BANQUE OUEST AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT (BOAD)

ETUDE SUR L'ENTRETIEN ROUTIER DANS LES PAYS DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA) : BILAN DES 50 DERNIERES ANNEES ET PERSPECTIVES.

RAPPORT PROVISOIRE

Révision 01

Août 2015

A la mémoire du Docteur SOMENOU Koffi Paul, Enseignant à l'Université de Lomé et Expert Juriste du Projet, qui a pris une part active à cette étude bien que rongé par un mal profond dont il n'a pu venir à bout.

L'équipe du projet

ABREVIATIONS ET ACRONYMES

BCEAO	Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest
BAD	Banque Africaine de Développement
BOAD	Banque Ouest Africaine De Développement
BDR	Banque de Données Routières
BM	Banque Mondiale
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
ER	Entretien Routier
FER	Fonds d'Entretien Routier
HDM	Modèle de gestion de la conception des infrastructures routières (*Highway Design Management Model*)
PPP	Partenariat Public-Privé
PTF	Partenaire Technique Financier
PST	Programme Sectoriel des Transports
SDR	Service de Données Routières
SSATP	Sub-saharan African Transport Policy Program (Programme de Politique de Transport en Afrique).
UE	Union Européenne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine

PAYS	SIGLE	DEFINITION
Bénin	DER	Direction de l'Entretien Routier
	DGTP	Direction Générale des Travaux Publics
	FR	Fonds Routier
	MTPT	Ministère des Travaux Publics et des Transports
	SMTP	Société de Matériel des Travaux Publics
Burkina Faso	DGER	Direction Générale de l'Entretien Routier
	DGIR	Direction Générale des Infrastructures Routières
	PASEC-T	Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports
	FER-B	Fonds d'Entretien Routier du Burkina Faso
Cote d'Ivoire	AGEROUTE	Agence de Gestion des Routes
	BDR	Banque des Donnés Routières
	DDIE	Direction Départementale des Infrastructures Economiques
	FER	Fonds d'Entretien Routier
	MEF	Ministère de l'Economie et des Finances
	MIE	Ministère des Infrastructures Economiques
	DGTP	Direction Générale des Travaux Publics

PAYS	SIGLE	DEFINITION
	DAAF	Direction des Affaires Administratives et financières
	DMTP	Direction du Matériel des Travaux Publics
	DR	Direction Régionale
	DD	Direction Départementale
	DGIR	Direction Générale des Infrastructures Routières
	DRIE	Direction Régionale des Infrastructures Economiques
	DDIE	Direction Départementale des Infrastructures Economiques
	CDER	Comités départementaux d'Entretien routier
	PER	Programme d'entretien routier
Guinée Bissau	FR	Fonds de Conservation Routière ou Fonds routier
Mali	AGEROUTE	Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier
	AGETIER	Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien des Pistes Rurales
	AGETIPE	Agence d'Exécution des Travaux d'intérêt Public et Economique
	CETUR	Cellule des Travaux d'Urgence
	DNR	Direction Nationale des Routes
	PST	Programme Sectoriel des Transports
	SDR	Service des Donnés Routières
	AR	Autorité Routière
Niger		
	CAFER	Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier
	DGTP	Direction Générale des Travaux Publics
	DMTP	Direction du Matériel et des Travaux Publics
	ME/AT	Ministère de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire
	MEI	Ministère de l'Equipement et des Infrastructures
	SLMTP	Société de Location de Matériel des Travaux Publics
Sénégal	AGEROUTE	Agence des Travaux et de Gestion des Routes Sénégal
	AGETIP	Agence d'exécution des travaux d'intérêt public
	BCI	Budget Consolidé d'Investissements
	DTT	Direction des Transports Terrestres
	PERA	Programme d'Entretien Routier Annuel
	PST	Programme Sectoriel des Transports
	PTG	Programme Triennal Glissant
	FERA	Fonds d'Entretien Routier Autonome au Sénégal
	AATR	Agence Autonome des Travaux Routiers
Togo	DGTP	Direction Générale des Travaux Publics
	DRTP	Direction régionale des Travaux Publics
	FER	Fonds de l'Entretien Routier
	METPT	Ministère de l'Equipement, des Travaux Publics et des Télécommunications
	SAFER	Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier

GLOSSAIRE

Abrogation	Suppression par une nouvelle disposition d'une règle qui cesse ainsi d'être applicable pour l'avenir.
Accord	Rencontre de deux volontés et synonyme de Convention internationale
Applicabilité	Vocation, pour un système juridique. Exemple : applicabilité du Règlement 14 de l'UEMOA
Constitutionnalité	Caractère de ce qui est conforme à la Constitution.
Constitutionnalisation	Action consistant à donner à une règle la nature Constitutionnelle ou à consacrer une institution par la règle constitutionnelle.
Convention	Accord entre les sujets de Droit international
Conventionnalité	Conformité d'une loi nationale à une convention internationale
Directive	Norme par laquelle une autorité disposant d'un pouvoir d'appréciation se fixe à elle-même ou prescrit à une autre autorité une ligne de conduite dans l'exercice de ce pouvoir. C'est un acte normatif du Conseil ou de la Commission dans les relations communautaires qui lie tout Etat membre destinataire quand aux résultats à atteindre ; tout en laissant aux instances nationales la compétence quand à la forme et aux moyens.
Effectivité	Caractère d'une règle de droit qui produit l'effet voulu, qui est appliquée réellement.
Harmonisation	Opération législative consistant à mettre en accord des dispositions d'origine différente, plus spécialement à modifier des dispositions existantes afin de les mettre en cohérence avec une réforme nouvelle. Parfois elles désignent un simple rapprochement entre deux ou plusieurs systèmes juridiques
Légalité	Conformité à la loi ou caractère de ce qui est établi par la loi
Traité	Accord ou convention. Plurilatéral, le traité est conclu par un groupe d'Etats, fermé à l'adhésion des Etats qui n'ont pas participé à la négociation et dont le régime doit s'appliquer dans son intégralité ; les réserves étant interdites ou tout au moins soumises à l'acceptation de toutes les parties. (Cas du Traité créant l'UEMOA).

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS ix

RESUME EXECUTIF x

INTRODUCTION 1

1.1 Brève présentation du client : la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) 2

1.2 Brève présentation de l'UEMOA 2

2 PRESENTATION DU PROJET 4

2.1 OBJET ET OBJECTIFS DE L'ETUDE 4

2.2 ORGANISATION DE L'ETUDE SELON LES TDR 5

3 RAPPEL DE LA METHODOLOGIE DU CONSULTANT 7

3.1 PHASE DE COLLECTE DE DONNEES 7

3.2 PHASE DE TRAITEMENT DES DONNEES ET PRODUCTION DE RAPPORTS 8

4 EXECUTION DE L'ETUDE 10

4.1 METHODOLOGIE ADOPTEE PAR LE CONSULTANT 10

4.2 DEROULEMENT DE LA MISSION 10

5 ENTRETIEN ET GESTION DU PATRIMOINE ROUTIER 13

5.1 DEFINITION DES PRINCIPAUX TERMES 13

5.2 POURQUOI DES TRAVAUX D'ENTRETIEN 14

5.3 STRATEGIE D'ENTRETIEN ROUTIER 16

5.4 NATURE DES TRAVAUX D'ENTRETIEN ROUTIER 18

5.5 FACTEURS INFLUENÇANT LA DECISION D'ENTRETENIR LES ROUTES 19

5.6 REGLES ESSENTIELLES DE L'ENTRETIEN ROUTIER 20

5.7 CONDITIONS DE SUCCES DE LA GESTION DU PATRIMOINE ROUTIER 25

6 ENTRETIEN ROUTIER DANS LES PAYS DE L'UEMOA : BILAN ET PERSPECTIVES 31

6.1 INFORMATIONS COLLECTES 31

6.2 CONNAISSANCE DU RESEAU ROUTIER 33

6.3 PRINCIPALES INITIATIVES DE L'UEMOA RELATIVEMENT A L'ENTRETIEN ROUTIER 48

6.4 CLASSIFICATION DU RESEAU ROUTIER PAR PAYS 49

6.5 TEXTES REGISSANT LE CADRE INSTITUTIONNEL ET ORGANISATIONNEL DE L'ENTRETIEN ROUTIER 52

6.6 EVOLUTION AU NIVEAU DE LA PLANIFICATION ET DE LA PROGRAMMATION DE L'ENTRETIEN ROUTIER ____ 64

6.7 BILAN SUR LES BANQUES DE DONNEES ROUTIERES DANS LES 8 PAYS DE L'UNION : SYNTHESE DES INFORMATIONS COLLECTEES ____ 67

6.8 ETAT DES LIEUX DE L'EXECUTION DES TRAVAUX D'ENTRETIEN ROUTIER____ 78

6.9 CADRE INSTITUTIONNEL POUR LE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER ____ 82

6.10 ANALYSE DES RESSOURCES EFFECTIVEMENT MOBILISEES PAR LES ETATS POUR FINANCER L'ENTRETIEN ROUTIER ____ 90

6.11 Evaluation sommaire des besoins en entretien routier ____ 116

6.12 Examen des ressources mobilisables ____ 133

6.13 Statistiques sur les volumes et les prix du carburant (y compris lubrifiants) importé ainsi que la part proportionnelle à la consommation des véhicules. ____ 145

6.14 Réflexions sur les taxes pour le financement de l'entretien routier____ 157

6.15 Etat d'application du règlement n° 14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises ____ 162

7 BILAN DES DIFFERENTES REFORMES ENGAGEES____ 173

7.1 Systèmes d'Entretien Routier de 1960 à 1996 ____ 173

7.2 Systèmes d'Entretien Routier de 1996 à ce jour : privatisation de l'entretien routier_ 178

8 COMMENTAIRES SUR LA GESTION DE L'ENTRETIEN ROUTIER DANS LES PAYS DE L'UEMOA____ 192

8.1 Financement de l'entretien routier ____ 192

8.2 Planification et programmation des travaux d'entretien routier ____ 193

8.3 Mise en œuvre____ 194

9 OBSERVATIONS DES PARTENAIRES TECHNIQUES FINANCIERS DES PAYS DE L'UNION SUR L'ENTRETIEN ROUTIER ____ 201

9.1 Coordination de la Cellule Union Européenne du Ministère des Finances du Niger __ 201

9.2 Délégation de l'Union Européenne (UE)____ 201

9.3 Banque Mondiale ____ 204

9.4 GROUPE DE LA BAD (selon les documents de stratégie pays)____ 205

9.5 AGENCE FRANÇAISE DE DEVELOPPEMENT (AFD)____ 207

Conclusion partielle ____ 207

10 AXES DE SOLUTIONS____ 209

10.1 Sur le plan juridique ____ 209
10.2 Sur le plan politique ____ 210
10.3 Sur le financement de l'entretien routier ____ 210
10.4 Approche de solutions au plan technique ____ 213
11 CONCLUSION GENERALE ____ 227
12 RECOMMANDATIONS / PLAN D'ACTIONS ____ 232
12.1 Recommandations générales ____ 232
12.2 Recommandations par pays ____ 236
12.3 Détails sur les recommandations ____ 242
12.4 PLAN D'ACTION POUR RENDRE EFFICACE L'ENTRETIEN ROUTIER DANS L'UNION ____ 245
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES ____ 253
ANNEXES ____ - 1 -
ANNEXE 1 : TEXTES RELATIFS A LA GESTION ET A L'ENTRETIEN DES ROUTES PAR PAYS ____ - 2 -
ANNEXE 2 : SCHEMA ORGANISATIONNEL DE L'ENTRETIEN ROUTIER ____ - 5 -
ANNEXE 3 : POSTES DE PEAGES ET/OU PESAGE DANS LES PAYS DE L'UEMOA ____ - 7 -
ANNEXE 4 : PARC AUTOMOBILE DANS LES PAYS DE L'UEMOA ____ - 14 -
ANNEXE 5 :INDICATEURS ROUTIERS PAR PAYS (Source Banque Mondiale 2011) ____ - 21 -
ANNEXE 6 : COMMENTAIRES SUR LES RESEAUX ROUTIERS PAR PAYS (extrait et adaptation des rapports pays de la Banque Mondiale 2011) ____ - 24 -
ANNEXE 7 : DECLARATION DE LA REUNION DES MINISTRES DU 19 JUIN 2015 RELATIVE A LA MISE EN APPLICATION DU REGLEMENT 14. ____ - 43 -
ANNEXE 8 : RENFORCEMENT DES MOYENS DU FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER DE COTE D'IVOIRE ; ANNEXE FISCALE A L'ORDONNANCE N° 2011 – 480 DU 28 DECEMBRE 2011 PORTANT BUDGET DE L'ETAT POUR LA GESTION 2012 ____ - 44 -

AVANT-PROPOS

La présente étude s'intitule « Etude sur l'entretien routier dans les pays de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) : bilan des 50 dernières années et perspectives. ». Elle permet de faire une étude rétrospective sur l'entretien routier. Il importe, toutefois de signaler que le délai de 3 mois fixé pour la réalisation d'une telle étude ne permet pas de faire un bilan exhaustif, surtout que les acteurs intervenant dans le secteur sont nombreux et qu'aucun bilan véritable ne peut être fait sans les questionner tous. Les données collectées ne couvrent pas toutes la période concernée par l'étude. Les problèmes d'archivage exigent qu'une recherche documentaire plus approfondie soit réalisée auprès de toutes les structures impliquées dans l'entretien routier (Administration public, Agence d'exécution des travaux, fonds d'entretien routier, entreprise, bureau d'études, bureau de contrôle de travaux, Institut ou Centre de formation, etc.).

Ce travail présente l'intérêt d'avoir permis de collecter des données essentielles concernant l'organisation et le financement de l'entretien routier dans les huit (8) pays membres de l'UEMOA.

Pour analyser au mieux toutes les données disponibles dans chacun des Etats de l'Union, il ne nous est pas apparu nécessaire de fixer le même intervalle de temps pour leur exploitation.

RESUME EXECUTIF

La présente étude « bilan des 50 dernières années et perspectives » relative à l'entretien routier dans les pays de l'UEMOA a, entre autres, pour objet de faire l'état des lieux de l'exécution des travaux d'entretien routier ; de faire l'état des besoins globaux en Entretien Routier ainsi que le point de satisfaction desdits besoins en fonction de l'évolution du réseau (linéaire, moyens matériels et humains, organisation et gestion). Dans cette perspective, une mission circulaire de collecte de données a été organisée dans les huit (8) pays de l'Union dans la période du 16 au 28 février 2015 et, les données collectées ont été traitées.

Dans chacun des pays visités, la plupart des structures et personnalités engagées dans la gestion et l'Entretien Routier ont été rencontrées. Différents entretiens – aussi bien avec l'ensemble des administrations impliquées dans l'entretien routier, l'UEMOA qu'avec quelques partenaires au développement comme la Délégation de l'Union Européenne au Mali et au Sénégal et la Banque Mondiale au Sénégal – ont permis de cerner l'ensemble des défis auxquels le secteur de l'entretien routier est confronté ainsi que les orientations prises par les partenaires techniques au développement.

Une analyse des données collectées montre que la période partant des indépendances à l'année 2014 n'est pas entièrement couverte. La plupart des données recueillies datent des années 2000 à quelques exceptions près. Aux dires des personnes rencontrées, l'absence de passation de charges – entre les gestionnaires des travaux en régie et les structures issues de la mise en œuvre des reformes ayant permis la privatisation de l'exécution des travaux d'entretien routier – pourrait expliquer cette situation. En Guinée Bissau, les différentes crises successives n'ont pas permis la préservation des archives.

Au-delà des questions de performance bien connues liées au statut de fonctionnaire des gestionnaires des travaux en régie, un rapport d'évaluation de projet routier rendu public par la Banque Mondiale révèle que dans les années 1974 au Mali, malgré la disponibilité des ressources apportées par cette institution, la question de l'approvisionnement en carburant a affecté les résultats du secteur. Ainsi, des causes endogènes et exogènes influencent les performances du secteur. Il en est de même de la période après les reformes du secteur routier en Côte d'Ivoire au cours de laquelle les résultats de l'AGEROUTE et du Fonds d'entretien créés en 2001 ont été fortement influencés par les crises traversées par le pays.

La comparaison des deux périodes en termes de couvertures physique et financier des besoins en travaux d'entretien nécessite, entre autres, la prise en compte de : (1) l'impact de la dévaluation du franc CFA en 1994 sur les coûts des travaux d'entretien ; (2) des structures de chaussées en place, de leur âge et du trafic ; (3) ainsi que celle de l'augmentation des coûts consécutive à la privatisation de l'exécution des travaux. Aujourd'hui, le recours à la régie n'apparaît plus envisageable pour les partenaires techniques financiers.

En termes de recommandations, pour un meilleur entretien des réseaux routiers dans l'UEMOA, il est nécessaire que les normes et textes juridiques relatifs à l'entretien routier aussi bien dans la Communauté que dans chacun des pays membres soient appliqués.

La garantie de la qualité des travaux d'entretien étant de plus en plus une préoccupation, il conviendrait de veiller à l'application de solutions techniques appropriées, surtout pour les grosses réparations effectuées sur les chaussées. Les audits techniques ex-post peuvent certes être une solution de contrôle des travaux effectués mais, une part importante devra être accordée à la qualité des entreprises adjudicatrices des travaux ainsi qu'au contrôle et à la surveillance des travaux d'entretien. Une autonomie est recherchée au niveau de la gestion des fonds d'entretien routier. Elle vise surtout à s'affranchir des contraintes liées à la mise en place des budgets des Etats et à tenir compte de calendriers spécifiques à l'entretien routier basés sur les contraintes climatiques pour la programmation des travaux.

Malgré les aides financières apportées aux Etats de l'UEMOA par les partenaires techniques financiers et leurs appuis aux différentes reformes visant à améliorer les performances du secteur, la plupart des réseaux routiers demeurent dans un état médiocre. Une évaluation sommaire des besoins conduit à des ressources par pays comprises entre 163 426 770 000 et 1 325 656 210 000 de F CFA pour la mise à niveau des réseaux routiers. Les besoins peuvent être sous-estimés d'au moins 46% lorsque l'ensemble du réseau routier classé et non classé est pris en compte. La prise en compte de l'ensemble des routes et pistes dans la classification apparaît indispensable pour une meilleure préservation du patrimoine routier.

Il apparaît que les Etats devront faire des efforts pour mobiliser les financements nécessaires à la prise en charge des travaux d'entretien. Ces efforts passent par des évolutions au niveau des statuts juridiques des fonds d'entretien routier et le renforcement de leur structure financière pour en faire, au moins, des fonds de deuxième génération avec la possibilité de lever des fonds sur le marché après leur notation par des agences de notation financière agréées. Dans cette dynamique, une plus grande implication des Etats, des partenaires techniques et financiers ainsi que celle des principaux usagers et bénéficiaires des routes des pays de l'Union dans le financement et la Gestion et l'Entretien Routier, est requise.

Les études effectuées par la Banque Mondiale sur le financement de l'entretien routier aboutissent – pour une prise en charge optimale de l'entretien routier – à des prélèvements sur les produits pétroliers dans les pays de l'UEMOA de l'ordre de 10 et 30 centimes de dollar par litre (entre 59 F CFA/litre et 175 F CFA/litre) alors que ceux-ci varient aujourd'hui entre 2,6 et 6 centimes de dollar par litre (entre 15,24 F CFA/litre et 35,4 F CFA/litre). Des efforts complémentaires sont à faire par les Etats sur ce point pour ne pas perdre leur patrimoine routier.

Relativement aux fonds d'entretien routier, la Banque Mondiale, la BOAD et plusieurs autres bailleurs de fonds conditionnent de plus en plus leurs appuis à ce secteur par leur autonomie. L'analyse des ressources mobilisées montre que malgré les reformes, les taux de couverture des besoins financiers restent nettement en dessous de 50% et représentent pour la plupart des

Etats nettement moins de 0,5% du PIB. Une augmentation des ressources allouées à l'entretien routier est observable avec la mise en place effective des fonds d'entretien routier, mais ceux-ci devront travailler à une diversification de leurs ressources en tenant compte des besoins récurrents en entretien routier, des ressources mobilisables contenus dans les textes adoptés par les Etats, des possibilités d'élargissement de l'assiette des contributions. L'allocation d'une quote-part du produit de la taxe spéciale sur les véhicules à moteur (vignette) apparaît comme sur une solution envisageable et permettra de mobiliser des d'importantes ressources financières pour les pays disposant d'un grand parc automobile.

Celle-ci a été mise en œuvre avec succès en Côte d'Ivoire depuis 2012 et les ressources servent, notamment à garantir les emprunts sur le marché financier. Relevons, toutefois, que les recettes générées par les Vignettes en 1998 au Niger ne représentaient que 5% des ressources mobilisées à cette période.

Certains pays comme le Mali et le Niger ont fait des efforts dans le déploiement des postes de péages sur leur réseau routier. Ils devront améliorer leur gestion à travers l'automatisation des postes sur les principaux axes routiers. Des progrès sont attendus de la part des autres Etats. Une amélioration du maillage des postes de péages et de pèse-essieux fixes s'avère nécessaire, notamment au Bénin, au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire, en Guinée Bissau et au Togo pour ce qui concerne le pesage.

Concernant l'application effective du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA, les données collectées laissent apparaître que les Etats sont loin d'atteindre les résultats escomptés. Au delà du niveau d'équipements à renforcer sur l'ensemble des réseaux routiers, les Etats doivent manifester une volonté réelle à préserver leur patrimoine routier à travers un contrôle effectif des charges à l'essieu et surtout la lutte contre les surcharges, tout en accompagnant les opérateurs du secteur dans le renouvellement des parcs automobiles. L'Union Européenne en particulier conditionne de plus en plus son aide à un engagement véritable des Etats à protéger leur patrimoine.

Au regard des réticences des Etats à mettre en application ce règlement liées à des questions commerciales, il apparaît nécessaire d'étendre sa mise en œuvre à l'ensemble des pays côtiers proches de l'UEMOA, notamment aux Etats membres de la CEDEAO et autres vers lesquels les trafics pourraient être détournés. Il conviendrait également de promouvoir le transport multimodal. Il s'agira d'acheminer les marchandises par au moins deux modes de transport successifs. Une partie du trajet peut ainsi être réalisée par la route, l'autre par voie maritime, fluviale ou par le rail. Une plus grande implication des transports routiers dans le transport multimodal, notamment dans le transport ferroviaire, contribuera sans nul doute à un meilleur essor ce mode de transport et à préserver les routes des surcharges liées au transport des marchandises.

Pour une meilleure prise en charge des travaux d'entretien routier, il convient, pour les Etats, de veiller à une amélioration continue de la gouvernance des projets à travers un cadre institutionnel approprié permettant de séparer les fonctions de planification, de financement, d'exécution et de contrôle. Il conviendrait de mettre surtout en application des contrats pluriannuels et des contrats de gestion de l'entretien routier par niveau de service de type GENiS dont l'efficacité a été déjà prouvée dans des pays comme le Tchad entre 2001 et 2005.

Par ailleurs, pour minimiser les risques encourus par les entreprises, des travaux initiaux de mise à niveau des routes à intégrer aux contrats GENiS exigent un investissement initial de 125 milliards pour 500 km de routes revêtus pour un coût moyen de renforcement de 250 millions de F CFA/km. Des travaux initiaux de mise à niveau sont également nécessaires pour les routes en terre. D'autres formes de partenariats public-privés (PPP) pourront être examinés (contrats d'affermage, régie contrôlée, etc.). La prise en charge de l'entretien des routes présentant des trafics importants pourra alors se faire à des frais de péages encaissés par le concessionnaire.

Tous les acteurs et intervenants du secteur devront être régulièrement formés et surtout payés à temps, selon leur contrat de travail. Une telle disposition pourra aider à éviter les malfaçons éventuelles et permettra de réduire la fréquence des futurs travaux d'entretien

INTRODUCTION

La BOAD est l'Institution commune de financement du Développement dans l'espace UEMOA, qui comprend les huit (8) pays membres suivants : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo.

Dans le domaine des infrastructures de transport, les interventions de la Banque dans l'UEMOA au 31 décembre 2013 s'élèvent à 1 013 081 MFCFA, soit 34,30% de ses concours globaux d'un montant de 2 943 571 MFCFA aux économies de l'Union. Ces concours ont permis de financer environ une quarantaine de projets pour un linéaire total de 4115 km de routes. Elles ont concerné essentiellement le bitumage ou la réhabilitation de routes inter–états et nationales pour favoriser le désenclavement extérieur et intérieur des pays membres.

Les interventions de la Banque dans le domaine routier s'inscrivent dans le cadre du programme d'actions communautaires des infrastructures et du transport routiers (PACITR) qui a fait l'objet d'une Table Ronde Régionale des bailleurs tenue à Lomé en mars 2002 et de la deuxième phase du Programme économique régional (PER 2).

Parmi les objectifs spécifiques de la stratégie communautaire d'intervention de la BOAD dans le domaine routier, figurent entre autres : i) l'harmonisation des programmes d'entretien périodique et courant du réseau communautaire ; ii) l'uniformisation et l'amélioration du niveau de service des routes revêtues du réseau communautaire ; iii) l'aménagement et le bitumage des maillons manquants du réseau communautaire et iv) la promotion d'actions de sécurité routière pertinente et efficace. Il s'agit des objectifs du PACITR sur lesquels la Banque aligne ses interventions en matière d'infrastructures de transport routier.

Malgré les énormes efforts consentis par les Etats, les besoins réels d'entretien du réseau routier sont généralement couverts dans une proportion relativement faible, variant entre 30 et 50 %. Ce qui constitue une diminution, même si la situation varie d'un pays à un autre en fonction de la capacité de mobilisation des ressources financières pour l'Entretien Routier (ER).

Des réformes sur tous les plans (juridiques, législatifs, économiques et techniques) s'avèrent donc nécessaires. Pour quelles apportent les améliorations attendu dans le secteur, une étude rétrospective sur l'entretien apparaît indispensable pour dégager de nouvelles perspectives. La présente étude « bilan des 50 dernières années et perspectives » relatives à l'entretien routier dans les pays de l'UEMOA s'inscrit dans ce cadre.

Elle est scindée en deux volumes : (1) le rapport provisoire concerne les évolutions observées en matière d'entretien routier dans les Etats de l'Union ; (2) l'annexe au rapport provisoire donne la situation de l'entretien routier dans l'UEMOA par pays.

Le présent rapport concerne le rapport provisoire de l'étude.

1.1 Brève présentation du client : la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD)

1.1.1 CRÉATION ET OBJET

La Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) est l'institution commune de financement du développement des Etats de l'Union Monétaire Ouest Africaine (UMOA). Elle a été créée par Accord signé le 14 novembre 1973. La BOAD est devenue opérationnelle en 1976. Les Etats membres sont : le Bénin, le Burkina, la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo.

Par traité de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) signé le 10 janvier 1994 et entré en vigueur le 1er août 1994, la BOAD est une institution spécialisée et autonome de l'Union. Elle concourt en toute indépendance à la réalisation des objectifs de l'UEMOA sans préjudice des objectifs qui lui sont assignés par le traité de l'UMOA.

La BOAD est un établissement public à caractère international qui a pour objet, aux termes de l'Article 2 de ses Statuts, de promouvoir le développement équilibré des Etats membres et de réaliser l'intégration économique de l'Afrique de l'Ouest en finançant des projets prioritaires de développement.

1.1.2 DOMAINES D'INTERVENTION DE LA BANQUE

Les domaines d'intervention de la Banque sont :

- Développement rural et sécurité alimentaire;
- Industrie et agro-industrie ;
- Infrastructures de base et infrastructures modernes (routes, télécommunications, aéroports, ports, énergie) ;
- Transport, Hôtellerie et autres services.

1.2 Brève présentation de l'UEMOA

1.2.1 Objet

L'**Union économique et monétaire ouest-africaine** (UEMOA) est une organisation ouest-africaine qui a comme mission la réalisation de l'intégration économique des États membres, à travers le renforcement de la compétitivité des activités économiques dans le cadre d'un marché ouvert et concurrentiel et d'un environnement juridique rationalisé et harmonisé.

Succédant à l'Union monétaire ouest-africaine (UMOA) créée en 1962, elle a été créée à Dakar (Sénégal) le 10 janvier 1994. Son siège est à Ouagadougou (Burkina Faso).

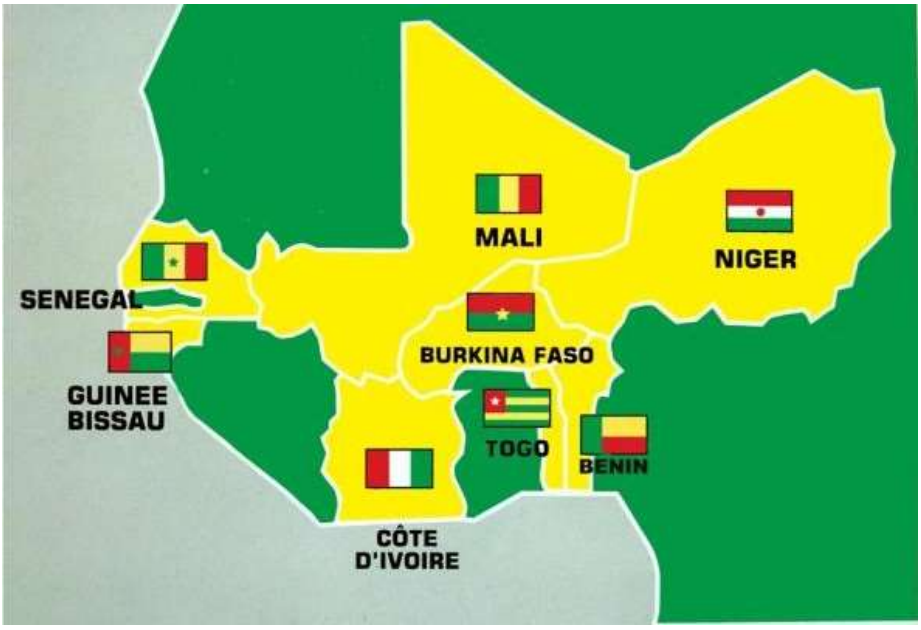
1.2.2 Pays membres

L'UEMOA est composé de Huit États membres :

- Bénin
- Burkina Faso
- Côte d'Ivoire
- Guinée-Bissau (depuis le 2 mai 1997)
- Mali
- Niger
- Sénégal
- Togo

Plus de 80 millions d'habitants habitent les pays membres. L'UEMOA couvre une superficie de 3 509 600 km^2.

Figure 1 : les huit pays de l'UEMOA concernés par l'étude



2 PRESENTATION DU PROJET

Le niveau disparate de la programmation et de la réalisation des tâches d'entretien routier (ER) a amené la Commission de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) à financer une étude d'élaboration d'une stratégie régionale d'ER. Cette étude réalisée en 2006 a traité les aspects suivants : i) l'harmonisation des différentes stratégies d'entretien routier en vigueur dans l'espace UEMOA ; ii) le programme d'actions prioritaires en vue d'accompagner et d'appuyer la mise en œuvre des propositions d'harmonisation ; et iii) les textes juridiques jugés utiles dans le cadre de l'harmonisation de la stratégie proposée.

Les propositions susmentionnées ont été rassemblées et développées en deux groupes principaux, à savoir : i) Groupe 1 : Famille des propositions d'harmonisation relatives à la programmation et à la gestion de l'entretien routier ; et ii) Groupe 2 : Famille des propositions d'harmonisation relatives aux financements de l'ER.

Malgré les efforts consentis, la situation des infrastructures routières des pays de l'UEMOA est caractérisée par une détérioration rapide, l'insuffisance des financements publics pour leur entretien, entrainant une augmentation notable des besoins en maintenance. Par ailleurs, dans la plupart des cas, les travaux n'ont pas été suffisants pour sauvegarder le réseau routier dans de bonnes conditions. Face à cette préoccupation, la Banque Ouest Africaine de Développement a élaboré en juin 2008, une note faisant la situation de l'ER dans l'UEMOA et dégageant des pistes de solution.

La présente étude s'inscrit dans la poursuite des réflexions déjà engagées.

2.1 OBJET ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

L'étude porte sur le bilan de l'entretien routier dans les pays de l'UEMOA au cours des 50 dernières années et les perspectives.

L'objectif global de l'étude est l'amélioration des taux de couverture physique et financière des besoins d'ER dans les Etats membres de l'Union.

Les objectifs spécifiques sont :

- faire l'état des lieux de l'exécution des travaux d'entretien routier par catégorie de route et par nature des travaux ;
- faire l'état des besoins globaux en ER, le point de satisfaction desdits besoins en fonction de l'évolution du réseau (linéaire, moyens matériels et humains, organisation et gestion) ;
- dégager les perspectives :

- voies et moyens permettant d'améliorer les taux de couverture (physique et financière) des besoins ;
- recommandations/plan d'actions.

2.2 ORGANISATION DE L'ETUDE SELON LES TDR

Le consultant procédera à la réalisation de l'étude suivant les deux (02) phases successives détaillées ci-après.

2.2.1 Phase de collecte de données

A l'entame de la mission, le Consultant effectuera une mission de prise de contact à la BOAD au cours de laquelle, il rencontrera les structures chargées de la réalisation de l'étude à la Banque. La réunion de prise de contact permettra d'arrêter avec les parties prenantes, le programme de déroulement de la mission, de repréciser les TDR ainsi que les résultats attendus, de recueillir les informations disponibles à la Banque et de désigner les points focaux de l'étude au sein de la BOAD. Cette étape préliminaire devrait se faire dans un délai maximum de trois (03) jours.

L'étape de prise de contact sera suivie d'une mission d'échange et d'information auprès de la Commission de l'UEMOA ainsi qu'une mission circulaire qui devra amener le personnel du Consultant dans les Etats de l'Union à travers deux (02) équipes. Ces équipes pourront s'appuyer sur des Consultants Locaux. Le délai prévu pour la mission circulaire est de quatorze (14) jours.

L'objectif recherché par rapport à ces données étant de ressortir le bilan des différentes réformes engagées (travaux en régie jusqu'à la fin des années 70, programmes d'ajustements structurels en 80 suivi de la privatisation des tâches d'ER, programmes sectoriels en 90 et création des FER de 1ère génération ; mutation des FER de la 1ère à la 2ème génération en 2000, ...) et d'évaluer le niveau de la taxation routière.

2.2.2 Phase de traitement des données et production de rapports

Cette phase se réalisera en intermittence entre le siège du Consultant et celui de la Banque.

2.2.2.1 Rapport préliminaire

A l'issue de la mission circulaire, le Consultant définira les principales orientations de l'étude à partir des données disponibles et collectées à travers un rapport préliminaire qui sera soumis à la Banque, pour avis. Cette étape devrait lui permettre d'affiner sa méthodologie et son organisation pour les étapes futures.

2.2.2.2 Rapports provisoire et définitif de l'étude

De façon non exhaustive, le Consultant devra développer les pistes de solutions suivantes en s'inspirant d'autres expériences à travers le monde :

- dotation des FER de ressources pérennes et suffisantes :
  - répartition spatiale des postes de péage selon le trafic ;
  - mesure consistant à relever la redevance pétrolière compte tenu de l'actualité liée à la cherté de la vie et à la hausse du prix des produits pétroliers ;
  - taxation des sociétés d'exploitation des ressources minières et pétrolières ;
  - évaluation de la vignette automobile et du niveau à prélever pour alimenter les FER.
- application des normes et des règlements communautaires en matière de dimensionnement et de qualité de chaussée, de contrôle de poids, de gabarit et de charge à l'essieu ;
- lutte contre les surcharges :
  - évaluation du programme d'équipement en postes de pesage mobile et fixe ;
  - évaluation du programme d'adaptation et de renouvellement de la flotte de transport.
- mise en place et harmonisation de Banque de Données Routières (BDR) dans l'espace UEMOA ;
- définition de cadres juridique et réglementaire pour l'institutionnalisation de l'ER par niveaux de service ;
- définition de cadres juridique et réglementaire en vue de l'exécution des travaux d'ER en Partenariat Public-Privé (PPP) ;
- définition des voies et moyens permettant la programmation et l'exécution pluri annuelle des tâches d'ER courant ou à une taille permettant leur financement par les banques ;
- définition de voies et moyens permettant aux FER de lever des ressources sur le marché pour les le financement des tâche d'ER (Fonds de 3ème génération).

3 RAPPEL DE LA METHODOLOGIE DU CONSULTANT

La méthodologie proposée par le Consultant comporte deux phases rappelées ci-après :

1. Méthodologie pour la phase 1: Collecte de données
2. Méthodologie pour la phase 2: Traitement des données et production de rapports

3.1 PHASE DE COLLECTE DE DONNEES

Le démarrage de la mission d'étude comprendra les activités suivantes :

1) l'installation de la mission de l'étude et prise de contact avec la BOAD avec les structures chargée de la réalisation de l'étude à la banque.

2) l'établissement du programme du déroulement de la mission

3) la collecte des documentations disponibles, notamment les études réalisées antérieurement;

4) le traitement et production de rapport

Une fois les tâches parfaitement définies, le Consultant remettra au Client un programme pour la suite de l'étude

3.1.1 Installation de la mission et prise de contact

Dès la notification de l'approbation du marché, une réunion de prise de contact sera organisée à la BOAD au cours de laquelle le consultant rencontrera les structures chargées de la réalisation de l'étude à la Banque telles que :

- la Direction du Développement Rural et des Infrastructures (DDRI),
- la Direction de la Stratégie et des Etudes (DSE),
- la Direction des Finances et de la Comptabilité (DFC) et
- la Direction des Affaires Juridiques (DAJ).

3.1.2 Établissement du programme de l'étude

La réunion de prise de contact est essentielle à la réussite du projet. Ce qui permettra au consultant d'arrêter avec les parties prenantes :

- le programme de déroulement de la mission,
- de repréciser les TDR ainsi que les résultats attendus,
- de recueillir les informations disponibles à la Banque et
- de désigner les points focaux de l'étude au sein de la BOAD.

Le délai maximum pour cette étape préliminaire est de trois (03) jours.

3.1.3 Mission circulaire de collecte de données

L'étape de prise de contact sera suivie d'une mission d'échange et d'information auprès de la Commission de l'UEMOA ainsi qu'une mission circulaire qui devra amener deux (02) experts du consultant et deux (02) cadres de la Banque dans les Etats de l'Union à travers deux (02) équipes qui s'appuieront sur des Consultants Locaux des 8 pays concernés par le projet (Bénin ; Burkina Faso, Cote d'Ivoire ; Guinée Bissau ; Mali ; Niger ; Sénégal ; Togo).

En vue de faciliter cette mission circulaire d'un délai de quatorze (14) jours, une liste des données à recueillir auprès des Etats convenue entre le Consultant et la BOAD sera transmise le plutôt que possible afin de préparer leur collecte avant l'arrivée de la mission sur le terrain.

Le Consultant collectera tous les documents disponibles, notamment en ce qui concerne les études antérieures disponibles.

Tous les documents seront rassemblés et classés par ordre chronologique, ainsi que tous les commentaires, décisions prises relatifs à ces dossiers d'études.

Par ailleurs, toutes les autres données intéressant l'étude seront également rassemblées afin de constituer une documentation complète sur le projet.

L'objectif recherché par rapport à ces données étant de ressortir le bilan des différentes réformes engagées (travaux en régie jusqu'à la fin des années 70, programmes d'ajustements structurels en 80 suivi de la privatisation des tâches d'ER, programmes sectoriels en 90 et création des FER de 1ère génération ; mutation des FER de la 1ère à la 2ème génération en 2000, ….) et d'évaluer le niveau de la taxation routière.

3.2 PHASE DE TRAITEMENT DES DONNEES ET PRODUCTION DE RAPPORTS

La phase de traitement des données se réalisera en intermittence entre le siège du Consultant et celui de la Banque.

3.2.1 Rapport préliminaire

A l'issue de la mission circulaire, les principales orientations de l'étude seront définies à partir des données disponibles et collectées à travers le rapport préliminaire qui sera soumis à la Banque, pour avis. Cette étape qui prendra une (1) semaine permettra au consultant d'affiner la méthodologie et l'organisation pour les étapes futures.

Le rapport préliminaire devra être produit en dix (10) exemplaires.

Après le rapport préliminaire, un complément d'informations et données à rechercher auprès des parties prenantes pourrait être indispensable pour la rédaction du rapport de l'étude selon les objectifs attendus.

3.2.2 Rapports provisoire et définitif de l'étude

De façon non exhaustive, les pistes de solutions suivantes seront développées en s'inspirant d'autres expériences à travers le monde :

- dotation des FER de ressources pérennes et suffisantes :
  - répartition spatiale des postes de péage selon le trafic ;
  - mesure consistant à relever la redevance pétrolière compte tenu de l'actualité liée à la cherté de la vie et à la hausse du prix des produits pétroliers ;
  - taxation des sociétés d'exploitation des ressources minières et pétrolières ;
  - évaluation de la vignette automobile et du niveau à prélever pour alimenter les FER.
- application des normes et des règlements communautaires en matière de dimensionnement et de qualité de chaussée, de contrôle de poids, de gabarit et de charge à l'essieu ;
- lutte contre les surcharges :
  - évaluation du programme d'équipement en postes de pesage mobile et fixe ;
  - évaluation du programme d'adaptation et de renouvellement de la flotte de transport.
- mise en place et harmonisation de Banque de Données Routières (BDR) dans l'espace UEMOA ;
- définition de cadres juridique et réglementaire pour l'institutionnalisation de l'ER par niveaux de service ;
- définition de cadres juridique et réglementaire en vue de l'exécution des travaux d'ER en Partenariat Public-Privé (PPP) ;
- définition des voies et moyens permettant la programmation et l'exécution pluri annuelle des tâches d'ER courant ou à une taille permettant leur financement par les banques ;
- définition de voies et moyens permettant aux FER de lever des ressources sur le marché pour les le financement des tâche d'ER (Fonds de 3ème génération).

Le rapport provisoire de l'étude, une fois élaboré sera fourni en quarante (40) exemplaires. Ce rapport provisoire qui sera élaboré dans une durée prévisionnelle de six (6) semaines sera soumis à un atelier de validation au siège de la BOAD à Lomé. Le rapport définitif également sera fourni en quarante (40) exemplaires physiques et électroniques sur CD Rom ou clé USB avec une copie reproductible.

4 EXECUTION DE L'ETUDE

4.1 METHODOLOGIE ADOPTEE PAR LE CONSULTANT

Pour mener la présente étude, le consultant s'est appuyé sur les entretiens réalisés lors de la mission circulaire ainsi que sur les données collectées et des recherches documentaires.

Au niveau des techniques de traitement des données, le Consultant a effectué, à la fois, des analyses qualitatives et quantitatives. Les questions dichotomiques fermées donnant la possibilité de répondre par « oui » ou par « non » ne paraissaient pas indiquées pour cette étude. En effet, selon que l'on soit dans l'Administration Centrale ou dans une Agence Routière, les premiers tests effectués révélaient clairement que la perception actuelle des résultats des reformes engagées est différente. Un benchmarking a permis au Consultant d'identifier les meilleures pratiques dans plusieurs pays hors UEMOA, à partir d'études portant sur l'entretien routier.

4.2 DEROULEMENT DE LA MISSION

4.2.1 Démarrage de la mission

Dès réception de l'ordre de service de démarrage des études, le Consultant a proposé à la BOAD un chronogramme d'exécution de la mission.

La prise de contact effective avec la BOAD s'est effectuée le 02 février à son siège sis à LOME (TOGO).

Le groupement AGECET/DIWI était représenté à cette séance de travail par monsieur Gilbert AKODENYON, Directeur Général de AGECET. Le représentant du groupement AGECET/DIWI a présenté l'état d'avancement de l'étude qui a commencé depuis la notification de l'ordre de démarrage le 19 janvier 2015. Les travaux effectués à ce stade concernent :

- **la mobilisation du personnel** : le consultant, dès la signature du contrat a mobilisé tout son personnel pour l'exécution de la mission (divers échanges de courrier en guise de préparation);
- **la définition des tâches et l'élaboration du chronogramme des activités** : Sur la base des Termes de Référence, les experts ont dégagé les différentes tâches et proposés un chronogramme des activités qui a été discuté séance tenante avec le client (la BOAD) ;
- **l'organisation de la mission circulaire** : Il s'agit de la formation de deux (02) équipes d'experts qui sillonneront chacune quatre (04) pays de l'UEMOA pour la collecte des données de l'étude ;

- **l'élaboration des supports de la mission**: Les experts ont proposé des documents provisoires de collecte de données composés des questionnaires, des guides et une lettre circulaire à envoyer d'avance aux huit (08) pays concernés par l'étude ainsi que les différentes institutions (BAD, AFD, UE, etc.).

La réunion de travail avec l'ensemble des membres de l'équipe projet s'est déroulée le 10 février 2015. Des rencontres régulières les jours suivants ont permis de préparer la mission circulaire qui a aussitôt démarré dans la semaine du 16 février 2015.

4.2.2 DEROULEMENT DE LA MISSION CIRCULAIRE

4.2.2.1 Composition de l'équipe chargée de la collecte

Les collectes de données dans chacun des huit (8) pays de l'UEMOA concernés par le projet (Côte d'Ivoire, Togo, Bénin, Burkina Faso, Niger, Mali, Sénégal, Guinée Bissau) se sont déroulées dans la période du 16 au 28 février 2015.

Conformément aux termes des références de la mission, deux équipes ont été constituées pour respecter le temps accordé à la collecte de données.

La répartition des pays ainsi que la composition des équipes se présentent comme suit :

Niger, Mali, Sénégal, Guinée Bissau

- Docteur KOUASSI Paulin Maxime Yao, Ingénieur génie civil, Chef de mission dans le cadre de l'étude
- Docteur SOMENOU Koffi Amenovinyo, Expert Juriste,
- Monsieur FANNY Djan, Economiste des transports.

Togo, Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire

- M. QUENUM Philibert Alexis, Expert Financier, Chef de mission pour la collecte de données
- M. DJAHOUNTO Marc, Gestionnaire de base de données/Ingénieur génie civil.

Il convient de souligner que pour la collecte de données, le groupement AGECET/DIWI a mobilisé l'ensemble du personnel clé prévu dans le cadre du projet (5 experts au lieu des 4 experts mentionnés dans les TDR).

4.2.2.2 Rencontres et entretiens

Dans chaque pays visité, la plupart des structures et personnalités engagées dans la gestion et l'Entretien Routier ont été rencontrées :

- les Représentants Résidents de la B.O.A.D ont été les premières personnalités rencontrées dans chacun des 8 pays de l'Union commençant par le Directeur du Développement Rural et des Infrastructures et son équipe à la B.O.A.D à Lomé ;
- les Ministères et Ministres impliqués dans la gestion et entretien routier (Ministères en charge des travaux publics, ministères en charge de l'économie, des finances et du plan) ;
- les Directeurs nationaux des Routes ;
- les Directeurs Techniques des Routes, ainsi que les responsables de la planification et de la programmation des travaux ;
- les Directeurs généraux des Agences de Gestion des Routes (lorsqu'elles existent)
- les Directeurs généraux des fonds routiers ;
- le Coordonnateur de la Cellule Union Européenne de Ministère des Finances du Niger ;
- la Délégation de l'Union Européenne au Mali et au Sénégal ;
- la Représentation de la Banque Mondiale au Sénégal ;
- le Siège de l'UEMOA au Burkina Faso.
- Etc.

5 ENTRETIEN ET GESTION DU PATRIMOINE ROUTIER

5.1 DEFINITION DES PRINCIPAUX TERMES

Pour définir les principaux termes concernées par l'étude, nous nous appuierons sur les Directives Opérationnelles de la Banque mondiale, notamment sur la note intitulée « transport note N° TRN-4 de juin 2005 ». Ces termes sont définis à travers leur objet.

5.1.1 OBJET DE L'ENTRETIEN

1) Le but de l'entretien est de préserver le bien, non de l'améliorer. Contrairement aux grands travaux routiers, les travaux d'entretien doivent être effectués régulièrement. L'entretien des routes comprend « les activités visant à maintenir le revêtement, les accotements, les talus, les équipements de drainage et toutes les autres structures et installations situées sur l'emprise des routes dans un état aussi proche que celui qui était le leur au moment de leur construction ou de leur remise en état » (AIPRC 1994). En font partie toutes les réparations mineures et les améliorations en vue d'éliminer les causes des défauts et imperfections et d'éviter une répétition excessive des travaux d'entretien. À des fins de gestion et d'exploitation, on établit une distinction entre l'entretien courant, l'entretien périodique et l'entretien d'urgence.

2) ***L'entretien courant***, qui comprend les travaux de faible ampleur effectués à intervalle constant, a pour objet « d'assurer à court terme de praticabilité et la sécurité quotidiennes des routes existantes et de prévenir leur détérioration prématurée » (AIPRC 1994). La fréquence des activités est variable mais elle a généralement un caractère hebdomadaire ou mensuel. Les activités de cette nature comprennent le dégagement des accotements, la tonte de l'herbe, le curage des buses et des fossés, les opérations de point à temps et le rebouchage des nids de poule. L'entretien courant des routes en graveleux comprend parfois des activités semestrielles de rechargement.

3) ***L'entretien périodique*** inclut les activités sur un tronçon de route à des intervalles réguliers et relativement longs et a pour objet de «préserver l'intégrité structurelle de la route». Ces activités sont généralement d'une grande ampleur et exigent un personnel compétent et du matériel spécialisé. Elles coûtent plus cher que les travaux

d'entretien courant et présupposent une période d'identification et de planification et même, dans certains cas, de conception. Ces activités comprennent les interventions préventives, le renouvellement de la couche de surface, le renforcement de la couche de roulement et la reconstruction de la chaussée. Les travaux de réparation et de renforcement de la couche de roulement sont souvent effectués pour remédier à une détérioration quantifiée de l'état des routes. Dans le cas des routes revêtues, la pose d'un nouveau revêtement s'impose environ tous les huit ans ; dans le cas des routes non revêtues, il faut procéder à un rechargement environ tous les trois ans.

4) ***L'entretien d'urgence*** concerne les réparations que l'on ne peut anticiper mais qui exigent une intervention immédiate. Les cas les plus fréquents sont les effondrements de buse et les glissements de terrains qui empêchent toute circulation.

L'entretien ne comprend pas les travaux de remise en état, l'aménagement d'accotements ou l'élargissement des routes. Si le tronçon à refaire correspond à plus de 25 % de la longueur de la route, il s'agit de travaux de remise en état et non d'entretien.

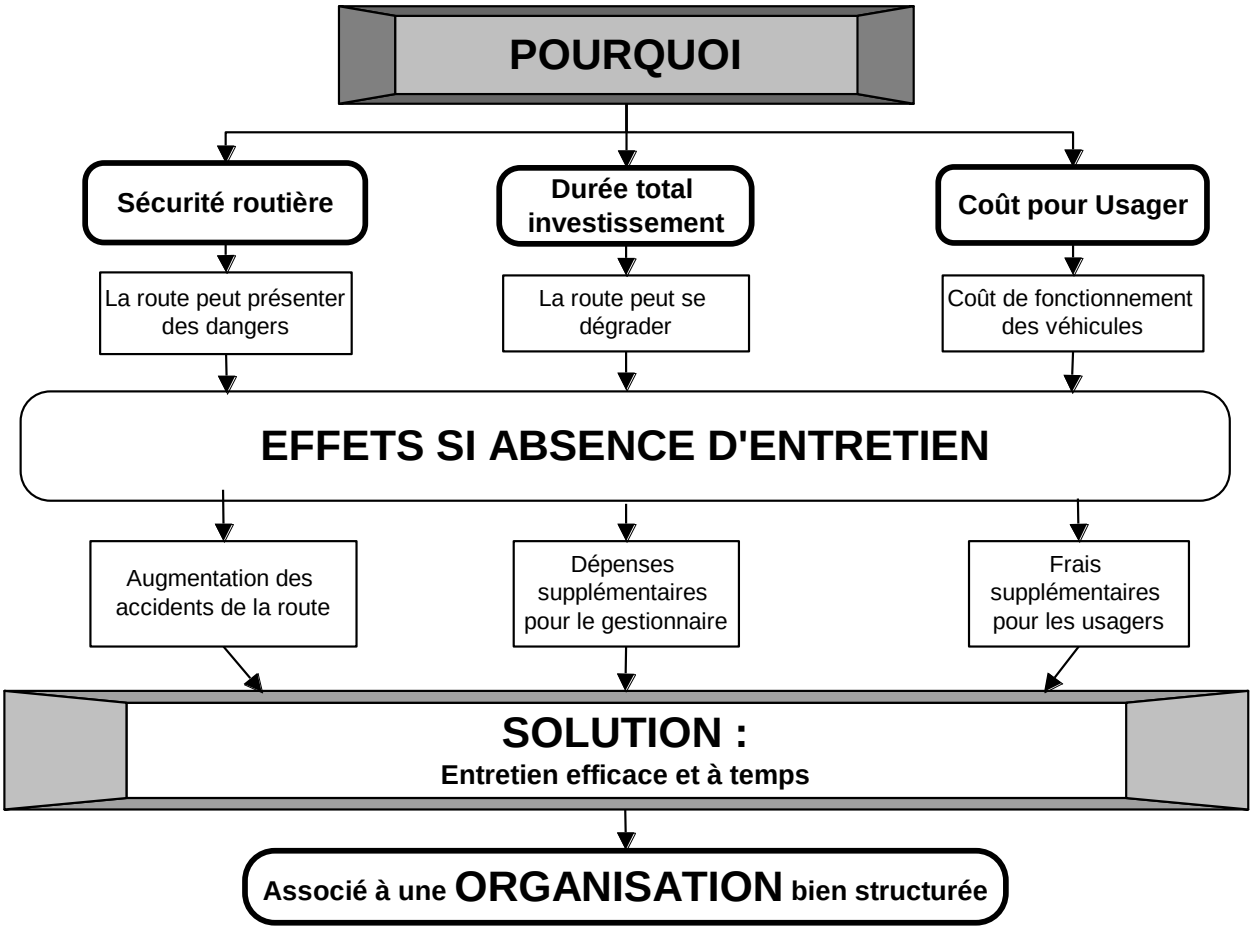
5.2 POURQUOI DES TRAVAUX D'ENTRETIEN

Les travaux d'entretien routier ont pour objectifs principaux de :

- préserver le capital constitué par le réseau routier ;
- assurer la pérennité du trafic, c'est-à-dire, permettre des conditions de circulation acceptables en toutes saisons pour éviter de gêner la vie économique du pays ;
- assurer un niveau de service correct aux usagers, en offrant une circulation au coût minimum avec de bonnes conditions de sécurité et de confort.

Sans vouloir démontrer encore une fois l'intérêt de l'entretien des routes aussi bien pour les usagers que pour l'économie de tous les pays, il nous paraît nécessaire d'insister à nouveaux sur l'importance de l'entretien routier à travers ce schéma proposé par MORIN [MORIN, 1998].

Figure 2 : Importance de l'Entretien Routier (MORIN J.P., 1998)



Le tableau ci-après présente l'influence de l'entretien routier sur l'atteinte des objectifs du millénaire.

Tableau 1 : Influence de l'entretien routier sur les objectifs du millénaire pour le développement (Source : International Development Committee (2011))

Objectif	Contribution de l'entretien routier
1. Éliminer l'extrême pauvreté	Un transport régional efficace est nécessaire au commerce et les routes sont indispensables à la croissance de l'économie rurale.
2. Assurer l'éducation primaire pour tous	La qualité de l'accès aux routes communales influe sur le taux de scolarisation et de fréquentation scolaire.
3. Promouvoir l'égalité des sexes dans l'enseignement	La sécurité des routes améliore considérablement le taux de fréquentation scolaire des filles.
4. Réduire la mortalité infantile	L'entretien des routes facilite l'accès aux soins.
5. Réduire la mortalité maternelle	
6. Combattre le VIH/SIDA, le paludisme et d'autres maladies	
7. Préserver l'environnement	L'entretien routier en temps opportun permet de réduire les coûts à long terme et la consommation de matériaux.
8. Mettre en place un partenariat mondial pour le développement	Le partage de bonnes pratiques en entretien routier exige un investissement.

5.3 STRATEGIE D'ENTRETIEN ROUTIER

Tous les gouvernements concernés des pays de l'Union sont unanimes à reconnaître l'importance que revêtent les routes dans le développement économique et social de leur état. En conséquence les programmes de routes figurent parmi les priorités dans les différents plans de développement global en cours. Avec la forte récession économique qu'ont traversé les pays dans les années 1980 et les programmes d'ajustement structurel acceptés et mis en œuvre par les Etats, des reformes sont intervenues dans la gestion de l'entretien routier. L'un des résultats essentiel de ces reformes est l'abandon des travaux en régie et la privatisation de l'exécution des travaux d'entretien routier.

En matière d'entretien routier, il est important de disposer d'une stratégie d'intervention. Une stratégie est un ensemble d'actions coordonnées, volontairement choisies pour obtenir le meilleur résultat possible.

Ainsi après avoir précisé, pour une catégorie de routes, un objectif en matière de niveau de service, on peut élaborer une stratégie d'entretien correspondante, c'est-à-dire, déterminer l'ensemble des dispositions à prendre (type et fréquence des travaux) pour atteindre ce niveau de service. En matière d'entretien des chaussées, on peut concevoir plusieurs types de stratégies, et en général, on retient l'un des quatre types de stratégies suivantes :

Tableau 2 : Aperçu des types de stratégies d'entretien routier

DESIGNATION	DEFINITION ET INCONVENIENTS
Stratégie de type 1 : emplois partiels et réparations localisées (entretien curatif)	Cette stratégie consiste à laisser se poursuivre le processus de dégradation des chaussées en cherchant dans la mesure du possible à éviter son accélération (on répare ponctuellement les dégradations au fur et à mesure de leur apparition et éventuellement on réalise des enduits superficiels pour se prémunir contre les infiltrations d'eau). Cette stratégie est très contraignante pour les gestionnaires car elle exige une surveillance ininterrompue du réseau et des interventions rapides, fréquentes et non programmables puisque les trous ou autres dégradations de même nature doivent être réparés dès leur formation. Une telle stratégie ne devrait s'appliquer en réalité qu'à des routes peu circulées (ISTED[1], 1993).
Stratégie de type 2 : Rechargements progressifs	Cette stratégie consiste à exécuter des rechargements progressifs à intervalles réguliers (enrobés de 4 à 6 cm d'épaisseur tous les cinq à six ans environ dans le cas d'un trafic moyen) avec épaulement des rives et si nécessaire amélioration du système de drainage. L'inconvénient principal ici est qu'il n'est pas facile d'obtenir les crédits nécessaires pour réaliser des travaux coûteux à échéances rapprochées. Par ailleurs, un sous dimensionnement de la structure initiale peut la rendre fragile avec un investissement initial relativement modéré.
Stratégie de type 3 : renforcement de structure suivi d'une politique d'entretien préventif	Cette stratégie consiste à consentir un investissement initial élevé afin de dimensionner la chaussée pour une durée d'usage voisine de celle d'une chaussée neuve vis-à-vis du trafic (apport simultané d'une couche de base et d'une couche de fondation). Cette stratégie a pour inconvénient de repousser loin dans le temps la remise en état d'une partie du réseau en voie de dégradation accélérée en cas de restriction budgétaire excessive.
Stratégie de type 4 : renforcement de structure suivi d'une politique d'entretien curatif	Elle est une combinaison des stratégies de type 3 et de type 1. Elle consiste à renforcer la chaussée existante puis à en assurer l'entretien par des emplois partiels et enduits superficiels. Lorsque la rupture est atteinte, un nouveau renforcement est nécessaire et le cycle recommence. Cette stratégie est encore plus sensible aux fluctuations budgétaires puisqu'on attend l'extrême limite pour procéder à un nouveau renforcement.

Dans l'ensemble des pays de l'Union, c'est la stratégie de type 1, consistant à faire des emplois partiels et des réparations localisées. Il s'agit de l'entretien curatif.

[1] ISTED [1993] : le Savoir-faire français en matière d'entretien routier, Institut des Sciences et Techniques de l'Equipement de l'Environnement et pour le Développement, Paris, France.

5.4 NATURE DES TRAVAUX D'ENTRETIEN ROUTIER

L'entretien courant est défini par l'AIPCR comme étant : « Toutes les opérations programmables périodiquement afin de maintenir un niveau de service satisfaisant, le plus proche possible de l'état initial et conforme à la classe de la route ».

L'entretien fonctionnel correspond à « l'Exécution périodique de travaux pour préserver ou restaurer certaines ou l'ensemble des caractéristiques de viabilité (sécurité, confort, etc.) d'une chaussée ».

5.4.1 Domaines concernés par les travaux d'entretien

Les domaines concernés par les travaux d'entretien sont multiples. Le Tableau 3 résume les principales interventions de maintenance routière.

Tableau 3 : principales interventions de maintenance routière en zone tropicale

DOMAINES	INTERVENTIONS
Chaussées	**Entretien courant annuel** (réparations localisées, …)
	Entretien périodique (renforcements, renouvellement des revêtements, rechargement, …)
Dépendances	**Assainissement, fossés** (curage, nettoyage réseau eaux pluviales, protection...)
	Accotements, trottoirs (Rechargement, reprofilage, bordures…)
Ouvrages d'art	Réparation, réhabilitation, protection
Signalisation, Equipements de sécurité	**Signalisation horizontale** (Axe, rive, flèches, passages piétons…)
	Signalisation verticale et équipements divers (panneaux, glissières, feux tricolores, mobilier urbain…)
Traitement végétation plantations	**Surfaces engazonnées ou fleuries** (Plantation, fauchage, arrosage, …)
	Arbres, haies (plantation, taille, élagage, arrosage,…)
Propreté	**Nettoyage** (Enlèvement de déchets, balayage,…)
Exploitation	**Patrouilles** (Surveillance, Signalisation temporaire, interventions d'urgence, …)

5.4.2 Type de travaux

Les travaux d'entretien routier comprennent plusieurs types d'interventions liées chacune au niveau de gravité de la dégradation observée. Cela sous-entend qu'une relation étroite existe entre l'état de surface des chaussées et les séquences des travaux d'entretien. Il est donc clair que ces interventions dépendront du facteur qui génère la dégradation et de la vitesse d'évolution de celle-ci. Au niveau des travaux programmables, on distingue :

- Reprofilage léger ;
- Reprofilage lourd ;
- Rechargement ;
- Remise en forme.

Les travaux[2] d'entretien concernent aussi bien le petit entretien que des travaux ponctuels (changer une buse, refaire une zone de bourbier, enlever un talus qui a glissé ou un arbre tombé).

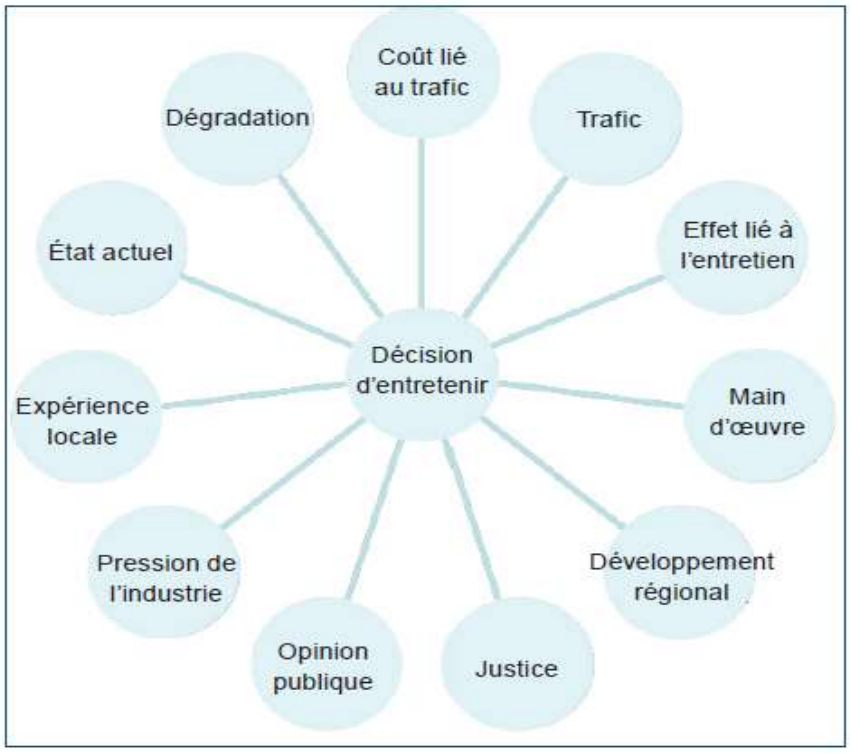
Il n'est pas aisé de déterminer les seuils d'intervention, même en prenant en compte les catégories administratives des routes ou les classes de trafic. Il est aussi difficile de faire un choix entre plusieurs interventions légères ou une intervention lourde [AUTRET, 1989]. C'est à ce niveau qu'on observe l'intérêt des systèmes d'aide à la gestion de l'entretien routier comme le modèle HDM4 de la Banque Mondiale. C'est un outil d'aide à la décision à la disposition du maître d'œuvre. Cet outil lui est d'autant plus nécessaire que c'est à lui que revient de confirmer le type de travaux d'entretien à réaliser en observant les dégradations en surface.

5.5 FACTEURS INFLUENÇANT LA DECISION D'ENTRETENIR LES ROUTES

Les facteurs influençant les décisions relatives à l'entretien des routes sont donnés ci-après :

[2] Ces opérations sont à retenir ou à écarter selon le niveau du trafic et l'importance de la route

Figure 3 : Facteurs influençant les décisions relatives à l'entretien des routes (AIPCR, 2013)



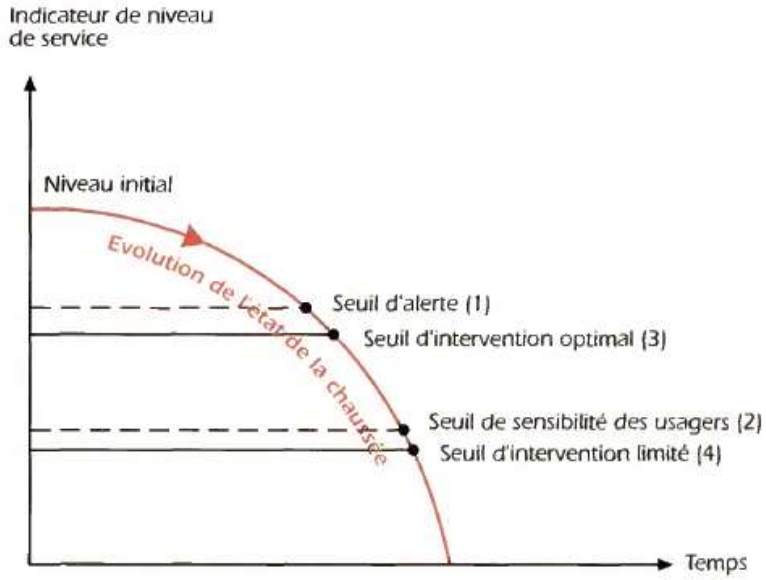
5.6 REGLES ESSENTIELLES DE L'ENTRETIEN ROUTIER

Il est bien connu que les routes se détériorent avec le temps. Dans un scénario optimisé, on ne permet pas aux routes de se détériorer jusqu'à un point où il coûterait trop cher de les remettre en état de service.

Un entretien en temps opportun peut réduire considérablement les coûts futurs et permet une gestion efficace de la route, en identifiant les conditions optimisant le coût de l'entretien routier.

Le graphique ci-dessous, dans lequel la qualité de la route est évaluée en fonction du temps, en est l'illustration.

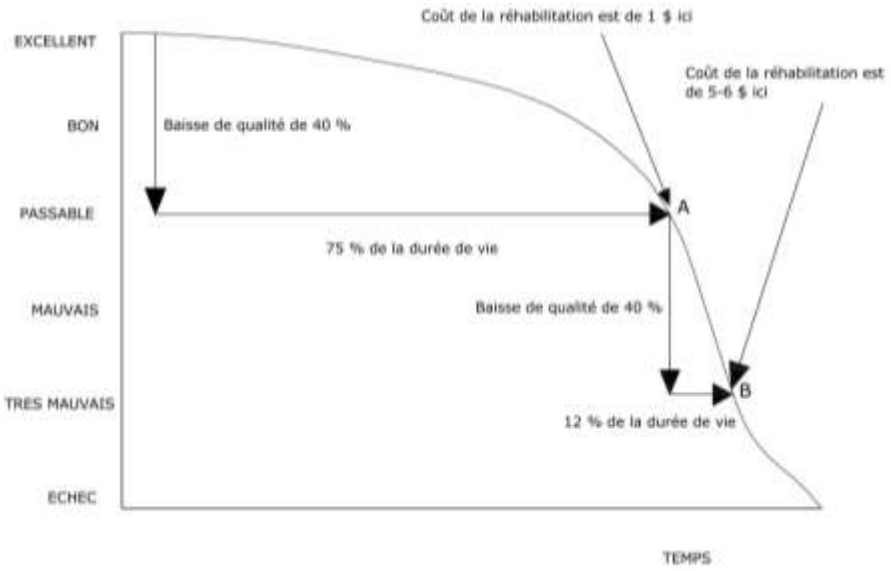
Figure 4 : Exemple d'évolution du niveau de service d'une chaussée (SETRA [1996])



(1) Dégradations perçues par le technicien et non par l'usager (fissures, faïençage,...).
(2) Dégradations perçues par l'usager (nids de poule, déformations profondes,...).
(3) Interventions du type entretien préventif, sur tout ou partie de la chaussée.
(4) Interventions du type entretien curatif sur la dégradation.

La traduction des impacts du retard d'entretien en termes de coûts est donnée par l'illustration ci-après :

Figure 5 : Evaluation de la qualité d'une route dans le temps (IFR[3], 2009)



[3] IRF [2009] : Partenariats public-privé ; au-delà des aspects financiers. Document de réflexion de l'IRF (Fédération Routière Internationale).

Ce graphique illustre la relation entre l'âge d'une route représentative et son état. Il révèle également les conséquences financières que provoque la décision de reporter les activités d'entretien au-delà de leur point optimal de réalisation. Ainsi, au fur et à mesure qu'une route en service prend de l'âge, le rythme auquel son état se détériore s'accélère, ce qui fait augmenter les coûts. Plus on tarde à effectuer les traitements d'entretien, plus le coût total est élevé. En d'autres termes, quand une route prend de l'âge, une intervention peut modifier son état à certains moments clés. Le moment de l'intervention influe sur le coût du traitement. Plus un traitement est retardé, plus le coût des réparations est élevé.

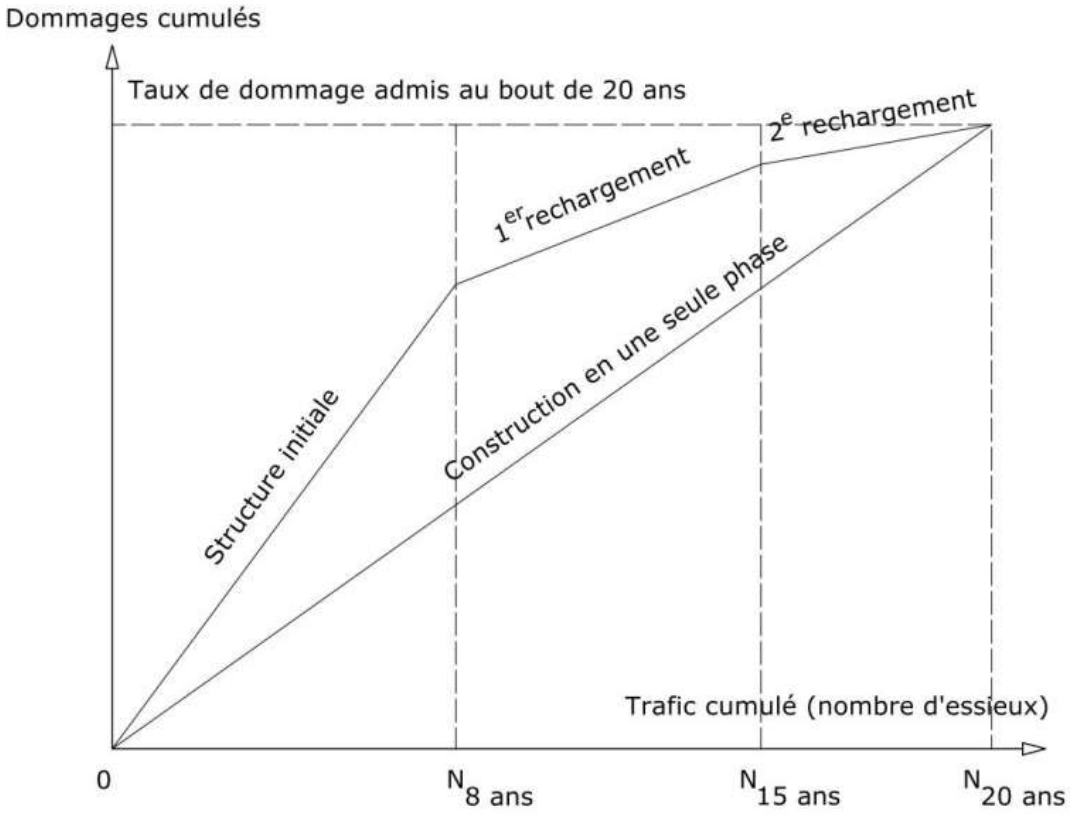
Sur ce graphique, il apparaît qu'un entretien à temps permet de réduire significativement le coût de la maintenance. Ainsi, au lieu de dépenser un (1) dollar au moment où la chaussée est dans un état acceptable (passable), l'on sera amené à dépenser 5 à 6 dollars si les travaux d'entretien se font quelque temps après, lorsque la chaussée est en mauvais ou très mauvais état. En l'absence d'intervention, la période nécessaire pour une accentuation des dégradations est relativement courte.

Les dispositions contractuelles classiques permettent rarement une telle optimisation. Généralement, au stade de la construction, le calcul de la structure de chaussée est basé sur des hypothèses relatives essentiellement à la durée de vie standard, à la circulation escomptée (en poids et en intensité) et à la résistance des matériaux à la fatigue. Les chaussées sont censées faire l'objet de travaux d'entretien périodique bien planifiés et réalisés en temps opportun, pour optimiser les dépenses durant le cycle de vie de la chaussée.

Cela exigerait de procéder régulièrement à une surveillance adéquate pour mesurer les écarts éventuels par rapport aux hypothèses initiales et ensuite de prendre les mesures correctives nécessaires pour se rapprocher au mieux de l'optimum prévu. Malheureusement, les choses ne se passent pas ainsi dans la réalité.

Avec la suppression des travaux en régie et le mode de gestion des routes axé sur l'évolution des dégradations éventuelles et le recours aux appels d'offres pour sélectionner ponctuellement une entreprise, la gestion des routes semblent loin d'être optimisée.

Figure 6 : Illustration de la stratégie d'aménagement progressif (IFR, 2009)

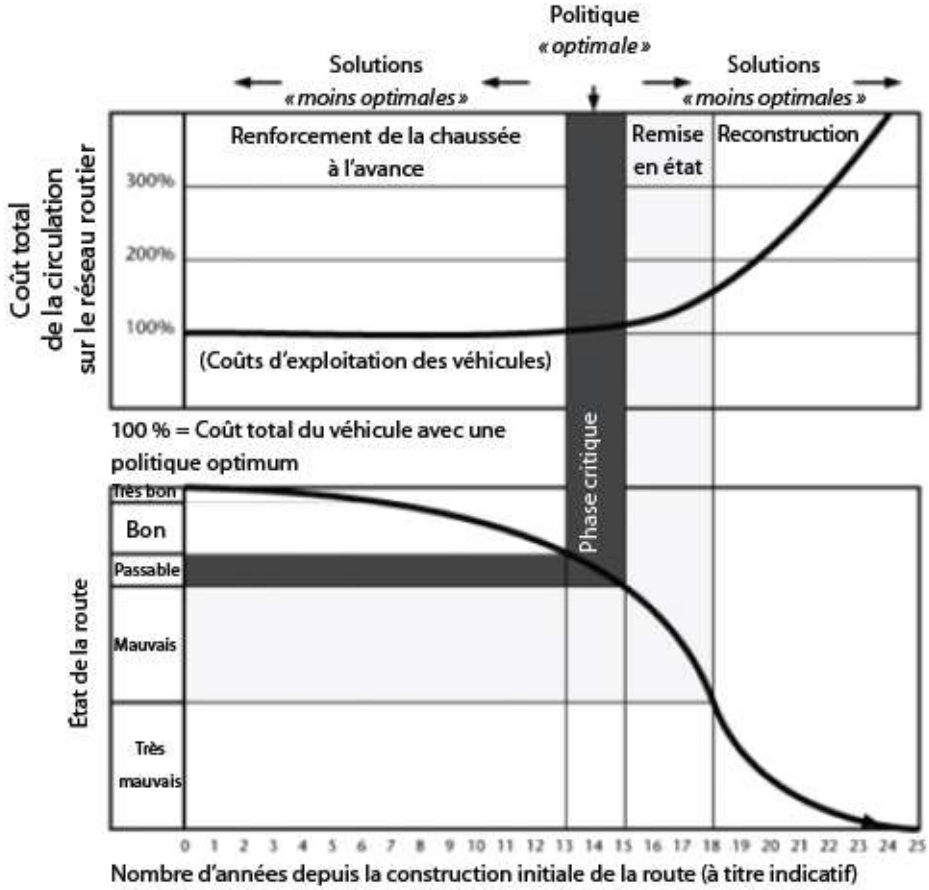


Une règle essentielle de l'entretien routier consiste à investir aujourd'hui pour réduire les coûts de demain. A mesure que le patrimoine se dégrade, le coût de la remise en état augmente. Et si la situation empire, les coûts pour la société deviennent généralement plus importants.

C'est un principe bien établi, qui est illustré par la figure ci-après.

De nombreux indices confirment cette règle. La Banque mondiale (Heggie et Vickers [1998]) indique qu'en Afrique, le report des dépenses d'entretien routier entraîne une augmentation des coûts d'exploitation des véhicules deux à trois fois supérieure aux économies réalisées. Elle signale également qu'en Amérique Latine et aux caraïbes, les coûts supplémentaires dus à un entretien insuffisant s'élèvent à 1,2 milliard EUR par an.

Figure 7 : Variation des coûts dans le temps (source : world Bank 2012, in AIPCR (2014)).



5.7 CONDITIONS DE SUCCES DE LA GESTION DU PATRIMOINE ROUTIER

Il convient de rappeler ici les quatre éléments principaux sans lesquels l'approche de gestion du patrimoine ne peut pas être mise en œuvre avec succès. Selon le rapport publié par la Banque Mondiale en 1998 sur la nécessité d'une reforme de la gestion des routes (Heggie et Vickers, 1998), il faut :

- maintenir un financement stable ;
- obtenir la participation active des usagers ;
- définir clairement les responsabilités ;
- promouvoir une gestion commerciale

Dans la suite de l'étude, nous pouvons qualifier le bilan de l'entretien routier satisfaisant sur ces quatre éléments de l'approche gestion du patrimoine sont réunis.

5.7.1 Benchmarking sur les conditions de succès de l'entretien routier

Pour une meilleure prise en charge de l'entretien des routes, quelques résultats découlant d'une étude menée dans 27 pays sont présentés ci-après. Les résultats de cette étude intitulée : « Bilan-évaluation des Fonds d'entretien routiers (FER) en Afrique » qui ont été présentés par Stephen Brushett[4] (2004) restent d'actualité.

Pour mener cette étude, le champ d'observation a consisté à un suivi systématique de 27 pays sous forme d'une "matrice" des processus de réforme. Ces pays présentent les caractéristiques suivantes :

- 22 pays ont institué des FER "de 2ème génération" ;
- 20 pays ont été déjà en place des Conseils associant public et privé dont 9 pays seulement ont conféré la majorité aux représentants du privé.
- pour 14 d'entre eux, au moins 80 % des ressources proviennent de redevances payées par l'usager
- pour au moins 10 d'entre eux, ces redevances parviennent directement au FER
- au moins 8 d'entre eux réussissent à couvrir totalement ou très largement les besoins d'entretien courant
- 11 pays ont mis en place des agences routières indépendantes.

[4] Stephen Brushett (2004) : « Bilan-évaluation des Fonds d'entretien routiers (FER) en Afrique » Responsable de la Thématique « Gestion et Financement de la Route », SSATP ; École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, le 23 juin 2004 (France).

Quatre problématiques essentielles sont traitées dans le cadre de l'étude à savoir :

- résoudre le problème du sous-financement chronique de l'entretien routier ;
- améliorer l'efficacité dans l'emploi des fonds ;
- optimiser la répartition des ressources ;
- démontrer l'impact sur la qualité du réseau routier.

Les leçons tirées de cette étude sont présentées ci-après :

Principes incontestés pour réussir l'entretien routier

Les principes ci-après peuvent être retenus :

- accorder la priorité absolue à l'entretien routier
- imputer les coûts à l'usager
- associer véritablement les usagers
- gérer la route comme un service marchand
- exiger la plus grande rigueur en termes de gouvernance …

…sur ces bases, le Fonds d'entretien routier "de 2ème génération" s'est imposé comme une solution éprouvée à vocation permanente.

Caractéristiques incontournables des Fonds d'entretien routier "de 2ème génération" :

Les fonds routiers doivent avoir les caractéristiques suivantes :

- des bases légales solides
- une supervision rigoureuse
- une autonomie de gestion pleine et entière
- des procédures claires – allocation, fixation et ajustement des barèmes
- un dispositif d'audit externe
- une publication systématique des résultats.

Ainsi, selon G. William et Kumar (2003), *il est établi que la nouvelle génération des fonds routiers africains [...] n'a aucunement mis en péril les marges de manœuvre budgétaires. Mieux, ils ont nettement amélioré la gestion et le financement de l'entretien routier (en termes de capacité d'exécution) et ont un impact indéniable sur les résultats finaux (en termes d'état physique des réseaux). "*

Le sous-financement chronique de l'entretien

" .. Le sous-financement a été réduit, mais il reste encore un problème essentiel…"

Parmi les causes du sous-financement, l'on relève :

- le non-ajustement des barèmes sur le carburant ;
- les déficiences de la collecte des taxes sur les véhicules.

Les points à revoir sont :

- la définition des besoins éligibles ;
- impact de la prise en compte des travaux d'urgence et autres.

Plus généralement la question du mauvais emploi des fonds reste posée. Les barèmes en vigueur sont dans la fourchette de 3 à 7 US cents / litre de carburant.

L'efficacité dans l'emploi des fonds

Des baisses de 10 à 20 % des coûts unitaires de l'entretien ont été relevées en Éthiopie, au Ghana et au Zambie. Les facteurs clés de succès sont :

- le caractère prévisible des ressources ;
- la capacité des entreprises ;
- la mise en œuvre de systèmes et outils de gestion.

L'optimisation de la répartition des ressources

A ce niveau les points suivants peuvent être relevés :

- un déséquilibre est observé au niveau des allocations pour le réseau structurant et les réseaux urbains ;
- l'allocation aux réseaux ruraux repose sur une certaine péréquation, mais les ressources restent parfois inemployées.

L'impact sur la qualité du réseau routier

"…le déclin historique de la qualité des réseaux routiers a été stoppé, et même significativement inversé dans certains pays."

Les progrès ont été manifestes en Éthiopie, Ghana et Zambie (de 3 à 4 % par an). Cependant ces progrès privilégient le réseau structurant et les réseaux urbains.

Les difficultés rencontrées sont, entre autres :

- le processus de fixation et d'ajustement des barèmes de redevances sur les carburants ;
- les difficultés à diversifier les types de redevances d'usage ;
- des retards dans la mise à disposition effective des ressources aux FER – délais, pertes en ligne ;
- le décaissement des fonds ;
- la surcharge des véhicules ;
- la capacité de passation des marchés et de supervision.

Conclusion provisoire au benchmarking :

Le soutien actif des pouvoirs politiques reste indispensable pour que les FER de 2ème génération atteignent leurs objectifs. Demande très forte des pays pour un support technique ainsi que des outils de gestion et des supports de "pédagogie des réformes".

Les sujets d'inquiétude :

- autres emplois de fonds publics en concurrence ;
- mauvaise priorisation des travaux routiers ;
- interférences dans la prise de décision.

Combien faut-il mobiliser ?
D'après Metschies (2003) cité par Brushett S (2004),

(a) 10 cents US par litre devraient suffire à couvrir l'entretien courant et périodique d'un réseau en bon état d'entretien…mais …les réseaux africains sont loin d'être en bon état d'entretien.
(b) Dans la plupart des pays africains, les prélèvements sur les carburants seraient suffisants pour couvrir les besoins d'entretien…. Mais …ces ressources vont encore en très grande part au Trésor public.

Des diagnostics ont pu être menés par des experts nationaux dans les pays suivants : Ghana, Kenya, Malawi, Tanzanie, Ouganda et Zambie.
Les besoins en équivalent US cents/litre ont pu être évalués pour les interventions suivantes :

- entretien courant du réseau pouvant l'être ;
- entretien à minima sur le réseau en mauvais état pouvant l'être ;
- entretien périodique du réseau pouvant l'être.

Les fourchettes et moyennes des résultats obtenus sont données ci-après[5] :

- (I) Entretien courant : de 1,25 à 8,10 USc/litre moyenne 2,25 USc/litre (#13,2 F CFA)
- (II) Entretien a minima : de 0,36 à 1,67 USc/litre moyenne 0,98 USc/litre (# 5,7 F CFA)
- (III) Entretien périodique : de 6,21 à 19,10 USc/litre moyenne 11,80 USc/litre (# 69,2 F CFA)

Conclusion provisoire sur les ressources à mobiliser :
Les coûts suivants peuvent être retenus :

- Entretien courant + périodique de l'ordre de 13 USc/litre (environ 76 F CFA/litre) ;
- Entretien a minima de l'ordre de 1 USC/litre, soit environ 5,9 F CFA/litre (traitements localisés a minima, accès de base à sauvegarder, etc.).

Qui doit payer ?
Pour cette partie, la réponse ne fait pas de doute :
Les usagers doivent assumer l'entretien courant et périodique du réseau pouvant l'être. Cependant :

- des sources extérieures sont nécessaires pour financer le rattrapage du "retard" dans l'entretien, à titre d'exception, mais qui ne doit pas perdurer ;

- la charge à supporter par l'usager risque de s'accroître avec le volume du réseau pouvant l'être ; Ce qui peut être compensé par des :
  - (a) accroissement de pourcentage du réseau revêtu ;
  - (b) gains en coûts unitaires, et
  - (c) révisions à la baisse des normes techniques.

[5] 1 dollar US est pris égal à 586 F CFA (cours du dollar en juin 2015)

Sur d'autres points, la réponse est moins évidente :

Qui doit payer l'entretien à minima ?

- stratégie à court terme
- fonds routier à vocation "économique" ?
- ressources budgétaires pour le "social"?

Qui doit payer les travaux d'urgence ?

- les travaux d'urgence ne peuvent remplacer une vraie réhabilitation ;
- les usagers n'ont pas à payer pour des dépenses de "développement" Mais les financements "extérieurs" restent erratiques et longs à mobiliser.

Une question fondamentale et stratégique :

Dans quelle mesure l'usager – par le biais d'économies de charges d'exploitation des véhicules (CEV) – doit-il subventionner des améliorations de desserte portant sur le réseau rural/social ?

(1) certaines routes rurales/sociales peuvent faire partie intégrante du réseau structurant "stratégique" ;
(2) les usagers tirent profit d'un réseau élargi ;
(3) l'amélioration du réseau à vocation économique peut dégager des surplus (économies de CEV) significatifs à "réinvestir".

Les défis à relever par les FER africains sont :

POUR l'ASPECT INSTITUTIONNEL

- rester ferme quant aux principes de la "2ème génération"– qui apparaît indiscutablement comme le bon cap ;
- mobiliser plus efficacement les usagers et autres partenaires – pour faire pression sur les décideurs ;
- élaborer et diffuser des outils de sensibilisation – quant à la gestion commerciale

POUR L'ASPECT FINANCEMENT

- assurer une répartition plus équitable de la pression sur l'usager – spécialement vis-à-vis des poids lourds ;
- prendre l'initiative sur le financement de l'entretien a minima et des travaux d'urgence ;
- bien calibrer le réseau à financer par l'usager sans négliger les besoins de desserte de base.

5.7.2 Autres analyses sur la rentabilité d'un investissement dans l'entretien préventif des routes (André Légaré et Associés, 2005)

La partie ci-après donne des éléments permettant de renforcer la connaissance de l'impact de l'entretien routier.

- selon l'Institut de recherche en construction cité par Légaré, l'entretien préventif est le meilleur moyen de prévenir la détérioration des chaussées, de prolonger leur vie en service et de maximiser, ce faisant, l'utilisation des fonds publics qui se font de plus en plus rares ;
- des travaux d'entretien préventif, de préservation et de remise en état effectués au bon endroit et au bon moment permettent de faire passer la durée de vie utile des routes d'environ 17 à 50 ans ;
- Au Canada (Québec), en 2005, alors que l'entretien préventif effectué sur un kilomètre de route de 12 ans et moins coûte 1 000 $, que la réfection d'un kilomètre de route âgé de 12 à 15 ans coûte 80 000 $, le coût engendré pour la reconstruction de chaque kilomètre d'une route vieille de plus de 15 ans est de 250 000 $;
- on estime que la prolongation de la vie utile d'une autoroute à six voies permet de réaliser des économies approximatives de 116 000 $ par kilomètre ;
- un dollar investi dans le cycle de vie de la chaussée peut faire économiser plus de cinq dollars à l'avenir ;
- une récente analyse de la façon dont 85 pays affectaient les fonds d'entretien routier a montré que dépenser 12 milliards $ pour l'entretien préventif aurait permis d'éviter des coûts de reconstruction de 40 milliards $.
- **En conclusion, en moyenne, 330 millions $ sont gaspillés dans chaque pays pour des reconstructions qui auraient pu être évitées**.

L'ensemble de ces éléments issus du benchmarking montre bien que négliger l'entretien routier conduit à des pertes importantes de ressources financières surtout que, du fait de leurs importances stratégiques, les routes concernées devront être réhabilitées. Il convient de noter qu'il n'est pas souhaitable de faire supporter les travaux de réhabilitation par les usagers. Les fonds de 2ème génération sont indispensables et l'autonomie recherchée vise à permettre une programmation des travaux en tenant compte des contraintes climatiques, indépendamment des budgets nationaux qui sont souvent adoptés avec beaucoup de retard.

6 ENTRETIEN ROUTIER DANS LES PAYS DE L'UEMOA : BILAN ET PERSPECTIVES

6.1 INFORMATIONS COLLECTES

Les informations à collecter peuvent être regroupées en 4 grands ensembles comme suit :

- Connaissance du réseau routier ;
- Connaissance du trafic – mesures de préservation du réseau ;
- Programmation et exécution des tâches d'Entretien Routier (ER) ;
- Financement de l'Entretien Routier – taxation routière.

Les différentes questions adressées dans le cadre de la présente étude sont présentés en annexe.

6.1.1 OBSERVATIONS SUR LES DONNEES COLLECTEES

Les missions se sont déroulées conformément au calendrier soumis à la BOAD. Dans l'ensemble, plusieurs structures ayant en charge l'entretien des routes ont été visitées par le Consultant. Des données ont été collectées. Des difficultés sont apparues quant à la mise à disposition de données portant sur la situation existante avant la réforme du secteur routier dans les différents pays. Les problèmes relevés à ce niveau sont :

1) la passation de charge difficile entre l'administration en charge de l'entretien routier et l'AGEROUTE (cas du Sénégal et de la Côte d'Ivoire) ;

2) le départ de la plupart des anciens gestionnaires de l'entretien routier à la retraite ;

3) le démarrage de l'utilisation du Système Intégré de Gestion des Finances Publiques (SIGFIP) en 2004 ;

4) le pillage des données avec les crises traversées par certains pays comme la Guinée-Bissau, etc.

6.1.2 COMMENTAIRES SUR LES DONNEES

Une analyse rapide des données économiques recueillies permet de faire les commentaires suivants :

- les données statistiques collectées sur les budgets ne couvrent pas la période de 50 ans prescrite dans les TDR : la plupart des données partent au maximum de 1998 ;
- les données sur l'évolution du parc automobile n'ont pas été obtenues pour la plupart des pays visités malgré les relances ;

- l'évolution du PIB dans chacun des pays n'a pu être obtenue de façon systématique auprès des autorités qui ont promis les mettre à disposition. En l'absence de réponses, les chiffres officiels communiqués par l'UEMOA ont été utilisés dans le cadre de cette mission ;
- l'évolution des budgets alloués à l'ER est une donnée disponible, mais la période couverte est presque toujours antérieure aux réformes sectorielles après l'année 2000 ;
- les pays visités semblent avoir tous pris la mesure de l'impact du trafic poids-lourds, notamment de la surcharge sur la dégradation des réseaux nationaux et communautaires ;
- les statistiques sur les prix et volumes de carburants n'ont pu être collectées dans la mesure où ces informations ne sont pas toujours consolidées dans la plupart des pays.

Pour certains pays, le Consultant a pu, cependant, disposer de données plus anciennes.

Des dispositions ont été prises par l'ensemble des Chefs de Mission Résidents, pour faciliter au groupement AGECET/DIWI, la réalisation de la mission circulaire de collectes de données dans les 8 pays de l'UEMOA. L'équipe projet tient, à cet effet, remercier tous les chefs de mission résidents de la BOAD dans les 8 pays, leurs collaborateurs ainsi que toute l'équipe du siège de la BOAD.

6.2 CONNAISSANCE DU RESEAU ROUTIER

6.2.1 Zones écologiques des pays de l'UEMOA

Sur le plan naturel, les huit pays de l'Union disposent de réalités géographiques différentes. Les conditions naturelles permettent de classer les Etats en trois (3) zones écologiques bien marquées :

- une zone sahélo- guinéenne
- une zone forestière
- une zone sahélienne

La zone sahélo- guinéenne ouverte sur la mer comprend le Sénégal et la Guinée Bissau et couvre 6.60% du territoire de l'Union.

La zone forestière est située au Sud et représente 14,20% de l'espace communautaire. Egalement ouverte sur la mer, mais de façon très inégale, elle comprend le Bénin, la Côte d'Ivoire et le Togo.

Enfin, la zone sahélienne (Burkina Faso, Niger, Mali) avec des conditions climatiques plus austères, caractérisées surtout par la rareté de l'eau de surface, la désertification, une pluviométrie faible intéressant le Sud et le centre des territoires essentiellement. Ces trois (3) pays font à eux seuls 79,20% de l'espace communautaire.

Tableau 4 : Répartition selon les zones écologiques des pays de l'UEMOA

Zone écologique	Pays	% par rapport à l'espace communautaire
zone sahélo- guinéenne	Sénégal, Guinée Bissau	6.60%
zone forestière	Bénin, Côte d'Ivoire, Togo	14,20%
zone sahélienne	Burkina Faso, Niger, Mali	79,20%

Dans l'espace communautaire de l'UEMOA, les pays sahéliens sont moins dotés en infrastructures routières, ce qui laisse apparaître des disparités entre les pays côtiers et les pays sahéliens. Ainsi, le réseau routier communautaire est localisé à 71% dans les pays côtiers plus ou moins forestiers qui ne couvrent que 20% de l'espace. Les pays sahéliens (avec 80% de la superficie) n'ont que 29% du réseau comme indiqué sur le tableau ci-après :

Tableau 5 : Disparités pays côtiers/pays sahéliens en matière d'infrastructures routières dans l'espace UEMOA.

