

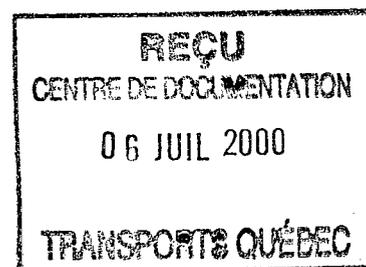
596762

---

Compte rendu du symposium international sur le  
« Financement de la route » qui s'est tenu  
à Paris du 4 au 6 novembre 1998

---

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,  
21<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1



GANQ  
TK  
PST  
PST  
110  
Maurice Boucher  
Service des orientations stratégiques

## Table des matières

|  |    |
|--|----|
| 1. Introduction.....   | 1  |
| 2. Constats généraux .....   | 2  |
| 3. Présentations : .....   | 4  |
| - Le « Projet finance » pour les autoroutes : recensement des risques de moyen et long terme, et encadrement des études de trafic..... | 4  |
| - Exemple de mise en service d'une autoroute urbaine à péage : périphérique Nord de Lyon.....  | 7  |
| - Une réforme du financement des autoroutes en France: rencontre au ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.....      | 9  |
| Liste des documents disponibles.....   | 12 |

### Annexes :

- Programme des conférences
- Liste des participants

## 1. Introduction

Un symposium international sur le « Financement de la route » s'est tenu à Paris du 4 au 6 novembre 1998. Ce symposium a réuni plus de 350 participants de quelques 35 pays d'Europe, d'Amérique, d'Afrique et d'Asie provenant des secteurs gouvernementaux, de l'entreprise privée et du milieu universitaire. Le programme joint en annexe comportait plus de 70 présentations traitant de sujets liés au financement et aux différentes formes de gestion du réseau routier. Ces présentations ont été regroupées en thèmes couvrant l'ensemble des préoccupations actuelles concernant le financement du réseau routier. Certaines sessions se tenant en simultanée, j'ai pu assister à 7 de ces séances.

Les thèmes abordés portaient sur :

- Panorama des modes de financement
- Innovation
- Financement des routes urbaines
- Risques
- Partenariat public-privé
- Exploitation et entretien de la route – gestion
- Modes de perception
- Analyses économiques
- Politique nationale
- Études de cas
- Perspectives d'avenir

Le présent compte rendu portera sur quelques présentations auxquelles j'ai assisté et qui représentent un intérêt particulier compte tenu des caractéristiques du réseau routier québécois et des préoccupations actuelles vis-à-vis l'application de nouvelles formes de gestion. Une documentation complète de l'ensemble des présentations demeure toutefois disponible (voir annexe) et peut être consultée.

Je résumerai également un entretien que j'ai eu avec M. Yves Renaud lors d'une rencontre hors congrès au ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement de France.

## 2. Constats généraux

Les différents exposés de ce symposium montrent certains constats ou certaines tendances dans la gestion des réseaux routiers :

- ◆ Tous les pays connaissent des difficultés budgétaires et celles-ci ont une répercussion importante sur la gestion de leur réseau routier :
  - sous-investissement depuis plusieurs années;
  - pérennité des réseaux souvent compromise ;
  - difficulté de maintenir un réseau de qualité souhaitée ;
  - augmentation de la circulation et de la sollicitation et impossibilité de répondre aux nouveaux besoins ;
  - dessertes rurales et régionales toujours défavorisées.
  
- ◆ Tous les pays sont à la recherche de financement additionnel ou de nouvelles formes de gestion pour le réseau routier. La réflexion actuelle et les expériences entreprises par les différents pays continuent de porter essentiellement sur les trois thèmes suivants :
  - fonds dédiés ;
  - péage ;
  - PPP.
  
