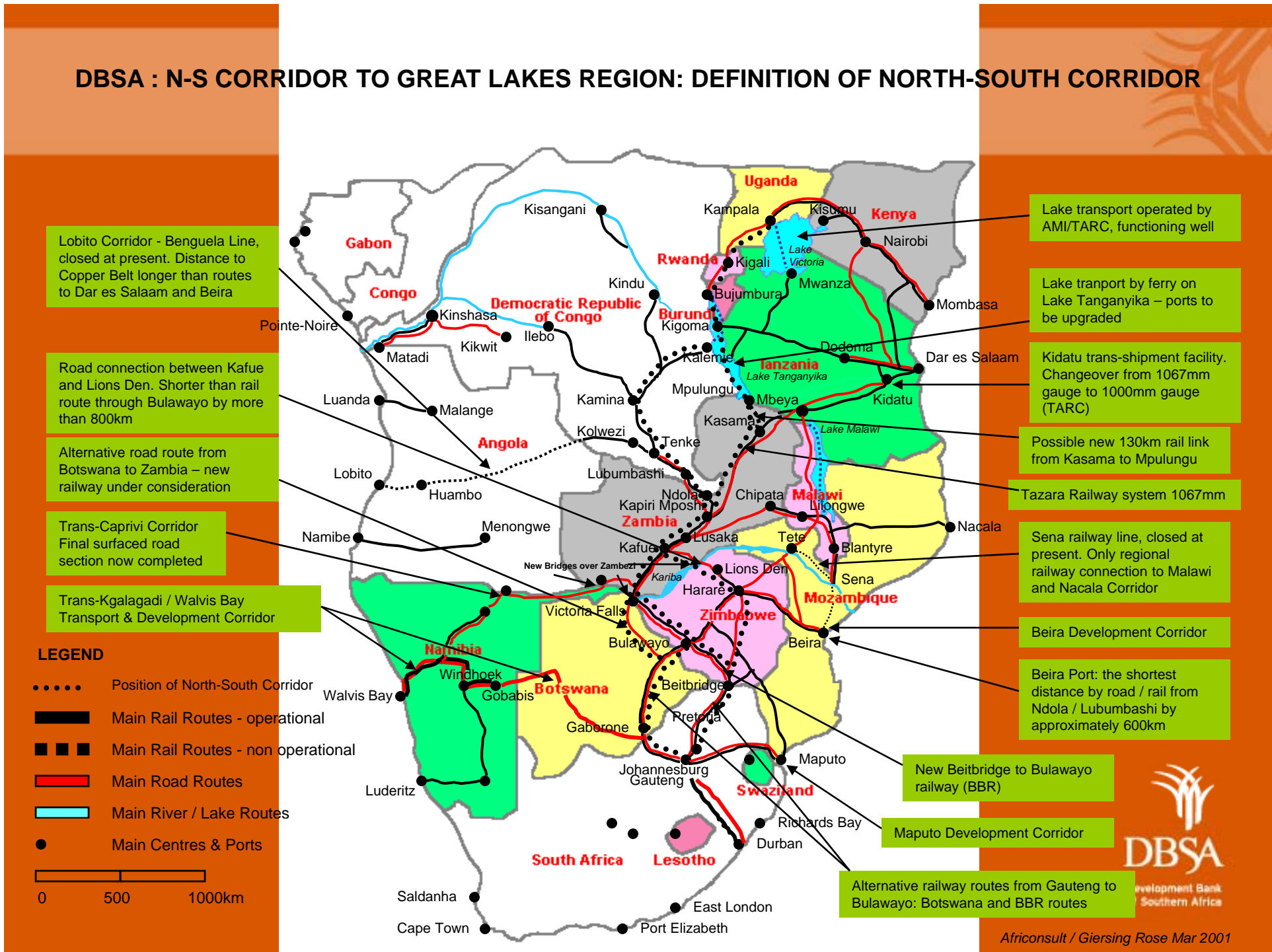
Trafic inter régional dans la SADC



27 Nov 2009

IRF/GTKP/TARA 2009 Convention
on Rural Roads: Arusha, Tanzania

DBSA : N-S CORRIDOR TO GREAT LAKES REGION: DEFINITION OF NORTH-SOUTH CORRIDOR

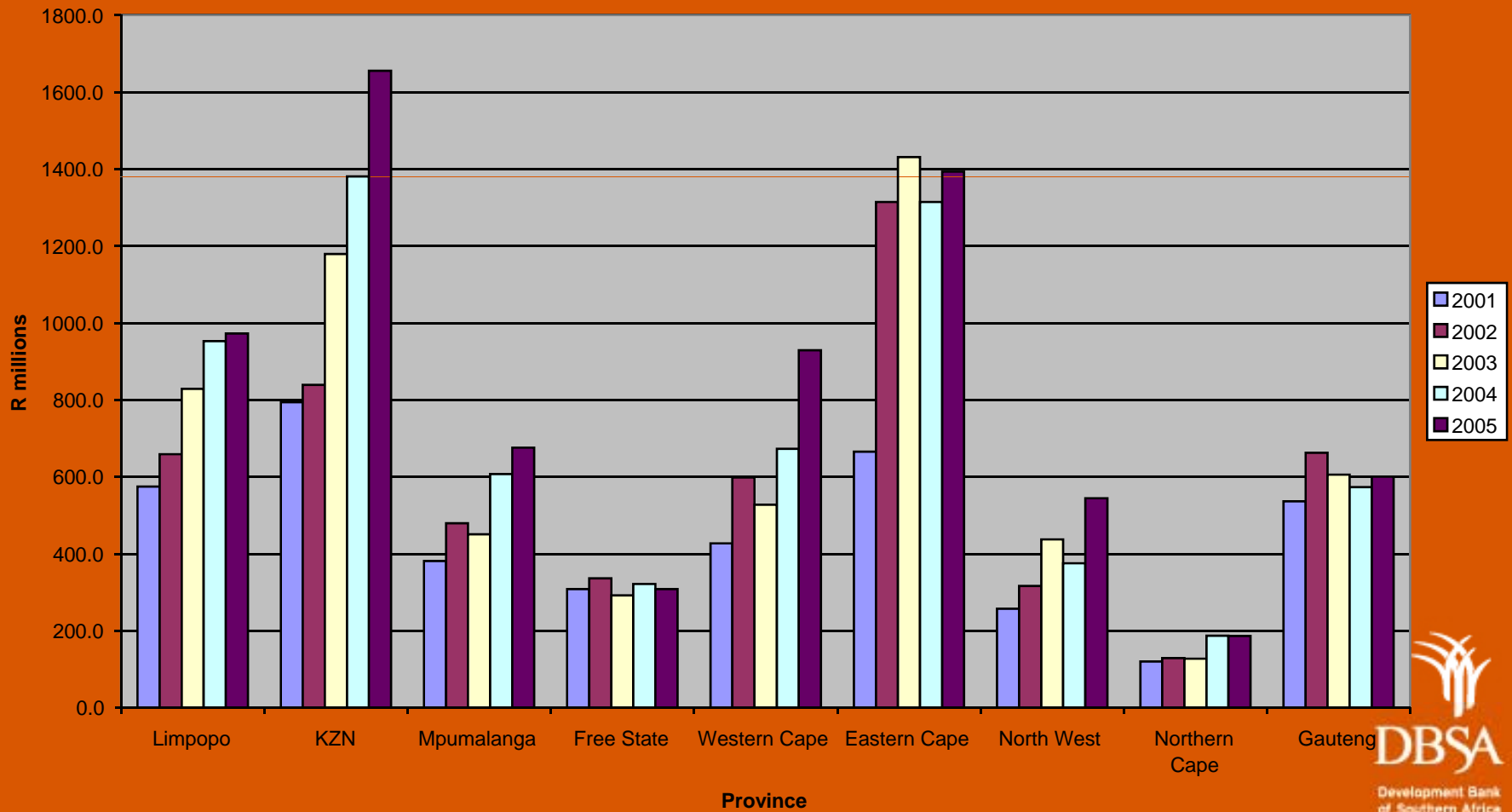


Dilemme N°5 – Comment obtenir l’avis favorable du politique sur le besoin d’un entretien?

- Une gestion efficace des infrastructures routières n’est pas toujours “à la mode” par rapport à de nouveaux projets. Comment changer une telle perception?
- La taille relative de n’importe quel fond routier dans les économies de développement les rendent comme une cible dans la provision des financements pour des buts autre que ceux visés. Comment lutter contre ceci et préserver les financements pour les nouvelles constructions, la réhabilitation et l’entretien routier?
- Les retards observés dans l’entretien routier dans de nombreux Etats sont très importants au point où les routes finissent par ne plus être entretenues. Comment décider de quelle route entretenir?

Une réponse provinciale (PIG)

Annual Provincial Road Expenditure



Thank you for your attention....

- I'm personally satisfied that we have a strong case to continue to develop PPP's to provide necessary infrastructure
- Do we start small (e.g. municipal services) and work upwards?
- Or do we start big (e.g. toll roads) and work downwards?
- Fundamentally need long term committed champions from both the public and the private sector sides...and I look forward to the discussion

Contact Details

Development Bank of Southern Africa		
Registered office	Postal Address	Telephone
1258 Lever Road	PO Box 1234	+27 11 313 3911
Headway Hill Halfway House South Africa 1685	Halfway House Midrand South Africa 1685	Fax +2711 206 3336
WEBSITE ADDRESS:	www.dbsa.org	
Peter Copley	Transport Specialist	peterc@dbsa.org

27 Nov 2009

IRF/GTKP/TARA 2009 Convention
on Rural Roads: Arusha, Tanzania





DBSA

**Development Bank
of Southern Africa**