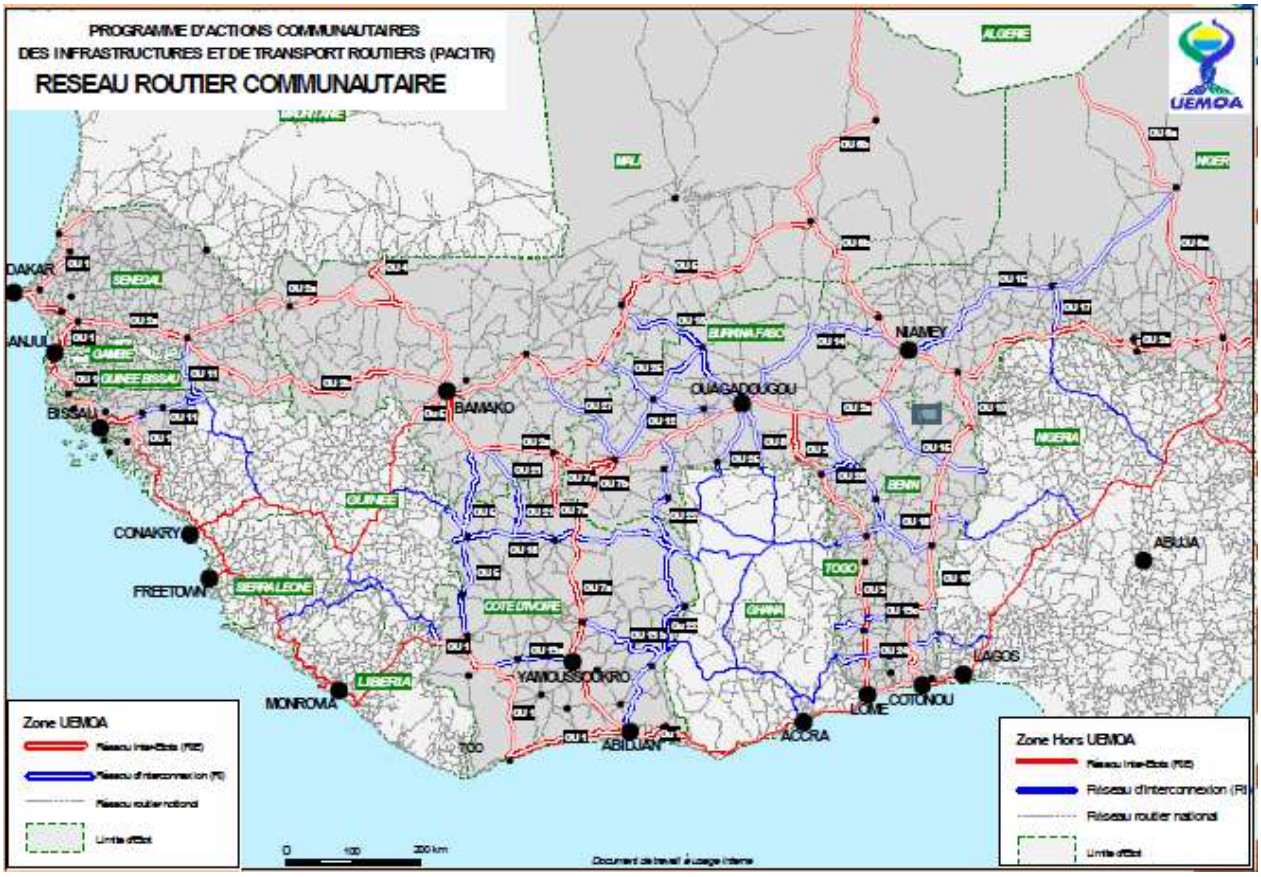
	Superficie		Réseau routier	
	en km^2	%	en km	%
Pays côtiers	701 922	20	103 904	71
Pays sahéliens	2 807 688	80	42439	29
Total UEMOA	3 509 610	100	146 343	100

Source : Document-cadre d'orientations générales de la politique d'aménagement du territoire communautaire de l'UEMOA (2003).

6.2.2 Linéaire du réseau routier et sa répartition par catégorie de route et/ou selon les classifications administratives et techniques de 1960 à 2014

Le réseau routier des états membres de l'UEMOA se présente de façon globale comme suit :

Carte 1 : PACITR adopté par Décision n°07/2001/CM/UEMOA du 20 septembre 2001.



De façon spécifique, la mission circulaire effectuée par le Consultant a permis de recueillir des données sur l'évolution des réseaux. On rappelle ci-après les données des réseaux fournies par les TDR.

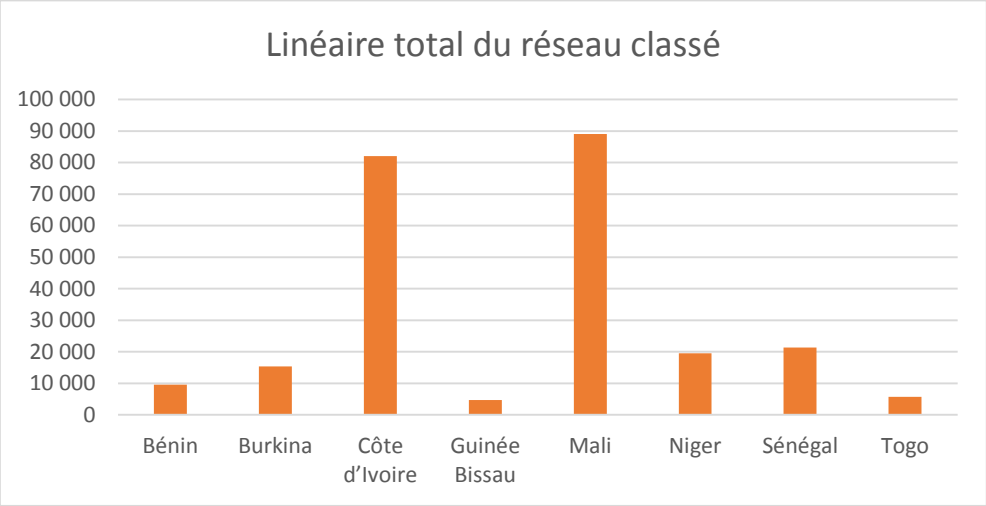
Tableau 6 : réseau routier des Etats de l'UEMOA

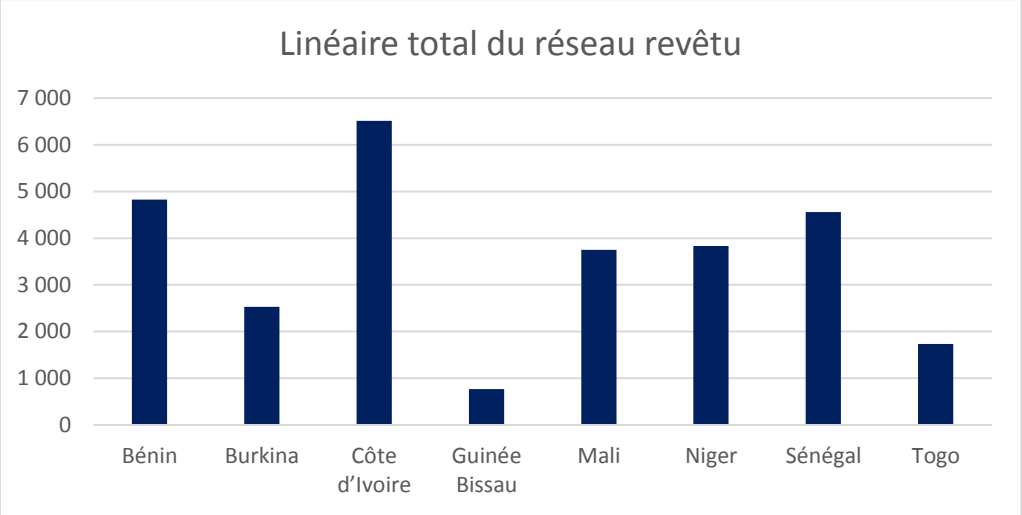
Désignation	Superficie (Km^2)	Linéaire réseau à charge des Administrations Routières ou du réseau primaire (Km)		Linéaire réseau routier secondaire (Km)	Linéaire réseau routier tertiaire (Km)	Voirie Classée (VU)	Linéaire total du réseau classé (Km)	Densité du réseau routier classé (Km /100 Km^2)
Pays		Route bitumée (RB)	Route en Terre (RT)	Piste Classée (PC)	Piste inventoriée (PI)			
Bénin	114 763	4 829	1 247	3 400	12 043	55	**9 531**	**8,30**
Burkina	**274 000**	**2 528**	**3 197**	**9 559**	**46 095**	**60**	**15 344**	**5,60**
Côte d'Ivoire	322 463	6 514	9 019	35 347	31 116	4 000	81996	**25,43**
Guinée Bissau	36 125	768	2 003	1 944	nd	nd	**4 715**	**13,05**
Mali	1 241 238	5 220	8 860	16 249	58 735	nd	**89 064**	**7,17**
Niger	1 267 000	4 332	5 285	3 122	4596,55	nd	**12 739**	**1,54**
Sénégal	196 722	5 956	10 539	4 177	nd	1080	**16 495**	**10,85**
Togo	56 600	1 732	2 703	892	5 910	434	**5 761**	**10,18**
Total par type de route	3 508 911	**28 514**	**55 020**	**73 762**	**144 484**	**8 564**	**247 311**	

nd : non disponible ; Années de relevé : Bénin (2006) ; Burkina (2007) ; Côte d'Ivoire (2006) ; Guinée Bissau (2007) ; Mali (2006) ; Niger (2007) ; Sénégal (2007) ; Togo (2004).

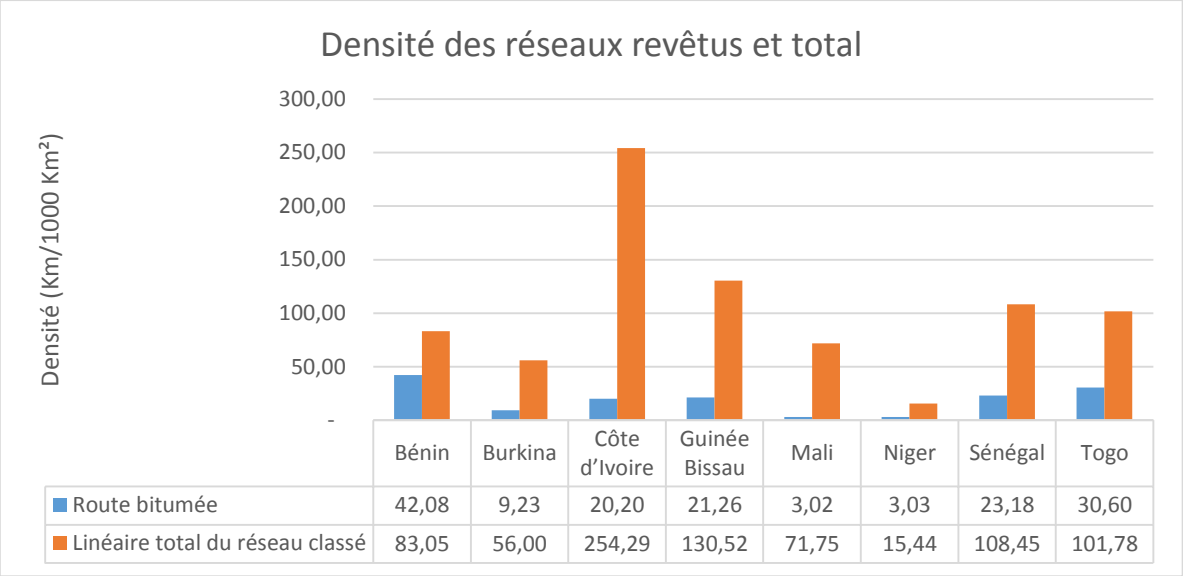
* : chiffre incluant le linéaire de piste inventoriée classée lors d'une classification récente du réseau (2006).

Les graphes ci-dessous montrent la répartition du réseau classé et du réseau revêtu par pays :





Ils montrent en outre une énorme disparité dans la distribution des réseaux routiers d'un pays à un autre. Pour mieux l'illustrer le graphe suivant présentant les densités des réseaux par pays (Km/1000 Km²).



	Bénin	Burkina	Côte d'Ivoire	Guinée Bissau	Mali	Niger	Sénégal	Togo
Route bitumée	42,08	9,23	20,20	21,26	3,02	3,03	23,18	30,60
Linéaire total du réseau classé	83,05	56,00	254,29	130,52	71,75	15,44	108,45	101,78

Les données recueillies permettront la mise à jour du tableau fourni par les TDR. Les cartes fournies au Consultant n'ont pas toutes été mises à jour.

Il convient de souligner qu'au delà d'être inégalement réparti, le réseau routier de l'espace communautaire est aussi d'une mauvaise qualité.

L'état actuel du réseau routier dans les pays de l'union ainsi que les évolutions observées sont présentés dans l'annexe 5 au présent rapport.

6.2.3 Détails sur les réseaux routiers des pays au sein de l'UEMOA

Des détails sont donnés ci-après sur les réseaux routiers des pays de l'UEMAO. Il s'agit des routes et pistes prises en compte dans les classifications en vigueur.

6.2.3.1 BENIN

Le linéaire total du réseau routier du Bénin est d'environ 15 700 km. Le réseau routier de routes classées couvre un linéaire de 6 076 km de routes aménagées et entretenues réparties selon le dernier repérage entre : 2178 km de routes bitumées, 3767 km de routes en terre, 55 km de voirie urbaine à Cotonou et à Porto-Novo et 1075 km de routes de desserte rurales couramment entretenues. Ce réseau est notamment constitué de 7 routes classées Nationales Inter-Etats totalisant une longueur de 2 178 km et 39 routes classées Nationales d'une longueur de 3 898 km. Les 7 800 km de pistes rurales du pays desservent 55% de la population rurale. Plus de 3,1 millions de personnes sont actuellement à plus de 2 km d'une route praticable tous temps, avec un accès limité aux services sociaux et économiques de base.

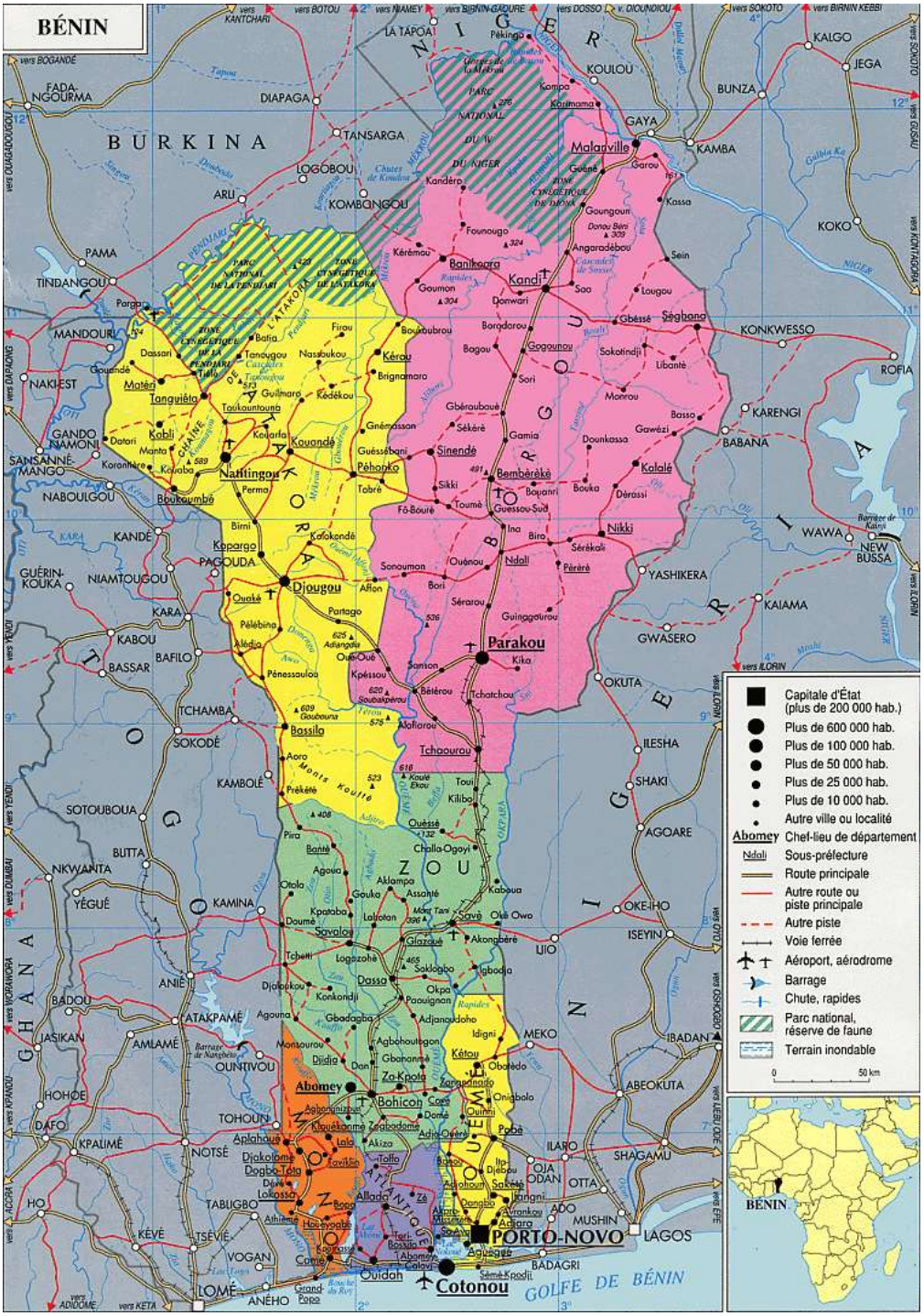
Depuis 2006, le réseau routier bitumé connaît une nette progression. De 1821,4 km, il est passé progressivement à 1838 km en 2008, à 2078 km en 2009 et aujourd'hui à 2178 km. La progression du réseau routier en 2009 s'observe essentiellement au niveau des départements du Borgou-Alibori, du Zou-Collines, du Mono-Couffo.

Tableau 7 : Le réseau et sa répartition dans six régions au niveau du Territoire National (source Fonds routier du Bénin)

Région	Réseau anciennement classé bitumé	Réseau anciennement classé en terre	Réseau classé en 2001	Voirie urbaine	Total Réseau classé	%	Pistes	Total
Sud	169,59	35,20	292,60	25,40	522,79	8,53	109,00	631,79
Sud Est	202,88	73,43	152,00	7,20	435,63	7,10	127,10	562,73
Sud Ouest	180,64	43,41	253,50		477,55	7,79	130,00	607,55
Centre	429,96	141,47	772,13	23	1 366,56	22,29	309,00	1 675,56
Nord Est	425,67	738,46	516,57		1 680,69	27,41	200,00	1880,69
Nord Ouest	429,31	555,01	664,00		1 648,32	26,88	200,00	1848,32
TOTAL	1 837,05	1 589,01	2 650,80	55,60	6131,55	100,00	1 075,10	7206,65

La carte du réseau routier du Bénin est donnée ci-après :

Carte 2 : Carte du réseau routier



6.2.3.2 BURKINA FASO

Le réseau routier inventorié du Burkina Faso a une longueur totale de 61 367 km dont 15304 km sont classés. Ce réseau classé a fait l'objet d'une classification administrative et d'une classification technique. La proportion du réseau bitumé est de 20,34% (soit une couverture de 1,13 Km pour 100 Km2 et 20,75 Km pour 100 000 habitants). La proportion du réseau routier non revêtu (routes en terre) est de : 79,66% (soit une couverture de 4,45 Km pour 100 Km2 et 81,30 Km pour 100 000 habitants.

D'un point de vue technique, le pays dispose de 3371,5 km de routes bitumées et de 11 900,5 km de routes en terre. Sur le plan administratif, le réseau routier classé se compose de :

- 6 697 km de routes nationales permettant la liaison avec les pays limitrophes ;
- 3 581 km de routes régionales permettant la liaison entre les différentes régions du Burkina ;
- 4 993 km de routes départementales assurant la liaison entre villes et villages et entre villages et villages.

Le réseau routier non classé qui est d'environ 46 000 km se compose de pistes rurales dont un linéaire de 9 369 km aménagé.

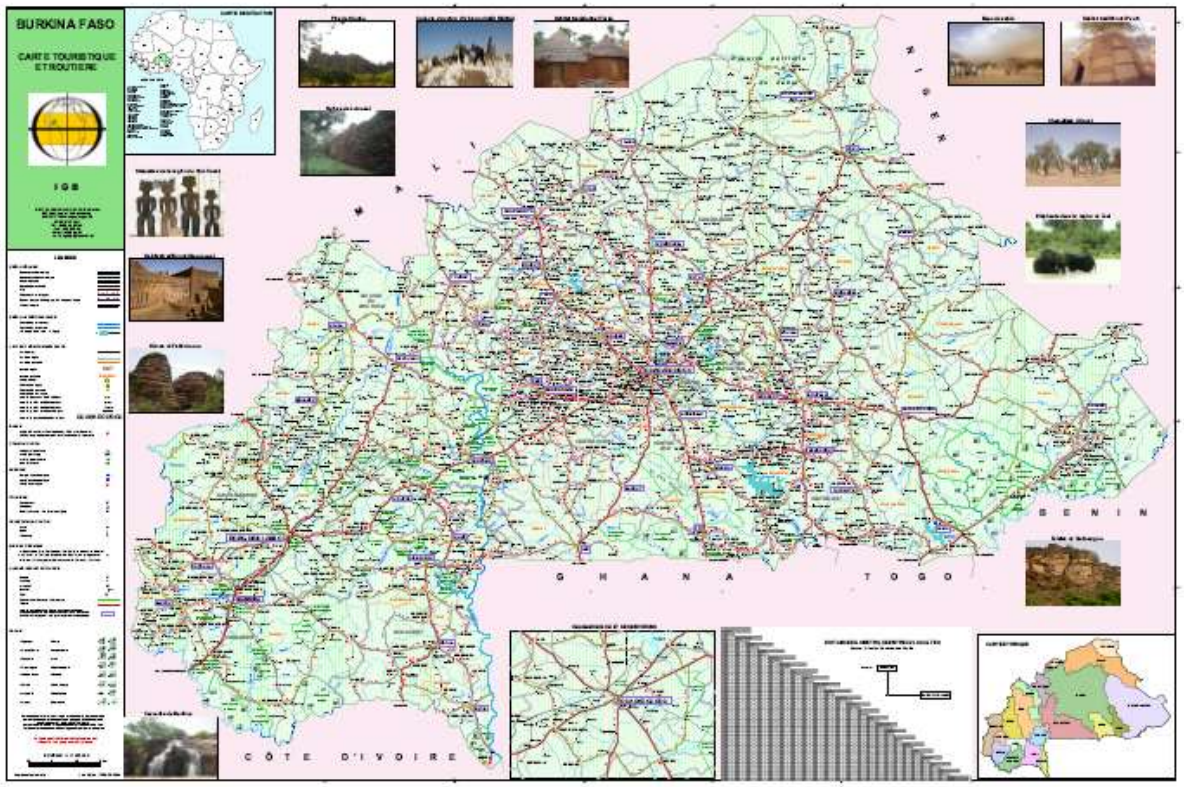
Tableau 8 : Aperçu de la situation du réseau routier en 2011

Classification du réseau routier du Burkina Faso par type de route (Année 2011)			
Classification administrative	Classification Technique		Total
	Route Bitumée	Routes en Terre	
Route Nationale (RN)	3 325,88	3 371,59	6 697,47
Route Régionale (RR)	33,11	3 580,97	3 580,97
Route Départementale (RD)	12,50	4 993,13	4 993,13
Total route classée	3 371,50	11 900,08	15 272
Pistes Rurales			**46 095**
Total réseau national			**61 367**

Source : Ministère des infrastructures et du désenclavement

La carte routière du Burkina Faso est présentée ci-après :

Carte 3 : Carte routière du Burkina Faso



6.2.3.3 COTE D'IVOIRE

Le réseau routier ivoirien compte 82 000 km de routes interurbaines, dont 6 514 km de routes revêtues, et 4 000 km de voiries urbaines, en majorité concentrées à Abidjan. Une autoroute de 230 kilomètres relie la capitale économique Abidjan à Yamoussoukro. Sur les 82 000 km de routes que compte la Côte d'Ivoire, 60% de ce réseau n'est pas classé.

L'Etat ivoirien a consenti des efforts considérables pour accroître son réseau routier, faisant de celui-ci le plus important de la sous-région Ouest africaine. Ce réseau a connu un accroissement permanent malgré les difficultés économiques enregistrées au début des années 1980.

Tableau 9 : Evolution du réseau routier ivoirien tenant compte de la classification des routes (Source DRV)

	LONGUEUR (EN KM)								
	1948	**1960**	**1980**	**1985**	**1989**	**1993**	**1995**	**1997**	**1999**
Routes revêtues	50	700	3100	3850	4683	5290	5800	6000	6514
Routes en terre A et B	3600	10000	10300	9100	9003	11283	10773	11123	9019
Routes en terre C et D	7200	14300	32400	40550	54264	51468	51468	52877	66463
Total	10850	25000	45400	53500	67950	68041	68041	70000	81996

De façon détaillée, la composition du réseau se présente comme suit :

DESIGNATION	LONGUEUR (KM)
Routes revêtues	6514
Routes interurbaines	*6022*
Voies urbaines	*492*
Total des renforcements effectués	*1353*
Total du linéaire reconstruit	*148*
Routes en terre	75 600
Pistes agricoles	100 000
ouvrages d'art	10 000 unités

Source BNETD

La carte du réseau routier de la Côte d'Ivoire se présente comme suit :

Carte 4 : Carte administrative et routière de la Côte d'Ivoire (source BNETD/CCT, 2014)

6.2.3.4 GUINEE BISSAU

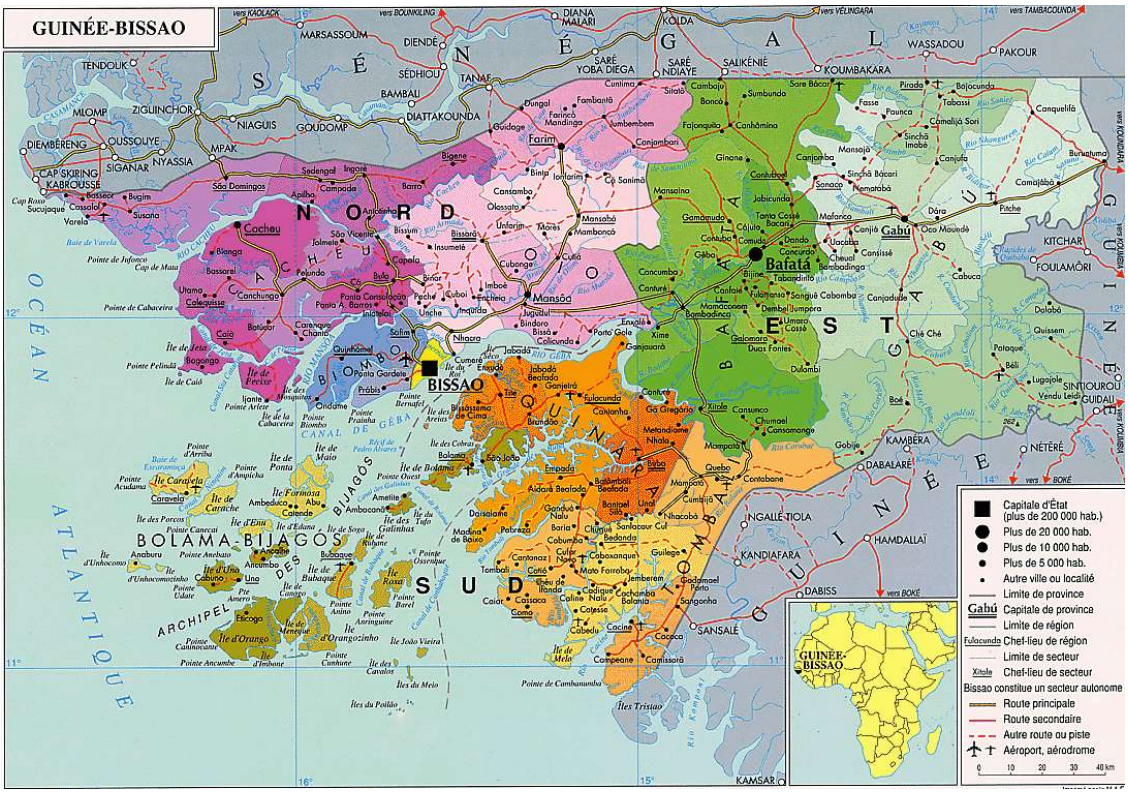
Le Réseau Routier de la Guinée-Bissau compte actuellement 2 746 km répartis, dans leur presque totalité, sur le territoire continental (2 676 km), le reste 79 km se trouve sur la partie insulaire. Du point de vue de ses caractéristiques techniques, le réseau comprend 770 km de revêtement bitumineux et 1 976 km en terre.

Tableau 10 : Réseau routier de la Guinée Bissau (Source FER)

RESEAU ROUTIER CLASSE	LONGUEUR (KM)
Réseau revêtu	770
Réseau en terre	1 976
Route en partie insulaire	79
Total réseau routier	**2 746**

La carte du réseau routier de la Guinée Bissau est donnée ci-après :

Carte 5 : Carte du réseau routier de la Guinée Bissau



6.2.3.5 MALI

Le Mali est un vaste pays (1 241 238 km²) enclavé tant intérieur qu'extérieur, dont les accès à la mer depuis Bamako sont tous distants de 1000 km et plus.

Le Mali dispose d'une infrastructure de transport composée de 89.024 km de réseau classé de routes et de pistes.

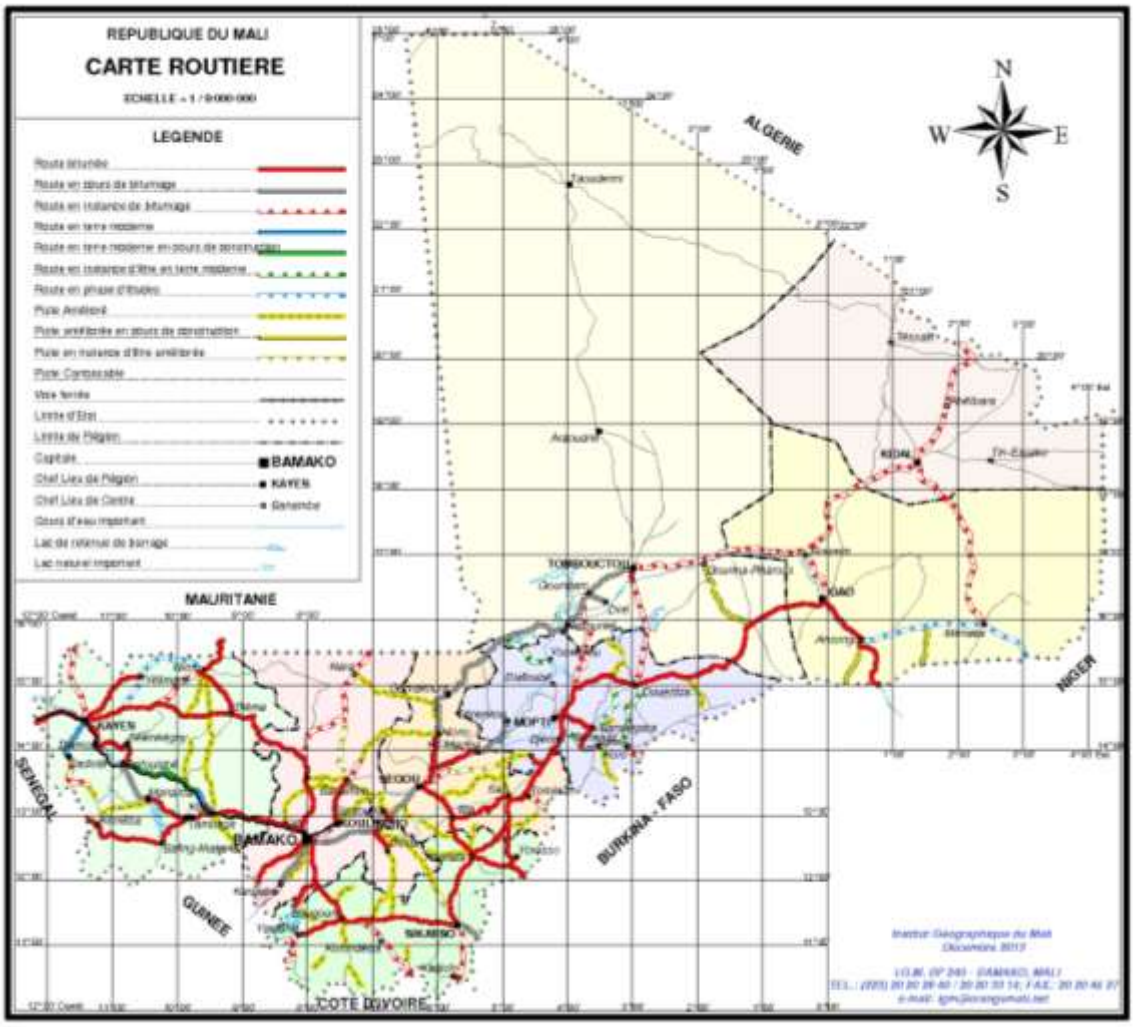
Le tableau suivant donne la classification du réseau routier du Mali.

Tableau 11 : Réseau routier du Mali

Classe administrative	Classification ancienne jusqu' en 2005		Nouvelle Classification	
	Nombre de routes	Longueur (km)	Nombre de routes	Longueur (km)
Routes Nationales (RN)	20	5.696	44	14.102
Routes Régionales (RR)	33	5.595	40	7.052
Routes Locales (RL)	28	1.713	833	28.929
Routes Communales (RC)	0	0	3.701	38.941
Total Réseau Classé	81	13.004	4.618	89.024

La carte ci-après présente le réseau routier du Mali.

Carte 6 : Carte du réseau routier du Mali



6.2.3.6 NIGER

Dans ce pays vaste de 1 267 000 Km^2, la répartition du réseau routier se présente comme suite :

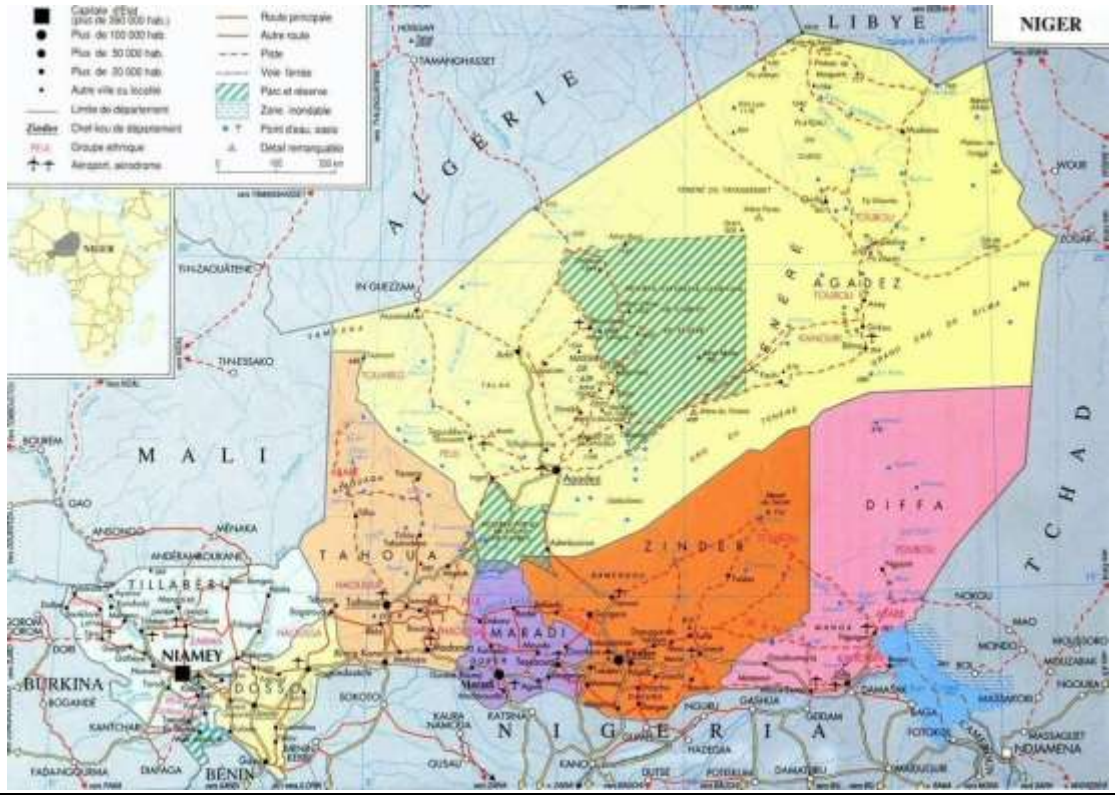
Tableau 12 : Réseau routier répertorié (source Direction Générale de l'Entretien Routier, BDR, 2015)

RESEAU ROUTIER REPERTORIE	ABREVIATION	LONGUEUR (KM)
Routes Bitumées	**RB**	4 355,4
Routes en Terre	**RT**	7 741,2
Pistes Sommaires	**PS**	7 719,0*
Total réseau routier	**Tr**	**19 815,5**
Dont :		
Routes Bitumées Internationales	**RBI**	**943,8**
Routes Bitumées Transversales (RN1-Nigeria)	**RBT**	**237,8**
Les routes classées		
Routes Nationales	**N**	10 650,9
Routes Régionales	**R**	2 042,2
Routes non classées	**NC**	7 122,4*
Total réseau routier	**Tr**	**19 815,5**

*le linéaire identifié est de loin supérieur.

Le réseau routier du Niger est présenté par la carte ci-après.

Carte 7 : carte du réseau routier du Niger



6.2.3.7 SENEGAL

Le réseau routier revêtu est plus concentré dans les régions de l'Ouest, lié à la forte densité de leurs populations et des activités commerciales, tandis que le réseau routier non revêtu, composé principalement de pistes et de routes départementales, l'est plus dans les régions de l'Est et du Centre.

Tableau 13 : Evolution du réseau routier du Sénégal de 1960 à 1996

Année ou période	1960	1er plan 61/65	2ème plan 65/69	3ème plan 69/73	4ème plan 73/77	5ème plan 77/81	6ème plan 81/85	Au 30/08/92	Au 31/12/96
Longueur du réseau (km)	907	1 722	1 960	2 216	2 675	3 444	3 777	4 046	4 265
Réseau en terre									1651,5

Source Ageroute Sénégal

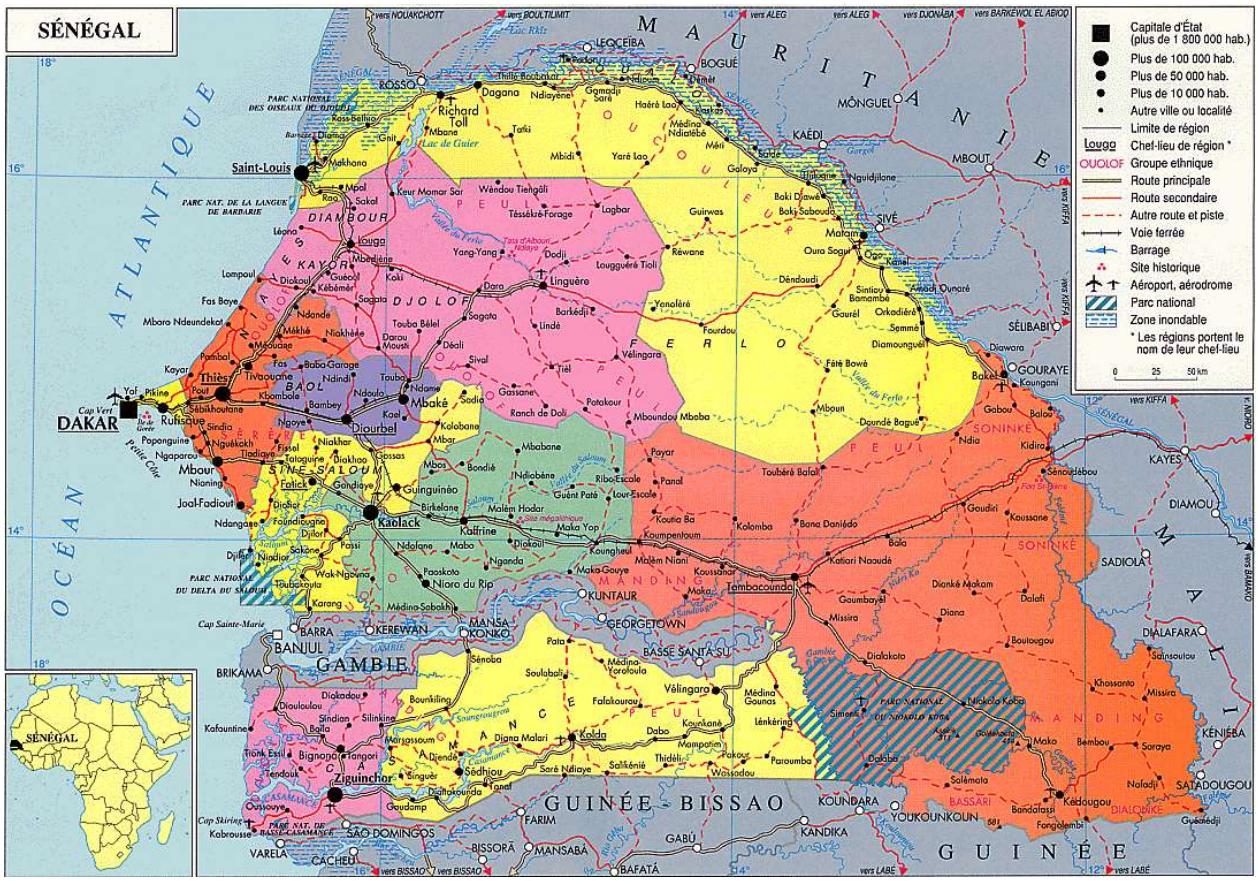
Tableau 14 : Evolution du réseau routier du Sénégal de 2005 à 2012

Catégorie et état des routes	2002	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Routes revêtues	**4559**	**4805,1**	**4805,1**	**4805,1**	**4910,8**	**5240,5**	**5305**	**5305,4**	**5305,4**
Routes non revêtues	**9075**	**10000**	**10000**	**10000**	**10000**	**9629,6**	**10004,3**	**10004,3**	**10004,3**
Total	**13634**	**14805,1**	**14805,1**	**14805,1**	**14910,8**	**14870,1**	**15309,3**	**15309,7**	**15309,7**

Source Ageroute Sénégal

La carte du réseau routier du Sénégal se présente comme suit :

Carte 8 : Carte du réseau routier du Sénégal



6.2.3.8 TOGO

Le réseau routier inventorié a un linéaire total de 11 672 km qui a l'une des densités la plus élevée de la sous région ouest africaine (20,62 km/100 km^2) et dont à peine 21% sont revêtus. En comparaison, la moyenne est de 4,7 km pour 100 km² pour la zone UEMOA et 4,2 km pour 100 km² pour l'Afrique.

Il est composé de routes nationales revêtues (1 793 km) et non revêtues (1 294 km), de voiries urbaines (1 783 km) et de pistes rurales (6 802 km). Le réseau des pistes rurales a été réparti fonctionnellement comme suit : (i) 892 km de pistes rurales classées ; et (ii) 5 910 km de pistes rurales non classées.

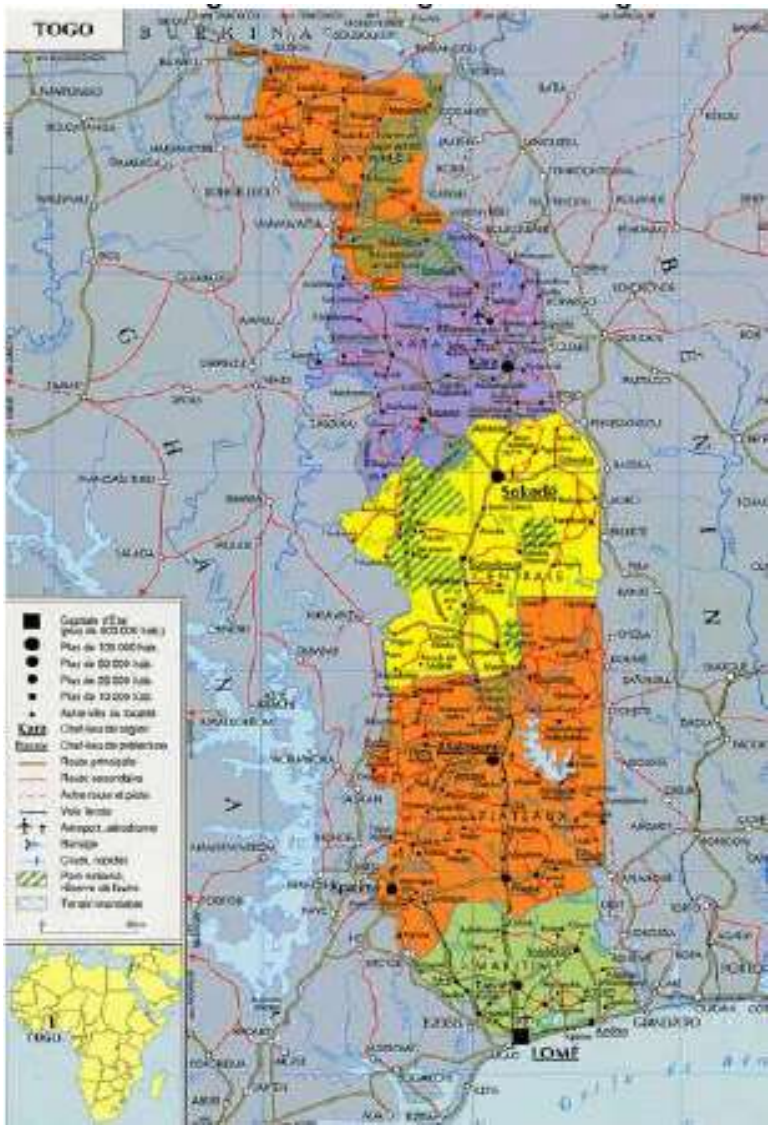
En raison de la suspension de l'aide internationale, rares ont été les investissements effectués pour des constructions neuves depuis plus d'une décennie. S'agissant des pistes rurales, il existe encore de nombreuses zones enclavées, y compris des zones à fortes potentialités agricoles.

Tableau 15 : Composition par classe du réseau routier interurbain

	Route Nationale Revêtue (RNR)	Route Nationale Non Revêtue (RNNR)	Pistes rurales classées (PRC)	Pistes rurales non classées (PRNC)	Total
Longueur (km)	1 793	1 294	892	5 910	9 889
% du réseau	18,1	13,1	9	58,9	100

La carte du réseau routier du Togo est donnée ci-après :

Carte 9 : Carte générale du Togo



6.3 PRINCIPALES INITIATIVES DE L'UEMOA RELATIVEMENT A L'ENTRETIEN ROUTIER

Des normes techniques de construction et d'entretien des routes du réseau routier communautaire ont été définies. Il s'agit :

- du Règlement n°08/2009/CM/UEMOA portant adoption du statut du réseau routier communautaire de l'UEMOA et de ses modalités de gestion du 25 septembre 2009 ;
- de la Directive n°11/2009/UEMOA portant harmonisation des stratégies d'entretien routier dans les Etats membres de l'UEMOA.

Pour garantir la durabilité des investissements routiers, l'UEMOA sensibilise les Etats à la mise en application effective du Règlement 14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les Etats membres de l'UEMOA. Les actions menées concernent, entre autres :

- l'élaboration de feuille de route visant à la mise en œuvre du Règlement ;
- la construction de stations de pesage au sortir des principaux ports de l'Union (Cotonou, Lomé, Abidjan, Dakar et Bissau) ;
- l'étude et la construction de stations de pesage dans les pays de l'hinterland (Mali, Burkina Faso et Niger).

L'organisation travaille à renforcer les mesures tendant à la durabilité des investissements en poursuivant la mise en place de stations fixes de pesage, l'acquisition de pèse essieux, et par le suivi et la mise en œuvre d'une politique de communication visant à faire appliquer le Règlement 14.

L'organisation se propose de :

- mettre l'accent sur la mobilisation des ressources en rapport avec les bailleurs de fonds ;
- impliquer le secteur privé dans la mise en œuvre des programmes d'entretien routier à travers des projets de partenariat public-privé.

6.4 CLASSIFICATION DU RESEAU ROUTIER PAR PAYS

Relativement à la classification du réseau routier par pays, les textes recueillis depuis les indépendances sont rappelés ci-après.

Tableau 16 : Textes relatifs à la classification du réseau routier dans chaque Etat membre de l'UEMOA

	Différentes classifications	**Classification en vigueur**
BENIN	• Décret N°092-2001 du 20 février 2001	Routes nationales Inter-Etats (RNIE) Routes nationales (RN) Routes bitumées Routes en terre Voiries urbaines
BURKINA FASO	• Décret N° 2000 - 269 /PRES /PM /MIHU portant classification des routes • Décret N°91-0394/METC/MDE du 24 juillet 1991, 12 451 km de routes	Routes nationales Routes régionales Routes départementales
	Classification technique	Routes bitumées (RB) Routes en terre moderne (RM) Routes en terre ordinaire (RO) Pistes améliorées de type A (PA) Pistes améliorées de type B (PB) Pistes Ordinaires (PO)
COTE D'IVOIRE	• Loi N°61-241 du 2 Août 1961 portant statut administratif et financier de la Voirie Nationale • Décret N°62-333 du 2 Septembre 1962 portant classement de la Voirie Nationale • Décret N°66-566 du 2 Décembre 1966 portant classement de la Voirie Nationale • Loi N°83-788 du 2 Août 1983 déterminant les règles d'emprise et de classement des voies de communication et des réseaux divers de l'Etat et des collectivités territoriales • Décret N°84-851 du 4 Juillet 1984 portant déclaration des voiries et des	Routes nationales à grande circulation dites A Routes nationales d'intérêt général dites B Routes nationales d'intérêt régional dites C.

	Différentes classifications	Classification en vigueur
	réseaux divers d'intérêt national et d'intérêt urbain dans les limites de la ville d'Abidjan • Décret N°84-852 du 4 Juillet 1984 portant déclaration des voiries et des réseaux divers d'intérêt national et d'intérêt départemental dans les limites des communes autres que celles composant la ville d'Abidjan.	
GUINEE-BISSAU	• Décret-Loi N°7/2006 du 31 juillet 2006	Routes nationales Routes régionales Routes locales
MALI	• Loi N°05 041 du 22 juillet 2005 • Ordonnance N°13/CMLN du 8 avril 1971	Routes d'intérêt national (RN) Routes d'intérêt régional (RR) Routes d'intérêt local (RL) Routes d'intérêt communal (RC)
NIGER	• Classification administrative revue par la DGTP en 2002 mais non approuvée • Classification administrative datant de 1968	Route bitumée (RB) Route en terre moderne (RTM) Route en terre sommaire (RTS) Piste entretenue (PE) Piste sommaire (PS)
SENEGAL	• Loi n°74-20 du 24 janvier 1974 en son décret d'application n° 74-718	Routes Nationales (221 N) Routes régionales (221 R) Routes départementales (221 RD) Pistes répertoriées (221 P) Voiries urbaines (221 VU)
TOGO	• Décret n° 68 - 155/CAB/PR/MTP/DGTP du 20 Août 1968 et l'Arrêté n° 005/MEPT du 26 Janvier 1989.	Routes nationales revêtues (RNR), Routes nationales non revêtues (RNNR), Pistes rurales classées (PRC), Pistes rurales non classées (PRNC). Il n'est pas identifié de textes de classification des voiries urbaines.

Différences au niveau des appellations

Les Routes Nationales assurent en général les liaisons à grande distance entre plusieurs régions administratives ou avec les Etats limitrophes.

Au regard des classifications officielles, l'on note que, pour l'ensemble des routes et pistes, les appellations demeurent disparates d'un pays à l'autre. Si celles-ci ne reposent pas sur des spécificités propres aux différents pays, leur uniformisation apparaît nécessaire.

Décentralisation de la gestion

Au Mali, la gestion des routes d'intérêt national est assurée par l'Etat, celle des routes d'intérêt régional par les régions, celle des routes d'intérêt local par les cercles et celle des routes d'intérêt communal par les communes.

Dans la plupart des pays, dans le cadre de la politique de décentralisation, l'on assiste à une délégation de la gestion de certaines routes et pistes aux Communes ou aux Conseils de Région sans que les ressources financières conséquentes soient mises à leur disposition ou qu'ils soient capables d'en mobiliser.

Recommandations

Compte tenu de l'importance du réseau routier dans le développement économique et social dans chaque pays et du fait que son impact positif ne peut être durable que si le réseau est bien entretenu, maintenu en état et que cela ne peut être possible que si les responsabilités en ce qui concerne sa gestion étaient clairement définies, la nécessité pour les pays de disposer d'un inventaire de leur réseau routier et de classer les routes est réelle.

Il conviendrait que les gestionnaires des routes se fixent un objectif d'immatriculation de l'ensemble du réseau routier à l'intérieur de chacun des pays à court et moyen terme, permettant d'aboutir à une classification de toutes routes et pistes non prises en compte à ce jour. Cet objectif devra être fixé en termes de pourcentage pour mieux mesurer les progrès réalisés par chaque pays. Une classification propre au réseau de pistes rurales pourra également être faite.

6.5 TEXTES REGISSANT LE CADRE INSTITUTIONNEL ET ORGANISATIONNEL DE L'ENTRETIEN ROUTIER

Les textes collectés permettent de préciser le cadre institutionnel et organisationnel de l'Entretien Routier dans les pays de l'UEMOA. Chaque Etat de l'espace UEMOA a défini une politique d'entretien des infrastructures routières.

Dans cette partie, l'analyse du cadre institutionnel et organisationnel vise à cerner les évolutions observées au niveau des Etats. Un cadre institutionnel et organisationnel performant est essentiel pour une meilleure prise en charge de l'entretien routier, avec une participation des usagers au financement et l'éradication des surcharges des camions poids lourds en exploitation. Le rôle de l'Etat et des politiques publiques est central dans l'amélioration du taux de couverture physique des travaux d'entretien routier en s'appuyant sur des ressources financières pérennes.

Ce n'est qu'à partir des années 1980, avec la privatisation des tâches d'Entretien Routier et des programmes sectoriels en 1990, que les Fonds d'Entretien Routier de première génération vont apparaître dans la plupart des pays de l'UEMOA.

Il importe de relevés que les bailleurs de fonds, notamment l'Union Européenne, la Banque Mondiale et la Banque Africaine de Développement (BAD), ont toujours contribué au financement du secteur et encouragé les différentes réformes institutionnelles, notamment celle visant l'amélioration de l'entretien routier, la gestion des transports routiers et la protection du patrimoine routier.

6.5.1 Principaux textes

Le tableau ci-après donne des références des textes.

Tableau 17 : Quelques références de textes relatifs à l'entretien routier

❖ **BENIN**
• Décret n° 70-23 /D/MEF/DB du 14 Février 1970 portant création du Fonds routier • Décret N°96-373 du 29 août 1996, portant création du Fonds routier rénové. C'est le Ministère des Travaux Publics et des Transports récemment organisé par le Décret N°2012-376 du 06 novembre 2012 qui assure effectivement l'entretien des routes au Bénin.
❖ **BURKINA-FASO**
• Ordonnance n°67/055/PRES du 9/10/1967 portant création du Fonds d'Entretien Routier (FER) • Décret n°75/031/PRES/MPT/T/U du 24 janvier portant création de la Direction des Travaux Publics (DTP) • Décret N°2007-439/PRES/P.M.E.F/M.D du 18 juillet 2007, portant création d'un fond de deuxième génération FER-B.

- Décret N°2007-458/PRES/P.M/M.D/M.E.F du 23 juillet 2007, portant approbation des statuts du Fond d'Entretien Routier au Burkina (FER-B).
- Décret N° 2012-492/PRES/PM/MID/MEF du 14 juin 2012 portant création du Fonds d'Entretien Routier du Burkina (FER-B)

Conformément à ces textes, ce n'est qu'à partir de 2007 qu'un Fonds d'Entretien Routier de deuxième génération fut créé. Les dispositions des années antérieures, lorsqu'elles existent, ne sont pas toujours accessibles.

❖ **COTE D'IVOIRE**

- Décret N°2001-592 du 19 septembre 2001, portant création et organisation de la société d'Etat dénommée « Agence de Gestion des Routes » (AGR).
- Décret N°2001-593 du 19 septembre 2001, portant création et organisation de la société d'Etat dénommée « Fonds d'Entretien Routier ».

Conformément à ces textes, le véritable statut de Fonds d'Entretien Routier est défini en 2001. Les collectes des données pour les années antérieures posaient des difficultés. D'autres précisions sont données dans le chapitre sur l'entretien routier dédié à la Côte d'Ivoire.

❖ **GUINEE-BISSAU**

- Ordonnance N°19/84 du 25 juillet 1984 portant création du Fonds d'Entretien Routier (FER).
- Ordonnance N°10/90 du 21 mai 1990, approuvant et confirmant le FER.
- Décret de 1997 a affirmé l'autonomie du FER.
- Décret-loi nº 5 / 2004 du 23 Décembre 2004 portant création du fonds de conservation routière

Au regard de ces textes, on peut dire que la Guinée-Bissau était très en avance par rapport à plusieurs pays de l'UEMOA, puisque le Fonds d'Entretien Routier fut créé en 1984 et avec une confirmation de son autonomie en 1997.
Mais ; selon nos entretiens avec les responsables des structures et institutions en charge de l'Entretien Routier, l'instabilité du pays n'a pas permis d'avoir des données sur les ressources mobilisées depuis la création du fonds avec la disparition des documents lors des conflits armés.

❖ **MALI**

- Loi N°00-051 du 4 août 2000, portant création de l'autorité routière.
- Décret N°01-283/P-R.M du 3 juillet 2001, fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'autorité routière ainsi que les modalités d'exécution des travaux éligibles au financement de l'autorité routière.
- Loi N°02-057 du 16 décembre 2002, portant création de la Direction Nationale des Routes.
- Loi N°058 du 16 déc. 2002, portant création du Service des Données Routières (SDR)
- Décret N°09-040/P-R.M du 9 février 2009, fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière.
- Décret N°09-144/P.M-R.M du 1er avril 2009, portant création de la Cellule d'appui à la Décentralisation/Déconcentration de l'Equipement et des Transports.

Ici, la création de l'autorité routière date de 2000. Les textes créant les autres structures relatives à la gestion et l'entretien routier datent également des années 2000. Ce qui pose également des difficultés pour obtenir des données des années antérieures.

❖ **NIGER**

- Ordonnance N°99-54 du 22 novembre 1999, instituant une catégorie d'Etablissements Publics dénommée « Etablissements Publics de Financement » (EPF).
- Ordonnance N°99-55 du 22 novembre 1999, portant création d'une Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier (CAFER).
- Loi N° 2005 – 22 du 28 juin 2005 portant remplacement de l'ordonnance N° 99-55 du 22 novembre 1999 portant création d'une Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier
- Décret N°2005-152/P.R.N/M.E du 29 juillet 2005, portant approbation des statuts de la Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier.
- Décret N°2005-153/P.R.N/M.E du 29 juillet 2005, portant régime financier de la CAFER.
- Décret N°2010-661/PCSRD/MEQ du 17 septembre 2010 portant création de la Direction de Gestion des Réseaux (DGR)

Selon les textes la Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier (CAFER) fut créé en 1999. Quelques nouveaux textes (Loi N°2014-14 du 04 juin 2014, arrêté du 14 mars 2011) fixant les conditions complémentaires du financement de la CAFER sont en vigueur. Les textes antérieurs, s'ils existent, n'ont pas été accessibles.

❖ **SENEGAL**

- Décret N°2010-430 du 1er avril 2010, portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTE-Sénégal).
- Décret N°88-913 du 27 juin 1988, portant création d'un Comité Permanent de Sécurité Routière (COPESER).
- Décret N°2007-1277, portant création, organisation et fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier Autonome du Sénégal (FERA).

Le Fonds d'Entretien Routier Autonome du Sénégal (FERA) a été créé en 2007. Les textes antérieurs relatifs à l'Entretien Routier sont presque rares.

❖ **TOGO**

- Loi N°97-023 du 24 mars 1997, portant création du Fonds d'Entretien Routier (FER)
- Décret N°2009-165/PR du 06 juillet 2009, portant création de la Compagnie Autonome des Péages et de l'Entretien Routier (CAPER).
- Décret N°2012-013/PR du 26 mars 2012, portant création de la Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier (SAFER).

Le Fonds d'Entretien Routier est créé en 1997. Mais il fut remplacé par la CAPER qui à son tour fut remplacé par la SAFER. Les documents expliquant ces différentes modifications sont rares.

Observations sur les textes :

Il convient de souligner ici qu'au Mali et au Niger, les structures en charge de la banque de données routières ont été mises en place respectivement sur la base de lois et de décrets ; ce qui n'est pas le cas pour les autres pays. Ces dispositions, tout en marquant l'importance des données routières ne font pas des structures gestionnaires, des Services ou Directions entièrement autonomes. Ainsi :

- au Mali, le Service des Données Routières (SDR) régie par la Loi N°058 du 16 déc. 2002 est incorporé au sein de la Direction Nationale des Routes (DNR), créée par la Loi N°02-057 du 16 décembre 2002.
- au Niger ; la Direction de Gestion des Réseaux (DGR) créée par le Décret N°2010-661/PCSRD/MEQ du 17 septembre 2010 dépendant de la Direction Générale l'Entretien Routier régie par le Décret portant organisation du Ministère en charge des travaux publics.

6.5.2 Aperçu historique sur les évolutions observées dans le secteur de l'entretien routier par pays

Un aperçu des évolutions observées dans le dispositif mis en place pour assurer l'entretien routier est donné ci-après :

Tableau 18 : Quelques références de textes et aperçu synthétique sur l'évolution du cadre institutionnel et organisation de l'entretien routier par pays

PAYS	STRUCTURES	DATE OU PERIODE
BENIN	**Direction des Travaux Publics à travers** les arrondissements des Travaux Publics Eclatement de la Direction des TP en : – Direction des Routes et Ponts (DRP), – Direction de l'Habitat et de la Construction (DHC) – Service des Etudes Générales (SEG).	Période Avant 1982
	Transformation de la DRP en Direction des Routes et Ouvrages d'Art.	1982 -1984
	Création de la **Direction du Fonds Routier**	1984-1985
	Direction Général des Travaux Publics (DGTP) à travers sa Direction de l'Entretien Routier (DER) et les Directions Régionales des T.P. Le Service des Banques de données routières de la DER participe à la programmation des travaux.	29 janvier 2004
	Fonds Routier (FR), responsable de la gestion du budget du fonds routier ainsi que dans le processus de détermination du budget programme d'entretien routier	Fonds routier rénové créé par décret N° 96-373 du 29 août 1996

PAYS	STRUCTURES	DATE OU PERIODE
BURKINA FASO	**Direction des Travaux Publics** (DTP). La gestion de l'entretien des routes au sein du Ministère des travaux publics de la Haute-Volta aujourd'hui Burkina Faso est confié à la DTP	1960 à 1981 Décret n°75-031/PRES/MPT/T/U du 24 janvier 1975
	Direction Général des Travaux Publics (DGTP).	La DTP devient DGTP en 1981
	La **Direction Générale de l'Entretien Routier** (DGER) du Ministère des Infrastructures et du Désenclavement et • sa Direction du Suivi Réseau (DSR) ainsi que • sa Direction des Travaux d'Entretien (DTE).	
	L'Agence des travaux d'infrastructures du Burkina (AGETIB)	2010
	Fonds d'Entretien Routier du Burkina (FER-B) assure le financement des travaux.	2007 et Décret N° 2012-492/PRES/PM/MID/MEF du 14 juin 2012 .
COTE D'IVOIRE	**Direction des Travaux Publics** **Direction Générale des Travaux Publics** **Direction Centrale des Travaux Publics**	1960 1963 1977
	Direction des Routes et Voiries (DRV) à travers ses Directions Régionales et Départementales des Travaux Publics	**1990-1998**
	Direction des Routes et Voiries (DRV) avec les entreprises de travaux	**1998-2001**
	Direction Général des Infrastructures Routières (avec la reforme actuelle du secteur)	2001
	Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE), Chargée de la préparation, de la programmation des tâches, de la passation des marchés, du suivi des travaux, de surveillance du réseau et de constitution et exploitation des données.	décret N° 2001-592 du 19 septembre 2001
	Fonds d'Entretien Routier (FER) Côte d'Ivoire assure le financement des travaux.	décret n° 2001-593 du 19 septembre 2001
GUINEE BISSAU	Générale des Routes et Ponts (DGRP)	
	Direction Générale des Infrastructures et Transports anciennement Direction Générale des Routes et Ponts à travers sa **Direction de l'Entretien Routier.**	-
	Le Fonds de Conservation routière	Décret-loi nº 5 / 2004 du 23
	Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP) *Division des Etudes Générales et des Programmes (DEGP) *Division des Etudes Techniques et Travaux (DETT)	**1960-2002**

PAYS	STRUCTURES	DATE OU PERIODE
MALI	**Direction Nationale des Routes (DNR)** épaulée par : (i) **Le service des données routières (SDR/DNR)** élabore le programme annuel d'entretien routier. (loi n° 02-058 du 16 décembre 2002). La (DNR) est représentée aux niveaux régional et local par les Directions Régionales des Routes (au nombre de 09) et les Subdivisions des Routes (au nombre de 24).	**2002-2015**
	(ii) **l'Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier (AGEROUTE)** chargée de la gestion des contrats et marchés et exécution des travaux à l'entreprise.	(l'Ordonnance N°18/ P-RM du 16/09/2004 et ratifiée par la loi n°061 du 08/12/2004)
	(iii) **Cellule des Travaux d'Urgence (CETRU),** Chargé de l'exécution des travaux d'urgence en régie.	(Loi n°03-029 du 21/07/2003).
	L'Autorité Routière assure le financement des travaux d'entretien du réseau routier, y compris les voies urbaines aménagées.	Loi n°00-051 du 04/08/2000 et décrets d'application
NIGER	La **Direction Générale de l'Entretien Routier** à travers : La Direction des Travaux d'Entretien Routier (DTER/DGER) Chargée de de suivre, de superviser et de contrôler les travaux d'entretien de toutes les catégories de routes, des ouvrages d'assainissement et des grands ouvrages à charge du Ministère La Direction de Gestion des Réseaux (DGR/DGER) Chargée de la gestion, du suivi et la supervision de la collecte des données des routes, des ouvrages d'assainissement et des grands ouvrages à charge du Ministère La Direction du Budget et de la Planification (DBP/DGER) Chargée de la programmation et la budgétisation des travaux d'entretien de toutes les catégories de routes, des ouvrages d'assainissement et des grands ouvrages à charge du Ministère.	
	La Caisse Autonome de Financement des Travaux d'Entretien Routier (CAFER) assure le financement des travaux.	Ordonnance 99-55 du 22/11/99
	Direction des Travaux Publics	
	Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR)	Décret N°2000.686 du 03/08/2000 Modifié en Janvier 2004 par le décret N°2004.104

PAYS	STRUCTURES	DATE OU PERIODE
SENEGAL	La **Direction des Routes** (DR)	
	L'Agence des Travaux et de Gestion des Routes Sénégal (AGEROUTE SENEGAL)	
	Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) chargé du financement de l'Entretien Routier.	Décret N° 2007.1277
TOGO	**La Direction Générale des Travaux Publics (DGTP)** chargée de la programmation d'entretien routier et de l'exécution technique du programme des activités d'entretien routier assistée de la Direction de la Planification des Infrastructures Routières de la **DGTP.**	
	La Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier (SAFER) est chargée de la gestion financière des crédits du fonds d'entretien routier.	décret N°2012-013/PR du 26 mars 2012

L'organisation des Ministères en charge des travaux publics est tributaire des remaniements ministériels. L'ensemble des décrets pris à cet effet n'est pas présenté ici.

6.5.3 Gestion actuelle des infrastructures routières

Afin de mieux cerner les contraintes liées aux travaux d'entretien routier, il est important de connaître, par pays, les principales institutions qui interviennent actuellement dans la gestion des infrastructures routières.

Tableau 19 : Principales institutions impliquées dans la gestion des infrastructures routières

PAYS	PRINCIPALES INSTITUTIONS
BENIN	• Direction Générale des Travaux Publics • Directions Départementales des Transports et des Travaux Publics • Fonds Routier (FR) ; • Société du Matériel des Travaux Publics (SMTP) ; • Centre de Formation des Transports et des Travaux Publics (CF-TTP). • Centre National d'Essais et de Recherches des Travaux Publics (CNERTP) ; • Centre National de Sécurité Routière (CNSR).
BURKINA FASO	• Direction Générale des Routes (DGR) • Direction Générale de l'Entretien Routier (DGER) • Direction Générale des Pistes Rurales (DGPR)

PAYS	PRINCIPALES INSTITUTIONS
	• Direction Générale des Ouvrages d'Art (DGOA) • Directions Régionales des Infrastructures et du Désenclavement (DRID) • Agence des Travaux d'Infrastructures du Burkina (AGETIB) • Fonds d'Entretien Routier du Burkina (FER-B) • Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP) • Office Nationale de Sécurité Routière (ONASER).
COTE D'IVOIRE	• Direction Générale des Infrastructures Economiques • Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) • Fonds d'Entretien Routier (FER) • Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics (LBTP) • Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement • Programme d'Urgence des Infrastructure Urbaines (PUIUR) • Programme Présidentiel d'Urgence (PPU) • Office Nationale de l'Assainissement et du Drainage (ONAD) • Office de Sécurité Routière (OSER)
GUINEE BISSAU	• Direction Générale des Infrastructures et Transports • Fonds de Conservation routière
MALI	• la Direction nationale des routes (DNR) ; • l'Autorité routière (Fonds d'entretien routier) ; • l'Agence d'exécution des travaux d'entretien routier (AGEROUTE) ; • la Cellule des Travaux Routiers d'Urgence (CETRU). • L'Agence nationale de sécurité routière (ANASER) • Le Centre National de Recherche et d'Expérimentation en Bâtiment et Travaux Publics (CNREX-BTP) • L'Institut National de Formation en Equipement et en Transport (INFET)
NIGER	• Direction Générale des grands travaux • Direction Générale de l'Entretien Routier • Caisse Autonome de Financement des Travaux d'Entretien Routier (CAFER) • Société de Location de Matériel de Travaux Publics (SLMTP) • Laboratoire National des Travaux Publics et du Bâtiment (LNTPB)

PAYS	PRINCIPALES INSTITUTIONS
	• Centre de Perfectionnement des Travaux Publics (CPTP) • Agence Nigérienne de la Sécurité Routière (ANISER)
SENEGAL	• Direction des Routes (DR) • Agence des Travaux et de Gestion des Routes Sénégal (AGEROUTE SENEGAL) • Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) • Cellule technique de la Sécurité routière (CETESER) : ARRETE MINISTERIEL n° 127 MIET-DTT en date du 19 janvier 2004 • Centre de Formation et de Perfectionnement des Travaux Publics • Centre expérimental de Recherche et d'Etudes pour l'Equipement (CEREEQ)
TOGO	• Direction Générale des Travaux Publics (DGTP) • Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier (SAFER) • Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP) • Office national de sécurité routière (ONASER)

6.5.3.1 Principaux schémas de gouvernance du secteur de l'entretien routier

Les trois principaux schémas[6] du cadre organisationnel de l'entretien routier dans les pays de l'UEMOA sont donnés ci-après :

Figure 8 : Schéma de principe du Bénin

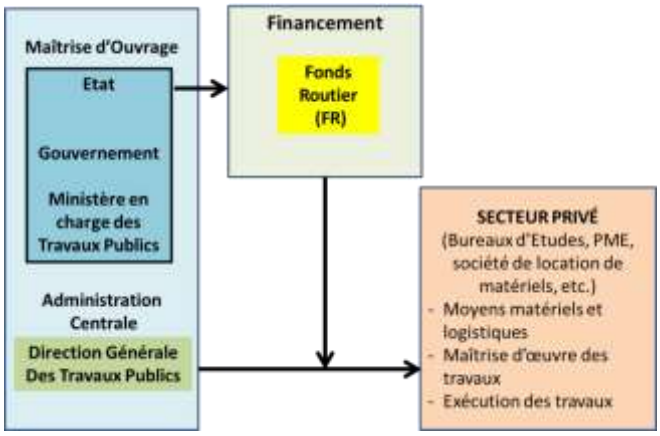


Figure 9: Schéma de principe de la Côte d'Ivoire

[6] Les schémas des autres pays sont présentés en annexe

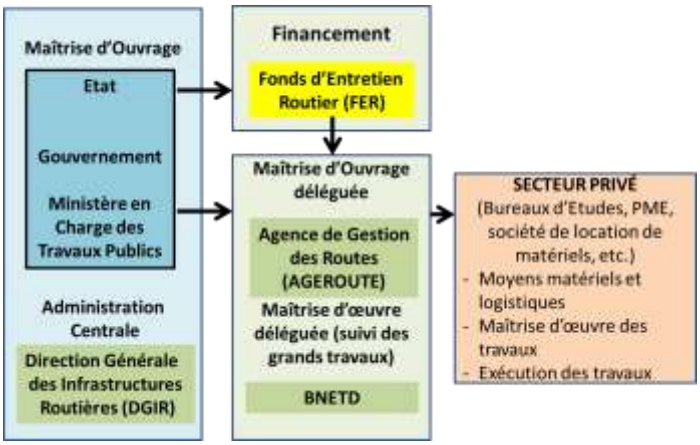
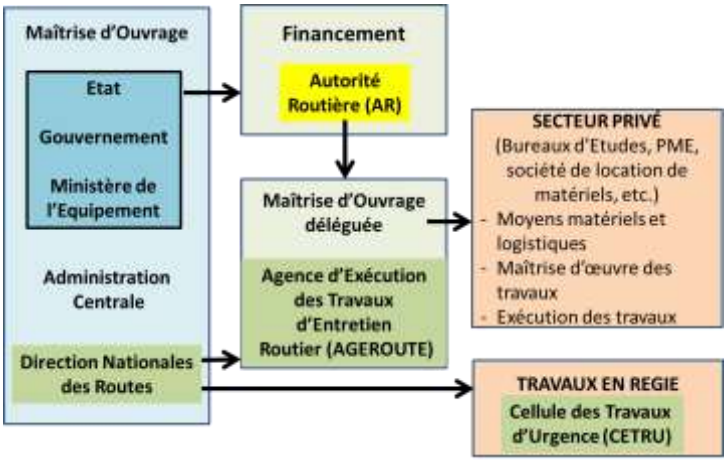


Figure 10 : Schéma de principe du Mali



La Directive N°11 de l'UEMOA relative à l'harmonisation des stratégies d'entretien routier dans les Etats membres propose une organisation de l'entretien routier se fait selon le principe de séparation des rôles et des responsabilités des volets suivants :

- (1) le financement ;
- (2) la planification et la programmation ;
- (3) la mise en œuvre.

Dans les différents Etats de l'Union, la mise en œuvre de cette directive est effective avec, pour le Bénin et le Mali, l'existence d'une régie dédiée aux travaux d'urgence selon les responsables de ces structures. Des fonds d'entretien routier ont été créés dans tous les pays.

Quant à la planification et la programmation des travaux d'entretien routier, elles font partie des missions de l'administration centrale dans la plupart des pays (au Bénin, au Burkina Faso, en Guinée Bissau, au Mali, au Niger et au Togo). En Côte d'Ivoire et au Sénégal, ces deux activités sont exécutées par des Maîtres d'Ouvrage délégués (AGEROUTE). L'AGEROUTE du Mali intervient principalement dans la passation des marchés de travaux et le suivi de leur exécution. La planification et la programmation des travaux sont du ressort de la Direction Nationale des Routes à travers le Service des Données Routières.

6.5.3.2 Mis en œuvre de réformes institutionnelles du secteur routier de deuxième génération

Certains pays comme la Côte d'Ivoire, le Sénégal et le Mali ont procédé à la mise en place effective des réformes institutionnelles du secteur routier de deuxième génération avec la création d'un fonds routier et d'une agence routière. Des différences sont toutefois observées dans la mise en œuvre de ces reformes notamment, dans la gestion des postes de péages et de pesage et le rôle de l'administration centrale.

Il apparaît, pour le moment, difficile de cerner l'impact de la reforme institutionnelle sur l'amélioration des taux de couvertures physique et financier des travaux d'entretien routier. En effet des facteurs exogènes influences les performances du secteur comme le révèle l'aide mémoire de la Banque mondiale relatif à la clôture du CI-PAST en 2011. Concernant les performances des structures issues des réformes institutionnelles en Côte d'Ivoire, ce document souligne que :

- l'AGEROUTE n'a pas eu l'occasion de jouer pleinement son rôle de structure en charge de la gestion, de la programmation et du suivi des travaux routier. Son opérationnalisation a été sévèrement impactée par les crises sociopolitiques, et le manque de financement dédié au sous-secteur routier qui en résulte. La plupart des interventions de l'AGEROUTE, jusqu'en 2011, ont concerné des travaux d'urgence avec des financements très limités de l'Etat. Le CI-PAST a financé le développement d'une Banque de Données Routières (BDR), toutefois, celle-ci n'est pas alimentée en données sur l'état de dégradation du réseau. La programmation de l'entretien routier n'est donc pas faite systématiquement de manière rationnelle.

- la création du FER constitue une avancée importante dans la réforme du secteur ; cependant, elle n'a pas permis d'atteindre les objectifs de la réforme. Ces ressources qui sont évaluées en moyenne à 10 milliards de FCFA par an, correspondent à moins de 25% du montant nécessaire pour assurer l'entretien courant du réseau, contribuant à l'accroissement du déficit d'entretien du réseau qui se traduit par un besoin de rattrapage de l'ordre de 300 milliards de FCFA. L'élargissement de l'assiette financière du FER est devenu une urgence pour lui mettre de faire face aux besoins de financement de l'entretien routier.

Seule l'amélioration des taux de couvertures physique et financier des travaux d'entretien routier pourra permettre d'apprécier l'efficacité de ces reformes et amener éventuellement les autres Etats de l'Union à s'y engager. Notons que tous les pays ont déjà mise en place un fonds d'entretien routier.

6.5.3.3 Implication des autres institutions

Concernant la gestion actuellement des infrastructures routières, le niveau d'implication de chacune de ces institutions précitées est variable.

Les Laboratoires Nationaux de Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP ou LBTP) sont essentiellement impliqués que dans les études de réhabilitations de routes ou dans des études routières en vue de travaux de bitumage. Bien avant la privatisation des travaux d'entretien routier, certains laboratoires comme le LBTP de Côte d'Ivoire avaient en charge la collecte de données routières, et procédaient à des opérations d'auscultation régulières sur le réseau routier pour une meilleure connaissance du comportement des chaussées.

Ce suivi du réseau a vu la publication de guides et de recommandations diverses sur l'entretien routier dont l'intérêt pour une meilleure prise en charge des travaux d'entretien n'est plus à démontrer.

La mise en œuvre de solution de recyclage des chaussées en phase de réhabilitation nécessite une implication de l'ensemble des acteurs afin promouvoir l'adoption des solutions de réparations prenant en compte, à terme, la réfection intégrale et optimale de la chaussée.

Au bénin, les statistiques annuelles tenues par le Centre National de Sécurité Routière à travers l'annuaire statistique des accidents de la voie publique peut aider à alerter sur l'état du réseau routier et contribuer à accélérer la prise en charge des tronçons présentant un risque important pour les usagers de la route. Il en est de même pour l'annuaire statistique des transports terrestres élaboré par la Direction Générale des Transports terrestres qui permet de disposer chaque année de données de trafic.

6.6 EVOLUTION AU NIVEAU DE LA PLANIFICATION ET DE LA PROGRAMMATION DE L'ENTRETIEN ROUTIER

Relativement à la planification et à la programmation de l'entretien routier, il convient de relever que partant de la planification, la procédure de programmation est constituée d'ajustements et de réajustements en tenant compte des besoins relevés, de la stratégie d'entretien adoptée et des disponibilités financières.

6.6.1 Période des travaux en régie

De façon générale, pour arriver à la programmation des travaux de l'entretien courant, un inventaire du réseau est d'abord mené. Cet inventaire qui concerne toutes les dégradations est relevé sous la forme d'un schéma itinéraire. Une proposition est faite par les services compétents à travers les Directions Régionales en passant par les Directions Départementales et les Arrondissements des Travaux Publics, en tenant compte des travaux en cours et des travaux supplémentaires occasionnés par la saison des pluies. A partir de cette sélection, un premier projet de programme est mis en place tout en considérant, lorsqu'elles existent, les normes et stratégies d'entretien établies pour le pays.

La première version du programme est envoyée à la Direction Centrale du Ministère en Charge des Travaux Publics qui procède alors à des ajustements en fonction de l'importance relative de chaque Direction Régionale et des prévisions budgétaires. Le programme ajusté est retourné aux Directions Régionales avec les montants prévus pour des remarques et observations.

Après des réajustements et calages en conformité avec les montants alloués, une deuxième version du projet de programme part des Directions Régionales pour adoption définitive à la Direction Centrale avant d'être soumis au Ministre de tutelle pour avis.

Après cette phase, les ressources sont mises à la disposition des principaux acteurs (Directions du Matériel des Travaux Publics, Directions Départementales, etc.) pour la réalisation des travaux en régie.

6.6.2 Période de la privatisation de l'exécution des travaux d'entretien routier

Le niveau de mise en œuvre des reformes proposées par la Banque Mondiale est variable d'un pays à l'autre. Dans les pays comme le Bénin, le Burkina Faso, la Guinée Bissau, le Mali, le Niger, le Togo, les ministères en charge des travaux publics, à travers les Directions Générales des TP ou Directions Nationales des Routes, ont directement en charge la planification et la programmation de l'entretien routier.

En Côte d'Ivoire, tout comme au Sénégal, cette tâche revient aujourd'hui aux agences Routières (AGEROUTE). Celles-ci réalisent elles même et/ou font réaliser les relevés par des bureaux d'études ou laboratoires qui travaillent sous leur supervision à l'élaboration des programmes d'entretien routier.

L'AGEROUTE du Mali – qui ne s'occupe que des travaux d'entretien routier – est quant à elle chargée de :

- élaborer les dossiers d'appel d'offres et les demandes de propositions destinés aux entreprises et bureaux d'études soumissionnaires ;
- lancer les offres et attribuer les marchés ;
- contrôler les travaux exécutés par les entreprises attributaires des marchés ;
- assurer le paiement des prestations des entreprises chargées de l'exécution des travaux et des bureaux d'études commis pour la fourniture de services.

Actuellement la principale difficulté des agences routières de Côte d'Ivoire et du Sénégal – incluant dans une moindre mesure les Directions Centrales des autres pays – se trouve au niveau de la mise à jour des données. A cause des moyens matériels et humains jugés insuffisants, elles n'arrivent pas à assurer un suivi régulier du réseau routier dont elles ont la charge et envisagent un reploiement sur l'ensemble du territoire (cas du Sénégal). Pour le moment le personnel de ces agences est concentré dans les capitales des Etats, ce qui ne facilite pas toujours la collecte d'informations sur les réseaux routiers. A ce niveau, le modèle du Mali semble présenter des avantages certains avec le Service des Données Routières qui est rattaché à la Direction Nationale des Routes. La collecte des données se fait avec l'appui des représentations à l'intérieur du pays de cette direction.

L'exemple ci-après la Côte d'Ivoire permet de passer en revue le processus de programmation et les résultats obtenus.

Tableau 20 : Evolution du Processus de programmation des travaux d'entretien routier ; Cas de la Côte d'Ivoire (AGEROUTE 2015)

Période	**Processus**	**Résultats/Conséquences**
Avant 1988	Programme d'entretien élaboré au niveau central (DGTP/DAAF/DMTP) avec l'appui des services départementaux (DR-DD)	✓ Moyens financiers disponibles ✓ Ensemble du réseau couvert
De 1988 à 1998	Programme d'entretien établi par les CDER (Comités départementaux d'Entretien routier) présidés par les Préfets	✓ Moyens réduits ✓ Priorités aux choix départementaux ✓ Axes prioritaires entretenus

Période	Processus	Résultats/Conséquences
1998-2002 avec le CI-PAST (BM)	Programme d'entretien des routes défini par les Inspections Sommaires du réseau (IS) qui consistent à : ✓ **parcourir** l'ensemble du réseau à la même période, ✓ **évaluer** les dégradations observées selon une méthodologie ✓ **déterminer une note** de dégradation à chaque route, en fonction de l'état de la chaussée, du trafic et de son importance économique ✓ **établir une hiérarchie** des axes les plus dégradés au moins dégradés ✓ **sélectionner** les routes pour travaux dans l'immédiat, à court, à moyen et à long terme.	✓ Critères objectifs et cohérents pour le choix des priorités ✓ Equité dans la répartition des localités de travaux ✓ Traitement approprié de chacune des routes retenues au programme ✓ Besoins d'entretien identifiés et mieux maîtrisés ✓ Niveau de service des routes défini en fonction des moyens disponibles ✓ Moyens de mise en œuvre insuffisants
De 2003 à 2010	Recueil l'ensemble des besoins exprimés par les usagers, le MIE la DGIR, les DRIE et DDIE	✓ Le FER n'étant pas très opérationnel. ✓ Intervention uniquement en travaux d'urgence.
De 2011 à 2015	✓ Programme d'entretien établi par les CDER ✓ Orientations du Maitre d'ouvrage suivant le niveau budgétaire ✓ Prise en compte du programme gouvernemental en matière route	✓ Garantie du financement par le FER à travers des différentes levées de Fonds ✓ Exécution des PER2012-2013, PER2014-2015 et bientôt 2015-2016

Dans ce qui suit, nous analysons la mise en place des banques de données routières dans les 8 pays de l'Union.

6.7 BILAN SUR LES BANQUES DE DONNEES ROUTIERES DANS LES 8 PAYS DE L'UNION : SYNTHESE DES INFORMATIONS COLLECTEES

Orientées vers l'aide à la gestion de la route, les Banques de Données Routières (BDR) sont des centres recevant les données routières collectées régulièrement à l'aide de matériel permettant l'acquisition de données à Grand Rendement et traitées avec des solutions logicielles permettant le pk métrage des objets.

La base de données ainsi constituées permet de répertorier le bornage, les entrées/sorties d'agglomérations, les largeurs de chaussées, les intersections, les ouvrages d'art, les dépendances, les éléments de sécurité, la signalisation verticale et les plantations d'alignement, les caractéristiques techniques, le trafic, repérées en PR et abscisses, et géo référencées en coordonnées X, Y.

L'ensemble des paramètres techniques, géométriques et administratives relatifs au réseau routier sont donc stockés dans la Banque de Données Routières (BDR). La BDR enregistre également les divers relevés, déflexions et auscultations effectués sur les revêtements et structures des chaussées ainsi que les résultats des inspections sur les ouvrages d'art.

Les données collectées, traitées et stockées renseignent sur l'état et donnent une vue d'ensemble du réseau. Elles permettent de présenter l'état du réseau (carte par type de dégradation ou par paramètre, ou encore par caractéristique du réseau et par région) et donnent une base scientifique fiable pour la programmation annuelle et pluriannuelle des entretiens.

Elles donnent la possibilité d'estimer les coûts de réparation de l'ensemble du réseau, de calculer et d'adapter une clé de répartition des crédits d'entretien suivant les découpages territoriaux et la classification des routes.

Le présent rapport fera le bilan de la mise en place et du fonctionnement (état des lieux du matériel, du personnel, de la formation du personnel et de l'organisation des activités) de la Banque de Données Routières dans chacune des huit états de l'UEMOA.

Une analyse des différentes expériences et son rapprochement avec les expériences dans le monde entier permettra de faire un diagnostic précis et de ressortir les grandes orientations qui seront qui pourront être mis en œuvre pour asseoir une meilleure gestion de la route.

6.7.1 OBJECTIF DE L'ETUDE

Le principal objectif de l'étude est l'amélioration du taux d'exécution physique et financier de l'entretien routier dans les pays de l'UEMOA, à travers une planification et une programmation des travaux d'entretien routier sur des bases permettant d'optimiser les ressources mobilisées. Un des objectifs spécifiques de cette étude est de faire un état des lieux de la mise en place des BDR dans les pays de l'Union, en vue d'une harmonisation éventuelle des outils de gestion des réseaux routiers.

6.7.2 ETAT DES LIEUX (BILAN DE LA MISE EN PLACE ET DU FONCTIONNEMENT) DE LA BDR DANS LES PAYS DE L'UEMOA

Nous présentons dans le tableau suivant, un résumé succinct sur les logiciels et les activités des BDR

N°	PAYS	RESUME SUR LES DONNEES
1	BENIN	• 1985-1994 : – développement de logiciel, utilisation des tableurs, logiciels Microsoft de traitement de textes ; – découpage en tronçon du réseau, l'analyse visuelle, comptages du trafic, recueil de données sur les accidents de la circulation, enquêtes origine/destination, pesées d'essieux, campagne de film vidéo, recensement des ouvrages et des carrières, mesure d'uni et de déflexion etc. • 1994-2006 – Utilisation des tableurs, CLIPPER 87, HARVARD GRAPHICS 3, l'adaptation de HDMIII au cas du Bénin ; – Amélioration des activités avec les relevés socio-économiques, l'étude de la généralisation du péage, détermination du CEV, externalisation des relevés de schémas d'itinéraires sur les routes en terre, des mesures d'uni et de déflexion. • 2006-2015 – Utilisation des logiciels VISAGE, GIRR, CARTEN, SILLAGE, COUPLEN, VIZIROAD, MAP INFO, HDM4 ; – En plus des activités usuelles, il y a eu la décentralisation de la base de données vers les régions, l'élaboration des catalogues de stratégies pour les régions, la saisie des pistes dans la base de données, l'élaboration des catalogues des dégradations, la méthodologie sur les auscultations et la programmation triennale de l'entretien routier en expérimentation.
2	BURKINA FASO	• 1996-2015 Le logiciel de base est VISAGE avec deux sections : la DGR qui gère la BDR sur les routes classées et la DGPR qui s'occupe de la BDR sur les pistes rurales. La BDR effectue la programmation de l'entretien routier sur les routes classées et les pistes rurales après la collecte des données (dégradations, mesure d'uni, de déflexion, comptage du trafic). Le logiciel HDM4 permet la gestion de l'entretien routier en déterminant la rentabilité technico économique des projets.

N°	PAYS	RESUME SUR LES DONNEES
3	COTE D'IVOIRE	• 2008 : développement de logiciel par le bureau BCEOM pour la mise en place du BDR ; • 2012 : acquisition du logiciel VISAGE ; • 2015 : recrutement d'un bureau pour la collecte et la saisie des premières données de la base sur le réseau.
4	GUINNEE BISSEAU	Pas de création de BDR
5	MALI	• 2007-2008 : mise en place de la BDR avec acquisition des logiciels VISAGE, SILLAGE, GIRR, VIZIROAD + la formation d'un seul agent ; • 2011 : acquisition de CARTEN et HDM + formation
6	NIGER	• 2000-2012 : – Développement d'application sur EXCEL, SISTER et utilisation de HDM III et IV, avant l'acquisition et l'adoption de VISAGE, CARTEN, SILLAGE, et GIRR ; – Programmation de l'entretien routier, détermination et suivi des indicateurs du PAPST, contrôle de la charge à l'essieu ; • 2012-2015 : – Révolution au niveau du BDR avec adoption des logiciels L^2R (Mesure-Base-Programme) pour chaussée et ouvrage puis HDM4 ; – Programmation de l'entretien routier, détermination et suivi des indicateurs pour l'AIR, le PAPST, contrôle de la charge à l'essieu ;
7	SENEGAL	• 1993-2001 : acquisition de PACK VISAGE (VISAGE, SACARTO, SILLAGE) • 2001-2015 : – acquisition des logiciels GEOMAPgis, ARCgis, Qgis, GIRR et HDM4 ; – programmation triennal glissant ;
8	TOGO	• 2012 : – utilisation des logiciels VIZIROAD, GEOMAPS et GIRR ; – Difficultés dans le traitement des données recueillies et la programmation ; • 2014 : – acquisition des logiciels L2R (Mesure-Base-Programme).

Le tableau ci-après présente les relations entre les utilisateurs et les types de logiciels de la gamme GiRR.

Tableau 21 : Relation entre utilisateurs et types de logiciels de la gamme GiRR

<table>
<tr><th></th><th>Connaissance du patrimoine</th><th>Evaluation et suivi</th><th>Choix d'une politique</th><th>Programmation</th><th>Exécution</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Maître d'ouvrage</td><td>VISAGE

Données globales</td><td rowspan="2">GIRR-EVALUE
Evaluation

et
Suivi de politique</td><td rowspan="2">GIRR STRATEGIE
Choix de

Politique et proposition de scénarios</td><td></td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>VISAGE
Données agrégées</td><td>GIRR PROGRAMME

Proposition de chantiers</td></tr>
<tr><td>Maître d'œuvre</td><td>VISAGE
Données détaillées</td><td>GIRR-EVALUE
Suivi d'exécution</td><td></td><td>GIRR EXPERT
Affinage des solutions techniques</td></tr>
</table>

6.7.3 ANALYSE CRITIQUE DES DONNEES COLLECTEES

En vue d'une meilleure analyse des résultats de la mission circulaire de collecte des données, il convient de faire un résumé synthétique des informations contenues dans la documentation reçue de chaque pays de l'union. Le tableau ci-dessous présente une compilation des principaux éléments qui soutiendront l'analyse critique des données.

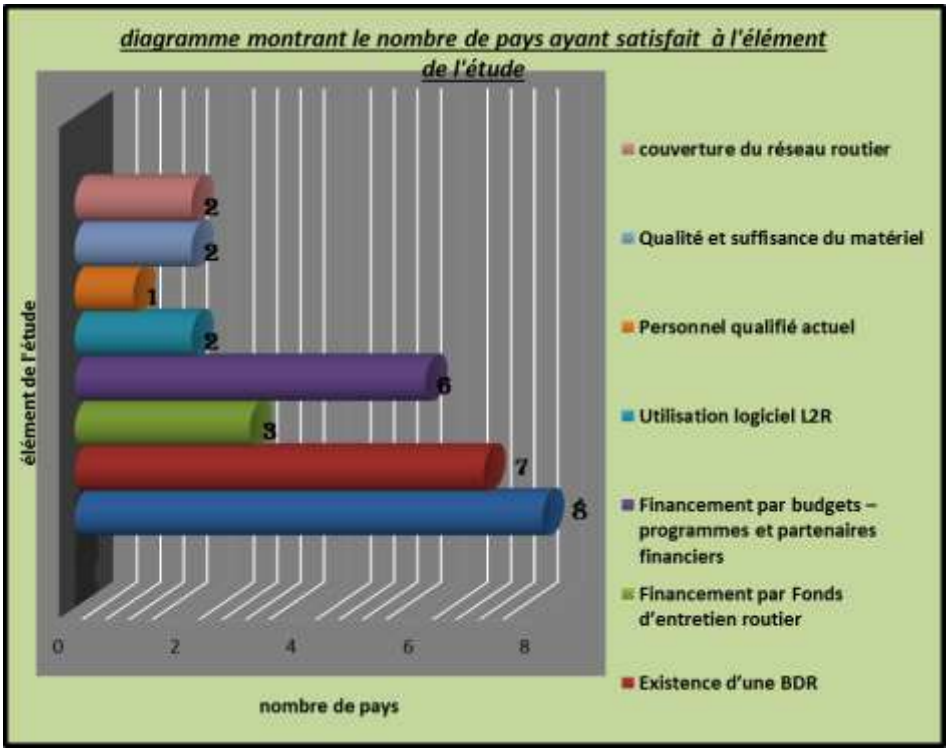
Tableau 22 : Synthèse des principaux éléments de l'analyse

	BENIN	BURKINA FASO	COTE D'IVOIRE	GUINNEE BISSEAU	MALI	NIGER	SENEGAL	TOGO	NOMBRE DE PAYS AYANT SATISFAIT
Existence d'une BDR	oui	oui	oui	non	oui	oui	oui	oui	7
Financement par Fonds d'entretien routier	oui	*	non	non	non	oui	non	oui	3
Financement par budgets – programmes et partenaires financiers	oui	oui	oui	non	oui	oui	oui	oui	6

	BENIN	BURKINA FASO	COTE D'IVOIRE	GUINNEE BISSEAU	MALI	NIGER	SENEGAL	TOGO	NOMBRE DE PAYS AYANT SATISFAIT
Utilisation de la nouvelle technologie pour la gestion (logiciel L²R)	non	non	non	non	non	oui	non	oui	2
Personnel qualifié actuel	03	non	00	non	01	06	*	04	1
Qualité et quantité du matériel	bon	matériel inexistant ou en mauvais état	Pas de matériel	Pas de matériel	Pas de matériel	bon	moyen	moyen	2
Partie du réseau routier couverte	routes bitumées et routes en terre	routes bitumées et routes en terre	routes bitumées en cours	aucune	routes bitumées en cours	routes nationales en cours	routes bitumées en cours	routes bitumées en cours	2

Nous présentons ci-après le diagramme montrant le nombre de pays ayant satisfait à l'élément de l'étude (performance d'une BDR moderne).

Graphe 1 : Diagramme montrant le nombre de pays ayant satisfait à la mise en place d'une BDR moderne



De la synthèse des données effectuée ci-dessus, il ressort les analyses suivantes :

❖ **BENIN :**

Le Bénin est l'un des pays qui ont créé, et rendu opérationnelle la BDR avec un ensemble de logiciels provenant de plusieurs développeurs. La BDR dispose des données sur les routes bitumées, les routes en terre, et les pistes. Depuis sa création, la BDR a effectué les activités et programmé l'entretien routier sur une base scientifique fiable à partir de stratégies conduisant à une utilisation efficiente et optimale des budgets alloués à la réparation du réseau. La plus grande difficulté réside dans le manque de moyens pour maintenir le système de gestion à jour (modernisation du matériel et des logiciels et la formation du personnel aux nouveaux outils de gestion de la route).
Les logiciels actuellement utilisés présentent des limites dans le stockage des données et ne sont pas compatibles avec les nouveaux systèmes d'exploitation Windows. Il faut donc rechercher une source de financement stable et pérenne pour le financement de la BDR.

❖ **BURKINA FASO :**

La BDR a été créée et rendue opérationnelle avec un ensemble de logiciels provenant de plusieurs développeurs. Elle contient des données sur les routes bitumées, les routes en terres, et les pistes. Depuis sa création, la BDR, celle-ci a permis de programmé l'entretien routier sur une base fiable à partir de stratégies conduisant à une utilisation efficiente et optimale des budgets alloués à la réparation du réseau. La programmation théorique de la BDR est confrontée avec les réalités de terrain identifiées par les services de suivi des routes au niveau régional au cours de la séance d'arbitrage. On note des difficultés de manque de moyens pour maintenir le système de gestion à jour (modernisation du matériel et des logiciels et la formation du personnel aux nouveaux outils de gestion de la route).
Les logiciels utilisés actuellement présentent des limites dans le stockage des données et ne sont pas compatibles avec les nouveaux systèmes d'exploitation Windows. Il faut donc rechercher une source de financement stable et pérenne pour le financement de la BDR.

