

Résumé d'évaluation

Prêt budgétaire à la politique de mobilité urbaine dans l'État de Rio de Janeiro (ÉRJ)

Pays : **Brésil**

Secteur : **Transport urbain**

Évaluateur : **Cabrillo, Raffinot, Adelante Knowledge and Development**

Date de l'évaluation : **novembre 2017**

Données clés de l'appui AFD

Numéro de projet : CBR 1042

Montant : prêt de 300 M€ et subvention de 100 k€

Taux de décaissement : 100 %

**Signature de la convention
de financement** : octobre 2012

Date d'achèvement : 2015

Durée : 3 ans



Contexte

L'État de Rio de Janeiro (ÉRJ) a adressé à l'AFD une demande de **financement d'infrastructures de transports publics dans le cadre de la préparation d'évènements sportifs** (Coupe du monde de football - COPA et Jeux Olympiques - JO).

Le programme a été identifié dans le cadre d'**efforts de prospection** tournés vers les États pour lesquels la dette paraissait relativement plus soutenable, du moins dans le contexte de l'époque où le Brésil apparaissait comme destiné à devenir à court terme une puissance économique majeure.

Intervenants et mode opératoire

La **maîtrise d'ouvrage** était assurée par l'ÉRJ.

L'**assistance technique** était assurée par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAU).

Objectifs

Fournir un **appui à la politique de mobilité de l'ÉRJ**, notamment aux investissements des infrastructures de transports liés à la préparation de la COPA et des JO.

Réalisations attendues

- **Extension de l'offre de transports de masse** (rail, maritime et métro)
- **Gestion et définition de la politique des transports de passagers**
- **Approche métropolitaine** pour les projets d'aménagement urbanisme-transport

Appréciation de la performance

Pertinence

Ce prêt est pertinent en tant que soutien à la politique de mobilité urbaine, mais l'instruction, trop rapide et fondée sur une information partielle, a survolé les questions de **risques fiduciaire et réputationnel**. De plus, il s'agit plutôt du **financement d'un projet que d'un vrai soutien à une politique publique**. La concentration de l'investissement du Plano Plurianual de Ações (PPA) de l'État de Rio de Janeiro (ÉRJ) sur la ligne 4 du métro n'est **pas vraiment conforme à l'objectif de mobilité pour les zones défavorisées**.

Efficacité

L'appui a contribué à améliorer sensiblement le réseau de transports publics de la ville de Rio, tant en quantité qu'en qualité. Toutefois, les réalisations ont été inférieures à ce qui était prévu. **L'appui n'a pas réussi à modifier les politiques publiques**, ni à contribuer à prévenir les dérives des finances publiques – ce qui était difficile avec des décaissements faits d'entrée de jeu. **La coordination avec la Banque mondiale a été sous-optimale**.

Efficience

Le prêt AFD, malgré le risque impliqué par un prêt en devises, n'est pas lié aux problèmes financiers de l'ÉRJ. **L'accroissement considérable des coûts des travaux ainsi que la réduction des réalisations diminue l'efficience de l'appui**. En revanche, avec des sommes minimales, **l'assistance technique a été extrêmement performante**.

Impact

L'impact attendu de la politique et des investissements soutenus (PPA 2012-2016) est **très inférieur à ce qui était envisagé en raison de la crise économique, financière et politique** qui se traduit notamment par des baisses de trafic, et par la non-rentabilité d'un grand nombre de concessions de lignes de transport urbain. Il faudra attendre que les investissements prévus pour les interconnexions permettent de réaliser pleinement le potentiel du réseau de transport.

Viabilité/durabilité

La viabilité de la politique soutenue est remise en cause par la crise financière de l'ÉRJ, qui a pour effet notamment de **réduire la rentabilité des investissements** pour les concessionnaires. La montée en puissance de la nouvelle agence métropolitaine (la Camara Metropolitana) pourrait améliorer le fonctionnement du système. Mais sans augmentation du prix du pétrole, **les investissements d'interconnexion risquent d'être repoussés**.

Valeur ajoutée de l'appui AFD

L'AFD a appuyé les acteurs brésiliens dans leurs efforts pour mettre en place une **gouvernance élargie de la mobilité urbaine**. Les acteurs rencontrés ont globalement une **perception positive** de la coopération technique et du suivi mené par l'AFD. D'une manière générale, la visibilité de l'AFD a beaucoup bénéficié de l'appui.

Conclusions

et enseignements

L'évaluation est **mitigée**. Si l'appui à la politique publique de mobilité urbaine était certainement pertinent, l'urgence des événements sportifs a contribué à **focaliser les investissements sur des lignes peu porteuses en termes de retombées sur la mobilité des quartiers défavorisés**.

Au total, pour une première opération dans un État comme celui de Rio, **il aurait été plus pertinent de financer les infrastructures souhaitées sous forme de projet, ou au moins de ne pas accepter la fongibilité totale au sein du budget**.