- ◆ La privatisation ou la concession routière a partout été envisagée. Peu de tronçons offrent cependant une rentabilité suffisante ( $\pm 2\%$ ) pour être financés en totalité par le secteur privé. Seulement 10 % du réseau routier mondial (évaluation optimiste), selon l'ensemble des participants, pourrait être géré sur la base d'un partenariat impliquant un financement partiel d'une entreprise privée. Une participation financière de l'État demeurera toujours essentielle. L'apport financier et la bonne gestion du secteur privé ne peuvent être considérés comme la solution unique et universelle au problème des États relatifs au financement et à leur responsabilité vis-à-vis le réseau routier.

- ◆ Le recours au secteur privé pour la réalisation globale d'un projet routier et pour la gestion pluriannuelle d'un tronçon est de nature à générer des économies appréciables par rapport aux modes de prestation conventionnels. La concurrence, la capacité d'innover du secteur privé, de même que les économies d'échelle liées à la gestion de la totalité des activités de construction et d'entretien d'une route entraînent des économies certaines s'élevant parfois à 30 %.
- ◆ Il n'existe pas de recette unique et chaque formule doit être parfaitement adaptée aux caractéristiques et particularités des réseaux routiers nationaux, des institutions en place, de la fiscalité, etc. Dans tous les cas, les usagers devront être adéquatement informés et un plan de marketing doit précéder la mise en œuvre des formules et mesures retenues.

Ces constats doivent être pris en compte et guider la réflexion lors de l'évaluation et de l'implantation des mesures liées au financement ou à la gestion de la route.

L'intérêt principal de ce type de rencontre (symposium) est de pouvoir examiner et analyser les expériences vécues dans d'autres pays, d'en évaluer, avec des intervenants directement concernés, la pertinence, les possibilités d'implantation au Québec, d'en mesurer les avantages et faiblesses, de pouvoir mieux préciser les conditions de réussite de différentes formules de gestion. La transparence des exposés et la franchise des conférenciers ont permis à cet égard une réflexion enrichissante et fort utile.

### 3. Présentations :

- Le « Projet finance » pour les autoroutes : recensement des risques de moyen et long terme, et encadrement des études de trafic. → J.M. Viegas (Portugal)

Depuis une décennie, dans plusieurs pays on a de plus en plus recours au secteur privé pour financer la construction de nouvelles autoroutes. Différentes formules de concessions sont retenues selon les caractéristiques du réseau routier en place, la circulation prévue et le cadre législatif et institutionnel qui prévaut.

L'État y voit l'avantage d'une diminution des dépenses publiques sans pour autant réduire le rythme des investissements et ainsi répondre aux besoins et attentes des usagers du réseau routier.

Le concessionnaire y voit la possibilité de participer à des projets souvent d'envergure malgré les restrictions budgétaires gouvernementales, de proposer des projets innovateurs dont l'évaluation ne reposera pas uniquement sur le coût de construction et finalement d'avoir accès à un nouveau marché international en croissance.

Les sociétés de financement y voient une possibilité d'expansion de leurs activités, de participation à des projets non seulement comme prêteurs mais comme responsables d'un montage financier complet impliquant des risques accrus, et également davantage de contrôle et une rémunération plus élevée.

La principale difficulté inhérente à ce type de projet est la correcte identification et le partage des risques qui peuvent surgir durant la vie du projet, laquelle couvre normalement plus de 30 ans.

#### Les risques principaux :

- Coûts de construction

Les coûts de construction constituent pour le concessionnaire une source de risque importante. Ainsi, les entreprises sont souvent forcées de préparer leurs propositions sur la base d'un avant-projet délivré par l'État et qui peut contenir des imprécisions significatives. L'État transmet généralement ces risques au concessionnaire, considérant son propre avant-projet comme pièce d'information sans responsabilité attachée.

D'autres risques sont aussi reliés aux difficultés spécifiques d'un projet, soit ceux liés aux sites des travaux, aux sous-traitants, aux surprises de nature environnementales ou d'éventuelle contestation.

- Trafic

Le trafic génère la recette qui conditionne la rentabilité d'une concession. Tout écart par rapport aux prévisions initiales devient un risque majeur. Or on remarque d'une façon générale dans beaucoup de projets de concessions des attentes assez fortes quant à la croissance du trafic basée sur l'expérience des années passées et la promesse d'un développement à court terme. Toutefois la demande de transport n'est pas une réalité rigide : elle demeure très dépendante de l'état de l'économie et des formes d'organisation de la société (styles de vie, organisation des processus de production-distribution).