❖ **COTE D'IVOIRE :**

Il fait partie des pays qui ont créé la Banque de Données Routières, mais qui n'ont pas pu la rendre opérationnelle. On peut noter l'expérience non réussie de développement sur EXCEL de progiciel sur place par des analystes programmeurs.
Le CI-PAST a financé le développement d'une Banque de Données Routières (BDR), toutefois, celle-ci n'est pas alimentée en données sur l'état de dégradation du réseau. La programmation de l'entretien routier n'est donc pas faite systématiquement de manière rationnelle.
L'expérience en cours de mise à jour de la BDR financée par l'Union Européenne est basée sur le logiciel VISAGE qui a montré ses limites dans plusieurs autres pays de l'UEMOA. Un changement de logiciel est envisagé. Il y a nécessité de veiller à la mise à jour de la BDR avec une source de financement pérenne.

❖ **GUINEE BISSAU**

La Guinée Bissau n'a pas encore créé de Banque de Données Routières. Les travaux se font donc de manière empirique, avec des relevés visuels et manuels des dégradations, suivis d'une programmation de l'entretien basée sur le tableur Excel. Il y a nécessité de mettre en place une BDR véritable en lui affectant locaux, matériels, personnels qualifiés, logiciels modernes avec une source de financement pérenne.

❖ **MALI :**

C'est l'un des pays qui ont créé la Banque de Données Routières, mais confronté au problème de mise à jour des données. On note une expérience plus ou moins réussie d'utilisation du logiciel VISAGE;
Avec l'utilisation actuelle des logiciels de la gamme L^2R, le principal défi est celui de la mise à jour des données. Contrairement aux autres pays, le Service des Banques de Données Routières est créé par une loi (Loi N°058 du 16 déc. 2002). Ceci montre l'importance accordée par les autorités à la question des données routières.

❖ **NIGER :**

Le Niger est l'un des pays disposant d'un BDR opérationnel et à jour. Le Niger a effectué plusieurs expériences, allant de l'utilisation des logiciels localement développés, au logiciel L^2R, en passant par l'utilisation de l'ensemble de logiciel VISAGE-CARTEN-SILLAGE-GIRR. C'est le pays qui a réussi à suivre l'évolution des logiciels et matériels dédiés à la gestion de la route jusqu'à ce jour. Son expérience de réseau pilote a été concluante et est en application progressive sur le reste du réseau routier. C'est un exemple à soutenir et en faire une source d'édification des BDR des autres pays de l'union. Au Niger, la Direction de Gestion des Réseaux (DGR) est créée par le Décret N°2010-661/PCSRD/MEQ du 17 septembre 2010.

❖ **SENEGAL :**

Logée actuellement au sein de l'AGEROUTE, la BDR du Sénégal apparaît opérationnelle avec un ensemble de logiciels provenant de plusieurs développeurs. Ce pays a depuis la création de la BDR effectué les activités et programmé l'entretien routier à partir de stratégies conduisant à une utilisation efficiente et optimale des budgets alloués à la maintenance du réseau. L'on note cependant, un besoin de modernisation du matériel et des logiciels ainsi que des besoins de formation du personnel aux nouveaux outils de gestion de la route.
Les logiciels utilisés présentent des limites dans le stockage des données et ne sont pas compatibles avec les nouveaux systèmes d'exploitation Windows.

❖ **TOGO :**

C'est l'un des pays qui ont créé la Banque de Données Routières, mais qui n'ont pas pu la rendre opérationnelles.
Les causes sont constituées :

- d'expériences non réussies d'utilisation du logiciel VISAGE (manque d'assistance technique, difficultés d'exportation ou de conversion des formats de fichiers de collectes vers la base de traitement des données ou de la base de données vers les progiciels CARTEN ou GEOMAP pour la restitution des données) ;
- d'absence de financement des opérations de relevés d'itinéraires et des premières collectes de données pour la première installation d'une base véritable. Il y a nécessité de compléments de logiciels, de formation, d'externalisation de la collecte de données et de source de financement stable et pérenne pour la BDR.

6.7.4 INSUFFISANCES ET DIFFICULTES RELEVES AU NIVEAU DES BDR DES PAYS DE L'UEMOA

De nombreuses difficultés et insuffisances jalonnent le processus de mise en place et du fonctionnement des BDR dans les pays de l'union. On peut citer entre autres :

- la position hiérarchique des BDR dans l'organigramme des constructeurs et gestionnaires du réseau routier ;
- mauvaise communication entre les suites logiciels utilisées dans la gestion des données recueillies sur le réseau (l'inadéquation des formats de recueils de données avec les formats acceptés par la base de données ; l'inadéquation des formats acceptés par la base de données avec les logiciels de restitution), **cas de l'ensemble VISAGE-GIRR-GEOMAP**;
- le choix des logiciels moins adaptés aux objectifs et à la structuration du réseau routier des pays de l'union (cas du développement local de logiciel);
- la rupture de financement des activités des BDR à la fin des budgets programmes ;
- le financement insuffisant et irrégulier des BDR par les fonds d'entretien routier ;
- l'absence totale de financement des activités des BDR ;
- l'insuffisance du personnel qualifié affecté à la BDR ;
- le manque de formation du personnel aux outils récents de travail (logiciel et matériel de collectes) ;
- la migration du personnel des BDR après leur formation vers d'autres divisions beaucoup plus intéressées ;
- l'insuffisance ou l'absence de moyens matériels adéquats (matériel roulant, matériel de recueil de données, matériel informatique pour le traitement et la restitution des données).

6.7.5 PISTES DE SOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS

6.7.5.1 Pour la mise en place de BDR moderne et opérationnelle

La mise en place de BDR moderne et leur opérationnalisation passeront, entre autres, par des propositions concrètes de solutions aux insuffisances et difficultés identifiées plus haut. Nos réflexions sur la question sont regroupées dans le tableau ci-dessous en termes d'insuffisance et de propositions de solutions :

Tableau 23 : Problèmes identifiés et propositions de solutions

INSUFFISANCES	PROPOSITIONS
la position hiérarchique des BDR dans l'organigramme des constructeurs et gestionnaires du réseau routier	Loger les BDR soit sous la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP) ; soit sous la Direction Centrale des Travaux Publics ou au niveau des Agences de Gestion des Routes (AGEROUTE).
Problèmes liés au choix des suites logicielles	rechercher et adopter au niveau de la chaîne BDR (collecte-traitement-stockage-restitution) une suite logiciels provenant d'un développeur unique ; (par exemple la Suite Logiciels Long-Life Road ou L²R est compatible avec les systèmes les plus récents de Windows, peut stocker des données sur une période de plus de cinquante ans, présente une communication parfaite entre les logiciels de mesure, de base et de programmation, présente beaucoup de facilités).
Problèmes de financement des BDR	• conférer une autonomie financière aux BDR ; • Rechercher un financement auprès des PTF pour l'installation de véritables BDR (l'acquisition immédiate du matériel minimum, des logiciels, la formation du personnel et la première collecte des données sur tout le réseau routier) ; • financer les activités des BDR par les Fonds Routier en fixant un pourcentage du budget alloué à l'entretien routier (voir 1% à 3%) à mettre annuellement à leur disposition pour le fonctionnement ; l'externalisation des recueils de données à confier à des bureaux et laboratoires privés); • insérer une ligne d'appui au BDR dans les marchés des entreprises et bureaux intervenants dans les travaux d'entretien routier pour l'acquisition progressive de matériel, le renouvellement et la mise à jour des logiciels. • Inscrire dans les TDR des études d'actualisation ou de réhabilitation de routes la fourniture des données par la BDR.
l'insuffisance du personnel qualifié affecté et la migration du personnel des BDR après leur formation vers d'autres divisions beaucoup plus intéressées	• Améliorer l'effectif des BDR par le recrutement d'ingénieurs et d'informaticiens analystes programmeurs • Renforcer les capacités du personnel des BDR par une formation continue adaptée à leurs besoins et à la pointe des nouvelles technologies dédiées à la gestion des routes ; • Sédentariser le personnel des BDR par la mise en place de mesures incitatrices (instaurer un stage

INSUFFISANCES	PROPOSITIONS
	annuel (de 15 jours) d'échange d'expérience dans une BDR d'un pays de l'Union ou en dehors de l'Union par exemple) ; • Faire réaliser par les agents des BDR le choix des bureaux et laboratoires par appels d'offres, ainsi que la supervision des collectes de données externalisées.
l'insuffisance ou l'absence de moyens matériels adéquats (matériel roulant, matériel de recueil de données, matériel informatique pour le traitement et la restitution des données).	• Rechercher un financement auprès des PTF pour l'acquisition du matériel minimum indispensable pour installer les BDR. • Acquérir progressive du matériel complémentaire à travers les marchés d'études, de travaux d'exécution et de contrôle et suivi. • Adopter une politique pour favoriser l'acquisition de matériels par les bureaux ou laboratoires chargés des collectes externalisées.

6.7.5.2 Pour l'harmonisation des BDR dans les pays de L'UEMOA

Pour harmoniser les banques de données routières dans les pays de l'union, il faudra :

- orienter les BDR de tous les pays vers un même développeur (adoption des logiciels L^2R). La mise en place du système d'informations routières (SIR) par l'EUMOA peut aider à favoriser cette harmonisation. Rappelons que le SIR fait l'objet de la composante 3 du PACITR[7]. Il s'agit de constituer une base d'informations nécessaires à la bonne connaissance du secteur des transports ;de disposer d'un outil d'aide à la prise de décision dans l'évaluation des besoins, la définition des objectifs stratégiques et opérationnelles, la mobilisation des ressources et le suivi des performances obtenues en matière d'entretien routier et de projets d'infrastructures routières. Notons que la vocation du SIR est la consolidation des données générées par les systèmes nationaux (BDR) aux fins de traitements pour satisfaire les besoins de la Commission de l'UEMOA ;
- mettre en place un cadre pour :
  - recycler de façon collective le personnel des BDR et adapter l'utilisation du logiciel choisi aux réalités des pays de l'union ;
  - élaborer des catalogues des dégradations et un listing des informations qui doivent figurer au niveau des bases de données;
  - élaborer des procédures de collecte des données (pour chaque catégorie de donnée à recueillir) ;

[7] PACITR : Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routiers

- définir et mettre en place une classification du réseau routier tenant compte de la classification du réseau routier communautaire ;
- adopter et harmoniser dans les pays de l'union des stratégies d'entretien par niveau de services pour garantir un même niveau de praticabilité sur les axes communautaires ;
- élaborer un catalogue des stratégies d'entretien retenues avec la consistance des tâches en vue de faciliter la détermination des prix unitaires ;

6.7.6 Avantages de la mise en place de BDR moderne et opérationnelle

La prise en compte des solutions et recommandations ci-dessus pour l'existence dans les états de véritables Banques de Données Routières, alimentées et mis à jour au moins deux fois par an permettra de :

- disposer des informations fiables et complètes sur l'état, l'immensité, et la composition du réseau ;
- évaluer les besoins réels immédiats, à cours et à longs termes en matière d'entretien routier ;
- programmer les travaux d'entretien routier immédiats, à cours et à longs termes ;
- contrôler les caractéristiques géométriques, structurelles et techniques des nouveaux routes et ouvrages immédiatement après la livraison des travaux par les entreprises ;
- contrôler les tâches d'entretien routier exécutées à partir de la collecte de données réalisée après les réceptions des travaux
- suivre l'évolution du trafic (notamment les poids lourds) durant le cycle de vie de la route ;
- suivre le comportement durant le cycle de vie de la route, des différents matériaux mise en œuvre pendant l'exécution des travaux ;
- identifier les méthodes de mise en œuvre les mieux adaptées ;
- suivre l'endommagement de la chaussée au cours du temps ;
- faire un retour d'expérience en vue de ressortir les types de chaussée les mieux adaptés à chaque pays ou à chaque région ;
- restituer facilement les données sur le réseau routier sous forme de tableau ou de cartes ;
- calculer et d'adapter de façon optimale une clé de répartition des crédits d'entretien suivant les découpages territoriaux et la classification des routes;
- disposer d'un centre unique pour la coordination et l'orientation des interventions sur le réseau routier en vue d'optimiser l'utilisation des ressources.

6.7.7 CONCLUSION PARTIELLE

La mise en place des BDR dans les huit pays de l'UEMOA constituera une étape essentielle dans la connaissance, la gestion et la pérennisation du patrimoine routier des pays. Disposer de banques de données régulièrement mises à jour, avec une source de financement pérenne, permettra aux Etats d'améliorer la gestion de leur réseau routier tout en disposant d'un outil remplissant les fonctions (1) d'information, (2) d'évaluation des stratégies d'entretien à long terme ; (3) de programmation des travaux. Les retombées d'une telle amélioration dans la gestion des réseaux routiers peuvent être importantes face aux ressources limitées affectées à leur entretien. Les pays disposeront alors d'informations à jour sur la valeur de leur patrimoine routier et les niveaux d'efforts à consentir pour sa préservation. La mise en place du système d'informations routières (SIR) par l'EUMOA pourra aider à favoriser l'harmonisation des BDR. Rappelons que l'harmonisation ne signifie pas la standardisation des outils de travail. Il conviendrait que les Etats maintiennent une veille technologique dans ce domaine où les outils sont en perpétuelle évolution.

6.8 ETAT DES LIEUX DE L'EXECUTION DES TRAVAUX D'ENTRETIEN ROUTIER

6.8.1 Procédure de gestion et d'exécution des travaux d'entretien routier

Partant des années des indépendances de la plupart de pays de l'Union à nos jours, des reformes ont été menées en vue d'améliorer le taux de couverture physique des besoins en entretien. Au titre de l'exécution des travaux, l'on distingue la période des travaux en régie et la période de la privatisation de l'exécution des travaux d'entretien routier. L'on peut noter aujourd'hui que, dans la presque totalité des pays, les travaux sont exécutés par le secteur privé. Au Mali, l'on note le maintien d'une régie dédié aux travaux d'urgence à travers le Centre des Travaux d'urgence (CETRU). C'est le cas au Bénin avec quelques travaux exécutés en régie[8] par les Directions Départementales des Transports et des Travaux Publics.

6.8.1.1 De 1960 aux années 1990 : travaux en régie

Les principales évolutions observées au cours de cette période sont retracées ci-après :

- après les indépendances, par le système de Régie (gestion d'un service public par des agents nommés par l'Etat ou par une collectivité publique), les pays géraient les services d'entretien routier à travers les Directions décentralisées des ministères en charge des Travaux Publics. Les coûts de la main d'œuvre, des matériaux et du matériel étaient évalués par l'administration. Les gestionnaires tenaient une comptabilité analytique qui leur fournissait des informations, les coûts de fonctionnement ou d'activité concernant leur responsabilité ;

[8] Confère marchés de travaux de la Campagne pluriannuelle 2013-2015.

- à partir des années 1970, les services des Régies commencent à présenter des faiblesses pour assurer la maintenance des infrastructures routières avec la période prolongée d'ajustement économique consécutive à l'effondrement des cours des produits de base des années 70 dans la plupart des pays moins avancés. L'effondrement des prix des produits de base des années 70 a conduit à une période prolongée d'ajustement et de stagnation dans les pays de l'Union jusqu'à la deuxième moitié des années 90. La réduction substantielle des dépenses de l'Etat ne permettait pas le maintien des régies qui ne disposaient plus de ressources suffisantes pour assurer efficacement les travaux d'entretien routier. Dans l'ensemble des Etats, le personnel affecté aux travaux d'entretien était vieillissant et le parc de matériels vétuste.
- Le Fonds d'Entretien Routier (première génération) viendra pallier aux insuffisances des ressources mises à la disposition par les Etats à travers les ministères en charge des travaux publics pour financer les travaux en régie. A ce stade, l'entretien routier est une charge du budget de l'État, financée par des recettes fiscales plus ou moins affectées.

6.8.1.2 A partir des années 1990 à nos jours

Dans les années 1990, les finances publiques demeuraient désespérément déséquilibrées et sous l'instigation des institutions de Breton Wood, la Banque Mondiale et le FMI, les pays ont adopté des Programmes d'Ajustement Structurel. Tous les secteurs d'activités sont frappés par cet ajustement. Les grandes orientations des Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PAST) visaient alors :

- l'entretien et la réhabilitation des infrastructures de transports ;
- l'association du secteur privé à l'exécution des travaux ;
- l'efficacité de l'administration.

La mise en œuvre des différents PAST a permis d'obtenir les résultats suivants :

- le désengagement effectif et total de l'État des activités opérationnelles désormais assurées par le secteur privé (créations de PME) ;
- la reforme des Directions existantes dédiées aux routes dans le cadre de la restructuration institutionnelle de la gestion du réseau routier ;
- la mise en place de procédures de fonctionnement (manuel de procédures comptage, guides d'inspection et de surveillance des travaux) et la mise en place d'une banque de données routières ;
- l'allocation régulière sur le budget des Etats de ressources financières pour la prise en charge de l'entretien courant du réseau routier classé ;
- l'amélioration de la capacité de programmation annuelle des travaux d'entretien courant ;

- la mise en place d'un répertoire des PME ;
- etc.

Cette période verra la création dans certains pays de l'UEMOA des Agences Routières (Côte d'Ivoire, Mali, Sénégal) et des fonds d'entretien routier.

Le principe de transformation des Fonds d'Entretien Routier en des Fonds de 2ème génération est adopté par l'ensemble des Etats avec des niveaux de progression disparates. Dans la nouvelle stratégie, l'État se décharge de l'entretien routier, dont le financement est confié à un organe de cogestion associant les usagers. La structure mise en place gère directement des redevances d'usage, non fiscales, payées par l'usager en contrepartie d'un service.

Les Fonds d'Entretien routier évoluent avec des appellations différentes suivantes : Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier (CAFER) au Niger ; Autorité Routière-Fonds d'Entretien Routier (AR-FER) au Mali, Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) au Sénégal, Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier (SAFER) au Togo, Fonds de Conservation des Routes en Guinée-Bissau ; etc.

Dans certains pays membres, pour améliorer les services d'entretien routier, l'on assiste à une délégation plus ou moins partielle de la Maîtrise d'Ouvrage avec la création d'Agences de gestion des routes ou de l'Entretien Routier comme : AGEROUTE-Mali, AGEROUTE-Sénégal, AGEROUTE-Côte d'Ivoire, etc.

6.8.2 Budgets annuels alloués aux investissements et à l'entretien routiers – couverture des besoins physiques

Les données issues de la note sur l'entretien routier publiée par la BOAD en juin 2008 sont synthétisées dans les tableaux ci-après :

Tableau 24 : Couverture des besoins (BOAD, 2008)

	Couverture des besoins (%)							
ANNEE	BENIN	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Guinée Bissau	Mali	Niger	Sénégal	TOGO
2003	66%		54%		58%	31%	54%	105%
2004	69%		46%		84%	44%	48%	73%
2005	50%		50%		70%	32%	50%	46%
2006					42%	28%	43%	63%
2007					55%	31%	44%	41%
Moyenne	62%		50%		62%	33%	48%	66%

Source des données : BOAD[9], juin 2008

[9] BOAD (2008) : Note sur la situation de l'entretien routier dans les pays de l'UEMOA, juin 2008.

Tableau 25 : Montant décaissé

	Montant décaissé (en millions de FCFA)							
ANNEE	Bénin	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Guinée Bissau	Mali	Niger	Sénégal	Togo
2003	8 615		21 600		5 156	2 835	10 743	9 049
2004	12 949		23 089		7 951	4 501	9 659	8 599
2005	9 916		30 158		7 898	3 474	10 053	6 735
2006					5 346	3 280	8 604	6 383
2007					7 900	3 676	13 100	7 483
Moyenne	10 493		24 949		6 850	3 553	10 432	7 650

Source des données : BOAD, juin 2008

Tableau 26 : Montant décaissé en pourcentage du PIB nominal pour l'année 2007

	BENIN	BURKINA FASO	COTE D'IVOIRE	GUINEE BISSAU	MALI	NIGER	SENEGAL	TOGO
Montant décaissé (millions de F CFA)					7 900	3 676	13 100	7 483
PIB Nominal (en milliards de F CFA)	2 639,00	3 251,90	9 439,60	331,5	3 424,50	2 056,60	5 408,30	1 212,80
% par rapport au PIB					0,23%	0,18%	0,24%	0,62%

6.9 CADRE INSTITUTIONNEL POUR LE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER

6.9.1 Mise en place de fonds routiers dans les pays de l'UEMOA

La réforme du secteur routier promue par le SSATP[10] vers la fin des années 1980 avait, entre autres, pour objectif d'améliorer l'efficacité de gestion des routes (Brushett, S., 2005, cité par Benmaamar[11] M. 2006). Grâce à l'Initiative de gestion de la route (IGR), l'idée de fonds routier est revenue au premier plan, mais cette fois-ci en tant que partie intégrante d'une approche globale des réformes du secteur routier, dans laquelle les routes seraient gérées comme une entreprise commerciale et les usagers de la route appelés à jouer un rôle bien plus important qu'autrefois dans la gestion de l'entretien routier. Il a alors été proposé de rendre l'usage des routes payant, l'argument étant que les usagers seraient même prêts à supporter des redevances plus élevés (que les taxes existantes) s'ils étaient certains que les fonds ainsi générés serviraient à l'entretien routier (ce qui n'était pas garanti avec les fonds routiers « de première génération »).

Ce processus a donné naissance aux fonds routiers dits « de seconde génération ». L'une des dimensions essentielles de ce type de fonds routier a été la création d'un cadre juridique et institutionnel devant garantir une saine gestion des fonds, comptables de leurs résultats devant les usagers et le gouvernement.

On s'accorde généralement à dire que les principales caractéristiques de ces fonds (Heggie, I.G. et Vickers. P., 1998) sont les suivantes :

1. Base juridique solide –autonomie administrative, règles et réglementations précises
2. Organe de financement, et non organe prestataire de services d'entretien routier
3. Fonction de contrôle strict – conseil d'administration public-privé
4. Recettes abondant les allocations budgétaires et provenant des redevances d'usage directement versé sur le compte bancaire du fonds routier
5. Systèmes de gestion financière sains, structure administrative légère et efficace
6. Audits financiers et techniques réguliers
7. Dans les sections qui suivent, nous examinerons les questions

Tels que définis les fonds se consacrent exclusivement au financement de travaux d'entretien routier, laissant les tâches de programmation, appel d'offres, supervision et contrôle à des agences routières administratives, plus ou moins autonomes. On notera que la tendance

[10] SSATP : Programme de Politique de Transport en Afrique.

[11] Benmaamar M. 2006 : Le financement de l'entretien routier en Afrique subsaharienne. Réformes et progrès vers les fonds de seconde génération.

générale est de transformer, les traditionnels de TP en agence nationale des routes ayant une plus grande autonomie vis-à-vis de l'administration centrale.

Aujourd'hui encore les besoins sans cessent croissants dans d'autres secteurs comme la santé, l'éducation et l'ordre public, le transport ne facilitent pas la mise à disposition des ressources et taxes collectées.

Le tableau suivant présente l'évolution des fonds routiers au sein de l'UEMOA et les textes de création.

Tableau 27 : Fonds routiers dans les pays de l'UEMOA, statuts juridiques, dates de créations…

PAYS	STRUCTURES	STATUT JURIDIQUE	ACTE JURIDIQUE DE CREATION (LOI ; DECRET)	TYPE DE FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER	DATE DE CREATION	OBSERVATION
BENIN	**Fonds Routier (FR),** responsable de la gestion du budget du fonds routier ainsi que dans le processus de détermination du budget programme d'entretien routier	Etablissement public, régi par les règles de gestion de droit privé et soumis à l'obligation de contrôle de l'état ;	Fonds routier rénové créé par décret N° 96-373 du 29 août 1996. Autres décrets 1992, 1985, Décret n° 85 - 214 du 04/06/85 Décret n° 84-98 du 20/02/1984 Décret n° 70-23 /D/MEF/DB du 14/02/1970	-	1996 1970	doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière
BURKINA FASO	Fonds d'Entretien Routier du Burkina (FER-B) assure le financement des travaux.	Établissement Public à caractère Administratif (EPA)	Décret N° 2012-492/PRES/PM/MID/MEF du 14 juin 2012. Création du Fonds Routier : ordonnance n°67/055/PRES du 9/10/1967	-	2007 1967	doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière
COTE D'IVOIRE	**Le Fonds d'Entretien Routier (FER)** Côte d'Ivoire assure le financement des travaux.	Société d'Etat avec un capital de 300.000.000 FCFA entièrement détenu par l'Etat avec	Loi n° 2002-175 portant ratification de l'ordonnance n° 2001-591 du 19 septembre 2001 portant institution	FER de 2ème génération	19/09/2001	Avec la régie, le financement des activités était assuré par le FER de 1ère génération

PAYS	STRUCTURES	STATUT JURIDIQUE	ACTE JURIDIQUE DE CREATION (LOI ; DECRET)	TYPE DE FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER	DATE DE CREATION	OBSERVATION
		possibilité d'ouverture à des personnes morales de droit public ivoirien	d'un Fonds d'Entretien routier. Décret n° 2001-593 du 19 septembre 2001			sauf le salaire des fonctionnaires
GUINEE BISSAU	**Le Fonds de Conservation routière ou fonds routier** assure le financement des travaux.		Décret-loi nº 5 / 2004 du 23 Décembre 2004.	Fonds Routier de 2° génération	2004 Premier fonds routier en 1984	
MALI	**L'Autorité Routière** assure le financement des travaux d'entretien du réseau routier, y compris les voies urbaines aménagées.	**Etablissement Public National à Caractère Administratif et Financier**	Loi n°00-051 du 04/08/2000 et décrets d'application	-	04/08/2000	Doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière
NIGER	**La Caisse Autonome de Financement des Travaux d'Entretien Routier (CAFER)** assure le financement des travaux.	Etablissement public autonome	Loi N° 2005 – 22 du 28 juin 2005 Ordonnance 99-55 du 22/11/99	fonds routier de 2ème génération	1999	doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière et de gestion
SENEGAL	**Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA)** chargé du	-	Décret N° 2007.1277 Décret n° 080-963 du 26	-	2007	Doté de la personnalité

PAYS	STRUCTURES	STATUT JURIDIQUE	ACTE JURIDIQUE DE CREATION (LOI ; DECRET)	TYPE DE FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER	DATE DE CREATION	OBSERVATION
	financement de l'Entretien Routier.		septembre 1980 abrogeant et remplaçant l'arrêté général n° 06874 T.P.A.O.F du 15 juillet 1957 portant réorganisation de la réglementation du Fonds Routier			juridique et de l'autonomie financière sous la tutelle du Ministère Chargé des infrastructures
TOGO	**La Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier (SAFER**) est chargée de la gestion financière des crédits du fonds d'entretien routier. *Compagnie Autonome des Péages et d'Entretien Routier* ***(CAPER)*** Fonds d'Entretien Routier **(FER)**	**Etablissement public**	SAFER créée par décret N°2012-013/PR du 26 mars 2012 2009 FER : Loi N° 97-021	Fonds de 2ème génération	1997	

6.9.2 Rappel sur les ressources du Fonds d'Entretien Routier selon la Directive N°11/2009/CM/UEMOA.

Selon l'article 5 de la Directive, les ressources destinées aux activités d'entretien routier sont directement versées dans un compte bancaire spécial ouvert au nom du Fonds d'Entretien Routier. Seuls les responsables habiletés du FER peuvent mouvementer ce compte.

Ces ressources proviennent principalement :

- de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers ;
- de tous autres produits ayant un rapport direct avec l'usage de la route ;
- des redevances directes liées à l'exploitation du réseau routier : péages, taxes de pesage et produits des concessions ;
- des indemnités pour dommages et dégâts causés aux domaines publics routiers dûment constatés et fixés au dire d'experts ou par les tribunaux ;
- de toutes les contributions destinées à l'entretien routier que pourraient verser l'Etat, les concessionnaires d'ouvrages sur le réseau routier, les collectivités territoriales décentralisées et les Bailleurs de fonds.

Les ressources mises à disposition doivent être suffisantes et utilisées prioritairement pour assurer le financement de l'entretien courant et périodique des routes.

6.9.3 Ressources mobilisables par pays au regard des textes actuels

Le tableau ci-après présente les ressources mobilisables par pays, au regard des textes réglementaires.

Tableau 28 : Ressources mobilisables par pays pour les différents fonds routier

PAYS	STRUCTURES	RESSOURCES
BENIN	**Fonds Routier (FR),**	Les ressources[12] du fonds routier sont constituées par : **Les ressources affectées :** • la taxe de circulation sur les véhicules ; • le produit des prélèvements sur les hydrocarbures (essence super, essence ordinaire, huiles lourdes, gas-oil, etc.) ; • la taxe de voirie ; • la taxe sur la valeur ajoutée perçue au cordon douanier ; • le produit des prélèvements sur les produits agricoles d'exportation et sur les produits miniers ;

[12] Convention N° 005/MTPT/MF/FR/CG/P du 19 janvier 1999 signé entre le Gouvernement de la République du Bénin et le Fonds Routier

PAYS	STRUCTURES	RESSOURCES
		• les autres taxes éventuelles. **Les ressources propres :** • les redevances de concession des postes de péage et de pesage ; • les produits de placement. **Les subventions :** • de l'Etat ; • des Collectivités locales ; **Les concours extérieurs** **Les fonds de concours, les dons et les legs** **Les emprunts locaux (banques et autres établissements financiers)** **Les autres ressources éventuelles**.
BURKINA FASO	Le Fonds d'Entretien Routier du Burkina (FER-B)	Les ressources proviennent : • péages routiers estimés à environ 3,5 milliards par an; • dotations budgétaires provenant des redevances sur les produits pétroliers ; • toutes autres redevances ou dotations budgétaires qui y seraient affecté par le gouvernement ; • fonds de concours, dons, legs et de toutes autres ressources provenant de convention de financement.
COTE D'IVOIRE	**Le Fonds d'Entretien Routier (FER)**	Les ressources financières du Fonds d'Entretien Routier (FER) sont principalement constituées : • de redevances prélevées sur la vente des produits pétroliers à usage routier ; • les droits de péage sur le réseau routier ; • les redevances liées à l'exploitation des postes de pesage ; • les appuis financiers extérieurs (bailleurs étrangers) ; • les allocutions budgétaires éventuelles de l'Etat.
GUINEE BISSAU	**Le Fonds de Conservation routière ou fonds routier** assure le financement des travaux.	Les ressources financières du Fonds de Conservation routière sont principalement constituées : • les allocutions budgétaires de l'Etat. • les taxes de voiture ; • la taxe sur les produits pétroliers à usage routier ; • la taxe sur les pièces de rechanges des véhicules ;

PAYS	STRUCTURES	RESSOURCES
		• les droits de péage sur le réseau routier ; • les appuis financiers extérieurs (bailleurs étrangers).
MALI	(iv) **L'Autorité Routière**	Les ressources proviennent des redevances d'usage routier ci-après instituées par le décret n°02-324/P-RM du 05/06/2002 • la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers : essence ordinaire, essence super et gas-oil ; • la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules admis à la circulation au Mali ; • la redevance de péage routier ou de concession d'infrastructures routières.
NIGER	**La Caisse Autonome de Financement des Travaux d'Entretien Routier (CAFER)**	La Loi 2005-22 du 28 juin 2005, portant remplacement de l'Ordonnance 99-55 du 22 novembre 1999, portant création de la CAFER détermine en son article 4, les ressources de la CAFER. Elles sont constituées de: • redevance d'usage routier sur les produits pétroliers ; • droits d'usage routier (péage routier) ; • produits de toutes autres redevances perçues –ou à percevoir auprès des usagers de la route, autorisées par les textes en vigueur; • recettes liées à la vente des Dossiers d'Appel d'Offres (DAO), relatifs aux programmes routiers ; • d'indemnités pour dommages et dégâts causés par les usagers de la route, dûment constatés par les tribunaux; • des recettes liées à l'exploitation des ouvrages du réseau routier national ; • des produits de la vente de matériels réformés; • des produits de prestations diverses ; • des contributions ou de la subvention auprès d'organismes internationaux ; • des contributions, dons et legs.
SENEGAL	**Le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA)**	Les ressources du Fonds d'Entretien routier autonome proviennent : • d'une dotation budgétaire ; • de la taxe parafiscale ; • de redevances directes liées à l'exploitation du réseau routier : péages autoroutier et routier, taxes à l'essieu, trafic de transit et produits des concessions ;

PAYS	STRUCTURES	RESSOURCES
		• de fonds de concours, dons et legs et de toutes autres ressources provenant de conventions de financement destinées au réseau routier
TOGO	**La Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier (SAFER)**	Les ressources de la SAFER sont constituées par : • soixante pour cent (60%) des droits d'accise sur les produits pétroliers ; • les contributions de l'Etat ; • les redevances liées à l'exploitation des postes de pesage ; • la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules admis à la circulation en République togolaise ; • les produits de placement des fonds disponibles ; • le produit des prestations diverses ; • les indemnisations pour dommages et dégâts causes aux domaines routiers dument constates et fixes au dire d'experts ou par les tribunaux ; • les contributions des collectivités territoriales ; • les contributions dans le cadre de l'aide internationale, bilatérale et multilatérale ; • les dons et legs.

6.10 ANALYSE DES RESSOURCES EFFECTIVEMENT MOBILISEES PAR LES ETATS POUR FINANCER L'ENTRETIEN ROUTIER

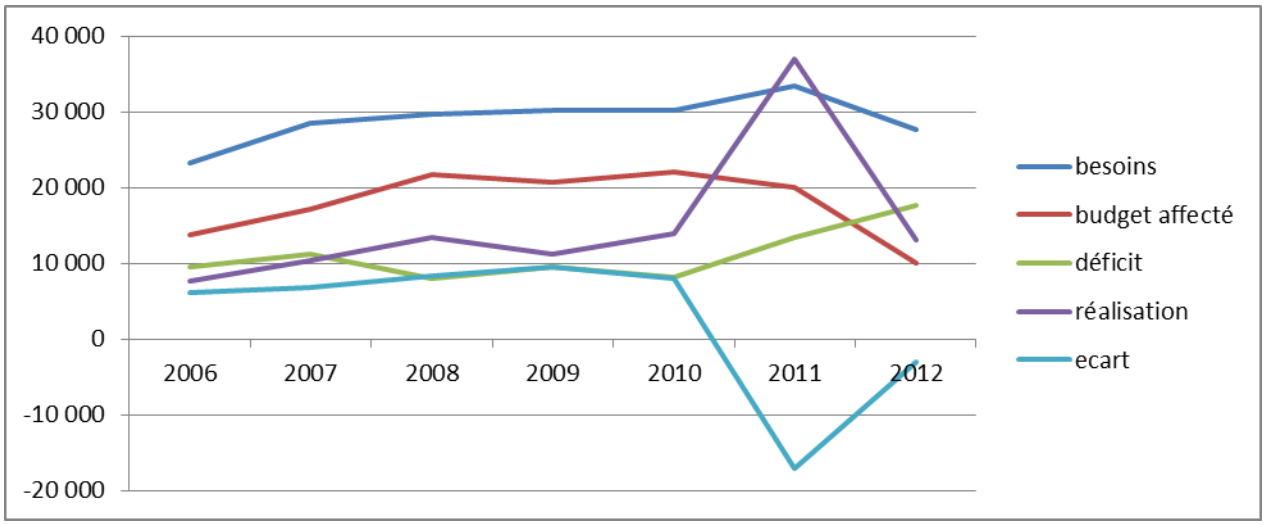
6.10.1 Budgets annuels alloués à l'entretien routier, couverture des besoins exprimés, analyse des écarts

Les budgets alloués à l'entretien routier sont une donnée importante pour comprendre l'état du réseau routier dans chacun des pays de l'Union. Dans cette partie de l'étude, la couverture des besoins en entretien routier est analysée.

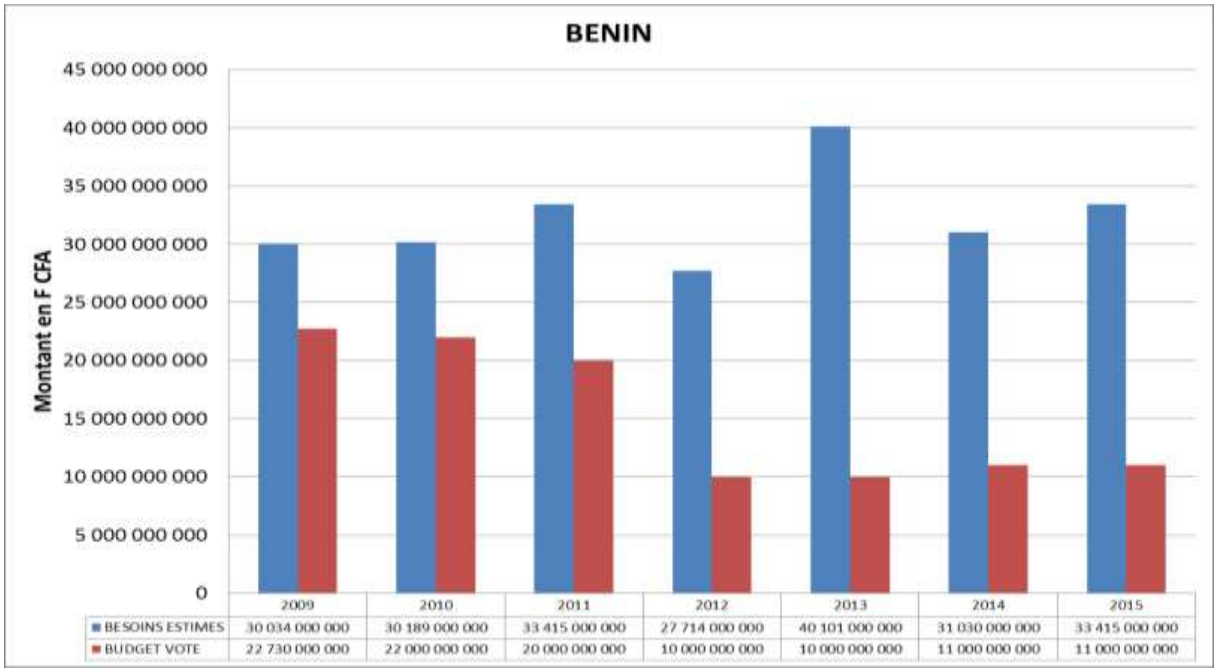
6.10.1.1 Bénin

L'évolution du budget alloué à l'entretien routier au Bénin entre 2009 et 2015 est présentée par le graphe ci-après. L'on note ici à partir de 2012 une baisse significative du budget voté par rapport aux besoins estimés. Le taux de couverture des besoins demeure faible. Malgré l'existence du fonds routier, la stabilité du financement n'est pas encore établie.

Graphe 2 : Evolution du financement de l'entretien de 2006 – 2012 (source : document de stratégie sectorielle des transports 20014-2018)



Graphe 3 : Evolution du budget voté et du budget estimé



Graphe 4 : Taux de couverture des besoins

	ANNEE	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
BENIN	PIB nominal (en milliards de FCFA)	2 639,0	2 970,5	3 109,4	3 276,3	3 483,6	3 739,2	4 034,7	4 376,5	4 748,3
	PIB en volume (prix constant1999)	1 069,1	1 122,7	1 152,7	1 184,4	1 226,2	1 283,4	1 354,9	1 436,2	1 522,4
	Taux de croissance du PIB en volume (*)	4,6	5,0	2,7	2,8	3,5	4,7	5,6	6,0	6,0

Les données ci-après montrent que la proportion du PIB affectée à l'entretien routier représente depuis 2012 moins de 0,30% du PIB.

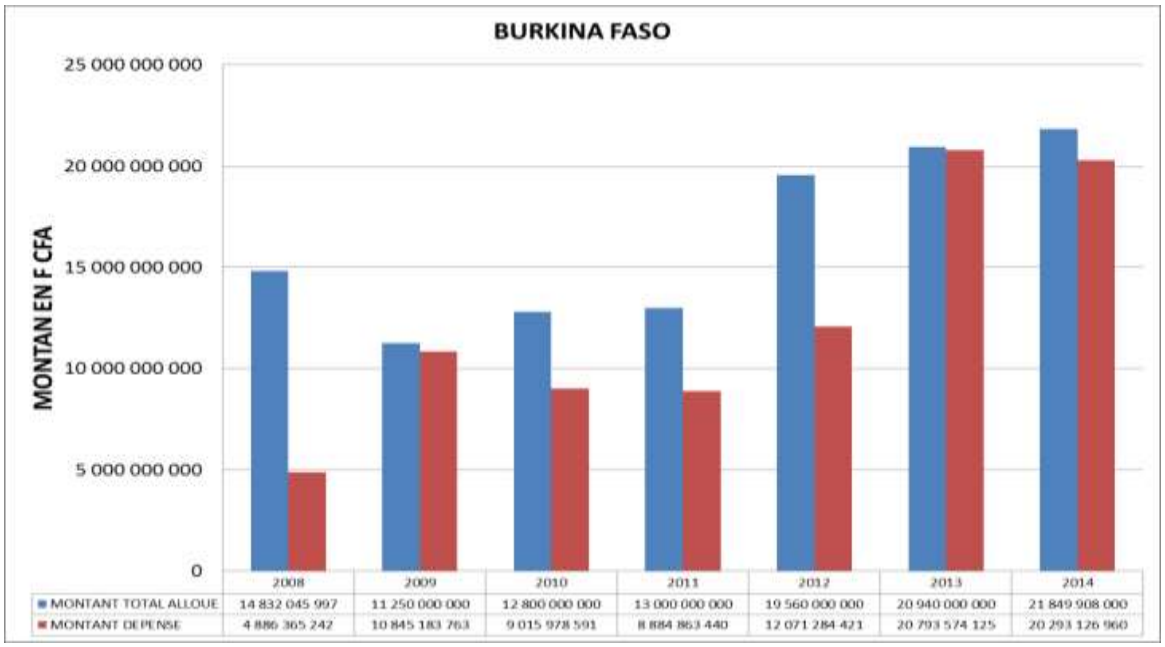
ANNEE	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PIB nominal (en milliards de FCFA)	2 639,00	2 970,50	3 109,40	3 276,30	3 483,60	3 739,20	4 034,70	4 376,50	4 748,30
Ressources décaissées pour l'entretien routier (ER)			22,73	22,00	20,00	10,00	10,00	11,00	11,00
% ER/PIB			0,73%	0,67%	0,57%	0,27%	0,25%	0,25%	0,23%

6.10.1.2 Burkina Faso

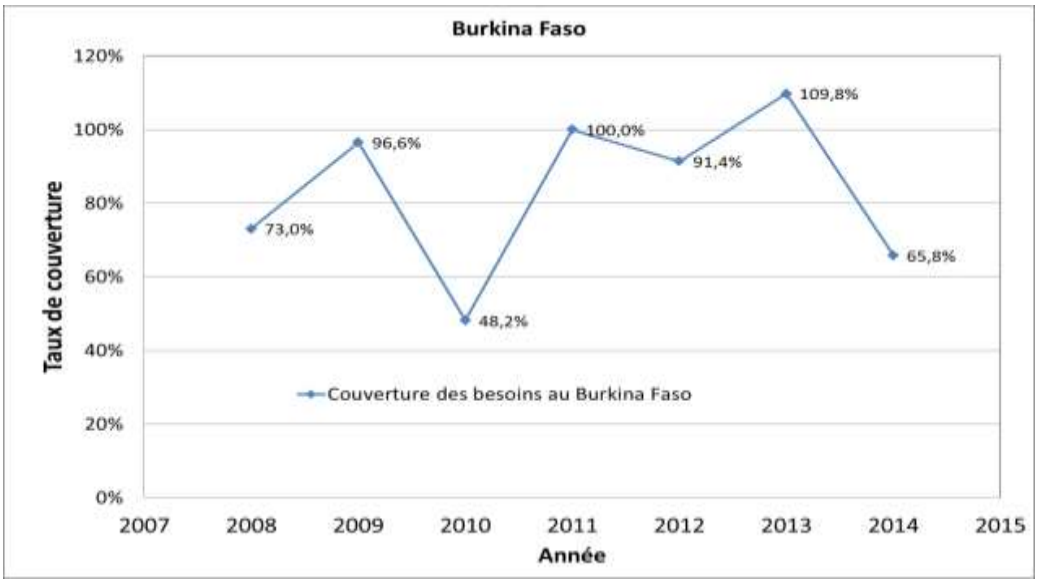
La fiscalité routière forme l'essentiel des ressources fiscales du secteur et elle a contribué à hauteur de 37 % de l'ensemble des ressources fiscales de l'Etat Burkinabé en 2007. Les droits et taxes sur les carburants routiers forme la première source de la fiscalité routière avec 51 % de l'ensemble des recettes fiscales du secteur. Vient en second lieu, les taxes et droits de douanes sur les importations du matériel de transport avec une part de 46 %. Le reste (3 %) provient des redevances de péage sur les routes bitumées.

Avec la création du Fonds routier en 2007, l'on observe une bonne tendance à la hausse du budget annuel de l'entretien routier. Le taux moyen de couverture des besoins de 2008 à 2014 est de l'ordre de 81% avec un faible taux enregistré en 2010 estimé à 48%.

Graphe 5 : Evolution du budget alloué à l'entretien routier



Graphe 6 : Taux de couverture des besoins



Notons que l'entretien périodique a bénéficié en 2012 et 2013 d'un appui spécifique du Millenium Challenge Corporation (MCC) dans le cadre du Fonds Incitatif pour l'Entretien Périodique (FIEP) sur initiative du gouvernement américain à travers le MCC via MCA-BF pour un montant total de 14 053 097 061 F CFA Hors Taxes Hors Douanes. Le montant de la

contribution du MCC est de 7 621 120 813 F CFA en 2012 et de 6 431 976 061 F CFA en 2013. La contribution du Burkina au FIEP est de 12 336 006 924 F CFA TTC. Soient 6 059 999 996 F CFA en 2012 et 6 276 006 928 F CFA pour le compte de 2013. En outre, le Burkina à travers le budget de l'Etat a supporté les taxes et divers frais de douanes et autres taxes à travers des exonérations accordées au titre des travaux financés par MCC, soit un montant de plus de 3 000 000 000 F CFA. Les dépenses de 2014 connaîtront une légère augmentation car le processus de passation de certains marchés est encore en cours en raison d'un retard accusé.

Le PIB du Burkina Faso pour ces dernières années est donné ci-après :

	ANNEE	2007	2008	2009	2010	2011
BURKINA FASO	PIB nominal (en milliards de FCFA)	3 251,9	3 689,6	3 933,1	4 546,5	4 953,5
	PIB en volume (prix constant 1999)	2 811,6	2 957,6	3 053,6	3 223,0	3 415,6
	Taux de croissance du PIB en volume	3,6	5,2	3,2	5,5	6,0

Sur la base des données recueillies qui se limitent à l'année 2011, la proportion du PIB affectée à l'entretien routier ne dépasse pas 0,30% entre 2008 et 2011.

ANNEE	2007	2008	2009	2010	2011
PIB nominal (en milliards de FCFA)	3 251,90	3 689,60	3 933,10	4 546,50	4 953,50
Ressources décaissées pour l'ER pour l'ER		4,89	10,85	9,02	8,88
% ER/PIB		0,13%	0,28%	0,20%	0,18%

6.10.1.3 Côte d'Ivoire

En Côte d'Ivoire, le budget consacré à l'entretien routier connait une nette évolution de puis la création du fonds routier en 2001. Une augmentation soutenue du budget est observée d'année en année avec l'amélioration de la gouvernance du Fonds routier. Le taux de couverture des besoins qui a connu une baisse de 2009 à 2011 est en nette augmentation à partir de l'année 2011. Le montant des besoins annuels exprimés est resté fixé à 40 milliards de francs CFA dépend des décennies. Une réévaluation en 20

Jusqu'en 2011, les ressources du FER se résument essentiellement aux allocations accordées par l'Etat et au produit de la TSU dont le montant maximum de recette s'est élevé à environ 12 923 671 068 francs au titre de l'année 2009. Cette situation ne permet pas au FER de couvrir ses besoins de financement actuellement estimés à environ 80 milliards de francs par an pour le réseau classé et non classé selon l'argumentaire de l'annexe fiscale portant budget de l'Etat pour la gestion 2012.

Figure 11 : Evolution du budget alloué à l'entretien routier

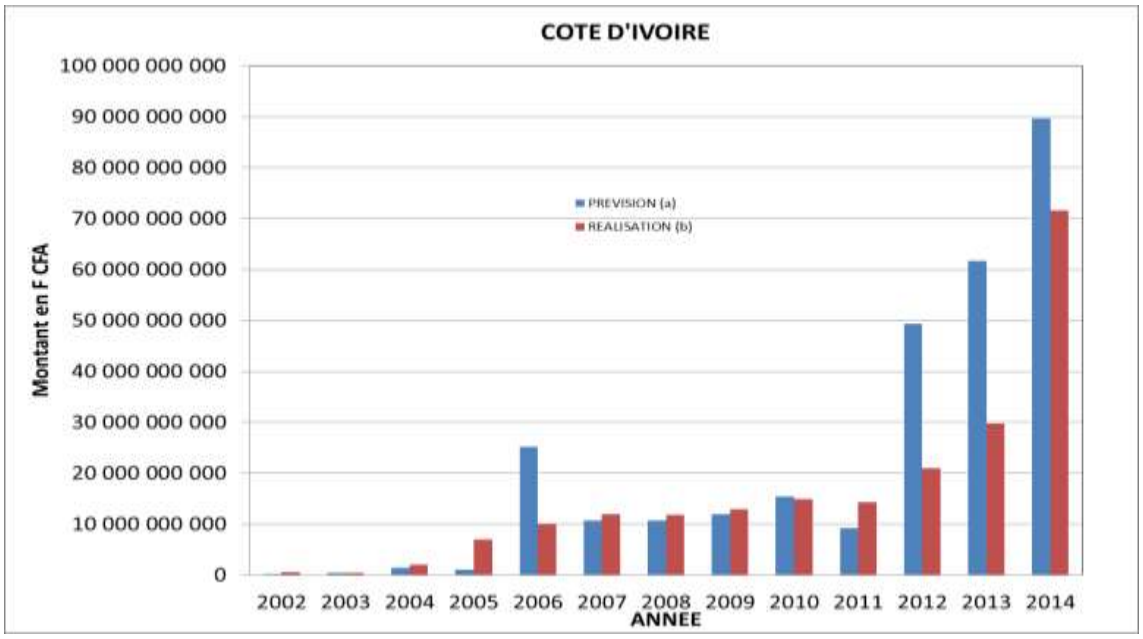
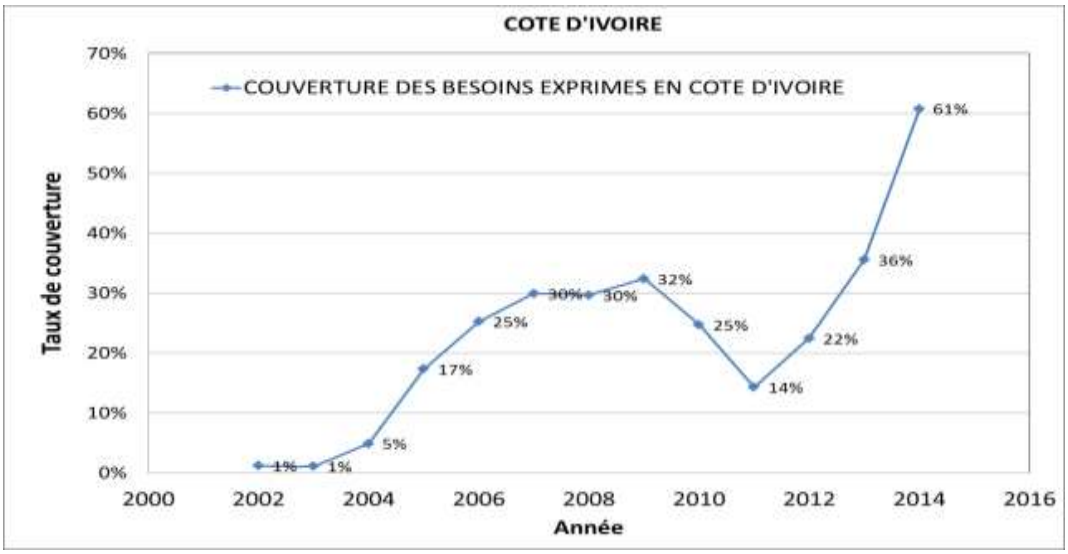


Figure 12 : Taux de couverture des besoins



	ANNEE	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
COTE D'IVOIRE	PIB nominal (en milliards de FCFA)	9 439,6	10 425,3	10 880,7	11 365,2	12 050,0	12 777,9	13 506,7	14 289,7	15 111,7
	PIB en volume (prix constant 85)	4 316,5	4 415,6	4 583,8	4 719,1	4 907,6	5 085,2	5 255,2	5 434,9	5 617,9
	Taux de croissance du PIB en volume	1,6	2,3	3,8	3,0	4,0	3,6	3,3	3,4	3,4

La part du PIB consacrée à l'entretien routier est restée inférieure à 15% de 2007 à 2011. A partir de cette date, l'on note une évolution significative de cette part qui a atteint 0,5% du PIB en 2014 comme le montrent les données ci-après.

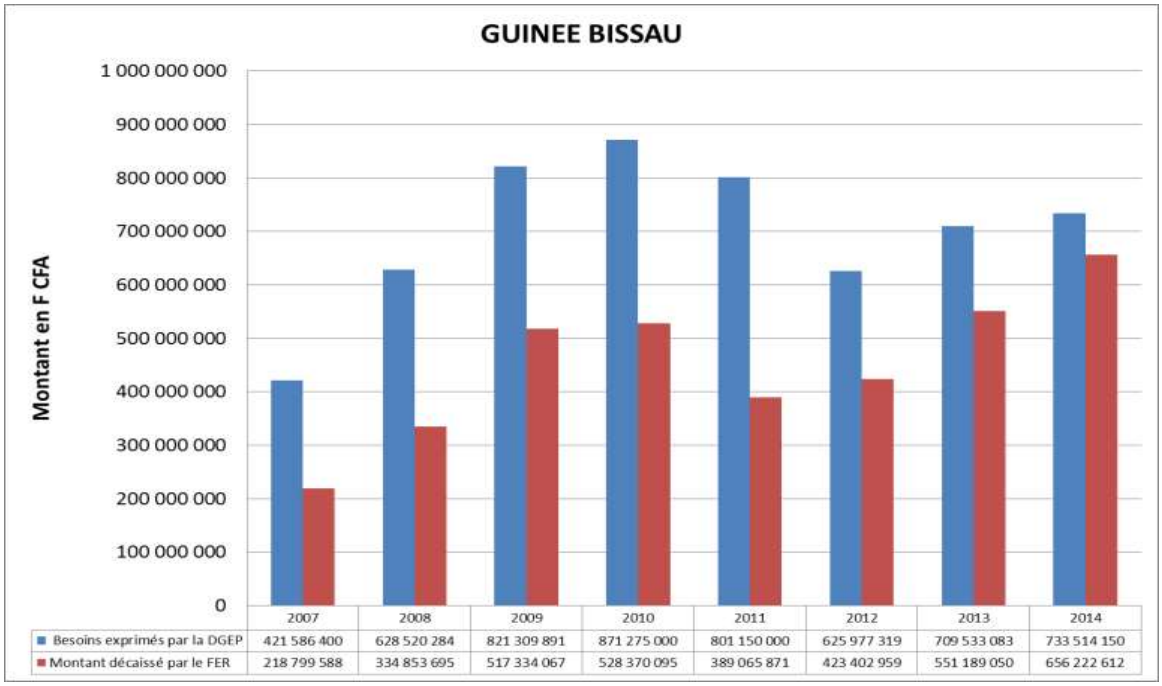
ANNEE	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PIB nominal (en milliards de FCFA)	9 439,60	10 425,30	10 880,70	11 365,20	12 050,00	12 777,90	13 506,70	14 289,70
Ressources décaissées pour l'entretien routier (ER)	11,97	11,75	12,92	14,83	14,31	20,98	29,71	71,59
% ER/PIB	0,13%	0,11%	0,12%	0,13%	0,12%	0,16%	0,22%	0,50%

6.10.1.4 Guinée Bissau

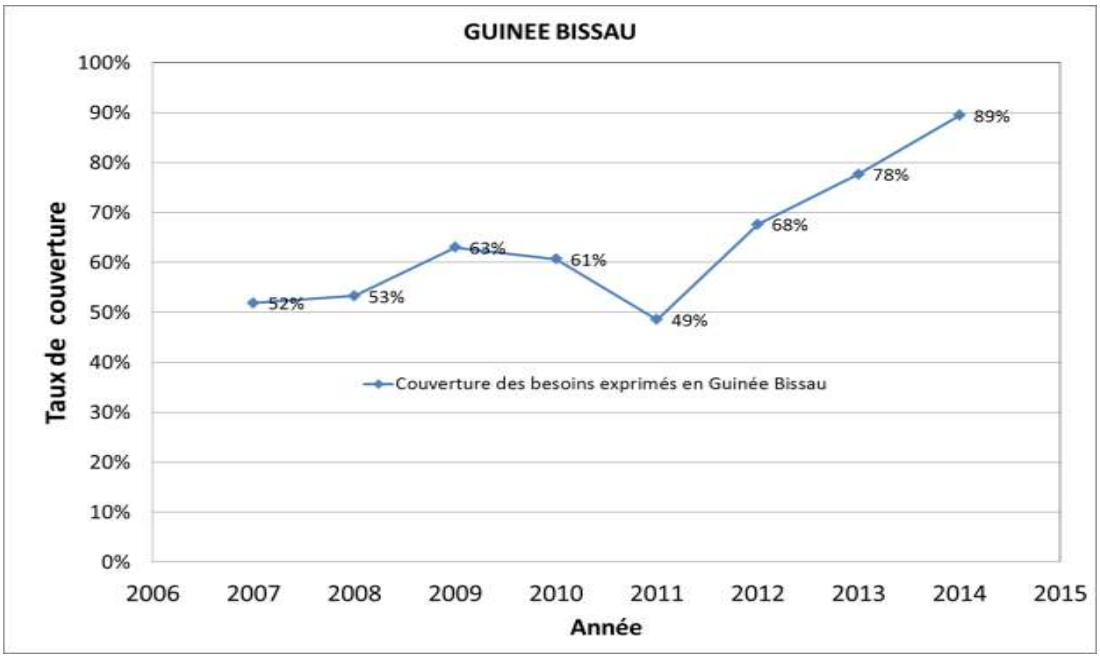
Les budgets alloués à l'entretien routier en Guinée-Bissau ont régulièrement augmentés entre 2007 et 2010 comme le montre le graphe ci-après. Une baisse du budget a été observée en 2011 et depuis cette année là, une augmentation.

La fluctuation dans la courbe d'évolution des budgets alloués à l'entretien routier démontre que le financement de ce secteur semble encore non maîtrisé et cela ne facilite pas la programmation des travaux. Les crises différentes politiques qu'a connues la Guinée Bissau expliquent, en partie, ce constat et il est impérieux de travailler à l'accroissement des ressources du Fonds de Conservation Routière pour améliorer davantage les conditions de circulation des personnes et des biens.

Graphe 7 : Evolution du budget alloué à l'entretien routier



Graphe 8 : Taux de couverture des besoins



En dépit des efforts effectués par l'Etat Bissau-Guinéen, ces budgets ne couvrent qu'entre 48% et 89% des besoins exprimés par la Direction Générale des infrastructures. Le tableau ci-après en donne une idée claire :

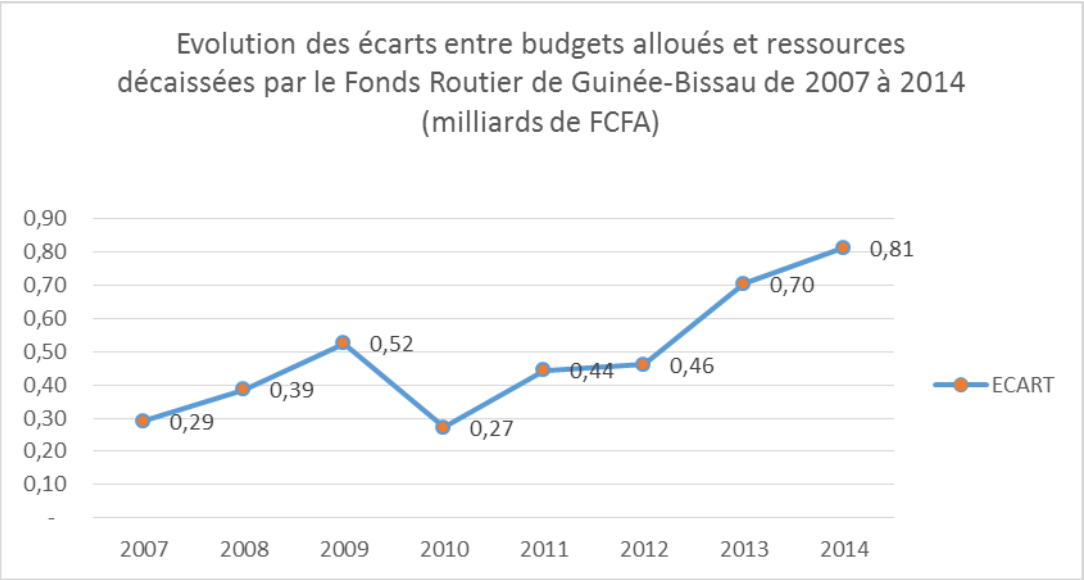
Années	Besoins exprimés par la DGEP	Besoins budgétisés par le FER	Montant alloué par le FER	Montant décaissé par le FER	Couverture des besoins
	Millions FCFA	Millions FCFA	Millions FCFA	Millions FCFA	
2007	421,59	731,99	510,21	218,80	51,90%
2008	628,52	1 239,25	720,81	334,85	53,28%
2009	821,31	1 310,95	1 042,15	517,33	62,99%
2010	871,28	1 081,31	800,82	528,37	60,64%
2011	801,15	1 293,17	833,08	389,07	48,56%
2012	625,98	1 079,05	884,32	423,40	67,64%
2013	709,53	1 358,64	1 256,10	551,19	77,68%
2014	733,51	1 521,68	1 469,03	656,22	89,46%
TOTAL	**5 612,87**	**9 616,05**	**7 516,51**	**3 619,24**	**64,48%**

Il ressort donc qu'après la longue crise qu'a connue ce pays, les ressources effectivement affecté à l'entretien routier ne suffisent pas à satisfaire les besoins. L'effort conjugué de la crise, l'âge du réseau et l'insuffisance de moyens alloués à l'entretien ne sont pas de nature à permettre à ce pays de rattraper ce déficit assez tôt sans que son Gouvernement ne fasse davantage d'effort pour de financement.

Il est indispensable pour ce pays de rechercher davantage de financements pour le secteur des transports routiers pour amorcer véritablement son développement.

Les écarts ont donc fluctué comme illustré sur ce graphe :

Graphe 9 : Ecarts entre les budgets alloués et les ressources décaissées



Quant au PIB nominal de la Guinée Bissau, son évolution est présentée par le tableau ci-après entre 2007 et 2015

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PIB nominal (en milliards de FCFA)	331,5	377,5	395,1	418,8	446,1	475,5	507,9	542,2	578,7
PIB en volume (prix constant 2005)	318,5	328,8	338,6	350,5	365,5	382	399,9	420,3	443,5
Taux de croissance du PIB en volume	2,8	3,2	3	3,5	4,3	4,5	4,7	5,1	5,5
Ressources décaissées pour l'entretien routier (ER)	0,22	0,33	0,52	0,53	0,39	0,42	0,55	0,66	
% ER/PIB	0,07%	0,09%	0,13%	0,13%	0,09%	0,09%	0,11%	0,12%	

En outre, les budgets décaissés par le Fonds de Conservation Routière restent vraiment marginaux rapportés au PIB nominal. Ainsi de 2007 à 2015, les ressources décaissées pour l'entretien routier fluctuent entre 0,07% et 0,13% du PIB nominal. Ce qui reste marginal au regard de l'importance du secteur des infrastructures routières pour l'économie en Afrique subsaharienne. Cela montre une fois de plus, combien ce sous-secteur reste sous-financé.

La Guinée-Bissau a hérité d'un réseau routier de stratégie de guerre construit par les Portugais. Après l'indépendance, le pays n'a pas pu entretenir ce réseau, notamment dans le Sud. Toutefois, aujourd'hui, avec l'exploitation de la bauxite cela est en train d'être corrigé. Ainsi donc, le réseau routier a été géré comme suit :

Période	Fonctionnement/Activités
1974 -1978	Brigade militaire
1978-1989	Démarrage des travaux en régie par les trois brigades Nord, Sud et Est
1989	Fin de la régie par la Banque Mondiale (BM), à cette époque on avait : GTZ (Allemands) ➔ Brigade Sud Centre Olof Palm (Suédois) ➔ Brigade Nord Gouvernement Bissau (financé par le fond routier) ➔ Brigade Est
1989-1994	Projet de Réhabilitation des Infrastructures (PRI) pour remplacer les brigades [Fonds 1 : 1989-2007 et Fonds 2 : 2007 à aujourd'hui]. Brigade de Comptage (projet BM), pas de logiciel de programmation
2008-2012	Réhabilitation du réseau prioritaire (UE) : 3 délégations Nord, Sud et Est.

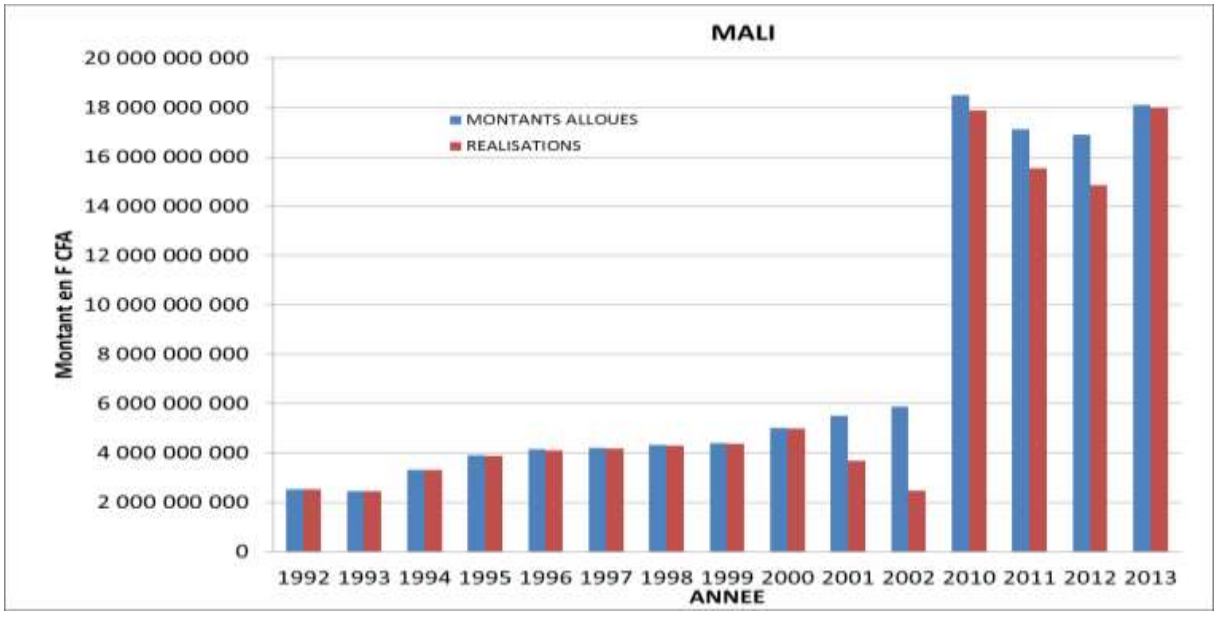
En 2014, 800 millions ont été inscrits au budget et environ 700 millions ont pu être mobilisés pour les travaux.

L'objectif maintenant est que les entreprises garantissent les travaux qu'elles exécutent jusqu'au mois de Novembre de l'année en cours (réception définitive).

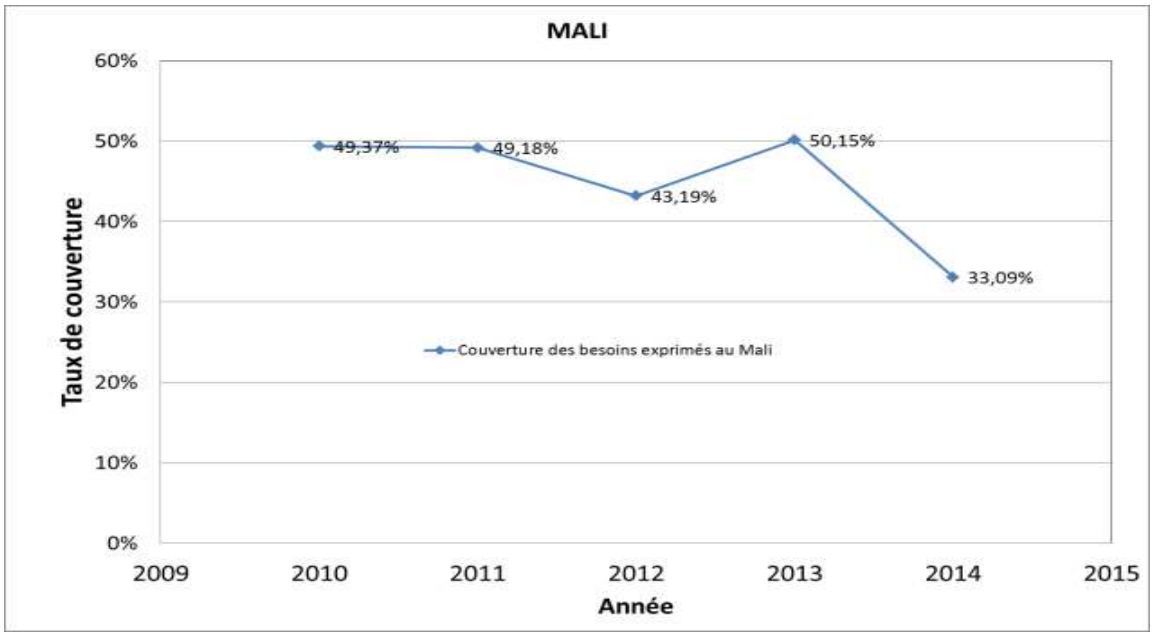
6.10.1.5 Mali

Après la mise en place de l'Autorité Routière en 2000, le budget de l'entretien routier a connu une baisse jusqu'en 2002. Depuis 2010, avec la mise en place des postes de péages et de pesage sur l'ensemble du réseau l'on observe une nette augmentation des ressources affectées.

Graphe 10 : Evolution du budget alloué à l'entretien routier



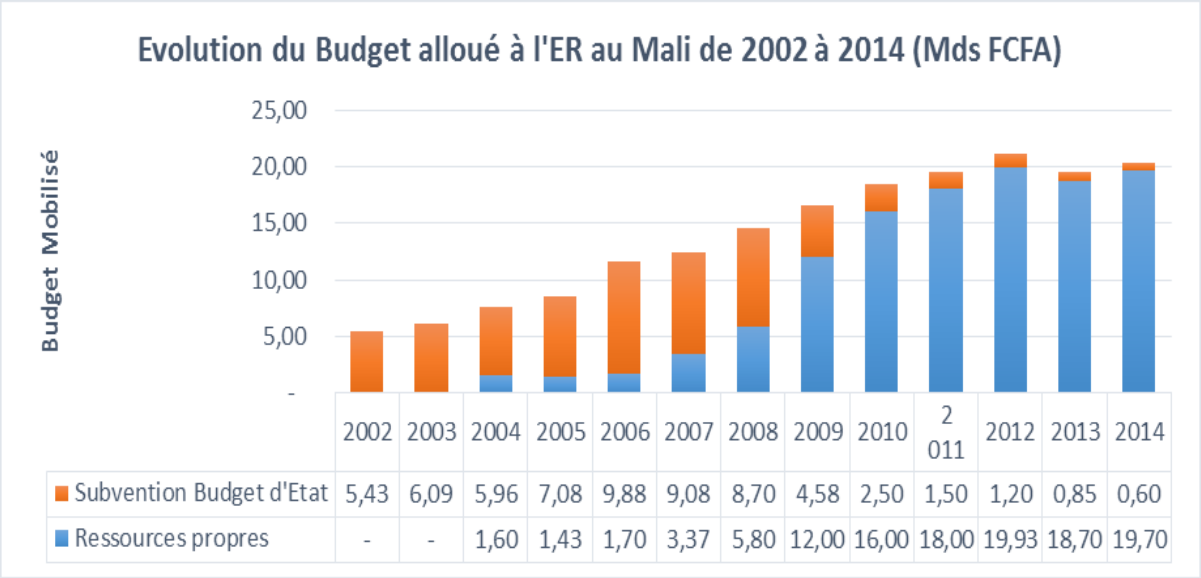
Graphe 11 : Taux de couverture des besoins



De façon plus détaillée, le graphe et le tableau ci-dessous montrent que :

- le budget mobilisé pour l'entretien routier est en croissance depuis 2002 ;
- la Contribution de l'Etat est en constante décroissance et tend à disparaitre tandis que les ressources propres de l'Autorité Routière semblent croître et sont largement supérieur à l'apport de l'Etat depuis 2009 ;
- l'Etat du Mali tend à annuler sa subvention à ce maillon clé de la survie des infrastructures routières ;
- les efforts consentis par le Gouvernement Malien sont loin d'être négligeables. Toutefois, la superficie du pays et donc la longueur du réseau font que ce pays doit davantage investir dans le secteur des routes. Il faut donc que le soutien apporté à l'Autorité Routière ne disparaisse pas en raison des ressources qu'elle arrive à mobiliser. C'est l'effort conjugué des ressources collectées par l'Autorité Routière et l'Etat malien qui permettra de résoudre durablement cette problématique.

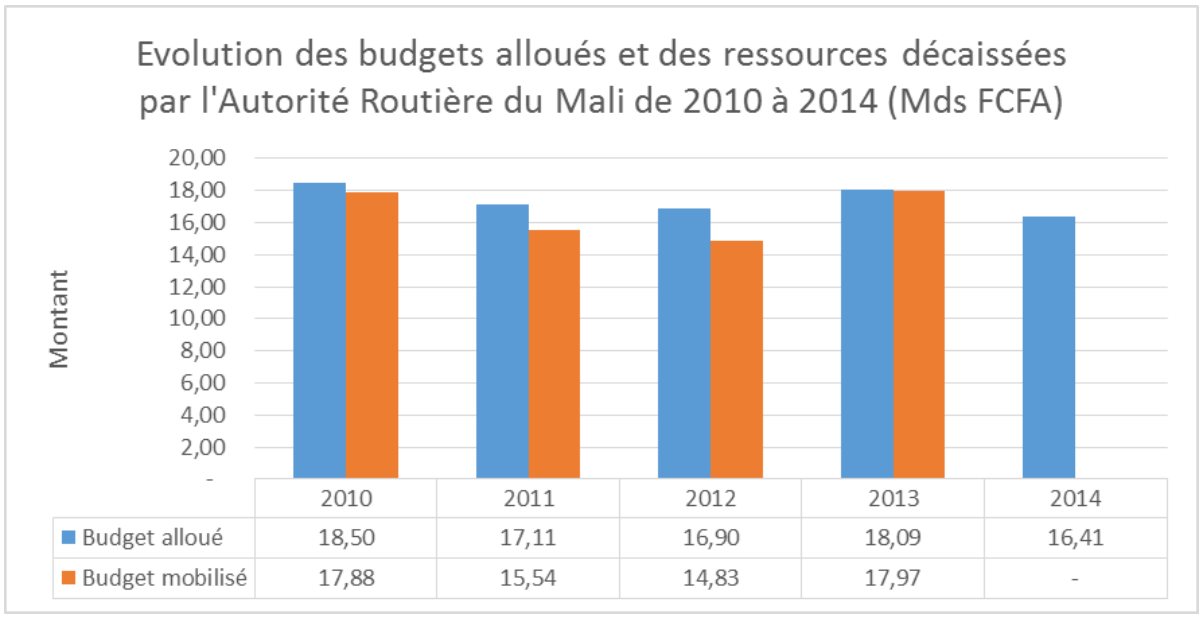
Graphe 12 : Evolution du budget alloué à l'entretien routier de 2002 à 2014



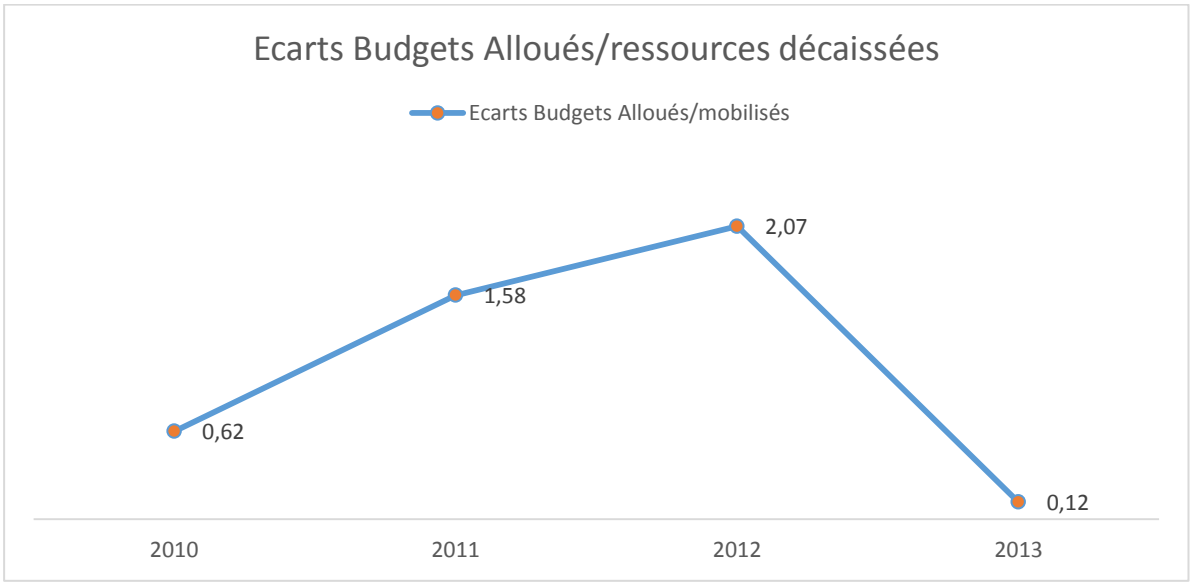
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Subvention Budget d'Etat	5,43	6,09	5,96	7,08	9,88	9,08	8,70	4,58	2,50	1,50	1,20	0,85	0,60
Ressources propres	-	-	1,60	1,43	1,70	3,37	5,80	12,00	16,00	18,00	19,93	18,70	19,70

Au Mali, les ressources décaissées ne couvrent qu'entre 43 et 50% des besoins sur la période étudiée. Ce qui met en exergue les limites des capacités de mobilisation de l'Autorité Routière au regard des besoins à couvrir. Toutefois, comme l'illustre le graphe ci-après, les écarts entre les budgets validés par l'Autorité Routière et les ressources mobilisés restent fluctuants.

Graphe 13 : Evolution des budgets alloués et des ressources décaissées de 2010 à 2014



Graphe 14 : Ecarts entre budgets alloués et ressources décaissées



Le PIB nominal, quant à lui, a connu la progression suivante :

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PIB nominal (en milliards de FCFA)	3 424,5	3 912,8	4 232,9	4 558,4	5 005,4	5 404,3	5 828,5	6 280,5	6 771,5
PIB en volume (prix constant 2005)	1 478,7	1 552,4	1 621,6	1 694,0	1 796,0	1 893,4	1 986,1	2 085,5	2 193,2
Taux de croissance du PIB en volume	4,3	5,0	4,5	4,5	6,0	5,4	4,9	5,0	5,2

Le PIB du Mali a connu un taux de croissance en volume moyenne d'environ 5% annuellement.

En même temps, les ressources décaissées par l'Autorité Routière restent vraiment marginaux rapportés au PIB nominal.

	2010	2011	2012	2013	2014
PIB nominal (en milliards de FCFA)	4 558,40	5 005,40	5 404,30	5 828,50	6 280,50
Ressources décaissées pour l'ER	17,88	15,54	14,83	17,97	-
% ER/PIB	0,39%	0,31%	0,27%	0,31%	-

Les ressources décaissées pour l'entretien routier entre 2010 et 2014 oscillent entre 0,27 et 0,39% du PIB nominal. Une fois de plus, on note le caractère négligeable des ressources mobilisées par l'Autorité Routière.

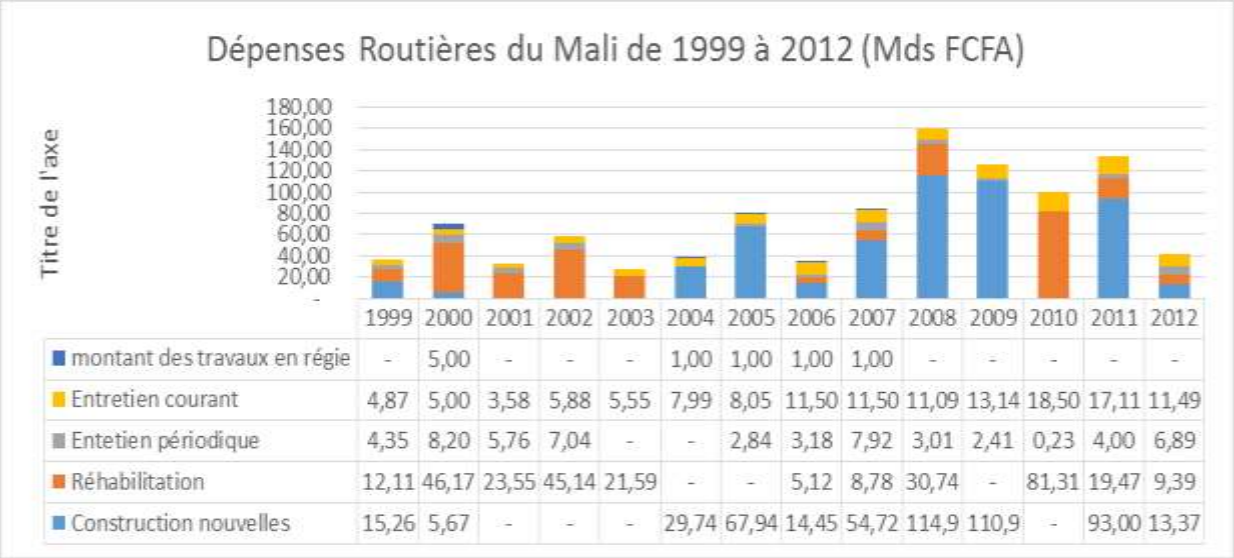
Les besoins exprimés par la DNR et les ressources décaissées par l'Autorité Routière ont évolué comme suit :

ANNEES	Besoins exprimés par la DNR (1) F CFA	Montant exécuté (3) F CFA	Couverture des besoins(%) (4)=(3) x 100/(1)	Ecart entre le montant exécuté et les besoins exprimés
2010	36 218 080 734	17 881 193 448	49,37	-18 336 887 286
2011	31 585 084 553	15 535 095 701	49,18	-16 049 988 852
2012	34 346 065 935	14 833 007 304	43,19	-19 513 058 631
2013	35 825 499 225	17 967 250 000	50,15	-17 858 249 225
2014	49 580 604 103	-	33.09	

Comme indiqué plus haut, cela démontre bien qu'on a un taux de couverture fluctuant entre 43 et 50%. Les besoins sont donc, pour le mieux, couverts de moitié depuis 2010. Ce qui met en exergue les limites de mobilisation de l'Autorité Routière et la nécessité de l'aider à pouvoir mobiliser des ressources complémentaires pour espérer pouvoir couvrir les besoins du pays.

Toutefois, les dépenses dans le sous-secteur des routes sont importantes depuis 2008. On note donc l'apport non négligeable de la création de l'AR-FER. Le graphe ci-après en donne l'illustration.

Graphe 15 : Dépenses routières du Mali de 1999 à 2012



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
montant des travaux en régie	-	5,00	-	-	-	1,00	1,00	1,00	1,00	-	-	-	-	-
Entretien courant	4,87	5,00	3,58	5,88	5,55	7,99	8,05	11,50	11,50	11,09	13,14	18,50	17,11	11,49
Entetien périodique	4,35	8,20	5,76	7,04	-	-	2,84	3,18	7,92	3,01	2,41	0,23	4,00	6,89
Réhabilitation	12,11	46,17	23,55	45,14	21,59	-	-	5,12	8,78	30,74	-	81,31	19,47	9,39
Construction nouvelles	15,26	5,67	-	-	-	29,74	67,94	14,45	54,72	114,9	110,9	-	93,00	13,37

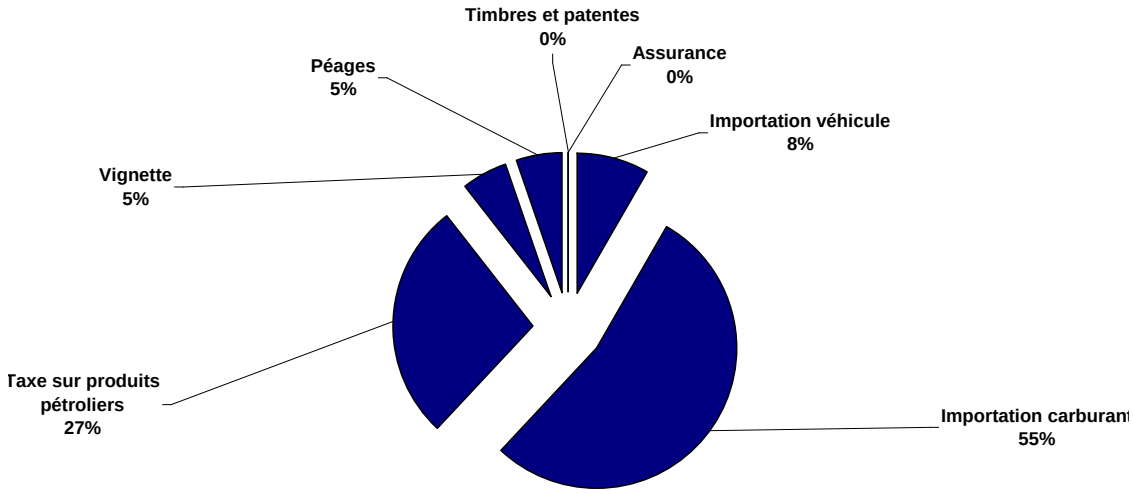
Source : Observatoire des Transports – Annuaire Statistiques 1999 à 2012

6.10.1.6 Niger

Les ressources de la CAFER proviennent essentiellement des redevances pétrolières, des ventes de Dossier d'Appel d'Offres et des péages routiers. Il faut toutefois noter que de 2001 à 2014, la redevance était de 30F/l et que depuis 2014, elle est de 20F/l du fait que le Niger est devenu un producteur de pétrole. Cela constitue un manque clair à gagner. Les ressources mobilisées par la CAFER ont cependant connu une croissance soutenue.

Les recettes routières spécifiques affectables au recouvrement des charges d'infrastructure routière sont estimées 18,9 milliards Francs CFA en 1998, soit 61 % des recettes. La part la plus importante et de loin provient du carburant, soit 80 % du total. La figure ci-après donne cette nouvelle répartition.

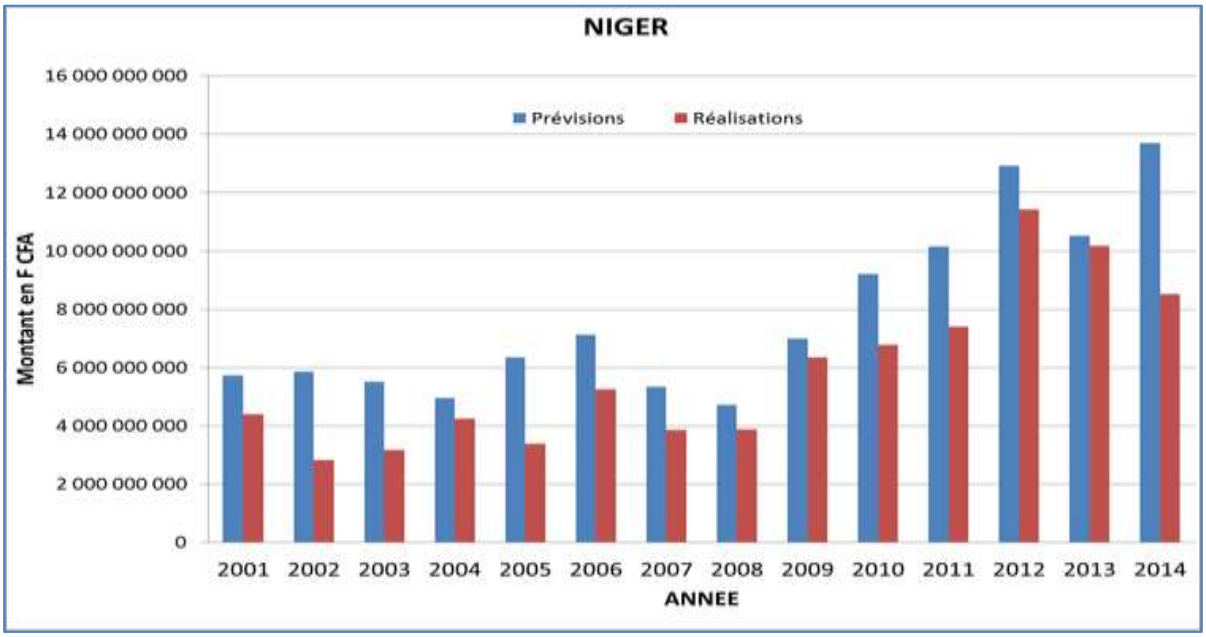
Graphe 16 : Répartition des recettes fiscales spécifiques pour 1998 (source : Stratégie nationale des transports routes et équipement 2004)



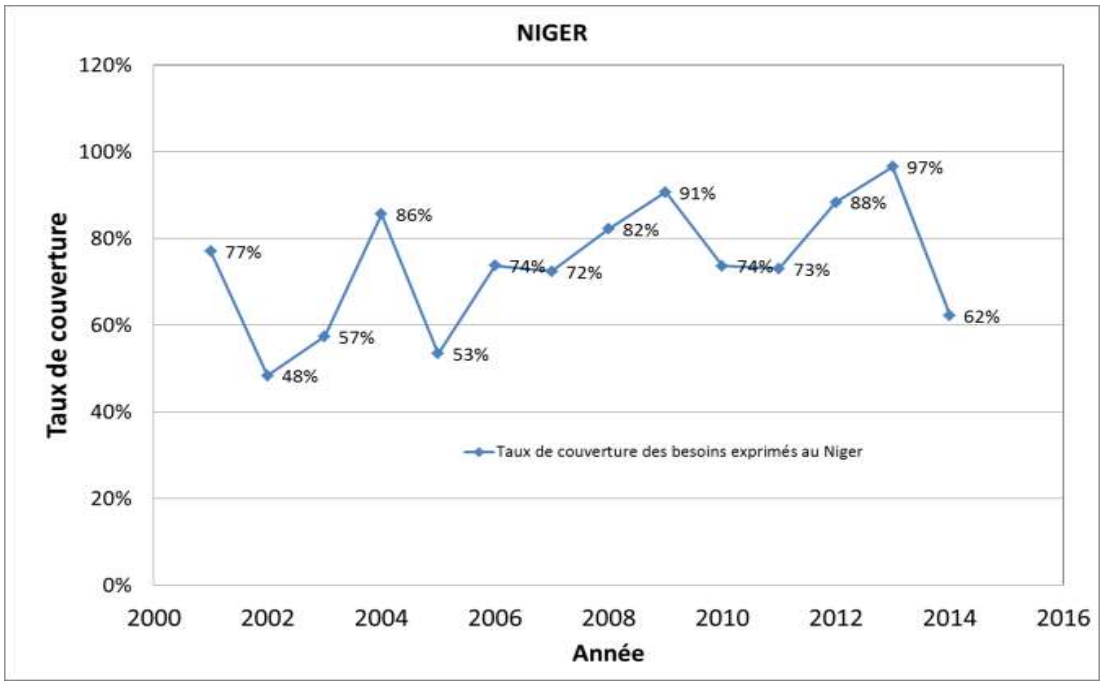
Sur la base des données recueillies, il convient de retenir ce qui suit :

- une croissance du budget alloué à l'entretien dans l'ensemble entre 2001 et 2014 ;
- la courbe du budget alloué à la CAFER sur la période 2001-2014 présente une allure générale sinusoïdale avec une nette tendance à la hausse sur les dernières années ;
- les principales ressources proviennent des redevances sur les produits pétroliers, puis des péages qui ont commencé à prendre des proportions de plus en plus consistante depuis 2008 ;
- les subventions directes de l'Etat sont presque absentes.

Graphe 17 : Evolution du budget alloué à l'entretien routier

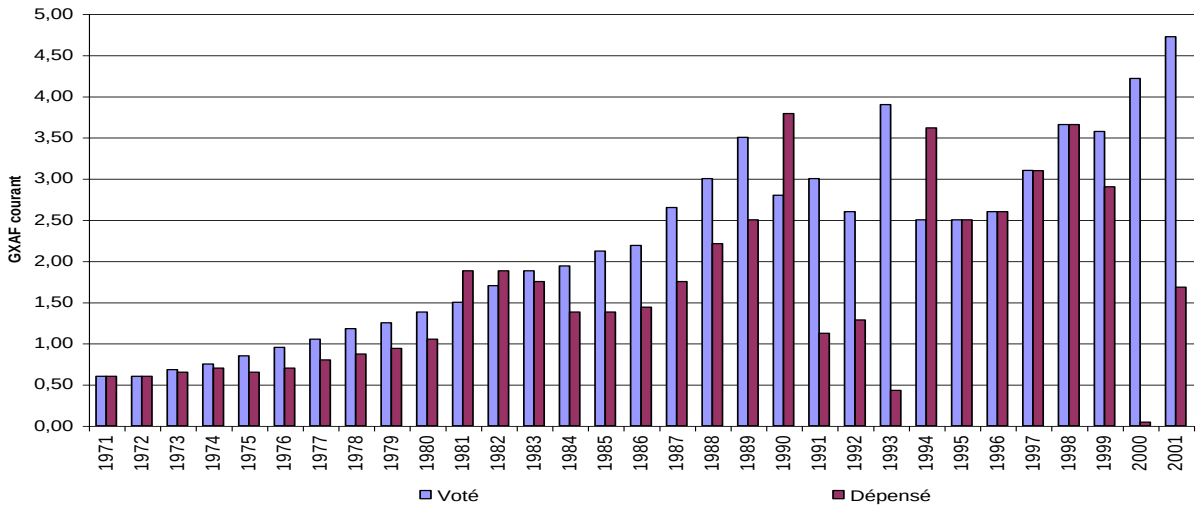


Graphe 18 : Taux de couverture des besoins



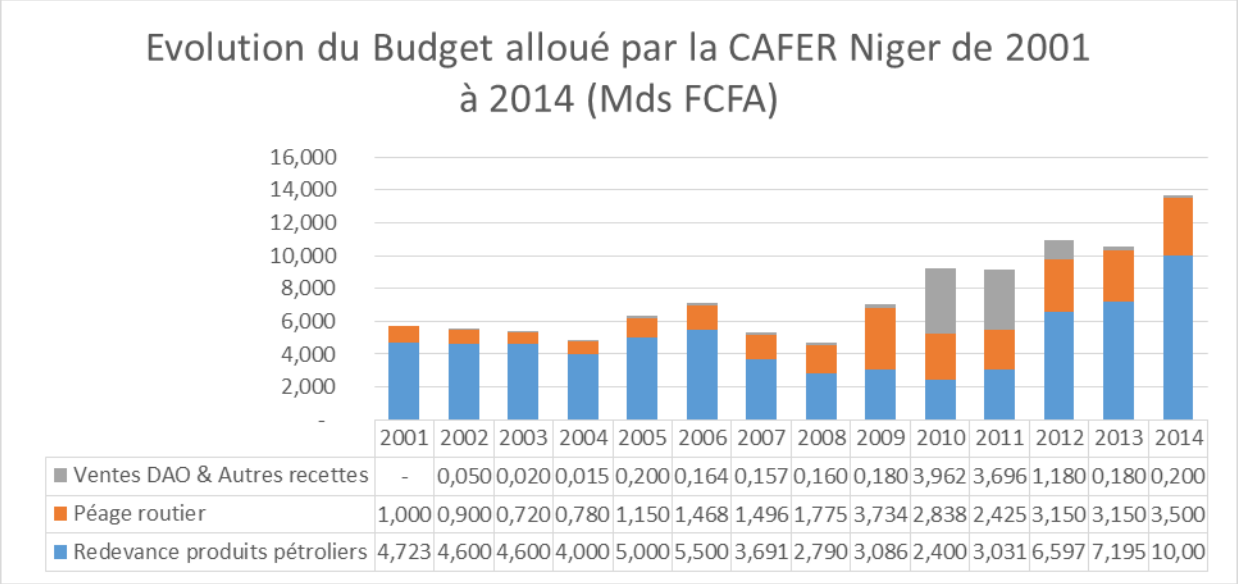
La CAFER a mobilisé entre 46 et 133% des budgets alloués à l'entretien routier. En effet, les ressources de la CAFER ont été supérieures aux prévisions budgétaires en 2009. Ce qui est clairement justifié par une forte collecte des redevances sur les produits pétroliers et également par une grande mobilisation de taxes de péages et pesages.

