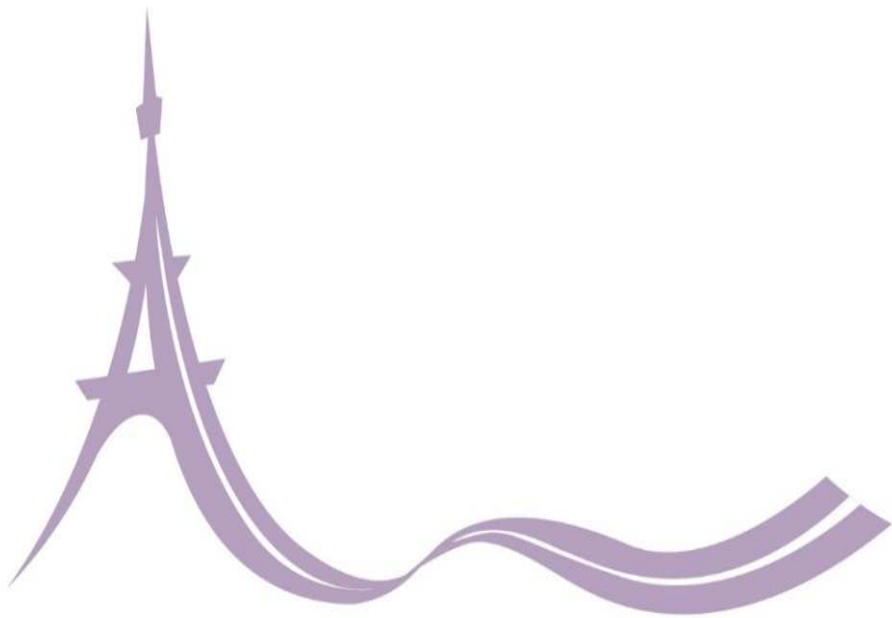


Les contrats de l'entretien routier dans certains pays d'Amérique latine



PAVEMENT PRESERVATION & RECYCLING SUMMIT

PPRS PARIS 2015
FEBRUARY 22-25

Óscar
de Buen
AIPCR/PIARC



Sommaire

1. L'importance du transport routier dans Amérique latine.
2. L'importance de l'entretien routier dans les pays.
3. La problématique de l'entretien routier.
4. Les modèles actuels du contrat de l'entretien routier dans Amérique latine.
5. Les résultats obtenus.
6. Les défis pour l'avenir.

L'importance du transport routier dans Amérique latine

- Les systèmes de transport des pays d'Amérique latine dépendent surtout des routes.
- Les routes sont fondamentaux pour leurs activités économiques et contribuent substantiellement au PIB.
- En plus, le réseau routier est le patrimoine national essentiel dans la plupart des pays.
- Les routes sont des sujets avec des exigences permanentes, afin de répondre aux demandes croissantes de passagers et de marchandises, en toute saison.

L'importance de l'entretien routier dans les pays

- L'entretien du réseau routier est essentiel pour répondre aux demandes des usagers, avec la qualité requise et à des coûts abordables.
- Cependant, l'entretien routier demande de grosses quantités de moyens, principalement des moyens publics.
- La vulnérabilité des réseaux routiers augmente contre les effets du changement climatique.
- Bien que lentement, les pays font des efforts pour assurer des flux de ressources suffisantes pour l'entretien routier.

La problématique de l'entretien routier

Les pays de la région partagent une problématique commune dans leurs efforts pour augmenter le budget de l'entretien:

- Faible priorité pour les politiciens.
- Préférence pour les nouveaux projets.
- Habituellement affectés en cas de compressions budgétaires.
- Le sous-investissement.
- Administration inefficace.

Par conséquent, le vieillissement des infrastructures, ils devient plus vulnérables et moins résistantes.

Certains données de l'Amérique latine

	Population totale, 2013 (millions)	Superficie totale (km ²)	PIB (USD, milliard)	Réseau routier (km)
Argentine	41.45	2,780,400	609	235,910
Brésil	200.40	8,514,877	2,246	1,580,964
Chili	17.20	756,102	277	77,571
Colombie	45.70	1,138,910	378	141,374
Costa Rica	4.60	51,100	49	39,018
Equateur	15.40	283,561	94	43,670
Guatemala	14.30	108,889	53	11,501
Mexique	122.30	1,964,375	1,261	372,000

Source: Banque Mondiale

Certains données des routes dans pays d'Amérique latine

	Réseau routier (km)	Réseau routier pavé (km)	Réseau routier non pavé (km)	% de routes pavées	Morts dans les routes
Argentine	235,910	78,883	161,962	34	5,094
Brésil	1,580,964	212,798	1,368,166	13.5	37,594
Chili	77,571	19,097	58,474	24.6	1,595
Colombie	141,374	nd	nd	nd	5,502
Costa Rica	39,018	10,133	28,885	26	721
Equateur	43,670	6,472	37,198	14.8	3,319
Guatemala	11,501	6,797	4,704	59	737
Mexique	372,000	137,544	240,116	37	17,820

Contrats de l'entretien routier

- En raison de l'importance croissante des transports routiers, pendant des années les pays d'Amérique latine ont cherché des moyens plus efficaces de l'engagement de l'entretien des routes.
- À partir de systèmes que marchaient pour administration, l'engagement de l'entretien a changé peu à peu vers les contrats pluriannuels.
- On présente à continuation les modèles de contrats adoptés dans quelques pays de la région.