Ainsi en période de ralentissement économique le nombre de déplacements de personnes diminuent de même que le volume de marchandises transportées. Il y a donc réduction (ou ralentissement de la croissance) du trafic et par conséquent des recettes inférieures aux prévisions initiales. Ce risque se matérialisera à quelques reprises au cours de la durée d'une concession avec des répercussions variables selon sa maturité (plus importante au cours des premières années où le taux d'endettement est très élevé).

À plus long terme, les risques sociaux ou liés à l'évolution des formes d'organisation de la société deviennent plus importants. Les prévisions à long terme de trafic sont trop souvent le résultat de projections tendancielles qui ne prennent pas et ne peuvent pas prendre en considération l'évolution des habitudes de vie, des besoins sociaux, etc.

Puisqu'on ne peut identifier tous les événements qui peuvent intervenir pendant la vie d'un projet, soit plus de 30 ans, il s'ensuit évidemment des négociations difficiles quant au partage de risques et une augmentation de la rémunération exigée par le concessionnaire ou ceux qui assurent le financement.

Quelques suggestions :

(a) Coûts de construction :

- Les risques associés à la mauvaise qualité de l'avant-projet préparé par l'État doivent évidemment être assumés par ce dernier. Ceci suppose que l'État s'assure de la qualité des informations transmises lors de l'appel d'offres et qu'il consacre les ressources et le temps nécessaire pour préciser le projet, ses composantes et les difficultés anticipées. Au besoin il devra s'adjoindre l'expertise requise.

- Quant aux délais de construction occasionnés par des contestations populaires (opposition au projet, protestations environnementales,), l'expérience montre que les circonstances et les motifs sont variables et que seul un jugement *a posteriori* peut déterminer le partage des responsabilités. Il importe donc de préciser dès le début, les mécanismes et paramètres qui permettront d'évaluer chacune des situations et les principes de base du partage des responsabilités entre l'État et le concessionnaire.

(b) Évaluation du trafic

- L'État doit assumer une partie des risques liés à l'évolution de l'économie tout au moins lors des premières années lorsque le fardeau de l'endettement est encore lourd (4 à 5 ans). La couverture de ce risque peut alors prendre la forme d'une garantie de croissance moyenne du PIB. En contrepartie toutefois, si la croissance effective du PIB s'avérait supérieure à celle attendue, une redevance serait exigée du concessionnaire par l'État.
- À plus long terme, il est évident que l'on ne peut prévoir avec un niveau de confiance suffisant l'évolution de la circulation pour des horizons de 25 à 30 ans. Des changements sociaux profonds sont déjà prévisibles au cours des prochaines décennies notamment en raison de l'évolution des technologies, d'une protection accrue de l'environnement, etc. On ne peut connaître maintenant tous les impacts de ces changements mais ils auront une influence certaine sur les besoins et la nature des déplacements.

Il est donc suggéré de limiter la durée des contrats à un horizon temporel que nous arrivons à percevoir avec plus de certitude, soit environ 15 ans. Cette période n'étant pas suffisante pour amortir la totalité des investissements, les propositions initiales devraient donc prévoir une valeur résiduelle à recevoir de l'État à l'échéance de la concession. L'État aura alors la possibilité d'offrir une concession pour l'exploitation et l'entretien de ce tronçon routier pour une autre période de 15 ans en tenant compte de l'évolution du contexte social et de nouvelles précisions de trafic (plus réalistes).

Commentaires

L'ensemble de ces suggestions a pour avantage de réduire les risques qui peuvent difficilement être contrôlés par un concessionnaire. Elles contribueront à réduire les coûts de concession et en augmenteront les chances de succès. L'État assume peut-être certaines responsabilités additionnelles mais contrôle mieux l'évolution de la concession et s'assure d'une plus grande flexibilité pour s'ajuster à long terme à des besoins actuellement imprévisibles, pour adapter ses objectifs et orientations à de nouveaux besoins.