Graphe 19: Dépenses d'entretien courant (milliards F CFA courant)



Source : MEAT - DGTP et Ministère des Finances - Direction du Budget

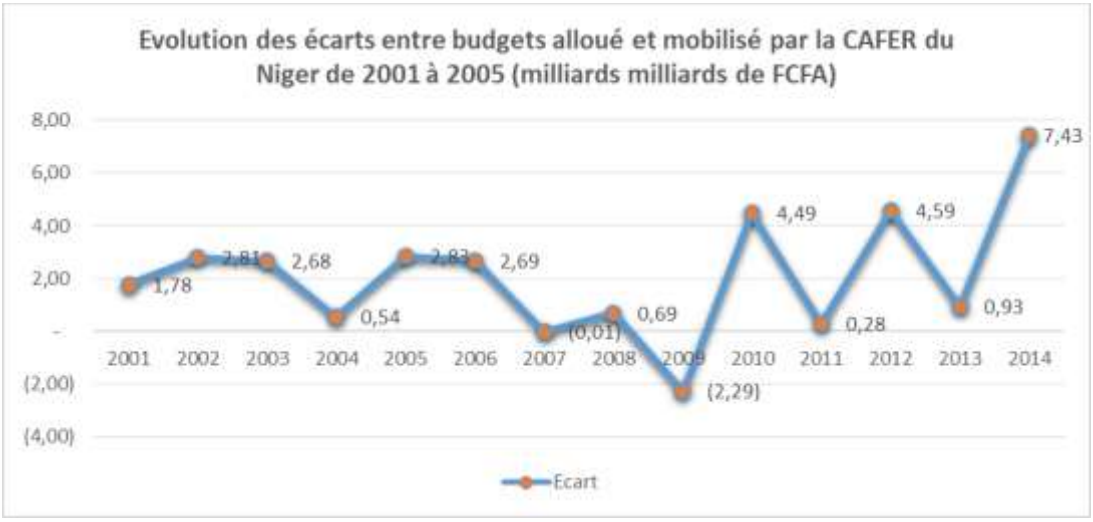
Graphe 20 : Evolution du Budget alloué à l'entretien routier de 2001 à 2014



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ventes DAO & Autres recettes	-	0,050	0,020	0,015	0,200	0,164	0,157	0,160	0,180	3,962	3,696	1,180	0,180	0,200
Péage routier	1,000	0,900	0,720	0,780	1,150	1,468	1,496	1,775	3,734	2,838	2,425	3,150	3,150	3,500
Redevance produits pétroliers	4,723	4,600	4,600	4,000	5,000	5,500	3,691	2,790	3,086	2,400	3,031	6,597	7,195	10,00

Il faut toutefois signaler que la redevance sur les produits pétroliers a connu une baisse de 10F/l en 2014, les années à venir nous permettront de mieux apprécier l'impact de cette baisse sur les revenus de la CAFER. Cela pourrait toutefois représenter un manque à gagner énorme pour ce sous-secteur de l'économie nigérienne. Les écarts suivants ont été notés sur la période :

Graphe 21 : Ecarts entre budgets alloué et mobilisé



Cette courbe illustre le fait que soit les prévisions sont faites de façon non maîtrisée ou des facteurs incontrôlées impactent négativement la mobilisation des ressources budgétisées.

Le PIB nominal du Niger à évoluer comme présenté dans ce tableau :

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PIB nominal (en milliards de FCFA)	2 056,6	2 404,2	2 480,4	2 713,7	2 910,8	3 566,7	3 815,5	4 099,3	4 363,6
PIB en volume (prix constant 2005)	1 970,9	2 154,0	2 127,8	2 250,6	2 368,2	2 656,4	2 789,6	2 940,5	3 066,3
Taux de croissance du PIB en volume	3,4	9,3	-1,2	5,8	5,2	12,2	5,0	5,4	4,3

Le PIB du Niger a connu un taux de croissance en volume moyenne d'environ 5,4% annuellement. Les budgets décaissés par le Fond de Conservation Routière restent vraiment marginaux rapportés au PIB nominal. Ainsi de 2007 à 2015, les ressources décaissées pour l'entretien routier fluctuent entre 0,15% et 0,37% de son PIB nominal. Ce qui est également marginal au regard de l'importance du secteur des infrastructures routières pour l'économie en Afrique subsaharienne. Cela montre une fois de plus, qu'il y'a encore des efforts à faire.

Les besoins et ressources pour l'entretien routier ont évolué comme suit de 2004 à 2008 :

	2004	2005	2006	2007	2008
Besoins	**4 000**	**5 000**	**6 200**	**7 500**	**8 500**
Travaux routes	3 100	4 000	4 900	5 900	6 800
Travaux urbains	300	400	500	600	700
Contrôles	300	300	400	500	500
Gestion	300	300	400	500	500
Ressources	**4 100**	**5 000**	**6 200**	**7 500**	**8 500**
Péages routiers	780	780	820	840	860
Redevance pétrolière	3 050	4 050	5 210	6 490	7 470
GERTA	150	150	150	150	150
Divers	20	20	20	20	20

Source : MEAT – DGTP – Stratégie Nationale des Transports 2004

Faute de données complémentaires, l'analyse de ce tableau tend à faire croire que tous les besoins du Niger sont satisfaits. Ce qui n'est pas forcément le cas. Les péages routiers sont aujourd'hui concédés et les recettes directement versées par les concessionnaires à la CAFER. La GERTA verse annuellement 150 millions FCFA pour l'entretien courant de la route Tahoua-Arlit. Les ressources diverses sont issues de la vente des dossiers d'offres, des amendes relatives aux surcharges ou à la destruction des infrastructures ou d'autres recettes de faible importance. Ces ressources diverses ne constituent pas un apport significatif pour le financement de l'entretien routier. Des efforts sont donc faits mais les besoins restent encore énormes.

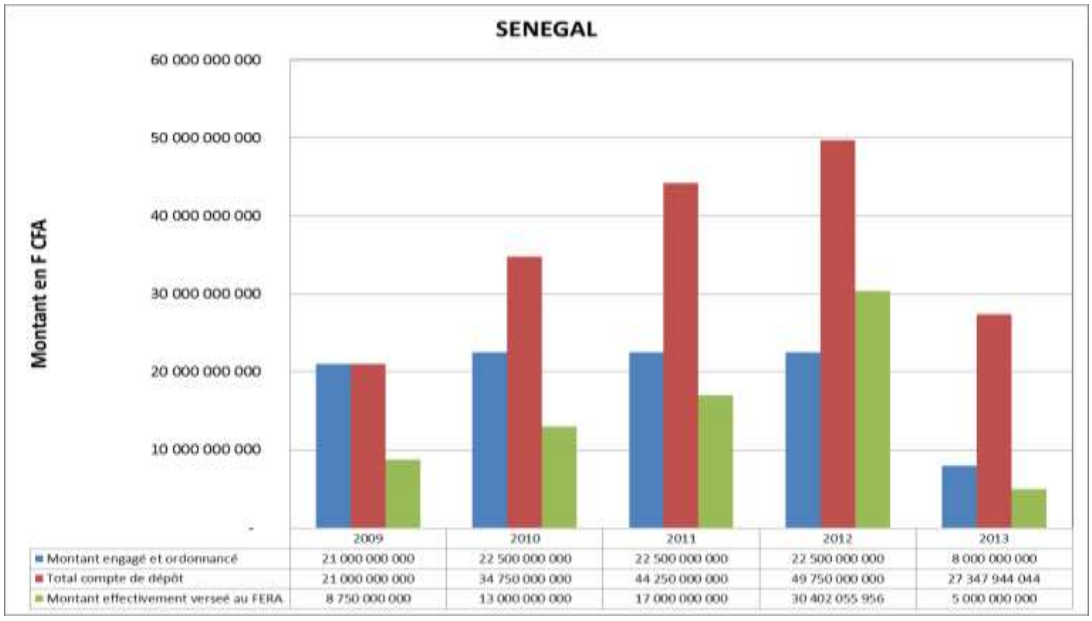
6.10.1.7 Sénégal

Les ressources affectées au FERA depuis 2009 sont exclusivement constituées de la Taxe d'Usage de la Route (TUR) et d'une dotation du Budget Consolidé d'Investissement (BCI). Elles sont de 51 Milliards F CFA en 2014 dont 26 milliards provenant de la TUR.

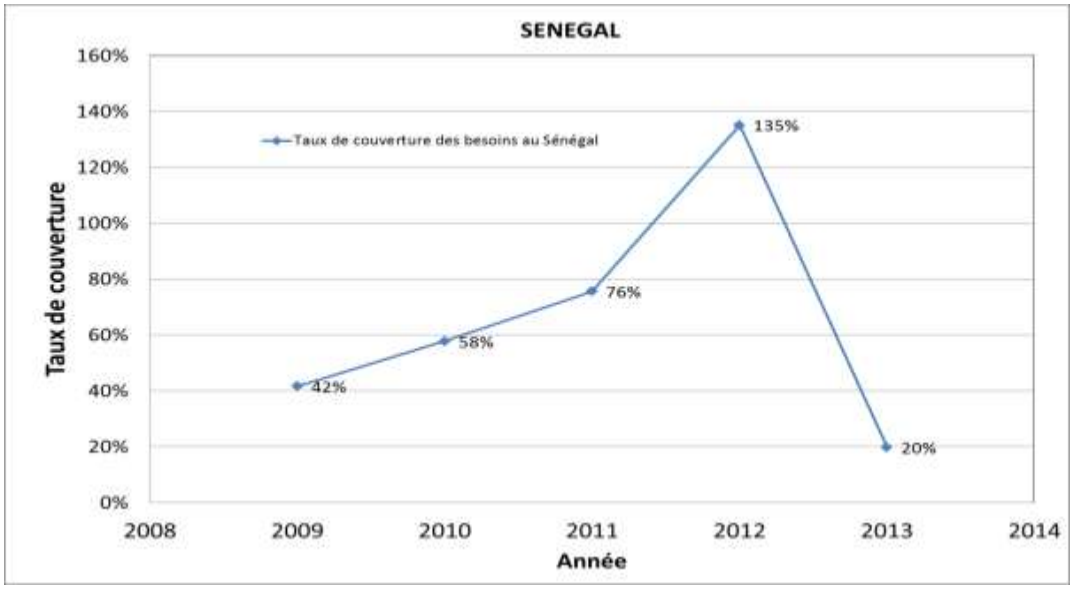
De 2009 à 2013 les ressources du FERA dans son Compte de Dépôt ont connu une augmentation régulière et important. Toutefois, les ressources effectivement mises à sa disposition sont restées faibles malgré leur augmentation régulière de sorte que les ressources allouées à l'entretien routier ne permettaient pas de couvrir les besoins exprimés. Les graphes ci-après, tout en présentant l'évolution du budget entre 1998 et 2011 présentent le taux de couverture des besoins en s'appuyant sur les ressources mises à la disposition du FERA.

Même s'il y a eu un palier de 2001 à 2006, on note une croissance du budget alloué à l'entretien routier entre 1998 et 2013. Cela dénote de la volonté de résoudre durablement cette problématique qui mine l'ensemble de la sous-région UEMOA et même au niveau de la CEDEAO. Sur la période 1998-2011, le budget alloué à l'entretien routier est multiplié par 8.

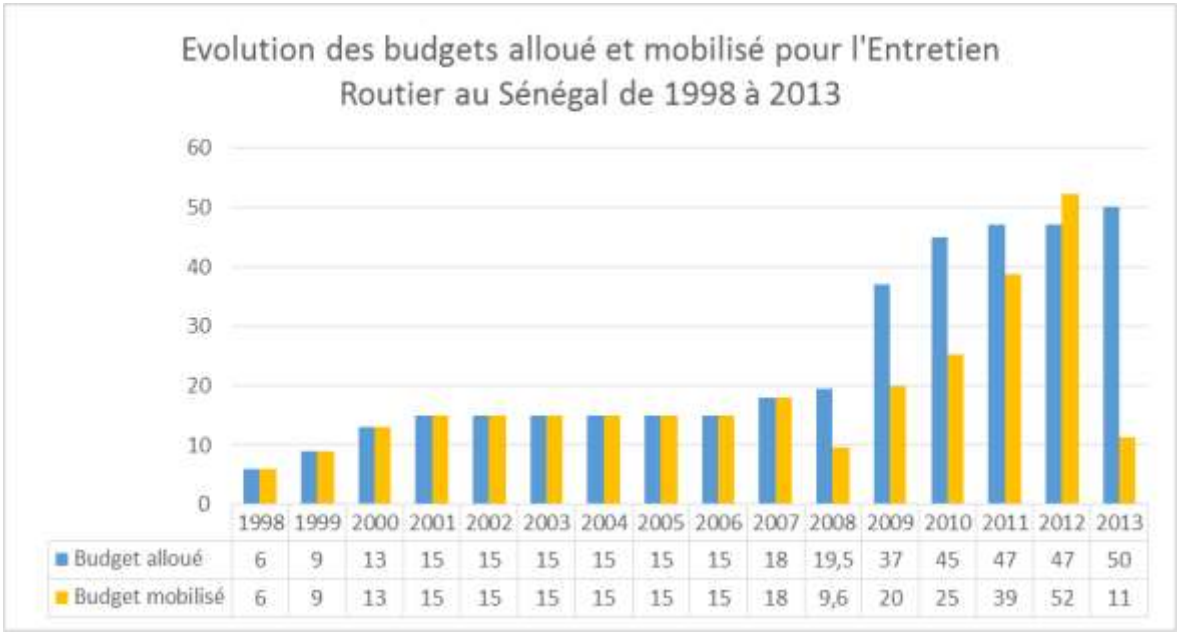
Graphe 22 : Evolution du budget alloué à l'entretien routier



Graphe 23 : Taux de couverture des besoins



Graphe 24 : Evolution des budgets alloué et mobilisé de 1998 à 2013



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Budget alloué	6	9	13	15	15	15	15	15	15	18	19,5	37	45	47	47	50
Budget mobilisé	6	9	13	15	15	15	15	15	15	18	9,6	20	25	39	52	11

Les budgets alloués à l'entretien routier et les ressources mobilisées par le Fonds d'Entretien Routier Autonome ont connu l'évolution suivante entre 1998 et 2013 :

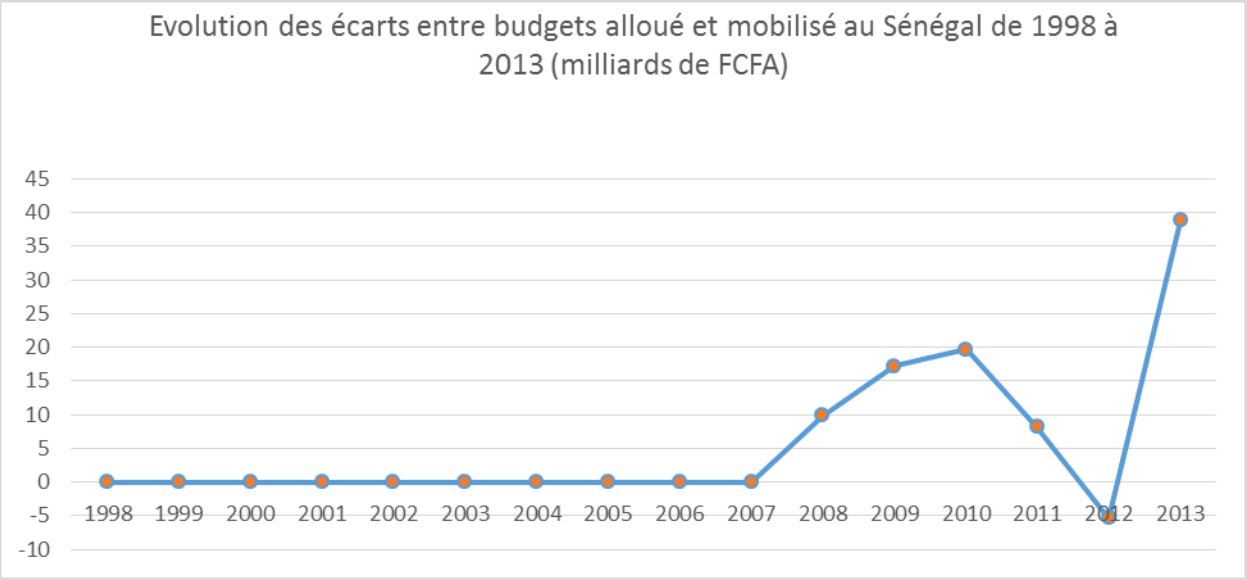
Une analyse rapide du tableau et du graphe précédent permet de noter ce qui suit :

- les montants alloués à l'entretien routier sont en croissance sur toute la période ;
- les montants mobilisés sont, certes, de plus en plus consistants mais les taux de mobilisation sont plus faibles depuis la création du FERA ;

- et depuis lors, les montants mobilisés sont presque toujours en deçà des montants alloués à l'exception de l'année 2012 où on a un dépassement ;
- l'année 2013 est marquée par un niveau faible de mobilisation ;
- les échanges avec les PTF au Sénégal ont permis d'apprendre que le Gouvernement sénégalais avait prélevé une partie des ressources du FERA en 2014 et cela met en cause le statut de fonds de 2ème génération de cette institution qui est vraiment importante pour la sauvegarde des infrastructures routières du pays.

Les écarts ont évolué comme sur le graphe ci-après :

Graphe 25 : Ecarts entre budgets alloué et mobilisé de 1998 à 2013



On note que les écarts ont commencé à apparaître à partir de la création du FERA. Ce qu'il faut parvenir à maîtriser très rapidement pour ne pas impacter négativement les programmations et surenchérir les coûts des travaux d'entretien routier.

De 2007 à 2014, l'évolution du PIB nominal du Sénégal est résumée dans le tableau ci-après :

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
PIB nominal (en milliards de FCFA)	5 408,3	5 950,2	023,2	6 349,6	6 764,6	7 201,0	7 680,6	8 212,2	8 832,2
PIB en volume (prix constant 2005)	4 412,7	4 555,8	4 655,8	4 841,9	5 055,0	5 262,6	5 491,8	5 743,0	6 030,0
Taux de croissance du PIB en volume	4,9	3,2	2,2	4,0	4,4	4,1	4,4	4,6	5,0

Rapporté au PIB nominal, les budgets investis dans l'entretien routier représentent une proportion peu considérable :

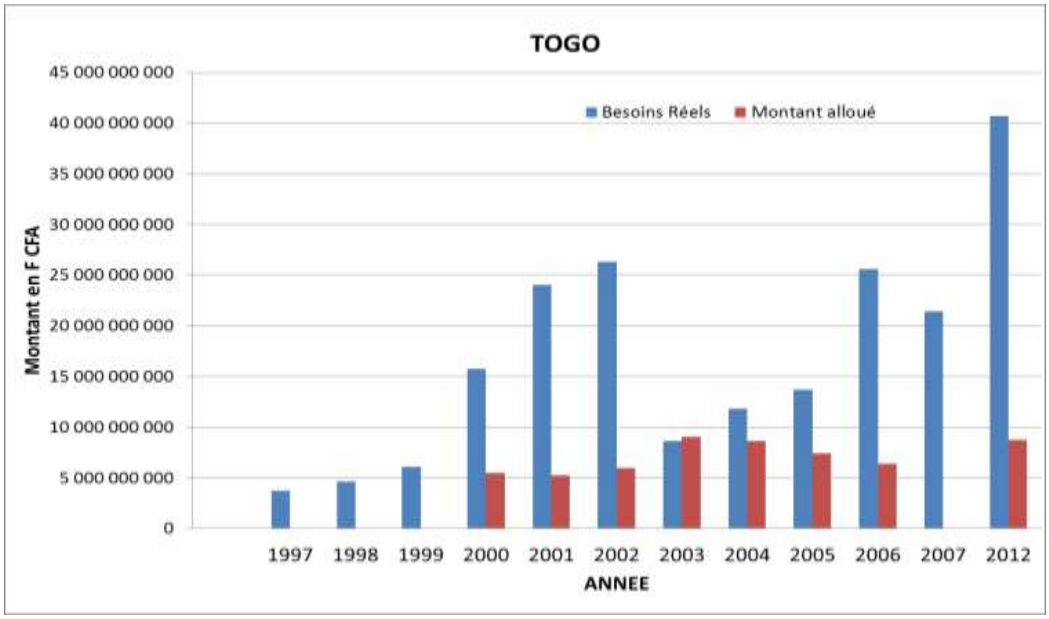
	2007	2008	2009	2010	2011
PIB nominal (en milliards de FCFA)	5 408,30	5 950,20	6 023,20	6 349,60	6 764,60
Ressources décaissées pour l'ER	18,00	9,60	32,00	35,00	31,50
% ER/PIB	0,33%	0,16%	0,53%	0,55%	0,47%

Ainsi, de 2007 à 2011, les budgets mobilisés pour l'entretien routier fluctuent entre 0,16% et 0,73% du PIB nominal. Ce qui reste marginal au regard de l'importance du secteur des infrastructures routières pour l'économie en Afrique subsaharienne. En termes de numéraires, ces investissements restent considérables à l'échelle de l'UEMOA au regard du niveau du PIB du Sénégal. Toutefois, au regard de la place du Sénégal dans l'union, il y'a des efforts à faire tant les enjeux sont énormes et les défis en valent la chandelle.

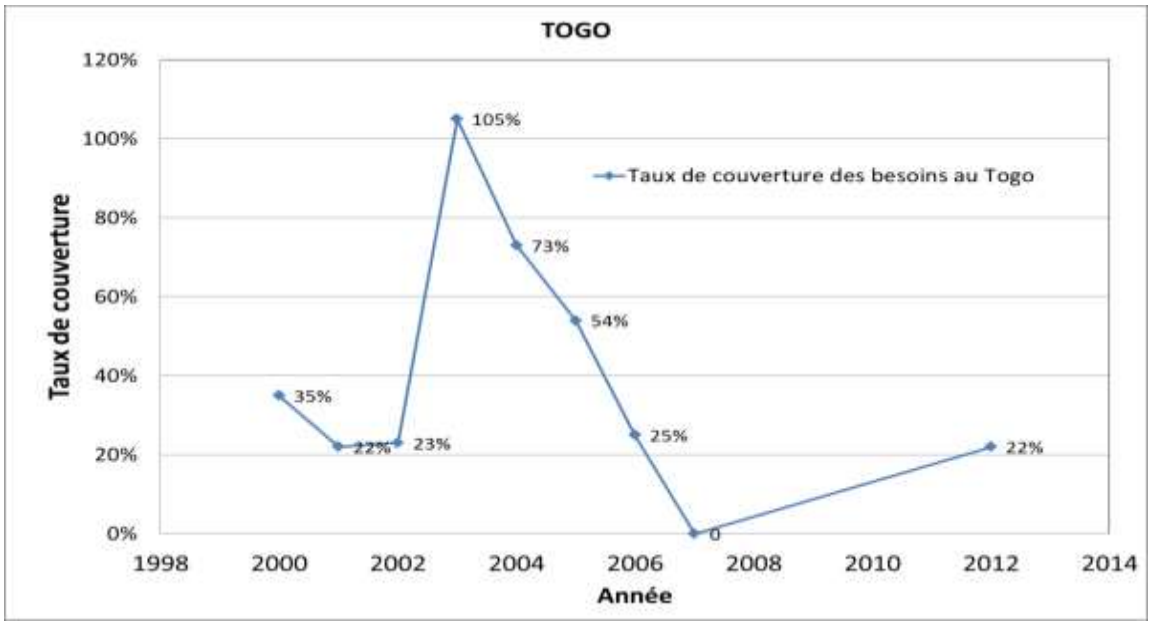
6.10.1.8 Togo

Le budget consacré à l'entretien routier a connu une augmentation de 2000 à 2003 même si les montants alloués restent inférieures aux besoins réels. Une tendance à la baisse du budget sera observée jusqu'en 2006 et conduira à la reforme du fonds routier pour conséquence la création de la Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier **(**SAFER). Une importante baisse du taux de couverture des besoins est observée de 2003 à 2007. Les données des années 2013 et 2014 n'étaient pas disponibles pendant la période de la collecte.

Graphe 26 : Evolution du budget alloué à l'entretien routier



Graphe 27 : Taux de couverture des besoins

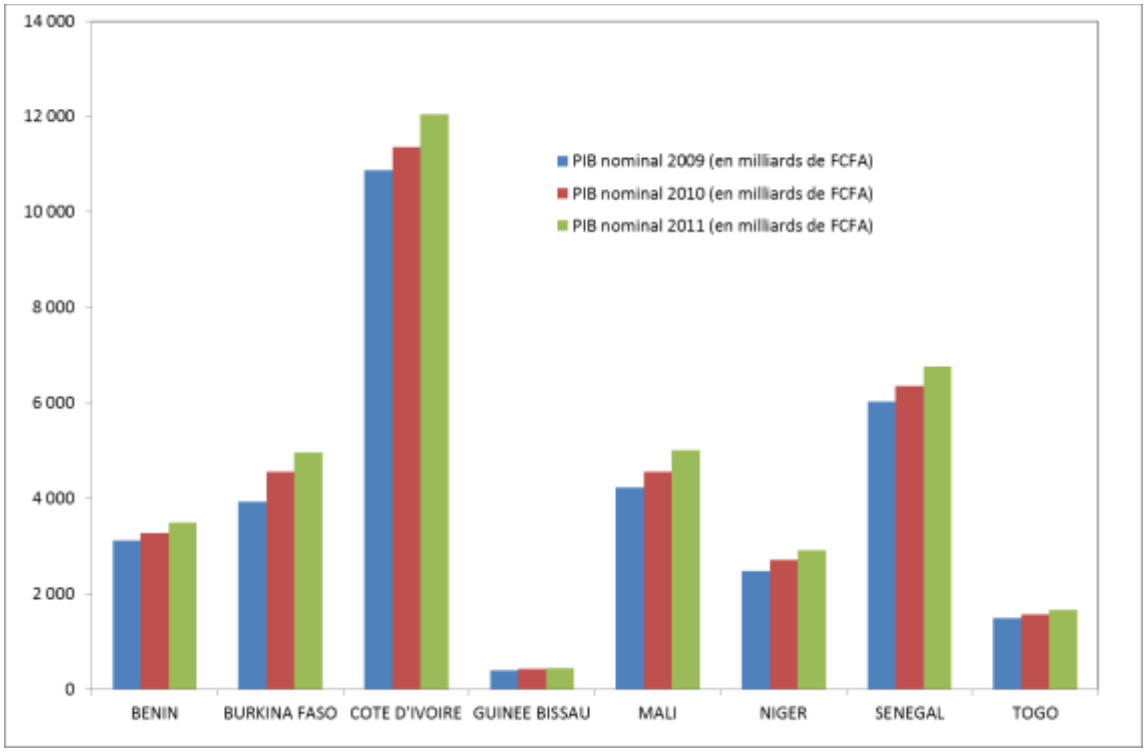


	ANNEE	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TOGO	PIB nominal (en milliards de FCFA)	1 212,8	1 418,5	1 490,1	1 561,7	1 655,7	1 757,9	1 884,3	2 021,7	2 169,0
	PIB en volume (prix constant 2000)	1 036,7	1 061,2	1 095,4	1 133,2	1 175,5	1 222,2	1 275,1	1 329,5	1 387,7
	Taux de croissance du PIB en volume	2,1	2,4	3,2	3,4	3,7	4,0	4,3	4,3	4,4

Relativement à la proportion du PIB consacrée aux travaux d'entretien routier, les données recueillies ne permettent pas de traiter amplement ce point. On note cependant qu'en 2012, le budget de l'entretien routier représente environ 0,5% du PIB nominal.

Le PIB nominal de chacun des pays de l'Union des années 2009, 2010 et 2011 est donné ci-après :

Figure 13 : PIB nominal des années 2009, 2010 et 2011



6.10.2 RESUME

En résumé à cette partie, il convient de retenir les points suivants :

- **l'ensemble des budgets alloués à l'entretien routier** est en constante croissance ces 10 dernières années, même si certaines fluctuations sont à noter ;
- la Guinée-Bissau a un niveau de financement relativement bas à l'instar de l'étendue de son réseau classé;
- cette croissance des budgets alloués à l'ER démontre une prise de conscience générale de cette problématique qui mine la performance des économies et du commerce intérieur de chaque pays.
- **le financement de l'entretien routier** reste non maîtrisé dans l'ensemble des pays ;
- Les montants mobilisés pour l'entretien routier sont de loin négligeables comparés au PIB nominal des différents pays ;
- la sous-région UEMOA est en pleine croissance économique depuis au moins 5 ans ;
- la tendance au retrait des subventions des Etats dans le financement de l'ER doit IMPERATIVEMENT être inversée, car les ressources des fonds routiers sont loin de satisfaire les besoins. La prise de conscience seule ne suffira pas, il FAUT que les

différents Etats financent davantage ce sous-secteur de l'économie pour atteindre ou du moins se rapprocher de l'objectif d'émergence qui est partagé par presque tout le continent.

- le taux moyen de couverture des besoins est presque surement inférieur à 50% dans la plupart des pays ;
- la redevance sur les produits pétroliers reste la principale source de revenus des fonds routiers et les proportions prélevées sont encore insuffisantes au regard des valeurs de référence issues du Benchmarking ;
- à l'issue des entretiens avec les différents responsables, l'entretien courant est peu ou pas pratiqué. Ce qui fait que l'entretien périodique revient plus cher et ne facilite pas la couverture des besoins.
- **l'ensemble des budgets alloués à l'entretien routier** est en deçà des besoins exprimés par les agences routières ou les directions centrales des Ministères en charge des travaux publics, d'où la nécessité d'optimiser et de diversifier les sources de revenus ;
- les ressources des fonds routiers ne sont pas encore suffisamment protégées contre les ponctions de certains gouvernement, ce qui met à mal les efforts déjà consentis par l'ensemble des partenaires techniques et financiers;
- les postes de péages/pesages apparaissent de plus en plus comme la recette additionnelle qui pourra compléter durablement les ressources issues des produits pétroliers ;
- les budgets nationaux ne financent pas l'entretien routier en général, ou les proportions sont peu considérables.

6.10.3 Conclusion partielle

Des écarts importants sont observés entre les budgets alloués et les montants que les entités en charge de l'entretien routier arrivent à décaisser effectivement pour les travaux. Ce déficit rend les travaux moins efficaces et coûteux pour la collectivité. Ils conduisent à des décalages dans les programmes d'entretien routier et faussent les programmations. La proportion du PIB consacrée par les Etats à l'entretien routier reste, dans la plupart des cas, nettement inférieure à 0,50%. La mise en place des fonds routiers conduit à mobiliser un peu plus de ressources, mais les efforts dans la mobilisation de ressources pérennes devront se poursuivre.

6.11 Evaluation sommaire des besoins en entretien routier

Les différences observées dans la classification du réseau routier dans les Etats de l'UEMOA ne facilitent pas l'évaluation des besoins en entretien sur une même base. Des variations sont également observées dans les coûts de référence en fonction des tâches à exécuter. Dans ce suit, l'évaluation des besoins en entretien routier que nous présentons se veut très sommaire. Nous n'y intégrons pas la périodicité des différentes opérations. En toute rigueur, une bonne évaluation nécessite une actualisation de la connaissance de son état à travers des campagnes de relevés de terrain. Les difficultés observées dans la planification et la programmation des travaux d'entretien routier permettent de voir les défis liés à l'évaluation, même sommaire des besoins. A cet effet, les besoins identifiés par les Etats qui disposent de temps et de moyens pour mener une telle étude nous paraissent importantes à prendre en compte.

6.11.1 Aperçu sur l'Etat des réseaux routiers et hypothèses de l'évaluation sommaire

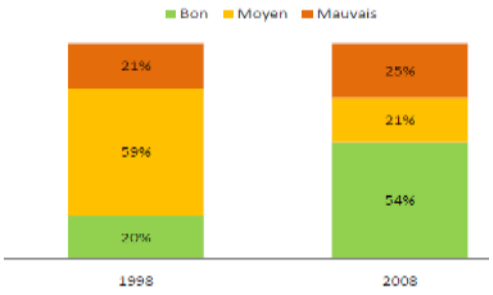
6.11.1.1 Etat du réseau routier du Bénin

Sur un réseau routier d'une longueur totale d'environ 7.000 km, environ 2.000 km de routes bitumées, soit l'équivalent de 30% de la longueur totale du réseau. Le solde (soit plus de 70%) étant constitué de routes en terres dont la praticabilité n'est pas toujours prévisible et sûre, notamment en saison des pluies. A ce réseau de routes classées s'ajoute un réseau de pistes rurales d'une longueur totale d'environ 30.000 km. L'insuffisance de contrôle et l'absence de pénalisation des surcharges constituent des facteurs de dégradation précoce du réseau routier. Le réseau des liaisons interurbaines mérite d'être amélioré. La qualité de l'entretien routier (programmation, financement et exécution des travaux) n'est encore très satisfaisante. La dégradation des ouvrages de franchissement souvent vétustes constituent un frein à la compétitivité du corridor béninois. Le réseau des pistes rurales reste encore très insuffisant et il existe de nombreuses zones enclavées par saison. L'accessibilité aux services sociaux de base ainsi que la desserte des zones de production sont encore à l'étape embryonnaire. Il en est de même pour les pistes desservant les zones frontalières.

6.11.1.2 Etat du réseau routier du Burkina Faso

Le réseau routier classé Burkinabé a progressé durant la dernière décennie aussi bien en linéaire qu'en qualité. Il est passé de 9 500 km en 1998 à 15 271 km en 2010 et le linéaire des routes bitumées à progressé de 50 %. L'état du réseau s'est également considérablement amélioré grâce aux efforts de réhabilitation et de bitumage menés dans le cadre du PST-2, qui ont permis de pratiquement de tripler la part du réseau en bon état pour atteindre 54 % en 2008.

Figure 14 : Evolution de l'état du réseau routier classé Burkinabé (1998-208) ;(source : Actualisation de la stratégie de développement du secteur des Transports au Burkina Faso, Rapport final Juillet 2011)



6.11.1.3 Etat du réseau routier de la Côte d'Ivoire

Sur le réseau de routes en terre, les relevés de dégradations effectués par l'AGEROUTE au cours des années 2009-2010 donnent les résultats suivants :

- 5351 points critiques sur les routes en terre rendant impraticables 28000 kms.
- la couche résiduelle de roulement et la largeur de la chaussée sont réduites ;
- la vitesse moyenne observée est limitée à 35 kms/h ;
- le niveau de service du réseau est en général très faible.

Quant au réseau non classé estimé à **100 000 kms**, plus de 90% du linéaire ne dispose pas d'ouvrages de drainage. L'ensemble des pistes reste fermé et nécessite des travaux de désenclavement.

En général, les routes bitumées en Côte d'Ivoire sont conçues et réalisées pour une durée de vie de 15 ans. Certains tronçons qui représentent près de 90% du réseau revêtu (soit 5.850 kms) ont un âge qui varie entre 15 et 40 ans et se trouvent dans un état de dégradation très avancé. Ces sections doivent donc nécessairement être renforcées immédiatement. Il apparaît que seulement 30% du réseau classé est en bonne état. Les 60% nécessitent d'importants travaux de réhabilitation, de reprofilages lourds ou légers.

Selon l'évaluation faite, l'état du réseau routier ivoirien est présenté ci-après.

Tableau 29 : Etat de dégradation des routes en terre (source AGEROUTE[13], 2011)

	Satisfaisant (Pas de point critique)	**Médiocre**	**Mauvais**
Linéaire	4 530	42 280	28 690
Pourcentage	6 %	56%	38 %

[13] AGEROUTE [2011] : -Stratégie entretien et développement des routes- novembre 2011

Tableau 30 : Etat de vieillissement des Routes revêtues

Age du réseau (ans)	>15	10-15	<10
Linéaire (km)	5820	563	101*
Pourcentage	90%	8%	2%

* Abidjan –Adzopé 96 km et Bonahouin vers Arrah 15 km

6.11.1.4 Etat du réseau routier de la Guinée Bissau

Les routes se sont détériorées de façon spectaculaire ces dernières années, en partie, du fait d'un manque de soutien des bailleurs de fonds au lendemain du coup de 2012. En particulier l'accès des routes aux producteurs de noix de cajou mais aussi d'autres Produits Bissau-guinéens, tels que le riz, nécessitent des travaux de réhabilitation considérables pour se connecter producteurs avec les marchés.

6.11.1.5 Etat du réseau routier du Mali

Sur la base du diagnostic du réseau routier récemment effectué par le SDR, l'état du réseau routier aménagé en 2008 et 2013 est résumé dans le tableau ci-après.

Catégorie	Année	Etat du réseau routier en 2008 et 2013						Total	
		Bon		Passable		Mauvais			
		km	%	km	%	km	%	km	%
Routes revêtues	2008	3039	68	689	15	755	17	4483	100
	2013	1829	40	1780	39	987	21	4596	100
Routes en terre moderne	2008	894	50	739	42	134	8	1767	100
	2013	371	20	0	0	1517	80	1888	100
Pistes améliorées	2008	669	5	5924	42	7369	53	13 962	100
	2013	0	0	0	0	16 249	100	16249	100
Total	2008	4 602	23	7 352	36	8 258	41	20 212	100
	2013	2200	10	1780	8	18753	82	22 733	100

Source : Etude des besoins d'entretien routier 2008 - 2012/SDR/Consultant

Tableau 31: Etat du réseau routier, 2011

Etat du réseau d'intérêt national revêtu en 2010		
	Longueur (km)	%
Bon état	1602	40%
Etat passable	1708	42%
Mauvais état	741	18%
Total	4051	10%

Source : DNR

6.11.2 Etat du réseau routier au Niger

L'état global en 2004 du réseau bitumé, hors les 150 km en cours de travaux ou programmés à court terme, s'établit à :

- 41,4 % en bon état soit 1 560 km,
- 36,4 % en état moyen soit 1 370 km,
- 22,2 % en mauvais état soit 835 km

Concernant l'état du réseau de routes en terre, il ressort la répartition suivante :

- Bon état : 16,2% du réseau
- État normal d'entretien : 30,7%
- État médiocre : 18,7%
- Mauvais état : 34,4%

6.11.2.1 Etat du réseau routier du Sénégal

Concernant l'état des routes, il ressort des inspections visuelles de 2010 que seulement 54,58% des routes revêtues ont un état bon ou moyen (dégradations de chaussée < 15%) et seulement 35,05% pour les routes non revêtues.

La situation s'est dégradée lors des cinq dernières années sur le réseau revêtu. En effet, en 2005, 58,4% des routes revêtues étaient en bon ou moyen état pour un linéaire total de 2 805 km contre 2 730 km en 2010 en passant par 2 096 km en 2008 qui reste l'année où le réseau revêtu s'est le plus dégradé.

S'agissant des routes non revêtues, il est noté une nette amélioration en 2010, 3 323 km sont en bon ou moyen état contre 2 739 km en 2008. Le nombre de km en mauvais état reste tout de même considérable, 64,95% du réseau, soit 6 157 km.

6.11.2.2 Etat du réseau routier du Togo

Les routes nationales constituent le réseau primaire ou «ossature principale» qui est composé des grands axes d'approvisionnement et d'évacuations des exportations ainsi que des artères disséminées sur le territoire national. Les routes nationales revêtues sont à 33% en bon état, à 50% en état moyen et à 17% en mauvais état. Quant aux routes nationales en terre, elles sont à 13% en bon état, 68% en état moyen et 19% en mauvais état. Les pistes rurales sont à 58% en mauvais état.

Etat du réseau par nature de routes	Bon	Moyen	Mauvais
Routes nationales revêtues (RNR)	33%	50%	17%
Routes nationales non revêtues (RNNR)	13%	68%	19%
Pistes rurales classées (PRC)	5%	37%	58%
Voirie urbaine (VU)	2%	43%	55%
Moyenne Générale	13%	50%	37%

6.11.2.3 Hypothèse sur l'état des réseaux routiers pour l'évaluation sommaire

Dans la suite de l'estimation, on admettra pour l'ensemble des réseaux routiers que seulement 30% sont en bon état.

6.11.3 Stratégie d'entretien et coûts indicatifs des principales tâches d'entretien

Les coûts indicatifs seront présentés pour certains pays pour mieux visualiser l'hypothèse adoptée dans l'évaluation sommaire concernant les coûts.

6.11.3.1 Aperçu sur la stratégie en Côte d'Ivoire et coûts indicatifs

Un aperçu de la stratégie d'entretien en Côte d'Ivoire est donné ci-après.

6.11.3.1.1 Travaux sur routes en terre

Les tableaux ci-après donnent les fréquences d'intervention.

Tableau 32 : Fréquences du reprofilage léger

Routes non réhabilitées	A & B				C	A & B	C	D
Trafic (Véh./j)	50-100	100-150	150-200	>200	>50	<50	<50	
Nbre de passes/an	3	4	5	6	2	1.5	1	1

Routes réhabilitées	A & B				C	A & B	C	D
Trafic (Véh./j)	50-100	100-150	150-200	>200		>50	<50	<50
Nbre de passes/an	4	6	8	11	1	4	2	2

Tableau 33 : Coût indicatif du reprofilage en Côte d'Ivoire

Opération	**Coût (F CFA (TTC[14]) par km)**
Reprofilage léger	250 000 et 450 000
Reprofilage lourd	2 500 000 et 5 000 000
réhabilitation d'une route en terre (reconstitution ou en la mise en état de la couche de roulement)	12.000.000 et 20.000.000
rechargement d'une route en terre	8 000 000 et 12 000 000
désenclavement (la création de routes et/ou en la construction d'ouvrages de franchissement)	12 000 000 et 20 000 000
traitement de points critiques (l'élimination des passages	4 000 000 et 15 000 000

[14] La TVA est fixée au taux de 18%

réputés difficiles, en général les zones de bourbiers, les côtes glissantes ou les points bas inondables)	

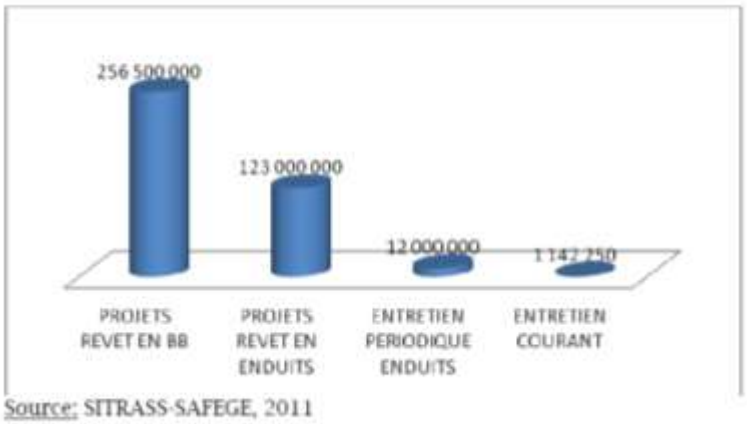
6.11.3.1.2 Travaux sur routes revêtues

Les coûts des principales opérations sont données ci-après.

Opération	**Coût (F CFA (TTC[15]) par km)**
renforcement (reprendre la totalité de la chaussée d'une route revêtue)	200 000 000 et 350 000 000
Réparation de surfaces sur routes revetues	Sand Asphalt, 20.000 F CFA (TTC) par m^2 Béton bitumineux, 25.000 F CFA (TTC) par m^2
Etc.	

6.11.3.2 Aperçu sur la stratégie au Mali et coûts indicatifs

Coûts kilométriques des chaussées au Mali 2011



Source: SITRASS-SAFEGE, 2011

Coût kilométrique pour les ouvrages

Désignation de l'ouvrage	Coût kilométrique
pour les ouvrages d'assainissement pour les axes structurants	14,7 millions de FCFA /km
pour les ouvrages d'art sur ces mêmes axes.	7,2 millions de FCFA / km

Source: SITRASS-SAFEGE, 2011

[15] La TVA est fixée au taux de 18%

6.11.3.3 Aperçu sur la stratégie au Sénégal et coûts indicatifs

6.11.3.3.1 Stratégie de réhabilitation des routes revêtues

La matrice ci-après récapitule les travaux à prévoir par classe de trafic :

Tableau 34 : Matrice des travaux sur axes routiers revêtus, par classe de trafic

Classe de trafic	0/250	250/500	500/1000	1000/3000	> 3000	VU
Entretien courant	PAT + EC1	PAT + EC1	PAT + EC2	PAT + EC3	PAT + EC3	PAT + EC4
Entretien périodique 1	PAT + Mono	PAT + Mono	PAT + Mono	PAT + Bi	BB3	PAT + EC4
Entretien périodique 2	PAT + Mono	PAT + Mono	PAT + Bi	BB 3	BB 5	PAT + EC4
Entretien périodique 3	PAT + Mono	PAT + Bi	PAT + Bi	BB 5	BB 5	PAT + EC4
Réhabilitation V1/2	Epauf 3	Epauf 3	Epauf 3			
Réhabilitation V3/4	Epauf 3	Epauf 3	Epauf 3			
Renforcement	Reprof 5	Renfor 4	Renfor 3	Renfor 2	Renfor 1	Renfor VU
Réhabilitation	Renfor 4	Réhab 4	Réhab 3	Réhab 2	Réhab 1	Renfor VU

Tableau 35 : Coûts en FCFA au km d'axes routiers revêtus, par classe de trafic

Classe de trafic	0/250	250/500	500/1000	1000/3000	> 3000	VU
Entretien courant	650 000	650 000	900 000	900 000	1 250 000	600 000
Entretien périodique 1	9 700 000	9 700 000	9 700 000	21 675 000	25 175 000	600 000
Entretien périodique 2	9 700 000	9 700 000	18 100 000	25 175 000	39 175 000	600 000
Entretien périodique 3	9 700 000	18 100 000	18 100 000	39 175 000	39 175 000	600 000
Réhabilitation V1/2	7 500 000	7 500 000	7 500 000			
Réhabilitation V3/4	14 100 000	14 100 000	14 100 000			
Renforcement	30 670 000	34 520 000	19 190 000	86 470 000	159 270 000	200 000 000
Réhabilitation	34 520 000	42 922 000	59 609 000	103 917 000	183 997 000	250 000 000

Les réhabilitations V1/2 et V3/4 correspondent à des réhabilitations principalement dues à des épauflures importantes (niveau 3), c'est à dire la reconstruction de la chaussée sur une bande de rive de 1.5 m.

6.11.3.3.2 Coûts de réhabilitation des routes non revêtues

Dans les calculs, l'opération relative aux coûts de réhabilitation est traitée au cas par cas.

Les coûts moyens, minimum et maximum, exprimés en FCFA, sont les suivants :

Tableau 36 : Coûts en FCFA au km d'axe routier en terre, y compris ouvrages importants

Classe de route	Coût moyen	Coût minimum	Coût maximum
Routes en Terre Moderne (RTM)	10 850 000	950 000	40 600 000
Routes en Terre Sommaire (RTS)	16 000 000	2 100 000	25 400 000
Piste	4 400 000	300 000	31 000 000

Tableau 37 : Coûts en FCFA au km d'axe routier en terre, hors ouvrages importants

Classe de route	Coût moyen	Coût minimum	Coût maximum
Classe de route	9 950 000	950 000	27 000 000
Routes en Terre Moderne (RTM)	15 150 000	2 100 000	24 900 000
Routes en Terre Sommaire (RTS)	3 950 000	300 000	22 100 000

Les axes routiers dont le niveau d'aménagement est RTM sont des axes correctement aménagés et souvent correctement entretenus.

Tableau 38 : Coût au kilomètre en FCFA HT sur axes non revêtues des tâches reprofilage léger et reprofilage compactage par stratégie de réhabilitation

	RTM / RTS	Piste
Trafic > 100 véh / j	1 000 000	650 000
50 < Trafic< 100 véh / j	700 000	450 000
Trafic < 50 véh / j	350 000	150 000

Tableau 39 : Coût au kilomètre en FCFA HT sur axes non revêtues d'entretien courant par stratégie de réhabilitation et par classe de trafic

	RTM	**RTS**	**Piste**
Trafic > 100 véh / j	1 835 000	1 945 000	1 395 000
50 < Trafic< 100 véh / j	1 535 000	1 645 000	1 325 000
Trafic < 50 véh / j	1 185 000	1 295 000	825 000

Tableau 40 : Fréquences d'entretien périodique par stratégie de réhabilitation pour les axes routiers non revêtues

Variante d'entretien	RTM / RTS
Trafic > 100 véh / j	3 ans
50 < Trafic< 100 véh / j	5 ans
Trafic < 50 véh / j	8 ans

Pour ces deux stratégies, le coût moyen au kilomètre de l'opération d'entretien périodique, fourni par un expert international pour le Sénégal, est égal à 6 975 000 FCFA.

Tableau 41 : Tâches et coûts unitaires d'entretien courant d'axes routiers revêtus

		U	**PU/km**
EC1	Cantonnage, désherbage, curage fossés et buses,	Km	**650 000**
	petites réparations des OA, surveillance du réseau, etc.		
EC2	Idem + signalisation verticale, peinture / 4 ans	km	**900 000**
EC3	Idem + surveillance accrue, signalisation horizontale / 2 ans	km	**1 250 000**
EC4 (VU)	bouchage nids de poule et entretien équipements	km	**600 000**
PAT	Enrobés à froid ou concassés + bicouche	m^2	**15 000**

6.11.3.4 Interventions souhaitables

Au regard de l'état actuel des routes dans l'Union tel que révélé par plusieurs évaluations, une mise à niveau du réseau s'impose. E**lle devait couvrir la totalité du réseau de routes revêtues et du réseau de routes et pistes en terre** pour faire face au déficit d'entretien.

Pour le réseau de routes revêtues, trois normes de mise à niveau sont souvent considérées suivant l'importance de l'apport structurel. Ces 3 normes améliorent sensiblement l'uni.

a) Norme 1. Pas d'apport structurel, rattrapage du retard d'entretien, uni sensiblement amélioré.
b) Norme 2. Apport structurel limité, uni parfait.
c) Norme 3. Apport structurel important, uni parfait.

Pour le réseau de routes et pistes en terre, un niveau de service peut être fixé en fonction du trafic. Il conviendrait alors de mettre en œuvre régulièrement des programmes d'évaluation du trafic routier.

Après la mise en service des routes, la stratégie d'intervention qui s'inscrit dans les bonnes pratiques en matière d'entretien routier prévoit :

Pour les routes revêtues (entretien annuel et surfaçage)

Entretien annuel	L'entretien annuel concerne des tâches de débroussaillement, curage des fossés, entretien des ouvrages d'art de la signalisation ; séparations effectuées sur des dégradations localisées et de dimension réduite tant en ce qui concerne le corps de chaussée que la surface de roulement.
Resurfaçage	Le ré-surfaçage consiste à renouveler à intervalles réguliers la couche de roulement qui se détériore sous les actions combinées du trafic, du climat et du temps. La périodicité, dans le cas de trafics inférieurs à 2000 véhicule/jour est de 7 années environ.

Source : règlement 88-02 de la BOAD

En réalité, l'entretien des routes revêtues dépend de plusieurs paramètres dont le trafic et la structure de chaussée retenue.

Les scénarii d'entretien de 3ème pont d'Abidjan construit dans le cadre d'un PPP avec une concession de 30 ans prévoient le schéma contenu dans le tableau ci-après.

Tableau 42 : Exemple structure de chaussée et scénarii d'entretien dans le cadre d'un PPP(source Kouassi P. 2014)

Désignation	**Solution technique exécutée**
Structure de chaussée	– Couche de roulement : 5 cm de béton bitumineux – Couche de liaison : 8 cm de Grave bitume – Couche de base : 33 cm de sable argileux stabilisé à 4,5% de ciment – Couche de fondation : 33 cm de sable argileux stabilisé à 3,5% de ciment Pas de couche de forme
Scénarii d'entretien pris en compte	Scénarii construits avec un rechargement en béton bitumineux semi-grenu (BBSG) à 8 ans et la mise en œuvre de béton bitumineux très mince (BBTM) à 17 ans. – 4 ans : pontage des fissures sur 33% de la surface – 5 ans : pontage des fissures sur 33% de la surface – 6 ans : pontage des fissures sur 33% de la surface – 8 ans : 5 cm de béton bitumineux semi-grenu sur 100% – 12 ans : pontage des fissures sur 50% – 17 ans 100% Béton bitumineux très mince – 24 ans : 30% enduit de surface d'usure 26 ans rabotage (moins 5 cm de béton bitumineux semi-grenu sur 100%), mise en œuvre de 5 cm de béton bitumineux semi-grenu sur 100%.

- **Pour les routes en terre (l'entretien courant, le reprofilage, le rechargement)**

L'entretien courant concerne des tâches identiques à celles indiquées précédemment (hors revêtement) avec un reflâchage de la plateforme.

Le règlement indique qu'après chaque saison des pluies, il faut prévoir un reprofilage lourd de la chaussée en vue de rétablir la géométrie initiale de l'assiette des routes, cette opération est suivie dans l'année d'un ou plusieurs reprofilages légers dont le but consiste à combattre le développement de déformations due au trafic et notamment la tôle ondulée. La fréquence optimale de cette opération peut être estimée à 4 par an voir 7 par an selon le cas.

Le rechargement dont la périodicité optimale est estimée à 4 ans a pour objet la reconstitution périodique de la chaussée, par apport de matériaux.

6.11.4 Résultats de l'évaluation sommaire

L'évaluation sommaire est faite sur la base des hypothèses ci-après :

- on admettra que l'ensemble des réseaux routiers présente les mêmes niveaux de dégradations ;
- les différences dans la classification des réseaux routiers des Etats, notamment pour ce qui concerne les routes en terre ne sont pas prises en compte ;
- les coûts unitaires sont considérés identiques pour chacun des pays et s'appuient sur les coûts affichés précédemment.

Tableau 43 : Quelques hypothèses sur l'état des réseaux et les coûts appliqués

	Désignation	Nature de l'opération	% pris en compte	Coût/km
Linéaire réseau à charge des Administrations Routières ou du réseau primaire	(Km)	Route bitumée	(RB)	
		Renforcement	70%	250 000 000
		Rechargement	10%	110 000 000
		Emploi partiel	20%	35 000 000
		Route en Terre	(RT)	
		Rechargement	50%	12 000 000
		Reprofilage lourd	30%	5 000 000
		Reprofilage léger	20%	450 000
Linéaire réseau routier secondaire	(Km)	Piste	Classée (PC)	
		Rechargement	50%	10 000 000
		Reprofilage lourd	30%	2 500 000
		Reprofilage léger	20%	250 000
Linéaire réseau routier tertiaire	(Km)	Piste inventoriée	(PI)	
		Reprofilage lourd	10%	2 000 000
		Reprofilage léger	90%	250 000
Voirie	Classée	Voirie Urbaine		
		Renforcement	70%	300 000 000
		Emploi partiel	30%	35 000 000

Il en résulte ce qui suit pour chacun des Etats pour la remise à niveau du réseau routier au sein de l'UEMOA.

EVALUATION SOMMAIRE DES BESOINS EN ENTRETIEN ROUTIER DANS LES ETATS DE L'UEMOA

	Désignation	Pays		Coût/km	Bénin		Burkina		Côte d'Ivoire		Guinée Bissau	
Linéaire réseau à charge des Administrations Routières ou du réseau primaire	**(Km)**	**Route bitumée**	(RB)		4 829		**2 528**		6 514		768	
		Renforcement	70%	250 000 000	3 380	845 075 000 000	1 770	442 400 000 000	4 560	1 139 950 000 000	538	134 400 000 000
		Rechargement	10%	110 000 000	483	53 119 000 000	253	27 808 000 000	651	71 654 000 000	77	8 448 000 000
		Emploi partiel	20%	35 000 000	966	33 803 000 000	506	17 696 000 000	1 303	45 598 000 000	154	5 376 000 000
						931 997 000 000		487 904 000 000		1 257 202 000 000		148 224 000 000
		Route en Terre	(RT)		1 247		**3 197**		9 019		2 003	
		Rechargement	50%	12 000 000	624	7 482 000 000	1 599	19 182 000 000	4 510	54 114 000 000	1 002	12 018 000 000
		Reprofilage lourd	30%	5 000 000	374	1 870 500 000	959	4 795 500 000	2 706	13 528 500 000	601	3 004 500 000
		Reprofilage leger	20%	450 000	249	112 230 000	639	287 730 000	1 804	811 710 000	401	180 270 000
						9 464 730 000		24 265 230 000		68 454 210 000		15 202 770 000
Linéaire réseau routier secondaire	**(Km)**	**Piste**	Classée (PC)		3 400		**9 559**		35 347		1 944	
		Rechargement	50%	10 000 000	1 700	17 000 000 000	4 780	47 795 000 000	17 674	176 735 000 000	972	9 720 000 000
		Reprofilage lourd	30%	2 500 000	1 020	2 550 000 000	2 868	7 169 250 000	10 604	26 510 250 000	583	1 458 000 000
		Reprofilage leger	20%	250 000	680	170 000 000	1 912	477 950 000	7 069	1 767 350 000	389	97 200 000
						19 720 000 000		55 442 200 000		205 012 600 000		11 275 200 000
Linéaire réseau routier tertiaire	**(Km)**	Piste inventoriée	(PI)		12 043		**46 095**		31 116		nd	
		Reprofilage lourd	10%	2 000 000	6 022	12 043 000 000	23 048	46 095 000 000	15 558	31 116 000 000		
		Reprofilage leger	90%	250 000	6 022	1 505 375 000	23 048	5 761 875 000	15 558	3 889 500 000		
						13 548 375 000		51 856 875 000		35 005 500 000		
Voirie	**Classée**	**Voirie Urbaine**			55		**60**		4 000		nd	
		Renforcement	70%	300 000 000	38,5	11 550 000 000	42	12 600 000 000	2800	840 000 000 000		
		Emploi partiel	30%	35 000 000	16,5	577 500 000	18	630 000 000	1200	42 000 000 000		
						12 127 500 000		13 230 000 000		882 000 000 000		
Linéaire total du réseau classé	**(Km)**				**9 531**		**15 344**		81996		**4 715**	
						BENIN		**BURKINA FASO**		**COTE D'IVOIRE**		**GUINEE BISSAU**
	TOTAL RESEAU PRIMAIRE					941 461 730 000		512 169 230 000		1 325 656 210 000		163 426 770 000
	TOTAL GENERAL					**986 857 605 000**		**632 698 305 000**		**2 447 674 310 000**		**174 701 970 000**
	Ecart (%)					95%		81%		54%		94%

EVALUATION SOMMAIRE DES BESOINS EN ENTRETIEN ROUTIER DANS LES ETATS DE L'UEMOA

	Désignation	Pays		Coût/km	Mali		Niger		Sénégal		Togo	
Linéaire réseau à charge des Administrations Routières ou du réseau primaire	**(Km)**	**Route bitumée**	(RB)		5 220		4 332		5 956		1 732	
		Renforcement	70%	250 000 000	3 654	913 500 000 000	3 032	758 100 000 000	4 169	1 042 300 000 000	1 212	303 100 000 000
		Rechargement	10%	110 000 000	522	57 420 000 000	433	47 652 000 000	596	65 516 000 000	173	19 052 000 000
		Emploi partiel	20%	35 000 000	1 044	36 540 000 000	866	30 324 000 000	1 191	41 692 000 000	346	12 124 000 000
						1 007 460 000 000		836 076 000 000		1 149 508 000 000		334 276 000 000
		Route en Terre	(RT)		8 860		5 285		10539		2 703	
		Rechargement	50%	12 000 000	4 430	53 160 000 000	2 643	31 710 000 000	5 270	63 234 000 000	1 352	16 218 000 000
		Reprofilage lourd	30%	5 000 000	2 658	13 290 000 000	1 586	7 927 500 000	3 162	15 808 500 000	811	4 054 500 000
		Reprofilage leger	20%	450 000	1 772	797 400 000	1 057	475 650 000	2 108	948 510 000	541	243 270 000
						67 247 400 000		40 113 150 000		79 991 010 000		20 515 770 000
Linéaire réseau routier secondaire	**(Km)**	**Piste**	Classée (PC)		16 249		3 122		4177		892	
		Rechargement	50%	10 000 000	8 125	81 245 000 000	1 561	15 610 000 000	2 089	20 885 000 000	446	4 460 000 000
		Reprofilage lourd	30%	2 500 000	4 875	12 186 750 000	937	2 341 500 000	1 253	3 132 750 000	268	669 000 000
		Reprofilage leger	20%	250 000	3 250	812 450 000	624	156 100 000	835	208 850 000	178	44 600 000
						94 244 200 000		18 107 600 000		24 226 600 000		5 173 600 000
Linéaire réseau routier tertiaire	**(Km)**	Piste inventoriée	(PI)		58 735		4596,55		nd		5 910	
		Reprofilage lourd	10%	2 000 000	29 368	58 735 000 000	2 298	4 596 550 000			2 955	5 910 000 000
		Reprofilage leger	90%	250 000	29 368	7 341 875 000	2 298	574 568 750			2 955	738 750 000
						66 076 875 000		5 171 118 750				6 648 750 000
Voirie	**Classée**	**Voirie Urbaine**			nd		nd		1080		434	
		Renforcement	70%	300 000 000					756	226 800 000 000	303,8	91 140 000 000
		Emploi partiel	30%	35 000 000					324	11 340 000 000	130,2	4 557 000 000
										238 140 000 000		95 697 000 000
Linéaire total du réseau classé	**(Km)**				**89 064**		**12 739**		**16 495**		**5 761**	
						MALI		**NIGER**		**SENEGAL**		**TOGO**
	TOTAL RESEAU PRIMAIRE					1 074 707 400 000		876 189 150 000		1 229 499 010 000		354 791 770 000
	TOTAL GENERAL					**1 235 028 475 000**		**899 467 868 750**		**1 491 865 610 000**		**462 311 120 000**
	Ecart (%)					87%		97%		82%		77%

Au regard des hypothèses émises dans le cadre de cette évaluation sommaire, la mise à niveau des réseaux routiers au sein de l'UEMOA peut nécessiter les ressources récapitulées ci-après :

Tableau 44 : Evaluation sommaire des besoins en entretien routier pour la mise à niveau du réseau routier au sein de l'UEMOA

PAYS	TOTAL RESEAU PRIMAIRE	TOTAL GENERAL	Ecart (%)
BENIN	941 461 730 000	986 857 605 000	95%
BURKINA FASO	512 169 230 000	632 698 305 000	81%
COTE D'IVOIRE	1 325 656 210 000	2 447 674 310 000	54%
GUINEE BISSAU	163 426 770 000	174 701 970 000	94%
MALI	1 074 707 400 000	1 235 028 475 000	87%
NIGER	876 189 150 000	899 467 868 750	97%
SENEGAL	1 229 499 010 000	1 491 865 610 000	82%
TOGO	354 791 770 000	462 311 120 000	77%
TOTAL	6 477 901 270 000	8 330 605 263 750	
Ecart minimum			54%
Ecart maximum			95%

La prise en compte uniquement du réseau classée, comme le révèle cette évaluation sommaire, peut conduire à une sous-estimation des besoins réels de 54%. Pour la Guinée Bissau, la non classification d'une bonne partie du réseau conduit sans nul doute à une importante sous-estimation des besoins réels en entretien.

6.11.5 Quelques évaluations déjà faites par les Etats

6.11.5.1 Evaluation au Bénin

On présente ci-après un extrait du résultat de l'évaluation présenté par le plan quinquennal d'investissement 2014-2018 prioritaire du Bénin.

Tableau 45 : Extrait du Plan quinquennal d'investissements 2014 -2018 prioritaire (données en millions de francs CFA)

Sous-secteurs / Axes stratégiques/Activités	Cout total (en millions)	BN	Fin. Ext. Acquis	Fin. Ext. À rechercher	2014	2015	2016	2017	2018
Sous-secteur infrastructures routières	1 720 974	132 406	136 146	1 452 422	344 195	344 195	344 195	344 195	344 195
Amélioration de l'entretien du réseau et sauvegarde du patrimoine routier	136 821	7 071	0	129 750	27 364	27 364	27 364	27 364	27 364
Réaliser le resurfaçage de 280 km de routes bitumés	99 750	0	0	99 750	19 950	19 950	19 950	19 950	19 950
Réaliser l'entretien courant mécaniser une fois par an de 2310 km de routes en terre	14 220	4 220	0	10 000	2 844	2 844	2 844	2 844	2 844

Sous-secteurs / Axes stratégiques/Activités	Cout total (en millions)	BN	Fin. Ext. Acquis	Fin. Ext. À rechercher	2014	2015	2016	2017	2018
Réaliser l'entretien périodique de 1000 km de routes en terre	22 851	2 851	0	20 000	4 570	4 570	4 570	4 570	4 570
Développement des infrastructures de transport rural (ITR) et des moyens intermédiaires de transport (MIT)	48 460	1 000	14 920	32 540	9 692	9 692	9 692	9 692	9 692
Entretien courant : les axes sont à définir par les 76 Communes et représente 70 % du réseau Communal prioritaire soit 13.051 km	2 783	0	1 130	1 653	557	557	557	557	557
Entretien périodique/aménagement : 20 % du réseau Communal Prioritaire sont éligibles soit 4.562 km	45 677	1 000	13 789	30 887	9 135	9 135	9 135	9 135	9 135
Facilitation des transports par la construction des postes de contrôles juxtaposés et d'autres ouvrages spécifiques	52 669	13 398	11 000	28 271	10 534	10 534	10 534	10 534	10 534
Construire dans diverses localités du Bénin divers ouvrages de franchissement pour désenclaver les zones	52 669	13 398	11 000	28 271	10 534	10 534	10 534	10 534	10 534
Réhabilitation, modernisation et extension du réseau routier national	1 477 024	109 663	109 500	1 257 861	295 405	295 405	295 405	295 405	295 405
Réaliser l'extension du réseau d'un linéaire total de 540,4km de routes à aménager et bitumer	364 430	18 578	109 500	159 767	72 886	72 886	72 886	72 886	72 886
Reconstruire ou réhabiliter un linéaire 629,6km de routes	380 015	0	0	365 515	76 003	76 003	76 003	76 003	76 003
Renforcement de la gestion des aspects environnementaux, sociaux et sécuritaires des projets routiers	6 000	1 274	726	4 000	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200
Réaliser des études économiques, environnementales et sécuritaires pour un linéaire total de 1.751km	6 000	1 274	726	4 000	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200

Au Bénin, pour l'amélioration de l'entretien du réseau et la sauvegarde du patrimoine routier, les ressources à rechercher s'élèvent à 129 750 millions de F CFA soit 27 364 millions par ans. Les besoins pour Reconstruire ou réhabiliter un linéaire 629,6km de routes s'élèvent à 365 515 millions sur 5 ans soit 72 886 millions de F CFA.

En cumulant les deux montants, pour la sauvegarde et la réhabilitation du patrimoine routier, les besoins s'élèvent à 100 225 millions de F CFA/an.

6.11.5.2 Evaluation en Côte d'Ivoire

Selon l'évaluation fait en 2010, le budget d'investissement est estimé à environ 2 932 milliards Francs sur les cinq prochaines années (financement par Bailleurs 90%, part Etat 10%) et comprend :

- ✓ la sauvegarde du réseau existant (renforcement des voies revêtues, rechargement des routes en terre et la construction de dalots) :

Années	Année1	Année2	Année3	Année4	Année5
Montants (Milliards F)	12,8	417,9	393,2	339,5	298,4

- ✓ Pour le programme d'entretien, le budget d'entretien est estimé sur les cinq années à 554,16 milliards. La composition est donnée dans le tableau ci-après.

Tableau 46 : Programme prévisionnel pour la remise à niveau du réseau routier de Côte d'Ivoire

	Année1	Année2	Année3	Année4	Année5
Entretien courant et périodique sur les routes revêtues (renforcées ou non)	40,9	57,1	43,4	29,6	15,9
Entretien courant et périodique sur les routes en terre	64,7	87,3	62,6	67,6	21
Travaux non programmés, le contrôle des travaux	13,6	18,7	13,7	12,5	4,7
	119,2	163,1	119,7	109,7	41,6

ource : AGEROUTE 2011

Pour la sauvegarde et l'entretien la combinaison des deux tableaux ci-dessus conduit aux besoins suivants :

Tableau 47 : Récapitulatif des besoins en Côte d'Ivoire (AGEROUTE 2011)

	Année1	**Année2**	**Année3**	**Année4**	**Année5**
Entretien du réseau routier	119,2	163,1	119,7	109,7	41,6
Sauvegarde du patrimoine routier	12,8	417,9	393,2	339,5	298,4
TOTAL	132	581	512,9	449,2	340

Une évaluation sommaire faite en 2012, en Côte d'Ivoire, portant sur 5 400 km de routes bitumés à renforcer (apport structurel significatif et établissement de l'uni) avec une moyenne d'environ 270 millions de F CFA/km a conduit à un montant de 1643 milliards de Francs CFA.

Selon l'annexe fiscale relative au renforcement du Fonds d'Entretien Routier de Côte d'Ivoire, les besoins annuels en entretien routier sont estimés depuis 2011 à 80 milliards de F CFA/an pour l'ensemble du réseau routier classé et non classé.

Le tableau ci-après donne un aperçu de la répartition des ressources mobilisées par le Fonds d'Entretien Routier (FER) de Côte d'Ivoire.

Tableau 48 : Répartition des ressources mobilisées par le Fonds d'Entretien Routier (FER) de Côte d'Ivoire (AGEROUTE 2015)

	Programme d'Entretien Routier (PER) 2012-2013 (**52 milliards F CFA**)		Programme d'Entretien Routier (PER) 2014-2015 (**130 milliards F CFA**)	
	Montant (F CFA)	Pourcentage	Montant (F CFA)	Pourcentage
Achèvement PER 2012			35 000 000 000	27%
Travaux sur les routes revêtues	12 000 000 000	23%	22 000 000 000	17%
Travaux sur la voirie urbaine	5 000 000 000	10%	15 000 000 000	12%
Travaux sur route en terre	27 000 000 000	52%	33 500 000 000	26%
Autres travaux	3 000 000 000	6%	15 400 000 000	12%
Maitrise d'œuvre et MO/MOD	5 000 000 000	10%	9 100 000 000	7%
TOTAL	52 000 000 000	100%	130 000 000 000	100%

Sur les deux dernières années, un pourcentage important de ressources est affecté aux routes en terre. Pour ces routes, une estimation de l'AGEROUTE en août 2015 révèle qu'un montant d'environ 200 milliards de F CFA est nécessaire pour leur mise à niveau.

6.11.5.3 Synthèse sur les besoins exprimées par les administrations routières

Notons qu'au regard des données collectées ces cinq dernières années, les ressources les plus importantes demandées par les administrations routières pour la couverture des besoins financiers en entretien routier pays se présentent comme suit :

Tableau 49 : ressources les plus importantes demandées par les administrations routières de ces cinq dernières années selon les données recueillies

PAYS	MONTANT	ANNEE
BENIN	40 101 000 000	2013
BURKINA FASO	21 849 908 000	2014
COTE D'IVOIRE	89 690 000 000	2014
GUINEE BISSAU	1 521 684 634	2014
MALI	49 580 604 103	2014
NIGER	13 700 000 000	2014
SENEGAL	25 200 000 000	2013
TOGO	40 714 202 405	2012

6.12 Examen des ressources mobilisables

6.12.1 Ressources additionnelles mobilisables au regard des textes

Au regard des textes en vigueur dans les différents pays, il importe de relever que les possibilités offertes au fonds d'entretien routier du Bénin apparaissent très étendues comparées aux autres pays de l'Union. Le Niger, qui s'est inspiré de l'expérience du Bénin, a adopté, pour la CAFER, des textes qui lui offrent un large éventail de possibilités de mobilisation de ressources.

Les problèmes identifiés dans la mobilisation des ressources sont les retards de certains pays comme la Côte d'Ivoire et la Guinée Bissau à mettre en place, sur l'étendu de leur réseau routier, des postes de péage et/ou de pesage. Des efforts devront être également faits par les autres pays pour renforcer aussi le déploiement des postes de péage/pesage sur toute l'étendue de leur territoire.

Il faut noter que les frais de péage ne sont pas uniformisés et il est important de pouvoir sécuriser davantage les recettes avec mise en place de postes de péage automatisés. Ceux-ci peuvent être déployés, dans un premier temps, sur les grands axes structurants drainant des trafics importants. Cette question est actuellement une préoccupation pour l'Autorité Routière du Mali qui, avec l'appui des partenaires au développement comme l'Union Européenne, envisage trouver des solutions urgentes. Rappelons que la mise en place de tels postes se heurte aux problèmes de la disponibilité de l'électricité lorsqu'ils sont éloignés des agglomérations.

L'ensemble des pays de l'Union (particulièrement la Guinée Bissau qui sort d'une importante crise) compte sur le concours financier de l'UEMOA et des autres partenaires au développement pour poursuivre le déploiement des postes de péages et de pesage.

Une des questions majeures concernant la mise en place des postes de péage porte sur le montant des frais de péage payé par les usagers. Ces frais apparaissent, pour la plupart, dérisoires compte tenu des charges d'exploitation des postes de péages/pesage.

Une étude a été menée par KOUASSI[16] P. [2014] dans le cadre de la mise en concession d'une route à 2x1 voie d'environ 100 km incluant sa réhabilitation confirme la faiblesse des montants perçus. En effet, l'analyse financière de cette route révèle que, pour assurer l'équilibre financier de l'opération pendant une durée de la concession de 30 ans, des frais de péage relativement élevés doivent être institués pour le véhicule particulier de référence. L'usager du véhicule de référence devra payer plus de 1500 F CFA pour un trafic moyen journalier annuel de 2768 Véhicules/jour et un taux de croissance annuel de 4%.

6.12.2 L'exemple du Sénégal

Dans le cadre de la mise en œuvre du règlement 14, le Sénégal a signé un contrat de concession avec le Groupement Afrique Pesage -SEIB. A travers ce contrat, l'Autorité Concédante confie au Concessionnaire la mission d'assurer :

- (i) la construction de stations fixes de contrôle du poids, du gabarit et de la charge à l'essieu, de locaux et bureaux devant héberger les services de contrôle et d'aires de stationnement ;
- (ii) l'équipement de ces stations en systèmes certifiés de contrôle du poids (de type pesage à basse vitesse), de la charge à l'essieu et du gabarit et d'établissement automatique des infractions ;
- (iii) la mise en service de stations mobiles de contrôle du poids, de la charge à l'essieu et du gabarit avant la levée de la condition résolutoire visée à l'article 5 ;
- (iv) l'aménagement, l'équipement et l'exploitation d'un Poste de Supervision Centralisée permettant la surveillance à distance du réseau de Stations ;
- (v) la formation du personnel de l'Autorité Concédante employé dans le suivi et le contrôle de la Concession ;
- (vi) le contrôle du poids total, de la charge à l'essieu et du gabarit des véhicules lourds de transport de marchandises ; l'exploitation de la plateforme de pesage consiste, notamment, en la pesée des véhicules de transport de marchandises, la perception des Amendes de surcharges et autres revenus et l'application des sanctions prévues par l'Autorité Concédante en cas d'Infraction sur la charge et/ou le gabarit du véhicule ;

[16] KOUASSI P. [2014] : Partenariat public-prive dans le secteur des infrastructures routières en côte d'ivoire : étude de cas, Mémoire soutenu le 24 mai 2014 pour l'obtention d'un Master de régulation économique et gestion des projets d'infrastructures, Université de Cocody, Abidjan, Côte d'Ivoire.

- (vii) la perception des frais de contrôle, autres revenus et, pour le compte de l'Etat, des amendes pour les véhicules en infraction; le montant des Amendes à collecter par le Concessionnaire est fixé par les autorités compétentes;
- (viii) la maintenance du matériel informatique, des locaux et équipements pendant toute la durée de la Concession impliquant ainsi le maintien en bon état des équipements, ouvrages et installations des plateformes de manière à convenir toujours parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés ;
- (ix) la mise en place et la gestion d'une base de données des véhicules contrôlés et de statistiques routières ;
- (x) la production de statistiques relatives aux essieux équivalents passants ;
- (xi) la fourniture de toutes informations utiles à la détermination des besoins d'entretien du réseau routier ;
- (xii) la production de statistiques relatives à la nomenclature et au tonnage des marchandises transportées ;
- (xiii) l'élaboration d'un plan de communication en direction des usagers et du grand public et sa mise en œuvre en vue d'une meilleure collaboration des usagers et d'une compréhension des enjeux par les populations.

Les résultats des premières années de la mise en œuvre de cette concession permettront d'envisager son déploiement éventuel dans l'ensemble des pays de l'Union. Il découle, toutefois, des entretiens réalisés à Dakar lors de la mission circulaire que les risques de subvention de cette activité sont élevés pour assurer l'équilibre financier de cette opération.

6.12.2.1 Textes relatifs aux ressources mobilisables par les fonds routiers selon la Directive N°11 de l'UEMOA

Relativement aux textes régissant la mobilisation des ressources pour l'entretien routier, il faut noter que le paragraphe 4 de l'article 5 de la Directive N° 11 de l'UEMOA relative à la stratégie de l'entretien routier n'est pas repris par les textes de l'ensemble des pays adoptés pour la plupart bien avant l'adoption de la Directive en 2009. Il s'agit « *des indemnités pour dommages et dégâts causés aux domaines publics routiers dûment constatés et fixés au dire d'experts ou par les tribunaux* ». Les statistiques sur les accidents de la circulation dans les principales agglomérations et les dommages subis par les équipements routiers peuvent aider à mieux percevoir l'importance de cette taxe qui peut avoir aussi pour conséquence de renchérir les coûts des assurances automobiles.

Ce point qui n'est pris en compte que par le Togo et le Niger devra être intégré aux textes du Bénin, du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire, de la Guinée Bissau, du Mali et du Sénégal.

La vente de dossiers d'appels d'offres peut également générer des ressources. Ce point des ressources n'est pris en compte que par le Niger. Dans le cadre de l'expérience du Gabon, ces ressources, au 31 décembre 2008, avaient générés FCFA 87 millions soit 0,26% des ressources totales du FER 2.

La Guinée Bissau a introduit la *taxe sur les pièces de rechanges des véhicules*. Les entretiens réalisés lors de la mission circulaire à Bissau révèlent que cette taxe est difficilement collectée. Toutefois, si des conséquentes sont pris, cette piste pourrait générer des ressources non négligeables (pièces neuves et d'occasion y compris).

Certains pays de la sous-région Ouest Africaine comme le Ghana prennent en compte des taxes sur les *droits d'immatriculation des véhicules*, des *droits de transit international*. Cette dernière taxe est prise en compte par le Sénégal et le Togo envisage son institution. Il est cependant important de relever que la prise en compte de droits de transit international peut avoir pour conséquence d'augmenter le coût du fret routier et rendre les chemins de fer plus attractifs. Si l'objectif recherché est de réduire le fret routier au profit du chemin de fer, cette taxe peut être instituée.

Pour chacun des pays de l'Union, au regard des investissements consentis dans les différentes capitales économiques et/ou politique, la mobilisation de ressources additionnelles pour l'entretien routier peut consister à mettre en place *une redevance de contrôle technique des véhicules* pour l'entretien routier. Celle-ci permettra de faire concourir davantage les nombreux véhicules des agglomérations aux charges d'entretien routier.

Il résulte de cette analyse que les taxes suivantes peuvent être adoptées par les pays de l'Union qui ne les ont pas encore intégrées à leurs textes :

- des indemnités pour dommages et dégâts causés aux domaines publics routiers dûment constatés et fixés au dire d'experts ou par les tribunaux ;
- vente de dossiers d'appels d'offres ;
- droits d'immatriculation des véhicules ;
- redevance de contrôle technique des véhicules ;
- redevance sur les pièces de rechange des véhicules.

La mise en application éventuelle de la redevance sur les pièces de recharge des véhicules dans les autres Etats devra être approfondie en raison de la relation étroite entre les charges d'exploitation des véhicules et l'état du réseau routier. Il serait dès lors judicieux de ne pas adopter une telle taxe. La prise en compte de droits de transit international devra faire l'objet d'une étude préalable au regard des autres textes en vigueur au sein de l'UEMOA.

6.12.3 Contribution des usagers au financement de l'entretien routier : données collectés sur les postes de péage

Afin de financer l'entretien des routes, il existe deux possibilités. Le recours aux crédits publics (participations financières des partenaires techniques financiers, de l'État, des collectivités territoriales, etc.) et/ou une contribution de l'usager, notamment par le biais d'un péage. En raison des contraintes budgétaires qui pèsent sur les Etats et les collectivités locales et de la nécessité de réaliser les travaux d'entretien routier dans un calendrier raisonnable, tenant compte des contraintes climatiques, une contribution de l'usager apparaît indispensable.

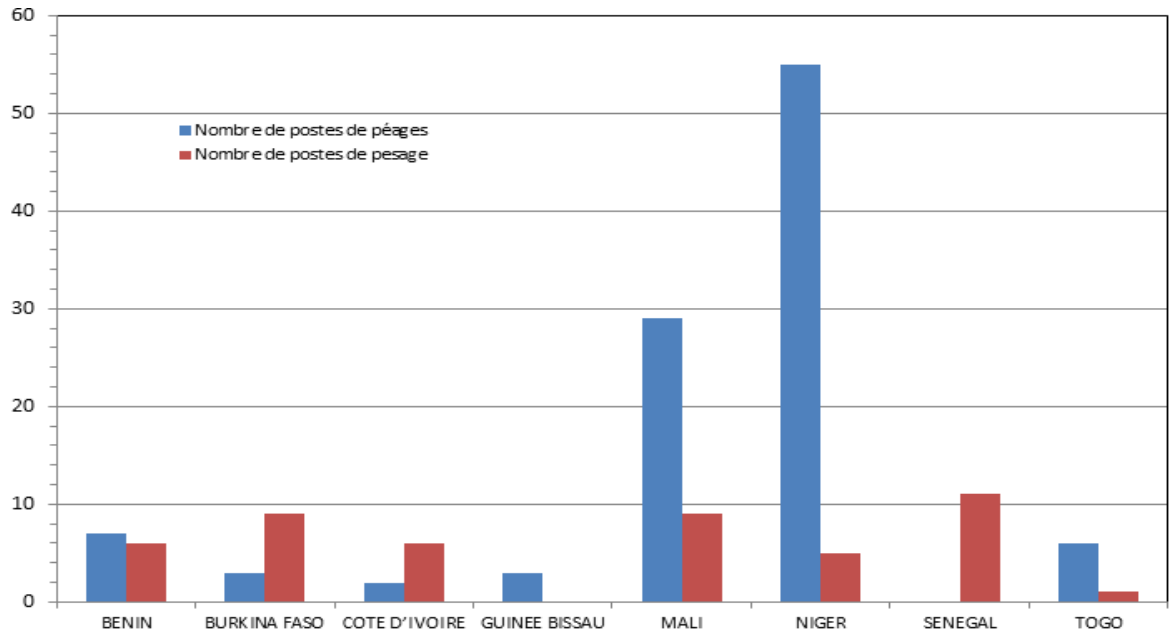
C'est l'objectif visé par les reformes du secteur avec la mise en place recommandée par les partenaires techniques financiers de fonds d'entretien routier de 2ème génération. Dans cette perspective, il est important de trouver un équilibre entre le niveau de péage pouvant être raisonnablement demandé à l'usager et le montant mobilisé par les pouvoir publics sur la base de taxe sur les produits pétroliers et autres. Cette recherche d'équilibre est d'autant plus importante que les usagers ne disposent pas très souvent de routes alternatives non payantes.

Des efforts ont été consentis par certains pays de l'Union pour mettre en place des postes de péages et de pesage comme le montre le tableau ci-après.

Tableau 50 : Répartition[17] des postes de péages/ pesage dans les pays de l'UEMOA

Pays	Nombre de postes de péages	Nombre de postes de pesage	Observations
BENIN	7	6	
BURKINA FASO	3	9	
COTE D'IVOIRE	2	6	dont un (1) poste de pesage en réhabilitation
GUINEE BISSAU	3	-	
MALI	29	9	
NIGER	16	3	
SENEGAL	16		
TOGO	6	1	1 poste de péage non ouvert et 1 poste de pesage non fonctionnel

Figure 15 : Nombre de postes de péage et de pesage par pays en 2015 (AGECET/DIWI)



[17] Confère annexe pour le détail des postes par pays.

Les données ci-dessus montrent que, pour ce qui concerne les postes de péages, des efforts importants ont été consentis par le Niger et le Mali suivi du Bénin. La Côte d'Ivoire détient, pour le moment, le plus faible nombre de postes de péages en service. Des efforts devront être faits par ce pays pour accroître la contribution des usagers dans la maintenance de son réseau routier. Il conviendrait, dans cette perspective, d'améliorer le niveau de service des routes retenues pour être mises à péage avant d'instaurer cette redevance. Cela aura pour avantage de diminuer les charges d'exploitation des véhicules et d'amener les usagers à utiliser une partie des économies réalisées pour payer les frais de péages.

En ce qui concerne les coûts payés par les usagers, la Côte d'Ivoire est l'un de pays avec les coûts les plus élevés ; à titre d'exemple pour les voitures particulières, la moyenne (~500 F CFA) au sein de l'union est inférieure à la moitié des 1 250 F CFA payés en Côte d'Ivoire. Des efforts pourraient donc être demandés aux usagers des autres pays, en tenant compte du contexte socio-économique, dans la mesure où le coût kilométrique de la route est presque partout le même.

En plus des postes de péages identifiés sur le réseau classé en Côte d'Ivoire, il faut noter l'existence d'un péage urbain avec la mise en concession du troisième pont d'Abidjan.

Au Sénégal, la première route à péage est l'autoroute Dakar – Diamniadio mise en concession dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Sans analyser ici les ressources mobilisées, les entretiens effectués lors de la mission circulaire ont permis de relever que le ticket de péage au Mali est valable pour une journée. Cette disposition qui n'est pas observée dans les autres pays tient compte des contraintes socio-économiques des populations.

Concernant les postes de pesage le Sénégal à mis en place plus d'une dizaine, suivi du Burkina Faso et du Mali. L'impact des surcharges sur la dégradation du réseau routier impose un plus grand contrôle des charges à l'essieu. Les fonds routiers ne gèrent pas toujours directement les postes de péages et de pesage. C'est le cas notamment au Sénégal et au Burkina Faso.

6.12.3.1 Gouvernance des fonds routiers

Des préoccupations relatives à la gouvernance des fonds routiers sont apparues lors des entretiens réalisés dans le cadre de la mission circulaire. L'un des points essentiels relevés à ce niveau est celui de la maîtrise des effectifs du personnel des fonds routiers. En effet, les fonds routiers disposant d'un effectif pléthorique auront des charges de fonctionnement élevés contribuant à réduire les ressources effectivement affectées à la réalisation des travaux d'entretien routier. Ce problème constitue une préoccupation, surtout en Guinée Bissau. Des pays comme le Sénégal ont un effectif limité à environ 16 personnes.

Pour parvenir à mieux maîtriser les effectifs, un recentrage de la mission des fonds routiers autour de la mobilisation des ressources financières apparaît essentiel. Les fonds routiers

devront surtout « faire faire » que de « faire » eux-mêmes certaines tâches comme la gestion des postes de péages/pesage, le suivi technique des travaux financés.

La réponse à cette question est la mise en concession de l'exploitation des postes de péages/pesage à travers des contrats de partenariats. Il peut s'avérer utile pour les fonds routiers d'avoir une expérience dans la gestion des postes de péages/pesage comme c'est le cas du Fonds routier de Côte d'Ivoire. Cette expérience doit être limitée dans le temps et ne doit pas excéder 3 à 5 ans.

Selon un séminaire consacré à «**L'expérience pratique des Fonds d'entretien routier africains**» tenu à Libreville au Gabon du 15-18 décembre 2003, les différents types de risques qu'ont à affronter les Fonds d'entretien routier sont les suivants :

d) les FER « mal bâtis » (faiblesses et erreurs dans le montage juridique) ;
e) la guerre de tranchées (contestation de compétences, empiètements, luttes de pouvoir) ;
f) les dérives de la tutelle (abus divers, notamment pour imposer le financement de travaux inéligibles) ;
g) la fuite en avant financière (accumulation d'arriérés, etc.) ;
h) les pillages (raids financiers) ;
i) le grappillage quotidien (détournements en amont et en aval) ;
j) les malversations et corruption internes ;
k) le débordement par la montée des besoins (explosion des besoins éligibles sans accroissement des recettes ;
l) l'échec manifeste de la politique d'entretien.

Il conviendrait de travailler à améliorer la gouvernance des fonds d'entretien routier. Un point d'honneur devra être mis pour hisser la gouvernance des fonds routiers au rang des standards internationaux en la matière.

A côté des évaluations faites par les agences internationales de notation, il convient de faire faire régulièrement l'audit du système routier aussi bien par des cabinets d'experts que par les cours des comptes à l'échelle nationale.

6.12.3.2 Expériences à partager : cas du Fonds routier de Côte d'Ivoire

6.12.3.2.1 Recours aux agences de notation internationales pour pouvoir lever des fonds sur le marché

Le Fonds d'entretien routier (FER) de Côte d'Ivoire s'est fait noter par l'agence de notation financière Bloomfield Investment en décembre 2014. Les notes attribuées au FER sont :

- la note A- (note d'investissement) à long terme, avec une perspective positive et, à court terme,
- la note A2 (note d'investissement) avec une perspective stable.

A travers cette notation, le FER envisage renforcer sa capacité de mobilisation de fonds sur le marché des capitaux.

6.12.3.2.2 Financement des travaux par des emprunts directs sur le marché des capitaux

Les ressources du FER de Côte d'Ivoire se sont considérablement améliorées au fil des années grâce au mécanisme de levée de fonds sécurisé par les taxes fiscales et parafiscales et à la volonté politique manifeste de l'Etat de Cote d'Ivoire de développer le réseau routier.

En 2014, le Fonds d'entretien Routier (FER) a réussi à lever 130 milliards de F CFA (près de 200 millions d'euros) auprès d'un consortium de sept banques. La convention de crédit a été signée le jeudi 20 février 2014 à Abidjan. Cette opération avait pour arrangeurs Ecobank Capital et Africa Link Capital. La banque d'affaires Algest Consulting a joué le rôle de conseiller auprès du FER.

Les fonds mobilisés serviront au financement du programme d'entretien routier pour l'année 2014 en commençant d'abord par réhabiliter les voiries d'Abidjan avant de s'orienter vers les routes départementales et régionale, selon la direction du FER. Le financement structuré et innovant mis en place est adossé sur un panier de ressources affectées au FER, issues notamment :

- de la Taxe Spécifique Unique (TSU) sur la consommation de produits pétroliers,
- des Patentes/Licences et des Vignettes automobiles.

La Facilité mise à la disposition du FER comprend une combinaison de crédits à court et moyen termes comme suit:

- 1. Tranche A (crédit court terme), représentant un tiers (1/3) de la Facilité, remboursable sur 2 ans au taux de 7,00% hors taxes ; et,
- 2. Tranche B (crédit moyen terme), représentant deux tiers (2/3) de la Facilité, remboursable sur 5 ans au taux de 8,00% hors taxes.

Cette combinaison de facilités à court et moyen termes se justifie[18] par le besoin de reconstituer dans des délais courts la capacité d'intervention du FER.

Sept (7) banques ont participé à la syndication qui a été largement sursouscrite à hauteur de 110%. Il s'agit du Groupe Ecobank pour FCFA 45,6 milliards (91,2 millions de USD), du Groupe United Bank for Africa (UBA) pour FCFA 19,2 milliards (38,3 millions de USD), de la Société Générale pour FCFA 18,2 milliards (26,5 millions de USD), du Groupe Attijariwafa Bank pour FCFA 18,2 milliards (36,5 million de USD), du Groupe Bank of Africa (BOA) pour FCFA 18,2 milliards (36,5 millions de USD), du Groupe BNP Paribas pour FCFA 5,9 milliards (12 millions de USD) et enfin du Groupe BGFI Bank pour FCFA 4,6 milliards (9,1 million de USD).

[18] Source : http://www.financialafrik.com/

L'évolution de l'exploitation du FER (financement des programmes d'urgence, de réhabilitation des routes, gestion du péage/pesage, paiement direct des prestations de travaux routiers,..) au cours des cinq dernières années, de 2009 à 2013 laisse penser que cette société d'Etat a la capacité d'atteindre cet objectif.

Cependant, la limite de la capacité du FER à lever des fonds réside toutefois dans sa capacité à rembourser, qui repose fortement sur les ressources obtenues de l'Etat et qui sont fortement liés à la priorité que donne le gouvernement au FER.

6.12.3.3 Capacité de consommation des crédits disponibles

La capacité de consommation des crédits mobilisés par les fonds routiers est un élément essentiel pour préserver les ressources. Elle est déterminante pour assurer l'obtention de nouveaux crédits auprès des partenaires techniques et financiers.

Cette capacité de consommation dépend surtout de l'efficacité du dispositif institutionnel mis en place pour la gestion des travaux d'entretien routier. C'est une situation très préoccupante surtout que, dans le cas de la FERA au Sénégal, elle a conduit le gouvernement à effectuer des prélèvements directes sur les ressources du fonds, selon les informations recueillies auprès de la représentation de la Banque Mondiale à Dakar.

Elle s'explique par de multiples raisons dont les plus importantes sont les suivantes :

- lenteur dans le processus de passation des marchés selon le Code des Marchés Publics ;
- lenteur dans l'exécution des travaux et retard dans l'engagement des décomptes des travaux pour des raisons diverses liées principalement à la performance des entreprises, des bureaux de contrôle et de l'Administration ;
- retards des payements pour les travaux réalisés à cause, en plus des raisons ci-dessus, des procédures du Ministère des Finances et des bailleurs de fonds ;
- difficultés éprouvées par l'Administration des travaux publics dans l'exercice de sa mission (insuffisance de cadres, irrégularité du paiement des personnels contractuels accusant de nombreux mois de retard).

Ces problèmes, très nombreux, concernent plusieurs entités dont le Ministère des travaux publics, le Ministère de l'Economie et des Finances, les entreprises de BTP, les bureaux d'études et de contrôles, etc. La création envisagée d'Agences dédiées à l'entretien routier est certes une solution mais, il s'agit, dans le cas du Sénégal d'un problème de coordination entre les différentes structures selon les informations recueillies. Les retards dans la pris en main des dossiers en cas de remplacement au niveau de la direction des structures est un risque potentiel sur cette question, sans oublier, les capacités de productions de l'ensemble des acteurs (entreprises, bureaux d'études et de contrôle, etc.).

6.12.4 Leçons tirées[19] de la réforme de la gestion et du financement de l'entretien des routes en Amérique Latine (Gunter Z. et al 1999)

Quelques leçons ont été tirées en 1999 par Gunter Z. et al [1999] du processus de création de des Fonds d'entretien des routes d'Amérique Latine et de leur fonctionnement. Ces expériences peuvent aider à orienter la prise de décisions pour la mobilisation des ressources nécessaires au financement des travaux d'entretien routier. On résume ci-après l'ensemble des enseignements même si les Fonds routiers ont été mis en place dans tous les pays de l'Union :

1. Il faut qu'il y ait **un consensus élargi entre tous les groupes intéressés**, condition essentielle à remplir pour la création d'un fonds d'entretien routier ou pour créer de nouvelles taxes. Pour y parvenir il est nécessaire de :

- créer **un forum de discussions**, en organisant des séries de séminaires avec les différents niveaux du gouvernement, les partis politiques et les organisations représentant les usagers directs ou indirects, telles les associations de camionneurs, les associations de conducteurs d'autobus, les associations d'automobilistes, les associations d'agriculteurs et les chambres de commerce et d'industrie;
- indiquer clairement **les conséquences économiques d'un entretien** routier **médiocre pour tous les intéressés**. Ni l'Etat ni les usagers n'ont, en général, conscience des énormes répercussions économiques qu'ils auront à faire face à cause d'un manque d'entretien adéquat des routes ;
- introduire un concept qui permettrait de savoir comment procéder pour **réformer le financement et la gestion de l'entretien des routes sur le long-terme**, et qui soit attrayant et pour l'Etat et pour les usagers de la route. Afin d'obtenir l'adhésion des usagers, qui en fin de compte auront à supporter les frais, il est essentiel de leur donner un certain pouvoir de contrôle sur les fonds pour s'assurer que ceux-ci seront alloués efficacement et effectivement et serviront uniquement à l'entretien des routes ; et
- **tenir le public informé** au moyen d'une campagne de presse, avec des avis publicitaires à la radio et à la télévision et des articles de journaux, non seulement avant la création du Fonds d'entretien mais également après, pendant son fonctionnement.

2. Il paraît plus facile et plus rapide de créer des Fonds d'entretien routier dans de plus petits pays dépourvus de routes en bon état que dans des pays plus grands desservis par de meilleures routes. Si, dans les pays d'Amérique Centrale, on a pu créer ces fonds relativement vite, les pays comme le Brésil et le Pérou ont rencontré davantage de difficultés à se mettre d'accord.

[19] Gunter Z. et al [1999] : La réforme de la gestion et du financement de l'entretien des routes - Un nouveau régime de fonds routiers pour l'Amérique Latine, XXIe Congrès mondial de la route KUALA LUMPUR, 3 au 9 octobre 1999.

