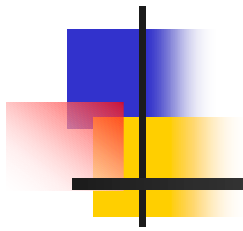


# Les Fonds routiers africains (expériences comparées)



Stephen Brushett  
Responsable de l'IGR  
Expert en politique des transports  
Banque mondiale

Association des Fonds  
d'entretien routier africains  
Libreville, Gabon

15 décembre 2003



## Plan de l'exposé

---

- Des principes maintenant bien établis
- Une expérience qui se généralise
- Les résultats espérés
- Les résultats constatés à ce jour
- Les difficultés rencontrées
- Les défis à relever par les FER africains



## Des principes maintenant bien établis (1)

---

- Accorder la priorité absolue à l'entretien routier (d'abord courant)
- En imputer (progressivement) les coûts à l'utilisateur
- Associer les usagers aux prises de décision
- 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 2<sup>ème</sup> génération" s'est imposé comme une solution reconnue, à vocation permanente.



## Des principes maintenant bien établis (2)

---

Les caractéristiques incontournables des Fonds d'entretien routier "de 2<sup>ème</sup> génération" :

Des bases légales solides

Contrôle rigoureux

Autonomie de gestion pleine et entière

Des procédures claires – allocation des ressources, établissement et ajustement des barèmes

Dispositif d'audit externe

Publication systématique des résultats



## Des principes maintenant bien établis (3)

---

Gwilliam et Kumar (2003):

*“ [...] Il est établi que la nouvelle génération des fonds routiers africains [...] n’ a aucunement mis en péril les marges de manoeuvre budgétaires. Mieux, ils ont amélioré la gestion et le financement de l’entretien routier (en termes de capacité d’exécution) ainsi que les résultats finaux (en termes d’état physique des réseaux). ”*



## Une expérience qui se généralise (1)

---

L'IGR assure un suivi sur 27 pays – sous forme d'une "matrice" des processus de réforme :

22 pays ont institué des FER "de 2ème génération"

20 pays ont mis en place des Conseils associant public et privé ...

... parmi lesquels 9 pays seulement ont donné la majorité aux représentants du privé.



## Une expérience qui se généralise (2)

---

Parmi les 27 pays suivis :

Pour 14 d'entre eux, au moins 80% des ressources proviennent de redevances payées par l'utilisateur

Pour 10 d'entre eux, ces redevances sont directement versées au FER

Seuls 8 d'entre eux réussissent à couvrir totalement ou très largement les besoins d'entretien courant

Remarque : par ailleurs, seuls 9 pays ont mis en place des agences routières indépendantes.



## Les résultats espérés

---

Un quadruple enjeu :

- Mettre fin au sous-financement chronique de l'entretien routier
- Employer les fonds plus efficacement
- En optimiser la répartition
- Avoir un impact effectif sur la qualité du réseau routier





## Les résultats constatés à ce jour(1)

---

### **Le sous-financement chronique de l'entretien**

*" .. Le sous-financement a bien été réduit mais reste pourtant un problème grave... "*

Parmi les causes du sous-financement relevées : le non-ajustement des barèmes sur le carburant, les déficiences de la collecte des taxes sur les véhicules

A revoir également la définition des besoins éligibles (impact de la prise en compte des travaux d'urgence entre autres)

Plus généralement la question du bon emploi des fonds reste posée

Les barèmes en vigueur sont dans la fourchette de 3 à 8 US cents / litre de carburant



## Les résultats constatés à ce jour (2)

---

### **L'efficacité dans l'emploi des fonds**

*".. Malgré certaines limitations (dues au manque de capacité des prestataires de l'entretien routier), les coûts d'entretien ont effectivement baissé."*

On a constaté des baisses de 10 à 20% des coûts unitaires de l'entretien (Ethiopie, Ghana, Zambie)

Facteurs clés de succès : bonne régularité des ressources permettant de programmer, capacité des entreprises, mise en oeuvre de systèmes et outils de gestions



## Les résultats constatés à ce jour (3)

---

### **Optimisation de la répartition des ressources**

*"[...] Les entreprises ont amélioré leur capacité d'absorption des fonds mobilisés.." mais*

*" [...] en fait la répartition des ressources repose toujours sur des clés arbitraires au lieu d'être basée sur l'examen objectif des programmes soumis au financement ..."*

Déséquilibre des allocations entre réseau structurant et réseaux urbains.

L'allocation aux réseaux ruraux intègre des mécanismes de péréquation, mais les ressources restent parfois inemployées.



## Les résultats constatés à ce jour (4)

---

### **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 sont manifestes en Ethiopie, Ghana et Zambie – de 3 à 4% par an.

Cependant ces progrès concernent surtout le réseau structurant et les réseaux urbains.



## Les difficultés rencontrées (1)

---

- Processus insatisfaisants de fixation et d'ajustement des barèmes de redevances sur les carburants
- Difficultés à diversifier les types de redevances d'usage
- Versement effectif des recettes aux FER : délais excessifs et pertes en ligne
- Décaissement des fonds
- Surcharge des véhicules
- Capacité de passation des marchés et de supervision



## Les difficultés rencontrées (2)

---

À titre de conclusion provisoire :

Le soutien actif des pouvoirs politiques reste indispensable pour que les FER de 2<sup>ème</sup> génération atteignent leurs objectifs. Demande très forte des pays pour du soutien technique ainsi que des outils de gestion et des supports de “pédagogie des réformes”.

Les sujets d'inquiétude :

concurrence d'autres besoins en fonds publics ;  
mauvaise priorisation des travaux routiers ;  
interférences dans la prise de décision.



## Les défis à relever par les FER africains (1)

---

### GÉNÉRALITÉS

- Faire valoir que la route est un secteur spécifique
- Se ménager des alliés au sein des ministères clés
- Démontrer et faire connaître l'impact réel sur le terrain



## Les défis à relever par les FER africains (2)

---

### ASPECT INSTITUTIONNEL

- Mobiliser plus efficacement les usagers et autres partenaires – pour mieux faire pression sur les décideurs
- Ne pas céder sur les principes de la “2ème génération” – c’est le bon cap, indiscutablement !
- Elaborer et diffuser des outils de sensibilisation quant à la gestion commerciale





## Les défis à relever par les FER africains (2)

---

### ASPECT FINANCEMENT

- Assurer une répartition plus équitable de la pression sur l'utilisateur – spécialement vis-à-vis des poids lourds
- Lancer des initiatives pour le financement de la réhabilitation et des travaux d'urgence
- Bien calibrer le réseau à financer par l'utilisateur sans négliger les besoins de desserte de base.