➤ Exemple de mise en service d'une autoroute urbaine à péage : périphérique Nord de Lyon. →M. Carreau ; C. Dalmais – France

Le projet :

Le périphérique Nord de Lyon est un ouvrage de 10 km d'est en ouest comprenant 3 tunnels (5 km) et un pont au-dessus du Rhône (0,5 km). La construction s'est faite entre 1992 et 1997 et représente un investissement de 6 milliards de francs (1,7 MM\$).

Pour la réalisation de ce projet, les autorités locales avaient prévu dès 1999 recourir à un concessionnaire privé qui assumerait 50 % de l'investissement (construction et exploitation) grâce à un péage perçu auprès des usagers.

Le contrat prévoyait un péage moyen de 16FF dès l'ouverture, une structure tarifaire variable selon les heures et les jours sans abonnement possible pour les usagers réguliers. Il était également prévu que la Communauté urbaine « rétrécirait » plusieurs voies parallèles au Périphérique favorisant ainsi l'utilisation de la nouvelle autoroute.

La réaction des usagers

Dès l'ouverture du Périphérique en juillet 1997, les Lyonnais ont exprimé leur mécontentement sur le montage de l'opération :

- tarif trop élevé qui ne permet pas un gain de temps équivalent au prix payé ;
- incompréhension de la structure tarifaire qui demeurerait difficilement lisible pour l'utilisateur ;
- utilisation coûteuse pour les usagers réguliers : pour des déplacements domicile-travail, le coût est de 600FF/mois (175 \$) ;
- pas d'alternative réelle puisque les nouveaux aménagements des voies parallèles occasionnaient à coup sûr d'importants embouteillages quotidiens.

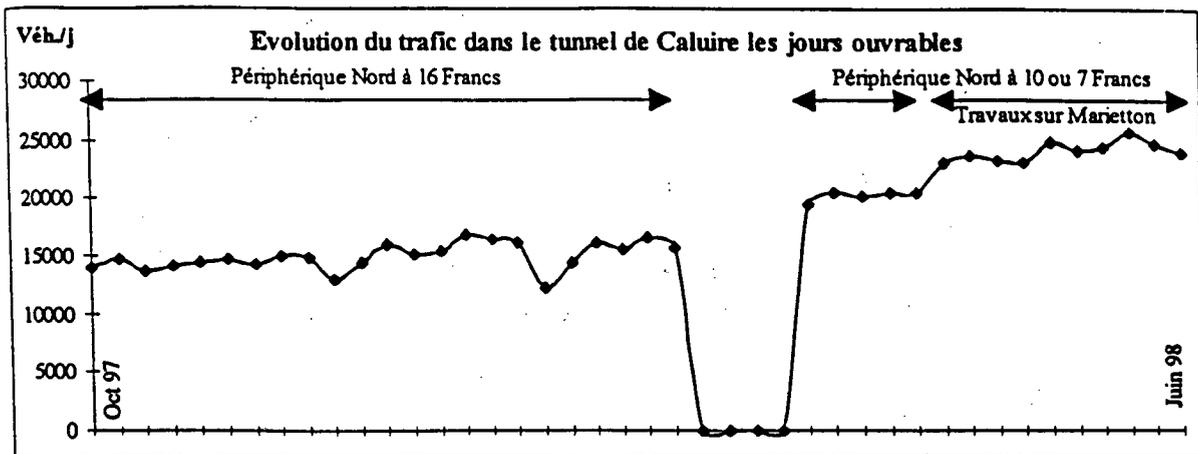
Les protestations, contestations et refus de payer s'amplifient de sorte qu'en février 1998 (7 mois après l'ouverture), le Conseil d'État annule la concession. La gestion de l'ouvrage est désormais confiée à la Communauté urbaine qui relance en mars 1998 son exploitation avec de nouvelles conditions :

- nouvelle grille tarifaire : péage de 10FF sur la partie tunnel seulement et possibilité de carnets d'abonnement : 14 tickets pour 100FF ;
- structure tarifaire simple : péage non variable selon le jour ou l'heure ;
- meilleure signalisation ;

- plan de marketing pour démontrer l'utilité de l'ouvrage et refaire l'image corporative.