3. Etant donné que la création d'un fonds autonome et la mise en place d'une taxe sur les combustibles exige **la promulgation de nouvelles lois** et une augmentation du prix du combustible, les gouvernements et parlements ont souvent montré une certaine réticence à agir promptement, en particulier à l'approche de nouvelles élections. C'est pourquoi la meilleure stratégie semble consister à faire passer cette loi ou ces lois respectives durant les premiers jours de la nouvelle administration, en veillant toutefois à obtenir de tous les principaux intéressés un consensus dans la période précédant l'installation de cette nouvelle administration.

4. De même que l'augmentation du prix des combustibles reste toujours une question politiquement délicate, **les augmentations provenant d'une taxe sur les carburants doivent se faire progressivement** et en fonction des économies réalisées sur les coûts de fonctionnement des véhicules du fait d'une amélioration des conditions du réseau routier afin de ne pas entraîner des effets inflationnistes. Pour soulager les usagers au début, il serait même conseillé de convertir les taxes sur les carburants existantes en redevances affectées à l'entretien des routes, comme au Guatemala. Les usagers font souvent remarquer qu'ils paient déjà assez de taxes et que l'Etat devrait allouer au moins en permanence une portion de ces taxes à l'entretien des routes.

Plus le Fond d'entretien routier appliquera les principes qui le rendront viable, plus ses chances de survie seront grandes. La survie d'un fonds routier dépend aussi de l'environnement dans lequel il fonctionne. C'est pourquoi**, il importe de souligner que la stabilité politique, économique et sociale d'un pays, ainsi qu'une attitude bien acquise du public comme participant actif aux affaires communautaires, sont essentiels pour la survie du Fonds à long terme.**

En 2001, la société allemande Deutsche Gesellschaft fur Technische Zusammenarbeit (GTZ) a entrepris un examen des résultats obtenus par les fonds routiers en Amérique latine (Metschies et Zietlow, 2001). Des examens détaillés ont porté sur le Honduras, le Guatemala, le Costa Rica, le Nicaragua, El Salvador et quatre États du Brésil. Certaines caractéristiques générales de ces fonds sont énoncées dans le tableau ci-après.

Tableau 51 ***: Caractéristiques des fonds routiers en Amérique latine***

Pays **Date de création**	**Principales sources de recettes**	**Taxe sur les carburants en cents USD le litre**	**Part de la taxe sur les carburants dans les recettes totales (en pourcentage)**	**Composition du conseil secteur public-Parlement secteur privé**
Costa Rica 4/1998	Taxe sur les carburants	7.5 - 4.3 25 % pour fonds des routes secondaires	95 %	4 - 0 - 3
Guatemala 2/1997	Taxe sur les carburants	3.1 - 3.1	100 %	3 - 0 - 3
Honduras 1/1999	Taxe sur les carburants	8.2 - 2.6	100 %	4 - 0 - 3
Estado de Mato Grosso do Sol 8/1999	Taxe sur les carburants et taxes sur les biens agricoles	0.4 - 0.8	50 %	5 - 1 - 2
Estado de Mato Grosso 3/2000	Taxe sur les carburants et taxes sur les biens agricoles	1.5 - 1.5	17 %	7 - 0 - 0
Nicaragua 6/2000	Budget fédéral*			3 - 0 - 3
El Salvador 11/2000	Taxe sur les carburants	5.3 - 5.3	100 %	2 - 0 - 5
Estado de Paraná 12/2000	Taxe sur les carburants	0.4 - 0.8	100 %	6 - 1 - 9
Estado de Goias 1/2001	Taxe d'enregistrement des véhicules			3 - 1 - 6

Source : Zietlow, 2004.

6.13 Statistiques sur les volumes et les prix du carburant (y compris lubrifiants) importé ainsi que la part proportionnelle à la consommation des véhicules.

Lors de la mission circulaire, il n'a pas été possible de disposer de données agrégées sur l'évolution du prix du carburant permettant d'analyser l'influence d'une mobilisation de ressources pour financer l'entretien routier s'appuyant principalement sur cette énergie.

A défaut de disposer de données par pays, il nous est apparu nécessaire d'observer l'évolution des cours du pétrole Brent sur le marché international qui peut être corrélé au prix du carburant et de l'ensemble des produits pétroliers à la pompe pour chacun des pays. Des comparaisons sont par la suite effectuées au regard des prix moyens à la pompe résultants d'études réalisées par la BCEAO.

6.13.1 Consommation de produits pétroliers dans l'espace UEMOA

Les consommations moyennes journalières de produits pétroliers en milliers de barils par jour dans l'espace UEMOA sont données dans les tableaux ci-après qui permettent également d'apprécier l'évolution des consommations de 1980 à 2013. Ces données sont fournies par the U. S. Energy information Administration.

Tableau 52 : Evolution de la consommation moyenne de produits pétroliers en milliers de barils[20] par jour dans les pays de l'UEMOA

Etats/année	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Sénégal	38	38,63	39,08	38,73	36,29	39,03	38,53	37,15
Bénin	31	31,01	31,09	34,77	31,09	23,73	22,56	20,79
Côte d'Ivoire	26	26,34	26,53	27,04	26,98	28,33	24,84	27,45
Burkina Faso	12	11,61	11,64	11,89	11,64	13,4	9,47	8,45
Togo	13	12,85	14,17	15,85	9,22	8,82	16,74	15,57
Niger	5	5,14	5,14	5,13	5,14	3,33	5,44	5,37
Mali	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,51	4,4
Guinée Bissau	2,7	2,66	2,66	2,66	2,66	2,58	2,63	2,55

Source : http://www.theglobaleconomy.com/

[20] 1 baril =159 litres

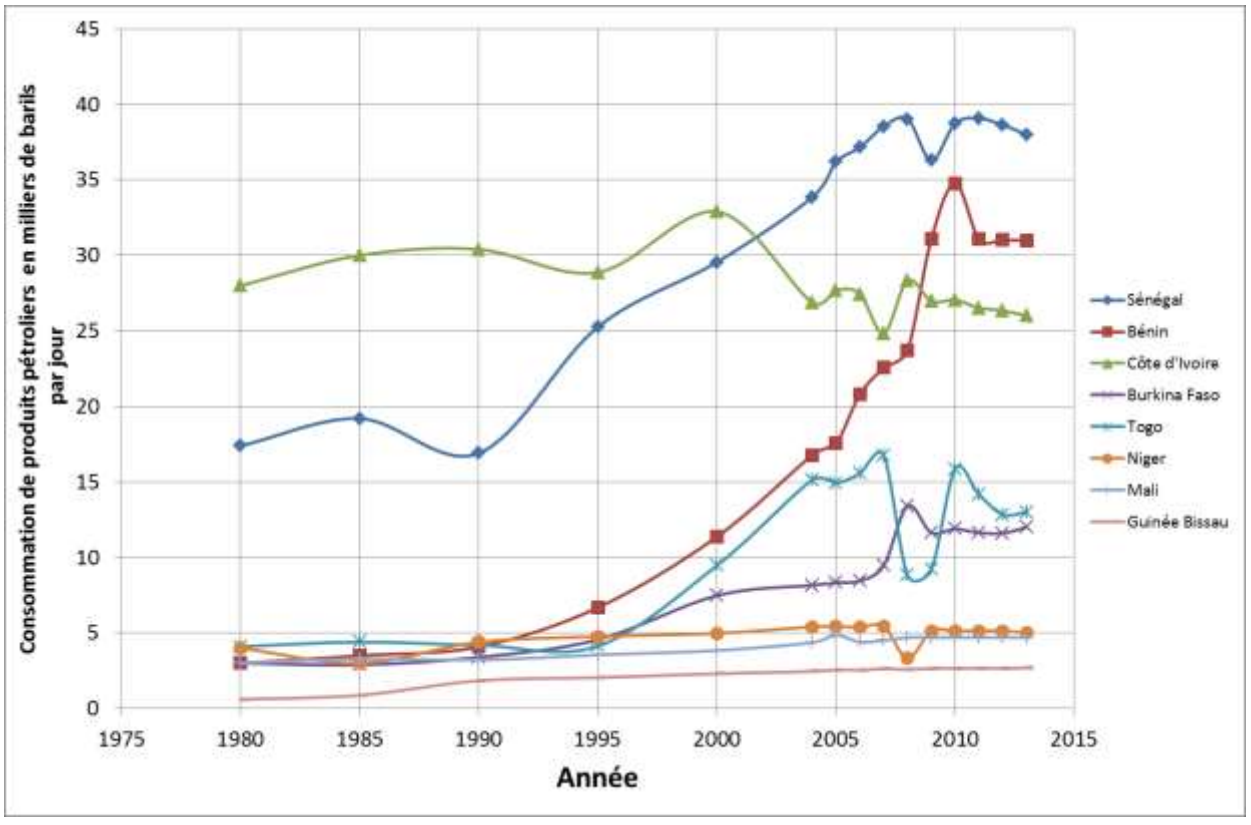
Tableau 53 : Evolution de la consommation moyenne de produits pétroliers en milliers de barils par jour dans les pays de l'UEMOA (suite)

Etats/année	2005	2004	2000	1995	1990	1985	1980
Sénégal	36,18	33,85	29,55	25,26	16,9	19,2	17,4
Bénin	17,56	16,77	11,37	6,68	4,08	3,5	3
Côte d'Ivoire	27,69	26,87	32,9	28,88	30,4	30	28
Burkina Faso	8,33	8,16	7,48	4,56	3,39	2,89	3
Togo	14,93	15,13	9,47	4,13	4,19	4,4	4,1
Niger	5,43	5,41	4,98	4,76	4,4	3	4
Mali	4,86	4,37	3,84	3,55	3,21	3,29	3
Guinée Bissau	2,56	2,46	2,3	2,05	1,84	0,88	0,6

Source : http://www.theglobaleconomy.com/

Le graphique ci-après permet d'observer l'évolution des consommations journalières par pays.

Figure 16 : Evolution de la consommation moyenne de produits pétroliers en milliers de barils par jour dans les pays de l'UEMOA (Agecet/Diwi).

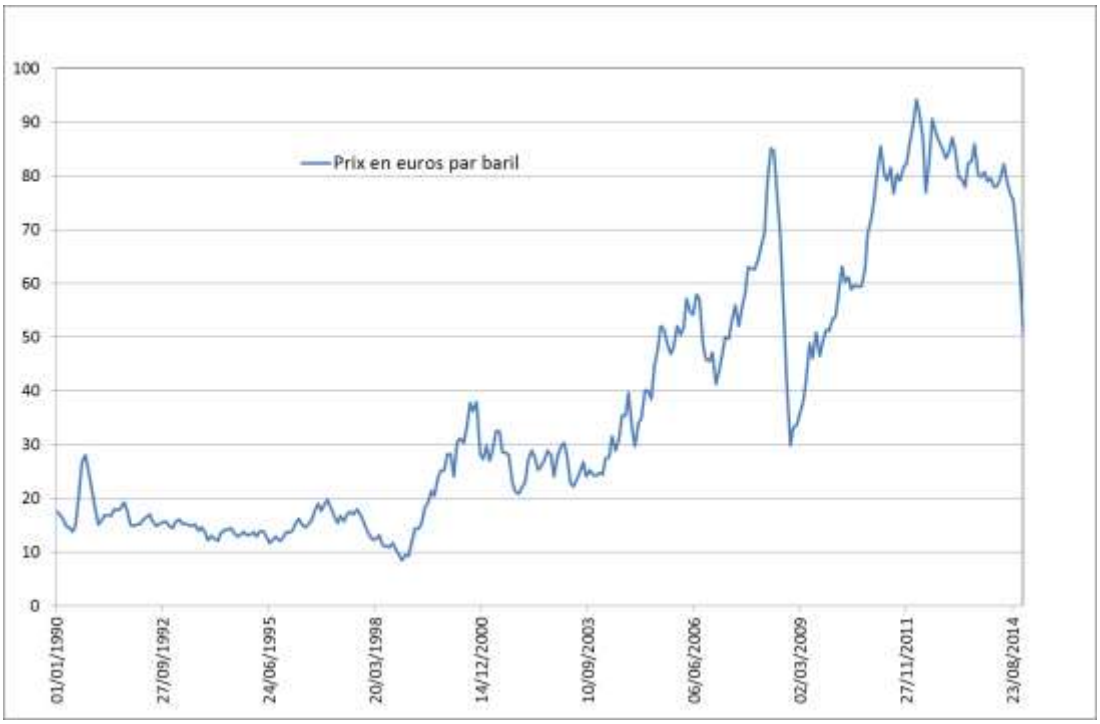


Ce graphique révèle que, depuis 2010 dans l'espace UEMOA, les principaux consommateurs de produits pétroliers sont par ordre décroissant : le Sénégal, le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Togo, le Burkina Faso, le Niger, le Mali et la Guinée Bissau.

6.13.2 Evolution de l'évolution des cours du pétrole Brent sur le marché international

La figure ci-après donne les tendances observées.

Figure 17 : Cours des matières premières importées-pétrole brut « Brent » (Londres) – prix en euros par baril (Source : http://prixdubaril.com/)



En février 2015, le prix du baril de pétrole de la mer du Nord (Brent) en dollars rebondit (+19,6 % après -22,1 %). Les annonces de la diminution du nombre de forages aux États-Unis et du recul des investissements des compagnies pétrolières semblent être les principaux facteurs d'une révision en baisse des anticipations de production et, partant, du rebond du prix du baril. En euros, le prix du Brent se redresse plus nettement (+22,5 % après -17,5 %), la monnaie européenne continuant de se déprécier par rapport au dollar (-2,4 % en février 2015).

En général, les tensions observées sur les marchés internationaux sont répercutées sur les prix domestiques dans l'Union, en particulier ceux des produits pétroliers. Les cours mondiaux ont progressé de 207,9%. Grâce à l'effet atténuateur de la hausse de l'euro vis-vis du dollar, les cours du pétrole brut, convertis en FCFA, ont progressé de 138,7% sur les dix dernières années. Ils ont entraîné une hausse des prix des carburants de 75,1% sur cette période. Ainsi, l'ampleur de la hausse des prix domestiques des carburants sur les dix dernières années est environ la moitié (54%) de celle observée sur les cours mondiaux du pétrole brut.

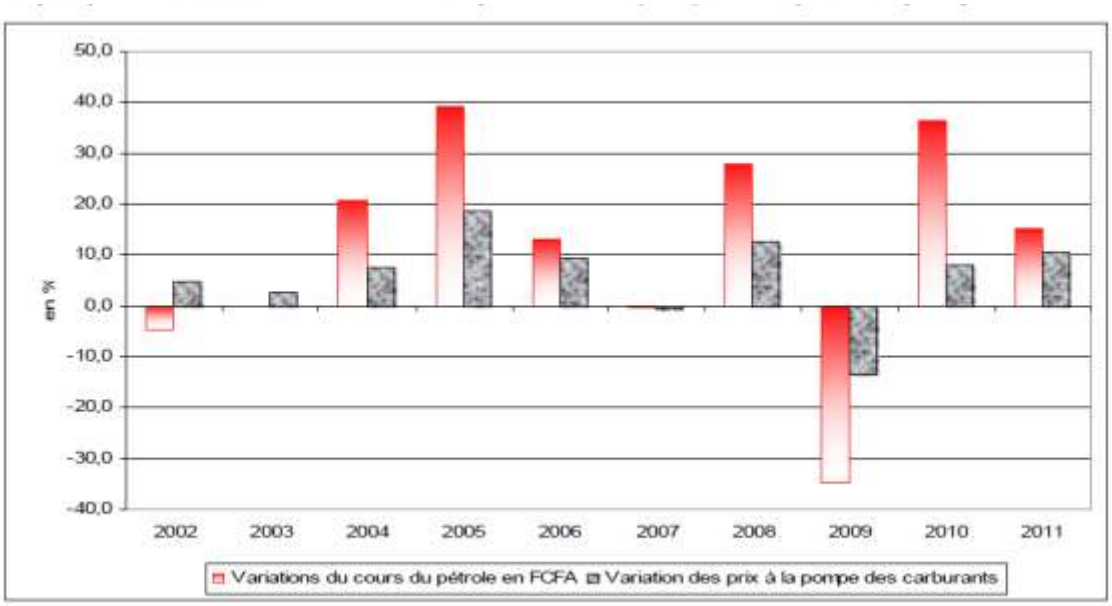
Par pays, la hausse totale du prix de l'essence super varie entre 33,4% en Côte d'Ivoire et 91,4% au Sénégal. L'augmentation du prix du gasoil se situe également entre 53,6% en Côte d'Ivoire et 157,0% au Sénégal.

Tableau 54 : Cours mondiaux du pétrole et prix à la pompe des carburants dans l'UEMOA

	Cours pétrole brut en dollars	Cours pétrole brut en FCFA	Prix à la pompe de l'essence super en FCFA	Prix à la pompe du gazole en FCFA	Prix moyen à la pompe des carburants en FCFA
2001	25,99	18950	426	326	376
2011	95,95	45233	683	634	658
Variation	270,9%	138,7%	60,3%	94,5%	75,1%

Source : BCEAO.

Figure 18 : Evolution des cours du pétrole brut (WTI) et des prix à la pompe



Sources : Reuters, BCEAO.

En moyenne sur la période, une progression de 10 points de pourcentage des cours mondiaux du pétrole brut exprimés en FCFA a induit une hausse des prix des carburants de 5 points et une hausse du niveau général des prix à la consommation d'environ 1 point de pourcentage.

Outre l'effet direct sur l'inflation dans l'UEMOA à travers l'évolution des prix des carburants et des autres produits pétroliers, l'incidence de l'évolution des cours du pétrole brut nécessite la prise en compte des effets indirects qui interviennent lorsque les ajustements des prix des produits pétroliers se répercutent sur les coûts de production de certaines branches d'activités (énergie électrique et transports notamment), du fait du renchérissement de leurs consommations intermédiaires. Les effets indirects proviennent également des réactions des entreprises et des ménages pour compenser la perte de revenu entraînée par l'impact direct du choc pétrolier.

L'évaluation de l'impact de l'évolution des cours du pétrole, présentée ci-après, s'est limitée aux évolutions des prix des produits pétroliers (carburants, pétrole lampant, lubrifiants) et des

services de transport. Elle indique qu'au cours des dix dernières années, l'évolution des cours du pétrole a induit en moyenne par an, une variation de l'inflation de 0,5 point de pourcentage.

En particulier, l'impact sur l'inflation des tensions sur les cours mondiaux du pétrole a été plus important en 2005 (1,1 point), 2006 (1,3 point) et 2008 (0,8 point).

Quelques prix récents à la pompe des produits pétroliers sont donnés ci-après :

Tableau 55 : Prix août 2015 de l'essence super (source http://www.globalpetrolprices.com/)

Pays	Prix en F CFA
BENIN	579,30
BURKINA FASO	724,72
COTE D'IVOIRE	707,89
GUINEE BISSAU	-
MALI	658,72
NIGER	523,24
SENEGAL	787,09
TOGO	651,46

6.13.3 Structure des prix des produits pétroliers

Parmi les pays de l'UEMOA concernés par l'étude, seuls le Sénégal et la Côte d'Ivoire possèdent des raffineries, la possibilité étant offerte aux tiers détenant une licence, de réaliser les importations (à l'exclusion du butane pour le Sénégal). Au Burkina et au Niger, la SONABHY et la SONIDEP respectivement ont le monopole des importations et du dépôt alors que ces activités sont libéralisées au Mali où les importateurs sont également des transporteurs et contrôlent ainsi parallèlement la distribution.

S'agissant des hydrocarbures, une analyse comparative des structures des prix à travers les tableaux ci-après indique clairement qu'en 2006, le Sénégal qui pratiquait les mêmes prix que le Niger était moins cher que le Burkina Faso ; seuls le Mali et la Côte d'Ivoire présentaient des prix plus compétitifs (NDIAYE[21] O. et al, 2008).

[21] NDIAYE O et al [2008] : Mission d'étude comparative du niveau et de l'évolution des prix entre le Sénégal et les pays de l'UEMOA, rapport de mission, Ministère de l'économie et des finances, Ministère du commerce.

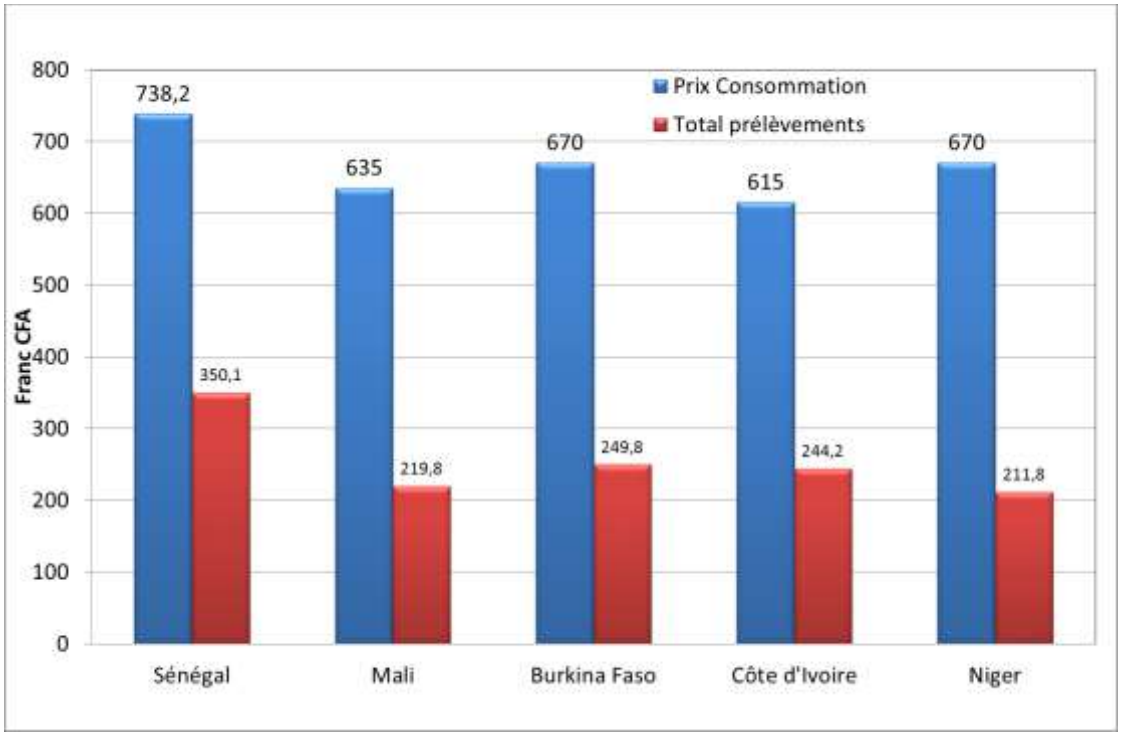
Tableau 56 : Structures comparées des Prix du Supercarburant en 2007

Supercarburant	Sénégal		Mali		BF /Ouaga		Côte d'Ivoire		Niger	
CAF "Frontières" (1)	_		332,4		331,5				368,2	
PPI / CAF "frontières+marges Import"	335,4		_		360,1		269,6		391,5	
Base taxable	294,5		60,1		360,1		147,0			
Droits de porte	32,4	4%	6,6	1%	36,1	5%	16,2	2%	44,2	7%
Marge globale	42,8	6%	60,0	9%	60,0	9%	83,7	12%	50,6	8%
Taxe spécifique	206,7	28%	170,9	27%	125,0	19%	155,6	23%	75,0	11%
TVA	111,0	15%	42,3	7%	88,6	13%	72,5	11%	92,6	14%
Prélèvements intérieurs	317,7	43%	213,2	34%	213,6	32%	228,1	34%	167,6	25%
Total prélèvements	350,1	47%	219,8	35%	249,8	37%	244,2	36%	211,8	32%
Subvention			-15,0						-15,9	
Prix Consommation	738,2		635,0		670,0		615,0		670,0	

Source : statistiques nationales pays, auteurs (les pourcentages sont exprimés par rapport au prix du litre).

La comparaison de ces structures des prix laisse apparaître une prépondérance des droits et taxes perçus par litre de supercarburant au Sénégal par rapport aux autres pays. Le total des prélèvements intérieurs et des droits de porte représente 47,4% du prix du litre de supercarburant au Sénégal, 35% au Mali, 37,9% au Burkina et 32,1% au Niger.

Figure 19 : Niveau des prélèvements sur le supercaburant et le prix à la pompe en 2007



Ces disparités s'expliquent par les écarts constatés sur le taux de la Taxe Spécifique d'une part et, sur la détermination de l'assiette de la TVA, d'autre part. Les taux nominaux des droits de porte applicables aux produits pétroliers sont identiques pour tous les Etats et résultent du TEC. Les raisons de cet écart de prix sont alors à chercher dans les prélèvements intérieurs. En effet, Nonobstant des prélèvements intérieurs tels que le fond routier opéré par certains pays comme le Mali et le Niger, la pression est beaucoup plus forte au Sénégal que partout ailleurs, du fait notamment de la Taxe spécifique et de son impact sur la TVA. La TVA est assise sur le prix parité importations, majoré des droits de porte, de la Taxe spécifique et des marges distributeurs, alors que pour les autres pays, les marges ne sont intégrées dans l'assiette.

Pour le supercarburant, le « Prix Parité à l'Importation » des pays de l'hinterland est inférieur à la valeur « CAF frontières + marges import», du fait notamment des coûts liés au transit et au transport supplémentaire vers le pays de destination. Il devrait en être de même au niveau des droits de douane dès lors que les pays appliquent tous le TEC, mais il est constaté qu'effectivement pour le Mali, qui a adopté une valeur douanière administrative en vue d'amortir la flambée des prix internationaux, les droits de douane et la TVA sont relativement plus faibles.

Selon N'DIAYE O. et al [2008], les distributeurs et les détaillants sont moins bien rémunérés au Sénégal que dans les autres pays, globalement 42,8F/l au Sénégal, 50,6F/l au Niger et 60 F/l au Burkina. Le Mali fait exception, car c'est le seul pays où des indépendants sont sur toute la chaîne, de l'importation à la pompe, et sont en même temps libres de répartir, le cas échéant, la marge globale officielle de 60F/L entre divers intervenants.

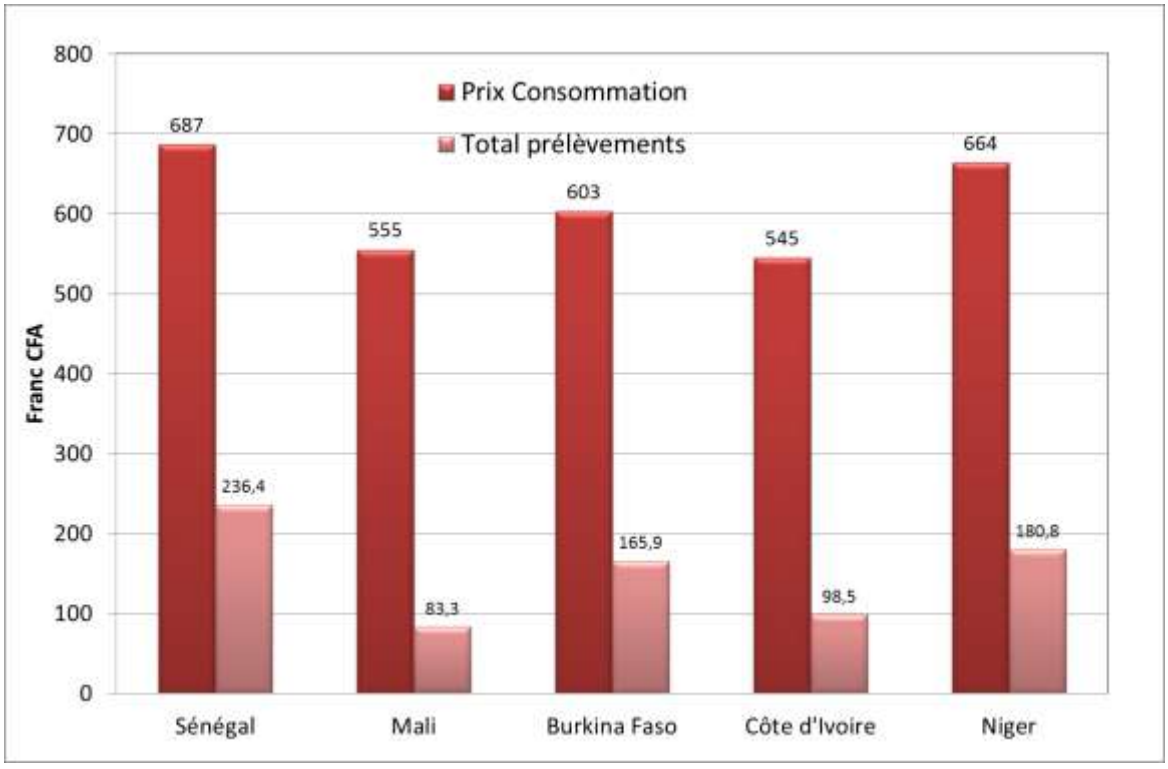
Toutefois, même si la pression fiscale sur ces produits est plus élevée au Sénégal que dans les autres pays, il convient de noter que pour le Mali, du fait que la marge globale, qui comprend la rémunération de l'importateur, n'est pas distribuée entre les différents stades, il n'a pas été possible de calculer un coût CAF frontière + marge pour ce pays. Le montant des droits et taxes à l'importation et de la TVA est évalué par litre à 236,4 F Cfa, équivalent à 34,4% du prix du litre de gas-oil. Ce pourcentage est estimé à 15% au Mali, 27,5% au Burkina Faso et 27,2% au Niger.

Tableau 57 : Structures Comparées des Prix du Gasoil

GASOIL	Sénégal		Mali		BF /Ouaga		Côte d'Ivoire		Niger	
CAF "Frontières" (1)	_		406,3		346,8				423,7	
PPI / CAF "frontières+marges Import"	398,0		_		374,8		356,8	0,7	447,7	
Base taxable	398,0				375		132,1	0,2		
Droits de porte	39,2	6%	14,8	3%	37,9	7%	14,5	3%	50,8	9%
Marge globale	42,8	6%	39,6	7%	62,0	11%	72,2	13%	45,6	8%
Taxe spécifique	94,0	14%	65,5	12%	50,0	9%	37,5	7%	30,8	6%
TVA	103,2	15%	0,0		78,0	14%	46,4	9%	95,7	17%
prélèvements intérieurs	197,2	29%	68,5	12%	128,0	23%	83,9	15%	130,0	23%
Total prélèvements	236,4	34%	83,3	15%	165,9	30%	98,5	18%	180,8	33%
Subvention			-7,0						-41,7	-8%
Prix Consommation	687,0		555,0		603,0		545,0		664,0	

Source : statistiques nationales pays

Figure 20 : Niveau des prélèvements sur le gasoil et le prix à la pompe en 2007



L'analyse des données des tableaux ci-dessus permet de voir les disparités, au niveau de certains postes de la structure des prix du gasoil.

Le Sénégal, en plus d'avoir la pression fiscale la plus forte, est certainement le pays le plus attaché à la vérité des prix et au respect des règles communautaires, notamment le TEC. Les disparités constatées au niveau des prix, par rapport aux autres pays, résulteraient de la mise en œuvre d'un certain nombre de pratiques, mais surtout et dans une large mesure du niveau des prélèvements (prélèvements intérieurs et droits de porte). A ce sujet, le Sénégal a le niveau de prélèvements le plus élevé parmi tous les pays étudiés.

Au Mali, les valeurs CAF (valeurs en douane), servant de bases taxables de ces produits pétroliers importés, sont fixées par arrêté ministériel et sont fortement différentes des valeurs réelles d'importation. Les taux de la taxe spécifique sur les produits pétroliers sont également fixés tous les mois. L'effet cumulé de cette double intervention, à la fois sur les bases taxables et sur les taux de la taxe spécifique, semble expliquer en grande partie la différence des prix constatée entre le Mali et le Sénégal Cette double intervention à la fois sur les bases taxables et sur les taux de la taxe spécifique semble expliquer la différence des prix constatée entre le Mali et le Sénégal. Il s'y ajoute que depuis le 24 avril 2008, la perception de la Taxe sur la Valeur Ajoutée a été suspendue pour le gas-oil. Même s'il n'a pas été possible d'en établir, avec précision, les modalités, on peut considérer que l'Etat prend en charge l'écart entre le prix réel et le prix indicatif à la pompe qui a été traduit en subventions dans les tableaux ci-dessus présentés.

Au Burkina Faso, les prix à la pompe sont bloqués depuis juillet 2007, malgré la hausse des cours du pétrole. Seule, une légère hausse de l'ordre de 15 F CFA a été constatée au mois de janvier 2008. Les prix à la pompe à Ouagadougou sont de 670 F CFA/l pour le supercarburant et de 603 F CFA pour le gas-oil. Ils sont inférieurs à ceux appliqués au Sénégal qui sont respectivement 738 F CFA et 687 F CFA à Dakar, soient des écarts de 123 F et 142 F CFA/l sur ces deux produits. Plusieurs facteurs peuvent expliquer le niveau relativement moyen des prix des hydrocarbures. Selon la Société Nationale Burkinabé d'Hydrocarbures, détenant le monopole des importations (SONABHY), les produits ne sont pas en réalité vendus à leur prix réel (722 F CFA pour le super) et que le différentiel entre le prix réel et le prix de vente à la pompe est supporté par l'Etat. En fixant ainsi le prix à la pompe à 670 F CFA, l'Etat devra rembourser le manque à gagner de 52 F CFA à la SONABHY.

En Côte d'Ivoire, les bases taxables des hydrocarbures fixées par les autorités se situent à 146,9 F CFA/l pour le super, 132,1 F CFA et 145,588 F CFA respectivement pour le gas-oil et le pétrole lampant, ce qui occasionne des niveaux de perception moins élevés qu'au Sénégal. Toutefois, il était envisagé de fixer à 200 F CFA/l, à compter du 30 mai 2007, les bases taxables du super carburant, du gas-oil et du pétrole lampant, pour conforter les recettes douanières. Cette mesure peine cependant à être mis en œuvre.

A ces valeurs, sont appliqués les droits d'entrée, la redevance statistique et la TVA. Sur cette base, le montant total de taxes se chiffre à 106,6 F CFA/l et 248 F CFA/l respectivement pour le gas-oil et le supercarburant. Les prix sont moins élevés à Abidjan, avec 615 F CFA pour le supercarburant et 545 F CFA pour le gas-oil, soit respectivement un écart de 123 F et 142 F CFA par rapport au Sénégal.

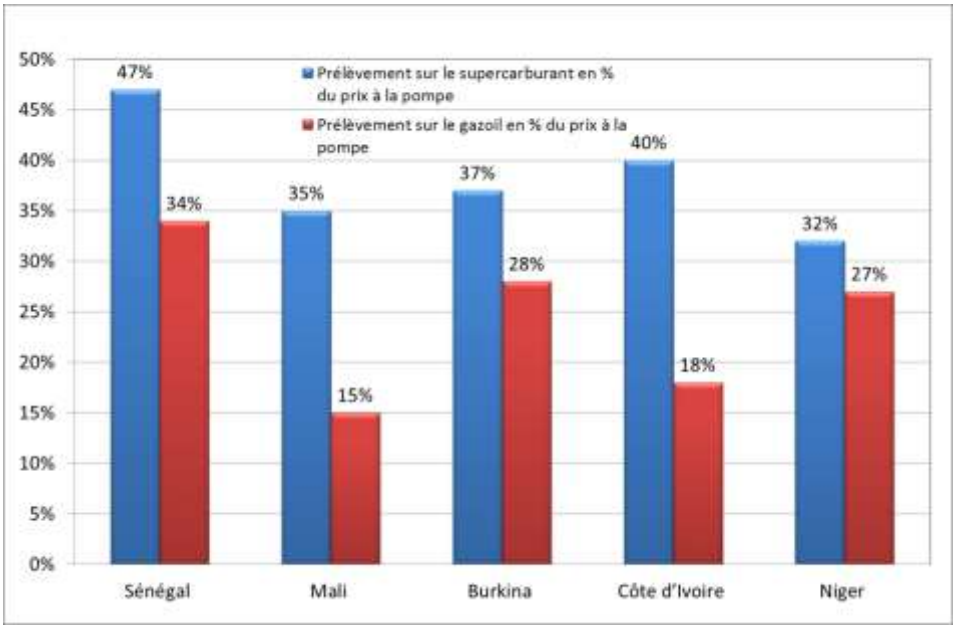
Au Niger, depuis 2001, la hausse des cours mondiaux est répercutée sur les prix à la pompe. Cependant, pour amoindrir les prix au consommateur, il a été instauré un système de « différé d'impôts » qui permet à la SONIDEP de ne pas s'acquitter dans l'immédiat d'une partie des impôts et droits de douane due sur les importations. Il s'agit en réalité, de crédits d'impôts accordés par l'Etat et qui sont récupérés lorsque la conjoncture redevient favorable. En d'autres termes, dans le cas d'une baisse des cours, l'Etat maintient le niveau des prix en cours et le différentiel entre le prix théorique et le prix réel est comptabilisé en recettes budgétaires jusqu'à concurrence des montants d'impôts. Cette méthode qui semble précaire, dans le cas d'une hausse continue des cours mondiaux a néanmoins permis de pratiquer des prix soutenables. A titre d'illustration, le litre de supercarburant coûte 670 F CFA à Niamey contre 738 F CFA à Dakar, soit un différentiel de 68 F CFA/l. Quant au gas-oil, il ressort à 664 F CFA/l à Niamey, soit un écart de 23 F CFA/l par rapport à Dakar.

Tableau 58 : Prélèvements de droits et taxes sur le prix de carburants

	Super carburant				**Gasoil**			
	Total Prélèvement		**Taxe Spécifique**		**Total Prélèvement**		**Taxe Spécifique**	
	Montant (en F CFA /l)	**en % du prix à la pompe**	**Montant (en F CFA /l)**	**Dont taxe spécifique**	**Montant**	**Montant (en F CFA /l)**	**en % du prix à la pompe**	**Dont taxe spécifique**
Sénégal	350,1	47%	206,7	28%	236,4	94,0	34%	14%
Mali	222,8	35%	223,1	27%	83,3	65,5	15%	12%
Burkina	249,8	37%	118,1	19%	166,2	28,4	28%	5%
Côte d'Ivoire	244,2	40%	125,0	19%	98,5	50,0	18%	9%
Niger	215,2	32%	75,0	11%	180,8	30,8	27%	6%

Source : statistiques nationales pays

Figure 21: Proportions des prélèvements en 2007 par rapport au prix à la pompe du supercarburant et du gasoil



Excepté le Mali, pour tous les autres pays, le taux de la taxe spécifique est fixe. Ces taux sont révisés périodiquement pour maintenir un niveau de prix jugé acceptable et publiés tous les mois par arrêté ministériel, en fonction des sources d'approvisionnement (Dakar, Abidjan, Lomé et axe Cotonou). Pour les besoins de l'analyse c'est le montant moyen de la taxe spécifique selon la provenance qui a été retenu.

Tableau 59 : Structures comparées des prix sur le gaz butane

(emballage de 6 kg)	Sénégal	Mali	BF /Ouaga	Côte d'Ivoire	Niger
PPI / CAF "frontières + marges Import"	364,9	**543,2**	593,9		
Base taxable	358,8				
Droits de porte	21,6	**34,6**	32,5		
Marge globale	86,5	**161,4**	142,5		
TVA	84,9	**0,0**	0,0		
Subvention	**-216,1**	**-539,3**	**-508,0**	**-1077,2**	**-360,0**
Prix Consommateur/ kg	**399,5**	**320,0**	**260,0**	**250,0**	**440,0**
prix Consommateur (emballage 6 kg)	**2397**	**1920**	**1560**	**1500**	**2640**

Source : statistiques nationales pays

De l'analyse de cette structure comparée des prix sur le gaz butane, il ressort que tous les pays accordent des subventions importantes sur le gaz butane sans distinction du format, excepté Sénégal qui différencie les emballages de 2,7 kg et ceux de 6 kg. Le niveau de subvention par kg de gaz butane le plus élevé est noté au Mali et le plus faible est observé par le Sénégal.

Toutefois, si l'on considère la subvention à la consommation en moyenne mensuelle, le Sénégal arrive en tête avec 1,42 milliard de F Cfa contre 0,5 milliard pour la Côte d'Ivoire et 0,44 milliard pour le Mali. Rendue per capita, la subvention moyenne mensuelle calculée sur la base des prix du mois d'avril 2008 est de 127 F pour le Sénégal, 29 F pour le Mali et 25 F pour la Côte d'Ivoire. L'effort des autorités sénégalaises est d'autant plus appréciable que les quantités importées au Sénégal dépassent de loin celles des autres pays. A titre d'illustration, en 2007, les mises à la consommation de gaz butane sont de l'ordre de 123 272 tonnes au Sénégal, contre 28 809 tonnes au Burkina, 6 604 tonnes au Mali et 1 607 tonnes au Niger.

Au Sénégal, parmi les facteurs qui ont négativement impacté les prix à la consommation en 2007, on peut noter les réformes introduites au dernier trimestre 2006, en vue d'assainir la situation financière de la Société Africaine de Raffinage (SAR), fortement compromise par des créances sur l'Etat. Il s'agit, d'une part, du changement du marché de référence pour la détermination des prix mensuels et, d'autre part du transfert de la localisation de la subvention sur le butane de la SAR aux distributeurs et de la répartition de celle-ci.

Les mécanismes d'ajustement automatique des prix et l'harmonisation fiscale en Zone franc.

Plusieurs pays ont expérimenté, parfois temporairement, divers mécanismes d'ajustement, le plus souvent partiel, des prix, notamment au Cameroun, au Congo, au Gabon, au Sénégal et au Togo. Au Sénégal, les prix des produits pétroliers sont des prix plafonds, fixés toutes les quatre semaines par arrêté du ministre chargé de l'Énergie en fonction du prix parité importation, des marges des distributeurs et des détaillants et des droits et taxes.

En dépit de la directive UEMOA 6/2001 sur l'harmonisation de la taxation des produits pétroliers au sein de l'Union, les écarts constatés sur les prix à la pompe restent importants en **UEMOA,** l'écart entre le prix le plus bas et le plus haut sur l'essence atteignant 48 % et 38 % sur le gasoil. La directive UEMOA avait pour objectif de simplifier les taxes sur les carburants en les divisant en trois catégories (les droits de porte y compris les taxes communautaires, la TVA et la taxe spécifique sur les produits pétroliers) et d'affecter les revenus au budget général de l'État. Dans la pratique, les taxes spécifiques se sont multipliées (contribution à la raffinerie et au plan de soutien, prélèvements pour le maintien de stocks de sécurité, pour l'informatisation des douanes, etc.).

La plupart des pays membres de l'UEMOA se sont assurés de l'homogénéité des prix sur leur territoire, en instituant une « péréquation transport » (Banque de France[22], 2011). Ce prélèvement, qui n'est pas assimilable à une taxe, alimente généralement un fonds, le plus souvent géré par les distributeurs de carburants, utilisé pour le paiement des transporteurs. Seuls le Burkina Faso et le Togo n'ont pas mis en place un tel mécanisme.

L'une des principales recommandations de ce rapport **l'adoption d'une approche régionale et des mesures sociales ciblées pour accompagner la suppression des subventions.** Selon le rapport 2011 de la Banque de France, cette réforme pourrait notamment prévoir :

- le remplacement du contrôle des prix par des mécanismes d'ajustement automatique des prix, qui permettraient d'accroître la transmission des variations des prix internationaux ;
- l'harmonisation des fiscalités pétrolières des pays membres, qui contribuerait à réduire la contrebande transfrontalière ;
- la différentiation éventuelle de la fiscalité par type de produits, en taxant moins fortement les produits utilisés par les populations les plus vulnérables (pétrole lampant) ;
- l'abandon des subventions générales, compensé par l'amélioration de la qualité des dépenses publiques, en augmentant les subventions ciblées et/ou les dépenses de lutte contre la pauvreté en faveur des populations les plus vulnérables ;

[22] *Banque de France [2011] : Rapport annuel de la Zone franc 2011 ; L'évolution de la situation économique et financière internationale ; Les subventions aux produits pétroliers en Zone franc.*

- l'affectation d'une partie des recettes pétrolières (pour les pays concernés) aux réformes structurelles favorisant la diversification de l'économie et l'investissement dans le capital humain.

Une évaluation du mécanisme d'ajustement automatique des prix à la variation des prix sur le marché international adopté par la Côte d'Ivoire devra permettre de mieux cerner l'impact d'une telle disposition. Il conviendrait, toutefois, d'observer une prudence dans la répercussion d'une forte augmentation des prix internationaux sur le prix à la pompe compte tenu de son impact social.

6.14 Réflexions sur les taxes pour le financement de l'entretien routier

Le chapitre précédent révèle qu'en 2007, le plus faible prélèvement sur le super Carburant est enregistré pour cette année là au Niger avec un total de prélèvement par litre de 215,2 F CFA. Pour le Gasoil et pour cette même année, le prélèvement le plus bas de 83,3 F CFA/litre est observé au Mali.

Notons que, pour le Mali, la solution préconisée pour disposer de ressources pérennes est le relèvement du taux de 25 à 40 FCFA / litre au moins, contre une moyenne de 60 FCFA / litre dans les autres pays de la sous-région. Sur la base des volumes de produits pétroliers importés en 2013, le relèvement du taux de 25 à 40 FCFA/litres (soit 15 FCFA/litre) entrainera une recette additionnelle de plus de 9,5 milliards FCFA (Source : DNR 2015).

Il ressort des recherches documentaires que la valeur maximale de prélèvement pour financer entièrement les travaux d'entretien courant et périodique s'élève à 76 F/litre de carburant. Au regard de cette valeur et, tenant compte des prélèvements déjà effectués, il peut paraît possible aux Etats de mobiliser davantage de ressources pour financer l'entretien routier, si la perte de la valeur du patrimoine consécutive au sous-entretien est bien connue et une sensibilisation des pouvoirs publics est faite sur cette question.

Une situation de l'état officiel, en août 2004, de l'Administration de financement des routes dans 28 pays - est donnée dans le tableau ci-après :

Tableau 60 ***: état officiel de l'Administration de financement des routes dans 28 pays – août 2004***

Pays	Créé ?	Date de création	Conseil ?	Conseil à Majorité privée ?	Pourcentage des recettes du Fonds routier venant des redevances d'usagers	Pourcentage de l'entretien courant couvert, toutes sources (3) ? (4)	Pourcentage du total des besoins d'entretien ouverts (3)	Taxe sur les carburants cents US le litre.		Versement direct des redevances d'usagers
								Ess	Diesel	
Bénin	oui	199	oui	non	90	oui				non
Burkina Faso	non	(4)	-	-	-	-	-		-	-
Côte d'Ivoire	oui	200	oui	non	30	60	non	7	2	oui
Mali	oui	200	oui	oui	19	75	52	0.6	0.6	oui
Niger	oui	199	oui	oui	20	non	non	6	6	non
Sénégal	non		-	-	-	oui	non			
Togo	oui	199	oui	oui	80	60	50	7	7	oui
Angola	oui	-	non	-	-	oui				non
Burundi	oui		oui	non	95	non	non	2	2	oui
Cameroun	oui	199	oui	oui	90	non	non	4	8	non
Cap Vert	oui	199	oui	non	100	non	40	0 % la	de taxe	non
RCA	oui	200	oui	non	80	non	non	9	9	oui
Tchad	oui	200	oui	oui	90	70	non			oui
Ethiopie	oui	199	oui	non	40	100	80	1.50	1.03	oui
Gabon	oui	199	oui	oui	46	no				non
Ghana	oui	199	oui	oui	100	80	40	4	4	oui
Guinée	oui	200	oui	oui	100	non	non	2.6	2.6	oui
Kenya	oui	200	oui	oui	100	oui		7	7	oui
Lesotho	oui	199	oui	non	100	oui	30			non
Madagascar	oui	199	oui	non	50	100	50	5	5	oui
Malawi	oui	199	oui	oui	80	50		6	5	oui
Mozambique	oui	199	oui	non	>95	oui	85	9	8	non
Nigeria	non	-		non	-	-				-
Rwanda	oui	200	oui	non	100	non	30	3	3	oui
Tanzanie	oui	199	oui	non	90	90	50	9	9	non
Ouganda	non	-				100	60			-
Zambie	oui	199	oui	oui	95	35		8	8	non
Zimbabwe	oui	200	oui	oui				2.5	2.5	oui

Source : SSATP-RMP, Matrice IGR.

Le tableau ci-après, élaboré en s'appuyant sur les rapports de 2011 de la Banque Mondiale dédiés à chacun des pays sur les perspectives dans le secteur des infrastructures, donne la situation des prélèvements sur les produits pétroliers.

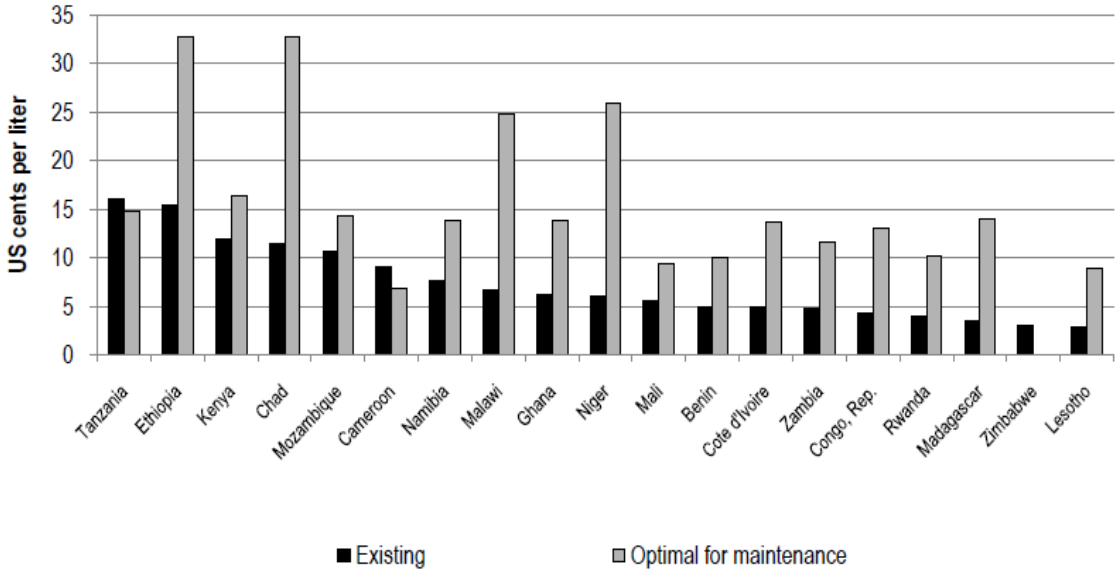
Tableau 61 : Montant des taxes actuelles sur le carburant par pays pour financer l'entretien routier

PAYS	Montant prélevé	Observation
Bénin	0,05 $ par litre de carburant (#29,5 F CFA)	Financement de la route est un défi majeur au Bénin en raison de sa dépendance relativement élevée sur la fiscalité générale. À environ 5 centimes de dollar par litre de carburant, le prélèvement du Bénin est parmi les plus bas en Afrique subsaharienne, suffisant pour financer les besoins totaux de maintenance de routine, mais pas d'entretien périodique, qui est seulement couvert à 60%. Le manque d'entretien périodique approprié a aggravé le problème de la mauvaise qualité des routes. La valeur optimale pour le Bénin est d'environ 10 centimes de dollar par litre de carburant.
Burkina Faso		Le prélèvement devrait être très élevé de l'ordre de 20-30 centimes de dollar par litre d'essence consommée, un taux difficilement supportable pour la plupart des ménages burkinabès.
Côte d'Ivoire	5 centimes de $ le litre (#29,5 F CFA)	Le Fonds Routier est soutenu par une taxe sur le carburant, qui en 2006 a été fixé à 5 centimes de dollar par litre. Ce qui est loin en dessous de la valeur estimée de 15 centimes de dollar par litre nécessaire pour maintenir intégralement et réhabiliter le réseau. Le montant maximum de la taxe spéciale unique (TSU) qui est une redevance prélevée sur la vente de produits pétroliers à usage routier s'est élevé à environ 12 923 671 068 francs au titre de l'année 2009 (Cf. annexe fiscale au Budget 2012).
Guinée Bissau		Un fonds routier existe déjà et collecte environ 1 milliard de FCFA (environ 2 millions de dollars) par an.
Mali	5,5 centimes de $ (#25 CFA) le litre	En 2009, le gouvernement a fortement augmenté la taxe sur le litre de carburant à partir de 0,6 centimes de dollar (3 CFA) à 5,5 centimes de dollar (25 CFA) . Pour combler le déficit de financement de l'entretien par le biais le fonds routier, le prélèvement de carburant aurait besoin de 10 à presque le double de centimes de dollar par litre, ce qui serait encore dans la moyenne pour l'Afrique.

PAYS	Montant prélevé	Observation
Niger	**6 centimes de $ le litre (35,4 F CFA)**	Le prélèvement de carburant est bien fixé en dessous des 26 centimes de dollar le litre nécessaires pour couvrir les coûts de maintenance découlant de l'usure du réseau par les utilisateurs de la route et est suffisante pour financer seulement 34% de l'entretien de routine. Le prélèvement de carburant optimal estimé pour l'entretien au Niger est un des plus élevés du continent après l'Ethiopie et le Tchad, reflétant les caractéristiques géographiques du pays.
Sénégal	**2,6 centimes de $ le litre (15,24 F CFA)**	Les calculs conduisent à un prélèvement de carburant optimale de 24,8 centimes de dollar le litre, 10 fois plus élevés que le prélèvement de carburant réelle de 2,6 centimes de dollar le litre, à partir de 2009.
Togo	35 F CFA	la somme de FCFA 35 payée par tous les usagers de la route dans le cadre du prix à la pompe pour le carburant (445 FCFA par litre).

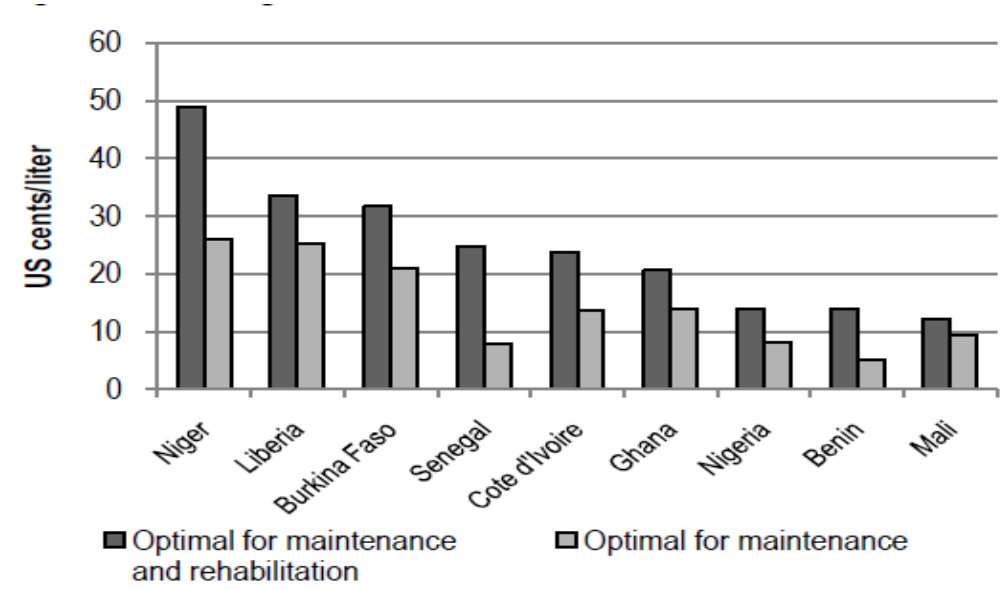
Les valeurs de référence données par la Banque Mondiale comme niveau de financement optimal de l'entretien routier par pays sont données ci-après :

Figure 22: Niveau optimal et niveau actuel de la taxe sur les produits pétroliers pour la maintenance du réseau routier dans des pays sélectionnés en Afrique au sud du Sahara



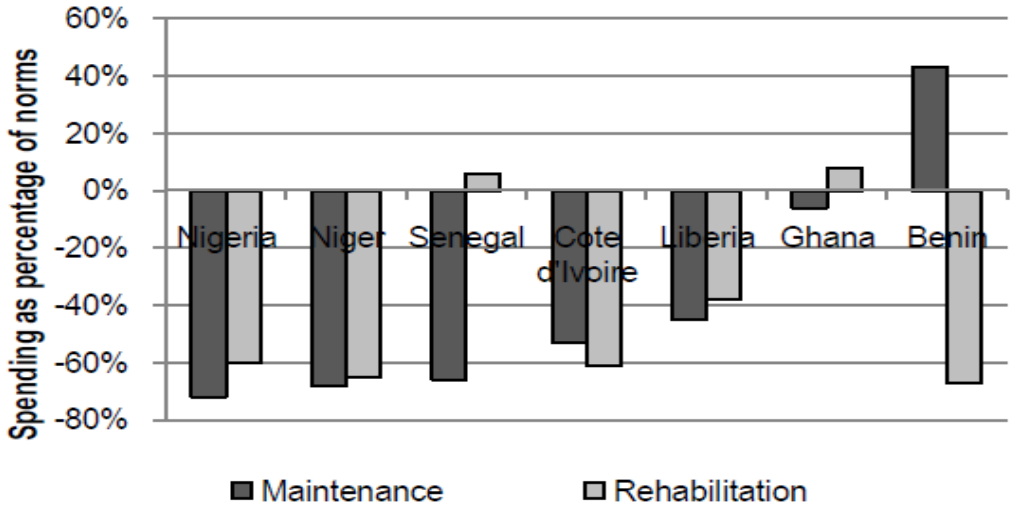
Source: Gwilliam and others 2009.

Figure 23 : Niveau optimal de la taxe sur les produits pétroliers pour la réhabilitation et la maintenance du réseau routier dans des pays sélectionnés en Afrique au sud du Sahara



Source: Gwillliam and others 2008.

Figure 24: Dépenses dans la maintenance et la réhabilitation des routes dans certains pays de l'Afrique au sud du Sahara



Source: Gwilliam and others 2009.

L'expérience du Ghana, il y a quelques années déjà, selon une étude réalisée par la Banque Mondiale, permet de soutenir qu'un engagement ferme des Etats est essentiel (SSATP[23], 1997). En effet, l'étude révèle bien qu'en 1997, le fonds d'entretien routier du Ghana existait

[23] SSATP (1997) : Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne; Transport en Afrique : Note technique ; Initiative de gestion de la route (RMI). Note no. 8, mai 1997 ; Réforme du secteur routier: un conte de deux pays (le Burkina Faso et le Ghana) ; Troisième partie: Impact et leçons.

depuis plus de 10 ans déjà, il n'a pas été, comme on pouvait l'espérer, à la base d'un financement stable pour l'entretien routier. Les niveaux de financement sont restés relativement instables, fluctuant d'une année sur l'autre.

Pour mettre fin à cette dérive, le gouvernement a accepté d'augmenter substantiellement les taxes sur le carburant, en étalant l'augmentation sur cinq ans. Les taxes sont passées de 1,6 centimes de dollar (0,016 dollar) par litre en 1995 à 4 centimes de dollar par litre en 1996 et augmenteront de 2 centimes de dollar par an pour atteindre en l'an 2000 un tarif de 10 centimes de dollar (59 F CFA), une majoration suffisante pour entretenir la totalité du réseau routier.

Ainsi, selon cette même étude, une ferme volonté d'améliorer le secteur routier de manière durable a certainement constitué le facteur le plus déterminant lorsqu'il s'est agi d'engager des réformes dans ce secteur. Le projet d'augmenter la taxe sur le carburant, ainsi que les projets de lois et réformes institutionnelles en cours, démontrent cet engagement de l'Etat au Ghana. En réalité, le fonds routier devra constituer une source de financement plus sûr et plus durable qu'une simple ligne budgétaire ; il faut, pour y parvenir, qu'un engagement politique ferme se manifeste.

6.15 Etat d'application du règlement n° 14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises

Le Règlement 14 vise l'harmonisation des normes de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises, des modalités et procédures de contrôle du respect de ces normes, ainsi que les sanctions pour infraction au respect desdites normes.

Selon l'article 8.1 de ce règlement, tout véhicule routier lourd construit localement ou importé doit, avant sa mise en circulation, doit faire l'objet d'une réception administrative et technique par les services du Ministère en charge des transports routiers, ou sous leur autorité. Cette réception intervient avant d'autoriser le véhicule à circuler sur la voie publique et de procéder à son immatriculation administrative.

L'article 11 prévoit une Obligation d'équipement en installations et matériels de vérification des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds au niveau des sources d'émission de trafic lourd, et obligation de vérification à l'origine du transport.

Sans vouloir passer en revue l'ensemble du contenu du règlement 14, il apparaît que la plupart des pays côtiers disposant d'un port en eau mette difficilement en application ce règlement du fait de la concurrence entre les ports du lobby des transporteurs routiers.

6.15.1 Rétrospective des rencontres en vue de la mise en œuvre du règlement 14

Relativement à la mise en œuvre du règlement 14, des concertations de hauts niveaux ont eu lieu entre les Etats membres de l'UEMOA et le Ghana. Une rétrospective des ces rencontres est donnée ci-après :

Tableau 62 : Rétrospective des rencontres en vue de la mise en œuvre du règlement 14

DATE	ACTIVITES ET RESOLUTIONS
21 et 22 avril 2009	Atelier régional sur la mise en œuvre du règlement 14
23 avril 2009	réunion des Ministres en charge des Infrastructures et des Transports Routiers de l'UEMOA et du Ghana
19 mars 2010.	réunion à Ouagadougou des Ministres en charge des Infrastructures et des Transports Routiers de l'UEMOA et du Ghana.
	Cette dernière réunion s'est soldée par une Déclaration portant sur les actions et mesures à mettre en œuvre pour l'application effective du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA dans les Etats membres de l'UEMOA et du Ghana, assortie d'une feuille de route et d'un plan d'actions 2015-2016. Celle-ci qui comporte des mesures transitoires et de tolérance à mettre en œuvre dans la période allant du 1er juillet 2010 au 31 décembre 2010, devait conduire à une application intégrale du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA, au 1er janvier 2011, pour les camions de transport de marchandises et au 1er janvier 2013, pour les camions de transport d'hydrocarbures.

6.15.2 Etudes menés sur la mise en œuvre du règlement 14

6.15.2.1 Etudes commandées par la Délégation de l'Union Européenne

Des études ont été menées sur cette question par l'Union Européenne au Mali et au Sénégal. Celles-ci conduisent aux conclusions suivantes :

CAS DU MALI

Il ressort des entretiens avec le Chargé d'aide et de coopération international, section Infrastructures de la Délégation de l'Union Européenne au Mali que, la valeur du patrimoine routier induite par la suppression de la surcharge sur le secteur des transports terrestres maliens serait une valorisation comprise entre 27 et 39 milliards de FCFA. Cette conclusion découle de l'étude intitulée : « Etude des impacts de la lutte contre la surcharge sur le secteur des transports terrestres maliens », diligentée par la Délégation de l'Union Européenne au Mali en février 2012.

CAS DU SENEGAL

Dans un article de presse publié le 17/02/2013 le Directeur des Routes au Ministère des Infrastructures et des Transport a annoncé lors d'une visite de terrain sur l'axe Dakar-Tambacounda que la surcharge à l'essieu chez les véhicules gros porteurs coûtent au Sénégal plus de 35 milliards de francs CFA par an, en termes d'entretien des routes. Au regard de cette situation, il a recommandé l'application vigoureuse du règlement 14 de l'UEMOA qui stipule une tolérance zéro sur le phénomène de la surcharge.

Le même article précise que selon la Direction des Routes, le Gouvernement du Sénégal va appliquer à compter du 30 juin « cette mesure de tolérance zéro sur les surcharges'' conformément au règlement 14 édicté par l'UEMOA ». Aucune réduction ne sera accordée sur les amendes qui seront de 20 000 francs CFA par tonne de surcharge sur le transport national et 60 000 francs CFA sur le trafic inter-état''. Le gouvernement a, par ailleurs, pris des mesures d'accompagnement pour aider les transporteurs, en mettant en place un système de renouvellement progressif du parc des poids lourds.

Cette information a été confirmée lors de la séance de travail avec le Chargé des programmes, Section Infrastructures de la Délégation de l'Union Européenne au Sénégal qui a fait remarquer qu'alors que la surcharge coûte plus de 35 milliards, les ressources allouées à l'entretien routier ne s'élèvent qu'à 17 milliards de F CFA. Il y a lieu, dans ces conditions, de prendre des mesures pour un contrôle et un respect effectifs des charges à l'essieu des camions de type poids lourd.

Notons que le consultant n'a pas pu entrer en possession de l'étude de l'impact de la surcharge réalisée au Sénégal.

C'est cette étude qui aurait suscité le contrat de concession du contrôle de la charge a l'essieu, du gabarit, du poids total en charge des gros porteurs et du recueil automatique de données de trafic et de charges pratiquées au Sénégal entre l'Etat du Sénégal et Le groupement Afrique Pesage – SEIB constitué des sociétés : Afrique Pesage SA et la Société d'Electricité Industrielle et de Bâtiment (SEIB SA).

6.15.2.2 Etude de la commission de l'UEMOA en 2014

Selon le rapport de la 3ème réunion ministérielle sur le contrôle de la surcharge routière tenu à Ouagadougou les 17 et 18 juin 2015, la Commission de l'UEMOA a diligenté en 2014 une étude d'évaluation de la mise en œuvre du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA. Celle-ci révèle que les indicateurs sur la surcharge routière, relevés en 2013 et 2014, n'ont pas évolué par rapport à ceux enregistrés en 2005 et 2010. Par ailleurs, les taux de camions poids lourds en surcharge sur les principaux corridors communautaires, demeurent en moyenne supérieurs à 80%, dont 10% des camions sont en extrême surcharge.

Ainsi, selon ce rapport, dix (10) ans après son adoption et après deux (02) réunions ministérielles, l'application du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA, est loin d'atteindre les résultats escomptés et se caractérise par :

a) une diversité de seuils de tolérance et de taux d'amendes peu dissuasifs appliqués par les Etats ;
b) le peu d'enclin des Etats à appliquer le délestage, réduisant le pesage à la constatation des effractions et la perception de redevances ;
c) la non application concomitante des dispositions réglementaires par les ports et plateformes générant plus de 200 000 tonnes/an, avec obligation de conformité des véhicules, au départ de leurs enceintes et ;
d) le retard et la faiblesse des résultats dans la mise en œuvre des mesures d'accompagnement (professionnalisation du transport routier, renouvellement du parc de véhicules, etc.).

A ce jour, les activités de la Commission de l'UEMOA relativement à la mise en application du contrôle des charges à l'essieu ont principalement porté sur la construction des stations de pesage, la sensibilisation dans les Etats membres, l'extension du programme de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA).

6.15.2.3 Actualisation des données par le groupement Agecet/Diwi

En plus de leur faible niveau d'engagement dans la mise en œuvre du règlement 14, il convient de relever certaines difficultés rencontrées surtout par les pays de l'hinterland dans leur volonté de préserver leur réseau routier.

- absence de stations de pesage au lancement du contrôle de la charge à l'essieu dans certains pays (c'est le cas actuellement sur le réseau routier de la Guinée Bissau, pays côtier) ;
- faible maillage du dispositif de contrôle actuellement mis en place après l'installation des premières stations de pesage ;
- pèses essieux mobiles non conçus pour un trafic important et continu ;
- résistance de certains usagers ;
- etc.

Les principales solutions à ces problèmes sont, entre autres :

- une sensibilisation accrue des transporteurs ;
- l'acquisition de pèses essieux et leur déploiement sur les principaux corridors et routes à fort trafic de marchandises sur la base d'un schéma directeur comme c'est le cas en Côte d'Ivoire ;
- l'acquisition d'équipement de contrôle de gabarit pour les contrôles mobiles ;
- le renouvellement du parc de véhicules ;
- la formation du personnel à l'utilisation des pèses essieux et des stations de pesage ;
- etc.

L'ensemble des données collectées par le groupement Agecet/Diwi conduit à une actualisation des données ci-après relatives à la mise en œuvre du règlement 14.

Tableau 63 : Synthèse de la mise en œuvre du Règlement 14 dans les pays de l'UEMOA (source Safège 2012, actualisé en 2015 par AGECET/DIWI)

Critères importants du R14 UEMOA	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Mali	Niger	Sénégal	Ghana
Type de pesée	Poids total en charge	Poids total en charge (PTAC) et Charges à l'essieu	Charge à l'essieu	Charge à l'essieu	Poids total en charge au Port. Pas de pesée sur le réseau routier.	Poids total en Charge
Poids à partir duquel sont appliquées les amendes	Seuil de tolérance Annexe 2 de la Feuille de route du 19/03/2010	20% seuil de tolérance sur les PTAC et les charges à l'essieu au delà duquel les amendes sont appliquées. montants des amendes	14 tonnes par essieux présentant l'excédent le plus élevé de tous les essieux	Seuil de tolérance Annexe 2 de la Feuille de route du 19 mars 2010	Seuil de tolérance Annexe 2 de la Feuille de route du 19 mars 2010	Seuil de tolérance de 60 tonnes
Montant des amendes	Application Annexe 2 de la Feuille de route du 19 mars 2010 : 20 000 FCFA/tonne de surcharge pour le transport national 60 000 FCFA/tonne de surcharge pour le transport Inter-Etats	11000 F CFA l'international ; 4000 F CFA le national et 2000 f de frais de pesées. .	10 000 F CFA/tonne excédentaire	Application Annexe 2 de la Feuille de route du 19 mars 2010 : 20 000 FCFA/tonne de surcharge pour le transport national 60 000 FCFA/tonne de surcharge pour le transport Inter-Etats	Pas d'application d'amendes : on procède au délestage à la sortie du PAD	Entre 60 et 68 tonnes, l'amende forfaitaire est de 300 cedis (environ 100 000 FCFA). Au-delà de 68 tonnes l'amende est 900 cedis (300 000 F CFA).
Application des amendes aux plateformes	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Application du délestage	Non	Non	Non	Oui	Oui au port de Dakar depuis avril 2011	Non

NB :

*- le **Bénin** procède à des « pesages à blanc », aux ports et sur le réseau à titre de sensibilisation, sans application d'amendes, ni de délestage ;*

*- la **Guinée-Bissau** est en phase d'acquisition et de mise en service d'un pèse-essieu mobile. Au port de Bissau, un pont-bascule est installé et opérationnel, l'installation d'un autre est en cours ;*

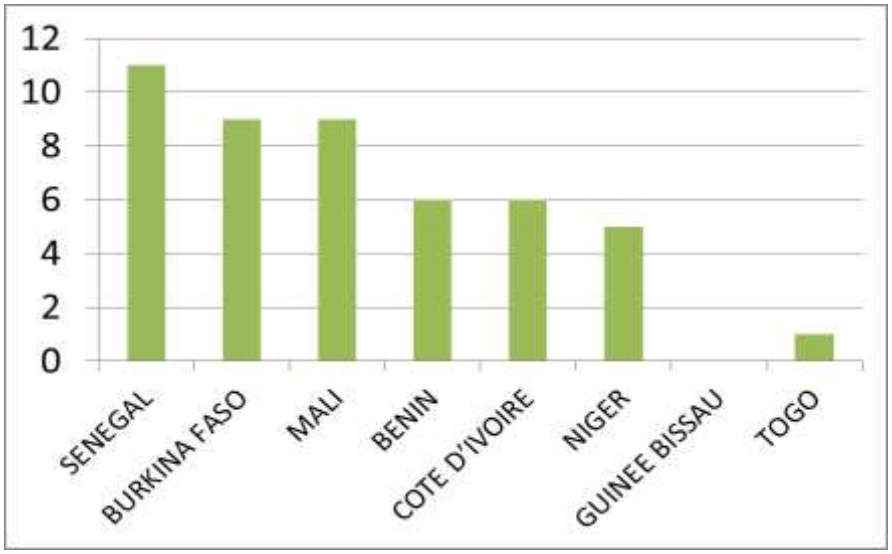
*- le **Togo** procède au pesage au Port autonome de Lomé (PAL), avec délestage sur la base de la grille UEMOA (feuille de route mars 2010) mais sans application d'amende. Le système mérite d'être amélioré par un contrôle intermédiaire sur le corridor.*

Le tableau ci-après donne le nombre de postes de pesage sur le réseau routier classé de chacun des pays de l'UEMOA.

Tableau 64: Nombre de postes de pesage sur le réseau routier par pays (source AGECET/DIWI, 2015)

Pays	Nombre de postes de pesage	Observations
BENIN	6	Maillage du réseau insuffisant
BURKINA FASO	9	Bon maillage du réseau
COTE D'IVOIRE	6	Maillage du réseau insuffisant
GUINEE BISSAU	0	Maillage du réseau insuffisant
MALI	9	Bon maillage du réseau
NIGER	5	Bon maillage du réseau
SENEGAL	11	5 pèses essieux du port de Dakar non pris en compte. Bon maillage du réseau
TOGO	1	(non fonctionnel) Maillage du réseau insuffisant

Figure 25 : Représentation de la répartition des postes de pesage par pays (source AGECET/DIWI, 2015)



Il ressort de cette représentation graphique que le Sénégal a pris une disposition importante pour l'application du règlement 14, suivi du Burkina Faso et du Mali.

A ce jour, les effets de préservation du réseau par le biais de contrôle des charges à l'essieu sont faibles au niveau du Togo. La Guinée Bissau ne dispose, pour le moment, d'aucun poste de pesage sur son réseau routier. Des appuis financiers sont attendus de la part des partenaires au développement, notamment de l'UEMOA et de l'Union Européenne pour l'acquisition de pèses essieux selon les informations recueillies auprès de la Direction Générale des Infrastructures.

En résumé, les pays disposant d'un bon maillage de leur réseau routier en pèse-essieux fixes sont : **Mali, Niger, Sénégal**. Les pays suivants dont le maillage du réseau routier en pèse-essieux fixes est insuffisant doivent combler leur retard : **Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Togo**.

Le tableau ci-après identifie les structures en charge de la gestion du pesage par pays.

Tableau 65 : Gestionnaires actuels des pesages routiers dans les pays de l'UEMOA

PAYS	GESTIONNAIRE DU PESAGE
BENIN	Ministère des travaux Publics et des Transports (MTPT)
BURKINA FASO	Office national de la sécurité routière (ONASER)
COTE D'IVOIRE	AFRIQUE PESAGE par le biais d'une délégation de service public sous la tutelle du FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER (FER)
GUINEE BISSAU	FONDS DE CONSERVATION ROUTIERE
MALI	AUTORITE ROUTIERE
NIGER	CAFER à travers la Cellule d'Exploitation du Péage et Pesage Routier
SENEGAL	Groupement AFRIQUE PESAGE –SEIB sous la tutelle de la Direction des Routes
TOGO	AFRIQUE PESAGE sous la tutelle du Port de LOME

En matière de gestion du pesage, la tendance est à une délégation de service public avec un opérateur principal : AFRIQUE PESAGE.

6.15.3 Synthèse de la mise en œuvre du règlement 14 selon le rapport de la 3ème réunion ministérielle sur le contrôle de la surcharge routière tenu à Ouagadougou les 17 et 18 juin 2015

Aux sorties de cette réunion, la synthèse des présentations sur l'état de mise en œuvre du Règlement 14 donne les éléments suivants :

- une mise en œuvre partielle de la feuille de route de 2010 ;
- la mise en place par les Etats de dispositifs institutionnels organisationnels pour l'application de la feuille de route 2010 ;
- le renouvellement du parc de véhicules automobiles de transport public initié par le Niger, le Mali, le Burkina, le Sénégal et pour la Côte d'Ivoire, la création d'un fonds de développement des transports routiers, le tout pour accompagner les transporteurs dans la mise en application du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA;
- l'existence de difficultés qui réduisent les efforts des Etats pour l'application effective de la feuille de route de 2010.

Sur le terrain, et en s'appuyant sur le tableau précédent, il est à noter qu'une disparité existe dans l'application du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA; et de sa feuille de route. Il s'agit des points suivants :

1. un taux de surcharge toujours élevé mais globalement en baisse au premier trimestre 2015 ;
2. une disparité d'application des amendes qui varient entre 4 000 F CFA et 60 000 F CFA dans les différents Etats ;
3. une disponibilité de matériel de pesage (pèse-essieux, ponts bascules) dans tous les Etats ;
4. l'absence de pesage sur toutes les plateformes générant plus de 200 000 t/an de fret ;
5. l'application effective du pesage dans tous les ports ;
6. la non application du délestage par certains Etats et ports.

6.15.4 Observations générales sur la lutte contre les surcharges

Au niveau de la CEDEAO, il apparaît que 2/3 des Etats se sont engagés dans la dynamique de la mise en œuvre du règlement 14. En dehors des pays de l'UEMOA, l'on note l'engagement du Ghana, de la Guinée et du Nigeria. La Commission de la CEDEAO a élaboré au profit du Libéria, de la Sierra Leone et de la Guinée Bissau, un programme d'intervention en vue d'acquérir des pèse-essieux.

Il existe également un programme commun CEDEAO/UEMOA pour une étude sur la professionnalisation des transporteurs et un projet de mise en place d'un observatoire régional des transports.

Au niveau de l'Union Européenne, les résultats peu satisfaisants dans la lutte contre la surcharge routière par les pays membres de l'Union a conduit l'UE à réduire sa contribution au financement des infrastructures de transports. Face à ce constat, l'UE a décidé désormais de conditionner la mise à disposition de fonds à l'amélioration à la lutte contre la surcharge. Ce point est largement ressorti lors de la mission circulaire en février 2015.

6.15.5 Résolutions issues de la 3ème réunion[24] ministérielle sur le contrôle de la surcharge routière tenu à Ouagadougou les 17 et 18 juin 2015

Les Etats se sont engagés à prendre toutes les dispositions administratives, techniques et financières nécessaires, avec les moyens matériels disponibles, pour mettre en œuvre les actions prévues dans la Note de stratégie 2015, notamment à:

- faire porter par la Commission de l'UEMOA la question de surcharge routière au niveau de la prochaine Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'UEMOA en vue de la désignation d'un Chef d'Etat « champion » ;
- éradiquer l'extrême surcharge par la mise en œuvre effective de la procédure de délestage et l'application des amendes prévues par le Règlement sur la totalité de la surcharge constatée, à compter du 1er septembre 2015 ;
- appliquer de façon concomitante les dispositions transitoires en matière de contrôle du gabarit et du poids total (tolérance de 20%), par tous les ports et les principales plateformes génératrices de fret de plus de 200 000 tonnes par an, à compter du 1er septembre 2015 ;
- harmoniser les mesures transitoires d'application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005, en accordant une tolérance maximale de 20% sur les seuils réglementaires de poids jusqu'au 1er juin 2016 ;
- appliquer toutes les dispositions du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transports de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA, à compter du 1er juin 2016 ;
- poursuivre la mise en œuvre des mesures d'accompagnement, notamment dans les ports, la mise aux normes des véhicules et le renouvellement du parc.

[24] Confère annexe pour la déclaration complète des Ministres de juin 2015

6.15.6 Conclusion partielle

Un désintérêt des partenaires techniques financiers est observé avec le manque d'engagement des Etats de l'Union à préserver leur patrimoine routier des dégradations accélérées occasionnées par les surcharges des essieux des camions. Les risques encourus sont importants au regard de l'impact actuel du sous-financement de l'entretien routier sur l'état du patrimoine des pays de l'Union malgré l'appui des partenaires techniques financiers. A défaut de disposer de moyens pour mettre en œuvre l'ensemble des mesures envisagé dans la lutte contre les surcharges, il conviendra de rendre les rails plus compétitifs en réalisant les investissements nécessaires à un meilleur essor de ce mode de transport.

Le renouvellement du parc automobile dans les Etats de l'Union peut être certes une solution, mais, il convient d'avoir à l'esprit que la question de la surcharge est liée à plusieurs facteurs qu'il conviendrait de prendre en compte, notamment la question de tour de rôle par les chargements dans certains Etats. Même renouvelés, les charges d'exploitation des nouveaux camions seront rapidement élevées, si des mesures ne sont pas prises pour améliorer l'état du réseau routier communautaire et celui de chacun des pays.

Dans tous les cas, il conviendrait de traiter l'impact éventuel des contrôles des charges à l'essieu sur le secteur des transports. A cet égard, il conviendrait de mettre en œuvre une progressivité réaliste portant sur le délestage, et éventuellement sur les pénalités et la tolérance.

Pour prendre en compte, les inquiétudes des Etats côtiers de l'UEMOA, il conviendrait d'étendra la mise en œuvre du règlement 14 à tous les pays côtiers de la CEDEAO voire aux pays frontaliers et côtiers proches de la CEDEAO.

7 BILAN DES DIFFERENTES REFORMES ENGAGEES

Différentes reformes ont été engagées pour améliorer le niveau de réalisation physique des travaux d'entretien routier depuis l'indépendance de chacun des Etats de l'Union jusqu'à ce jour. La pratique des travaux en régie a démarré dans la plupart des Etats au début des années 1960 et s'est poursuivie jusqu'à la fin des années 70. L'effondrement des prix des produits de base des années 70 a conduit à une période prolongée d'ajustement et de stagnation dans les pays de l'Union jusqu'à la deuxième moitié des années 90. Il s'en suivra la privatisation des tâches d'Entretien Routier et la création des Fonds d'Entretien Routier (FER) de 1ère génération, puis leur mutation de la 1ère à la 2ème génération en 2000 avec une taxation routière pour financer ces fonds dans les Etats.

Dans ce chapitre, les différents systèmes d'entretien routier mis en œuvre sont présentés. Une analyse simplifiée des forces, faibles, opportunités et menaces des deux principaux systèmes est présentée par le biais d'une matrice SWOT Strengths (forces), Weaknesses (faiblesses), Opportunities (opportunités), Threats (menaces) ou FFOM.

7.1 Systèmes d'Entretien Routier de 1960 à 1996

7.1.1 Réseaux Routiers Nationaux

Dans la plupart des pays étudiés, les réseaux routiers respectifs sont dans un état avancé de dégradation par manque d'entretien régulier lié aux difficultés financières et au manque d'efficacité des organes respectifs de gestion.

7.1.2 Personnel

L'Entretien Routier est traditionnellement assuré par l'administration publique. Le niveau de formation du personnel est dans l'ensemble jugé satisfaisant, mais l'on relève généralement :

- des effectifs pléthoriques,
- une lourdeur administrative affectant l'exécution rapide et régulier des travaux d'entretien et ;
- un manque général de motivation des agents.

Dans le cas de la Côte d'Ivoire, en 1991 déjà, l'on note que la plupart des agents des équipes d'Entretien sont très proches de la retraite et leur remplacement s'impose.

Il convient toutefois de noter qu'en 1974, selon un rapport de la Banque mondiale[25], le personnel de la Direction des Travaux Publics du Mali comptait environ 20 ingénieurs maliens, 60 techniciens, et 1.500 ouvriers aux niveaux de compétence et de formation divers.

[25] Banque Mondiale, 1975 : Evaluation du troisième projet routier au Mali, 25 novembre 1975

Les résultats obtenus par ce personnel ont été des plus encourageants, mais il était nécessaire d'assurer aux techniciens et ouvriers une formation continue.

7.1.3 Parc de Matériels

Au début des années 1990, les parcs des matériels utilisés dans les travaux d'entretien sont dans l'ensemble vétustés avec une moyenne d'âge variant entre 8 et 10 ans. En outre, une très grande disparité est constatée dans les marques des principaux matériels, engendrant des sérieux problèmes d'approvisionnement, en pièce de rechange.

Relativement à disponibilité des équipements, environ la moitié des parcs de machines n'est pas en état de fonctionnement. Selon le rapport d'un atelier qui s'est tenu à Abidjan sur la question, au Mali environ 45% des matériels principaux des parcs sont non-tournants à cause du manque d'entretien courant et des difficultés d'approvisionnement en pièces de rechange. L'absence de politique de renouvellement systématique des matériels amortis a été soulignée. Pour améliorer la gestion des matériels disponibles, certains pays ont amorcés la privatisation de leur parc de matériels d'entretien routier. Au Sénégal, la privatisation du parc des matériels était attendue en Octobre 1991. Au Mali, le problème a été soulevé par la Banque Mondiale à cette même période.

7.1.4 Exécution des travaux d'entretien

A cette période, les travaux en régie étaient le moyen d'exécution le plus utilisé dans l'ensemble des pays. Cette méthode d'exécution des travaux a été beaucoup critiquée par les bailleurs de Fonds dont la Banque Mondiale, du fait de son inefficacité avec, entre autres, le vieillissement du personnel et la vétusté du matériel affecté aux travaux vers les années 1990. En Côte d'Ivoire, la mise en œuvre de programmes d'ajustement structurel avec la réduction des effectives de la fonction publique dans la période ont contribué à accélérer l'abandon des travaux en régie.

Au début des années 1990, la tendance sera portée vers l'exécution des travaux à l'entreprise dans plusieurs pays comme le Ghana, le Zaïre (actuel Congo Kinshasa) et la Guinée. Au Cameroun, comme en Côte d'Ivoire, les travaux de réhabilitation et réfection font l'objet de contrats à l'entreprise.

Dans le but de réduire les coûts d'entretien et de générer des emplois dans les milieux ruraux, certains comme le Ghana et la Guinée se sont lancés dans des programmes d'entretien des routes en milieu rurale à haute intensité de main-d'œuvre. Au Ghana et en Guinée, ce type de programme était soutenu par le Bureau International du Travail.

7.1.5 Financement des Opérations d'Entretien

Le financement des programmes de construction de routes a été privilégié dans le passé au détriment de l'Entretien Routier. Les crédits de financement de l'entretien courant des routes proviennent en général des budgets nationaux des Etats. Les financements extérieurs sont acquis dans le cadre des projets spécifiques avec des bailleurs de fonds. A coté de cela, les sociétés de commercialisation des produits agricoles, les sociétés de développement, les industries agro-alimentaires et les compagnies minières contribuaient, soit en mettant des crédits à la disposition des services d'entretien routier, soit en se chargeant directement des travaux. En outre, les communautés locales faisaient des contributions volontaires par leur participation aux travaux.

Les crédits alloués pour les programmes d'entretien routier sont insuffisants et sont révisés à la baisse d'année en année. Ce constat est particulièrement très frappant dans certains pays comme la Côte d'Ivoire où le budget affecté à l'entretien des routes en général et du réseau rural en particulier a constamment diminué entre 1988 à 1992 avant de connaître une légère hausse à partir de 1993. Le principal problème ici se situe au niveau du déficit cumulé d'entretien qui nécessite dans ces conditions un important programme de mise à niveau du réseau. Ainsi, beaucoup de pays n'arrivent pas à entretenir leur réseau et feront de plus en plus appel aux bailleurs de fonds (USAID, FIDA, BAD, IDA, etc..) pour financer leur programme.

Dans le document de la Banque Mondiale de 1975 relatif au Mali, il est relevé que dans la période des années 1975, les usagers des routes du Mali contribuaient aux recettes de l'Etat par des taxes spécifiques sur le carburant et les lubrifiants, des droits d'importation ad valorem sur les véhicules, l'équipement et les pièces détachées et une taxe annuelle d'enregistrement des véhicules. Les recettes provenant de la taxe sur le carburant sont versées directement au Fonds Routier qui existait déjà, tandis que celles qui proviennent des autres taxes d'utilisation des routes sont versées au budget général. En 1973, les contributions des usagers du réseau routier ont atteint 3,8 milliards de francs maliens (8,5 millions de dollars EU), montant qui aurait été suffisant pour couvrir 120% de toutes les dépenses afférentes aux routes principales au cours de cette année. Les recettes ont accusé une forte diminution en 1974 à la suite de l'augmentation du coût du carburant et des pièces détachées d'automobiles.

7.1.6 Influence des facteurs exogènes pendant la période des régies : cas du Mali

Selon le document cité précédemment, le premier projet routier du Groupe de la Banque Mondiale au Mali comprenait un programme quadriennal visant à améliorer 1450 km de routes de desserte dans les régions cotonnières et arachidières les plus productives. Cependant quand, à la fin de 1974, les fonds furent épuisés, seulement 470 km avait été améliorées. Le document précise que les résultats limites de ce programme sont imputables à deux causes :

a) la phase d'organisation et de mise en place a été plus longue que prévu, si bien que le travail sur le terrain a commencé avec un retard de 18 mois;

b) et surtout, la pénurie de carburant et de pièces de rechange liée à la sécheresse du Sahel. La crise de l'énergie et l'inflation mondiale, ont empêché l'Etat de fournir les fonds complémentaires nécessaires à la réalisation du programme.

Comme révélé, les performances des travaux en régie ont été affectées au Mali par des facteurs exogènes à savoir : (1) la sécheresse, (2) la crise de l'énergie, (3) l'inflation mondiale. Les autres pays de l'Union ont probablement été affectés par les mêmes facteurs. Cet extrait du document de la Banque Mondiale montre bien la nécessité de tenir compte du contexte dans l'évaluation des performances des différents intervenants dans l'entretien routier.

De 1960 au début des années 1990, les considérations environnementales n'étaient pas suffisamment prises en compte dans les travaux routiers en général. Sous l'impulsion des bailleurs de fonds et tenant compte de leurs critères de financement des programmes, les aspects environnementaux seront intégrés au projet routier.

7.1.7 Contraintes

Les principales contraintes identifiées dans l'Entretien et la Réhabilitation des Routes étaient :

- difficultés de financement;
- effectifs pléthoriques dans les services de gestion et manque de motivation dû aux salaires et indemnités payés aux agents contribuant à l'existence d'un certain laxisme dans la gestion ;
- manque crucial d'équipements opérationnels pour les travaux d'entretien ; et
- manque de formation appropriée souvent pour les mécaniciens et les conducteurs d'engins avec la diversité des marques de matériels.

7.1.8 Analyse simplifiée SWOT de l'exécution des travaux en régie

Tableau 66 : Analyse des forces, faiblesses, menaces et opportunités du sous – secteur infrastructures routières

FORCES	FAIBLESSES
1. Couverture du territoire national par les services en charges des travaux publics ; 2. Bonne connaissance de l'état du réseau ; 3. Prise en charge rapide des dégradations lorsque les ressources sont disponibles ; 4. Tenue d'une comptabilité analytique par les différentes équipes en charge de la réalisation des travaux.	1. Vétusté du parc de véhicules et des engins des Directions du matériel des travaux publics ; 2. Difficulté de mobilisation de ressources pour faire face aux risques liés aux pannes du matériel ; 3. Effectif jugé pléthorique du personnel de l'administration ; 4. Ressources financières tributaires du budget de l'Etat.
OPPORTUNITES	**MENACES**
1. Disponibilité d'un minimum d'équipement pour les interventions en cas d'urgence ; 2. Régulation des coûts du marché.	1. Absence de motivation du personnel en charge des travaux ; 2. Crise financière causant des tensions budgétaires ; 3. Mauvaise performance des équipes en charge des travaux ; 4. Désintéressement des PTF au financement des projets et au décaissement de l'appui à l'entretien routier.

7.1.9 Conclusion partielle

Les besoins de financement de l'entretien des routes nationales et rurales dans l'ensemble des pays étaient énormes et étaient difficiles à satisfaire dans le contexte économique des années 1990 qui a vu la mise en place, avec l'appui de la Banque Mondiale et du FMI, de programmes d'ajustement structurel du secteur des transports. L'aggravation des conditions des routes rurales est dans ces conditions évidente. Dès lors, un engagement politique et financier de la part des gouvernements apparaissait indispensable. Des reformes institutionnelles ont été mises en œuvre pour développer et entretenir de manière adéquate les réseaux routiers.

Certains pays se sont engagés, dans le cadre des réformes économiques en cours, à rechercher les voies et moyens pour une plus grande efficacité dans les opérations d'entretien (restructuration des services concernés, participation du secteur privé à différents niveaux de la gestion, création de Fonds Routier ou de Fonds de Développement Rural, etc.).

7.2 Systèmes d'Entretien Routier de 1996 à ce jour : privatisation de l'entretien routier

Cette période commence par une phase transitoire amorcée avec le processus de cession en 1991 déjà, dans certains Etats, de la gestion du matériel des travaux publics au privé. Elle verra surtout la création d'Agences Routières dans certains pays avec la mise en œuvre de politiques sectorielles des transports orientées vers le secteur privé, notamment pour l'exécution des travaux d'entretien routier.

La réforme initiée dans la plupart des pays de l'Union comportait les points suivants :

a) la restructuration du Ministère en charge des travaux publics ;
b) la création de fonds d'Entretien Routier ou la reforme de fonds routiers existants ;
c) la privatisation de Direction du Matériel des Travaux Publics (DMTP) et sa transformation en Société de Location de Matériel de Travaux Publics (SLMTP).

Avec cette reforme, les changements suivants sont intervenus :

7.2.1 Au niveau organisationnel

7.2.1.1 Au niveau de l'Etat :

Au niveau des Etats, l'on note les évolutions suivantes :

- désengagement des Etats de l'exécution des travaux d'entretien routier ;
- promotion du secteur privé dans le domaine ;
- privatisation du matériel des travaux publics (la nouvelle société privée ainsi créée, doit pourvoir au besoin en matériel des PME chargées des travaux d'entretien des routes).

L'organisation de l'entretien routier se fait selon le principe de séparation des rôles et des responsabilités recommandé par la directive n°11/2009/CM/UEMOA portant « harmonisation des stratégies d'entretien routier dans les Etats membres de l'UEMOA ». Ainsi les volets suivants devront être séparés :

1. le financement ;
2. la planification et la programmation ;
3. la mise en œuvre.

7.2.1.2 Au niveau des Ministères en charge des Travaux Publics :

Les ministères en charge des travaux publics disposent, pour la plupart, de Directions Centrales qui contribuent

- à l'existence de services compétents dans la surveillance du réseau ;
- à la programmation annuelle de l'entretien routier courant et ;
- à la supervision des travaux d'entretien routier.

Certains pays comme la Côte d'Ivoire ont délégué entièrement depuis 2001, la maîtrise d'ouvrage à une Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE). D'autres comme le Mali ont délégué partiellement leur pouvoir à l'Agence créée.

7.2.2 Au niveau du financement de l'entretien routier

La question du financement est un point essentiel dans la prise en charge des travaux d'entretien routier. Pendant les années 1990, plusieurs Etats de l'Union ont bénéficié d'appui financier de la part de la Banque Mondiale et de d'autres partenaires au développement. Sous l'impulsion de la Banque Mondiale, la mise en place de fonds routiers autonomes a connu des avancées notables dans cette période. L'on notera alors :

- l'évolution des fonds routiers vers des Fonds d'Entretien Routier de Deuxième Génération ;
- l'amélioration de leur capacité à mobiliser suffisamment de ressources pour répondre au besoin d'entretien du réseau routier national.

7.2.3 Processus de planification de programmation et d'exécution des travaux

7.2.3.1 Administrations routières

En dehors des Ministères en charge des travaux publics, certaines des directions en charge des travaux d'entretien routier ont été transformées en Agences qui assurent une mission de maîtrise d'ouvrage délégué. Si la délégation est entière au niveau de la Côte d'Ivoire, elle demeure partielle dans les deux autres Etats qui disposent d'une Agence comme le Mali et le Sénégal. Les autres pays comme le Bénin, le Burkina Faso, Niger et le Togo gèrent le processus de planification et de programmation des travaux d'entretien routier à travers des Directions Centrales.

7.2.3.2 Bureaux d'études (BET)

Un appui à la détermination des types de travaux à réaliser est donné par les bureaux d'études techniques qui peuvent également soumissionner pour le contrôle des travaux, lorsque cet aspect est pris en compte dans le montage du projet.

7.2.3.3 Entreprises de travaux

La réforme énoncée précédemment confère au secteur privé (PME et BET), la responsabilité dans la mise en œuvre des travaux d'entretien routier dès 1999. Pour mettre en œuvre cette reforme, une phase d'identification des PME et BET a été nécessaire. Des programmes de renforcement de capacités ont été mis en œuvre à travers des sessions de formation portant aussi bien sur les aspects organisationnels que sur l'exécution des travaux dans la plupart des Etats.

Dans le cas du Niger, comme c'est le cas dans les autres pays de l'Union, malgré la mise en place de la réforme et l'implication des PME dans les travaux d'entretien routier depuis l'année 2000, les textes qui régissent les PME sont anciens. Les dates de leur entrée en vigueur sont révélées par les textes ci-après :

- Décret 89-117/PSCON/MTP/II du 8 Décembre 1989 portant « réglementation de la profession d'entrepreneur du Bâtiment et des Travaux Publics » ;
- Arrêté 025/ME/MH/E du 21 Juin 1990 (du Ministre de l'Equipement) portant « classification des Entreprises du Bâtiment et Travaux Publics » ;
- Arrêté 026/ME/MH/E du 28 Juin 1990 (du Ministre de l'Equipement) portant « création des Commissions d'Agrément d'entreprise du Bâtiment et Travaux Publics » ;
- Arrêté 016/ME/T/DGUHC/DCA du 24 Mars 2000 (du Ministre de l'Equipement, des Infrastructures et des Transports). Arrêté fixant les prix de cession des certificats d'agrément ;
- Arrêté 192/ME/T/MRE du 14 Septembre 2001 (du Ministre de Equipement et des Transports et du Ministre des Ressources en Eau) « Les Annexes I et Il de l'Arrêté 025/ME/MH/E du 21 Juin 1990 portant classification des entreprises du Bâtiment et des Travaux Publics sont modifiées telles qu'annexées au présent Arrêté ».

