

**RECOMMANDATIONS POLITIQUES SOUTENUES PAR  
LA 14<sup>ème</sup> REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL DU COMCEC  
SUR LES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**

La 14<sup>ème</sup> réunion du Groupe de travail sur les transports et les communications (GTTC) du COMCEC, ayant pour thème « la Gestion des risques des projets de partenariat public-privé dans les transports dans les pays membres de l'OCI », s'est tenue avec succès le 3 octobre 2019 à Ankara, en Turquie. Au cours de la réunion, le GTTC a délibéré sur les recommandations de politique générale relatives à la gestion des risques des projets de PPP pour le transport. Les recommandations politiques ont été formulées en tenant compte du rapport de recherche intitulé « Gestion des risques des projets de PPP pour le transport dans les pays islamiques » ainsi que les réponses des États membres aux questions de politique envoyées par le Bureau de coordination du COMCEC. Les recommandations de politique sont les suivantes :

***Recommandation de politique générale I : Encourager le développement/l'amélioration du cadre juridique en adoptant une législation adaptée aux PPP.***

**Raisonnement :**

Les projets de PPP doivent de préférence être identifiés dans le cadre de l'élaboration des plans de développement nationaux et des stratégies de transport pertinents. En fonction du nombre d'initiatives de PPP mises en œuvre ou prévues dans un pays, un cadre réglementaire dédié aux PPP peut être adopté. Adapté aux PPP, le cadre juridique prendrait mieux en considération les spécificités liées à ce type de méthode de passation des marchés tout en fournissant un ensemble standard de dispositions permettant de réduire les risques de conflits contractuels et de renégociations. Des solutions financières islamiques seraient également envisagées pour leurs implications positives en ce qui concerne l'atténuation des risques de crédit macroéconomiques et financiers. Pour l'adoption de la finance islamique dans des pays où elle n'est pas encore utilisée, le rapport de recherche du COMCEC suggère quelques étapes fondamentales : modifier la législation et le cadre réglementaire du système bancaire et financier, entreprendre des campagnes de sensibilisation sur la finance islamique au niveau institutionnel ainsi que des programmes de formation consacrés à l'amélioration des capacités et des compétences des services de ressources humaines, etc.

***Recommandation de politique générale II : Attribuer des responsabilités claires pour la gestion des PPP au cours de leur cycle de vie et ainsi créer / renforcer une unité / un département au sein du gouvernement***

**Raisonnement:**

Une unité / un département au sein du gouvernement ou au sein de l'autorité chargée du suivi et du contrôle du budget de l'État serait identifié et pourrait être responsable de la bonne gestion des passifs comptables provenant de la participation du secteur public aux PPP. En fonction du nombre de PPP mis en œuvre ou prévu dans un pays ainsi que du cadre institutionnel existant en matière de promotion des investissements étrangers et de passation des marchés publics, des unités de PPP pourraient être mises en place ce qui permettrait également de participer à la définition et à la mise en œuvre de la politique en matière de PPP ainsi qu'à la planification, la promotion et l'évaluation des PPP. En outre, des unités

/ départements de PPP supplémentaires peuvent également être formés, le cas échéant, au sein des ministères impliqués dans la planification, le développement, la mise en œuvre et le suivi des projets de PPP de transport, ainsi qu'au sein des autorités de régulation établies. Une réglementation et un cadre institutionnel adéquats seraient également envisagés pour assurer un niveau de concurrence optimal sur le marché, car la présence d'un petit nombre d'opérateurs dominant le marché peut réduire à long terme l'efficacité de la fourniture de services de transport, tout en prenant en considération les priorités nationales et les spécificités sectorielles.

***Recommandation de politique générale III: Encourager l'utilisation d'outils techniques appropriés, d'analyses, etc., ainsi que la mise en place d'une base de données et de compétences solides afin de minimiser les risques lors de la mise en œuvre des projets de PPP.***

**Raisonnement:**

Les études de préfaisabilité et de faisabilité seraient de préférence préparées par le secteur public après l'identification des initiatives de PPP dans le cadre des plans de transport nationaux et spécifiques au secteur. A ce stade, une analyse approfondie doit être effectuée par le secteur public en utilisant un logiciel et des modèles dédiés. Cela est essentiel pour éviter les risques d'acceptation du public menant à terme à des risques de viabilité financière. Les différentes approches telles que la valeur actualisée minimale des produits, la méthode de partage des bénéfices / Joint-venture ou la responsabilité partagée de la mise en œuvre sont quelques-uns des outils permettant d'atténuer les risques liés à la viabilité financière.

Des consultants indépendants, tout comme des ingénieurs, peuvent être utilisés pour les procédures de diligence raisonnable et d'audit des études de faisabilité, ainsi que pour la bonne documentation, la mise en œuvre et le suivi. Par ailleurs, afin d'atténuer les risques budgétaires, les autorités en charge du budget d'État doivent évaluer et surveiller l'impact des passifs éventuels et des risques budgétaires liés aux PPP sur le budget. Cela peut être réalisé pour chaque projet. Les rapports sur tous les engagements budgétaires directs et les passifs éventuels seraient élaborés régulièrement en fonction du nombre de PPP.

***Recommandation de politique générale IV : Élaborer / améliorer des lignes directrices et des listes de contrôle pour la gestion des risques afin d'améliorer la mise en œuvre des projets PPP***

**Raisonnement:**

Au cas où l'adoption des directives et des listes de contrôle en ce qui concerne la gestion des risques n'a pas encore été mise en place, celle-ci devrait être envisagée afin d'améliorer les pratiques de gestion des risques tout en prenant en considération tous les types de risques. Ces directives et listes de contrôle doivent être spécifiques au pays / mode de transport / mode afin de refléter les particularités du contexte politique, institutionnel et réglementaire. Les directives devraient de préférence être adaptées aux initiatives des PPP et ne pas être généralement applicables aux investissements d'infrastructure, car les PPP sont plus complexes que les projets développés et mis en œuvre selon les modèles classiques de passation des marchés publics. Mise à part l'identification des principaux risques applicables aux PPP au cours des différentes étapes du cycle de vie d'un projet, les entités responsables de leur évaluation, de leur suivi et de leur traitement devraient être alors indiquées. En ce qui concerne les activités de supervision et de surveillance, il convient également de spécifier le calendrier / la fréquence des rapports. Des modèles standards pour la collecte d'informations pertinentes sur le projet devraient également être adoptés de préférence.

*Dispositifs pour la Réalisation du Conseil Stratégique :*

**Groupe de travail du COMCEC sur les transports et les communications** : lors de ses réunions ultérieures, le groupe de travail pourrait élaborer de manière plus détaillée les domaines d'action mentionnés ci-dessus.

**Financement des projets du COMCEC** : Dans le cadre du financement des projets COMCEC, le Bureau de coordination du COMCEC lance un appel à projets chaque année. Avec le financement des projets COMCEC, les pays membres participant aux Groupes de Travail peuvent soumettre des projets de coopération multilatérale devant être financés au moyen de subventions par le Bureau de Coordination du COMCEC. Pour les domaines de politique générale mentionnés ci-dessus, les pays membres peuvent utiliser le financement des projets COMCEC et le Bureau de Coordination du COMCEC peut financer les projets retenus. Ces projets peuvent comprendre l'organisation de séminaires, de programmes de formation, de visites d'étude, d'échanges d'experts, d'ateliers et la préparation d'études analytiques, d'évaluations des besoins et de supports / documents de formation.