Ces actions ont entraîné des conséquences immédiates sur l'utilisation de la nouvelle infrastructure et l'acceptabilité des moyens :

- augmentation du trafic (200 à 400 %) sur l'autoroute ;
- baisse importante de la circulation sur le réseau local (10 % à 50 %) ;
- manifestations anti-péage ont cessé ; les critiques des médias et usagers (plaintes) ont diminué considérablement.



### Enseignements

- Les études de trafic devraient être bien faites et correctement interprétées. Elles doivent même pouvoir anticiper les comportements des usagers.
- Le niveau de péage de démarrage ne doit pas nécessairement être fixé de façon à obtenir un optimum économique : il doit d'abord être psychologiquement acceptable par les usagers éventuels. Lorsque l'acceptabilité est acquise, une augmentation graduelle vers l'optimum peut être envisagée.
- La structure tarifaire doit demeurer simple et être lisible. L'utilisateur doit comprendre l'utilité de toutes variations tarifaires et être adéquatement informé.
- Une démarche d'accompagnement de l'opinion publique et des relais médiatiques est nécessaire pour faire valoir les avantages pour l'utilisateur de la nouvelle infrastructure et donc de la pertinence des péages : plan de marketing complet et bien élaboré.

- Les communications doivent être transparentes et soutenues avec l'utilisateur avant et après l'ouverture de l'infrastructure.
  - Il faut toujours préserver une liberté de choix réelle. Les caractéristiques des routes voisines parallèles à l'infrastructure ne sauraient être modifiées simultanément à la mise en service de l'ouvrage tarifé. Le péage doit être librement et progressivement accepté par les automobilistes.
  - L'implication des décideurs politiques demeure fondamentale à toutes les étapes du projet. Ils doivent constamment s'assurer d'un large consensus de soutien à la solution retenue (projet et montage de l'opération).
- Une réforme du financement des autoroutes en France : rencontre au ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (METL) : programmation du financement et de la concession → M. Yves Renaud

Les directives issues du pacte de l'Union européenne remettent en cause, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998, le système de financement des autoroutes concédées qui prévalait jusque là en France. Ce système de financement était en grande partie basé sur une forme de péréquation (adossement) par laquelle les sociétés concessionnaires financent les tronçons moins achalandés du réseau grâce aux revenus générés par les tronçons plus achalandés.

L'Union européenne oblige désormais les pays membres à une plus grande transparence lors de l'adjudication de contrat de concession et notamment une publicité à travers tous les pays de l'Union. Le système de financement français (adossement) ne peut donc plus continuer de s'appliquer comme auparavant. Toutefois, une autre directive, spécifie que les revenus de péage peuvent être utilisés pour défrayer « les coûts de construction, d'exploitation et de développement du réseau d'infrastructure concerné ». Selon l'interprétation du METL, la France pourrait donc financer le prolongement d'une autoroute existante grâce au revenu déjà généré et sans avoir recours à un nouveau concessionnaire, sans un nouvel appel d'offres. La contrainte désormais imposée par l'Union européenne ne concerne donc que la construction de nouveaux tronçons autoroutiers et non le prolongement de ceux qui existent déjà.

Le gouvernement français a donc décidé de revoir son système de financement : une réforme sera mise en œuvre au cours des prochains mois dont les caractéristiques principales seront :

- la fin du système de péréquation (adossement) ;

- les sociétés concessionnaires actuelles deviendront des entreprises (société quasi-publique) gérées et soumises aux mêmes contraintes que le secteur privé, c'est-à-dire :
  - obligation de rentabilité ;
  - versement de dividendes aux actionnaires (en l'occurrence l'État) ;
  - bilan financier assaini et capacité de concurrencer en France et à l'étranger pour l'obtention de nouvelles concessions.
  