La liste des entreprises disposant d'un agrément au Niger est gérée par la Division Réglementation et Contentieux qui dépend de la Direction de la Construction au Ministère de l'Urbanisme. Dans plusieurs pays de l'Union, c'est le Ministère en Charge de la Construction et de l'urbanisme qui traite la question de la classification des entreprises.

Aujourd'hui, cette catégorisation des entreprises n'est encore pas effective dans certains pays comme la Côte d'Ivoire, même si dans la pratique des entreprises de tailles plus importantes (des multinationales) participent aux travaux d'entretien routier suite à des appels d'offre restreints.

7.2.4 Sociétés de Location de Matériels des Travaux Publics

Dans le cadre de la privatisation de l'entretien routier dans l'ensemble des pays de l'Union, la mise en place de sociétés de location de matériels devait contribuer à garantir la location du matériel des travaux publics aux PME du secteur des BTP. Ces sociétés qui sont, pour la plupart, détenus par des privés et par les Etats à moins de 50% disposent d'un parc de matériel très vieux et en très mauvais état comme c'est le cas au Niger (Rapport du 10e FED).

Dans ce pays, cette société est détenue à :

- 51% par des Capitaux Privés ;
- 49% par l'Etat.

Le parc matériel dont dispose SLMTP est de 110 engins. Le Chiffre d'Affaire 2013: Voisin de 100 Millions. Cette entreprise continue à dépérir. Elle apparaît, selon le rapport d'évaluation produit dans le cadre du 10e FED comme un vrai gouffre pour ses actionnaires. Son existence ne peut plus s'envisager dans sa forme actuelle car, à ce jour, cette solution a montré ses limites, la structure est inopérante.

La participation des PME aux travaux d'entretien routier au Niger se trouve toujours handicapée et pénalisée par le prix élevé de la location de matériel sur le marché privé. Ce dernier étant de surcroît actuellement insuffisant et peu fiable. La disponibilité de matériel fiable est indispensable pour l'exécution des travaux d'entretien routier par les Entreprises.

L'analyse détaillée de l'ensemble des faiblesses identifiées du secteur de l'entretien routier permet de présenter la problématique des PME et BET en quatre (4) grandes catégories. Il s'agit :

- Des problèmes liés à leurs capacités organisationnelle et fonctionnelle ;
- Des problèmes liés à l'environnement institutionnel ;
- Des problèmes liés à l'environnement professionnel ;
- Des problèmes liés à l'opérationnalité des PME et BET.

Dans ce contexte, les actions à mener doivent être de nature à résoudre les problèmes identifiés. Ils porteront pour l'essentiel sur trois (3) volets. Il s'agit :

1) des actions de renforcement des capacités techniques, organisationnelles et fonctionnelles des PME et BET ;
2) des actions d'amélioration de l'environnement institutionnel et professionnel des PME et BET ;
3) des actions d'appui opérationnel aux PME et BET.

7.2.5 Benchmarking sur les entreprises de travaux

Relativement aux PME, une étude comparative a été menée par le SSATP en 1997 pour examiner deux systèmes différents, à savoir le système du Ghana avec un accompagnement des entreprises à s'équiper et le système du Burkina Faso identique à ceux de l'ensemble des Pays de l'UEMOA qui a consisté à mettre du matériel de location à la disposition des PME.

Le Ghana et le Burkina Faso ont adopté des voies très différentes pour développer le secteur des PME routières.

> Dans le cadre de son programme de financement d'équipement sur quatre ans, le Ghana a vendu à ses PME des équipements bon marché, tout en leur garantissant un minimum de marchés sur quatre ans, le temps de rembourser leurs crédits.
>
> La Société de location du matériel (SLM) du Burkina Faso, quant à elle, à proposer en location à toutes les PME, ses matériels hérités de l'Etat.
>
> Chacune de ces méthodes a ses avantages et ses inconvénients. La solution ghanéenne permet de constituer en quelques années un noyau de PME expérimentées et bien équipées. Le coût relativement élevé que représente cette solution implique qu'un nombre limité seulement de PME ont pu en bénéficier. En revanche, si la formule adoptée par le Burkina Faso est ouverte à davantage de PME, elles ne sont à aucun moment incitées à se doter d'équipements propres.

Les deux solutions peuvent chacune intéresser les autres pays africains affrontés à des situations de départ et actuelles analogues.

Si l'objectif d'un pays est d'assurer à ses PME le savoir-faire, l'expérience et l'équipement, et s'il en a les moyens financiers, alors le modèle ghanéen rendra sans doute de meilleurs résultats. Si l'objectif est de leur assurer le savoir-faire et l'expérience, mais que les contraintes budgétaires interdisent de soutenir l'achat d'équipements, le modèle du Burkina Faso l'alternative adaptée.

Le système burkinabé peut fournir un schéma utile de transition entre le tout-Etat (régie et parcs de matériels publics) et le tout-entreprises (où le secteur privé exploite son propre matériel dans le cadre de marchés). Aujourd'hui, les problèmes rencontrés dans la plupart des Etats comme illustré précédemment par le cas du Niger montrent les limites du schéma adopté par les Etats. La société de Location de Matériels des travaux publics a fait faillite. Au Mali, les équipements de celle-ci ont été mis à la disposition de la Cellule des Travaux d'Urgence (CETRU).

7.2.6 Formations des parties prenantes

Certains pays de l'Union ont mis en place des Centres de Perfectionnement des Travaux Publics. Ce sont des Etablissements Publics à caractère Administratif (EPA) doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. Ils ont pour mission le recyclage et le perfectionnement des personnels de l'Etat, des Collectivités, **des secteurs Parapublic et Privé, employés dans les activités des Travaux Publics**, de l'Urbanisme, de la Construction et du Matériel de Génie Civil. Il convient cependant de les rendre autonomes et de pérenniser leur fonctionnement à travers des actions de formations permanentes, financées par le secteur.

7.2.7 Audits techniques et financiers

La pratique des audits extérieurs, techniques et financiers, améliore à la fois la responsabilisation, la qualité des travaux réalisés, la quantité des travaux exécutés, et le respect des délais de chantier, à un coût marginal par rapport au budget total. Les audits sont d'autant plus utile quand ils viennent doubler les procédures ordinaires d'inspection de l'administration, et intègre également le suivi et l'évaluation de tous les acteurs. Ces procédures sont à institutionnaliser pour l'ensemble des projets afin de garantir les effets à long terme en restant dans une dynamique d'amélioration continue.

Le Dispositif actuel pour l'entretien routier par pays est présenté dans le tableau ci-après :

Tableau 67 : Dispositif actuel pour l'entretien routier par pays

	Bénin	Burkina	Côte d'Ivoire	Guinée Bissau	Mali	Niger	Sénégal	Togo
Administration routière	Direction Général des Travaux Publics (DGTP)	Direction Générale de l'Entretien Routier (DGER)	Direction Général des Infrastructures Routières	Direction Générale des Infrastructures et Transports	Direction Nationale des Routes (DNR)	Direction Générale de l'Entretien Routier	Direction des Routes (DR)	Direction Générale des Travaux Publics (DGTP)
Agence routière	Pas d'Agence	Pas d'Agence	Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE**)**	Pas d'Agence	Agence d'Exécution des travaux d'Entretien Routier (AGEROUTE)	Pas d'Agence	Agence des Travaux et de Gestion des Routes Sénégal (AGEROUTE Sénégal)	Pas d'Agence
AGETIP	Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public (AGETIP) ONG	Agence des travaux d'infrastructures du Burkina (AGETIB) ONG	Non	Non	Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public pour l'Emploi (AGETIPE-Mali) ONG	Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public (AGETIP) ONG	Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public (AGETIP) ONG	Non
Société de location de matériel	Société du Matériel des Travaux Publics (SMTP)	Société de Location du Matériel (SLM)	Société THINET dissoute en 2006, puis racheté par des privés pour exécuter les travaux de 2006 à 2010.	Pas de société de location de matériels	Créée en 1995 et dissoute en 1999	Société de location de matériels des TP	Pas de société de location de matériels	Pas de société de location de matériels des TP
Travaux en régie	Travaux en régie par les directions départementales des transports et des TP				Cellule des Travaux Routiers d'Urgence (CETRU)			

	Bénin	Burkina	Côte d'Ivoire	Guinée Bissau	Mali	Niger	Sénégal	Togo
Entreprise de Travaux	Travaux en entreprise	Travaux en entreprise	Travaux en entreprise	Travaux en entreprise	Travaux en entreprise	Travaux en entreprise	Travaux en entreprise	Travaux en entreprise
Centre de formation	Centre de Formation des Transports et des Travaux Publics (CF-TTP)		Pas de centre de formation	Pas de centre de formation	Institut National de Formation en Equipement et en Transport (INFET)	Centre de Perfectionnement des Travaux Publics (CPTP)		Centre régional de formation en entretien routier
Fonds routiers	Fonds d'Entretien Routier du Burkina (FER-B)	Fonds d'Entretien Routier du Burkina (FER-B)	Fonds d'Entretien Routier (FER)	Fonds de Conservation routière	L'Autorité Routière	Caisse Autonome de Financement des Travaux d'Entretien Routier (CAFER)	Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA)	Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier (SAFER)

Les agences d'exécution des travaux d'intérêt public (Agetip) sont pour la plupart des Organisations Non Gouvernementales (ONG). Au début de la privatisation des l'exécution des travaux d'entretien routier, certaines d'entre elles ont bénéficié de financement pour assurer la maîtrise d'ouvrage délégué de certains projets dans le domaine routier (entretien routier et travaux neufs). Elles se sont, par la suite, orientées davantage vers le secteur du bâtiment pour assurer la maîtrise d'ouvrage délégué de la construction de certains édifices publics et/ou privés. L'exemple suivant donne un aperçu des types de travaux conduits.

« Le Gouvernement de la République du Mali a obtenu un prêt de la Banque Islamique de Développement (BID), pour permettre le financement du Projet de bitumage de la section de route Bandiagara - Wô (37 km) de la route Bandiagara -Bankass -Koro -Frontière du Burkina Faso et se propose d'utiliser une partie des fonds de ce prêt pour les paiements des travaux objet du présent appel d'offres. L'AGETIPE-Mali, au nom du Ministère de l'Équipement et des Transports de la République du Mali, a lancé le 19 Novembre 2007 un Appel d'Offres pour les travaux de bitumage de la dite section de route.

Selon une étude réalisée par la Banque Mondiale (BM, 2010), de nombreux domaines sont à améliorer dans le travail des AGETIP. Il s'agit en particulier de leur capacité technique, de la qualité des études préliminaires et la supervision des contrats ainsi que des retards dans la mise en œuvre des projets.

7.2.8 Quelques types de marchés déjà expérimentés

La privatisation de l'exécution des travaux d'entretien routier a conduit les pays à expérimenter plusieurs types de marchés quelques fois avec l'appui de partenaires au développement. La mise en œuvre de contrat pluriannuel dans certains pays de l'UEMOA est aujourd'hui effective. Le tableau ci-après donne un aperçu des progrès réalisés en la matière.

Tableau 68 : Etat de la mise en œuvre de contrats pluriannuels dans les pays de l'UEMOA

Pays	Contrat pluriannuel ou Gestion de l'Entretien par Niveau de Service (GENIS)	Observations
BENIN	Actuellement appliqué pour : – les travaux d'entretien courant mécanisés sur routes revêtues – les travaux d'entretien courant mécanisés sur routes non revêtues – les travaux d'entretien courant mécanisé du réseau routier non revêtu à l'entreprise et des travaux exécutés en régie par les directions départementales des transports et des travaux publics – les travaux d'entretien courant de routes classées par la méthode de haute intensité de main d'œuvre (HIMO).	
BURKINA FASO	Déjà appliqué pour l'entretien des routes en terre	
COTE D'IVOIRE	Non encore appliqué	
GUINEE BISSAU	Non encore appliqué	
MALI	Déjà appliqué pour l'entretien des routes en terre	
NIGER	Déjà appliqué pour l'entretien des routes en terre	Résultats mitigés
SENEGAL	Actuellement appliqué pour l'entretien des routes revêtues	
TOGO	Non encore appliqué	

Au regard de ce qui précède, il apparaît que le Bénin et le Sénégal mettent en œuvre actuellement les contrats pluriannuels sur leur réseau routier. L'expérience au niveau du Bénin s'étant à tous les types de routes. A ce stade de leur mise en œuvre, il conviendrait d'analyser les marchés exécutés par types de routes. Cette analyse devra mettre en évidence la procédure de prise en charge des dégradations par les entreprises et le niveau de service des axes routiers objets des contrats. Les contrats de la campagne pluriannuelle 2013-2015 tirent à leur fin et une telle évaluation apparaît indispensable pour apporter les corrections nécessaires aux éventuels problèmes identifiés en cours d'exécution.

7.2.9 Résultats des réformes et perspectives

Le tableau ci-après donne un aperçu des principaux résultats obtenus dans la gestion des l'entretien et les perspectives. Il s'appuie en partie sur une évaluation par pays effectuées par la Banque Mondiale en 2011 qui reste d'actualité au regard des informations collectées par le Consultant.

Tableau 69 : Résultats des reformes et perspectives

	REALISATIONS	PERSPECTIVES
BENIN	– Densité du réseau routier adéquat ; – Relativement bon état du réseau routier rural et bon accès à partir des routes rurales aux autres routes en toute saison ; – Production de rapport annuel sur le trafic routier.	– Amélioration de la qualité du réseau routier, en particulier des segments dans les corridors régionaux ; – Un meilleur financement pour l'entretien du réseau routier ; – L'application de la politique de contrôle de charge par essieu recommandé par l'UEMOA avec la mise en œuvre du règlement 14 ; – Mise en œuvre de reformes institutionnelles en vue d'améliorer les performances du secteur sur la base de benchmarking.
BURKINA FASO	– Bonne connectivité internationale ; – Conception adéquate du réseau routier, basé sur niveau du trafic ; – Comptage régulier du trafic.	– Aptitude à disposition de provision pour l'entretien routier ; – Amélioration de l'accès limité des fermes rurales aux marchés ; – Renforcement du parc automobile en vue de faire baisser les coûts élevés de transport et de transit ; – Renforcement de l'aptitude à appliquer un contrôle des charges par essieu notamment à travers les frontières ; – Poursuite des reformes institutionnelles sur la base de benchmarking.
COTE D'IVOIRE	– Mise en place effective des réformes institutionnelles du secteur routier de deuxième génération avec la création d'un fonds routier et d'une agence routière ; – Mise en exploitation des deux premiers postes de péages consacrant la participation des usagers à l'entretien routier.	– Assurer un financement adéquat pour l'entretien des routes et la réhabilitation ; – Amélioration de la prise en charge de l'entretien des principaux corridors internationaux ; – Renforcement de l'aptitude à appliquer un contrôle des charges par essieu notamment à travers les frontières ; – Renforcement de la mise en œuvre des postes de péages et de pesage.

	REALISATIONS	PERSPECTIVES
GUINEE BISSAU	– Construction et exploitation de trois (3) postes de péages opérationnels ; – Mise en place, depuis plusieurs années déjà, d'un fonds de conservation routière opérationnel.	– Réhabilitation de l'infrastructure routière existante, y compris routes de desserte ; – Renforcement des institutions en charge de la surveillance des constructions et de réhabilitation ; – Renforcement de la structure institutionnelle du fonds routier et s'assurer que les fonds sont utilisés uniquement pour les fins prévues ; – Acquisition de pèses-essieux en vue du contrôle des charges à l'essieu (application du règlement 14 de l'UEMOA) ; – Poursuite des reformes institutionnelles sur la base de benchmarking.
MALI	– Orientation stratégique sur les corridors régionaux matérialisés dans des voies alternatives pour accéder aux portes maritimes dans la sous-région ; – Récemment créée, l'Autorité routière fournit des conditions de la mise en œuvre de la maintenance pluriannuel ; – Création de l'AGEROUTE en charge de l'entretien routier ; – Les routes assurant une connectivité nationale et régionale du pays sont acceptables.	– Assurer le succès des contrats d'entretien basés sur la performance récemment introduits ; – Obtenir des ressources nécessaires à l'entretien du gouvernement ; – Extension du réseau routier en utilisant s'appuyant sur une ingénierie adéquate à savoir des normes qui prennent en compte des modèles de trafic ; – Amélioration de l'accès en milieu rural, en particulier aux produits productions agricoles et aux zones de productions excédentaires.
NIGER	– Les parties du Niger de corridors régionaux sont en bon état ; – Les postes de péages sont déployés sur les principaux axes routiers.	– Amélioration de l'état du réseau routier (revêtu et non revêtu) ; – Financement de l'entretien des réseaux routiers à faible densité et à faible trafic ; – Renforcement de l'aptitude à appliquer un contrôle des charges par essieu notamment à travers les frontières ; – Poursuite des reformes institutionnelles sur la base de benchmarking.

	REALISATIONS	PERSPECTIVES
SENEGAL	– Le renforcement institutionnel avec la création d'un fonds routier de deuxième génération (FERA) et de l'Agence d'exécution (AGEROUTE) ; – Une sélection adéquate des normes routières (au moins jusqu'en 2006) ; – Bonne perception en moyenne de la qualité du transport ; – Première concession de routes à péage accordée pour l'Autoroute à péage Dakar – Diamniadio ; – L'amélioration de la sécurité routière ; – Concession du contrôle des charges à l'essieu à un groupement d'entreprises privées.	– Fournir des ressources de maintenance élevées pour le réseau routier classé très détériorée et détérioration ; – L'application des réglementations concernant la surcharge sur le corridor régional Dakar – Bamako ; – Amélioration de la qualité de la sélection et de la hiérarchisation des projets d'utilisant des fonds publics ; – Favoriser une participation accrue du secteur privé dans le secteur routier, ce qui pourrait être une source alternative de financement des infrastructures de transport ; – Augmentation de l'accessibilité des pistes rurales, surtout au-delà des centres proches du réseau de tronçon principal et des lignes côtières.
TOGO	– Adoption d'un système pour la maintenance des routes par des entreprises privées ; – Mobilisation de financement local basé sur des frais d'usage de la route.	– Assurer un meilleur financement des réseaux routiers à faible densité et à faible trafic ; – L'application de la politique de contrôle de charge par essieu recommandé par l'UEMOA avec la mise en œuvre du règlement 14 ; – Poursuite des reformes institutionnelles sur la base de benchmarking.

7.2.10 Analyse simplifiée SWOT de l'exécution des travaux en entreprise

Tableau 70 : Analyse des forces, faiblesses, menaces et opportunités du sous – secteur infrastructures routières

FORCES	FAIBLESSES
1. Transfert au privé de l'exécution des travaux 2. Externalisation des opérations de recueil de données routières ; 3. Renforcement de l'autonomie financière des structures de financement de l'entretien du réseau routier avec la mise en place de cadres juridiques plus adaptés ;	1. Absence de représentation nationale des agences routières créées ; 2. Absence de catégorisation des entreprises du sous-secteur de l'entretien routier ; 3. Lourdeur dans les procédures de passation des marchés publics ; 4. Retard dans la mise en œuvre d'actions correctives en cas de travaux d'urgence lorsque qu'un incident survient sur les routes ; 5. Vétusté du matériel des structures de location de matériels de travaux publics lorsqu'elles existent ; 6. Vétusté du parc de matériel des PME.
OPPORTUNITES	**MENACES**
1. Mise en place d'un tissu national de PME (Bureau d'études, bureau de contrôle, entreprise de travaux) ; 2. Meilleure gestion du risque de pannes du matériel ; 3. Personnel des agences motivé pour l'exécution de leur mission	1. Insuffisance de volonté politique ; 2. Désintéressement des PTF au financement des projets et au décaissement de leur appui à l'entretien routier en raison de la non application du règlement 14 de l'UEMOA ; 3. Création d'entreprises et/ou bureau d'études par certains agents de l'administration en poste biaisant la concurrence dans la passation des marchés. 4. Tentation des structures de location de matériel de travaux publics à participer directement l'exécution des travaux.

7.2.11 Exemple d'évolution du financement : cas de la Côte d'Ivoire

Dans le cas de la Côte d'Ivoire, il convient de souligner que le financement de l'entretien routier en Côte d'Ivoire s'est fait en trois étapes présentées ci-après.

Tableau 71 : Evolution du financement de l'entretien routier : cas de la Côte d'Ivoire (source FER 2015)

PERIODE	TYPE DE FINANCEMENT
De 1960-1990	• Budget national (Fonds d'Entretien Routier 1 (ligne budgétaire) pour l'entretien • Bailleurs + budget national + BSIE CAA pour les constructions et réhabilitations
De 1990-2000 (transition vers la reforme)	• Bailleur + Budget national (très faible) pour les travaux de construction et de réhabilitation. • Budget national (niveau très faible) pour l'entretien
A partir de 2001	• Reforme : Création du Fonds d'entretien Routier

Ce cas correspond en partie aux évolutions observées dans la plupart des pays de l'UEMOA.

7.2.12 Conclusion partielle

Malgré les reformes au plan institutionnel initiées pour une meilleure prise en charge des travaux d'entretien routier à travers la mobilisation de financements et l'amélioration du taux de couverture des besoins, il importe d'avoir à l'esprit qu'en définitive, c'est aux PME principalement que revient, en grande partie, la performance du secteur à travers la réalisation de travaux de qualité et des réparations durables. Il convient, dans ces conditions de faire de leur accompagnement et de leur encadrement un élément essentiel dans l'amélioration des performances du secteur.

En vue de susciter l'émergence d'un secteur solide d'entreprises routières locales, l'administration doit veiller sur les entreprises débutantes en leur assurant à la fois la formation, l'attribution de contrats réservés, l'accès à des matériels à prix préférentiels (par le biais d'accords de vente à crédit, par exemple), et un certain soutien financier. La plupart des PME pêchent en effet par leur manque de matériel et de compétence technique.

Aujourd'hui, la forte mobilité du personnel des entreprises et Bureaux d'études rend indispensable la mise en place d'un programme annuel de formation de ces principaux acteurs.

8 COMMENTAIRES SUR LA GESTION DE L'ENTRETIEN ROUTIER DANS LES PAYS DE L'UEMOA

La Directive N°11/2009/CM/UEMOA portant harmonisation des stratégies d'entretien routier dans les pays membres de l'UEMOA propose en son article 2 le principe de séparation des rôles et des responsabilités des volets suivants :

- le financement ;
- la planification et la programmation ;
- la mise en œuvre.

Dans ce qui suit, les commentaires se feront en s'appuyant sur cette séparation des rôles.

8.1 Financement de l'entretien routier

8.1.1 Structures de financement

Des structures ont été créées dans chacun des pays de l'Union par des dispositions soit législatives (pas assez souvent), soit par des dispositions réglementaires.

1) Ces structures sont mises en place, pour la plupart d'entre elles, sous tutelle soit du Ministère des Travaux Publics, soit du Ministère des Finances et de l'Economie ou les deux à la fois.

2) Malgré leur personnalité juridique reconnue par la loi et leur autonomie de gestion, les CAFER, FERA, SAFER, … n'en sont pas moins tributaires, pour une partie de leur budget de fonctionnement, du Gouvernement étant donné que ces structures sont étatiques.

3) Le régime juridique de ces organes chargés de la gestion et de l'entretien routier constitue à la fois une garantie et un obstacle à la gestion et l'entretien routier dans la bonne gouvernance et la durabilité.

La garantie à ces structures résulte du fait qu'elles sont dotées de la personnalité juridique et de l'autonomie de gestion leur permettant de réaliser et d'accomplir la mission à elles confiées.

Comme obstacles à l'autonomie des fonds routiers, les redevances d'usage de la route couplées aux taxes actuelles sur les produits pétroliers ne permettent pas de couvrir les besoins de financement des travaux d'entretien routier. Dépendants en partie du budget de l'Etat, les fonds à mettre à disposition des FER, CAFER, FERA, SAFER, peuvent diminuer à mesure que l'Etat lui-même se trouve dans des difficultés budgétaires. Ce qui réduit ou même suspend, la réalisation budgétaire de ces structures chargées de la gestion et l'entretien routier. Du coup les entretiens sont réduits voire suspendus, entraînant la détérioration continue et

aggravée des routes. Il faut alors préconiser des approches de solutions. De plus, des retards dans la consommation des ressources mobilisées par les fonds routiers peuvent susciter la tentation des Etats à prélever une partie de leurs ressources.

L'utilisation de fonds routiers pour aider à la résolution des problèmes de financement de l'entretien routier peut apporter des améliorations, mais exige un soutien important sur le plan institutionnel et en matière de gestion.

8.2 Planification et programmation des travaux d'entretien routier

8.2.1 Mise en place et fonctionnement des Banques de Données Routières (BDR)

La Banque de Données Routières est pour les Etats un outil incontournable de gestion de la route. Elle est essentielle pour connaître la valeur du patrimoine routier. La mise ne place d'une banque de données routières à jour permettra de faire une planification et une programmation des travaux sur des bases un peu plus rationnelles. Elle aidera à évaluer la portée totale de l'effort à faire pour mieux préserver les réseaux routiers en disposant, entre autres, en temps réel d'alertes sur les tronçons recevant un important trafic et se trouvant dans un état critique. Vu la faiblesse des ressources affectées aux travaux d'entretien, la planification se révèle être sûrement la phase la plus importante de la gestion d'un réseau routier. Ce point a été développé précédemment et des recommandations ont été faites.

8.2.1.1 Passation des marchés

Les procédures concernant la gestion des marchés peuvent varier mais la plupart prévoient les quatre étapes suivantes :

- appel d'offres ;
- évaluation des offres et attributions du marché,
- gestion de l'exécution du marché,
- audit et évaluation du travail lorsqu'il est achevé.

Dans le domaine des marchés publics, la création d'une Autorité Nationale de Régulation des Marchés Publics (ARMP) constitue une avancée considérable. Cette évolution a été signalée par la BAD dans son rapport pays relatif à Côte d'Ivoire.

Les points d'amélioration portent sur le recours excessif à des procédures non concurrentielles, les audits des marchés publics, le renforcement des capacités techniques des acteurs notamment les collectivités décentralisées et autorités publiques, les sanctions des entreprises dans le cadre des irrégularités. La création de cette autorité dans la plupart des Etats contribue à améliorer les délais de passation des marchés et à identifier toutes les faiblesses du dispositif en place.

Une étude réalisée par l'ARMP de Côte d'Ivoire sur un échantillon de 50 appels d'offres lancés en 2010 et ayant été conduits à leur terme montre que le système ivoirien de passation des marchés publics ne dispose pas de délais réglementaires sur toutes les étapes.

Les résultats de l'étude montrent qu'il s'écoule en moyenne six mois (183 jours), depuis l'initiation d'un Dossier d'Appel d'Offres jusqu'à l'approbation du marché. Ce délai est de 138 jours depuis la publication jusqu'à l'approbation du marché.

Le délai de soumission c'est-à-dire du moment où une entreprise soumissionne jusqu'à la signature de son marché qui en découle, est en moyenne de trois mois et demi (105).

L'analyse par source de financement montre qu'il s'écoule en moyenne 159 jours depuis l'initiation d'un Dossier d'Appel d'Offres jusqu'à l'approbation du marché pour les marchés sur budget Etat et 228 jours pour les marchés sur financement Banque Mondiale.

La passation des marchés sur budget Etat se fait en moyenne sur 4 mois (118 jours). Par contre la passation des marchés financés par la Banque Mondiale se déroule en moyenne sur six (6) mois (177 jours). Le délai de soumission pour les marchés financés par l'Etat est en moyenne d'environ trois mois (84 jours) et de près de cinq mois (140 jours) pour les projets.

8.3 Mise en œuvre

8.3.1 Sur le plan technique

Il convient de noter que l'entretien routier n'est pas réalisé conformément au règlement N°88-02 en date du 04/02/1988 de la BOAD portant mise en application du manuel d'évaluation de projets dans le domaine des services publics.

Rappelons que ce règlement prévoit :

- **Pour les routes revêtues (entretien annuel et surfaçage)**

L'entretien annuel concerne des tâches de débroussaillement, curage des fossés, entretien des ouvrages d'art de la signalisation ; séparations effectuées sur des dégradations localisées et de dimension réduite tant en ce qui concerne le corps de chaussée que la surface de roulement.

Le resurfaçage consiste à renouveler à intervalles réguliers la couche de roulement qui se détériore sous les actions combinées du trafic, du climat et du temps. La périodicité, dans le cas de trafics inférieurs à 2000 véhicule/jour est de 7 années environ.

- **Pour les routes en terre (l'entretien courant, le reprofilage, le rechargement)**

L'entretien courant concerne des tâches identiques à celles indiquées précédemment (hors revêtement) avec un reflachage de la plateforme.

Le règlement indique qu'après chaque saison des pluies, il faut prévoir un reprofilage lourd de la chaussée en vue de rétablir la géométrie initiale de l'assiette des routes, cette opération est suivie dans l'année d'un ou plusieurs reprofilages légers dont le but consiste à combattre le développement de déformations due au trafic et notamment la tôle ondulée. La fréquence optimale de cette opération peut être estimée à 4 par an voir 7 par an selon le cas.

Le rechargement dont la périodicité optimale est estimée à 4 ans a pour objet la reconstitution périodique de la chaussée, par apport de matériaux.

Des entretiens réalisés avec la plupart des administrations routières, il ressort que seul l'entretien courant est pris en charge pour les routes revêtues jusqu'à leur réhabilitation. Plusieurs activités de la maintenance routière ne sont pas réalisées alors que les domaines concernés par les travaux d'entretien sont multiples. Les travaux d'entretien et de maintenance des ouvrages d'art et ouvrages hydrauliques ne sont pas toujours prévus.

8.3.2 A propos des reformes de l'entretien routier

Faire un bilan de l'entretien routier depuis les indépendances à nos jours est une tâche délicate, qui suscite des avis différents selon que l'on a déjà vu la rapidité de la prise en charge des problèmes pouvant survenir sur une route nationale dans les temps anciens ou pas, selon que l'on bénéficie des avantages liés à la reforme du secteur ou pas. Dans ces conditions, une évaluation de l'entretien routier basée sur des questions fermées ou tout simplement sur un échantillonnage non équilibré peut conduire à biaiser les résultats. Seule la perception usagers peut être un indicateur déterminant.

8.3.2.1 Travaux en régie

Il ressort des interviews réalisées que la période des régies a connu ses lettres de noblesse jusqu'à la grave crise économique qui a conduit à la mise en place des programmes d'ajustement structurel. Le manque de performance des travaux en régie serait lié aux problèmes de financement qui a occasionné la réduction drastique des moyens financiers et matériels nécessaires pour exécuter efficacement les travaux d'entretien routier.

La gestion au plan opérationnel de l'entretien routier dans les arrondissements des travaux publics, tout comme dans les directions départementales et régionales, sans carburant, sans engins en état de marché, démotivés par les difficultés de l'Etat à payer les salaires, ne peut dans cet environnement pas être performante.

Pour plusieurs personnes, la régie a été victime de la crise qui a frappé durablement les économies africaines à la fin des années 1980. Le principal avantage qui en découle est la ¨parfaite¨ connaissance des réseaux routiers avec des équipes réparties sur l'ensemble du territoire de chacun des pays ainsi que la réactivité des équipes d'entretien dans la période où les ressources étaient mises à la disposition.

L'incompréhension sur la quasi- suppression des régies réside dans le maintien des régies à ce jour dans le principal pays de référence pour l'Afrique francophone qu'est la France. Un des aspects évoqués par les partisans de la régie ou d'un minimum de régie est l'économie pouvant être réalisée par les équipes de l'administration, si le prix du carburant à la pompe venait à baisser. Actuellement, au moment où les prix des produits pétroliers connaissent une baisse considérable du fait de l'exploitation du gaz de schiste aux Etats-Unis, la réticence des entreprises à perdre une partie de leur bénéfice est un aspect qui a été mis en exergue.

Aujourd'hui, après la suppression des régies et la mise en place des agences routières, certaines d'entre elles ressentent la nécessité de se redéployer sur l'ensemble du territoire du pays dans lequel elles opèrent pour une meilleure évaluation et une meilleure prise en charge des travaux d'entretien routier. C'est le cas notamment pour le Sénégal et la Côte d'Ivoire.

Confronter à des délais longs pour la consultation des entreprises, elles seraient tentées de mettre en place des régies pour le traitement des points à temps. L'acquisition de matériel de relever des dégradations pour collecter par elle-même des données sur le réseau est également envisagé avec l'appui de bailleurs de fonds comme l'Union Européenne.

C'est l'occasion de préciser ici qu'en 1975, le gouvernement de la Côte d'Ivoire[26] s'est engagé à créer une société des travaux pour les raisons ci-après :

- les entreprises refusent de travailler dans les zones trop éloignées de leur base ;
- les coûts des travaux au kilomètre augmentent d'année en année sans raisons valables.

Les mêmes arguments ont été évoqués lors de nos entretiens au Mali dans le cadre la présente mission avec la création de la CETRU (Cellule des Travaux d'Urgence). Dans ce pays d'une superficie de 1 240 000 km², avec la crise actuelle dans le Nord les autorités sont confortées dans la nécessité de disposer d'une régie restreinte surtout que les entreprises rechignent, selon les informations recueillies, à travailler dans cette région pour des travaux de faibles montants.

Ainsi donc, le recours à la régie apparait comme une solution pour bien des acteurs, pour réguler les coûts du marché et permettre également à l'Etat d'assurer son pouvoir régulier. En réalité, les principales récriminations contre la régie sont la question de l'efficience et de gestion du risque (aux pannes) lié au matériel et aux engins de travaux. Pour le dernier aspect, il est claire qu'une administration pourra difficilement faire face à une panne de matériels ou d'engins en l'absence de fonds routier, dans un contexte où toutes les ressources financières sont déposées dans une caisse commune, qu'une entreprise de travaux qui pourrait voir son chiffre d'affaires baisser ou son marché résilié du fait d'un retard important dans la réalisation des travaux.

Au-delà de cette question de gestion du risque lié aux matériels, le principal problème se situe au niveau du financement ainsi que de la planification et de la programmation des travaux

[26] Actes du congrès du PDCI-RDA, 1975

d'entretien routier ainsi qu'au niveau de la production du béton bitumineux. La trop grande concentration des centrales d'enrobage au niveau des capitales influences aussi bien la qualité que le coût des travaux d'entretien routier.

Programmation à l'échelle nationale des travaux entretien et des travaux neufs

La solution à cette question réside dans la qualité des prévisions à l'échelle nationale des travaux d'entretien routier et des travaux neufs. Il sera en effet inacceptable pour un opérateur privé de produire du béton bitumineux s'il n'a pas l'assurance d'une demande conséquente en face.

La création de pôles de développement effectifs avec des financements réguliers de travaux d'entretien peut aider à faire baisser les coûts et à augmenter de fait, le taux de couverture physique des travaux d'entretien routier.

Le plan opérationnel souffre d'un manque de pilotage. Le plan opérationnel n'est pas toujours décliné en objectifs spécifiques à chaque région climatique à l'intérieur d'un pays, ce qui entrave sa bonne mise en œuvre.

8.3.2.2 Travaux en entreprise

✓ Programmation des travaux d'entretien

Pour la programmation des travaux d'entretien, les données encodées dans la base de données routières (BDR), bien qu'actualisées, doivent être systématiquement corroborées et exploitées par les directions territoriales. Il conviendrait de :

- veiller à disposer d'historique des travaux de construction et de maintenance des routes et voiries dans la base de données et la possibilité de les retracer.
- associer les laboratoires nationaux à l'exécution des programmes d'entretien routier pour promouvoir la recherche routière de manière à améliorer la connaissance du comportement des chaussées routières ainsi que leur durabilité.
- formaliser le processus décisionnel en matière de planification et de programmation de l'entretien en ce qui concerne le réseau structurant et non structurant.

✓ Financement

Les modalités de financement des programmes d'entretien routier demeurent actuellement incertaines avec la part des ressources à verser par les Etats. Cette situation constitue un risque important de non-concrétisation des objectifs de réhabilitation du réseau classé et peut contribuer à l'aggravation des dégradations.

L'obtention du prêt des Banques pour financer les travaux d'entretien peut être une alternative pour régler la question des retards dans la mobilisation des ressources, mais, il convient de veiller à négocier des taux concessionnaires avec de déférés d'intérêt.

✓ Plan qualité

Mettre en place un système de plan qualité pour garantir la qualité des travaux d'entretien routier. Il convient de veiller à la production de directive commune sur l''ensemble d'un territoire, de veiller à une centralisation et d'exploitation transversale des résultats.

Il est important d'introduire des délais de garantie des ouvrages dans le cahier des charges des entreprises

✓ Matérialité des contrôles

A ce niveau, il est important de :

- veiller à une présence de chaque type de contrôle pour minimiser le risque quant à la durabilité des entretiens réalisés.
- faire réaliser les différents contrôles des matériaux, et contrôler la composition des enrobés utilisés. Il convient de veiller au contrôle de la couche de collage.

✓ Efficacité du système de contrôle

L'efficacité du système de contrôle devrait être régulièrement vérifiée. Pour des chantiers d'une certaine importance, il faut :

- Mettre en place un système de contrôle permettant de détecter les écarts par rapport aux exigences de qualité imposées aux entrepreneurs.
- S'assurer qu'un traitement est réservé par l'administration aux non-conformités.

✓ Efficience du système de contrôle

L'efficience d'un système se définit comme le rapport entre les moyens mis en œuvre et les résultats obtenus. Le bénéfice lié à un contrôle renforcé nécessite qu'un contrôle et une surveillance renforcée des travaux soient adoptés.

✓ Personnel chargé du contrôle

Un manque d'effectif qualifié. Dans leur volonté affichée d'accélérer certaines études, les agences routières peuvent être tentées d'assurer de la maîtrise de leur rôle de maître d'ouvrage délégué et d'empiéter sur le rôle de maître d'œuvre dévolu aux Bureaux de contrôles.

8.3.2.3 Travaux d'entretien routier en régie – travaux d'entretien routier en entreprises quelles réalités ?

Des données complémentaires sont à collecter pour approfondir les analyses sur la période 1960-2000. Il convient toutefois de noter que la différence fondamentale entre les deux systèmes est l'exécution des travaux d'entretien routier par des entreprises privées.

Des fonds routiers existaient déjà dans plusieurs pays notamment au Mali comme révélé dans le rapport de la Banque Mondiale de 1974. La difficulté à cette période était que les ressources n'étaient pas toujours mises à la disposition du secteur.

Il faut noter aussi que les coûts des travaux d'entretien routier ont été multipliés par 3 dans des pays comme la Côte d'Ivoire suite à la privatisation de l'exécution des travaux (confère interview du Directeur Général du Fonds d'Entretien Routier de Côte d'Ivoire dans la Revue Route Ivoirienne n°1 du 1er trimestre 2005).

La comparaison des deux périodes en termes de couvertures physique et financier des besoins en travaux d'entretien nécessite, entre autres, la prise en compte de : (1) l'impact de la dévaluation du franc CFA en 1994 sur les coûts des travaux d'entretien ; (2) des structures de chaussées en place, de leur âge et du trafic ; (3) ainsi que celle de l'augmentation des coûts consécutive à la privatisation de l'exécution des travaux.

Une analyse approfondie sur cette question s'avère nécessaire en tenant compte également de l'environnement économique et de bien d'autres facteurs comme les crises sociales ou militaro-politiques.

8.3.3 Conclusion partielle

Les travaux d'entretien peuvent être sous-traités à des entreprises privées ou effectuées en régie (en utilisant des équipes et du matériel propre). Pour des raisons d'efficacité technique et d'efficience économique, on fait de plus en plus appel à des entrepreneurs privés plutôt qu'aux services internes pour exécuter les travaux. Certaines personnes considèrent que les travaux effectués par les services internes coûtent moins cher mais l'évaluation du coût de ces activités est souvent déficiente.

L'apprentissage du travail d'entretien étant aisé, il est facile de mettre en place un système par lequel l'entretien est confié aux microentreprises et l'entretien périodique à des entreprises de plus grande taille. Les agents internes en surnombre peuvent recevoir la formation et l'encadrement nécessaires pour devenir des entrepreneurs, et acquérir le matériel devenu excédentaire. L'administration des routes doit se séparer du personnel en surnombre. Une administration responsable doit appliquer un programme d'entretien bien géré, de bons mécanismes de suivi et des procédures de passation de marchés claires et transparentes.

Les marchés d'entretien courant sont souvent à court terme (6 à 12 mois) et d'un faible montant, attirant peu les entrepreneurs d'autres pays. Beaucoup de pays recourent donc aux services d'entrepreneurs nationaux pour effectuer les travaux d'entretien.

Un secteur local de la sous-traitance bien structuré offre plusieurs avantages : les méthodes de travail sont adaptées aux conditions locales, la productivité est plus élevée, la responsabilisation est plus grande et les coûts sont moins élevés. La création d'emplois directs et indirects contribue également à faire reculer la pauvreté.

En matière de stratégie, il convient de mettre en œuvre des tableaux de bord prospectifs, d'établir un contrat d'objectifs avec chaque grande agglomération ou région, de définir des objectifs opérationnels pour l'ensemble des services de Bureaux d'Etudes et d'en organiser le suivi. Il convient d'instaurer un système de programmation basé sur les résultats d'une auscultation moderne et fiable, aboutissant à une hiérarchisation des routes à entretenir. L'introduction d'une auscultation systématique des réseaux routiers et l'élaborer d'un outil d'enregistrement des données relatives aux travaux de construction et d'entretien des routes est nécessaire pour disposer d'un historique centralisé de données.

Il est nécessaire de procéder à l'installation de systèmes de pesage dynamique des poids lourds, d'octroyer les ressources suffisantes pour en assurer un contrôle effectif et de s'assurer de l'application de sanctions réellement dissuasives aux contrevenants.

9 OBSERVATIONS DES PARTENAIRES TECHNIQUES FINANCIERS DES PAYS DE L'UNION SUR L'ENTRETIEN ROUTIER

Lors de la mission circulaire, le Consultant a pu rencontrer certains partenaires techniques et financiers (PTF), notamment :

- le Coordonnateur de la Cellule Union Européenne de Ministère des Finances du Niger ;
- la Délégation de l'Union Européenne au Mali et au Sénégal ;
- la Représentation de la Banque Mondiale au Sénégal.

9.1 Coordination de la Cellule Union Européenne du Ministère des Finances du Niger

Un ressort de l'entretien avec le Coordonnateur de la Cellule qu'au Niger, l'Union Européenne s'intéresse à l'entretien des routes bitumés et la Banque Mondiale à l'entretien des routes et pistes rurales.

Du 7eme au 10eme Fonds Européen de Développement (FED), plusieurs kilomètres de routes ont été réceptionnés. Le 11eme FED en préparation en février 2015 devrait porter sur environ 427 km de routes. La programmation des travaux se fait en relation avec le Ministère de l'Equipement. **Un schéma directeur des routes est en cours d'élaboration au Niger**. La méthode Gestion & Entretien par Niveaux de Service (GENIS) a déjà été testée sans succès au Niger. Les causes de cet échec ne sont toutefois pas précisées. **Un Forum national est envisagé sur l'entretien routier au Niger**.

9.2 Délégation de l'Union Européenne (UE)

Il ressort de la Séance de travail au Mali que l'Union Européenne conditionne de plus en plus son appui aux pays par la mise en application effective du règlement 14 relatif au contrôle de la charge à l'essieu.

9.2.1 Délégation de l'UE au MALI

Selon une étude effectuée au Mali, l'effet sur la valeur du patrimoine routier induite par la suppression de la surcharge serait une valorisation comprise entre 27 et 39 milliards de FCFA. Le bilan d'une stratégie de suppression de la surcharge serait globalement positif pour l'économie malienne (Safège[27] et Sitrass, 2012).

Avec des ressources limitées, la priorisation des actions est indispensable. La programmation des travaux d'entretien routier est à revoir avec l'intervention des politiques. L'UE soutient

[27] Safège et Sitrass [2012] : Etude d'impacts de la lutte contre la surcharge dans le secteur des transports terrestres maliens

donc l'amélioration de la programmation des travaux avec l'utilisation de logiciels pour effectuer les relevés de dégradations.

Pour mobiliser davantage de financements pour l'entretien routier, l'UE participe au financement de la modernisation des postes de péage au Mali et espère doubler les recettes en les faisant passer de 2 milliards à 4 milliards de F CFA. Le volet relatif aux méthodes d'exécution des travaux est, en général, pris en compte par la Banque Mondiale. Une plateforme de dialogue sectorielle avec l'ensemble des acteurs existe et une matrice d'action a été élaborée.

Au niveau du Mali, il ne se pose pas de problème d'offre en transport. Un plan d'action du gouvernement existe par rapport à l'application du règlement 14 et il est important que les taux d'amendes retenus soient appliqués. L'autorisation de l'achat de camions hors normes (envergure et gabarit) et leur immatriculation contribuent à aggraver la question des surcharges ainsi que les dégâts causés aux ouvrages routiers.

Sur le 11e FED en cours d'élaboration, l'UE envisage financer les travaux d'entretien courant qui seront exécutés, en partie, par le biais de travaux à haute intensité de main d'œuvre avec un montant de 20 millions d'euros sur 3 ans. Le programme indicatif national 2014 – 2020, Union Européenne – Mali, signé le 6 mars 2015 confirme les informations recueillies lors de la mission circulaire. L'Union Européenne accompagnera le secteur routier en appuyant les priorités de l'Etat et visera à **i) contribuer au désenclaveraient des régions du Nord, ii) préserver le patrimoine routier tout en créant de l'emploi.** Il appuiera la réhabilitation/construction de l'axe Sévaré-Gao-Bourem-Kidal-frontière de l'Algérie qui permettra de relier Bamako à Tamanrasset (Algérie). Pour la préservation du patrimoine routier et création d'emplois, le double objectif de ce volet est d'une part d'accompagner l'Etat dans la programmation, le financement et la mise en œuvre de l'entretien routier (en particulier les pistes rurales pour l'écoulement de la production agricole) et d'autre part d'injecter des revenus dans les économies locales les plus défavorisées.

Tout en garantissant la préservation du patrimoine routier et une qualité satisfaisante des travaux, l'entretien routier sera notamment réalisé par des techniques à Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO), de manière à créer de nombreux emplois non qualifiés. Parmi d'autres expériences, il sera tiré profit des leçons du *State Buiding Contract* de 2013-2014 : ***importance de la mise à disposition des fonds par le Ministère des Finances dans les délais requis, rôle de la formation, coordination des calendriers, qualité des travaux. Le renforcement des entreprises contribuera en outre à rendre le secteur privé malien créateur d'emplois spécialisés et compétent dans l'entretien du réseau.***

La délégation de l'Union Européenne considère qu'il n'est pas nécessaire de d'effectuer des travaux en régie en s'appuyant sur l'argument du manque d'intérêt des entreprises pour certains projets. Un bon allotissement aidera les entreprises à se décider.

9.2.2 Délégation de l'UE au SENEGAL

Dans le cadre du 9e et 10e FED, plus de 200 millions d'Euros ont été affectés au financement dans le secteur routier. Les financements futurs sont envisagés dans le cadre de programme régional. Il s'agit de programme visant à connecter les Etats entre eux, portant les grands corridors routiers. La création d'un pont entre le Sénégal et la Mauritanie est envisagée. L'EU intervient sous forme de subventions ou met des ressources à la disposition des partenaires comme l'AFD et la BAD.

Il ressort des entretiens que les résultats obtenus quant à l'impact et à la pérennité des travaux d'entretien routier ne sont pas pour le moment extraordinaire. Pour le contrôle de la charge à l'essieu « les efforts faits par les autorités apparaissent encore symboliques du fait du lobby des transporteurs routiers ». La route Kaolak – Tombacounda livrée en 2009 est complètement dégradée 2012-13, 4 à 5 ans après à cause des surcharges des camions.

Des malfaçons ou des problèmes de dimensionnement sont possibles mais, la solution n'est pas de surdimensionner les structures de chaussées. Des études montrent que l'impact de la réhabilitation des routes sur le coût du transport est complètement nul. Des études au Burkina, au Mali et en Côte d'Ivoire montrent qu'il s'en suit un rattrapage par les transporteurs pour lesquels la charge à l'essieu des camions est une partie de leur condition de survie économique. Une étude diagnostique des transports a été réalisée en 2013. Il convient de noter que les schémas proposés par l'UE pour un pays donné ne sont pas forcement transposés à d'autres comme c'est le cas avec la Banque Mondiale.

Le gouvernement du Sénégal a signé un contrat de concession avec un opérateur privé. Le concessionnaire ne vit que des amendes. Le Business plan du concessionnaire est basé sur le règlement 14 qui n'est pas appliqué. Avec de faibles entrées de recettes, le plan d'investissement du concessionnaire n'est pas respecté.

Comme indicateurs de performance, l'on peut prendre en compte : (1) le coût du transport et non le prix ; (2) le temps de parcours. L'UE recherche des éléments pour valoriser différemment sa contribution au secteur des transports. L'impact du manque d'entretien des pistes rurales est spectaculaire. Une étude réalisée pour le Sénégal révèle que les surcharges induisent sur l'entretien routier un surcoût de 34 milliards de F CFA alors que les ressources mobilisées sont de 17 milliards en 2014.

L'UE se propose d'accompagner l'AGEROUTE à se développer, à financer l'actualisation de la base de données routières et contribue à la mise en place du fonds d'entretien routier.

Le financement de grands projets routiers est en partie conditionné par la mise en place intégrale de la FERA. Aucune ressource n'est allouée à l'entretien périodique et les opérations d'entretien sont reportées jusqu'à parvenir à la réhabilitation. **L'UE envisage diminuer le soutien au secteur routier au profit du chemin de fer**.

9.3 Banque Mondiale

La Banque Mondiale fait de l'autonomie des fonds routiers, un élément essentiel pour poursuivre son appui. En effet, la question du financement de l'entretien routier est une préoccupation majeure pour cette institution qui a accompagné les Etats dans le processus de privatisation de l'entretien routier. Les réformes dans le domaine routier qui ont vu la création des agences et des fonds routiers dans les pays de l'Union ont bénéficié de l'appui de la Banque mondiale.

La Banque Mondiale soutient les Gouvernements dans la mise en place d'un véritable fonds d'entretien routier de deuxième génération. C'est le cas au Togo où suite à la création du Fonds Routier (FR) et de la Compagnie Autonome des Péages et d'Entretien Routier (CAPER), après la dissolution de l'ex Fonds d'Entretien Routier (FER), elle a envoyé une mission pour aider le Gouvernement à mettre en place un fonds d'entretien routier de deuxième génération en 2011.

Au Sénégal, la représentation de la Banque Mondiale note que l'entretien routier présente des faiblesses et que le réseau commence à se détériorer. Elle recommande que des mesures soient prises pour revenir à l'état de maintenance du réseau il y a deux à trois ans. Il ressort des entretiens qu'en 2014 une ponction de 18,8 milliards de F CFA a été faite sur les ressources de la FERA par le Ministère des Finances. Ce fait est considéré comme une marche en arrière. Par ailleurs, le paiement des factures d'entretien routier ne se fait plus au niveau de la FERA, mais au niveau du Trésor par chèque du Trésor, ce qui ramène à la situation d'il y a 10 à 15 ans au moment où les fonds routiers dépendaient entièrement des Etats.

La diversification des ressources de la FERA est nécessaire, mais celle-ci n'apparait pas être une priorité comparé aux problèmes évoqués précédemment. Au niveau du Sénégal, tout comme dans les autres pays de l'Union, la Banque Mondiale est regardante sur la conservation des acquis en termes d'autonomie des Fonds Routiers. La Banque a financé une étude sur la diversification des ressources de la FERA. Il convient de noter que le contexte socio-économique ne permet pas toujours l'augmentation des taxes sur les produits pétroliers.

Une défiscalisation de l'entretien routier peut poser des problèmes aux Etats dans les discussions avec le Fonds Monétaire International FMI).

9.4 GROUPE DE LA BAD (selon les documents de stratégie pays)

Sur la base des Documents de Stratégie Pays (DSP) le soutien du groupe de la Banque Africaine de Développement au secteur des infrastructures peut se résumer comme suit :

BENIN	Selon le Document de stratégie pays 2012-2016, la BAD va poursuivre son appui à la mise en place d'un réseau performant d'infrastructures, qui contribuera à accroître la compétitivité et la diversification de l'économie. Dans le secteur des transports plus particulièrement, la Banque privilégiera le développement des voies de desserte des pays limitrophes en consolidant la réalisation de ses projets en cours sur les corridors vers le Nigeria et vers le Togo. Ces voies devraient faciliter les échanges entre le Bénin et l'Afrique de l'Ouest et lui permettre de tirer davantage profit des opportunités d'exportation escomptées de la mise en œuvre du plan de relance du secteur agricole.
BURKINA FASO	Le pilier N°1 du Document de stratégie pays 2012-2016 est de développer les infrastructures structurantes de soutien à la croissance. Les objectifs recherchés sont triple : 1) renforcer la compétitivité du secteur privé, pour en faire un moteur de la croissance, en réduisant les surcoûts de transaction inhérents à la faiblesse et à la mauvaise qualité des infrastructures urbaines et rurales, en élevant le niveau de service des infrastructures critiques pour la croissance, 2) faciliter le commerce régional en connectant les zones à fort potentiel de production agricole aux marchés, à l'intérieur du pays et en Afrique de l'Ouest, ce qui stimulera la production nationale et la demande extérieure (exportations), 3) créer des emplois directs et indirects, pour les jeunes pendant la phase de réalisation des travaux
Côte d'Ivoire	Le piler 2 de la stratégie de la BAD en Côte d'Ivoire concerne le Développement des infrastructures en soutien à la relance économique.
Guinée Bissau	Le pilier 2 du Document de stratégie pays 2015-2019 relatif aux infrastructures vise à Développer les infrastructures favorisant une croissance inclusive. Ce pilier aura comme priorité les investissements dans les infrastructures à portée régionale et présentant le meilleur retour économique, de cohésion sociale et de résilience. D'un point de vue économique, il vise à appuyer le désenclavement de la production. D'un point de vue social et humain, le pilier vise au désenclavement des régions en interne dans le but de casser les goulots d'étranglements affectant l'offre de services sociaux, et de la participation des populations dans la reprise économique et politique. Dans ce cadre, l'électricité et les routes sont les composantes principales de ce pilier. Sans améliorations dans ces domaines, tant l'offre que l'accessibilité aux services sociaux de base, mais aussi les opportunités économiques sont affectées.
Mali	Le document de stratégie disponible concerne la stratégie d'appui à la gestion de la transition 2013-2014. L'objectif de la Banque, est de contribuer à renforcer la résilience des populations les plus vulnérables dans cette période

	de transition précaire, et de jeter les bases d'une reprise plus solide de l'économie en vue de soutenir et d'accompagner le processus de transition vers la sortie de crise.
Niger	Selon le Document combiné de stratégie pays 2013-2017 et de revue du portefeuille, la banque envisage de « Renforcer les infrastructures structurantes pour le développement de l'offre agricole » Dans ce cadre, la Banque appuiera les infrastructures connectant les zones économiques à fort potentiel au Niger aux marchés à l'intérieur du Niger, mais aussi à l'espace économique sous-régional, telle que la Route transsaharienne (RTS) entre le Tchad, le Niger et l'Algérie et le développement, dans le cadre de la dorsale transsaharienne, de la fibre optique régionale connexe pour contribuer à l'amélioration du système d'informations sur les marchés. Les actions de la Banque seront aussi orientées vers (i) la mise en œuvre de la Boucle ferroviaire susmentionnée, (ii) la facilitation des échanges intracommunautaires (gestion intégrée des postes de contrôle frontalier), et (iii) le développement des chaînons manquants du corridor routier trans-sahélien de l'Afrique de l'ouest (les liaisons Niamey – Dakar et frontière Niger – Lagos).
Sénégal	Selon le Document combiné de stratégie pays 2010-2015 la contribution de la Banque au renforcement des infrastructures nationales et régionales. L'objectif principal est d'accroitre la dotation du pays en infrastructures à l'effet d'élargir l'accès à des services de qualité dans les secteurs des transports, de l'énergie et des télécommunications.
Togo	Selon le Document de stratégie pays 2010-2015, le réseau de transport routier et ferroviaire du Togo est fortement dégradé par manque d'entretien, au point d'affecter considérablement la compétitivité du port autonome de Lomé et de l'ensemble de l'économie. L'insuffisance d'infrastructures rurales se traduit par l'enclavement de nombreuses zones à fortes potentialités agricoles. Cette situation résulte d'un enchaînement de plusieurs facteurs dont les plus déterminants sont les suivants : i) l'inexistence d'une politique sectorielle de transport ; ii) un cadre institutionnel affaibli par la crise, avec des capacités techniques, organisationnelles, financières et matérielles insuffisantes ; iii) l'insuffisance et la mauvaise gestion des ressources affectées à l'entretien routier ; iv) l'application insuffisante des politiques communautaire en matière de transport. La BAD aidera le Togo à développer une politique sectorielle des transports. L'objectif de la Banque sera de porter le pourcentage de route en bon état sur la RN1 de 35 % en 2010 à 70 % en 2015, et d'améliorer le niveau de service sur les routes de dessertes agricoles pour désenclaver les zones à fort potentiel agricole

9.5 AGENCE FRANÇAISE DE DEVELOPPEMENT (AFD)

En Côte d'Ivoire, avec le Contrat de Désendettement et Développement (C2D) mis en œuvre par l'Agence Française de Développement (AFD) le programme d'appui 2013-2015 au sous secteur routier d'un montant total de 100 milliards de FCFA (152,6 M€) devra contribuer à l'atteinte des résultats suivants :

- rétablissement d'un niveau de service minimum sur certains grands axes stratégiques,
- désenclavement de zones rurales et de quartiers urbains,
- facilitation des échanges sous-régionaux avec le Ghana, le Burkina Faso et le Mali,
- amélioration de la sécurité routière,
- sauvegarde du patrimoine routier grâce au financement de l'entretien routier,
- renforcement du tissu d'entreprises internationales et nationales dans le secteur routier.

Il convient de souligner que dans le cadre de la politique de développement de la France et de la mise en œuvre de la stratégie des partenariats géographiques différenciés, le plan d'orientation stratégique 2012-2016 (POS) réaffirme la priorité accordée à l'Afrique subsaharienne et au pourtour méditerranéen. Il promeut des approches ciblées dans les pays émergents et des réponses adaptées aux cas des pays fragiles.

Le plan d'orientation stratégique de l'AFD en cours prévoit, en Afrique subsaharienne, une mobilisation pour la sécurité alimentaire, un soutien aux infrastructures et des actions ciblées en matière d'éducation et de santé.

En matière d'infrastructure dans l'UEMOA, en dehors de la Côte d'Ivoire, l'on peut noter que c'est **au Sénégal** que l'AFD participe à l'Aménagement urbain et autoroutier à Dakar

En Guinée-Bissau, l'activité de l'AFD est réduite du fait notamment de la longue période d'instabilité politique et des années de crise depuis la guerre civile de 1998-1999.

Conclusion partielle

Pendant longtemps l'affectation des crédits de la route a réservé à l'investissement une part importante au détriment des crédits consacrés à l'entretien et la maintenance. Les routes non revêtues, en particulier les pistes, n'en ont pâti que plus encore. Avec la rareté des ressources due à la crise économique des années 1990 et sous l'impulsion des partenaires techniques et financiers au développement, les gouvernements et les administrations techniques des travaux publics ont réduits de manière drastique les crédits des extensions nouvelles de réseau pour les réorienter vers la préservation du patrimoine existant. Dans cette perspective, la mise en place de fonds d'entretien routier autonomes est apparue indispensable pour assurer la pérennité des ressources financières.

Face aux besoins importants des Etats dans divers secteurs, l'autonomie recherchée pour les fonds d'entretien routier n'est véritablement pas garantie à ce jour. C'est à juste titre que les partenaires techniques financiers comme la Banque Mondiale se proposent de conditionner de plus en plus leur appui financier aux Etats par l'autonomie des fonds d'entretien routier. Par ailleurs, pour amener les Etats à mieux préserver leur patrimoine routier des surcharges de camions, l'Union Européenne envisage également de conditionner son appui aux Etats par la mise en œuvre effective du règlement 14 de l'UEMOA.

Les informations recueillies révèlent que dans le secteur routier, le soutien des partenaires techniques financiers est de plus en plus orienté vers l'établissement des maillons manquants des liaisons routières inter-Etats pouvant favoriser l'intégration des économies. Un intérêt est également marqué pour un soutien aux projets ferroviaires.

Au regard des menaces identifiées, il est important que les Etats renforcent l'autonomie des fonds d'entretien routier et fassent appliquer le règlement 14 de l'UEMOA pour continuer à bénéficier de l'appui des partenaires techniques au développement dans la préservation de leur patrimoine routier.

10 AXES DE SOLUTIONS

La non réalisation des travaux d'entretien des routes à temps conduit à des travaux coûteux de remise en état et de reconstruction. Elle influe défavorablement sur le développement économique des pays de l'Union.

Dans ces conditions, il s'avère nécessaire, voire capitale, d'accorder une attention plus accrue à l'activité d'entretien routier sans oublier que le véritable problème de financement de l'entretien routier dans les pays de l'UEMOA demeure essentiellement la dotation des Fonds d'Entretien Routier de ressources financières suffisantes et durables. D'autres défis comme la formation et l'encadrement de tous les acteurs du secteur, notamment des Petites et Moyennes Entreprises (PME), l'amélioration de la gouvernance des projets et la proportion de la contribution des usagers au financement des travaux d'entretien routier devront être relevés.

Outre ces aspects, il demeure indispensable que les Etats continuent d'apporter davantage de subventions aux fonds routiers dans l'optique d'atteindre un certain niveau de service et ensuite commencer à réduire/supprimer ces contributions. En effet, les déficits cumulés dus au faible financement de l'entretien routier fait qu'aujourd'hui les budgets des Fonds d'Entretien Routier (FER, CAFER, FERA, SAFER, etc.) restent insuffisants pour résorber ce problème qui freine le développement des pays de l'union.

10.1 Sur le plan juridique

L'application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 s'avère nécessaire. Ce texte vise à éviter les surcharges et à protéger les chaussées des déformations excessives. Dans ces conditions, il faut :

1) une harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les pays membres de l'Union ;

2) les mesures édictées par le Règlement 14 doivent être appliquées au niveau de chaque Etat pour lutter contre les dégradations précoces des infrastructures routières ;

3) l'harmonisation n'est pas l'uniformisation. Ainsi, l'application des textes du Règlement 14, tout en demeurant dans la fourchette tolérable, doit se réaliser en respectant les réalités dans certains pays membres (les pays sahéliens et les pays côtiers n'ont pas les mêmes réalités) ;

4) les textes relatifs aux taxes fiscales et parafiscales doivent être appliqués en vue de la captation et mobilisation des ressources financières.

Il convient, pour chacun des pays, de veiller également à donner un statut à toutes les routes recensées en les intégrant dans le réseau routier classé. Une démarche progressive peut être adoptée à cet effet, en se fixant des objectifs annuels de réduction du linéaire de routes non classés.

10.2 Sur le plan politique

Les pays membres de l'UEMOA doivent, en raison du coût important pour le budget de chacun d'eux, harmoniser leur stratégie politique en matière de gestion et d'entretien routier. L'harmonisation des différentes stratégies d'entretien routier permet d'éviter que la négligence dans un pays membre, dans le respect desdites stratégies n'entraîne des conséquences graves pour le pays lui-même et pour les autres Etats de l'Union.

Cette stratégie politique peut se réaliser à travers :

- des programmes d'actions prioritaires ;
- la mise en place des textes juridiques appropriés et dans le cadre de la politique d'harmonisation.

10.3 Sur le financement de l'entretien routier

Relativement à la maîtriser les prélèvements sur les produits pétroliers, la longue expérience des Etats en la matière laisse apparaître que le problème se trouve, en partie, au niveau du non reversement des ressources prélevées. Il est également important de fixer les niveaux de prélèvements par des textes réglementaires conséquents, notamment par une loi, un décret ou une ordonnance en remplacement des arrêtés ministériels comme c'est le cas dans la plupart des Etats.

Les ressources mobilisables par les fonds d'entretien routier sont relativement diversifiés au regard des textes en vigueur dans chacun des Etats. Il apparaît nécessaire de conduire une étude de faisabilité sur l'élargissement de l'assiette aux vignettes et à l'assurance automobile, aux visites techniques, etc. Une étude similaire a été menée en Côte d'Ivoire.

10.3.1 Exemple du Fonds d'entretien Routier de Côte d'Ivoire

L'exemple du Fonds d'entretien Routier de Côte d'Ivoire est présenté dans le présent rapport peut servir de modèle aux autres Etats. Il convient de souligner qu'il est l'aboutissement d'un processus. En effet, le Fonds d'entretien routier (FER) de Côte d'Ivoire s'est fait noter par une agence de notation financière internationale (Bloomfield Investment) en décembre 2014. Cette évaluation a facilité la mobilisation des ressources sur le marché. La mobilisation des ressources suppose que des dispositions soient également prises pour améliorer le taux d'absorption des ressources financières. Une évaluation de la capacité des entreprises de travaux est donc nécessaire. Une telle option nécessite également un soutien politique fort au plus haut niveau des Etats.

En 2011, le Fonds d'Entretien Routier de Côte d'Ivoire a financé une étude sur la fiscalité routière en Côte d'Ivoire aux fins de l'élargissement ses ressources. Les résultats de cette étude ont contribué à une modification de la loi des finances par le biais d'une annexe fiscale à l'ordonnance n° 2011 – 480 du 28 décembre 2011 portant budget de l'état pour la gestion 2012. En son article 39, cette annexe permet le **renforcement des moyens du fonds d'entretien routier.**

Il est proposé de renforcer les ressources du FER en lui allouant la quote-part du produit de la taxe spéciale sur les véhicules à moteur (vignette) revenant aux départements et une partie de la part de l'Etat, ainsi que la totalité de la quote-part des recettes de la contribution des patentes et licence destinée aux départements. Il s'agit d'une redistribution de ressources. Le tableau ci-après extrait de cette annexe dont la nouvelle clef de répartition des ressources.

Tableau 72 : Modification de l'annexe fiscale portant budget de l'Etat pour la gestion 2012

	Communes	Villes	Districts	Départe-ments	Régions	Fonds d'Entretien Routier	Organisme de drainage	Organisme de gestion des ordures	Etat
Impôt sur le patrimoine foncier	30%	4%	4%	20%	12%	Néant	10%	20%	Néant
Patente et licences	40%	5%	5%	Néant	10%	**25%**	Néant	Néant	15%
Impôt synthétique	40%	Néant	Néant	**10%**	Néant	Néant	Néant	Néant	50%
Taxe spéciale sur les véhicules à moteur	20%	5%	10%	Néant	15%	**40%**	Néant	Néant	**10%**
Taxe de voirie, d'hygiène et d'assainissement	Néant	Néant	Néant	Néant	Néant	Néant	Néant	100%	Néant
Taxe d'habitation	40%	Néant	Néant	Néant	Néant	Néant	Néant	Néant	60%

Le montant annuel de la taxe spéciale sur les véhicules à moteur (vignette) visant à renforcer les ressources du FER de Côte d'Ivoire s'élève à environ 12 milliards/an et sert de garantie pour les levées de fonds auprès sur le marché financier.

Le Niger, à travers la CAFER, a financé depuis plusieurs années, en partie, l'entretien routier grâce aux vignettes sauf que les ressources mobilisées ne représentaient que 5% du montant alloué à l'entretien routier en 1998.

10.3.2 Couvertures physique et financière des besoins

10.3.2.1 Taux de consommation des crédits

Le taux de consommation des crédits mis à disposition pour les travaux d'entretien routier apparaît comme un point essentiel qui devra être amélioré. La stabilité des ressources des fonds d'entretien routier peut être affectée si les ressources mobilisées ne sont pas consommées alors que les besoins en entretien routier demeurent importants. Le cas du Sénégal est un exemple qui illustre bien cet aspect. Des récents chiffres communiqués par

l'AGEROUTE en Côte d'Ivoire révèlent que malgré les besoins, le taux de consommation des crédits se situe autour de 40%. Les causes de cette situation sont, entre autres :

Tableau 73 : Taux de consommation des crédits alloués à l'entretien routier en fonction des sources de financement (cas de la Côte d'Ivoire)

ANNEE	LIBELLES	BUDGET NOTIFIE	CONSOMMATION	TAUX DE CONSOMMATION
2010	Travaux d'entretien routier (TRESOR)	5 618 002 659	1 983 040 087	35,30%
	Travaux d'entretien routier (IDA)	687 158 135	687 158 135	100%
2011	Travaux d'entretien routier (TRESOR)	2 016 753 232 + emprunt 752 607 049		0%
	Travaux d'entretien routier (FER)	18 717 886 974	15 065 956 644	80,49
2012	Travaux d'entretien routier (TRESOR)	10 072 869 358	5 244 737 756	52,07%
	Travaux d'entretien routier (FER)	73 865 399 159	53 659 358 801	72,65%
2013	Travaux d'entretien routier (TRESOR)	12 322 444 753	4 826 371 822 + emprunt 133 000 000	39,17%
	Travaux d'entretien routier (FER)	0		0%
2014	Travaux d'entretien routier (TRESOR)	2 191 754 950	1 052 506 501	48,02%
	Travaux d'entretien routier (FER)	130 190 825 973	37 539 369 253	28,84%
	Travaux d'entretien routier (C2D)	11 771 372 701	11 771 372 701	100%

Source : Ageroute Côte d'Ivoire 2015

Le faible taux de consommation des budgets est dû, entre autres raisons :

- à la validation tardive des programmes d'entretien routier;
- aux longs délais de passations des marchés.

On note qu'en 2014 sur le programme d'entretien routier financé par le FER, les délais de passation des marchés sont compris entre 188 jours (6 mois) et 434 jours (14 mois).

Les éléments suivants sont à prendre en compte :

- Nombre d'appels d'offres lancés en 2014 : **17**
- Nombre d'offres reçues et analysées : **677**

Soit une moyenne de **40** offres reçues et analysées par appel d'offres. (Source AGEROUTE)

Relativement au taux de consommation des crédits alloués à l'entretien routier, au Burkina Faso est de 67,5% en 2012, 90,5% en 2013. Il apparaît bien meilleur qu'en Côte d'Ivoire les années concernées.

Au Bénin, la faible consommation[28] des ressources budgétées serait surtout due au retard enregistré dans le lancement des campagnes d'entretien routier d'une part et à la faible capacité financière, matérielle et organisationnelle des PME attributaires des marchés d'entretien.

10.3.2.2 Besoins financiers en entretien routier

L'évaluation des besoins en entretien routier est un processus qui exige une bonne connaissance du réseau routier en termes de structures de chaussées, de durée de dimensionnement initiale, de trafic subi, de l'environnement de la chaussée (climat, pluviométrie, etc.)…

L'évaluation sommaire faite dans le cadre de cette étude couplée aux besoins exprimés par les Etats permettent de cerner l'importance des besoins aussi bien sur le réseau primaire que sur l'ensemble du réseau routier.

Au regard des données recueillies une telle évaluation ne pourra être possible que si des hypothèses forts sont faites, ce qui peut avoir pour conséquences de mettre en cause sa pertinence.

La sauvegarde du patrimoine tout comme l'entretien du réseau existant sont des actions à mener dans le cadre d'un politique de gestion du patrimoine. Au regard des besoins, des efforts de mobilisation de ressources sont indispensables et devront s'orienter vers une mise à contribution des usages de la route. Pour la prise en compte des besoins immédiats, l'appui des partenaires techniques financiers apparaît plus que nécessaire.

10.4 Approche de solutions au plan technique

Lorsque les ressources sont rares – ce qui est généralement le cas – la seule démarche rationnelle consiste à :

- assurer l'entretien des routes existantes avant de financer la construction de nouvelles routes ;
- ne pas reporter à plus tard les travaux d'entretien, voire les exécuter quotidiennement. car, ne l'oublions pas, ce qui n'est pas fait aujourd'hui coûtera plus cher demain.

[28] Document de stratégie sectorielle des transports pour la période 2014 - 2018

En raison de la durée de vie relativement limitée des chaussées revêtues et des difficultés résultant de la mobilisation des ressources suffisantes pour l'Entretien Routier, il s'avère nécessaire que les normes Communautaires relatives au dimensionnement des revêtements soient effectivement appliquées pour les routes transnationales, voire nationales.

Il est bien connu que les routes se détériorent avec le temps. Dans un scénario optimisé, on ne permet pas aux routes de se détériorer jusqu'à un point où il coûterait trop cher de les remettre en état de service. Il convient de respecter les dispositions contenues dans le règlement N°88-02 de la BOAD pour sauvegarder les patrimoines routiers dans les pays de l'Union. Ces dispositions sont reprises dans plusieurs publications de l'Association Mondiale des Routes et de la Banque mondiale pour sensibiliser les Etats sur la nécessité de mettre en application les meilleures stratégies de traitement pour réduire au minimum les coûts d'entretien (AIPCR, 2014). Un entretien en temps opportun peut réduire considérablement les coûts futurs et permet une gestion efficace de la route, en identifiant les conditions optimisant le coût de l'entretien routier.

La préservation du réseau peut s'avérer difficile si les textes réglementaires de l'UEMOA comme le règlement 14 ne sont pas appliqués. Les études menées au Mali et au Sénégal par l'Union Européenne montrent bien l'impact des surcharges est considérable et de loin supérieur au budget mobilisable par ces Etats pour l'entretien routier. A ce niveau des dispositions particulières viennent d'être prises au sein de certains pays de l'Union comme le Sénégal en concédant le contrôle des charges à l'essieu à un opérateur privé.

Si la mise en application du règlement 14 s'avère difficile pour les Etats, la possibilité d'envisager de nouveaux mécanismes régionaux de financement de routes inter-états, tant pour la construction que pour l'entretien incluant l'ensemble des Etats à travers les organisations sous régionales comme l'UEMOA et la CEDEAO pourra être examinée. Cette option aidera probablement les Etats à faire des efforts de surveillance mutuelle pour le respect des charges à l'essieu.

10.4.1 Banque de Données Routières (B.D.R)

Il est donc important, pour les pays, de veiller à disposer de Banque de données routières avec des informations à jour pour connaître la valeur du patrimoine routier et les niveaux d'efforts à consentir pour sa préservation.

Une meilleure connaissance du réseau routier dans les pays membres de l'Union passera, entre autres, par :

- le choix judicieux des outils informatiques adaptés aux réalités des pays de l'union ;
- la dotation des BDR de matériels adéquats à la pointe des nouvelles technologies ;
- l'élaboration de procédures de collectes des données et leur harmonisation dans les pays de l'union pour l'alimentation des BDR ;

- la définition de stratégies de programmation et leur harmonisation dans les pays de l'union en vue de garantir un même niveau de service sur les axes communautaires ;
- l'identification de sources de financement stables et pérennes des BDR ;
- etc.

Les différentes données collectées pour alimenter la banque de données routières devront faire l'objet d'un traitement et d'une analyse approfondie. Ainsi, une carte de l'agressivité du trafic pourra être élaborée dans les différents Etats. Celle-ci aidera à une meilleure prise en compte de l'agressivité dans le dimensionnement des structures de chaussées neuves ou des structures de renforcement de chaussées. Une telle carte a déjà été élaborée par le LBTP de Côte d'Ivoire en 1980. Une analyse de l'agressivité de trafic peut être faite en tenant compte du type de produit transporté.

10.4.2 Perspectives sur l'évolution de l'entretien routier

Le niveau d'application des réformes pour assurer la conservation du patrimoine routier dans les pays de l'Union est variable. Tout en cherchant à résoudre les nombreux problèmes apparents qui surgissent fréquemment dans le cadre d'un processus d'amélioration continue, il faut éliminer les causes fondamentales qui freinent considérablement les travaux de l'entretien routier.

Au cours d'un séminaire sur la maintenance des infrastructures routières tenu à Abidjan en septembre 2014, il a été relevé que **l'entretien routier souffre, en partie, du faible impact politique qu'il génère**. En effet, la construction neuve ou la réhabilitation des routes, tout comme les programmes sociaux ou d'éducation sont plus « attrayants » et créent plus de prestige politique que des travaux d'entretien routier. De plus, l'absence d'une culture d'entretien et la faible compréhension des conséquences économiques de l'insuffisance d'entretien rendent encore plus difficile l'obtention de fonds.

Selon Ahbi A. [2014], peu de pays dans le monde, tels le Japon et certaines nations européennes, ont pu allouer des ressources suffisantes à l'entretien routier sur une base durable. Ces pays représentent une exception à la règle et ne peuvent être pris comme exemple du financement efficace de l'entretien routier par le biais des recettes de l'État.

Certains pays de l'Amérique latine ont, durant quelques temps, financé la construction, la réhabilitation et l'entretien routier à travers des fonds constitués par des taxes prélevées sur les carburants consommés par les véhicules motorisés. Aucun de ces fonds n'a pu être maintenu à long terme.

Le problème principal trouve sa source dans le fait que les gouvernements se considèrent aptes à disposer de ces fonds et par conséquent en mesure de les utiliser. Ils les emploient à d'autres fins, surtout en temps de crise économique, ce qui induit des effets qui, souvent, perdurent «indéfiniment», d'où l'intérêt des Partenaires Techniques Financiers au

développement comme la Banque Mondiale pour la mise en place de fonds de 2ème génération.

L'expérience révèle que dans presque tous les pays en voie de développement, et même dans plusieurs pays développés, il est difficile d'assurer un flux adéquat et stable de fonds pour l'entretien routier, à travers des procédures budgétaires normales, notamment si ce budget dépend des lois de finances annuelles. En second lieu, la gestion de l'entretien routier dans la plupart des pays relève principalement de services qui dépendent de l'administration publique. La construction, la réhabilitation et une partie de l'entretien des routes (renforcement) se fait par l'entreprise. La planification, le recrutement, la supervision et la majeure partie de l'entretien périodique et courant sont directement réalisés par ces administrations publiques, qui sont confrontées aux problèmes typiques inhérents à leur fonctionnement : *personnel pléthorique ou réduit, absence de discipline et de contrôle, insuffisance d'équipements d'entretien, incitations et sanctions quasi inexistantes*,…

Afin d'améliorer l'efficience et l'efficacité, il est indispensable de réformer le mode de financement et le système de gestion de l'entretien routier, avec la participation active des usagers directs et indirects des routes et la création de partenariat avec le secteur privé. Il en découle que les lois et règlements actuels du système administratif ne sont ni aptes, ni adaptés pour assurer une gestion efficiente et efficace de l'entretien routier (Ahbi A., 2014).

10.4.3 Critères de performance plutôt que les prix unitaires et l'estimation des quantités

En ce qui concerne l'expérience internationale, plusieurs pays ont introduit ou sont en train d'expérimenter les contrats d'entretien routier qui reposent sur des critères de performance plutôt que sur des prix unitaires et une estimation des quantités. Cette innovation qui s'avère plutôt complexe peut être prometteuse si une analyse approfondie de l'incidence des retards d'entretien est mené par pays.

La plupart des contrats qui sont en vigueur depuis quelques années concernent l'entretien courant et périodique, auquel parfois s'ajoutent des travaux de réhabilitation. Les paramètres tels que la longueur du réseau, le type de revêtement, l'état des routes et la durée du contrat, varient avec chaque projet et chaque pays.

L'expérience de l'Argentine concernant la passation de contrats de réhabilitation et d'entretien du réseau routier depuis 1990 a servi de modèle dans la conception de ces projets. Par ailleurs, des pays développés comme l'Australie, la Grande-Bretagne, l'Espagne et plus récemment les États-Unis ont eux aussi décidé de confier l'entretien routier à des entreprises privées selon les normes de performance.

Des efforts importants ont été faits par les pays pour mobiliser les ressources nécessaires à l'entretien routier et pour maintenir l'état du réseau au niveau acceptable. Ces efforts devront se poursuivre pour préserver le patrimoine routier. Des outils de planification ont déjà été

développés et permettent de préparer la décision sur des bases rationnelles. Ils conviendraient de se les approprier et de les mettre en œuvre.

Des projets pilotes devront être menés chaque année dans les pays sur financement des fonds routiers. Pour le lancement de telles opérations, il conviendrait d'informer, former les intervenants et élaborer des contrats type. Il s'agit d'une nouvelle culture à implanter et non pas de simples marchés à lancer.

10.4.3.1 MISE EN ŒUVRE DE LA METHODE GENiS

Le concept de Marchés de gestion et d'entretien des routes par niveaux de service couramment appelée GENiS ou PBRC (Performance Based Road Contract) a fait l'objet d'une publication de la Banque Mondiale, pour la première fois, en février 2002. Puis, des documents complémentaires et un modèle de Dossier d'Appel d'Offres ont été publiés en octobre 2006.

Le dossier modèle vise à satisfaire les besoins spécifiques des Marchés de gestion et d'entretien des routes par niveaux de service, mais il convient également pour la passation de marchés de travaux et services routiers dans le cadre d'une approche de long terme du type « Conception, réalisation, exploitation et maintenance ».

Le modèle de marché du GENiS diffère fortement des marchés traditionnels de travaux. La différence fondamentale est liée aux modalités de paiement de l'entreprise :

- l'essentiel des paiements n'est pas lié aux quantités de travaux exécutés et mesurés, multipliées par les prix unitaires correspondants, mais plutôt aux résultats mesurés, reflétant l'état souhaité des routes faisant l'objet du marché. Cet état souhaité des routes étant exprimé par le moyen des « Niveaux de service » définis dans le marché ;
- une autre différence importante est que l'entrepreneur est pleinement responsable de la conception des travaux qui sont nécessaires pour atteindre les niveaux de service requis, ainsi que de la durabilité et la performance des routes sur une plus longue période.

Le marché GENiS vise particulièrement les **Services de gestion et d'entretien**, y compris les travaux physiques à réaliser sur les Routes objet du marché nécessaires pour conserver les niveaux de services prescrits dans la durée, mais aussi toutes les activités de gestion et de suivi/évaluation du réseau faisant l'objet du marché. Le marché prévoit aussi l'exécution :

a) des **Travaux de réhabilitation,** à exécuter dans une première phase du marché pour mettre les Routes à niveau conformément aux normes prescrites ;
b) des **Travaux d'amélioration** destinés à conférer à ces Routes de caractéristiques nouvelles pour répondre à l'évolution des trafics, à des impératifs de sécurité, ou autres ;

c) et des **Travaux d'urgence** destinés à remettre les Routes en état à la suite de dégâts occasionnés par des phénomènes naturels imprévisibles, aux conséquences exceptionnelles.

Selon le dossier type d'appel d'offres (DTAO) de 2002, le coût des travaux initiaux de mise à niveau à inclure dans un marché de type GENiS ne doit pas dépasser 40 % environ du montant global du marché, vu le risque encouru. Le document ne devrait pas non plus être appliqué aux trop petits marchés (**inférieurs à 4 millions de dollars US**), pour lesquels il y aurait lieu de rédiger des contrats de gestion nettement simplifiés. Cette précision a conduit plusieurs pays à en visager une adaptation de la méthode GENiS à leur contexte national.

Principaux critères de performance

Les critères peuvent être définis à trois niveaux (bien que des marchés plus simples n'utilisent pas tous les critères identifiés ci-dessous) :

1. Les objectifs relatifs au **Service à l'Usager et au Confort de l'Usager de la Route,** qui peuvent être exprimés en termes tels que :

    - Rugosité de la Route
    - Largeur de la route et de la voie
    - Orniérage
    - Résistance au dérapage
    - Contrôle de la végétation
    - Visibilité des panneaux de signalisation et des marquages
    - Disponibilité de chaque voie-km pour un usage normal
    - Temps de réponse pour rectifier les défauts qui compromettent la sécurité des usagers
    - Interventions suite aux accidents de la route
    - Ecoulement de l'eau hors de la chaussé (l'eau stagnante est dangereuse pour les usagers)

2. Les objectifs relatifs à la **Durabilité de la Route,** qui peuvent être exprimés en termes tels que :

    - Profil longitudinal
    - Solidité de la chaussée
    - L'étendue des réparations acceptables avant qu'un traitement d'entretien périodique de plus grande envergure ne soit requis
    - Degré de sédimentation dans les dispositifs d'assainissement

3. Les objectifs relatifs à la **Performance de Gestion**, qui définissent les informations dont le Maître de l'Ouvrage a besoin pour administrer l'investissement routier pendant la durée

du marché, et pour faciliter le prochain appel d'offres. Les exigences devraient comprendre:

- La production et fourniture de rapports d'avancement périodiques à l'Autorité de Contrôle de la Route
- Mises à jour de l'inventaire et autres systèmes de mise à disposition de données
- Historique de l'entretien (ainsi les soumissionnaires ultérieurs peuvent estimer le prix du travail).

En définissant les objectifs, il faut bien considérer différents critères (à la fois techniques et pratiques) tels que :

a) le volume et la composition du trafic ;
b) si les routes sont urbaines ou rurales ;
c) terrain plat, accidenté ou montagneux ;
d) la qualité et le type de la fondation de la chaussée ;
e) la qualité de matériaux de construction disponibles ;
f) la capacité des entrepreneurs disponibles ;
g) toutes contraintes environnementales, telles que les zones protégées, les parcs, les réserves forestières, etc.

Cependant, le critère probablement le plus important est de déterminer le Niveau de Service financièrement acceptable et possible, et justifié sur le plan économique pour la route en question.

L'Entrepreneur devrait avoir le droit de mettre en œuvre un système de contrôle de charge par essieu, sur la base de la législation et en coopération avec les autorités locales de police.

4. Les soumissionnaires présenteront leur offre financière pour :

- les **Services d'entretien** sous la forme du montant mensuel forfaitaire demandé par le soumissionnaire d'après les conditions du marché (celui-ci sera un montant mensuel pendant tout la durée du marché) ;
- les **Travaux de réhabilitation** (si cela est requis dans les Données particulières de l'Appel d'Offre), sous la forme de montant forfaitaire, tout en indiquant les quantités de travaux mesurables à exécuter afin que la route atteigne les critères de performance spécifiés dans le dossier d'appel d'offres. Les paiements correspondants s'échelonneront selon l'avancement des travaux correspondants ;
- les **Travaux d'amélioration** (si cela est requis et pour les améliorations indiquées dans le dossier d'appel d'offres) sous la forme de prix unitaires pour chaque type de travaux d'amélioration; les paiements correspondants seront effectués aux prix unitaires pour les travaux effectués ; et

- les **Travaux d'urgence** (à prix unitaires) sous la forme d'un détail quantitatif traditionnel. Les paiements seront effectués pour chaque urgence au cas par cas, selon un montant forfaitaire estimé par l'Entrepreneur et approuvé par le Maître de l'Ouvrage sur la base des quantités estimées et des prix unitaires du marché.

Il devrait également y avoir une clause de révision des prix applicable à tous les prix et activités pour compenser les augmentations des indices de coût.

Principales inquiétudes vis-à-vis des contrats d'entretien routier par niveau de service

Hormis les avantages des contrats de type GENiS cités précédemment, certaines inquiétudes ont déjà été relevées par les membres de l'Association des Fonds d'Entretien Routier d'Afrique le 31 octobre 2012 au terme d'une campagne de sensibilisation menée par M. Ben GERICKE, chef de délégation de la Banque mondiale et M. Carles MUSHOTA de l'Agence Routière de Développement de la Zambie.

En effet, pour réussir la mise en œuvre des contrats de type GENiS, les défis auxquels doivent faire face les Fonds Routiers sont de plusieurs ordres dont un aperçu est donné ci-après :

a) Questions de politique : en 2012 un manque de volonté politique était observable ;
b) Contraintes financières : elles sont liées au recouvrement irrégulier des fonds, aux coûts unitaires élevés, à la durabilité des fonds routiers, aux ressources limitées des fonds routiers ainsi qu'à la question de l'autonomie des fonds routiers ;
c) Contraintes techniques : une assurance qualité est nécessaire pour l'évaluation des contrats de performance alors que les compétences en gestion de projet des fonds routiers sont limitées ;
d) Renforcement des capacités : il y a un manque d'ingénieurs dans les fonds routiers, et l'absence d'entreprises ayant une grande capacité d'exécution des contrats dans la plupart des Etats ;
e) Les questions de gouvernance : On note l'ingérence politique sur l'allocation des taxes sur le carburant, sur l'autonomie des Fonds routiers, et également l'absence des systèmes et des procédures dans la plupart Fonds routiers.

Les contrats d'entretien routier par niveau de service apparaissent comme une solution aux défis mentionnés ci-dessus, avec l'entretien régulier des routes et un niveau de service acceptable tout au long de l'année et quelle que soit la saison. Les bureaux de contrôle, tout comme association des transporteurs routiers au projet pourront aider à donner des alertes en cas de diminution du niveau de service. L'entreprise peut ne pas être payée si le travail n'est pas fait.

Il est également apparu que l'approche « contrats d'entretien routier par niveau de service» est financièrement lourde pour les Fonds routiers. A cet effet, les aspects suivants ont été énumérés :

a) les contrats d'entretien routier par niveau de service sont les contrats à moyen ou long terme (généralement 2 à 5 ans) tandis que les ressources allouées à ceux-ci sont annuelles ;
b) l'instabilité politique des gouvernements peut pénaliser les ressources des fonds routiers à long terme ;
c) les contrats d'entretien routier par niveau de service ont tendance à être très coûteux, donc difficiles à financer par les fonds routiers (au moins 4 millions de dollars pour les mettre en œuvre selon la version 2002 du GENiS Banque Mondiale) ;
d) les contrats d'entretien routier par niveau de service co-financés par une agence externe/bailleur et le fonds routier peuvent s'avérer lourd pour ce dernier au cas où le financement externe venait à rompre.

Les facteurs pouvant créer un cadre garantissant les ressources pour atténuer les aspects négatifs des contrats d'entretien routier par niveau de service sont :

a) l'engagement des gouvernements à prendre en charge le financement des contrats d'entretien routier par niveau de service au cas où un Co-financier /donateur se retirer du financement. Cela permettra d'assurer la continuité des travaux et en même temps, de réduire le risque d'encourir des peines telles que le retard dans les paiements ;
b) le Fonds routier doit s'efforcer d'avoir une plus grande assise financière (haut niveau de liquidité) avant d'entreprendre les contrats d'entretien routier par niveau de service ;
c) le Fonds routier doit opter pour une budgétisation pluriannuelle en ce qui concerne les contrats d'entretien routier par niveau de service afin de garantir les financements à long terme ;
d) étant donné que les contrats d'entretien routier par niveau de service se déroulent en deux phases, c'est-à-dire la construction/réhabilitation et l'entretien, ces derniers doivent être entrepris comme un contrat unique et ne peuvent être mis en exécution que lorsque des fonds sont disponibles et sécurisés pour l'ensemble du contrat ;
e) en raison des ressources financières limitées des fonds routiers, seul un nombre limité de projets devrait être axés sur les contrats d'entretien routier par niveau de service.

Il apparait clairement, au regard de ces observations que la mise en œuvre des contrats de type GENiS dans les pays de l'UEMOA nécessite une adaptation. Une étude d'adaptation du contrat tel que présentée par la Banque mondiale a déjà été menée en Côte d'Ivoire sur financement du Fonds d'Entretien Routier (FER).

10.4.3.1.1 Mise en œuvre du Contrat GENiS au Tchad

Le Contrat de type GENiS version Banque Mondiale fut mis en œuvre pour la première fois en Afrique Subsaharienne au Tchad sur la route en terre BEKOLO – MANGO – MANGALME – OUM HADJER longue de 441 km pendant 4 ans à partir de l'année 2001 pour un montant de 11 milliards de F CFA. Des projets ont été également mis en œuvre à Madagascar et au Mali, financés par la Banque mondiale ou l'Union Européenne (MENIN M., 2015).

Avec l'expérience au Tchad le contrat d'entretien n'était pas payable au prix unitaire selon les quantités réalisées mais sur la base d'un « forfait kilométrique mensuel » prédéfini avec des objectifs dont :

- l'obligation de maintenir la route praticable toute l'année ;
- l'obligation d'assurer un minimum de confort aux usagers par la limitation de la tôle ondulée sur les pistes par exemple ;
- l'obligation d'assurer la possibilité de rouler à une vitesse donnée ;
- le bon fonctionnement des ouvrages d'assainissement.

Selon les Tchadiens les premiers résultats de cette nouvelle stratégie sont probants.

10.4.3.1.2 Mise en œuvre du Contrat GENiS au Mali

Le contrat GENiS a été également mis en œuvre au Mali, notamment sur la route en terre Kwala-Naran longue de 178,5 km en 2009 (DRAMANE D, 2015). Selon DRAMANE D., les spécificités de ce contrat peuvent se résumer comme suit :

- Passation de marché : classique (sur appel d'offres)
- Marché des travaux : spécifique au GENiS, Critères de niveaux de service définis par le Maître d'ouvrage.
- Contrat pluriannuel de 3 ans
- Tâches de l'entreprise : suivi, gestion de l'entretien (programmation, organisation, exécution travaux)
- Rémunération de l'entreprise : forfait kilométrique mensuel qui couvre l'ensemble des prestations de gestion et d'exécution des travaux.
- Mission de contrôle : vérifie les niveaux de service prescrits, approuve les décomptes mensuels.
- Des pénalités pour non-respect des niveaux de service sont prévues dans le contrat. Elles sont appliquées au cas où des seuils de qualité, ne seraient pas obtenus à la fin du délai de reprise fixé par l'ingénieur. L'entrepreneur est pénalisé par retenue sur le forfait kilométrique Mensuel.
- En cas de dégradations importantes et imprévues qui se produisent, l'entreprise doit effectuer des travaux dits d'urgence afin de rétablir le trafic normal. Le paiement de ces travaux d'urgence est fait sur bordereaux de prix selon la nature et les quantités des travaux réellement exécutés.

EVALUATION A MIS PARCOURS DU CONTRAT

Une évaluation à mis parcours du contrat (20 mois après sa mise en œuvre) permet de relever les points suivants :

- Durant les 20 mois, le seuil du niveau de service a été atteint directement 15 fois (75%) et 5 fois non atteint (25%). Pour les 5 fois, où le seuil n'a pu être

atteint directement, l'entreprise a immédiatement procédé aux corrections appropriées avant le terme d'application de la réfaction.

- Il ressort de ce comptage, que le trafic de tout véhicule confondu a augmenté d'environ 56% entre le début de l'entretien en juillet 2009 et l'évaluation de février 2011, dont 62% pour les poids lourds et 42% pour les véhicules légers.
- Aucune interruption de trafic n'a été relevée durant les 2 saisons de pluies passées.
- 10 accidents ont été recensés durant les 20 mois, soit un accident tous les 2 mois.
- Durant les 20 mois écoulés, 65% des usagers interrogés trouvent que l'état de la route est bon contre 36% qui le trouvent passable. Les périodes pendant lesquelles les usagers ont estimé l'état de la route passable coïncident avec celles où le seuil des indicateurs de niveau n'était pas atteint et également les périodes de reprofilage léger où les tôles ondulées avaient atteint le seuil fixé.

Mêmes si les avantages du contrat GENiS en termes de coûts d'entretien sont certains, l'investissement initial de remise à niveau de la route avant la gestion par niveau de service impose une comparaison plus approfondie avec les contrats classiques d'entretien routier.

Ces difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de ce contrat se peuvent être résumées comme suit :

- Evaluation des travaux d'entretien : données techniques de la route,
- Travaux améliorants : prise en compte des pertes de matériaux sur les routes en terre.
- Trafic : l'augmentation du trafic n'est pas intégrée dans ce type d'entretien, ce qui constitue la requête principale des entreprises.
- Moyens matériels : les cas d'insuffisance de matériels impactent sur la rapidité et la régularité d'intervention à l'apparition des dégradations, faire déplacer le peu de matériels sur un long tronçon de 178 Km s'avère très difficile pour l'entreprise, en conséquence elle est obligée de prendre des pénalités mensuelles qui diminuent fortement son chiffre d'affaire.
- Equipe de contrôle : elle est composée et mobilisée comme pour l'entretien classique, alors qu'elle n'intervient qu'en fin de mois pour vérifier les niveaux de service. Par conséquent, cette équipe devra être adaptée au contexte du GENiS, c'est-à-dire une présence de techniciens en permanence et celle du chef de mission à temps partiel.
- Paiement des travaux : le paiement à temps est un élément indispensable pour des interventions régulières.

10.4.3.1.3 Observations générales

Les principales contraintes dans ce type de contrat sont : (1) pur l'administration l'obligation de payer régulièrement les différentes prestations exécutées, (2) pour l'entreprise la capacité d'intervenir rapidement sur toute la durée du contrat.

Pour minimiser les risques encourus par les entreprises, des travaux initiaux de mise à niveau des routes revêtues à intégrer aux contrats GENiS exigent un investissement initial de 125 milliards pour 500 km de routes revêtus en appliquant un coût moyen de renforcement de 250 millions de F CFA/km.

Des travaux initiaux de mise à niveau sont également nécessaires pour les routes en terre. Un des problèmes posé par la mise en œuvre des contrats GENiS peut-être le ressentiment des usagers voisins des routes prises en charge dans le cadre d'un contrat GENiS (routes bien entretenues) et dont les voies d'accès à leur localité ne sont pas praticables. Un sentiment d'injustice peut naître dans ce cas et, il est important que les maîtres d'ouvrage se préparent à y faire face dans la mise en œuvre de ce type de contrat selon le Dr SILUE S[29]. qui a suivi, pour le compte de la Banque Mondiale, l'implémentation du GENiS dans plusieurs pays dont le Mali et les Philippines.

