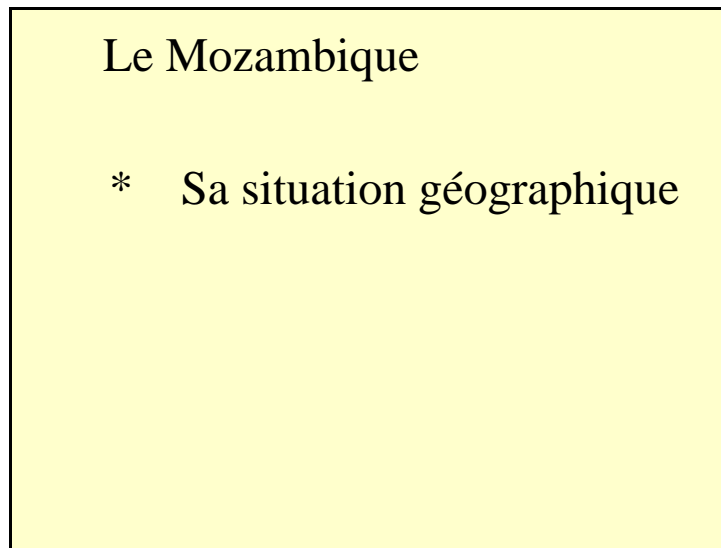
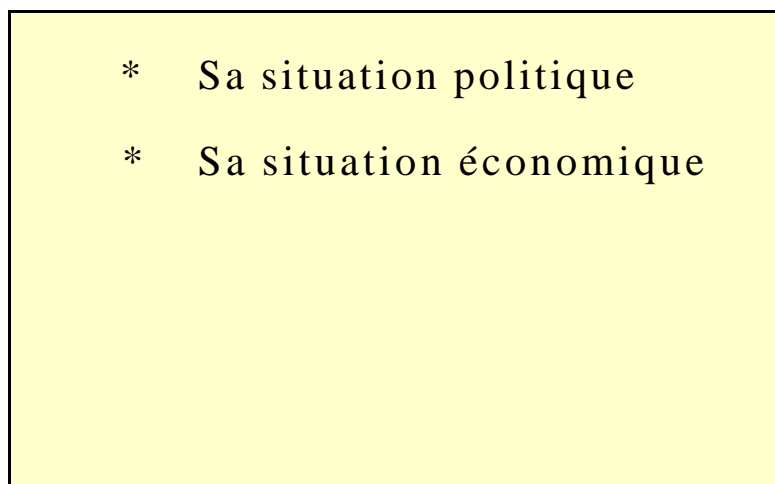


III. Les concessions au Mozambique, la problématique de régulation dans le secteur des transports



Source des diapositives : Bernard Chatelin

Le Mozambique fait 2 000 km de long et 200 km de large.
Cette intervention présente les éléments issus de « Investment in Transport Act » correspondant à la 4ème publication du modèle de législation.



Le Mozambique est devenu indépendant en 1975 et dispose d'un système d'économie centralisé.

1992 : accords de paix entre les deux protagonistes

1994 et 1999 : élections démocratiques

Situation économique :

Revenu : 100 \$ par habitant.

Les transports au Mozambique

- * Les transports ferroviaires et portuaires

Le Mozambique détient une grosse compagnie ferroviaire et portuaire.

- * Les transports aériens
- * Les transports routiers

Les transports aériens s'effectuent à partir d'un grand aéroport et de plusieurs aéroports secondaires.

Le réseau routier était défectueux jusqu'en 1995. Depuis, 70% du réseau est praticable sur les 22 000 km existants.

La nouvelle politique de transport approuvée en avril 1996

“Il est important, pour tous modes de transport, de reconnaître le besoin de faire appel aux capitaux privés pour la construction et réhabilitation des infrastructures et pour leur gestions, soit par contrats ou concessions. Cette politique doit s'appliquer aux ports, aux chemins de fer, aux aéroports, aux routes et pour la création de compagnies de transport aérien et maritime”

La politique générale présentée aux bailleurs a été celle approuvée en 1996, avec une priorité donnée au secteur privé dans la gestion des transports.

“Le gouvernement doit jouer un rôle de catalyseur, ayant la responsabilité de définir les politiques et de créer un environnement favorable au développement du secteur privé. Le gouvernement doit aussi être responsable de l’attribution des licences nécessaires aux services de transport et de surveiller et de contrôler toutes les activités de transport dans le pays”

La situation actuelle

1. Les organes de l'Etat

- Le Ministère des Transports et des Communications en cours de restructuration
- Création d’organes financièrement autonomes responsables de la sécurité (SAFMAR, INAV, INAC)
- Transformation des sociétés de transports appartenant à l’Etat en EPIC (LAM. ADM, CFM etc..)

Tout était géré à 99% par l’Etat qui s’est désengagé de son rôle d’opérateur.

La situation actuelle

La *concession* des infrastructures et des services

De 1996 à 1998 concession de terminaux portuaires

- Terminal conteneurs à Maputo et Beira
- Terminal sucrier à Maputo
- Terminal charbon à Maputo
- Terminal des agrumes à Maputo etc..