- l'État devra dans certains cas prolonger la durée des ententes de concessions actuelles pour permettre une période d'amortissement de la dette plus longue et ainsi favoriser ainsi la rentabilité des sociétés concessionnaires ;
  
- l'État subventionnera, lorsque nécessaire, la construction des nouveaux tronçons autoroutiers qui ne peuvent, compte tenu de l'achalandage, complètement s'autofinancer. Les montants de ces subventions seront connus dès l'appel d'offres et seront disponibles quelle que soit la nationalité du futur concessionnaire.

Ce nouveau système de financement aura évidemment des conséquences importantes sur la gestion des fonds publics et remet en cause, au moins en partie, la planification du réseau autoroutier français. Ainsi :

- L'État devra désormais contribuer directement à la réalisation de certains tronçons autoroutiers par l'octroi de subventions. Pour ce faire, il compte pour l'instant utiliser les dividendes qui lui seraient versées par les sociétés concessionnaires existantes. Il ne s'engage pas toutefois à ce que cette nouvelle source de revenu soit complètement affectée à des travaux routiers.
  
- Le schéma directeur autoroutier sera révisé afin de s'assurer que les nouveaux tronçons qui ne peuvent être complètement autofinancés sont toujours pertinents et utiles (liaison efficace avec les autres pays, complément nécessaire au bon fonctionnement de l'ensemble du réseau, etc.), et qu'il n'existe pas d'alternatives (autres modes) qui puissent satisfaire les besoins de déplacements. Une nouvelle loi sur l'aménagement du territoire viendra éventuellement encadrer la révision du schéma directeur autoroutier.

En résumé, la France doit réformer son système de financement des autoroutes pour se conformer aux directives de l'Union européenne. Elle en profitera pour assainir la gestion financière des sociétés existantes et revoir la planification de son développement autoroutier. Il en résultera une augmentation des coûts pour l'État, augmentation qu'il tente toutefois de contenir (réduire au minimum) en s'assurant de disposer d'une nouvelle source de revenu, soit le versement de dividendes par les sociétés concessionnaires existantes. L'utilisateur pourra éventuellement être aussi mis à contribution via une hausse des péages sur certains tronçons autoroutiers. Les sociétés concessionnaires devront revoir leur mode de gestion, être plus concurrentielles et s'ouvrir davantage aux marchés extérieurs.

## Liste des documents

Financement et tarification de la route : vers de nouvelles logiques économiques ?

Y. Crozet

L'évolution des investissements en infrastructures de transports de 1985 à 1995 dans les pays membres de la CEMT.

A. Rathery

Commercial management and financing of roads.

I. Heggie

Clarification des termes et des concepts en matière de financement et de gestion du secteur routier.

A. Fayard

ITS and mobility services.

H. Sodeikat

Design, build, finance and operate (DBFO) highway projects in England.

P.E. Nutt, N.W. Roden

Toll road systems and public private partnership in road improvement of Japan.

S. Kubota, H. Yoshikane

Road financing in South Africa : addressing a perpetual crisis.

M.F. Mitchell, N. Alli

Road fund-Service for society.

G. Striaukas

Road financing in a planning perspective-Some experiences.

S. Brathen, J. Odeck

Financement des routes en Allemagne-Réalité et perspectives.

H. Deffke

Le « projet finance » pour les autoroutes : recensement des risques de moyen et long terme, et encadrement des études de trafic.

J.M. Viegas

Partenariat public-privé dans le cadre du financement du réseau trans-européen de transport routier.

P. Bœuf

After two years of operation of M1/M15, the first Hungarian concession motorway : dilemmas of private motorway concession in transition economies.

K. Lederer

Road maintenance : seeking new solutions to budgetary constraints.

J.-M. Vassalo

Information value and transport sequential decision-making - A theoretical outlook, some experimental data.

L. Denant-Boèmont, R. Petiot

Organisation et financement de l'exploitation de la route.

A. Bernard-Gély

Le financement de l'information routière.