Les modèles actuels du contrat de l'entretien routier dans Amérique latine

Pays	Exemples de contrats
Argentine 	Contratos de Recuperación y Mantenimiento (CREMA)
Chili 	Contratos de Conservación Global (CG) y Contratos de Conservación Globales Mixtos (CG-NS)
Equateur 	Programa de Conservación por Niveles de Servicio
Mexique 	Contratos Plurianuales de Conservación de Carreteras (CPCC's)

Les modèles actuels du contrat de l'entretien routier dans Amérique latine

Pays	Composantes de base des contrats
Argentine	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pluriannuel, de 5 à 6 ans, attribués par appels d'offres publics. ▪ Réseau (formé par différents routes), de 150 à 200 km moyenne. ▪ Rémunération au rendement. ▪ Financement initial par BM; des fonds propres actuellement.
Chili	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pluriannuel, de 2 à 4 ans, attribués par appels d'offres publics. ▪ Réseau de routes de 400 à 500 km moyenne. ▪ Paiement fondé sur des prix unitaires et sur niveaux de service.
Equateur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pluriannuel, de 4 ans. ▪ Réseau de routes de 100 à 200 km moyenne. ▪ Paiement fondé sur des prix unitaires et de niveaux de service forfaitaire.
Mexique	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pluriannuel, de 5 à 10 ans, attribués par appels d'offres publics. ▪ Réseau de 300 à 500 km. ▪ Paiement selon les normes de performance y compris les retenues.

Les résultats obtenus

Pays	Résultats obtenus
Argentine	<ul style="list-style-type: none">▪ Une politique efficace de préserver une partie importante du réseau.▪ Complémentation des politiques de l'entretien de routes de circulation dense.▪ Routes ouvertes où s'empêchait le développement du réseau routier à cause de la manque de petites œuvres.▪ Reprise progressive de la structure du système.▪ La seule responsabilité de l'entrepreneur dans l'exécution du projet.▪ Planification de la gestion du budget, importante pour le moyen terme.

Les résultats obtenus

Pays	Résultats obtenus
Chili	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entretien du réseau dans les niveaux correspondants pendant une longue période. ▪ Des coûts réduites généralisés de transport (temps de voyage et opérationnels). ▪ Diminution de travail administratif des autorités fiscales en matière de l'entretien, en ne mesurant pas les quantités de travail. ▪ Des économies sur la durée du contrat si l'entreprise exécute un bon travail. ▪ Une attention permanente dans le réseau contractée, mettant l'accent sur l'entretien de routine qui permet l'exécution de l'entretien régulier avec de coûts réduites et à l'heure. ▪ Rassembler un grand nombre de petits contrats à exécuter en un seul travail, avec les avantages de l'implication économique et administrative.

Les résultats obtenus

Pays	Résultats obtenus
Mexique	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conception et mise en œuvre de stratégies efficaces pour la conservation à long terme. ▪ Coûts contractuels inférieurs qui augmentent l'efficacité des programmes. ▪ Allocation optimale des ressources grâce à une meilleure planification et l'ordonnancement des travaux. ▪ Des consultations permanents entre l'administration des routes et l'entrepreneur. ▪ Introduction de technologies innovantes et de nouvelles méthodes de travail. ▪ En utilisant les meilleurs matériaux et produits les plus durables. ▪ Avantages pour les communautés locales à travers des activités économiques stables. ▪ Opportunités pour les entreprises locales se spécialisent dans l'entretien des routes.

Les défis pour l'avenir

- Acceptation généralisée de l'importance de maintenir en bon état l'infrastructure routière.
- Développement et consolidation de nouvelles méthodes d'entretien des routes qui soient efficaces et rentables économiquement et socialement.
- L'innovation constante et la diversification des méthodes contractuelles.
- Assurer des ressources financières adéquates et opportunes pour rendre viable des nouvelles méthodes contractuelles.
- Simplification des procédures d'assurance qualité et la détermination des bases de paiement.
- Adaptation des systèmes pour fournir des routes ouvertes toute l'année, pour une augmentation de la circulation.