Rappelons qu'avant l'apparition du modèle révisé du modèle de dossier d'appel d'offre de la Banque Mondiale en 2006, les contrats de type GENiS ont fait l'objet d'une étude d'adaptation en 2005 par un organisme panafricain (l'Association des Gestionnaires et Partenaires de la Route (AGEPAR)).

10.4.3.2 PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE POUR DES TRAVAUX D'ENTRETIEN ROUTIER

Les investisseurs hésitent à prendre en main la réhabilitation d'actifs existants. Ces hésitations concernent les actifs dont l'état risque d'être difficile à évaluer, ou pour lesquels il est nécessaire de transférer la main-d'œuvre existante ou de modifier les accords contractuels existants. Certains contrats de partenariat public-privé (PPP) d'entretien traitent les risques associés aux structures existantes, telles que les ponts. Dans ces montages, l'entreprise ne doit pas être considérée comme entièrement responsable de ces structures. Elle n'a, en effet, aucun contrôle sur des structures qu'elle n'a pas construites, et qui ont été parfois érigées plusieurs décennies auparavant. Il peut donc être intéressant d'accepter un principe de « plafonnement» de la responsabilité de l'entreprise dans ce domaine, grâce à un mécanisme semblable aux «franchises» des contrats d'assurance.

Cette approche peut être considérée comme raisonnable, car elle n'exonère pas l'entreprise de toute responsabilité, mais l'incite au contraire à procéder à des inspections de ponts et à des travaux d'entretien pour éviter ou retarder des désordres importants. Ce type de montage peut être envisagé pour les axes structurants du réseau à fort trafic, financièrement viables.

10.4.3.3 Prises en compte des craintes des entreprises

La manière classique de définir un contrat d'entretien routier à l'entreprise est de partir de prix unitaires et d'un avant-métré. Les travaux à effectuer sont spécifiés dans le contrat et les paiements sont effectués en fonction de la quantité de travaux exécutés.

[29] Observation faite par le Dr SILUE S. dans son allocution de clôture du Séminaire de Yamoussoukro d'août 2015 consacré aux contrats GENiS

En revanche, un contrat d'entretien basé sur des critères de performance spécifie les normes minimales de l'état des composants et de la qualité des services (routes, ouvrages d'art, signalisation) que l'entreprise doit respecter. Les paiements ne sont plus fonction du volume des travaux exécutés mais des capacités de l'entreprise à observer les normes de performance définies dans le contrat. Celui-ci stipule que l'entreprise est seule responsable de la sélection, de la conception et de l'exécution des travaux et par voie de conséquence, c'est elle qui devra choisir les techniques à utiliser et faire preuve d'innovation dans la sélection des matériaux et des méthodes d'entretien et de gestion. Définir des normes pour cette nouvelle stratégie d'entretien est une entreprise difficile. Les mettre en place et juger l'entreprise sur cette base est une entreprise encore plus difficile.

L'objectif visé est de minimiser le coût global qui intègre aussi bien les coûts de préservation du patrimoine routier sur le long terme que les coûts à supporter par l'usager. Si l'on veut éviter toute ambiguïté, les normes de performance doivent être clairement définies et mesurables selon des critères objectifs.

En plus, l'entreprise routière en général est soumise à des contraintes multiples qui entravent l'utilisation optimale de ses capacités de production et par voie de conséquence, le développement du secteur. Outre les contraintes liées à sa propre structure, on peut citer les contraintes d'ordre financier, institutionnel ou conjoncturel qu'il lui faudra résoudre. Il s'agit de contraintes exprimées en particulier par des entreprises marocaines qui peuvent être celles des entreprises exerçant au sein de l'UEMOA. Les questions qui se posent sur un plan purement technique dont nous reprenant ici certaines sont les suivantes :

1. comment peut-on supprimer la subjectivité dans l'évaluation de la performance et instaurer la transparence dans la conduite de ces marchés ?
2. qui doit effectuer le contrôle et arrêter les situations des paiements ?
3. qui doit superviser le comptage routier et déterminer le taux de croissance ?
4. quels sont les seuils à partir desquels doivent intervenir les travaux d'élargissement ?
5. peut-on avoir accès à la comptabilité analytique et à l'historique des routes concernées par ces contrats ?
6. quelle aide l'Etat peut-il apporter aux concessionnaires pour leur permettre l'accès aux financements bonifiés accordés par les institutions financières officielles ?
7. avec quel budget ces contrats seront-ils payés ?
8. l'Etat peut-il garantir la continuité de paiement ?
9. en cas de retard de paiement, l'Etat paiera-il des intérêts aux entreprises ?
10. à qui revient la charge de gérer le domaine public et quelle est la responsabilité civile de l'entreprise ?
11. etc.

Le Bénin et le Sénégal qui expérimentent déjà les contrats pluriannuels, tout comme ceux qui ont conduit déjà des projets peuvent aider à répondre à ces préoccupations.

Il est important d'arriver à la mise en place d'une stratégie globale qui intègre les préoccupations des intervenants du secteur en vue d'atteindre l'objectif de reforme des types de contrats. Le constat qu'il faut tirer de l'expérience internationale est clair, car la majorité des pays qui ont opté pour cette nouvelle stratégie d'entretien en mettant en place les préalables nécessaires, ont réussi leurs projets. Si les coûts d'entretien n'ont pas toujours baissé, l'état des routes s'est amélioré sensiblement.

L'entretien routier lié à la performance peut être une bonne solution aux problèmes de l'entretien routier. Même si la mise en place d'une telle stratégie peut paraître difficile, il convient de l'encourage, d'autant plus que cela créera une dynamique dans le secteur et favorisera des opportunités d'affaires et d'emplois. Cette approche donnera aux entreprises organisées, l'occasion d'introduire les techniques modernes d'entretien et aux petites et moyennes entreprises l'occasion de former le personnel et de se familiariser avec ce nouveau concept de marché..

11 CONCLUSION GENERALE

L'étude sur l'entretien routier dans les pays de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) a permis de faire un état des lieux sur la gestion de la maintenance du réseau routier dans les Etats.

Au terme de cette étude, il apparait que des évolutions sont observables dans chacun des pays avec une volonté des Etats d'assurer une meilleure maintenance de leur réseau routier. Les principaux problèmes identifiés résident dans le faible niveau de financement des besoins exprimés, la planification et la programmation des travaux, le faible taux de consommation des crédits dans certains pays selon la source de financement, le respect des délais d'exécution des travaux par les entreprises, ainsi que la durabilité des réparations effectuées.

Sur le terrain, la plupart des interventions s'effectuent tardivement au moment où les routes et pistes ont besoin d'un entretien curatif. Les conséquences financières que provoquent ces retards sont importantes et contribuent à accentuer le déficit de financement du secteur. Des moyens insuffisants donnent, en effet, trop souvent lieu à des réparations superficielles lorsqu'une intervention en profondeur est nécessaire. Ces réparations ne sont donc pas durables et les problèmes plus profonds ressurgissent à très court terme.

Avec un réseau routier dans un état généralement mauvais dans l'ensemble des Etats de l'Union, la prise en charge des travaux d'entretien n'apparaît pas encore optimale. Il conviendrait alors d'expérimenter les contrats pluriannuels d'entretien pour permettre une prise en charge rapide des nids-de-poule ou autres dégradations sur les routes dès leur formation. Un accent devra être mis sur les contrats de gestion par niveau de service ou GENiS dont la mise en œuvre au Tchad entre 2001 et 2005 est apparue comme un exemple de réussite selon la Banque Mondiale. Ce type de contrat a été expérimenté au Mali et dans bien d'autres pays dans le monde. Il présente l'avantage de garantir, au moins sur la durée du contrat, un niveau de service aux usagers. Les principales contraintes sont pour l'administration routière l'obligation de payer régulièrement les prestataires et pour l'entreprise la capacité d'intervention rapide sur toute la durée du contrat. La réalisation d'une étude d'adaptation apparaît indispensable pour assurer le succès des contrats de type GENiS dans chacun des Etats. Par ailleurs, pour minimiser les risques encourus par les entreprises, des travaux initiaux de mise à niveau des routes à intégrer aux contrats GENiS exigent un investissement initial de 125 milliards pour 500 km de routes revêtus pour un coût moyen de renforcement de 250 millions de F CFA/km. Des travaux initiaux de mise à niveau sont également nécessaires pour les routes en terre.

Pour les axes routiers financièrement viables ou les axes des réseaux structurants à fort trafic, il conviendrait de développer des concessions routières, notamment des contrats de partenariat public-privé (PPP). Les ressources générées par les péages routiers pourront alors servir au concessionnaire pour assurer la maintenance du réseau concédé.

Relativement à la disponibilité de données sur l'entretien routier dans la plupart des pays, il apparaît que l'absence de passation de charges – entre les gestionnaires des travaux en régie et les structures issues de la mise en œuvre des reformes conduisant à la privatisation de l'exécution des travaux d'entretien routier – ne permet pas toujours de disposer de données antérieures à la privatisation de l'exécution des travaux d'entretien. Dans certains pays comme la Guinée Bissau, les différentes crises successives n'ont pas permis la préservation des archives.

Au-delà des questions de performance bien connues liées au statut de fonctionnaire des gestionnaires des travaux en régie, un rapport d'évaluation de projet routier rendu public par la Banque Mondiale révèle que dans les années 1974 au Mali, malgré la disponibilité des ressources apportées par cette institution, la question de l'approvisionnement en carburant a affecté les résultats du secteur. Ainsi, des causes endogènes et exogènes influencent les performances du secteur. Il en est de même de la période après les reformes du secteur routier en Côte d'Ivoire au cours de laquelle les résultats de l'AGEROUTE et du Fonds d'entretien créés en 2001 ont été fortement influencés par les crises traversées par le pays.

La comparaison des deux périodes en termes de couvertures physique et financier des besoins en travaux d'entretien nécessite, entre autres, la prise en compte de : (1) l'impact de la dévaluation du franc CFA en 1994 sur les coûts des travaux d'entretien ; (2) des structures de chaussées en place, de leur âge et du trafic ; (3) ainsi que celle de l'augmentation des coûts consécutive à la privatisation de l'exécution des travaux. L'environnement sécuritaire dans les différents Etats devra être également pris en compte.

Aux efforts des différents Etats pour améliorer le taux de couverture des besoins physique et financier, il faut ajouter les appuis des partenaires techniques financiers (PTF) tels que la BOAD, l'UEMOA, la BAD, la Banque Mondiale, l'UE, l'AFD, la KFW et autres dont les actions conjuguées ont contribué, à travers diverses reformes, à aboutir aujourd'hui à une situation où le cadre institutionnel est plus ou moins organisé dans chacun des pays avec une séparation des fonctions de planification, de financement et d'exécution. Le retour à une gestion des travaux d'entretien en régie n'apparaît plus envisageable pour les partenaires techniques financiers.

Une évaluation sommaire des besoins conduit à des ressources par pays comprises entre 163 426 770 000 et 1 325 656 210 000 de F CFA pour la mise à niveau des réseaux routiers. Les besoins peuvent être sous-estimés d'au moins 46% lorsque l'ensemble du réseau routier classé et non classé est pris en compte. La prise en compte de l'ensemble des routes et pistes dans la classification apparaît indispensable pour une meilleure préservation du patrimoine routier.

Le niveau de mise en œuvre des reformes engagées suite à la privatisation de l'exécution des travaux routiers est variable d'un pays à l'autre et, les principaux points de convergence sont la mise en place de fonds d'entretien routier fonctionnels plus ou moins autonomes, ainsi que le recours aux entreprises privées pour l'exécution de la presque totalité des travaux. Des efforts sont faits pour faire évoluer les fonds d'entretien routier créés dans chacun des pays

vers des fonds de deuxième génération, voire plus. Toutefois, le niveau de commercialisation de la route est très disparate. Des progrès importants ont été faits par le Mali et, il est important que les pays comme la Guinée Bissau, le Sénégal et la Côte d'Ivoire mettent l'accent sur le déploiement des postes de péages sur l'ensemble de leur réseau routier. Avec les taux de couverture des besoins exprimés qui restent nettement inférieurs à 50%, représentant moins de 0,5% du PIB pour la plupart des Etats, il apparaît nécessaire que les Fonds routiers se concentrent davantage sur la mobilisation des ressources et concèdent la gestion des postes de péages et de pesage à des opérateurs privés.

Un renforcement des ressources des Fonds d'entretien Routier peut être envisagé en leur allouant une quote-part du produit de la taxe spéciale sur les véhicules à moteur (vignette). Cette solution est mise en œuvre avec succès en Côte d'Ivoire depuis 2012 et les ressources servent, notamment à garantir les emprunts sur le marché financier. Pour les pays disposant d'un parc automobile important des ressources conséquentes peuvent être mobilisées à ce niveau. Il convient toutefois de souligner que les recettes générées par les Vignettes en 1998 au Niger ne représentaient, à cette période, que 5% des ressources mobilisées.

Les études effectuées par la Banque Mondiale sur le financement de l'entretien routier recommandent – pour une prise en charge optimale de l'entretien routier – des prélèvements sur les produits pétroliers dans les pays de l'UEMOA de l'ordre de 10 et 30 centimes de dollar par litre (entre 59 F CFA/litre et 175 F CFA/litre) alors que ceux-ci varient aujourd'hui entre de 2,6 et 6 centimes de dollar par litre (entre 15,24 F CFA/litre et 35,4 F CFA/litre). Des efforts complémentaires sont à faire par les Etats sur ce point pour ne pas perdre leur patrimoine routier. Le financement public continuera à être nécessaire, malgré la mise en œuvre des frais d'usage de la route. L'instauration d'une redevance d'usage de la route doit s'ajouter aux crédits ordinaires (sans s'y substituer) pour être affectée à l'entretien effectif et à la sécurisation du réseau.

Aujourd'hui, l'impact des budgets insuffisants se traduit par un report des travaux d'entretien préalables et réguliers. Ne pas entretenir les routes et voiries à temps oblige rapidement les gestionnaires à quand même faire des travaux, mais à un coût beaucoup plus élevé cette fois. Tout report d'entretien se traduit par une croissance exponentielle du coût de remise en état.

Une partie de la solution se trouve dans la mobilisation des ressources financières sur le marché des capitaux à partir de montages tenant compte des réalités des pays, et des ressources propres des fonds routiers.

Dans les pays de l'Union, particulièrement dans les pays côtiers, le réseau routier est fortement utilisé par un trafic de camions souvent en surcharge qui induit l'usure accélérée des chaussées. Il est établi que l'impact sur la structure d'une chaussée d'un seul camion est de 50 à 60 000 fois plus pénalisant que celui d'une voiture. Les études effectuées en 2012 au Mali et en 2013 au Sénégal évaluent l'impact annuel des surcharges respectivement dans l'ordre de 27 à 39 milliards de F CFA pour le Mali et 34 milliards de F CFA pour le Sénégal contre 17 milliards mobilisées en 2014 pour l'entretien dans ce pays. Les résultats de ces

études montrent que la lutte contre les surcharges par le biais de l'application du règlement 14 s'impose dans chacun des Etats. Cependant, du fait de la concurrence entre les ports, sa mise en œuvre doit être coordonnée entre Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou et Accra. Les mesures arrêtées devront être appliquées avec la même rigueur dans chacun des points de fret de départ. Pour tenir compte des réticences des Etats à mettre en application ce règlement liées à des questions commerciales, il apparaît nécessaire d'étendre sa mise en œuvre à l'ensemble des pays côtiers proches de l'UEMOA, notamment aux Etats membres de la CEDEAO et autres Etats côtiers voisins. Au lieu de céder au lobby des syndicats de transports, il faut davantage les sensibiliser pour que tous les acteurs les enjeux appréhendent de la même façon.

Les procédures administratives peuvent retarder le lancement d'un chantier, voire même le reporter indéfiniment. Cette situation est également observable lorsque des changements interviennent au niveau de la haute direction d'une des structures participantes à la gestion de l'entretien routier (Fer, Agence routière, Direction des routes, etc.). Les retards observés dans le démarrage des travaux peuvent affecter le taux de consommation des crédits alloués à l'entretien routier et fragiliser les fonds routiers qui auraient mobilisé des ressources sur le marché. Des Etats pourraient être amenés à effectuer des ponctions sur les ressources si ces fonds ne sont pas utilisés à temps. Il est donc important que les reformes visant une réorganisation des ministères en charge des travaux publics et le cadre institutionnel du secteur routier se traduisent par un fonctionnement interne plus efficient de l'administration, tout en mettant l'accent sur l'accompagnement des entreprises de travaux. Il est à déplorer que les services techniques des routes continuent à voir diminuer leur personnel déjà démotivé par l'écart de salaire avec leur promotionnaire des fonds routiers et des agences routières. Ce problème est apparu préoccupant pour le représentant de l'Union Européenne lors de notre séance de travail à Dakar au Sénégal.

S'il est toujours vrai que la route précède le développement, les Etats doivent faire davantage d'efforts pour remettre les différents réseaux en bon état, optimiser et sécuriser les ressources des fonds routiers et pourvoir espérer se retirer progressivement en passant entièrement ce rôle à ces derniers. Pour aboutir à une telle évolution, les Partenaires Techniques Financiers (PTF) doivent sensibiliser les Etats dans ce sens, les assister et ensuite mettre des conditionnalités sur le financement des investissements routiers avec des objectifs clairs quant à l'entretien de l'existant. Déjà l'autonomie des fonds routiers constitue une préoccupation essentielle pour la Banque Mondiale comme révélé au Sénégal.

Les critères des choix économiques des projets d'investissement et de maintenance des routes doivent être cohérents, rationnels, d'où la double nécessité d'améliorer les ressources des fonds routiers et d'avoir des banques de données routières fiables avec des mises à jour régulières. La maîtrise du dispositif de contractualisation des études techniques et des travaux s'avère être un élément essentiel pour optimiser l'utilisation des ressources financières allouées à l'entretien routier.

Pour obtenir un résultat de qualité et durable, les pays doivent se donner non seulement les moyens financiers nécessaires à la maintenance du réseau selon des normes internationales, mais également les moyens humains nécessaires pour obtenir une administration de qualité, des entreprises de qualité et des projets valables (exécution des budgets, qualité des études, qualité des cahiers des charges, procédures de contrôle…), sans oublier la question des délais de garantie des travaux.

Jusqu'à ce jour, l'absence d'une véritable politique permettant de promouvoir le transport multimodal a fortement contribué à privilégier les transports des marchandises par la voie routière. La promotion du transport multimodal pourra, sans nul doute, aider à soulager les routes des surcharges induites par le transport de marchandises. Il s'agira d'acheminer les marchandises par au moins deux modes de transport successifs. Une partie du trajet peut ainsi être réalisée par la route, l'autre par voie maritime, fluviale ou par le rail. A ce niveau le développement du transport fluvial, lagunaire ou fluvio-lagunaire dans les capitales qui disposent d'importants plans d'eau est une alternative à promouvoir. Il est également important de soutenir le développement du transport ferroviaire pour rendre les rails davantage compétitifs par rapport aux routes.

Une plus grande implication des transports routiers dans le transport multimodal, notamment dans le transport ferroviaire, contribuera sans nul doute à un meilleur essor ce mode de transport. Il s'agira, en d'autres termes, de développer une culture d'entrepreneur de transport multimodal fondé sur des techniques modernes comme la conteneurisation. Avec la volonté des partenaires au développement de donner un nouveau souffle au chemin de fer, un accroissement du trafic ferroviaire contribuera, sans nul doute, à aider à la préservation du patrimoine routier.

Le faible niveau d'engagement des Etats à mettre en application le règlement 14 pourrait conduire à un désengagement des partenaires techniques financiers de ce secteur comme envisagé. Vu les déficits de financement déjà observés, cette situation conduirait, sans nul doute, à une aggravation de la dégradation du réseau routier au sein de l'UEMOA avec pour corollaire, une augmentation des charges d'exploitation des véhicules qui seront acquis dans le cadre du renouvellement du parc automobile. Il est donc important pour les Etats, de mettre tout en œuvre pour une meilleure préservation de leur patrimoine routier.

La garantie de la qualité des travaux d'entretien étant de plus en plus une préoccupation, il conviendrait de veiller à l'application de solutions techniques appropriées, surtout pour les grosses réparations effectuées sur les chaussées. Les audits techniques ex-post peuvent certes être une solution mais, une part importante devra être accordée à la qualité des entreprises adjudicatrices des travaux ainsi qu'au contrôle et à la surveillance des travaux d'entretien.

Il convient aussi de veiller à une amélioration continue de la gouvernance des projets. Tous les acteurs devront être payés à temps, selon leur contrat de travail. Une telle disposition pourra aider à éviter les malfaçons éventuelles et contribuera à réduire la fréquence des futurs travaux d'entretien.

12 RECOMMANDATIONS / PLAN D'ACTIONS

12.1 Recommandations générales

A l'issue de tout ce qui précède et au regard des données collectées dans le cadre de la présente étude, les recommandations générales suivantes s'imposent :

12.1.1 RECOMMANDATIONS A L'ATTENTION DES ETATS

1) le renforcement de l'autonomie des fonds d'entretien routier à travers l'adoption de textes réglementaires appropriés.

2) l'amélioration de la gouvernance des fonds routiers pour garantir un niveau minimum de ressources mobilisables chaque année afin de lever plus facilement des fonds auprès des banques, à l'image de l'expérience du Fonds d'Entretien Routier de Côte d'Ivoire. Les ressources des Fonds d'Entretien Routier doivent être prévisibles avec précision et leur mobilisation effective sécurisée ;

3) le relèvement de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers en visant, pour chacun des Etats, les valeurs permettant une prise en charge effective des travaux d'entretien courant et périodique (valeurs comprises entre 10 et 30 centimes de dollar US/ litre ou entre 59 et 175 F CFA/litre) ;

4) l'augmentation des ressources financières des fonds d'entretien routier par la diversification des sources de financement conformément aux textes en vigueur ou leur renforcement à travers, entre autres :

   - des indemnités pour dommages et dégâts causés aux domaines publics routiers dûment constatés et fixés au dire d'experts ou par les tribunaux ;
   - des prélèvements ou taxes sur les vignettes automobiles ;
   - des prélèvements ou taxes sur l'assurance automobile, surtout que le bon état des routes peut contribuer à augmenter les profits des assureurs par une réduction du nombre d'accidents de la circulation ;
   - les ventes de dossiers d'appels d'offres ;
   - les droits d'immatriculation des véhicules ;
   - la redevance de contrôle technique des véhicules ;
   - la redevance sur les pièces de rechange des véhicules ;
   - des contributions exceptionnelles des sociétés d'exploitation minière, des cimenteries ou de toutes autres sociétés produisant et/ou transportant des produits lourds.

5) la protection des routes et pistes en terre par la mise en place de barrières de pluie ;

6) l'exécution obligatoire des tâches d'entretien courant qui sont restées considérées comme facultatives ;

7) la mise en œuvre effective de contrats pluriannuels d'entretien à partir des ressources dont disposent les fonds routiers pour une meilleure prise en charge des besoins en entretien routier ;

8) la réalisation dans chaque Etat, comme cela a été le cas en Côte d'Ivoire, d'une étude d'adaptation de la gestion de l'entretien routier par niveau de service (GENiS) et la mise en application effective de ce mode de gestion sur le réseau routier ;

9) la mise en concession de la gestion et de l'entretien des axes structurants à fort trafic dans le cadre de contrats de partenariat public-privé. Cette mise en concession de route existante ou à moderniser pourrait comporter à la fois sa mise à niveau (investissement par le concessionnaire et/ou par l'Etat) et son entretien (gestion et son entretien par le concessionnaire sur la base des recettes de péage routier : contrat d'affermage, régie contrôlée, etc.) ;

10) la poursuite de la mise en place des postes de péages et de pesage en vue d'une meilleure couverture du réseau routier et la concession leur gestion à des opérateurs privés ;

11) le renforcement de l'accompagnement et de l'encadrement des PME : c'est en effet aux PME principalement que revient la réalisation de travaux de qualité et des réparations durables contribuant à l'amélioration des performances du secteur ;

12) la mise en place des bases de données fiables et régulièrement mises à jour pour une meilleure connaissance du réseau routier et de son état, une gestion plus rationnelle et une meilleure allocation des ressources financières dans le futur ;

13) la production de statistiques exhaustives et fiables sur les charges à l'essieu et le trafic routier pour une meilleure conception des chaussées routiers dans chacun des Etats ; une cartographie du trafic et de son agressivité devra également être élaborée et régulièrement mise à jour ;

14) le maintien d'une veille technologique permanente dans le domaine des BDR où les outils sont en perpétuelle évolution ;

15) l'amélioration de la prise en charge des pistes rurales par la création ou le renforcement des directions en charge des pistes et routes rurales. Il est important que la gestion du patrimoine évolue vers une orthodoxie de gestion d'entreprise ;

16) l'organisation d'une table ronde des bailleurs de fonds sur la prise en charge des besoins supplémentaires de financement, en associant les opérateurs économiques dont les activités affectent le réseau routier ;

17) la promotion du transport multimodal.

12.1.2 RECOMMANDATIONS A L'ATTENTION DE L'UEMOA

1) la sensibilisation des Etats à la mise en œuvre effective de contrats de gestion de l'entretien routier par niveau de service de type GENiS, de contrats pluriannuels et de contrats de partenariat public-privé d'entretien routier, notamment sur les voies du réseau structurant ;
2) la modernisation des postes de péages/pesages, avec la possibilité d'usage d'équipements permettant un mode de paiement électronique simple et qui faciliterait les opérations pour le trafic international de fret et de voyageurs (le système GIM-UEMOA pourrait servir de modèle pour la mise en œuvre d'un mode de paiement unique fonctionnel au sein de l'union) ;
3) la sécurisation des fonds mobilisés pour l'entretien routier et leur utilisation exclusivement à cette fin à travers l'élaboration d'une directive axée sur les meilleures pratiques en matière de gestion de ces fonds ;
4) le suivi du développement et de l'opérationnalisation des banques de données routières (BDR) nationales dans les pays de l'UEMOA ;
5) l'uniformisation des logiciels de gestion de données (solutions équivalentes compatibles) routières pour faciliter à termes la gestion et l'entretien des routes communautaires UEMOA et régionales. Le partage d'expériences et d'informations pourrait alors être favorisé. Par ailleurs, le développement du système d'informations routières (SIR) par l'UEMOA dont la vocation du SIR est de consolider les données générées par les systèmes nationaux (BDR) pour satisfaire les besoins de la Commission de l'UEMOA devra se poursuivre.
6) la pérennisation des activités des BDR dans chaque Etat membre de l'UEMOA, par le financement du fonctionnement, de la logistique et de l'équipement par les Fonds d'entretien routier à travers un contrat de performance.
7) la surveillance de la mise à jour des BDR à travers la fixation, en fonction des données à recueillir d'une fréquence minimale pour leur mise à jour ;
8) la mise en place, à moyen ou long terme, d'un mécanisme de financement de l'entretien du réseau routier communautaire par l'ensemble des Etats de l'Union ; Une telle disposition pourrait permettre une surveillance mutuelle du contrôle des charges à l'essieu et son respect effectif par l'ensemble des pays ;
9) le suivi de l'application du règlement 14 dans tous les pays de l'Union ;
10) la sensibilisation des Etats au contrôle de gabarit des véhicules, notamment par la mise en œuvre de potence de 4,5 m à la sortie des ports pour protéger les ouvrages des passages inférieurs routiers dont la durée de vie est mise à rude épreuve sur tous les corridors internationaux ;
11) la mise en place des programmes cohérents de renouvellement de flottes automobiles pour aider les transporteurs à mieux développer leurs activités tout en

restant conforme aux règlementations communautaires et nationales pour la préservation des équipements ;

12) la mise en place de politique parafiscale visant à favoriser le renouvellement du parc des engins et des camions utilisés par les PME pour l'exécution des travaux ;

13) la définition pour chaque pays[30] d'un calendrier annuel d'entretien routier permettant d'optimiser les différentes interventions en tenant compte des spécificités climatiques de chaque région à l'intérieur d'un même pays.

12.1.3 RECOMMANDATIONS A L'ATTENTION DES PARTENAIRES AU DEVELOPPEMENT

1) Poursuivre la sensibilisation des Etats dans la mise en place de fonds d'entretien routier autonomes et en faire une condition pour le financement des projets d'entretien routier ;
2) Sensibiliser les Etats sur la nécessité de développer des contrats de partenariat public-privé dans le secteur de l'entretien routier ; l'élaboration de projets neufs dans le cadre d'un partenariat public-privé comme c'est le cas avec le 3ème pont d'Abidjan et l'autoroute Dakar-Diamniadio devra être encouragé ;
3) Faire des prêts à des taux préférentiels aux Etats pour le financement des travaux d'entretien routier ou des travaux de réhabilitation de routes ;
4) Veiller à la qualité de la gouvernance du secteur de l'entretien routier par une assistance technique et un accompagnement dans la mise en œuvre des réformes dans chacun des Etats ;
5) Poursuivre le soutien aux Etats dans la lutte contre l'extrême surcharge à travers le financement de l'acquisition et de la mise en place de pèses essieux ainsi que l'application effective du règlement 14 ;
6) Conditionner, à moyen terme, le financement des projets routiers au sein de l'UEMOA et même de la CEDEAO par l'adoption par les pays de mesures de préservation de leur patrimoine routier à travers l'application effective du règlement 14 ;
7) Poursuivre l'assistance aux Etats dans la planification et la programmation des travaux d'entretien routier par un soutien financier à la mise en place de banques de données routières opérationnelles et régulièrement mises à jour, ainsi qu'un renforcement des capacités des principaux acteurs du secteur ;
8) Appuyer les Etats dans la réhabilitation et le développement du réseau ferroviaire, mode alternatif de transport pour soulager les routes du transport de marchandises lourdes.

[30] NB : une étude a été effectué dans sens au Mali : Etude sur la définition d'un calendrier annuel sur le processus de l'entretien routier au Mali ; Ministère de l'Equipement, des Transports et du Désenclavement 2014.

12.2 Recommandations par pays

12.2.1 Bénin

L'étude sur l'entretien routier au Bénin conduit aux recommandations suivantes :

- poursuivre la mise en œuvre des contrats pluriannuels tout en procédant à leur évaluation régulière afin d'en tirer le meilleur parti ;
- relever le taux de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers en visant la valeur permettant une prise en charge effective des travaux d'entretien courant et périodique estimé à 10 centimes de dollar US/ litre (environ 59 F CFA/litre). La prise de mesures urgentes sur l'organisation de la filière « distribution des produits pétroliers pourra également contribuer au relèvement au relèvement des montants collectés ;
- accorder une attention particulière au renforcement de la Banque de données routières en mettant à sa disposition les moyens humains, matériels et financiers nécessaires pour disposer de données à jour sur le réseau routier du Bénin ;
- poursuivre la mise en concession des postes de péages et de pesage et améliorer le maillage du réseau routier en pèse-essieux fixes ;
- poursuivre le renforcement institutionnel du fonds d'entretien routier afin de lui permettre de mobiliser davantage de ressources pour le financement des travaux d'entretien routier ;
- adopter une politique visant à favoriser l'équipement des entreprises (matériels lourds et camions) ;
- poursuivre la réhabilitation de la Société des Matériels des Travaux Publics
- protéger les routes et pistes en terre par la mise en place des barrières de pluie ;
- etc.

12.2.2 Burkina Faso

Au Burkina Faso, les recommandations suivantes peuvent être retenues :

- étendre la mise en œuvre des contrats pluriannuels aux différentes catégories de routes en s'appuyant sur les ressources du Fonds routier ;
- relever le taux de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers en visant la valeur permettant une prise en charge effective des travaux d'entretien courant et périodique estimé à 30 centimes de dollar US/ litre (environ 175 F CFA/litre) ;
- accorder une attention particulière au renforcement de la Banque de données routières en mettant à sa disposition les moyens humains, matériels et financiers nécessaire pour disposer de données à jour sur le réseau routier ;

- concéder la gestion des postes de péages et de pesage à des concessionnaires à travers des contrats d'affermage ;
- renforcer le maillage du réseau routier en pèse-essieux fixes ainsi que la protection du réseau routier avec un contrôle renforcé des charges à l'essieu ;
- poursuivre le renforcement institutionnel du fonds d'entretien routier afin de lui permettre de mobiliser davantage de ressources pour le financement des travaux d'entretien routier ;
- poursuivre la protection des routes et pistes en terre par la mise en place des barrières de pluie ;
- etc.

12.2.3 Côte d'Ivoire

La Côte d'Ivoire a mis en œuvre des reformes institutionnels de deuxième génération. Il conviendrait toutefois de faire les recommandations suivantes pour améliorer le taux de couverture des besoins :

- mener en urgence les reformes nécessaires du code des marchés publics pour rendre effective la mise en œuvre de contrats pluriannuels dans la réalisation des travaux d'entretien routier ;
- relever le taux de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers en visant la valeur permettant une prise en charge effective des travaux d'entretien courant et périodique estimé à 15 centimes de dollar US/ litre (environ 88 F CFA/litre) ;
- doter le Service en charge de la Banque de données routières de ressources pérennes au terme de l'appui actuellement en cours des partenaires techniques financiers pour disposer de données à jour sur le réseau routier et faire systématiquement, de manière rationnelle, la programmation de l'entretien routier ;
- poursuivre la mise en place des postes de péages et de pesage avec une amélioration du maillage du réseau routier en pèse-essieux fixes ainsi qu'en postes de péages et concéder leur gestion à des concessionnaires privés à travers des contrats adaptés (contrats d'affermage, de régie contrôlée, etc.) ;
- renforcer la protection du réseau routier avec un contrôle renforcé des charges à l'essieu ;
- poursuivre le renforcement institutionnel du fonds d'entretien routier afin de lui permettre de mobiliser davantage de ressources pour le financement des travaux d'entretien routier ;
- mettre en place des barrières de pluie de manière à protéger les routes et pistes en terre en saison pluvieuse ;

- légiférer pour amener les usagers ou leurs assurances à prendre en charge les dégâts causés à la route et aux équipements routiers (ouvrages, signalisation verticale, feux tricolores, etc.) ;
- etc.

12.2.4 Guinée Bissau

Au regard des ressources mobilisées ces dernières années par le Fonds de Conservation Routière, il semble indispensable de :

- relever le taux de 4% des ventes de carburant à 7 ou 8% pour doubler les capacités de financement de l'entretien routier ;
- optimiser la collecte de la redevance sur le carburant en professionnalisant davantage le cadre de l'activité de vente de carburant ;
- inciter le Gouvernement à inscrire l'entretien routier dans les priorités de financement et davantage le financer ;
- relever le taux de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers en visant, au moins, la valeur de 10 centimes de dollar US/ litre (environ 59 F CFA/litre) ;
- procéder à une automatisation du fonctionnement des postes de péages de sorte à éviter les déperditions constatées déjà dans certains pays ;
- planifier et programmer la mise en concession de la gestion des postes de péages en vue d'une maîtrise des effectifs du fonds de conservation routière ;
- mettre en place des barrières de pluie de manière à protéger le réseau routier majoritairement en terre ;
- mettre en œuvre une banque de données routières en évitant de passer par les logiciels de gestion qui ont déjà montré leurs limites dans la sous-région.

12.2.5 Mali

Pour une couverture optimale des besoins d'entretien routier au Mali, il faut envisager les actions suivantes :

- relever le taux de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers qui est aujourd'hui de 25 FCFA/litre d'au moins 15 FCFA ; la valeur permettant une prise en charge effective des travaux d'entretien courant et périodique estimée à 10 centimes de dollar US/ litre (environ 59 F CFA/litre) devra être visée à terme ;
- abroger la dérogation accordée à l'EDM et au secteur minier leur permettant de ne pas payer la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers ou trouver des mécanismes obligeant ces multinationales à verser ne serait-ce qu'une contribution forfaitaire ;

- appliquer les tarifs de la redevance de péage conformément aux conclusions de l'étude relatives à la mise en place d'un schéma directeur des postes de péage et pesage sur le réseau routier interurbain du Mali financées par l'Union Européenne en 2004, (500 FCFA/passage pour les véhicules particuliers, 1000 FCFA/passage pour les véhicules de plus de 13 personnes et 1000 FCFA/essieu pour les véhicules poids lourds) ;
- implémenter un système de paiement électronique pour la perception de la redevance de péage en remplacement du système numéraire et réduire l'intervention de l'homme ;
- inscrire les pénalités de surcharge dans l'assiette des ressources de l'Autorité Routière, bien qu'elles soient aléatoires ;
- poursuivre la protection des routes et pistes en terre avec la mise en place de barrières de pluie ;
- élaborer et exécuter un programme de mise à jour de la BDR pour avoir une programmation plus rationnelle de travaux avec des indicateurs de suivi.

12.2.6 Niger

Pour la bonne maîtrise des opérations d'entretien routier au Niger, les actions suivantes sont à envisager :

- œuvrer à minimiser les dettes du Trésor Public au titre des travaux d'entretien routier ;
- migrer vers un fonds routier de 2ème génération à la suite des recommandations de l'étude financée la banque Mondiale en cours de réalisation ;
- relever la redevance sur les produits pétroliers au moins au taux de 30 FCFA/l comme par le passé ; la valeur permettant une prise en charge effective des travaux d'entretien courant et périodique estimée à 26 centimes de dollar US/ litre (environ 152 F CFA/litre) ;
- inscrire une subvention directe de l'Etat à travers le budget national pour le financement des travaux d'entretien routier au regard des ressources nécessaires ;
- réformer le péage et le pesage routiers en vue de l'optimisation des recettes de péages et des pénalités du pesage (réviser la tarification, optimiser le nombre de postes, etc.) ;
- élargir de la RUR aux consommations exonérées ;
- poursuivre la protection des routes et pistes en terre par la mise en place des barrières de pluie ;
- etc.

12.2.7 Sénégal

Pour la bonne maîtrise des opérations d'entretien routier au Sénégal, les actions suivantes sont à envisager :

- mieux sécuriser les ressources du Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) et permettre à ces principaux dirigeants d'accéder directement au compte à la BCEAO selon un mécanisme approprié ;
- relever la redevance sur les produits pétroliers afin que les écarts entre les budgets alloués et les ressources mobilisées soient minimisés et maîtrisés en vue de financer efficacement ce secteur prioritaire pour l'économie nationale ; la valeur permettant une prise en charge effective des travaux d'entretien courant et périodique estimée à 25 centimes de dollar US/ litre (environ 146 F CFA/litre) devra être visée ;
- optimiser la collecte des fonds des péages ;
- achever la mise en place de BDR et veiller à la tenir à jour à une fréquence réaliste permettant d'avoir une cartographie vraisemblable du réseau et son état ;
- protéger les routes et pistes en terre par la mise en place de barrières de pluie ;
- etc.

12.2.8 Togo

Pour une couverture optimale des besoins d'entretien routier au Togo, il convient de faire les recommandations suivantes :

- mener en urgence, les reformes nécessaires pour rendre effective la mise en œuvre de contrats pluriannuels et de contrats de gestion de l'entretien routier par niveau de service ;
- relever le taux de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers en visant la valeur permettant une prise en charge effective des travaux d'entretien courant et périodique estimée à 10 centimes de dollar US/ litre (environ 59 F CFA/litre). L'on pourrait le faire sur plusieurs années comme ce fut le cas au Ghana ;
- renforcer le contrôle des travaux d'entretien pour optimiser l'utilisation des ressources ;
- poursuivre le renforcement institutionnel du Centre régional de formation en entretien routier pour lui permettre de remplir pleinement sa mission au regard des besoins en formation du secteur ;
- poursuivre la mise en place des postes de péages et de pesage en améliorant le maillage du réseau routier en pèse-essieux fixes. Un accent particulier devra être mis sur le contrôle des charges à l'essieu ;
- renforcer la protection des routes et pistes en terre avec la mise en place de barrières de pluie ; etc.

12.2.9 Cadre de suivi des recommandations

La mise en œuvre, avec succès de ces différentes recommandations nécessite :

*** au niveau des pays**

- la mise en place d'un comité technique comprenant les acteurs du secteur de l'entretien routier et les autres partenaires (Ministère de l'Economie et des Finances, Ministère des transports, syndicats des transporteurs, PTF, etc.) ;
- l'organisation de rencontres d'échanges périodiques (avec une périodicité de un (1) à deux (2) an(s)) entre les acteurs sur la problématique de l'entretien routier pour évaluer les performances du secteur au regard du cadre institutionnel.

*** au niveau des organisations sous régionales**

Le renforcement de la périodicité des rencontres techniques CEDEAO/UEMOA relativement à la problématique de l'entretien routier apparaît nécessaire. Il conviendrait également d'examiner le cadre de suivi actuel des décisions des chefs d'Etats et de Gouvernements pour identifier, dans le cadre d'un processus d'amélioration continu, les points de blocages et y apporter des solutions. Un appui des partenaires techniques financiers (PTF) s'avère également indispensable compte tenu des implications financières de certaines décisions. Les deux organisations travaillent déjà en étroite collaboration avec les PTF.

12.3 Détails sur les recommandations

12.3.1 Recommandations d'ordre stratégique pour une amélioration des taux de couverture physique des travaux d'entretien routier

12.3.1.1 Aspect institutionnel

- ✓ Création ou mise en place de service autonome au plan fonctionnel chargé des questions d'entretien routier (**à l'attention des Etats**)

Compte tenu de l'impact d'un entretien à temps sur la maîtrise des dépenses liées au secteur routier, il est important d'accorder une autonomie accrue aux directions chargées des travaux d'entretien routier et les séparant des structures ayant en charge les travaux neufs. Une telle disposition permettra aux agences dédiées à l'entretien routier de mieux se concentrer sur leur mission. Il n'est pas besoin de rappeler que lorsque les deux missions (travaux neufs et travaux d'entretien routier) sont confiées à une même structure, celle-ci à une forte propension à promouvoir les travaux neufs, en apparence plus attractifs pour les jeunes ingénieurs, compte tenu des avantages qui en résultent selon ce qui ressort des entretiens lors de la mission circulaire effectuée.

- ✓ Amélioration de la prise en charge des pistes par la création ou le renforcement des directions en charge des pistes et routes rurales (**à l'attention des Etats**)

Concernant l'entretien des routes en terre et pistes, certains pays comme le Bénin et le Togo ont mis en place des Directions dédiées à celles-ci. Cette initiative présente des intérêts certains de sorte qu'il conviendrait que les autres pays de l'union qui n'ont pas encore mis en place une telle direction l'expérimenter. Une identification et classification de ces routes et pistes apparaissent indispensables pour une meilleure prise en charge de leur entretien compte tenu de l'intérêts qu'elles présentent pour la collecte et l'acheminement des productions divers dans les pays membres de l'union.

- ✓ Mise en place de contrat de partenariat public-privé (**à l'attention des Etats**)

Pour les axes structurants des réseaux routiers présentant un trafic important leur concession à un opérateur privé dans le cadre d'un partenariat public-privé apparaît souhaitable. Il conviendrait de faire des études préalables pour analyser la rentabilité financière d'une telle concession.

- ✓ Mettre en place des partenariats stratégiques (se concerter pour mieux s'informer sur l'état du réseau en temps réel), (**à l'attention des Etats**)

Avec les associations ou syndicats de transporteurs

L'Association effective des usagers de la route comme les transporteurs routiers à la collecte de données préliminaires sur les routes est un aspect essentiel à promouvoir. Cela pourra se faire à travers une plateforme permanente de travail et/ou la désignation de points focaux au sein des transporteurs dans les principales villes ou régions sur lesquels les administrations en charge de l'entretien routier pourront s'appuyer. La réduction des coûts d'exploitation des véhicules (CEV) liés à l'entretien des routes peut favoriser la mise en place d'une telle collaboration.

Avec les municipalités ou autres collectivités décentralisées

La suppression des régies pour l'entretien routier a été, entre autres, motivée par l'effectif jugé pléthorique des directions départementales des TP. Pour éviter une augmentation significative des effectifs des Agences ayant en charge l'entretien des routes avec leur redéploiement dans chacune des régions ou villes, une plateforme de travail devra être trouvée avec l'ensemble des collectivités décentralisées (District, conseils généraux ou régionaux, mairies, etc.).

12.3.2 Recommandations d'ordre technique pour une amélioration des taux de couverture physique des travaux d'entretien routier

12.3.2.1 Maitrise du processus de programmation et d'exécution des travaux (à l'attention des Etats avec un suivi de l'UEMOA)

✓ **Aspect lié au climat**

Les saisons pluvieuses contribuent à une accélération des dégradations et donc une augmentation des besoins physiques en travaux d'entretien.
Il conviendrait de procéder à :

- une amélioration de la prise en charge de la question de l'assainissement et du drainage routier en prenant des mesures permettant d'assurer leur entretien,
- une sensibilisation des agents de nettoyage des voiries urbaines sur l'impact de cordons ou de bourrelets sur la question du drainage routier.

L'intervention à temps pourra éviter de perdre entièrement les matériaux du corps de chaussée (matériaux de viabilité préalablement sélectionnés) à rechercher de plus en plus loin des grands agglomérations en raison de leur étendue et occasionnant des plus-values de transport importantes, non souvent prévues contribuant à grever le coût des travaux.

✓ **Mise à jour des données routières**

Comme illustré précédemment, les besoins en entretien routier augmentent avec l'âge de la route, en particulier lorsqu'elle est revêtue et surtout avec le trafic des camions poids lourds. Ils dépendent aussi de la structure de chaussée retenue, de sa durée de vie théorique (durée de dimensionnement initiale), et de bien d'autres paramètres dont l'importance peut être grande, comme l'environnement de la route (température, pluviométries, climat, géologie, etc.). Il est donc important, pour une meilleure évaluation des besoins d'entretien routier, de déterminer ces paramètres avec beaucoup de précisions.

La non réalisation des travaux d'entretien routiers avant les périodes critiques, comme les saisons pluvieuses couplées à l'impact des trafics poids lourd dans ces mêmes périodes, contribuent à l'aggravation des dégradations et donc à une augmentation significative des besoins en entretien routier. Ce point a été développé par plusieurs auteurs (AIPCR, 2014).

Il est important, pour réduire les besoins physiques, que l'ensemble du processus de programmation d'exécution des travaux, partant des appels d'offre à la fin des travaux d'entretien soit maîtrisé.

Les saisons pluvieuses devront être préparées par les gestionnaires des routes en faisant réaliser les travaux d'entretien avant celles-ci (points à temps, curage des centrages d'assainissement et de drainage, etc.).

Chaque pays devra élaborer ou adapter son calendrier d'entretien à son climat en tenant compte des délais requis pour la passation des marchés. Ce point est essentiel si l'on veut maîtriser les besoins physiques d'entretien routier.

12.3.2.2 Mise en place d'une capacité de réparation des nids de poule (pour les Etats)

L'importance de cette action peut être considérable et il convient d'y mettre un accent particulier. L'amélioration des taux de couverture physique des besoins en entretien est une nécessité, tout comme la pérennité des réparations effectuées. Il conviendrait, dès lors, de renforcer régulièrement dans chacun des pays, les capacités de réparations de nids de poule. Les grandes entreprises, de par leur souplesse, pourraient être mobilisées pour faire face aux importants besoins initiaux et participer à la formation des autres acteurs du secteur. Il est essentiel ici de promouvoir des petites et moyennes entreprises spécialisées dans la réparation de nids de poule.

12.3.2.3 Adoption de normes et de spécifications plus performantes résultants d'une capitalisation des expériences locales (pour les Etats et bailleurs)

Plusieurs structures de chaussées ont été mises en œuvre dans chacun des pays et il conviendrait d'évaluer les travaux de réparation effectués sur chacune d'elles. Les techniques de réparation devront bénéficier des retours d'expériences de terrain dans l'optique d'améliorer le taux de couverture physique et financier des besoins.

Dans cette perspective, des manuels devront être élaborés et régulièrement mis à jour.

Il conviendrait d'adopter des structures de chaussées et des spécifications, garantissant de meilleures performances et permettant d'escompter une durée de vie plus importante et une réduction des besoins d'entretien à court et moyen terme, ceci tant pour les réhabilitations que pour les routes neuves.

12.3.2.4 Recommandations d'ordre opérationnel pour une amélioration des taux de couverture financière des travaux d'entretien routier (pour les Etats)

- Elaborer, dans chacun des pays de l'Union lorsqu'il n'existe pas encore un plan stratégique d'implantation de postes de péages et/ou de pesage ;
- Poursuivre le déploiement de la mise en œuvre de la politique de commercialisation de la route avec la construction effective des postes péages et /ou de pesage ;
- Exiger des redevances sur les panneaux publicitaires implantés le long des routes pour alimenter les fonds d'entretien routier ;
- Veiller à contenir la contrebande sur les produits pétroliers au risque de voir les redevances s'amenuiser surtout dans les pays frontaliers aux pays producteurs de pétrole comme c'est le cas entre le Bénin et le Nigeria. Des dispositions de ce type sont également importantes pour la Guinée Bissau.

12.4 PLAN D'ACTION POUR RENDRE EFFICACE L'ENTRETIEN ROUTIER DANS L'UNION

Le plan d'action que nous proposons repose sur six points essentiels à savoir :

Sensibiliser tous les acteurs sur l'importance de l'entretien routier

1. Sensibiliser régulièrement et former des différents acteurs à l'importance de l'entretien routier et au défi lié à cette activité (Maître d'ouvrage, Maître d'ouvrage délégué, maître d'eau, bureau d'étude, laboratoire, entreprise, usagers, etc.) ;
2. Instaurer une culture de sécurité routière à travers une sensibilisation accrue des usagers de la route.

Améliorer la qualité de l'exécution des travaux

1. Elaborer des règlements dédiés à l'entretien des différentes catégories de routes (Voirie urbaine, route interurbaine, piste, etc.) ;
2. Faire accompagner les PME par les pouvoirs publics ;
3. Promouvoir la création de micro-entreprises coopératives et/ou individuelles constituées de riverains peu ou non qualifiés (système qui demeure très efficace en Amérique Latine (Venezuela, Honduras, Equateur, etc.)) ;

4. Mettre en place des groupes de travail permanent regroupant l'ensemble des acteurs du secteur (administration, agences, entreprises, bureau d'études ; bureau de contrôle, Laboratoire de géotechnique, transporteurs, financiers, etc.) pour approfondir la réflexion sur les différents aspects de la question (cahiers de charge, indicateur de performances, …) ;
5. Mettre en place un dispositif de contrôle adapté pour le suivi de l'exécution technique des travaux.

Maîtrise des besoins physiques en entretien routier par la prise en compte de l'environnement de la route

1. Elaborer un calendrier d'entretien routier par pays et par zones climatiques en tenant compte des contraintes de l'environnement (saison des pluies, etc.) ;
2. Mettre en place des systèmes de prévisions des zones inondables le long d'un tracé routier et veillez à appliquer des solutions de drainage adaptées ;
3. Exiger une plus grande implication des gestionnaires de la route dans le traitement des problèmes d'assainissement et de drainage routiers.

Développer/ renforcer les partenariats et collaboration entre différents acteurs

1. Mettre en place des contrats de performances entre les fonds routiers, les gestionnaires de l'entretien routier et les collectivités déconcentrées (Mairies, Conseils Généraux ou Régionaux, etc.) ;
2. Développer un partenariat avec les collectivités locales ;
3. Mettre en place une plateforme de collaboration permanente entre les transporteurs routiers et les gestionnaires de la route. Celle-ci aidera à réduire la probabilité de défaillance ou la dégradation de l'ouvrage en réalisant les travaux d'entretien préventif à temps.

Accroître les ressources financières destinées à l'entretien routier

1. Appliquer le principe de « pollueur payeur » en faisant réparer les dommages causés aux mobiliers urbains, au dispositif de sécurité routière comme les glissières, aux panneaux de signalisation, etc. par les compagnies d'assurance des automobilistes qui les auraient endommagés ;
2. Elaborer un schéma directeur d'implantation des postes de péage et de pesage ;
3. Mettre en œuvre le schéma directeur d'implantation des postes de péage et de pesage ;
4. Sécuriser les ressources mobilisables aux postes de péage et/ou pesage par leur automatisation progressive en tenant compte de l'importance du trafic.

Promouvoir d'autres types de contrats pour la gestion de l'entretien routier

1. Promouvoir les contrats pluriannuels ;
2. Promouvoir les contrats de gestion et d'entretien des routes par niveaux de service couramment appelées GENiS ou PBRC (Performance Based Road Contract) ;
3. Promouvoir les contrats de partenariat public-privé par la mise en place d'une stratégie d'externalisation progressive, pour arriver à moyen terme, à concéder la gestion du réseau structurant ;Mener de réflexions et actions pilotes concernant le péage fictif et l'externalisation de l'entretien routier périodique (maintenance) ;
4. Former les équipes de l'Administration aux contrats de concession et à la gestion par niveau de service (évolution de la culture de suivi des quantités à celle de l'appréciation du niveau de service).

Tableau 74 : MATRICE DU PLAN D'ACTIONS

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITES	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITES RESPONSABLES
Promouvoir d'autres types de contrats pour la gestion de l'entretien routier (Contrats pluriannuels, contrats GENiS ; contrats de partenariats public-privé)	Identifier les itinéraires prioritaires des réseaux routiers nécessitant des contrats pluriannuels, par niveau de service ou des contrats de concession	Nombre de routes pouvant faire l'objet de de contrats nouveaux Nombre de contrats identifiés	Agence de gestion des routes, Direction de l'entretien routier
	Rédiger des cahiers de charge pour la mise en œuvre de contrat d'entretien par niveau de service	Les cahiers de charges sont élaborés et disponibles	Agence de gestion des routes, Direction de l'entretien routier
	Mettre en œuvre chaque année un projet pilote pour en tirer des enseignements	Un projet pilote est mis en œuvre chaque année sur des axes structurants.	Agence de gestion des routes, Direction de l'entretien routier
Accroître les ressources financières destinées à l'entretien routier	Elaborer un schéma directeur d'implantation des postes de péage et de pesage	Les études sont lancées pour élaborer le schéma directeur, Un bureau est sélectionné Le schéma directeur est élaboré	
	Mettre en œuvre le schéma directeur d'implantation des postes de péage et de pesage ;	Nombre de campagne de sensibilisations menées sur la commercialisation de la route, Une stratégie de mise est adoptée ; Nombre de poste de péages/pesage construits	
	Sécuriser les ressources mobilisables aux postes de péage et/ou pesage par leur automatisation progressive en tenant compte de l'importance du trafic.	Nombre de postes de péages et de pesage automatisés mis en place par an	

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITES	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITES RESPONSABLES
	Appliquer le principe de « pollueur payeur » en faisant réparer les dommages causés aux mobiliers urbains, au dispositif de sécurité routière comme les glissières, aux panneaux de signalisation, etc. par les compagnies d'assurance des automobilistes qui les auraient endommagés	Nombre de campagne de sensibilisation des parties prenantes (automobiliste, compagnie d'assurance, agents assermentés pour dresser des PV d'accidents) La part des ressources concernée par ce principe a augmenté	Fonds d'entretien routier
	Mettre en application les textes sur les ressources mobilisables et effectuer une étude de faisabilité sur l'élargissement de l'assiette aux vignettes, à l'assurance automobile, etc.	La part des autres ressources mobilisables a augmenté ; L'étude de faisabilité est disponible	Fonds d'entretien routier
Développer/ renforcer les partenariats et collaboration entre différents acteurs	Mettre en place des contrats de performances entre les fonds routiers, les gestionnaires de l'entretien routier et les collectivités déconcentrées (Mairies, Conseils Généraux ou Régionaux, etc.)	Collaboration accrue avec les différentes collectivités déconcentrées ; Nombre de projets objets d'une collaboration active.	Agence routière ; Fonds routiers, Direction centrale, collectivités déconcentrées, transporteurs.
	Développer un partenariat avec les collectivités locales	Collaboration accrue avec les collectivités locales Nombre de projets objets d'une collaboration active	
	Mettre en place une plateforme de collaboration permanente entre les transporteurs routiers et les gestionnaires de la	Collaboration accrue avec les transporteurs routiers pour développer la collecte d'informations sur les axes	

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITES	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITES RESPONSABLES
	route. Celle-ci aidera à réduire la probabilité de défaillance ou la dégradation de l'ouvrage en réalisation les travaux d'entretien préventif à temps.	routiers et pistes Nombre de projets objets d'une collaboration effective	
Améliorer la planification et la programmation des travaux d'entretien routier	– Mettre à jour le calendrier des saisons dans les différentes régions du pays – Caler la programmation des travaux sur le calendrier – Maîtriser le processus des appels d'offre – Vieller à disposer des ressources à temps – Sélectionner une entreprise capable de respecter le calendrier et disposant de capacités techniques avérées dans la maintenance routière.	Une BDR est créée et régulièrement mise à jour ; les délais de chacune des étapes du processus d'appels d'offre sont connus et respectés. Les délais de réalisation des travaux sont respectés.	Ministère en charge des travaux publics, Direction de l'entretien routier Direction des pistes rurales Agence routière
Améliorer la qualité de l'exécution des travaux	Elaborer des règlements dédiés l'entretien des différentes catégories de routes (Voirie urbaine, route interurbaine, piste, etc.).	Nombre de pays puis de grandes agglomérations ayant un règlement dédié à l'entretien routier	Ministère en charge des travaux publics, Direction de l'entretien routier Direction des pistes rurales Agence routière PME, BET
	Faire accompagner les PME par les pouvoirs publics.	Nombre de formations proposées par les administrations routières Nombre de mesures prises pour faciliter les paiements des travaux effectués Mesures visant à favoriser l'équipement en matériel neuf de PME	
	Promouvoir la création de micro-entreprises coopératives et/ou individuelles constituées de riverains peu ou non qualifiés, système qui demeure très efficace en Amérique Latine	Nombre de micro-entreprises créées.	

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITES	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITES RESPONSABLES
	(Venezuela, Honduras, Equateur, etc.).		
	Mettre en place des groupes de travail permanent	Nombre de réunions tenues	
	Mettre en place un dispositif de contrôle adapté pour le suivi de l'exécution technique des travaux.	Nombre de formation dispensé pour le contrôle des travaux	
Assurer le renforcement des capacités techniques, organisationnelles et fonctionnelles des PME du secteur de l'entretien routier	Mettre en place des programmes annuels de formations des PME du secteur, Evaluer les capacités techniques et opérationnelles des PME et mettre à jour la base de données correspondante.	– Nombre de PME et BET enregistrées par catégorie dans la base de données actualisée en tant qu'entreprise du secteur de l'entretien routier ; – Taux de progression des PME d'une catégorie à l'autre ; – Délai moyen de passation des marchés d'entretien routier ; – Délai moyen de paiement des factures de travaux d'entretien routier exécutés par les PME. – Nombre de PME et BET ayant signé un contrat d'entretien routier ; – Nombre de PME et BET ayant assuré la formation de leur personnel ; Nombre de personnel par catégorie, formé par les PME et BET au terme du projet.	Ministère en charge des travaux publics, Direction de l'entretien routier Direction des pistes rurales Agence routière

RESULTATS ATTENDUS	ACTIVITES	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITES RESPONSABLES
Sensibiliser tous les acteurs sur l'importance de l'entretien routier	Sensibiliser régulièrement et former des différents acteurs à l'importance de l'entretien routier et au défi lié à cette activité (Maître d'ouvrage, Maître d'ouvrage délégué, maître d'eau, bureau d'étude, laboratoire, entreprise, usagers, etc.).	Nombre de séminaires de sensibilisation organisé	Administration routière ; AGEROUTE ; Fonds d'entretien routier.
	Instaurer une culture de sécurité routière à travers sur sensibilisation accrue des usagers de la route.	Organisme chargé de la sécurité routière fonctionnel et opérationnel Nombre de campagne de sensibilisation mené.	Ministère en charge des travaux publics ; Ministère des transports ; Office de sécurité routière
Associer l'ensemble des acteurs administrations, usagers, dans la collecte d'informations sur le réseau routier	Mettre en place une plateforme d'informations sur l'état du réseau pouvant être alimentée par les usagers de la route (page Facebook, numéro de téléphone vert, etc.).	Page Facebook créée ; Numéro vert d'appel pour informer sur l'état du réseau créé.	Direction centrale du ministère en charge des infrastructures ; Agence routière.
Promouvoir la démarche qualité dans la gestion des agences de routières, des administrations centrales et des fonds routiers	– Développer une culture de la qualité au sein des agences – Mettre en place des manuels de procédures pour la gestion des différentes opérations – Faire des audits de certification	Nombre de procédures rédigé	Agences routières Fonds routiers Administration centrale en charge de l'entretien routier
Développer la culture de la notation financière au niveau des fonds d'entretien routier	– Evaluer l'ensemble des risques liés à la mobilisation des ressources annuels – Gérer les risques à travers des propositions de reformes dans la collecte ; – Faire évaluer le fonds par des agences de notation agréées.	Nombre de risques identifié Nombre de propositions effectué	Fonds routiers

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Abdelaziz Dahbi [2014] :	Chantiers du Maroc N°119 – Juillet/Août 2014.
André Légaré et Associés [2005] :	L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables. Étude réalisée pour le compte de la Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec.
AIPCR [2014] :	Importance de l'Entretien Routier ; Association Mondiale de la Route (AIPCR).
Banque Mondiale [BM, 2010] :	Infrastructures Africaines ; une transformation impérative. Edition Nouveaux Horizons.
BOAD [2008] :	Note sur la situation de l'entretien routier dans les pays de l'UEMOA ; juin 2008.
DRAMANE D, [2015] :	Projet pilote d'entretien routier par niveau de services (GENiS-RT) de la route Kwala-Nara (178,5 km) au MALI ; Séminaire d'information et d'échanges sur les contrats pluriannuels à niveaux de service. Yamoussoukro 5,6 août 2015 ; Côte d'Ivoire.
KOUASSI P. [2014] :	Partenariat public-prive dans le secteur des infrastructures routières en Côte d'Ivoire : étude de cas ; mémoire de master de régulation économique et gestion des projets d'infrastructures, UFR des sciences économiques et de gestion, Université de Cocody, Abidjan, Côte d'Ivoire.
Heggie et Vickers [1998] :	Gestion commerciale et financement des routes. Rapport de la Banque Mondiale. Washington, Etats-Unis.
Menin M. [2015] :	Présentation des contrats pluriannuels à niveau de service ; Séminaire d'information et d'échanges sur les contrats pluriannuels à niveaux de service. Yamoussoukro 5,6 août 2015 ; Côte d'Ivoire.
MORIN J.P., [1998] :	Note de cours sur l'entretien routier ; ENPC Paris, France.
NASSOURI Saïdou [2013] :	Analyse critique de la stratégie d'entretien du réseau routier classe du Burkina Faso mémoire de fin d'études pour l'obtention du Master en ingénierie de l'eau et environnement option : génie civil, Promotion 2012-2013 (Juin 2013).
SETRA [1996] :	L'entretien courant des chaussées, Guide pratique, Paris, France.
SETRA – LCPC [1998] :	Réseau routier national, catalogue des structures types de chaussées neuves, Edition 1998, France.
UEMOA [2005] :	Règlement n°14/2005/CM/UEMOA Relatif a l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à L'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres l'UEMOA.
UEMOA [2009] :	Directive N°11/2009/CM/UEMOA portant harmonisation des stratégies d'entretien routier dans les Etats membres de l'UEMOA.

ANNEXES

ANNEXE 1 : TEXTES RELATIFS A LA GESTION ET A L'ENTRETIEN DES ROUTES PAR PAYS

ANNEXE 2 : SCHEMA ORGANISATIONNEL DE L'ENTRETIEN ROUTIER

ANNEXE 3 : POSTES DE PEAGES ET/OU PESAGE DANS LES PAYS DE L'UEMOA

ANNEXE 4 : PARC AUTOMOBILE DANS LES PAYS DE L'UEMOA

ANNEXE 5 : INDICATEURS ROUTIERS PAR PAYS (Source Banque Mondiale 2011)

ANNEXE 6 : COMMENTAIRE SUR LES RESEAUX ROUTIERS PAR PAYS
(extrait et adaptation des rapports pays de la Banque Mondiale 2011).

ANNEXE 7 : DECLARATION DE LA REUNION DES MINISTRES DU 19 JUIN 2015 RELATIVE A LA MISE EN APPLICATION DU REGLEMENT 14.

ANNEXE 8 : RENFORCEMENT DES MOYENS DU FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER DE COTE D'IVOIRE ; ANNEXE FISCALE A L'ORDONNANCE N° 2011 – 480 DU 28 DECEMBRE 2011 PORTANT BUDGET DE L'ETAT POUR LA GESTION 2012

ANNEXE 1 : TEXTES RELATIFS A LA GESTION ET A L'ENTRETIEN DES ROUTES PAR PAYS

BENIN

Les différents textes suivants sont relatifs à la gestion et entretien des routes au Bénin.

- Décret N°433 PR/M.T.P.T.P.T du 5 octobre 1962, portant classement des voies d'intérêt économique, touristique ou stratégique.
- Décret N°2001-092 du 20 février 2001, portant classement d'intérêt économique, touristique ou stratégique.
- Arrêté Année 2008 N°037/M.D.C.T.T.P-PR/D.C/S.G.M/D.G.T.P/S.A. du 11 avril 2008, portant attributions, organisation et fonctionnement de la Direction Générale des Travaux Publics (D.G.T.P).
- Arrêté Année 2013 N°065/M.T.P/D.C/S.G.M/D.G.T.P/D.R.H/S.A du 7 août 2013, portant attributions, organisation et fonctionnement de la Direction Générale des Travaux Publics.
- **Décret N°2012-376 du 6 novembre 2012, portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Travaux Publics et des Transports.**
- Arrêté Année 2013 N°070 M.T.P.T/D.C/S.G.M/D.D.T.T.P/D.R.H/SA, portant attributions, organisation et fonctionnement des directions départementales des Travaux Publics et des Transports.
- Arrêté Interministériel N°049/M.E.H.U/M.T.P.T/M.I.S.A.T, portant réglementation et classement des voies urbaines relevant de la compétence respective de l'Etat et des circonscriptions urbaines de Cotonou et de Porto-Novo.
- Décret N°96-373 du 29 août 1996, portant approbation des statuts du fonds routier.

BURKINA FASO

- Décret N°2007-439/PRES/P.M.E.F/M.D du 18 juillet 2007, portant création d'un fond de deuxième génération FER-B.
- Décret N°2007-458/PRES/P.M/M.D/M.E.F du 23 juillet 2007, portant approbation des statuts du Fond d'Entretien Routier au Burkina (FER-B).

COTE D'IVOIRE

- Décret N°2001-592 du 19 septembre 2001, portant création et organisation de la société d'Etat dénommée « Agence de Gestion des Routes » (AGR).
- Décret N°2001-593 du 19 septembre 2001, portant création et organisation de la société d'Etat dénommée « Fonds d'Entretien Routier ».
- Décret N°2001-597 du 19 septembre 2001, portant nomination des membres du conseil d'administration de la société d'Etat dénommée « Société Nationale des Transports Terrestres (SONATT) »

GUINEE-BISSAU

- L'ordonnance N°19/84 du 25 juillet 1984 portant création du Fonds d'Entretien Routier (FER)
- L'ordonnance N°10/90 du 21 mai 1990, approuvant et confirmant le FER
- Le décret de 1997 a affirmé l'autonomie du FER
- Décret-Loi N° 07/2006 du 31 juillet 2006 de la 2ème génération de par l'évolution.
- Décret N°8/2006 du 31 juillet 2006, portant classification des routes.

MALI

Plusieurs textes ont mis en place diverses institutions et structures relatives à la gestion et entretien des routes au Mali. Il s'agit entre autre de :

- Loi N°00-051 du 4 août 2000, portant création de l'autorité routière.
- Décret N°01-283/P-R.M du 3 juillet 2001, fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'autorité routière ainsi que les modalités d'exécution des travaux éligibles au financement de l'autorité routière.
- Décret N°01-285/P-R.M du 4 juillet 2002, portant nomination des membres du conseil d'administration de l'autorité routière.
- Décret N°02-324/P-R.M du 5 juin 2002 instituant les redevances d'usage routier.
- Arrêté interministériel N°02-2673/M.E.T-M.E.F du 31 décembre 2002, fixant les taux de la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules admis à la circulation.
- Loi N°05-431/P-R.M du 30 septembre 2005, portant classement des routes et fixant l'itinéraire et le kilométrage des routes classées.
- Loi N°02-057 du 16 décembre 2002, portant création de la Direction Nationale des Routes.
- Décret N°03-090/P-R.M du 17 février 2003, déterminant le cadre organique du service des données routières.
- Décret N°09-040/P-R.M du 9 février 2009, fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière.
- Loi N°05-041 du 22 juillet 2005, portant principe de classement des routes.
- Loi N°02-058 du 16 décembre 2002, portant création du service des données routières.
- Décret N°03-082/P-R.M du 13 février 2003, fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du service des données routières.
- Décret N°09-144/P.M-R.M du 1er avril 2009, portant création de la Cellule d'appui à la Décentralisation/Déconcentration de l'Equipement et des Transports.
- Arrêté N°09-1031/M.E.T-SG du 5 mai 2009, fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de la Cellule d'Appui à la Décentralisation/Déconcentration du ministère de l'équipement et des transports.
- Décret N°09-306/P.M-R.M du 17 juin 2009, portant nomination des membres de la Cellule d'Appui à la Décentralisation/Déconcentration de l'équipement et des transports.

NIGER

Les textes et dispositions relatives à la Gestion et l'Entretient des Routes au Niger, sont nombreuses et entre autres :

- Décret N°2004-340/P.R.N/M.E/A.T du 28 octobre 2004, portant classement du réseau routier
- Loi N°2014-14 du 4juin 2014, fixant les conditions complémentaires de financement de la Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier (CAFER).
- Décret N°2014-552/P.R.N/M.E/M.F du 18 septembre 2014, modifiant et complétant le décret N°2005-153/P.R.N/M.E du 29 juillet 2005, portant régime financier de la Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier (CAFER).
- Ordonnance N°99-54 du 22 novembre 1999, instituant une catégorie d'Etablissements Publics dénommée « Etablissements Publics de Financement » (EPF).
- Ordonnance N°99-55 du 22 novembre 1999, portant création d'une Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier (CAFER).
- Décret N°2005-152/P.R.N/M.E du 29 juillet 2005, portant approbation des statuts de la Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier.
- Décret N°2005-153/P.R.N/M.E du 29 juillet 2005, portant régime financier de la CAFER.
- Décret N°2005-154/P.R.N/M.E du 29 juillet 2005, portant organisation de la Caisse Autonome de l'Entretien Routier.

- Arrêté N°16/M.E. du 14 mars 2011, portant création, organisation et attributions d'une structure rattachée à la Direction de la CAFER dénommée Cellule d'Exploitation du Péage et Pesage Routiers (CEPR).
- Arrêté N°29/M/T.T/D.T.T-M.F du 7 avril 2004, portant modalité des transports des produits stratégiques.

SENEGAL

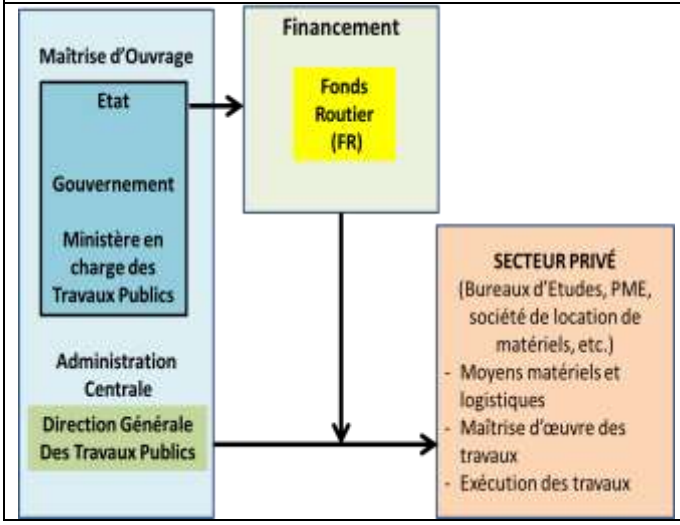
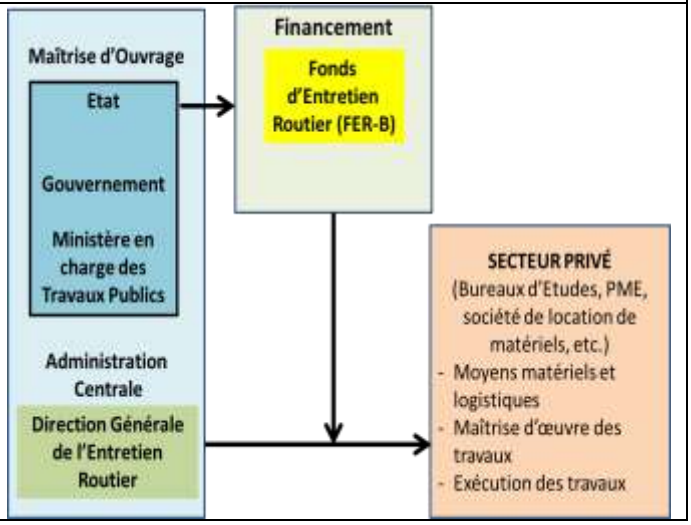
- Décret N°2010-430 du 1er avril 2010, portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes (AGEROUTES-Sénégal)
- Décret N°88-913 du 27 juin 1988, portant création d'un Comité Permanent de Sécurité Routière (COPESER)
- Décret N°2007-1277, portant création, organisation et fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier Autonome du Sénégal (FERA).
- Décret N°2008-85 du 12 février 2008, instituant une Taxe Parafiscale au profit du Fonds d'Entretien Routier Autonome du Sénégal.
- Décret N°001308 du 16 mars 2011, modifiant le décret N°2000-85 du 12 février 2008, instituant une Taxe Parafiscale au profit du Fonds d'Entretien Routier Autonome du Sénégal.
- Arrêté Interministériel N°15097 du 14 décembre 1985, relatif au Classement du Routier National.

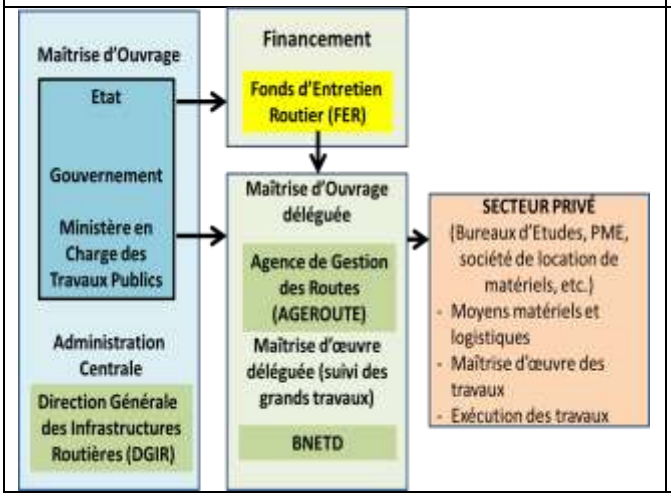
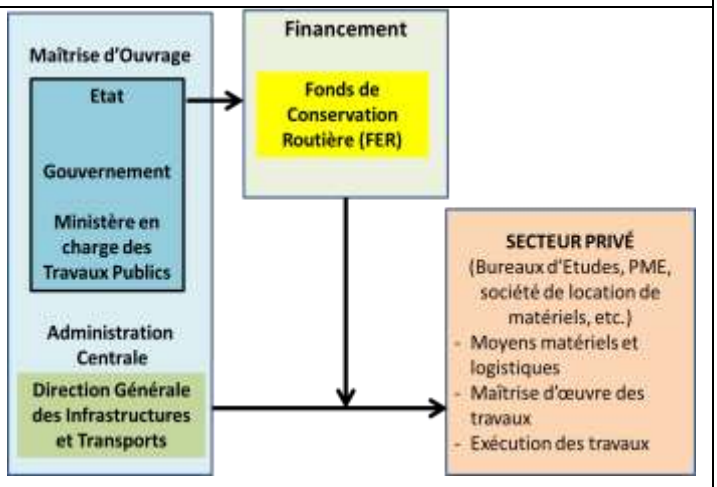
TOGO

- Loi N°97-023 du 24 mars 1997, portant création du Fonds d'Entretien Routier (FER)
- Loi N°2008-016 du 19 décembre 2008, abrogeant la loi relative au Fonds d'Entretien Routier (FER).
- Décret N°2009-165/PR du 06 juillet 2009, portant création de la Compagnie Autonome des Péages et de l'Entretien Routier (CAPER).
- Décret N°2010-043/PR du 11 juin 2010, modifiant le Décret N°2009-165/PR du 06 juillet 2009, portant création de la CAPER.
- Décret N°2012-013/PR du 26 mars 2012, portant création de la Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier (SAFER).
- Arrêté N°025/210/M.T.P/CAB du 24 novembre 2010, portant création, organisation et fonctionnement d'une Cellule de la Banque de Données Routières au sein du Ministère des Travaux Publics.
- Arrêté N°027/210/M.T.P/CAB du 24 novembre 2010, portant nomination des membres de la Cellule de la Banque de Données.

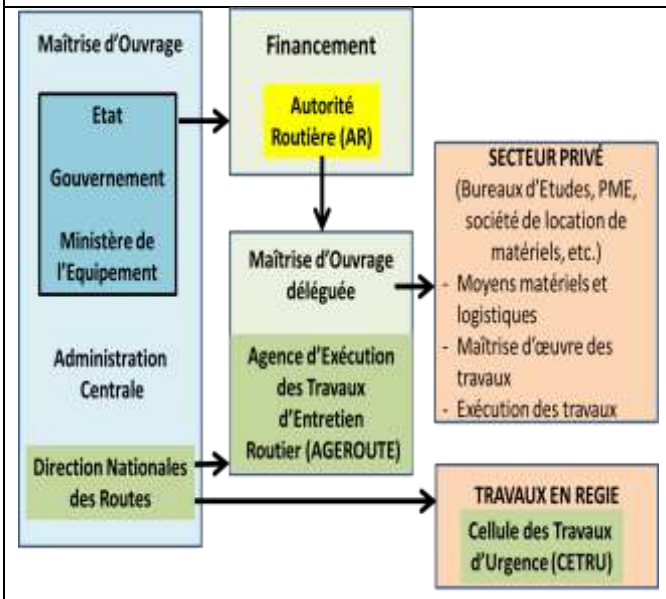
ANNEXE 2 : SCHEMA ORGANISATIONNEL DE L'ENTRETIEN ROUTIER

On donne ci-après le Schéma de gouvernance de l'entretien routier après la reforme du secteur dans chacun des pays de l'UEMOA après la reforme du secteur.

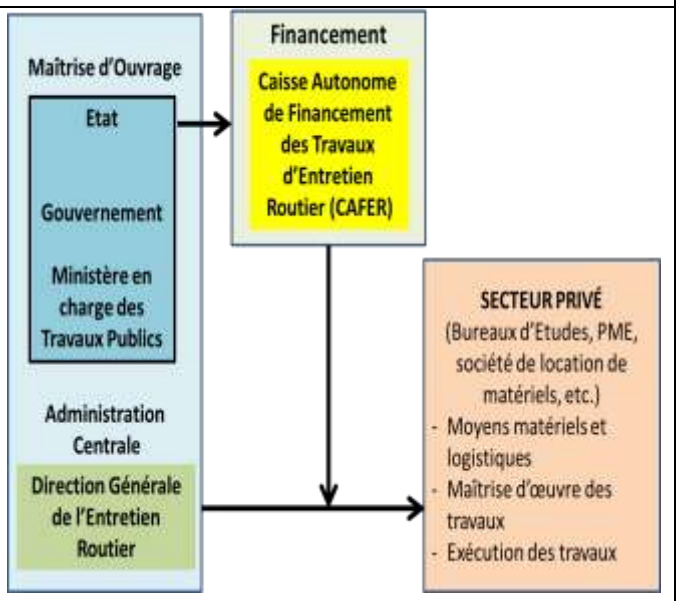
Bénin	Burkina Faso
	

Côte d'Ivoire	Guinée Bissau
	

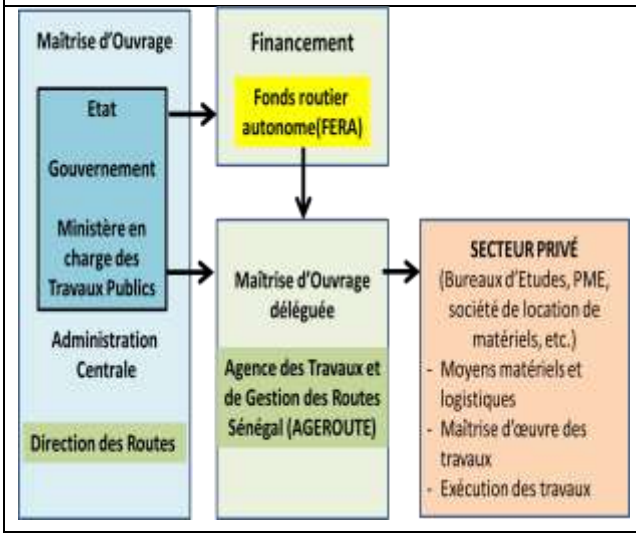
Mali



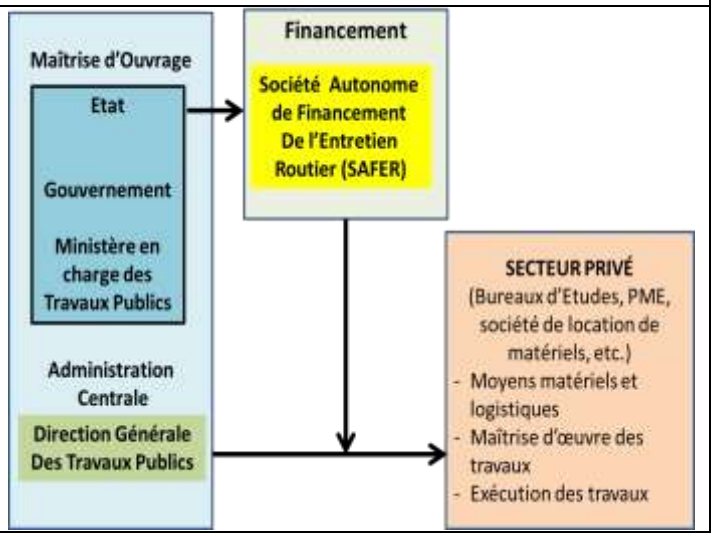
Niger



Sénégal



Togo



ANNEXE 3 : POSTES DE PEAGES ET/OU PESAGE DANS LES PAYS DE L'UEMOA

Tableau 75 : Postes de péage et/ou pesage du Bénin (Source FR, février 2015)

BENIN		
N°	**DESIGNATION DU POST DE PEAGE ET/OU DE PESAGE**	**DATE DE MISE EN SERVICE**
1	Poste de péage de GRAND-POPO (sur la route Cotonou-Hilacondji)	1987
2	Poste de péage/pesage de DIHO (sur la route Savè-Parakou)	1er février1998
3	Poste de péage/pesage de EKPE (sur la route Cotonou-Porto/Novo)	1er février 2003
4	Poste de péage/pesage de PREKETE (sur la route Savalou-Djougou)	30 mars 2006
5	Poste de péage/pesage de KPEDEKPO (sur la route Bohicon-Kétou)	1er juin 2007
6	Poste de péage/pesage de SIRAROU (sur la route Parakou-Malanville)	14 janvier 2008
7	Poste de péage/pesage de AHOZON (sur la Cotonou-Ouidah)	20 MAI 2008

BURKINA FASO

Figure 26 : Postes de péage et/ou pesage et leur répartition spatiale (source : Borderless Burkina 2012, le guide du conducteur routier)

Tableau 76 : Localisation des postes de pesage du Burkina Faso (source : ONASER ; 2015)

Désignation	Localisation
Postes de pesage	Banfora
	Bonyolo
	Djibasso
	Dakola
	Tanghin Dassouri
	Faramana
	Nadiagou
	Niangoloko
	Cinkansé

Tableau 77 : Postes de péage et/ou pesage de Côte d'Ivoire (Source FER, juin 2015)

COTE D'IVOIRE			
DESIGNATION	INTITULE	SITUATION	OBSERVATION
PEAGE	Péage d'Attinguié	En service	Contrat de concession FER – Etat de Côte d'Ivoire
	Péage de Singrobo	En service	Contrat de concession FER – Etat de Côte d'Ivoire
	Péage de Thomaset	Non en service	
	Péage de Moapé	Non en service	
PESAGE	Poste de pesage d'Allokoi	En service	
	Poste de pesage d'Anyama à l'entrée de la ville	En service	
	Poste de pesage de Divo au Sud- Ouest	En service	
	Poste de pesage de Bonoua au sud-est	En service	
	Poste de pesage de Ouangolodougou	Actuellement non en service	
	Poste de pesage semi fixe de Yamoussoukro à kpoussoussou	En service	

En plus de ces postes de péages, il faut relever l'existence d'un péage urbain avec la mise en concession du troisième pont d'Abidjan.

Tous les postes de péages actuellement en service en Côte d'Ivoire sont automatisés ou semi-automatisés. Cette option permet d'annuler, sinon de réduire significativement les pertes de recettes liées à la gestion des postes.

Tableau 78 : Postes de péage de la Guinée Bissau (Source FER février 2015)

GUINEE BISSAU		
DESIGNATION	SITUATION	OBSERVATION
2 ponts à péage	– Pont São Vicente – Pont João Landim	En service En service
1 route à péage	– Djugudul	En service

Tableau 79 : Postes de péage et/ou pesage du Mali (Source AR, février 2015)

MALI				
N°	**Types**	**Axes routiers**	**Localisation**	**Mise en service**
1	P	RN16 : Mopti - Sevaré - Gao (Wabaria)	Wabaria	1-déc.-07
2	PP	RN3 : Bamako - Kayes - Diboli (frontière du Sénégal)	Diboli	1-déc.-07
3	P	RN3 : Kayes - Sandaré - Diéma	Kayes	1-déc.-07
4	P	RN3 : Bamako - Kati - Didiéni - Diema - Sandaré-Kayes - frontière du Sénégal	Diema	1-déc.-07
5	PP	RN3 : Bamako - Kati - Didiéni - Diema - Sandaré-Kayes - frontière du Sénégal	Kati	2-janv.-08
6	PP	RN7 : Bamako - Banankoroni - Sanankoroba	Sanankoroba	08-mars-08
7	P	RN16 : Mopti - Sevaré(Ty) - Gao	Ty	05-mai-08
8	PP	RN12 : Bla - Koutiala - Koury- Faramana (frontière du Burkina Faso)	Koury	05-mai-08
9	PP	RN7 : Sikasso - Zegoua (frontière de la Côte d'ivoire)	Zegoua	6-sept.-08
10	PP	RN10 : Sikasso - Heremakono (front du Burkina Faso)	Heremakono	5-sept.-08
11	P	RN12:Ségou-Bla1	Bla 1	05-mai-08
12	P	RN6 : Ségou - Sienso - Mopti (Sevaré)-Gao	Sienso	02-juin-08
13	P	RN5 : Bamako - Kouremalé (frontière de la Guinée Conakry)	Kouremalé	19-juin-08
14	P	RN6 : Bamako - Niamana - Kassela	Kassela	18-juil.-08
15	P	RN12 : Bla 2 - Koutiala - Koury - Faramana (frontière du Burkina Faso)	Bla 2	8-oct.-08
16	P	RN14 : Bamako - Manabougou (Ex Tlomadio) - Koulikoro	Manabougou	2-juil.-08
17	P	RN7 : Bamako - Sanankoroba - Bougouni	Bougouni	4-sept.-08
18	P	RN24 : Bamako - Kita	Kita	12-mars-09

MALI				
N°	**Types**	**Axes routiers**	**Localisation**	**Mise en service**
19	PP	RN33 : Sègou - Markala (Ex Ségou COMATEX) - Niono	Markala	12-mars-09
20	P	RN3 : Diéma - Nioro	Nioro	17-mai-09
21	P	RN3 : Nioro - Gogui (frontière de la Mauritanie)	Gogui	07-mai-09
22	PP	RN5 : Bamako - Samanko 2 (Ex Mamaribougou)- Kouremalé (fre de la Guinée Conakry)	Samanko 2	11-mai-09
23	P	RN8 : Bougouni - Yanfolila	Yanfolila	16-juil.-09
24	P	RN11 : Koutiala - Zangasso - Sikasso	Zangasso	17-juil.-09
25	P	RN16 : Sevaré - Douentza -Gao	Douentza	4-janv.-11
26	P	Sevaré - Goundaka -Bandiagara	Goundaka	18-juil.-09
27	P	RN6 : Bamako - Konobougou - Ségou	Konobougou	16-sept.-10
28	PP	RN24 : Bamako-Bafing-Mahinamine (frt Sénégal par sud)	Mahinamine	1-sept.-13
29	P	RN26 : Bamako - Farabana - Kangaba - Djoulafoundo	Farabana	3-juil.-14

La carte des postes de péage et de péage-pesage se présente comme suit :

Figure 27 : Cartographie des postes de péage et/ou pesage du Mali

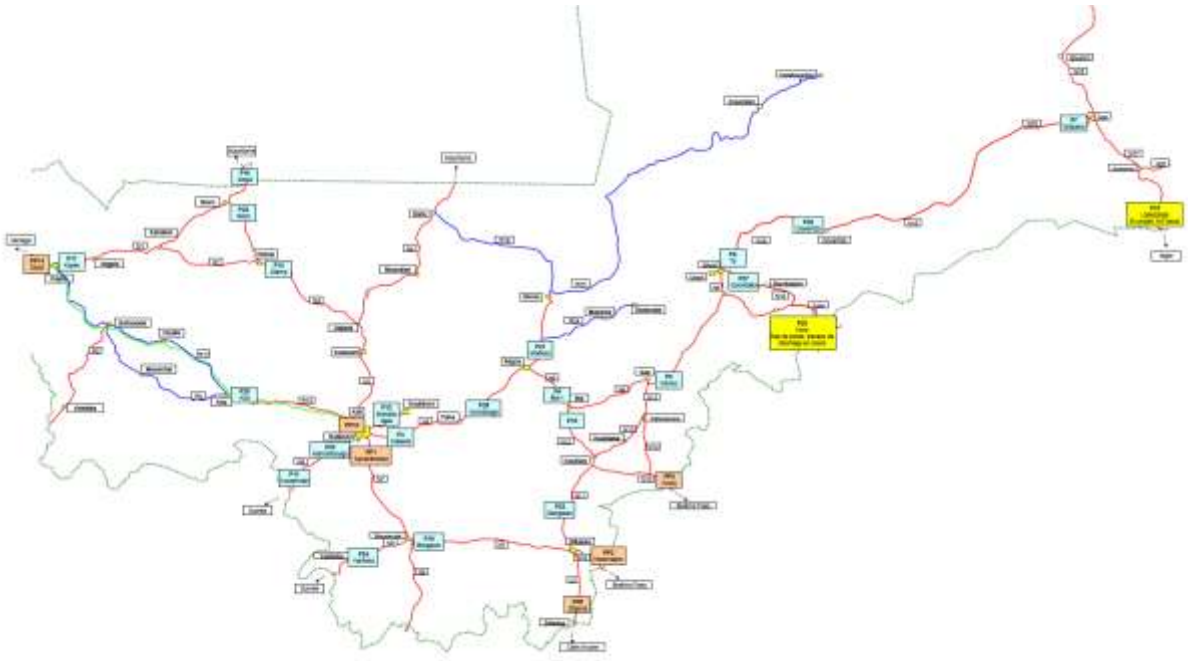
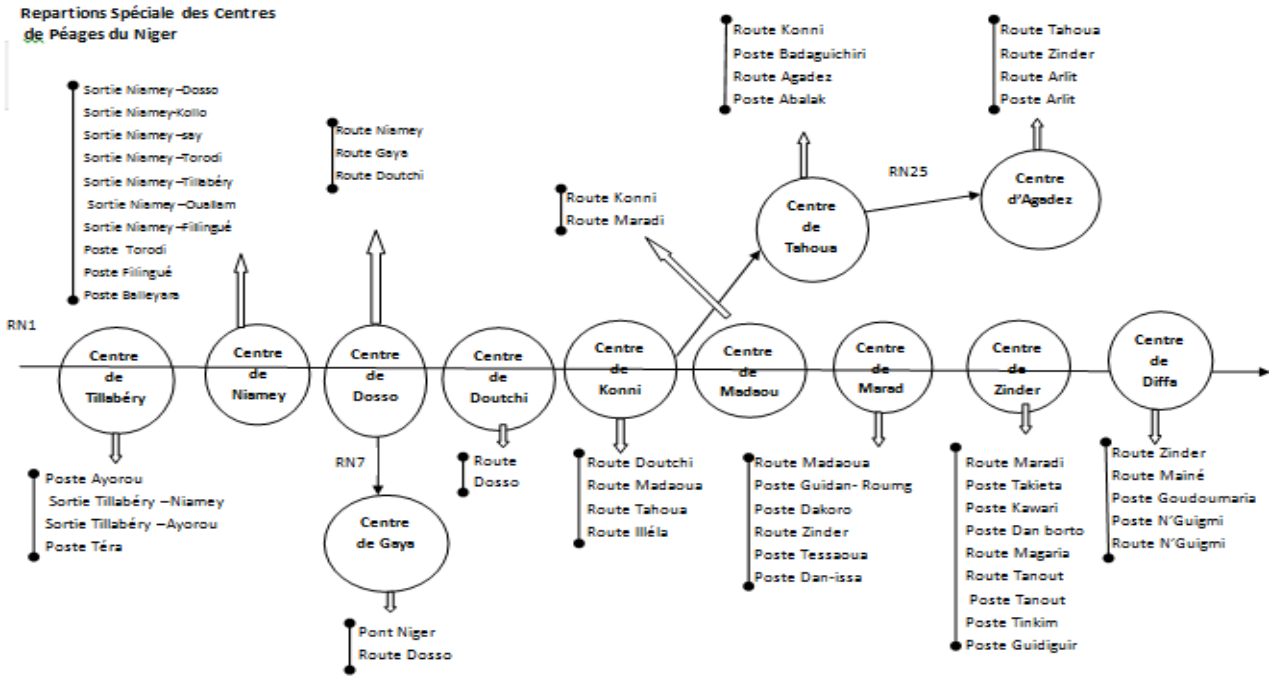


Tableau 80 : Postes de péage et/ou pesage du Niger (Source CAFER, février 2015)

NIGER		
DESIGNATION	Nombre	OBSERVATION
Péage	55	
Postes de pesage fonctionnels	5	
Postes de pesage en construction	1	

Figure 28 : Répartition spatiale des centres de péages du Niger



.

SENEGAL

Le Sénégal dispose de :

- Cinq (05) postes de contrôle par ponts bascules avec délestage systématique en cas de surcharge au niveau du Port Autonome de Dakar;
- Onze (11) postes de contrôle du poids et de la charge à l'essieu, avec paiement d'amendes en cas de surcharges et sans délestage.

Le réseau routier du Sénégal ne comporte pour le moment pas de postes de péages.

La liste des stations de pesage équipées en pèse - essieux fixes opérationnels est donnée ci-après :

Tableau 81 : stations de pesage équipées en pèse - essieux fixes opérationnels (source FERA)

Localisation du poste de pesage (Sénégal)	Nombre
Port Autonome de Dakar	**5**
Sur le réseau routier	**11**
Détail des postes sur le réseau routier	
Diamniadio (RN1)	2
Mbour (RN1)	1
Thiès	1
Saint Louis (RN2 – Vers Frontière Mauritanie)	2
Ziguinchor (vers frontière Guinée Bissau)	1
Bignona (RN4)	1
Kaffrine (RN1)	1
Tambacounda	1
Kidira (RN1 – Frontière Mali)	1

Le nombre de postes prévu dans le cadre de la concession du contrôle de la charge à l'essieu est de 16. Cependant d'autres postes pourront être implantés en cas de besoin.

La première route à péage au Sénégal est l'autoroute Dakar – Diamniadio mise en concession dans le cadre d'un partenariat public-privé.