M. Reneric

La concurrence-risque entre le rail et la route dans les choix d'investissements publics.

S. Hammiche, L. Denant-Boèmont

Impacts of transport price on mobility and land use in the Brussels area.

H. Duchateau, P. Lobe

Determination of the market value of a privately financed infrastructure project-Case of Järvenpää-Lahti motorway.

P. Leviakangas

Financial performance and resource allocation-Expenditures in infrastructure in the Netherlands.

G. Smit, N.J.A. Van Exel

Welfare aspects on road and public transport pricing and financing.

K. Jansson

La contradiction entre la rentabilité socio-économique et la rentabilité financière : comment l'appréhender, comment l'arbitrer ?

J.-P. Orus

Innovative financing techniques for transportation projects in the United States.

C.B. Williams

Road concessions in Argentine republic.

M.I.Pluss

L'introduction d'un système de péage sur un réseau autoroutier existant : étude de cas de l'Autriche.

G. Estermann

Financement et organisation des routes au sein de l'Union européenne : situation actuelle et perspectives.

Ch. Leyrit

A new approach of financing and management of road maintenance in Latin America and Caribbean countries.

G. Zietlow

Le péage, un concept d'avenir en Europe.

J.-M. Gambard

ISTEA and its reauthorization.

M. Bloom

Marchés associant construction, maintenance et financement.

J.-F. Néouze

Le péage urbain : ses objectifs, son acceptabilité, ses modalités.

A. Lauer

Une expérience de financement privé : le tunnel du Prado-Carénage.

Cl. Abraham

User based financing of urban transport infrastructure in Oslo and other major Norwegian cities.

K. Waersted

Congestion et péage urbain : efficacité versus équité ?

L. Guihery, G. Marlot

Exemple de mise en service d'une autoroute urbaine à péage : le périphérique nord à Lyon.

M. Carreau, Ch. Dalmais

Issues in financing the construction of roads and bridges in Russia.

V. Silyanov, A. Akulov, A. Fomichev

France and Austria : convergence towards efficient road infrastructure financing ?

M. Herry, M. Monsigny

Meilleure combinaison du péage de congestion et du péage de niveau de service pour le financement d'infrastructures urbaines.

F. Duprez

State participation in toll route developments and potential development benefits : the situation in Poland.

E.J. Judge

Public-private investment in road infrastructure - The Polish experience.

W. Rydzkowski, K. Wojewodzka-Kroli

Partenariat public-privé : le point de vue d'une entreprise routière présenté par le groupe COLAS.

M. Démarre

Earmarked funds system for road improvement in Japan.

M. Sugiyama

Latvian experience in road financing (the state road fund).

V. Millers

Politique commerciale de la SAPRR.

D. Dechaux

Le télépéage et la modulation des tarifs : l'exemple des 91 Express Lanes.

Ph. Garnier

Les ponts de Tancarville et de Normandie sur l'estuaire de la Seine.

M. Pelca

La politique de financement des routes en Espagne.

R. Izquierdo

Innovative toll highway finance in China - Recent experience and future directions.

A. Nickesen

Comparaison des principes de financement des routes dans différents pays.

F. Papon

Resources allocation between road and other transportation modes in the Czech republic.

A. Peltram, K. Korinkova, J. Nagyova

Motorway financing in Mexico.

O. De Buen Rickarday

A five-year overview of the Russian road financing system.

F. Bousquet, C. Queiroz

Road costs and road financing in Germany.

H. Link

Financing and governance of road networks in Africa : the case of Sokoto State, Nigeria.

D.W.J. Miles, S.Y. Abubakar

Financial feasibility study for the construction of Pathe/Egnatia motorways in Greece.

K. Georgiou, V. Evmolpidis

Autoroute de France 97

Rapport du Conseil d'administration

Resource Raising for PPP - A social game

P. Scharle (Hungary)

Electronic tooling at the european scale.

Pere Rigau (Spain)

Les ponts à péage en charante maritime.

J.G. Marcelo (France)

Une année dans la vie de Cofiroute – 1997

Cofiroute