

A usage officiel

CEMT/CM(99)20/FINAL



Conférence Européenne des Ministres des Transports
European Conference of Ministers of Transport

OLIS : 09-Jun-1999
Dist. : 10-Jun-1999

Or. Ang.

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
CONSEIL DES MINISTRES

CEMT/CM(99)20/FINAL
A usage officiel

Conseil des Ministres

**CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LE PARTENARIAT
PUBLIC-PRIVE
(PPP) POUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Ces Conclusions et Recommandations ont été adoptées par le Conseil des Ministres de la CEMT les 19 et 20 mai 1999 à Varsovie.

79003

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

Or. Ang.

**CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS
SUR LE PARTENARIAT PUBLIC ET PRIVE (PPP) POUR
LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Varsovie les 19 et 20 mai 1999 :

NOTANT :

- Le contenu du rapport CEMT/CM(99)21/FINAL sur les partenariats public-privé dans le secteur des transports ;
- Le nombre croissant d'exemples de PPP dans différents pays et pour différents modes de transport.

APPORTE SON SOUTIEN aux conclusions suivantes du rapport mentionné ci-dessus :

1. Les PPP peuvent prendre diverses formes, qui peuvent aller de la simple exploitation commerciale à la privatisation complète mais, en général, il s'agit d'accords à long terme entre les secteurs public et privé en vue de mettre à disposition et d'exploiter des infrastructures et/ou services de transport. Les PPP implique un partage des responsabilités et des risques entre les partenaires publics et privés.
2. Les PPP offrent la possibilité, au moyen d'une organisation financière et souvent, mais pas toujours, de l'instauration de péages, de compléter utilement les moyens classiques de financement des infrastructures et services de transport.
3. Les PPP peuvent aider à mettre à disposition les infrastructures et services publics de façon plus efficace du point de vue économique que les entités administratives publiques.
4. Cependant, dans les pays de la CEMT, les PPP ne répondent actuellement qu'à une proportion infime des besoins en investissements dans le domaine des transports.
5. L'introduction des PPP exige un climat macro-économique favorable et un cadre réglementaire qui soutienne et encourage la participation du secteur privé.
6. Elle nécessite aussi un débat politique qui permette aux acteurs politiques et au public d'en apprivoiser l'idée, surtout quand des redevances ou péages entrent en ligne de compte.
7. Dans des pays différents, aux structures juridiques et aux traditions différentes, on fait de plus en plus l'expérience des PPP dans divers modes de transport.
8. Les PPP doivent être structurés avec grand soin dès le début de façon à établir clairement les rôles et les responsabilités et à réguler les conflits d'intérêts.
9. Les contrats doivent couvrir tous les principaux aspects du projet de PPP mais doivent laisser une certaine latitude pour l'innovation et les considérations économiques, en précisant les exigences en matière de performances, mais pas nécessairement les modalités techniques.

S'ACCORDE sur le fait que les recommandations suivantes fournissent un cadre approprié au développement des PPP ;

1. ***Obtenir l'appui des responsables politiques et de l'opinion publique en faveur des PPP :***
 - en élaborant des stratégies de développement des transports ;
 - en lançant un débat sur la mise à disposition et le financement des infrastructures et services publics.
2. ***Associer les acteurs appropriés du secteur privé dès les premiers stades du processus et examiner avec eux les options, surtout en ce qui concerne le partage des risques et responsabilités. Il convient notamment d'examiner :***
 - la conception du projet ;
 - les moyens de mettre en œuvre des solutions peu coûteuses.
3. ***Veiller à ce que les réglementations et procédures nécessaires soient en place pour que les PPP puissent fonctionner, ce qui suppose :***
 - surtout, transparence et flexibilité dans les procédures de passation de marché sur une base concurrentielle ;
 - la mise en place d'un cadre juridique et fiscal stable et nettement défini ;
 - la régulation des éventuels conflits d'intérêts ;
 - des possibilités de participation du secteur privé aux péages (le cas échéant) ;
 - un appui aux fonctionnaires, avec formation appropriée ;
4. ***S'appuyer sur l'expérience acquise dans le cadre de projets de PPP antérieurs réalisés dans différents pays et par les IFI.***
5. ***Veiller à définir des projets dans lesquels les structures de propriété et de gestion et le partage des responsabilités soient clairement définis :***
 - en négociant avec les partenaires du secteur privé ;
 - en passant des contrats clairs et faisant l'objet d'un commun accord ;
 - en procédant à une répartition juste et transparente des risques et des rémunérations.
6. ***Entreprendre quelques projets pilotes et apprendre par l'expérience.***
7. ***Continuer à mettre en commun ces expériences sur les résultats des PPP, bons ou mauvais.***

CONVIENT de tenir compte de ces conclusions et recommandations lors de l'esquisse de propositions de PPP.

DEMANDE au Comité des Suppléants de faciliter un échange continu d'expériences sur le sujet et d'en faire rapport en temps utile.