La situation actuelle

La concession des infrastructures et des services

Depuis 1998, politique de concession de l'ensemble des ports et des chemins de fer

Concession signée pour le corridor Nord (Malawi-Nacala)
Concession signée pour le port de Maputo

Concession en négociation pour les chemins de fer du corridor sud (Afrique du sud- Maputo)

Concession à l'étude pour le corridor de Beira avec la ligne de Sena

Concessions signées mais en cours de révision pour trois ports tertiaires

La situation actuelle

La concession des infrastructures et des services

Depuis 1999, concession de la route Maputo-Ressano Garcia à la frontière avec l'Afrique du Sud

La semaine dernière lancement de l'appel d'offre pour la concession de la gestion de l'aéroport de Maputo

Le réseau routier comprend une route à péage sous forme de BOT qui relie le Mozambique à l'Afrique du Sud. Depuis mars 2001, le prix du péage a augmenté sans difficulté majeure.

Les problèmes des concessions au Mozambique:

- * Problèmes relevés sur les concessions déjà signées:
 - peu ou pas d'analyses systématiques ou discussions sur la manière dont les risques seront alloués entre le secteur public et le secteur privé
 - manque de clarté sur la taille, durée, privilèges et obligations associés avec les droits du secteur privé d'opérer en situation de monopole
- * Absence d'outils pour préparer et signer les conventions

Les problèmes des concessions au Mozambique

- * Absence d'environnement légal protégeant:
 - Les consommateurs et les clients contre des abus de la situation de monopole
 - Le concessionnaire contre les changements possibles des termes du contrat de concession
- * Absence de procédures institutionnelles pour garantir que la concession produit les résultats économiques et financiers escomptés

Elaboration de directives pour préparer et signer les conventions.

Le rapport identifie quatre étapes:

1. Définition de ce qui va être concédé
2. Préparation des documents d'appel d'offre
3. Appel d'offre et attribution de la concession
4. Contrôle de la mise en place et de l'exécution de la concession

Les directives précisent quelles doivent être les fonctions et responsabilités de tous les organismes ou institutions intervenant à chaque étape du processus.

Le contrôle de la mise en place et de l'exécution des concessions

Une fois que la concession a été signée, il y a un changement fondamental dans la nature des relations entre le gouvernement et le concessionnaire. Ce qui était une relation de négociation dans un environnement compétitif visant à maximiser les bénéfices sociaux et économiques pouvant résulter de la concession se transforme en une relation de monopole bilatérale fermé entre le gouvernement et le concessionnaire

Le contrôle de la mise en place et de l'exécution des concessions

Le gouvernement doit vérifier, par exemple que:

- Les tarifs ne dépassent pas un certain plafond
- Les profits ne sont pas augmentés au détriment de la qualité des services
- Des pratiques de collusions ou anti-compétitive ne sont pas mises en place
- Des renégociations de contrat ne se font pas au détriment des bénéfices sociaux économiques escomptés pour le pays

Le contrôle de la mise en place et de l'exécution des concessions

Qui devrait effectuer le suivi de la concession?

D'un point de vue économique	Organe régulateur
D'un point de vue technique (sécurité, environnement)	Agence concédante ou/et organe régulateur
Contrôle des intérêts fiscaux du Gouvernement	Ministère des Finances (institution d'audit)
Suivi des conditions du contrat	Agence concédante
Audit des performances et des résultats financiers	Ministère des Transports
Résolution des disputes	Organe régulateur, système judiciaire et arbitration internationale

Les fonctions d'un organe régulateur:

- réguler les aspects économiques (tarifs, structure de marché, monopole, pratique de collusion etc..)
- vérifier que les règles de la concession sont correctement appliquées tant par la firme que par l'agence concédante
- donner des avis sur les disputes entre l'agence concédante et le concessionnaire avant que celles-ci ne soient présentées devant les tribunaux
- donner des avis sur l'attribution d'autres concessions

Les fonctions d'un organe régulateur

Un organe régulateur doit-il s'occuper des questions techniques (sécurité et environnement)?

1. Qui doit contrôler que les normes de sécurité fixées par les agences ou institutions responsables de la sécurité sont appropriées pour le pays?
2. Qui doit contrôler si ces agences remplissent correctement leurs mandats
3. Où se plaindre en cas de désaccord avec l'autorité de contrôle

4. Une agence concédante qui fait partie du groupement a qui a été concédée l'exploitation d'une infrastructure de transport peut-elle valablement contrôler que le concessionnaire a des règles de sécurité acceptables et qu'il les applique correctement?

D'où la nécessité de créer des organisations de contrôles séparées et indépendantes. Ces responsabilités pourraient être données aux organes chargés de la régulation économique

Le Mozambique a lancé une étude afin de définir:

- la meilleure structure institutionnelle. L'organe régulateur doit-il être constitué par un individu (comme c'est le cas en Grande Bretagne ou en Malaisie) ou par une commission ou un bureau (comme c'est le cas aux Etats Unis ou au Chili)
- Le système de financement le mieux approprié (financement à partir du budget de l'état ou financement à partir des redevances des utilisateurs)
- Les possibilités de recruter en dehors de l'organe certaines fonctions de régulation

- les avantages et inconvénients d'avoir un ou plusieurs organes régulateurs (un par mode de transport par exemple)
- les avantages et inconvénients de charger L'organe régulateur du contrôle de la réglementation technique (sécurité et environnement)

IV. Modèle de simulation d'exploitation ferroviaire (cf. annexe 2c)

Tous les éléments de ce modèle sont des variables qui dépendent d'un temps 0 (T0).
La projection du trafic peut engendrer des coûts supérieurs en terme de réalisation à ce qu'on peut escompter dans un modèle normatif.

Ce modèle doit être adapté au concessionnaire.