La cartographie des postes de péage/pesage du Sénégal est donnée ci-après :

Carte 10 : Sites des stations de contrôles (source Direction des Routes 2015)

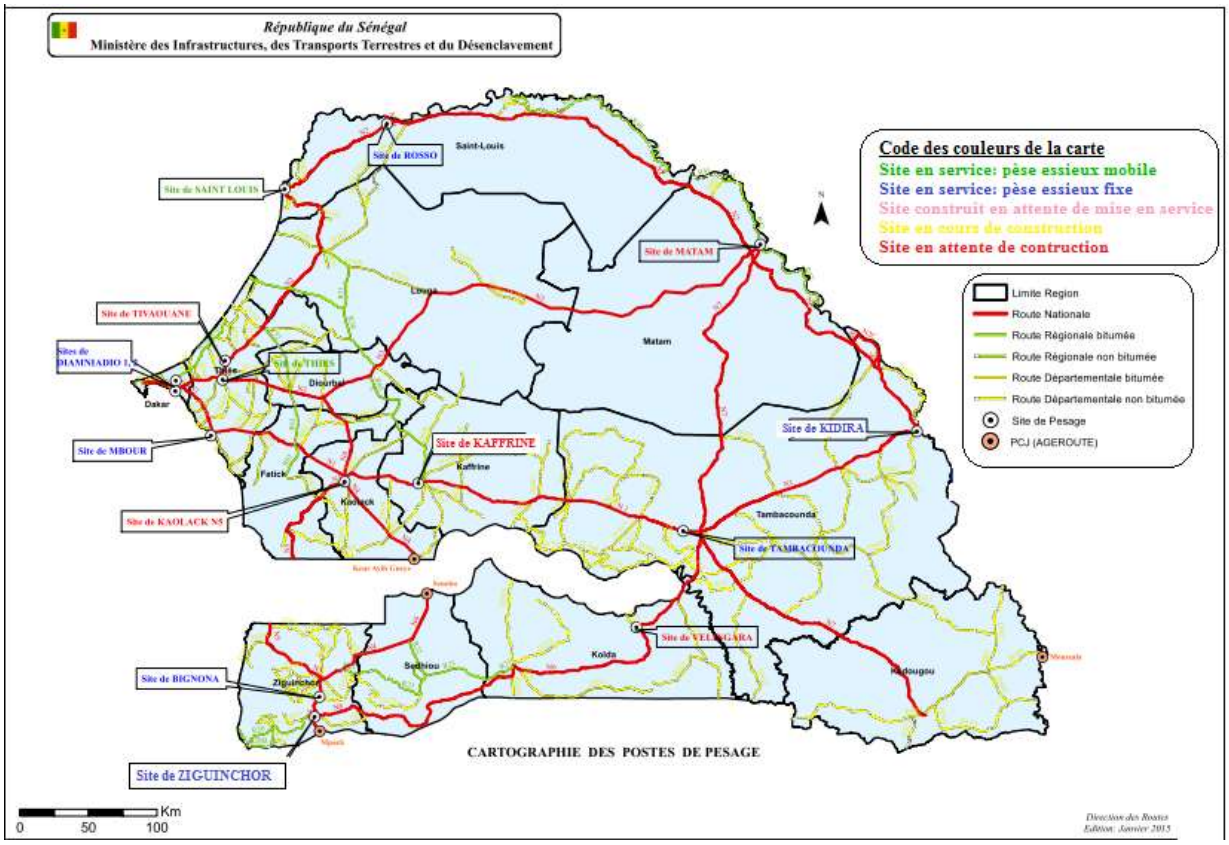


Tableau 82 : Postes de péage et/ou pesage du Togo (Source SAFER, février 2015)

	TOGO	
AXE ROUTIER	**PEAGE EN SERVICES**	**PEAGE NON OUVERT**
National n°1 Lomé-Sinkassé	DAVIE (postes de péage/pesage) SOTOUBOUA DEFALE (nouvellement ouvert) ALEDJO (nouvellement ouvert)	Poste de pesage non fonctionnel
National n°5 Lomé-Kpalimé	SANGUERA	
National n°2	VODOUGBE (ANEHO)	
National n°5 Kpalimé - Atakpamé		PKELE BEME

ANNEXE 4 : PARC AUTOMOBILE DANS LES PAYS DE L'UEMOA

PARC AUTOMOBILE DU BENIN

Un aperçu du parc automobile du Bénin est donné ci-après :

Tableau 83 : Estimation du parc automobile, l'historique de son évolution et sa répartition catégorielle

ANNEE GENRE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Autocars	65	82	51	38	41	43	38	41	45	52	17	14	34	52
Bus et minibus	534	646	642	812	911	717	582	657	816	964	927	1005	941	1226
Remorques et semi	688	1088	870	842	1034	741	693	841	1042	1134	1190	1190	1190	1190
véhicules très spé (agricole)	720	1062	1061	836	362	656	765	917	1123	1390	1415	39	91	858
Tricyles	1197	1426	1427	1224	2190	2042	1825	2170	2559		1155	1054	768	828
Motocycles	1426	1427	1224	2190	2042	1825	2170	2559						
Camions	1543	2601	1348	1086	1098	879	692	870	1138	1223	1071	952	879	1209
Camionnettes	4274	3304	2990	2682	2832	2388	1999	1040	2609	2863	2839	2420		
Voitures particulières	23437	25423	15782	14423	16752	13789	13176	13109	17150	17717	17181	18672	16619	24507
N B : Camions =Camions lourds + Camions moyens + Camions légers														
Source: Direction Générale des Transports Terrestres-Bénin														

Tableau 84 : Evolution des titres de transport délivrés de 2000 à 2013

CATEGORIES DE ROUTE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Transport public de marchandises														
-Tracteurs routiers	720	1062	1061	836	862	656	765	917	1123	1390	1415	38	91	858
-Semi-remorques	688	1088	870	842	1034	741	693	841	1042	1134	1190	984	852	1467
-Citernes														
-Camions	1543	2601	1348	1006	1098	879	692	870	1128	1223	1071	952	879	1209
Transport public de passagers														
-Autocars (17 à22 places)	65	82	51	38	41	43	38	41	45	52	17	14	34	52
Bus (plus de 30 places) et taxis collectifs (08 places)	534	646	642	812	911	717	582	657	816	964	927	1005	941	1226
-Voitures particuliers	23437	25423	15782	14423	16752	13789	13176	13109	17150	17717	17181	18672	16619	24507
Total	26987	30902	19754	17957	20698	16825	15946	16435	21304	22480	21801	21665	19416	29319
Source: Direction Générale des Transports Terrestres-Bénin														

PARC AUTOMOBILE DU BURKINA FASO

Les données recueillies sur le parc automobile du Burkina Faso se présentent comme suit :

Tableau 85 : Evolution du parc automobile 1990 - 1997

Type d'engin	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Voitures	22 412	25 017	27 387	29 855	32 244	35 730	39617	43 975
Camion-nettes	11 572	12 827	13268	13 945	14 439	14 985	16 588	17 779
Minibus	1 263	1 386	1 559	1 760	1 939	2 119	2 491	2 528
Camions	4 659	4 993	5168	5 362	5 612	5 900	6 513	17
Total	39 906	44 233	47 382	50 922	54 234	58 34	65 209	71 299

Source : Direction des Transports Terrestres et Maritimes (D. T. T.M)

Tableau 86 : Structure du parc automobile du Burkina Faso en 2010

Catégories	Effectifs	Pourcentage
Voitures légères	103 623	61,3
Camionnette	24 576	14,5
Camions	14 969	8,9
Transports en communs	6 678	4
Tracteurs routiers	9 203	5,4
Remorques	241	0,1
Semi-remorques	8 278	4,9
Véhicules spéciaux	1 128	0,7
Autres	316	0,2
TOTAL	169 012	100

Source : actualisation de la stratégie de développement du secteur des transports au Burkina Faso (juin 2010).

PARC AUTOMOBILE DE LA COTE D'IVOIRE

L'amélioration et la densification du réseau routier ont contribué à l'accroissement du parc automobile. Cet accroissement s'est accentué au lendemain de la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Immatriculation	19 031	20 251	19 131	25 465	31 691	20 135	19 325	27 415
Parc roulant	214 855	226 512	230 582	252 584	274 171	283 340	291 331	307 093
Parc résiduel	182627	192 535	201 095	214 696	233 046	240 839	247 631	261 029

Source SICTA

Les tableaux suivants donnent son évolution par genre et par année.

Tableau 87 : Evolution du parc automobile Ivoirien par genre et par année

Année	**1992**	**1993**	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**
Voiture Particulière	94 393	94 546	93 851	91 512	94 436	119 704	143 102	182 874	205 316	226 099	238 425	253 025
Camionnette	25 961	25 464	25 015	24 129	14 562	18 460	21 911	28 213	31 203	33 685	35 619	38 337
Autocar	8 445	8 338	9 016	9 390	9 057	10 329	11 520	13 659	14 851	15 706	16 239	16 917
Camions	19 093	18 800	18 555	18 204	17 022	20 254	23 885	31 158	34 501	36 691	39 075	43 164
TOTAL	**147 892**	**147 148**	**146 437**	**143 235**	**135 077**	**168 747**	**200 418**	**255 904**	**285 871**	**312 181**	**329 358**	**351 443**

Source : BNETD, DGTTC, SAGUA et SICTA

*Tableau 88 **:** Evolution du parc automobile Ivoirien par genre et par année d'immatriculation*

	Avant 2000	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
Camionnettes	24793	1724	1864	1985	2246	3364	1949	1788	3010	1965	2056	2150
Motocyclettes	21346	1299	1664	1394	3843	2321	2233	1220	1876	1711	1790	1872
Remorques et semi-remorques	18346	386	277	366	590	888	341	420	288	800	829	859
Voitures	195114	12877	14065	12591	14 111	19 946	12 965	13 418	19 078	14 452	15 116	15 812
Camions	13997	1343	1194	1528	2823	2422	1232	1193	1650	986	1021	1058
Tracteurs	4317	459	298	459	716	981	404	408	428	305	316	327
Engins spéciaux	3433	165	118	88	109	126	44	101	102	154	160	166
Tricycles	887	0	0	0	12	7	3	0	0	42	44	46
Autocars-bus	9868	778	771	720	1015	1636	964	777	983	630	653	677
TOTAL	292429	19031	20251	19 131	25 465	31 691	20 135	19 325	27 415	21 045	21 985	22 966

Source : Direction Générale des Transports Terrestres et de la Logistique [2010]

PARC AUTOMOBILE DE LA GUINEE BISSAU

Le parc automobile de la Guinée Bissau est estimé à environ 3 000 véhicules selon les estimatifs de la Direction Générale des Mines et des Transports terrestres.

PARC AUTOMOBILE DU MALI

En 2000, le parc des véhicules routiers se présentait comme suit :

*Tableau 89 **:** Parc des véhicules routiers en 2000*

	(situation au 31 août 2000)
GENRE	**NOMBRE**
Moto	5642
Voiture particulière	42213
Véhicule de transport en commun	6861
Camion	6061
Camionnette	9538
Remorque	73
Semi - remorque	3785
Tracteur routier	3613
Autres	329
TOTAL	**78115**

NB : Véhicules immatriculés dans la série normale Source : fichier cartes grises

Tableau 90 : Répartition de l'ensemble du parc au 31/12/2013 par type de carburant (nombre)

	Source d'énergie			
	Gas-oil	Essence	Sans carburant	Total
Moto		48369		48369
Voiture particulière	64421	75348		139769
Véhicule de transport en Commun	22975	3175		26150
Camion	17906	314		18220
Camionnette	16878	5834		22712
Remorque			166	166
Semi/remorque			11195	11195
Tracteur routier	12409	39		12448
Autres véhicules			10799	10799
Total	122180	133040	34608	289828

Source : Fichier carte grise, série normale

PARC AUTOMOBILE DU NIGER

Les données collectées sur le parc automobile du Niger se présentent comme suit

Tableau 91 : Parc automobile du Niger et son évolution

GENRE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Autocar & Bus	1 786	1 947	2 080	2 264	2 430	2 613	3 309	3 991
Camions	577	658	721	792	924	1 035	1 649	2 380
Camionnettes	8 493	8 576	9 146	9 639	10 531	11 261	12 822	14 522
Motocycles	13 096	13 777	14 729	16 950	18 990	20 706	25 584	32 921
Tracteurs & sémi remorques	2 272	2 386	2 477	2 722	3 107	3 420	4 712	5 942
Voitures particulières	36 192	39 396	43 832	47 676	52 992	57 732	67 347	75 733
TOTAL	**62 416**	**66 740**	**72 985**	**80 043**	**88 974**	**96 767**	**115 423**	**135 489**

Source: Direction des Statistiques Ministère des Transports

Tableau 92 : Parc automobile du Niger et son évolution (suite)

GENRE	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Autocar & Bus	4 595	5 171	5 918	6 850	7 842	8 515
Camions	2 966	3 650	4 476	5 386	6 478	7 536
Camionnettes	16 066	17 506	18 770	20 392	22 344	24 188
Motocycles	41 018	50 824	65 733	78 939	91 041	111 110
Tracteurs & sémi remorques	7 517	9 110	12 828	15 325	17 402	18 926
Voitures particulières	83 675	91 797	103 909	119 332	133 745	147 072
TOTAL	**155 837**	**178 058**	**211 634**	**246 224**	**278 852**	**317 347**

Source: Direction des Statistiques Ministère des Transports

PARC AUTOMOBILE DU SENEGAL

Le parc automobile du Sénégal est estimé en 2010 à 326 352 véhicules contre 289 808 en 2009, soit une progression de 12,6%. Ils sont, dans la grande majorité, immatriculés dans la région de Dakar, qui à elle seule regroupe 73% du parc. Les véhicules à usage privé constituent l'écrasante majorité du parc automobile et le transport en commun est peu développé au Sénégal. Cette situation pose des problèmes de consommation d'énergie plus importante et de congestion des routes.

Tableau 93 : Répartition du parc automobile du Sénégal en 2010 selon le nombre de places assises

Nombre de places assises	Effectif	Part en 2010
<=5	278 258	85,30%
6-10	21658	6,60%
11-15	2 157	0,70%
16-20	2 991	0,90%
21-25	2 293	0,70%
26-30	1219	0,40%
31+	6 646	2,00%
Non déclaré	11 130	3,40%
Total	**326 352**	**100,00%**

Source : Direction des Transports Terrestres

Pour cette même année, la répartition selon la source d'énergie est donnée ci-après :

Tableau 94 : Répartition du Parc selon la source d'énergie en 2010

SOURCE D'ENERGIE	EFFECTIF	Part en 2010
ESSENCE	123 759	37,92%
GASOIL	191 652	58,73%
Sans Energie	**10** 921	3,35%
Non déterminé	**20**	0,01%
Total	**326 352**	**100,00%**

PARC AUTOMOBILE DU TOGO

Les données recueillies sur le parc automobile du Togo se présentent comme suit

Tableau 95 : Evolution du parc togolais de 1963 à 2014

véhicules / Années	4 Roues	2 Roues	Total	variation Totale %
1963 à 1989	43488	3549	**47037**	
1990	5316	1513	**6829**	-85,48
1991	5468	1601	**7069**	3,51
1992	5609	1641	**7250**	2,56
1993	3367	982	**4349**	-40,01
1994	4237	1887	**6124**	40,81
1995	7953	13883	**21836**	256,56
1996	8172	15383	**23555**	7,87
1997	9910	14445	**24355**	3,40
1998	10066	10603	**20669**	-15,13
1999	10986	12917	**23903**	15,65
2000	9341	10639	**19980**	-16,41

2001	10838	8500	**19338**	-3,21
2002	11921	8632	**20553**	6,28
2003	16743	12130	**28873**	40,48
2004	14214	33980	**48194**	66,92
2005	13623	27791	**41414**	-14,07
2006	13475	35760	**49235**	18,88
2007	13038	34454	**47492**	-3,54
2008	13406	44409	**57815**	21,74
2009	8635	36277	**44912**	-22,32
2010	10740	38638	**49378**	9,94
2011	13240	42283	**55523**	12,44
2012	15530	43757	**59287**	6,78
2013	16273	41830	**58103**	-2,00
2014	17834	51134	**68968**	18,70
TOTAL	**313423**	**548618**	**862041**	

Tableau 96 : Evolution des différentes catégories de véhicules (4 Roues) de 1963 à 2013

Véhicules Années	Voi-tures	Cami on-nettes	Auto-cars	Cam. 3 à 6T	Cam. 7 à 9T	Cam. de 10 à 12T	Cam. + de 12T	Semi-remor ques	Tract. Routier s	Tract. Agric.	Grue sur roues	Total
1963 à 1989	35507	4507	85	790	911	1021	101	208	210	124	24	**43488**
1990	3814	1106	59	40	57	69	29	63	72	7	0	**5316**
1991	4004	1052	31	40	60	76	21	91	81	4	8	**5468**
1992	4300	891	32	50	65	42	54	75	93	7	0	**5609**
1993	2577	535	3	40	47	41	25	42	56	1	0	**3367**
1994	3227	710	29	49	48	49	20	41	58	5	1	**4237**
1995	6728	853	15	49	59	64	32	71	78	4	0	**7953**
1996	6239	1296	16	103	85	101	36	143	152	1	0	**8172**
1997	7503	1850	28	126	97	84	68	70	82	2	0	**9910**
1998	7470	1787	35	168	152	128	97	89	101	35	4	**10066**
1999	8642	1566	26	164	125	135	77	104	129	15	3	**10986**
2000	7154	1456	30	161	92	125	82	102	123	12	4	**9341**
2001	8469	1567	32	159	130	123	85	141	125	2	5	**10838**
2002	9500	1671	29	145	127	132	79	122	110	4	2	**11921**
2003	13991	1359	21	181	213	297	193	248	230	7	3	**16743**
2004	11430	1681	17	136	142	225	105	229	241	5	3	**14214**
2005	11308	955	18	122	169	283	196	248	312	6	6	**13623**
2006	10961	1305	28	139	180	155	207	221	263	11	5	**13475**
2007	10692	1267	22	127	154	160	211	192	203	8	2	**13038**
2008	10989	1075	18	159	207	219	239	247	217	29	7	**13406**
2009	5751	1403	36	144	187	241	193	304	249	122	5	**8635**
2010	6229	1542	96	43	284	85	970	741	735	10	5	**10740**
2011	7256	2219	97	55	401	92	1391	978	735	10	6	**13240**
2012	9056	1986	102	74	528	109	1723	894	1036	15	7	**15530**
2013	9402	2311	94	111	501	112	1562	1032	1122	17	9	**16273**

ANNEXE 5 :INDICATEURS ROUTIERS PAR PAYS (SOURCE BANQUE MONDIALE 2011)

BENIN

Table 3. Benin's road indicators

Indicator	Unit	Low-income countries	Benin	Middle-income countries
Classified road network density	km/1000 km2 of land area	88	75	278
Total road network density [a]	km/1000 km2 of land area	132	142	318
GIS rural accessibility index	% of rural pop within 2 km from all-season road	25	28	31
Main road network condition [b]	% in good or fair condition	72	69	86
Rural road network condition [c]	% in good or fair condition	53	66	65
Classified paved road traffic	Average annual daily traffic	1,131	2,041	2,451
Classified unpaved road traffic	Average annual daily traffic	57	63	107
Primary network overengineering	% of primary network paved with 300 AADT or less	30	10	18
Primary network underengineering	% of primary network unpaved with 300 AADT or more	13	34	20
Perceived transport quality [d]	% firms identifying transport as major business constraint	28	42	18

Source: AICD road sector database on 40 Sub-Saharan African countries accessed June 2010.

a. Total network includes the classified and estimates of unclassified and urban networks.

b. Main network for most countries is defined as result of adding the primary and secondary networks.

c. Rural network is generally defined as the tertiary network and does not include the unclassified roads.

d. World Bank–IFC Enterprise Surveys on 32 Sub-Saharan Africa countries.

BURKINA FASO

Table 5. Burkina Faso's road indicators benchmarked against Africa's low- and middle-income countries

	Unit	Low-income countries	Burkina Faso	Middle-income countries
Total road density	km/1,000 km² of arable land	132.1	**81.5**	318.4
Classified road density	km/1,000 km² of arable land	88.2	**55.6**	278.4
Rural accessibility index—household survey	% of rural population within 2 km of all-season road	34.1	**25.0**	62.7
GIS rural accessibility	% of rural population within 2 km of all-season road	23.1	**23.7**	31.5
Paved road traffic	Average annual daily traffic	1,341.1	**867.7**	3,797.7
Unpaved road traffic	Average annual daily traffic	38.5	**35.8**	74.7
Paved classified network condition	% in good or fair condition	86.2	**96.1**	82.0
Unpaved classified network condition	% in good or fair condition	55.8	**90.3**	57.6
Perceived transport quality	% firms identifying roads as major business constraint	27.6	**55.8**	18.2
Overengineering	% of main road network paved relative to low traffic	29.6	**25.9**	18.4
Underengineering	% of main road network paved relative to high traffic	13.5	**1.0**	20.0

Source: Gwilliam and others 2008. Derived from the AICD national database (http://www.infrastructureafrica.org/aicd/tools/data).

Note: GIS = geographic information system.

COTE D'IVOIRE

Table 2 Côte d'Ivoire's road indicators benchmarked against Africa's low- and middle-income countries, mid 2000s

	Unit	Low-income countries	Côte d'Ivoire	Middle-income countries
Total road network density	km/1000 km² of arable land	133	**82**	318.4
Classified road density	km/1000 km²	88.2	**80**	278.4
GIS Rural accessibility	% of rural population within 2 km from all-season road	23.1	**32.2**	31.5
Paved road traffic	average annual daily traffic	1,287.7	**843**	2,558.3
Unpaved road traffic	average annual daily traffic	38.5	**47**	74.7
Paved network condition	% in good or fair condition	86.2	**79.9**	82.0
Unpaved classified network condition	% in good or fair condition	55.8	**73.0**	57.6
Perceived transport quality	% of firms identifying transport quality as major business constraint	27.6	**38.2**	18.2
Overengineered	% of main road network over-engineered	29.6	**24.0**	18.4
Underengineered	% of main road network under-engineered	13.5	**2.6**	20.0

Source: Gwilliam and others 2009, derived from AICD national database downloadable from http://www.infrastructureafrica.org/aicd/tools/data

MALI

Table 2. Mali's road indicators benchmarked against Africa's low- and middle-income countries

	Unit	Low-income countries	Mali	Middle-income countries
Classified road density	km/1000 km² of arable land	132.1	**38.3**	318.4
Classified road density	km/1000 km² of land	88.2	**27.9**	278.4
Rural accessibility Index-HH Survey	% of rural population within 2km of all-season road	34.1	**14.0**	62.7
GIS rural accessibility	% of rural population within 2km of all-season road	23.1	**16.7**	31.5
Paved road traffic	Average annual daily traffic	1341.1	**547.5**	3797.7
Unpaved road traffic	Average annual daily traffic	38.5	**21.5**	74.7
Paved network condition	% in good or fair condition	86.2	**64.8**	82.0
Unpaved network condition	% in good or fair condition	55.8	**—**	57.6
Perceived transport quality	% firms identifying roads as major business constraint	27.6	**20.1**	18.2
Overengineering	% of main road network paved relatively to low traffic	29.6	**47.7**	18.4

Source: Gwilliam and others 2009
Derived from AICD national database downloadable from http://www.infrastructureafrica.org/aicd/tools/data

NIGER

Table 6. Niger's road indicators

Indicator	Unit	Low-income countries	Niger	Middle-income countries
Total road network density [1]	km/1,000 km² of land area	132	13	318
Classified road network density	km/1,000 km² of land area	88	11	278
GIS rural accessibility	% of rural pop. within 2 km of all-season road	25	15	31
Household survey rural accessibility	% of rural pop. within 2 km of all-season road	34	37	63
Classified paved network condition	% in good or fair condition	72	67	86
Classified unpaved network condition	% in good or fair condition	53	58	65
Classified paved road traffic	AADT	1,131	387	2,451
Classified unpaved road traffic	AADT	57	31	107
Primary network overengineering	% of primary network paved with 300 AADT or less	30	53	18
Primary network underengineering	% of primary network unpaved with 300 AADT or more	13	23	20

Source: AICD Road Sector Database.
Note: [1] Includes the classified and unclassified network.
GIS = geographic information system; AADT = average annual daily traffic.

SENEGAL

Table 3. Senegal's road indicators

	Unit	Low-income countries	Senegal	Middle-income countries
Total road network density	km/1,000 km² of arable land	132.1	**93.8**	318.4
Classified road network density	km/1,000 km² of arable land	88.2	**81.4**	278.4
Rural Accessibility Index—HH survey	% of rural population within 2 km of all-season road	34.1	**29.0**	62.7
GIS rural accessibility	% of rural population within 2 km of all-season road	23.1	**25.7**	31.5
Paved road traffic	AADT	1,341.1	**944.9**	3,797.7
Unpaved road traffic	AADT	38.5	**30.8**	74.7
Paved network condition*	% in good or fair condition	86.2	**61.0**	82.0
Unpaved network condition*	% in good or fair condition	55.8	**37**	57.6
Perceived transport quality	% firms identifying roads as major business constraint	27.6	**27.4**	18.2
Overengineering	% of main road network paved relatively to low traffic	29.6	**19.3**	18.4
Underengineering	% of main road network paved relatively to high traffic	13.5	**0**	20

Source: Gwilliam and others 2008. Derived from the AICD national database (www.infrastructureafrica.org/aicd/tools/data).
Note: *2009 data (AL). GIS = geographic information system; AADT = average annual daily traffic.

Source Banque Mondiale 2011 : infrastructure ; A continental perspective. (rapport par pays).

NB : Ceux de la Guinée Bissau et du Togo ne sont pas disponibles.

ANNEXE 6 : COMMENTAIRES SUR LES RESEAUX ROUTIERS PAR PAYS (extrait et adaptation des rapports pays de la Banque Mondiale 2011)

BENIN

Etat du réseau routier

Le Bénin dispose d'un réseau routier bien développé avec des niveaux relativement élevés de trafic. La densité du réseau classé de route du pays (75 km / 1 000 km2) est comparable à celle des pays à faible revenu moyen (88 km / 1 000 km2), mais seulement un tiers de celle de la moyenne pour les pays à revenu intermédiaire de l'Afrique sub-saharien (278 km / 1 000 km2). Le Trafic de plus de 2.000 véhicules par jour est concentré dans les corridors nord-sud. Il est beaucoup plus élevé que la moyenne de 1100 véhicules dans les pays à faibles revenus non fragiles et à proximité des niveaux de trafic enregistrés dans les pays à revenus intermédiaires.

Bénin gagne des scores élevés pour l'état de ses routes rurales et l'accessibilité rurale. Le réseau rural, 66 pour cent de ce qui est dans un état passable ou bon, a atteint la moyenne des pays à revenus intermédiaires. L'amélioration de la fiabilité du réseau rural accroît le potentiel d'accessibilité rurale. L'Indice d'accès rural SIG pour le Bénin indique qu'environ 28 pour cent de la population rurale vit moins de deux kilomètres d'une route praticable en toute saison, plus élevé que la moyenne de 25 pour cent à faible revenu non fragiles pays. Avec un trafic moyen journalier de 63 véhicules sur les routes rurales, le maintien de l'ensemble du réseau rural en terre est une politique cohérente avec les niveaux de trafic.

L'ensemble du réseau routier du Bénin est dans un état fragile. Soixante -neuf pour cent de ses routes sont en bon ou assez bon état, un niveau inférieur à la moyenne de 72 pour cent pour les pays à faible revenu. En outre, les deux tiers de ces routes sont en assez bon état seulement. Si aucun entretien courant et périodique n'est effectué, une part importante du réseau principal se mettra en mauvais état dans un temps très court. En outre, une utilisation intensive par les camions en surcharge des deux routes qui traversent Bénin vers le Togo et le Nigeria est à l'origine de la dégradation qui met en péril leur bon fonctionnement.

Le mauvais état du réseau routier se manifeste dans la partie du Bénin Cotonou - Niamey (Niger) et à Abidjan (Côte d'Ivoire) -Lagos (Nigeria) les corridors, qui captent la plus grande quantité de trafic le long des couloirs. Soixante pour cent de la part du Bénin est en mauvais état sur la route Cotonou - Niamey. Soixante- huit pour cent de la part du Bénin sur le corridor Abidjan- Lagos est en mauvais état. Des parties de cette section sont actuellement en travaux. On estime que 27 pourcent des camions qui voyagent sur le segment du corridor Abidjan- Lagos et de Cotonou et de la frontière avec le Togo sont surchargés, avec 60 pour cent des marchandises transportées avec plus de 14 tonnes par essieu.

Cette situation conduit à une grave détérioration du couloir avec les camions surchargés qui provoquent une part disproportionnée de la dégradation. Les incitations pour les pays côtiers à maintenir l'arrière-pays des corridors routiers ne semblent pas être très fortes, car leurs économies sont généralement concentrées le long de la côte.

Niveau de Financement

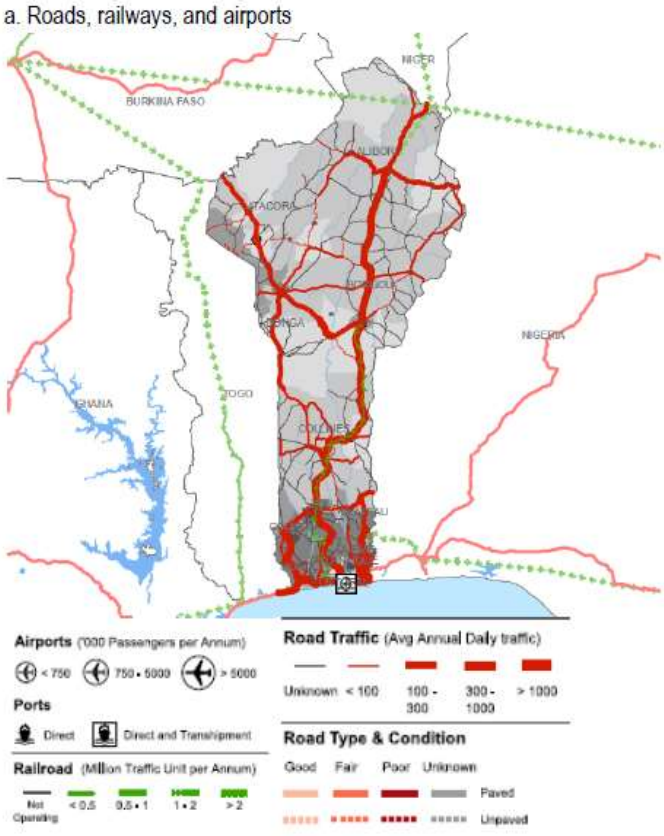
Financement de la route est un défi majeur au Bénin en raison de sa dépendance relativement élevée sur la fiscalité générale. À environ $ 5 cents par litre de carburant, le prélèvement du Bénin est parmi les plus bas en Afrique subsaharienne, suffisant pour financer les besoins

totaux de maintenance de routine, mais pas d'entretien périodique, qui est seulement couvert à 60 pour cent. Le manque d'entretien périodique approprié a aggravé le problème de la mauvaise qualité des routes.

Avec moins d'un quart de ses revenus provenant des frais d'usagers de la route, le Fonds routier au Bénin est l'un des rares en Afrique de l'Ouest où la contribution des usagers s'élèvent à moins de 50 pour cent des revenus totaux. Le financement public va probablement continuer à être nécessaire, malgré la mise en œuvre des frais d'usage de la route, en particulier pour les réseaux secondaires et tertiaires. En fait, 97 pourcent des ressources du Fonds routier sont dédiés au réseau primaire. L'objectif est d'augmenter les redevances d'utilisation des routes et d'éliminer progressivement les transferts de trésorerie directs ou de financement externe.

Le défi du financement de l'infrastructure routière au Bénin a été aggravé au cours des dernières années par la mauvaise situation budgétaire du gouvernement. Les allocations budgétaires ont été déprimé par la mauvaise exécution des budgets d'investissement de la route en 2005 et 2006 - l'exécution du budget a chuté de 90 pour cent en 2004 à 50 pour cent en 2005 et 25 pour cent en 2006. Cette situation reflète un contexte national de l'exécution du budget, détérioration caractérisée par la baisse des revenus de la collecte en raison d'un ralentissement économique et des pressions budgétaires importante. Les dépenses réelles pour les routes au Bénin ont atteint 2,6 pour cent du PIB en 2001, et ont diminué depuis lors. Le chiffre pour 2006 était de 0,8 pour cent (de la Banque mondiale, 2007b). Le Bénin dépense environ 36 pourcent de moins que ce qui est nécessaire pour l'entretien des routes et seulement 26 pourcent de la quantité nécessaire pour la réhabilitation du réseau.

Réseau routier du Bénin et son état



BURKINA FASO

Etat du réseau - réalisation

Les 15202 km de longueurs du réseau routier classé du Burkina semblent, en général, bien conçus, étant donné le niveau de la circulation et de la connectivité qu'elle offre. Le réseau est, pour la plupart, en bon état. L'indicateur de densité routière du réseau du Burkina Faso semble relativement faible par rapport à certaines normes. Le réseau classé fournit la connectivité régionale, nationale et internationale de base, reliant Ouagadougou aux passages frontaliers internationaux et les capitales provinciales à l'intérieur.

La sélection des normes routières correspond à des niveaux de trafic, en dépit du fait que le trafic des routes revêtues est très faible par rapport à la moyenne des pays à faibles revenus non fragiles.

Financement

Burkina Faso a créé un système de financement de l'entretien routier quand il a adopté un fonds routier de deuxième génération en 2007. Ce fut une étape importante et significative vers une mobilisation efficace de ressources financières pour l'entretien routier. Mais, le niveau des dépenses est de 50 pourcent en deçà des besoins estimés, si l'on tient compte de la taille, des conditions et des normes des réseaux existants.

Le pays fait face à un énorme arriéré de réhabilitation qui doit être traitée avant que les ressources mobilisées ne soient considérées comme durables. Cela semble contredire le bon état apparent du réseau, et reflète, pour la Banque Mondiale, l'importance des investissements réalisés par l'aide au développement plutôt que par l'application de l'entretien durable.

Défis de l'entretien routier au Burkina Faso

Il y a deux facteurs qui font de l'entretien des routes un défi difficile. Le premier facteur, exogène aux institutions du Burkina, est la perturbation (en raison de la crise en Côte d'Ivoire) du corridor historique donnant accès du Burkina Faso au port d'Abidjan, avec le transfert du trafic du Corridor Abidjan - Ouagadougou à Ouagadougou Tema, Lomé, Cotonou. Ces couloirs ne sont pas conçus pour l'augmentation subséquente de la circulation, ce qui a conduit à une détérioration accélérée des routes et d'autres l'entretien et même la réhabilitation.

Le deuxième facteur est la pratique répandue de la surcharge des camions, un facteur qui est endogène au système et reflète un manque de capacités institutionnelles pas seulement au Burkina, mais aussi parmi ses voisins d'appliquer la réglementation et les pratiques de bonne gouvernance. Comme le marché du transport routier burkinabè est réglementée par un système de tour de rôle, qui plafonne les chargements et les revenus des camionneurs, les fournisseurs de transport cherchent à maximiser leurs revenus en soudoyant bureaux de fret, les agents des douanes et de la police pour permettre de surcharger les véhicules (Banque mondiale 2009b).

Inutile de dire, la surcharge exerce une usure considérable et dégrade l'infrastructure elle-même. Cependant les solutions pour la surveillance de la surcharge sont loin d'être simples, notamment parce qu'une partie de la commande doit d'abord être exercée aux points fret d'origine (qui est le port) plutôt que sur la route (où il est plus difficile de pénaliser et nécessite des accords régionaux). Compte tenu de la concurrence entre les ports, cette approche doit être coordonnée entre Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou et Accra, et devrait être appliquée avec la même rigueur dans chacun des points de fret de départ.

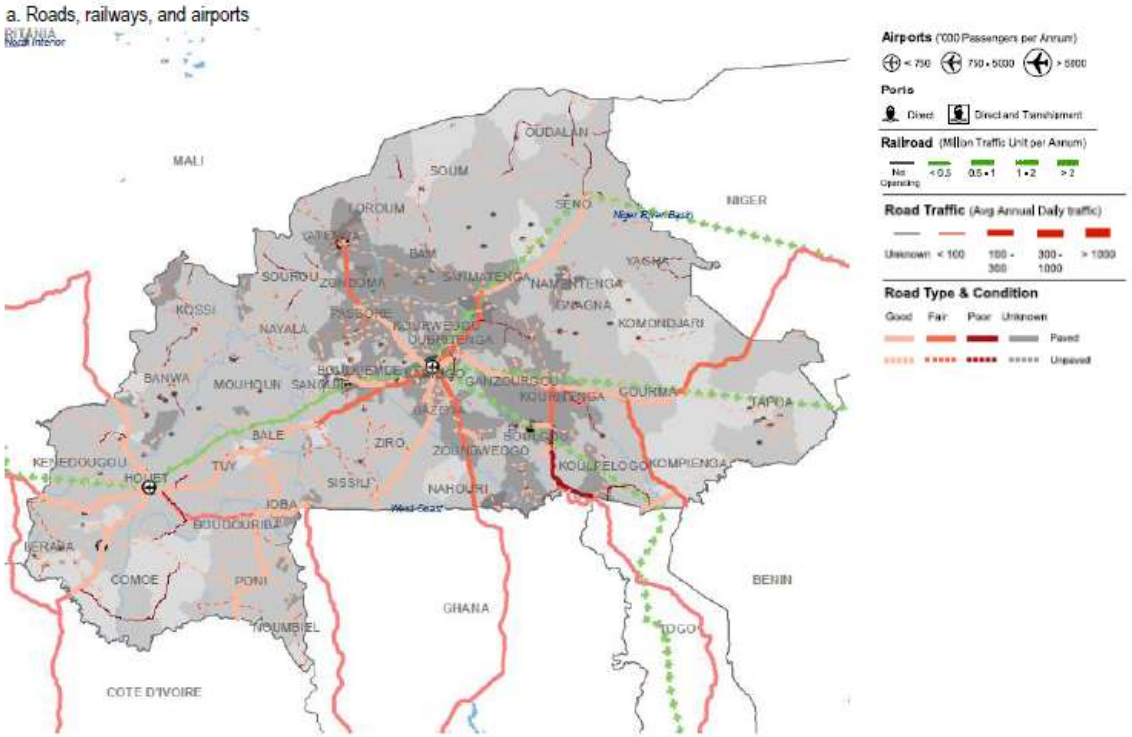
Dans la situation actuelle, une application plus stricte à Lomé aura immédiatement pour conséquence de détourner le trafic en provenance des pays enclavés vers Accra, d'autant plus que les transporteurs ghanéens sont apparemment ceux qui chargent le plus (Banque mondiale, 2007).

Avec les autres facteurs mis ensemble, le Burkina Faso devait financer entièrement l'entretien des routes via le prélèvement de carburant recueillis. Le prélèvement devrait être très élevé de l'ordre de 20-30 cents par litre d'essence consommée, un taux difficilement supportable pour la plupart des ménages burkinabès.
Les autres sources de ressources de maintenance sont des transferts du gouvernement central avec l'augmentation du financement des contribuables en général. Le niveau actuel des dépenses en capital pour la route, secteur disposant de moins de 1 pour cent du PIB, est faible par rapport aux normes régionales. Ceci suggère que même dans le contexte du Burkina Faso, qui se caractérise par de faibles revenus de l'Etat et une grande dépendance à l'aide extérieure, il y a une certaine marge pour augmenter l'allocation des ressources aux routes sans créer de déséquilibre majeur dans les ressources budgétaires.

Une autre source de financement, moins évidente, et certainement beaucoup plus difficile à mettre en œuvre, met les dépenses routières du Burkina au défi dans un contexte régional. Il appelle à un système hybride dans lequel les pays voisins acceptent de ne pas seulement approuver et d'appliquer une surcharge réglementation et de faciliter la modernisation des services de transport et de logistique en général, mais aussi accepter de partager les coûts de réhabilitation et d'entretien (ainsi que des avantages) des corridors régionaux entre les pays.
Comme indiqué plus haut, la connectivité internationale et nationale - comprise comme la liaison entre les principaux centres de population nationale et les capitales voisines - est adéquate. Mais au-delà du réseau interurbain, l'accessibilité tombe, en particulier dans les zones rurales.
Moins d'un quart de la population du Burkina Faso vivant à moins de 2 km d'une route carrossable - peut-être comparables à la LIC moyenne en Afrique, mais bien en dessous du niveau constaté dans les PRI subsaharienne. Avec le regroupement de la population du Burkina Faso dans le centre du pays, il est relativement exigeant pour atteindre des augmentations significatives de l'accessibilité rurale en améliorant la qualité du réseau rural existant, en particulier dans les zones du nord-est du pays.

Tout en apportant les améliorations nécessaires, il est important de veiller à ce que les investissements routiers soient spatialement synchronisés avec d'autres interventions visant à augmenter la productivité agricole. La nécessité de fournir un niveau de base de la connectivité dans le nord-est du pays devrait également être prise en compte. La densité des routes est l'un des principaux déterminants du revenu de trésorerie provenant des ventes agricoles au Burkina Faso, avec le rendement de l'agriculture, les cultures à haute valeur ajoutée, et la vente directe aux marchés (Banque mondiale, 2009b).

Réseau routier du Burkina Faso et son état



COTE D'IVOIRE

Etat du réseau et principaux défis

Le manque de réhabilitation et d'entretien routier a des répercussions particulièrement néfastes sur la principale artère nord-sud du pays reliant Abidjan à Ouagadougou, qui est un couloir de la mer d'une grande importance stratégique pour soutenir le commerce international avec les pays enclavés comme Burkina Faso, le Mali et le Niger.
L'entretien du corridor a été négligé depuis le début de la crise, et il est maintenant en mauvais état et a besoin d'une réhabilitation. Cette partie du réseau routier national de la Côte d' Ivoire est essentiellement un bien public régional essentiel pour soutenir le commerce des pays de l'hinterland enclavés, et son état a donc un impact sérieux au delà des frontières nationales.
L'accès aux routes rurales est également une préoccupation. Selon l'indice de l'accessibilité rurale, environ 32 pour cent de la population rurale de la Côte d' Ivoire vivent à moins de deux kilomètres d'une route praticable en toute saison.

Ce pourcentage est relativement élevé selon les normes africaines, mais seulement environ la moitié de ce qui serait trouvé ailleurs dans le monde en développement. Les simulations indiquent que, étant donné la répartition spatiale de la population du pays, en ayant 100 pour cent de la population rurale dans les 2 kilomètres d'une route praticable en toute saison, il faudrait environ 40 000 kilomètres de routes toutes saisons. Cela représente environ deux fois la longueur du réseau classé existante et exigerait un énorme investissement dans les routes rurales. Une approche plus ciblée serait de donner la priorité à l'accès dans les zones de haute productivité agricole. Les simulations suggèrent qu'un réseau bien entretenu de 20 000 kilomètres pourrait offrir un accès à la terre responsable de 80 pourcent de la valeur de la production agricole. Dans le même temps, cela soulèverait l'indice de l'accessibilité rurale à environ 50 pourcent.

Au-delà de l'infrastructure physique de la route, les services de transport routier de marchandises en Côte d'Ivoire font face à un certain nombre de barrières non-physiques. À moins que ces problèmes sont résolus, des améliorations dans l'infrastructure du réseau routier ne seront pas livrer leurs avantages économiques potentiels complètes.
Le niveau élevé de pots de vin en Côte d'Ivoire détourne une partie du trafic de transit régional à d'autres passerelles (tels que Lomé et Tema). Sur le corridor Abidjan -Lagos, le pot de vin en moyenne par camion est de 88 $ par 100 kilomètres sur la section ivoirienne comparativement à 12 $ par 100 kilomètres au Ghana. Les tracasseries routières ajoutent non seulement des coûts et des retards imprévisibles au transport de marchandises, mais il incite également les transporteurs à surcharger leur camion pour compenser le coût des pots de vin.
L'application laxiste du contrôle de la charge par essieu accélère la détérioration du réseau routier. Jusqu'à ce que la prévalence de la corruption soit adressée, la Côte d'Ivoire peut ne pas être compétitive en tant que corridor de transit régional pour l'Afrique de l'Ouest.

Financement

Le Fonds Routier est soutenu par une taxe sur le carburant, qui en 2006 a été fixé à 0,05 $ le litre. Ce qui est loin en dessous de la valeur estimée de 0,15 $ par litre nécessaire pour maintenir intégralement et réhabiliter le réseau. Comme résultats dans d'autres Etats ouest-

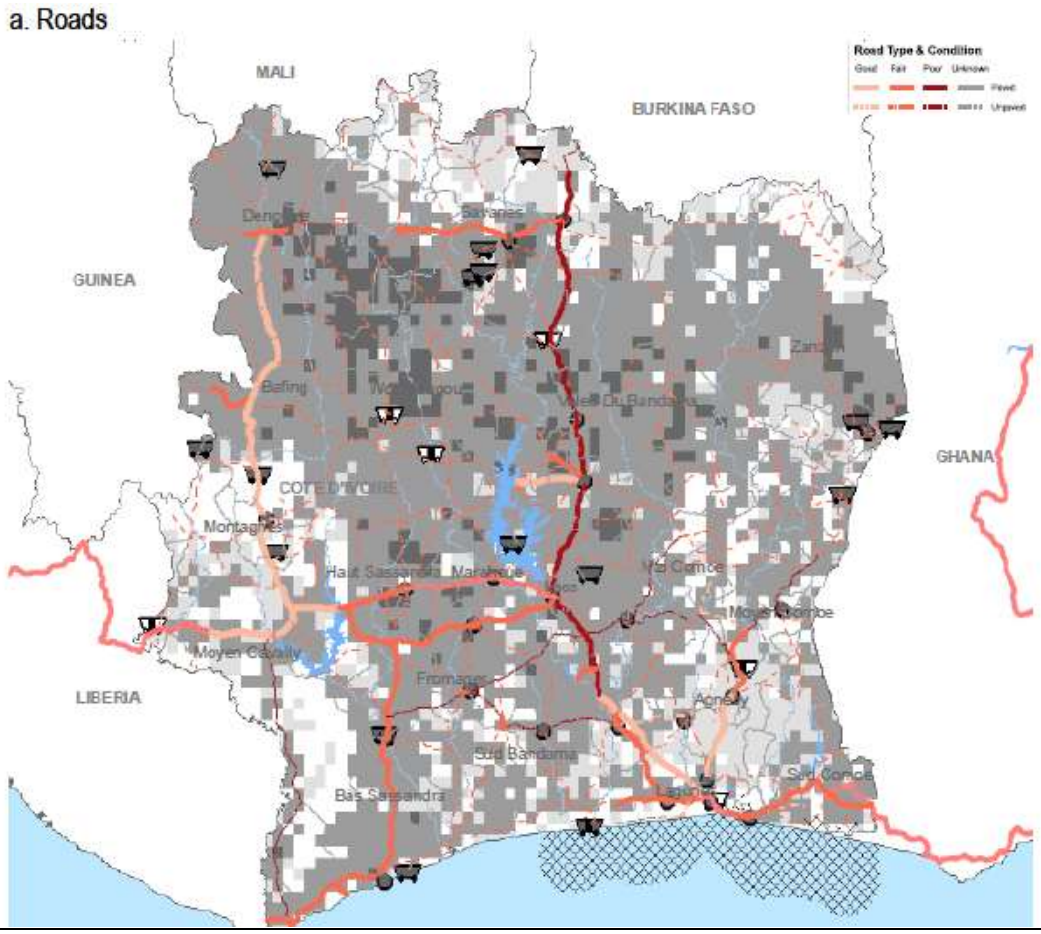
africains voisins, les dépenses du secteur routier en Côte d'Ivoire sont loin de ce qui est nécessaire pour rattraper le retard lié à la négligence dans un passé récent et à maintenir le réseau une fois qu'il est rétabli en bon état

Selon les simulations, la Côte d'Ivoire a besoin de dépenser environ 48 millions de dollars par année pour financer des activités appropriées de maintenance. Lorsque d'autres besoins de dépenses en capital sont ajoutés, l'obligation totale estimée pour le réseau en 2011 se situait à environ 85 millions de dollars par an.

Durant la période crise, les dépenses du secteur de la route se sont effondrées. Depuis 2005, la Côte d'Ivoire a réussi à faire progresser sa mobilisation de ressources pour le secteur, même si la capacité de dépenser ces ressources a un certain retard. En 2009 les dépenses effectuées ont atteint près de 23 millions de dollars. Cependant, la chute en deçà des 30 millions de dollars exigés pour l'entretien de routine seul, représente à peine un quart des 84 millions de dollars nécessaires pour couvrir l'entretien courant et périodique ainsi que le carnet de commandes de réhabilitation.

Côte d'Ivoire ne dépense pas assez pour rattraper son retard de réhabilitation des routes.

Réseau routier de Côte d'Ivoire et son état



GUINEE BISSAU

Réseau routier et son état

Guinée-Bissau dispose d'un réseau routier couvrant 2755 km. La plupart du réseau routier est situé sur le continent, tandis que les îles ont seulement 79 km, à moins de 3 pourcent du total. Il n'existe aucun système ferroviaire dans le pays, de sorte que les routes sont l'infrastructure principale permettant d'assurer le transport.
Les routes se sont détériorées de façon spectaculaire ces dernières années, en partie, du fait d'un manque de soutien des bailleurs de fonds au lendemain du coup de 2012. En particulier l'accès des routes aux producteurs de noix de cajou mais aussi d'autres Produits Bissau-guinéens, tels que le riz, nécessitent des travaux de réhabilitation considérables pour se connecter producteurs avec les marchés.
Au moment de l'indépendance en 1974, il y avait seulement 60 kilomètres de routes revêtues. Comparé aux normes régionales, le réseau routier de la Guinée Bissau se compare, il est en mauvais état.

En termes de couverture des routes revêtues, le pays est en dessous de la moyenne africaine subsaharienne. Toutefois, cette information est basée sur DENARP II et donc est plus de cinq ans. Le DENARP II se réfère à un certain nombre de projets de réhabilitation de la route dans le période 2004-2009, y compris les liens stratégiques avec les pays voisins (avec Ziguinchor dans Sénégal et Banjul en Gambie), y compris la construction de ponts. Cependant, la qualité de routes est susceptible de s'être détériorée au cours des dernières années et les agriculteurs signalent des contraintes considérables dans la commercialisation de leurs produits, en particulier pendant la saison des pluies, lorsque les routes sont inondées ou même emportés. Cela est particulièrement vrai pour les routes secondaires et tertiaires, qui sont particulièrement en mauvaises conditions. Pourtant, ce sont les routes qui relient les zones rurales, et en particulier les plus pauvres populations, aux marchés.

La noix de cajou est produite à travers le pays et la capacité de livrer les amandes de cajou au port de Bissau pour l'exportation est essentielle pour la capacité des agriculteurs à vendre leurs produits et gagner leur vie. Il en est de même pour les producteurs d'autres produits commercialisés, y compris le riz, le bois, et d'autres. La capacité d'expédier des marchandises à travers le pays et en particulier au port de Bissau est crucial pour le fonctionnement du marché. Un réseau routier pauvre entrave la circulation efficace des marchandises, mais aussi le travail, la distorsion marché. Il inhibe également la capacité des gens à accéder aux services de base, y compris les écoles et les hôpitaux. Si l'accès à d'autres parties du pays, notamment le port de Bissau, est limité, les producteurs ont une incitation accrue à échanger leurs marchandises à travers les frontières avec le Sénégal ou en Guinée. Dans le cas de la noix de cajou, ce qui peut entraîner une augmentation de la propension déjà sensible à la contrebande, résultant en une perte de revenus considérable pour le gouvernement.

Financement

Le sous-investissement dans la route réseau est un problème majeur. Traditionnellement, le gouvernement bissau-guinéen a eu des ressources limitées pour investir dans les routes. La plupart des investissements dans ce secteur est soutenu par les bailleurs de fonds. Comme l'aide au développement s'est effondrée, par la suite du coup 2012, aucune ressource n'était disponible pour investir dans les routes, que ce soit pour les nouveaux investissements ou l'entretien.

Bien que l'ampleur exacte de ce sous-investissement ne soit pas actuellement connue, l'expérience montre que cela a pris un lourd tribut sur les routes et sur leur rôle vital comme artères économiques. Comme l'assistance des donateurs a repris après le succès des élections de 2014, les routes devraient être un domaine clé de leur engagement, couvrant à la fois les corridors stratégiques et les routes rurales.

Garantir le financement intérieur de l'entretien routier sera cruciale pour aller de l'avant. Le budget de la Guinée- Bissau est faible et presque toutes les dépenses en capital ont toujours été financées par les bailleurs de fonds. Toutefois, afin de rendre le secteur viable, il sera important de concevoir un système qui permettra au gouvernement de devenir pleinement responsable de la maintenance du réseau routier du pays. Un fonds routier existe déjà et collecte environ 1 milliard de FCFA (environ 2 millions de dollars) par an. Le fonds routier est alimenté par une part de la taxe sur les produits pétroliers, ainsi que par les redevances d'usage des routes et des ponts par les véhicules. Cependant, dans le passé, il y avait des preuves de financement de dépenses courantes non liées aux routes. Le fonds nécessiterait donc d'être renforcé. Enfin, les institutions en charge de l'entretien des routes sont susceptibles d'avoir besoin d'être renforcer afin d'assurer un meilleur suivi de la construction et de réhabilitation.

Le secteur des infrastructures est principalement financé par les bailleurs de fonds multilatéraux, notamment l'Union européenne et la Banque mondiale. Les aides au secteur des infrastructures ont atteint un sommet en 2007 en raison de décaissements importants faite par l'UE pour soutenir la construction de deux ponts le long de la route principale reliant la Guinée- Bissau au Sénégal, ainsi que pour l'entretien des routes. En 2009, les flux d'aide à ce secteur représentaient 13,2 pourcent de l'aide totale, mais a commencé à décliner en 2010 en raison de l'instabilité politique et le ralentissement économique mondial. Les aides au secteur des infrastructures a repris en 2011, de plus en plus à partir de 5,8 millions de dollars à 8,9 millions de dollars, et a légèrement baissé en 2012 à 8,5 millions $ US.
Les travaux publics ont également été employés pour aider la réhabilitation des routes d'accès, en particulier grâce à des méthodes de main-d'œuvre. L'amélioration des Routes de desserte peut aider les ménages à obtenir des produits sur le marché ou à accéder plus facilement aux services gouvernementaux existants de santé, l'éducation, ou autres.

Enfin, l'amélioration des infrastructures sera cruciale. Pendant la saison des pluies saison, certaines régions, en particulier dans le sud du pays, sont sans accès routier, ce qui est particulièrement problématique étant donné que la noix de cajou est récoltée à ce moment-là. Un point intéressant est que le secteur des infrastructures bénéficierait de l'industrialisation de la filière de la noix de cajou.

MALI

Réseau routier du Mali et son état

Stratégiquement, le Mali a principalement mis l'accent sur le maintien et la réhabilitation des parties des corridors de routes régionales. Cela a permis au pays de faire en sorte que ses principales zones urbaines et les zones de la production sont reliées par la route vers les grands ports de Dakar, Abidjan, Takoradi, Tema en eau profonde, et Lomé. Comme ses voisins, le Mali a fait les investissements nécessaires pour couvrir près de 100 pourcent du réseau routier régional relevant de ses frontières nationales. De plus, contrairement à certains de ses les pays côtiers voisins, le Mali a une bonne réputation dans le maintien de sa partie des corridors régionaux. environ 90 pour cent de celui-ci est en état bon ou passable. Malgré les contraintes suite à un financement adéquat le développement et la maintenance de l'ensemble du réseau routier, le Mali a clairement maintenance priorité de routes régionales clés.

Enclavé, le Mali a cherché à diversifier l'accès à la mer et les marchés régionaux. Bien que ces itinéraires alternatifs augmentent les coûts de transport car ils atteignent ports plus éloignés, ils sont d'importantes sources de l'assurance contre les événements inattendus et des conditions dans les pays voisins. Par exemple, la crise en Côte d'Ivoire a contraint Mali pour transférer le trafic commercial à d'autres ports régionaux de la région et à développer corridors alternatifs. Jusqu'en 2000, Abidjan a capturé environ 80 pour cent de tout le trafic de transit à destination et en provenance du Mali.

En 2003, ce chiffre avait chuté à seulement 14 pour cent, le trafic a été détourné vers Dakar au Sénégal, Lomé au Togo et Tema au Ghana. Dakar est devenu le port le plus important pour le Mali, la capture d'un tiers du trafic.

Le passage du corridor Abidjan traditionnelle à d'autres corridors a coûté Mali un montant estimé $ 12,000,000

par an. Les coûts de transport du Mali sont désormais le plus élevé dans la région. En outre, 30 pour cent de l'importation

les valeurs, les frais de transport du Mali surpassent ceux de tous les autres pays de comparaison ou groupes de pays, y compris ses voisins enclavés Niger (14,5 pourcent) et au Burkina Faso (21,5 pourcent) et le pays enclavés groupe (18 pourcent) (Banque mondiale, 2006).

À la base de la performance de la route au Mali est la réforme des institutions du secteur de la route, dans lequel inclus la création d'un fonds routier de deuxième génération en 2000 suivie par la création d'une Agence d'exécution d' l'entretien des routes (AGEROUTE). Avec ces réformes institutionnelles, le Mali est en train d'avoir les motifs de l'application et la mise en œuvre correcte des contrats d'entretien basés sur la performance pluriannuels.

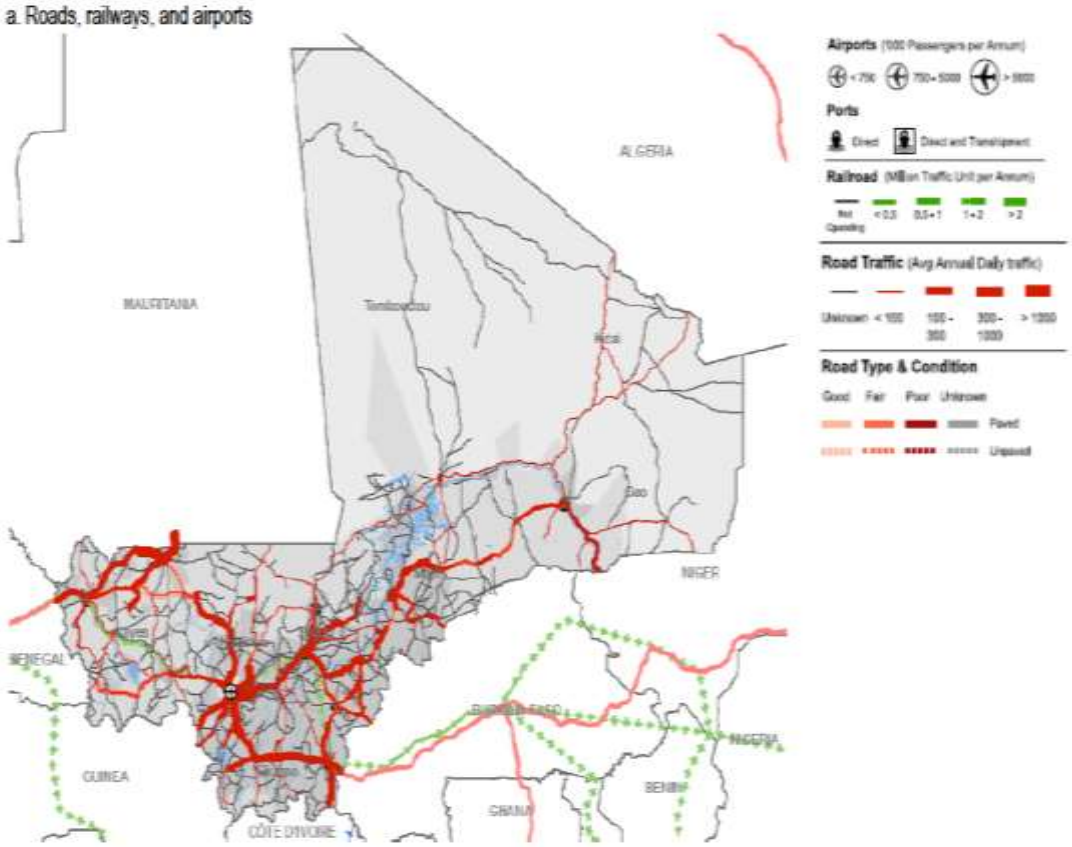
Financement

L'entretien des routes au Mali reste insuffisamment financé. En outre, des ajustements à la taxe sur le carburant n'a pas suivi le rythme de l'inflation, des changements dans les exigences de maintenance, et des charges par essieu. Le gouvernement a couvert systématiquement le déficit de financement des transferts du trésor. En 2009, le gouvernement a fortement augmenté la taxe sur le litre de carburant à partir de $ 0,6 cents (3 CFA) à $ 5,5 cents (25 CFA) .

Cette augmentation n'a pas encore se traduire par une augmentation des dépenses d'entretien. Même si le prélèvement de carburant était pleinement recueilli, un déficit de 42 pourcent

entre (si seul entretien est considéré) et 56 pour cent (si les besoins de réhabilitation sont également considérés) resterait. Pour combler le déficit de financement de l'entretien par le biais le fonds routier, le prélèvement de carburant aurait besoin de 10 à presque le double de $ cents le litre, ce qui serait encore dans la moyenne pour l'Afrique.

Réseau routier du Mali et son état



NIGER

Réseau routier et son état

L'état des parties du Niger de corridors régionaux est généralement plus élevé que l'état général de ces mêmes couloirs. La partie du Niger du corridor Lomé-Niamey est entièrement revêtue et près de 100 pourcent en bon état, tandis que seulement 52 pourcent est en état bon ou acceptable sur le côté du Togo. Du corridor Cotonou-Niamey, 100 pourcent de la partie nigérienne est en bon ou assez bon état, mais seulement 40 pourcent de la partie béninoise l'est. La portion du corridor Nouakchott-Ndjamena du pays est de 70 pourcent en bonne ou en moins bonne condition. Elle est seulement 38 pour cent de sorte dans la partie sénégalaise. De toute évidence, les incitations pour le pays côtier pour maintenir l'arrière-pays corridors routiers ne semblent pas être fortes, puisque les économies des pays côtiers sont généralement concentrées le long de la côte, ce qui rend les segments haut-pays des biens publics régionaux, en effet. L'état relativement mauvais des corridors dans les pays côtiers met le Niger dans une situation désavantageuse et appelle à renforcer la coordination et la collaboration régionale.
Bien que seulement un tiers du réseau routier nigérien est en mauvais état, la plupart du reste est en bon état. Si aucun entretien courant et périodique n'est effectué, une part importante du réseau principal pourrait tomber en mauvais état dans un court laps de temps. Même si 58% de réseau non revêtu - essentiellement rural - est en bonne ou en bonne condition, au-dessus de la condition moyenne dans les pays à faible revenu (PFR), le réseau rural est dans un état fragile.

Un facteur majeur contribuant à la condition passable ou mauvaise du réseau est la surcharge des camions. Pour compenser le petit nombre de voyages par mois (généralement un seul), les camionneurs cherchent à maximiser leur charge. Certains camions dépassent 70 tonnes, alors que le maximum permis pour six essieux est à seulement 51 tonnes (Cadre intégré renforcé 2008) ; ce contribue à la détérioration du réseau routier et augmente les coûts de réhabilitation.

La couverture du réseau routier est un défi important vis-à-vis de la grande taille et la densité relativement faible de la population du Niger. La densité totale de la route sur les terres arables est d'environ un dixième de la densité des pays à faible revenu (13 km contre 132 km / 1 000 km2). Il y a seulement 1,2 km de routes pour 1000 personnes, soit un tiers de la moyenne pour l'Afrique sub -saharienne. La densité du réseau rural est encore plus faible, à 0.6 km pour 1000 habitants, l'un des plus faibles du continent.

Les niveaux de trafic sont extrêmement faibles, ce qui rend difficile de justifier l'ingénierie lourde de route. Trafic dans le réseau revêtu classé, à 387 véhicules par jour, est seulement un tiers de la moyenne 1131 véhicules dans les pays à faible revenu (PFR) et un huitième de la moyenne 2451 véhicules dans les PRI. Le volume de trafic au réseau non revêtu du Niger est également faible - 31 véhicules par jour en moyenne, contre 57 véhicules pour les PFR comparables. Le Niger n'a pas été sensible à cette réalité : environ 53 pour cent de son réseau primaire est trop complexe (qui est, il est ouvert, même si elle a des niveaux de moins de 300 véhicules par jour de circulation.

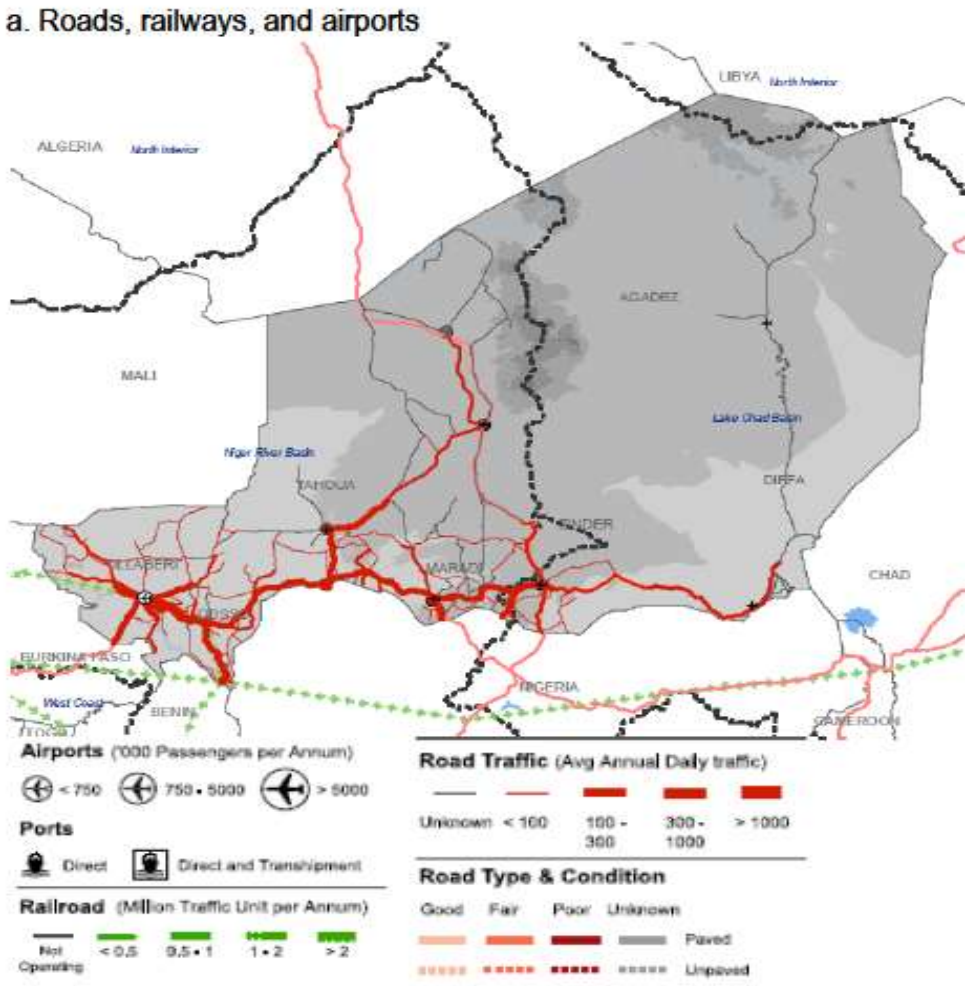
Financement

La propagation de la population sur une vaste zone géographique, avec l'obligation pour la connectivité routière internationale, constitue un défi pour le financement des routes. À environ $ 6 cents le litre pour le diesel et l'essence super, le carburant prélèvement Niger est dans le milieu de la distribution en Afrique subsaharienne. Mais le prélèvement de carburant est bien fixé en dessous des $ 26 cents le litre nécessaires pour couvrir les coûts de maintenance découlant de l'usure du réseau par les utilisateurs de la route et est suffisante pour financer seulement 34 pourcent de l'entretien de routine. Le prélèvement de carburant optimal estimé pour l'entretien au Niger est un des plus élevés du continent après l'Ethiopie et le Tchad, reflétant les caractéristiques géographiques du pays.

Au Niger les dépenses en capital actuelles tombent bien en dessous de ce qui est nécessaire pour éliminer l'arriéré de la réhabilitation et l'entretien du réseau existant. Compte tenu de la répartition actuelle des conditions du réseau et de travailler vers un objectif de rattraper le retard de réhabilitation en cours dans un délai de cinq ans et de maintenir le réseau, il est possible de produire des estimations détaillées des besoins de réhabilitation et de maintenance pour le réseau routier du Niger. Les niveaux actuels de dépenses en capital au Niger ne sont pas suffisamment élevés afin de résoudre le problème de la réhabilitation : ils tombent de 65 pourcent en dessous de la norme de réhabilitation, un des plus grands écarts entre les pays de l'Afrique de l'Ouest.

Les dépenses en entretien sont d'environ 70 pourcent en dessous de ce qui est nécessaire pour maintenir correctement le réseau routier du Niger. Le financement de l'entretien routier, paradoxalement, a diminué après la création de CAFER, le fonds routier créé en Novembre 1999. Un manque de réalisme dans la programmation de la maintenance a conduit à un surengagement des ressources de la CAFER. Un financement supplémentaire sera nécessaire en dépit de la mise en œuvre des frais d'usagers de la route, en particulier pour les réseaux secondaires et tertiaires; 89 pourcent des ressources du fonds routier sont dédiés au réseau primaire. L'objectif est d'augmenter les redevances d'utilisation des routes et d'éliminer progressivement les transferts de trésorerie directs ou de financement externe. Mais il pourrait être particulièrement difficile à mettre en œuvre le recouvrement intégral des coûts**, à 26 cents le litre, étant donné le prix déjà élevé du carburant.**

Réseau routier du Niger et son état



SENEGAL

Réseau routier et son état

Le réseau existant de 18063 km de routes est suffisant pour fournir une connectivité régionale, nationale, et internationale de base, reliant Dakar aux passages frontaliers internationaux et les capitales provinciales de l'intérieur. Ceci est généralement vrai même si les indicateurs de densité routière du Sénégal, à la fois pour le réseau classé et pour l'ensemble du réseau, sont inférieurs aux moyennes africaines pour les pays à revenu faible et intermédiaire. Ceci reflète une conception de réseau efficace qui a donné la priorité à la connexion de Dakar et d'autres villes assez importantes (avec une population de 50 000 ou plus) pour les grands ports ainsi que les capitales provinciales et les villes (avec les populations de plus de 25 000).

La bonne connectivité a été compensée par une bonne sélection de normes routières au Sénégal. Les décisions pour savoir si une route doit être revêtue ou pas semblent être enracinées dans les modèles de trafic observées. Les conditions routières sont érodent en raison de la mauvaise allocation des ressources à l'entretien et périodique la réhabilitation (basé sur les cycles de vie naturelles des routes) , et cela entrave la connectivité du Sénégal.

Contrairement à la bonne réputation du réseau routier dans la fourniture nationale et régionale de connectivité, le Sénégal a des problèmes complexes concernant la fourniture de l'accessibilité des routes rurales. Globalement, environ un tiers de la population du Sénégal vit moins de 2 km d'une route carrossable en tout temps, le même niveau comme pour tous les pays à faible revenu (ou un peu plus, en fonction de l'indicateur utilisé) et en dessous du niveau trouvé dans les pays à revenu intermédiaire. Mais au-delà du réseau interurbain, l'accessibilité tombe.
Avec le regroupement de la population du Sénégal long de la côte, il est relativement difficile de réaliser des progrès significatifs d'augmentation de l'accessibilité rurale en améliorant la qualité du réseau rural existants au-delà de cette étroite bande.
Améliorer l'accessibilité aux routes dans les régions rurales les plus isolées est également important pour renforcer leur intégration avec le reste du pays.

Le gouvernement du Sénégal est pleinement conscient de ce problème et, dans le cadre de sa stratégie visant à moderniser les transports les sources de financement des infrastructures et de diversifier le secteur de la route, a commencé à promouvoir privée participation dans le secteur routier. En Mars 2009, une concession de 30 ans a été accordée pour l'autoroute à péage Dakar Diamniado, de construire une route 20,4 km (Pikine - Diamniadio) et de gérer et de maintenir l'autoroute à péage route de la Patte d'Oie à Diamniadio (y compris une route de 4,2 km entre la Patte d'Oie et Pikine) .

Il y a également eu un effort constant pour améliorer la capacité institutionnelle pour faire face à la route l'entretien, un problème majeur dans le secteur. En 2008 Sénégal a établi un système pour le financement l'entretien des routes par l'adoption d'un fonds routier de deuxième génération, la FERA, et la création de la AATR (Agence Autonome des Travaux Routiers).

En 2007, le gouvernement soutenu par les bailleurs de fonds a mis en place le Programme Sectoriel des Transports II (PST2). Après quelques années d'améliorations visibles, 40 pourcent du réseau revêtu et 60-63 pourcent du réseau non revêtu reste encore en mauvais état (Banque mondiale 2010c).
Une partie du problème de la détérioration des conditions de la route est que le Sénégal n'a pas pu se procurer pleinement et protéger les ressources pour l'entretien routier, malgré les grands progrès vers la réforme institutionnelle faite par la création de la FERA et AATR. Sur la période 2005-09, les dépenses du Sénégal sur des segments de réseau qui pourrait être maintenu était en deçà des besoins de maintenance estimés à 78 pourcent, tandis que les dépenses de l'ensemble du réseau était d'environ 11 pour cent en deçà des besoins de maintenance et de réhabilitation estimés.

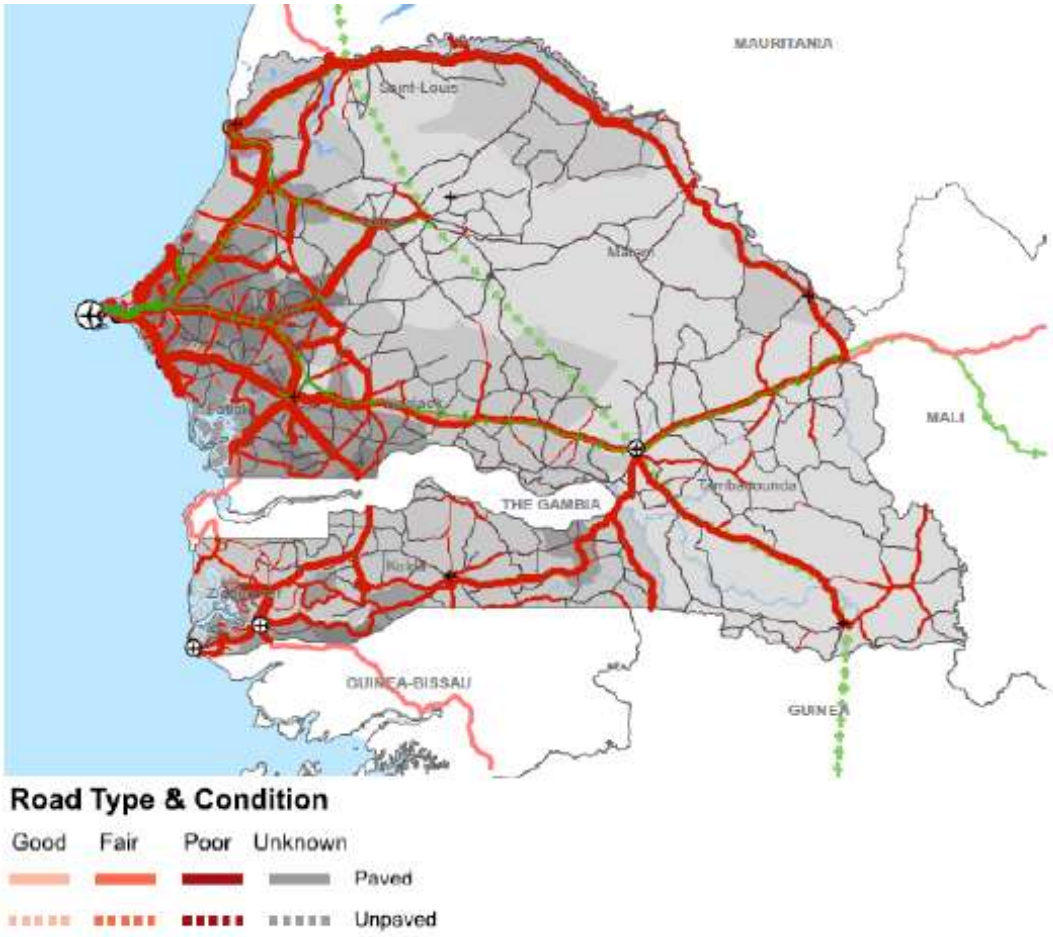
En outre, des études menées dans le cadre du PST2 ont identifié un arriéré dans les besoins de réhabilitation des routes de 400 millions $. En supposant que le carnet de commandes pour la réhabilitation est financé directement par le gouvernement avec le soutien des donateurs et que le réseau est en bon, pour le financement de l'entretien de routine, il faudra environ 100 $ à 10 millions $ par année basé sur un cycle de vie de 40 ans pour les routes. Ces calculs conduisent à un prélèvement de carburant optimale de $ 24,8 cents le litre, 10 fois plus élevés que le prélèvement de carburant réelle de **$ 2,6 cents le litre**, à partir de 2009.

Le fonds routier a été financé principalement par des transferts du budget et par les contributions des donateurs. Le niveau de la taxe sur le carburant a été un élément essentiel de la politique du secteur. En 2011, la taxe sur l'essence a été essentiellement doublée (décret 2011-336 du 16 Mars, 2011). Cette mesure devrait permettre de réduire sensiblement le déficit de financement qui doit être couvert par le gouvernement et les donateurs. Pourtant, les résultats restent à voir. En 2009, en tenant compte des contributions internes et externes, le montant total consacré à l'entretien était équivalent à 0,44 pourcent du PIB, en deçà des besoins.

L'indisponibilité des ressources pour les travaux routiers a été rendue plus visible par la surcharge continue de camions, qui a contribué de façon significative à la détérioration des routes, en particulier le long le corridor de transport régional de Dakar à Bamako. Cette situation a été exacerbée par l'augmentation du trafic de fret international lorsque la crise politique en Côte d'Ivoire a forcé les opérateurs de transport à rechercher des itinéraires alternatifs.
Avec le manque d'application des contrôles de poids le long de la route et l'absence de mise en œuvre des accords entre les pays qui utilisent ces corridors, il est très difficile de répartir les coûts de la réhabilitation des routes et d'entretien entre les contribuables nationaux et les opérateurs internationaux de camions.

Parvenir à un consensus sur la façon de répartir les coûts et les avantages de l'utilisation de ce corridor de transport régional est un autre élément essentiel de l'agenda politique du secteur qui n'a pas encore été abordé.

Réseau routier du Sénégal et son état



TOGO

Etat du réseau

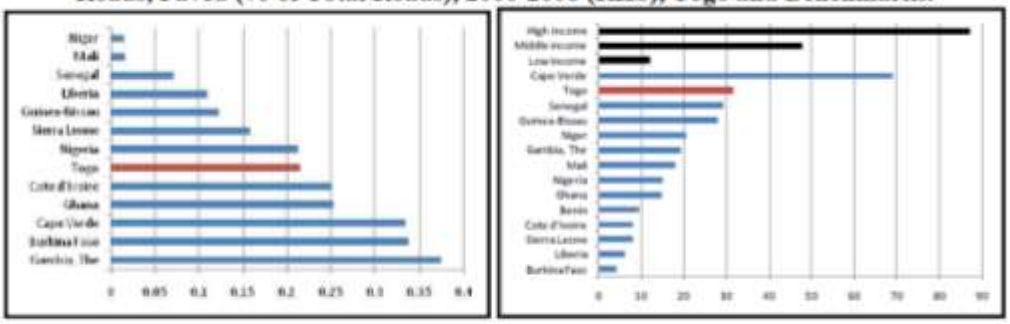
La densité des routes au Togo est dans la moyenne par rapport à ses voisins, mais la part qui est revêtue est plus élevée que celle des autres pays d'Afrique de l'Ouest. La qualité du réseau routier se détériore, cependant, en raison du manque d'entretien et d'investissement dans les nouvelles routes, et la mauvaise utilisation des ressources disponibles. En 2011, plusieurs nouveaux projets routiers étaient en cours ou planifiés, financés par une aide accrue.
Le Togo a adopté un cadre raisonnable à la fin des années 1990, mais il a souffert de la baisse de l'aide et de la mauvaise gouvernance qui a nécessité des changements.

Financement : Adoption d'un système pour avoir maintenu les routes par des entreprises privées et mobilisation de financement local basé sur des frais d'utilisation de la route.
Le Togo a adopté cet excellent système en 1997 et a créé à la fois du Fonds d'entretien routier (FER) et un Conseil national sur les routes (CNR) qui a fonctionné jusqu'en Novembre 2008. Il y avait un financement régulier grâce à la somme de 35 FCFA payée par tous les usagers de la route dans le cadre du prix à la pompe pour le carburant (445 FCFA par litre). La disponibilité de ce financement a permis d'assurer la maintenance des routes, en dehors du budget national, par des entreprises privées pour lesquelles des contrats ont été attribués, sur la base d'appels d'offres, par la Direction des routes. Ce système a eu le double avantage d'être simple en termes de mobilisation de ressources en évitant le cycle budgétaire, qui se traduit trop souvent par des fonds non disponibles lorsque le travail doit être fait avant la saison des pluies.
Cependant, cette disposition de financement pour l'exécution de l'entretien des routes, créé par Loi 97-02, a été suspendu puis abrogée par l'Assemblée nationale, qui a adopté une nouvelle loi 2008-016 promulguée le 19 Décembre par le Président de la République.
Cette décision avait pour raison des failles dans l'attribution des contrats et le détournement de fonds, des mécontentements de la part des usagers de la route et de la société civile, qui ont estimé que l'entretien effectué ne correspond aux dépenses encourues.

La nouvelle loi a mis en place un nouveau système comprenant deux nouvelles entités : le Fonds routier (FR) et de la Compagnie autonome des péages de l'Entretien Routier (CAPER), sous la supervision du Conseil national sur les routes (CNR), un corps préexistant restructuré. Les décrets d'application ne sont pas signés pour plus d'un an, interrompant l'entretien routier et conduisant à une nouvelle détérioration, même si les fonds ont été mis en place à travers les redevances d'usage de la route.
Les projets de décrets ont été soumis, pour avis, à la Banque mondiale, qui en 1996-1997 avait financé, dans le cadre du Projet de réhabilitation des transports (PRT) , des études stratégiques qui conduit le Conseil des ministres de cette période à créer le Fonds d'Entretien Routier (FER).
Le principe fondateur, en consultation avec les donateurs, était que celui-ci aiderait Togo en prenant soin de la maintenance lourde impliquant la réhabilitation et les réparations majeures, tandis que l'entretien régulier et périodique serait couvert par les utilisateurs, grâce au financement mobilisé par le FER.

Les frais d'usage de la route collectées sur les prix du carburant est maintenu sous le Fonds routier (FR), mais serait affecté à de nouveaux projets impliquant la planification et la construction de la nouvelle les routes et non plus pour l'entretien des routes, qui serait financé par des péages et les frais de pesage au niveau des stations pesées.
La SAFER succédera à la CAFER et au FR.

Road density (km Road per sq. km), 2001-2006 (LHS)
Roads, Paved (% of Total Roads), 2000-2006 (RHS), Togo and Benchmarks.



Note: Data were from different years for different countries but all within the period 2000-2006. *Source:* DDP data, World Bank. Togo data from Assiongbon and Chausse (2008).

ANNEXE 7 : DECLARATION DE LA REUNION DES MINISTRES DU 19 JUIN 2015 RELATIVE A LA MISE EN APPLICATION DU REGLEMENT 14.

UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE
OUEST AFRICAINE

La Commission

3ème REUNION DES MINISTRES EN CHARGE DES INFRASTRUCTURES ET DU TRANSPORT ROUTIERS DES ETATS MEMBRES DE L'UEMOA, DU GHANA ET DE LA GUINEE SUR LA MISE EN APPLICATION DU REGLEMENT N°14/2005/CM/UEMOA DU 16 DECEMBRE 2005 RELATIF A L'HARMONISATION DES NORMES ET DES PROCEDURES DU CONTROLE DU GABARIT, DU POIDS, ET DE LA CHARGE A L'ESSIEU DES VEHICULES LOURDS DANS LES ETATS MEMBRES DE L'UEMOA

(Ouagadougou, le 19 juin 2015)

DECLARATION DE LA REUNION DES MINISTRES

01 BP. 543 Ouagadougou 01- 380, Avenue Joseph KI-ZERBO - BURKINA FASO - Tél : (226) 25 31 88 73 à 76- Fax : (226) 25 31 88 72 Email : commission@uemoa.int Sites Internet : www.uemoa.int et www.izf.int

Nous,

Ministres en charge des Infrastructures et des Transports Routiers des Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), du Ghana et de la Guinée.

Réunis le 19 juin 2015, à Ouagadougou au Burkina Faso, sur invitation de la Commission de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine et en collaboration avec l'Union Européenne et les Autorités du Burkina Faso, pour une concertation sur la problématique de la surcharge routière afin d'aboutir à une stratégie communautaire ;

Considérant la Recommandation n° 04/97/CM du 21 juin 1997, relative à la mise en œuvre d'un programme d'actions communes dans les domaines des infrastructures et des transports routiers au sein de l'UEMOA ;

Considérant les Déclarations des Ministres en charge des Infrastructures et des Transports Routiers des Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et du Ghana du 23 avril 2009 et du 19 mars 2010 et les mesures prises dans les feuilles de route en vue de l'application du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 ;

Constatant le retard considérable accusé dans l'application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les Etats membres ;

Constatant que la surcharge des véhicules poids lourds de transport de marchandises constitue l'une des principales causes de la réduction de la durée de vie des routes de la sous région.

Constatant que l'accès au financement destiné aux infrastructures routières et au transport routier est de plus en plus conditionné par la mise en place de mesures effectives visant à la préservation du patrimoine routier dans les Etats ;

Soucieux d'améliorer la compétitivité des économies des Etats membres de la sous région ;

Soucieux de préserver le patrimoine routier des Etats membres de la sous région ;

Désireux d'une application effective et concomitante du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les Etats membres de l'UEMOA ;

Adoptons la Déclaration qui suit :

Nous saluons l'initiative prise par la Commission de l'UEMOA, l'Union Européenne et nos Collègues du Burkina Faso, pour l'organisation de cette réunion sur la problématique de la surcharge routière dans les Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), au Ghana et en Guinée, visant l' application effective et concomitante du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA portant sur l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les Etats membres de l'UEMOA.

1. **Concernant l'état actuel de mise en œuvre du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005**

Nous notons des résultats satisfaisants atteints par les Etats en matière de sensibilisation et d'acquisition d'équipements de pesage.

Nous avons à cet égard félicité les Gouvernements du Bénin, du Ghana, du Niger et du Togo, sous l'impulsion de leurs Chefs d'Etat, qui ont pris des mesures significatives la mise en application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA.

Nous relevons également que la surcharge ne s'est pas réduite considérablement, en particulier l'extrême surcharge qui, à elle seule, contribue à la dégradation accélérée des réseaux routiers. A ce titre, il convient de noter que les 10% des véhicules les plus surchargés contribuent à plus de 50% de la dégradation des infrastructures routières.

2. **S'agissant de la mise en œuvre de la stratégie visant l'application effective et concomitante du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA dans les Etats membres de l'UEMOA**

Nous réaffirmons notre engagement à appliquer intégralement le Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 en impliquant l'ensemble des acteurs évoluant dans le secteur des transports.

Nous affirmons notre engagement à prendre toutes les dispositions administratives, techniques et financières nécessaires, avec les moyens matériels disponibles, pour mettre en œuvre les actions prévues dans la Note de stratégie 2015, notamment :

- ✓ faire porter par la Commission de l'UEMOA la question de surcharge routière au niveau de la prochaine Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'UEMOA en vue de la désignation d'un Chef d'Etat « champion » ;
- ✓ éradiquer l'extrême surcharge par la mise en œuvre effective de la procédure de délestage et l'application des amendes prévues par le Règlement sur la totalité de la surcharge constatée, à compter du 1er septembre 2015 ;
- ✓ appliquer de façon concomitante les dispositions transitoires en matière de contrôle du gabarit et du poids total (tolérance de 20%), par tous les ports et les principales plateformes génératrices de fret de plus de 200 000 tonnes par an, à compter du 1er septembre 2015 ;
- ✓ harmoniser les mesures transitoires d'application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005, en accordant une tolérance maximale de 20% sur les seuils règlementaires de poids jusqu'au 1er juin 2016 ;
- ✓ appliquer toutes les dispositions du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA relatif

à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transports de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA, à compter du 1er juin 2016 ;

- ✓ poursuivre la mise en œuvre des mesures d'accompagnement, notamment dans les ports, la mise aux normes des véhicules et le renouvellement du parc.

Sur la base des acquis enregistrés dans la lutte contre la surcharge dans la sous-région, nous encourageons le Bénin, le Ghana, le Niger et le Togo à poursuivre la mise en œuvre des mesures en cours.

Nous réaffirmons notre engagement à trouver les voies et moyens nécessaires pour l'acquisition de matériels techniques appropriés en vue de l'application effective et intégrale du Règlement.

Nous invitons la Commission de l'UEMOA à parachever le Programme de construction de stations de pesage au sortir des villes portuaires à grand trafic de l'Union (Togo, Guinée Bissau ainsi que dans les pays de l'Hinterland (Burkina Faso, Mali et Niger) avant le 1er juin 2016.

Nous encourageons la Commission de l'UEMOA à étendre les activités de l'observatoire des pratiques anormales aux principaux corridors routiers inter-Etats, et à accélérer les mesures de facilitation des transports.

Nous demandons à la Commission de l'UEMOA de saisir la Commission de la CEDEAO en vue du démarrage effectif dans les autres Etats membres du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds.

Nous invitons la Commission de l'UEMOA à mettre en place un dispositif de suivi-évaluation de la stratégie, à compter du 1er janvier 2016.

Nous demandons à la Commission de l'UEMOA et à la Commission de la CEDEAO de poursuivre et de veiller à la bonne exécution des actions prévues au titre du programme régional de facilitation des transports et transit routiers de l'Afrique de l'Ouest.

3. A l'attention des Ports et Plate formes générant un fret de plus de 200 000 tonnes par an

Nous remercions les Directeurs Généraux des Ports pour avoir bien voulu prendre part à la présente réunion ce qui témoigne de leur volonté à contribuer à la préservation du patrimoine routier.

Nous demandons à tous les Ports et Plate formes générant un fret de plus de 200 000 tonnes par an des Etats membres de l'Union, ainsi que du Ghana et de la Guinée l'application concomitante du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA, selon le chronogramme suivant :

- ✓ à compter du 1er septembre 2015, tous les Ports procèdent au pesage avec les moyens disponibles (pont-bascule, pèse-essieu) ; aucun véhicule chargé au-delà de la tolérance de 20% accordée sur les seuils réglementaires de poids du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA, ne sera autorisé à quitter l'enceinte portuaire ;

- ✓ à compter du 1er juin 2016, tous les Ports (i) procèdent au pesage à l'aide de pèse-essieu, (ii) délivrent un certificat de conformité aux véhicules chargés et conforme aux dispositions du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA et (iii) empêchent par tous les moyens, la sortie de l'enceinte portuaire, de tout véhicule chargé et non conforme au Règlement ;

- ✓ à compter du 1er janvier 2016, tous les Ports s'engagent à fournir à la Commission de l'UEMOA, les fichiers bruts de pesage, afin de constituer les statistiques régionales ;

- ✓ à compter du 1er juin 2016, tous les Ports seront soumis au régime de sanctions du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA, pour défaut d'application dudit Règlement.

4. **A l'attention du Secteur privé, notamment les transporteurs, les chargeurs et les Chambres de Commerce et d'Industries**

Nous demandons de :

- renouveler progressivement leur flotte de véhicules poids lourds, afin de la mettre en conformité avec les normes fixées par la règlementation en vigueur ;

- lutter contre les surcharges des véhicules poids lourds, recourir à de meilleures techniques de chargement, de méthodes de gestion de leur flotte par l'organisation des cycles de formation/recyclage du personnel, respecter la durée de travail réglementaire et assurer la coresponsabilité transporteur-chargeur en cas de surcharge ;

5. **A l'attention des Partenaires Techniques et Financiers**

Nous renouvelons nos vifs remerciements pour l'appui constant qu'ils ne cessent d'apporter aux Etats en vue d'améliorer l'efficacité du secteur des transports.

Nous leur réitérons notre souhait de les voir :

- renforcer l'appui aux efforts des Etats et de la Commission de l'UEMOA dans la mise en place des équipements de contrôle de la charge à l'essieu et d'un dispositif de contrôle indépendant ;
- soutenir le secteur privé par des mécanismes financiers appropriés pour la modernisation de l'industrie des transports ;

- appuyer les Ports dans la mise en place des dispositifs facilitant l'application du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA ;
- accompagner les Etats dans le financement et la construction des infrastructures routières.

En vue de la mise en œuvre de cette déclaration, les Ministres s'engagent à appliquer les actions contenues dans la stratégie 2015-2016.

Fait à Ouagadougou, le 19 juin 2015

Pour le Bénin

Bertin BONIFACE IYANI
Directeur Adjoint de Cabinet du Ministre des Travaux Publics et des Transports

Pour le Burkina Faso

René BAGORO
Ministre de l'Habitat et de l'Urbanisme
représentant le Ministre des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports

Pour la Côte d'Ivoire

Bakary Daulanguy Benjamin SORO
Directeur de Cabinet du Ministère des Transports,
représentant le Ministre des Transports

Pour le Ghana

Honorable Isaac ADJEI-MENSAH
Vice-Ministre des Routes et Ponts

Pour la Guinée

Kaba SANGARE
Directeur National des Infrastructures représentant le Ministre des Travaux Publics

Pour la Guinée Bissau

DA CRUZ ALMEIDA JOSE ANTONIO
Ministre des Travaux Publics, de la Construction et de l'Urbanisme

Pour le Mali

Makan Fily DABO
Secrétaire Général
représentant le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Désenclavement

Pour le Niger

Ibrahim NOMAO
Ministre de l'Equipement

Saley SAIDOU
Ministre des Transports

Pour le Sénégal

Marième NDOYE DECRAENE
Directeur des Routes, représentant le Ministre des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement

Pour le Togo

Délato Kokou AGBOKPE
Directeur des Transports Routiers et Ferroviaires,
représentant le Ministre des Travaux Publics et des Transports

ANNEXE 8 : RENFORCEMENT DES MOYENS DU FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER DE COTE D'IVOIRE ; ANNEXE FISCALE A L'ORDONNANCE N° 2011 – 480 DU 28 DECEMBRE 2011 PORTANT BUDGET DE L'ETAT POUR LA GESTION 2012

Article 39

RENFORCEMENT DES MOYENS DU FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER

A- EXPOSE DES MOTIFS

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique de développement des infrastructures routières nationales, l'Etat a créé par l'ordonnance n° 2001-591 du 19 septembre 2001, le Fonds d'Entretien routier (FER) dont l'objet est le financement des études et travaux relatifs à l'entretien du réseau routier ainsi que des prestations relatives à la maîtrise d'ouvrage et d'œuvre des études et travaux d'entretien routier.

Par ailleurs, la directive n° 11/2009/CM/UEMOA du 25 septembre 2009 portant harmonisation des stratégies d'entretien routier dans les Etats membres de l'UEMOA, prévoit d'une part, que les FER assurent exceptionnellement le financement de l'entretien des travaux dits d'urgence nécessités par un cataclysme ou un accident et peuvent contribuer au financement des voiries urbaines et des pistes rurales.

Au sens de l'ordonnance suscitée, les ressources du FER sont constituées par :

- la taxe spéciale unique (TSU) qui est une redevance prélevée sur la vente de produits pétroliers à usage routier ;
- les droits de péage sur le réseau routier, à l'exclusion des ouvrages dont la construction et l'exploitation sont concédées ;
- les redevances liées à l'exploitation des postes de pesage ;
- les redevances perçues au titre de l'exploitation par concession d'ouvrage, du réseau routier national ;
- les indemnisations versées en réparation des dommages et dégâts causés par les usagers au réseau routier national ;
- le produit de prestations diverses ;
- les contributions, dons et legs ;
- les allocations budgétaires éventuelles de l'Etat.

A ce jour, les ressources du FER se résument essentiellement aux allocations accordées par l'Etat et au produit de la TSU dont le montant maximum de recette s'est élevé à environ 12 923 671 068 francs au titre de l'année 2009.

Cette situation ne permet pas au FER de couvrir ses besoins de financement actuellement estimés à environ 80 milliards de francs par an.

En vue d'aider cette structure à assurer sa mission, il est proposé de renforcer ses ressources en lui allouant la quote-part du produit de la taxe spéciale sur les véhicules à moteur (vignette) revenant aux départements et une partie de la part de l'Etat, ainsi que la totalité de la quote-part des recettes de la contribution des patentes et licence destinée aux départements.

B- TEXTE

3/ L'article 36 de l'annexe fiscale à la loi de Finances pour la gestion 2004 tel que modifié par l'article 17 de l'annexe fiscale à l'ordonnance n° 2007-488 du 31 mai 2007 portant Budget de l'Etat pour la gestion 2007 et par l'article 23-3 de l'annexe fiscale à l'ordonnance n° 2008-381 du 18 décembre 2008 portant Budget de l'Etat pour la gestion 2009, est modifié et nouvellement rédigé comme suit : «

	Communes	Villes	Districts	Départe-ments	Régions	Fonds d'Entretien Routier	Organisme de drainage	Organisme de gestion des ordures	Etat
Impôt sur le patrimoine foncier	30%	4%	4%	20%	12%	Néant	10%	20%	Néant
Patente et licences	40 %	5 %	**5 %**	**Néant**	10 %	**25 %**	Néant	Néant	15 %
Impôt synthétique	40 %	Néant	Néant	10 %	Néant	Néant	Néant	Néant	50 %
Taxe spéciale sur les véhicules à moteur	20 %	5 %	10%	**Néant**	15 %	**40 %**	Néant	Néant	**10 %**
Taxe de voirie, d'hygiène et d'assainissement	Néant	Néant	Néant	Néant	Néant	Néant	Néant	100 %	Néant
Taxe d'habitation	40 %	Néant	Néant	Néant	Néant	Néant	Néant	Néant	60 %

»