



*SÉMINAIRE INTERNATIONAL*  
LE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER  
ET LA GESTION DES FONDS D'ENTRETIEN  
ROUTIER

**PARIS, FRANCE**  
du 22 au 28 juin 2005

**PRÉSENTATION DU FONDS ROUTIER DU GHANA**

*Par Kingsford Amoah*  
*Directeur du Fonds Routier du Ghana*

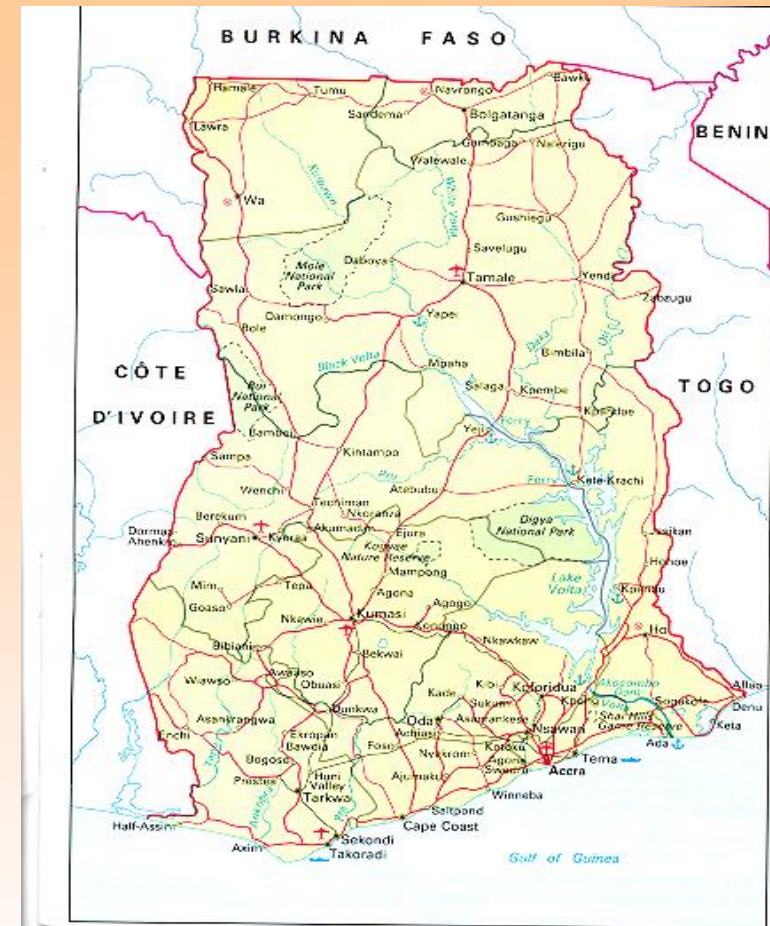


# SOMMAIRE

1. GHANA : LE PROFIL DU PAYS
2. LE RÉSEAU ROUTIER
3. L'HISTORIQUE DU FONDS ROUTIER DU GHANA
4. LE PLAN DE RESTRUCTURATION
  - n LE CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE
  - n LE CONSEIL DE SURVEILLANCE ET LE SECRÉTARIAT EXECUTIF
5. L'ORIGINE DES RESSOURCES
6. LE DÉCAISSEMENT DES FONDS
7. LA GESTION DU FONDS
8. QUESTIONS CLÉS ET CONCLUSIONS

## GHANA : LE PROFIL DU PAYS

- Superficie : 239 000 Km<sup>2</sup>
- Population : 18 millions d'habitants
- 10 régions (3 régions métropolitaines + 7 municipalités)
- 110 districts
- Ressources naturelles : fève de cacao, bois, ressources minières (or, diamants, bauxite...)



## LE RESEAU ROUTIER DU GHANA

- ö Le Ghana a hérité d'un bon réseau routier au moment de son indépendance en 1957.
- ö Le réseau routier actuel se répartit comme suit (en km) :

	<u>PAVED</u>	<u>UNPAVED</u>	<u>TOTAL</u>
	(km)	(km)	(km)
<b>Routes principales (dépendant de la GHA)</b>	<b>5,589</b>	<b>6,383</b>	<b>11,972</b>
<b>Routes et pistes rurales (dépendant du DFR)</b>	<b>1,097</b>	<b>31,497</b>	<b>32,594</b>
<b>Voiries urbaines (dépendant du DUR)</b>	<b><u>1,935</u></b>	<b><u>2,128</u></b>	<b><u>4,063</u></b>
<b>Total</b>	<b><u>8,621</u></b>	<b><u>40,008</u></b>	<b><u>48,629</u></b>

- ö Soit un investissement total de 49 000 milliards de Cedis, c.a.d. 7 milliards de dollars US.



## L'ÉTAT DU RÉSEAU

- ö Après 1961, les budgets d'entretien routier ont subi de fortes restrictions, d'où une forte dégradation du réseau
- ö 94% du transport national de marchandises (en tonnage) et 97% du trafic de voyageurs sont assurés par la route.
- ö Le transport routier est vital à l'économie du Ghana et aux autres pays d'Afrique de l'Ouest
- ö En 1996, l'état du réseau s'établissait comme suit :

<b>Bon</b>	<b>:</b>	<b>28%</b>
<b>Moyen</b>	<b>:</b>	<b>33%</b>
<b>Mauvais</b>	<b>:</b>	<b>39%</b>

## L'ÉTAT DES ROUTES : OBJECTIFS

- ö Dans le cadre du TRP II (*Transport Rehab Project II*) et le HSIP (*Highway Sector Investment Program*), le réseau devrait s'améliorer de façon très nette.
  
- ö D'ici à 2007, l'état des routes devrait s'établir comme suit :

Bon	:	70%
Moyen	:	20%
Mauvais	:	pas plus de 10%
  
- ö Cela nécessite un flux de financement régulier, suffisant pour assurer à la fois l'entretien COURANT et l'entretien PERIODIQUE..

## L'HISTORIQUE DU FONDS ROUTIER DU GHANA

### SA CRÉATION :

- ö Institué en 1985 par l'adoption d'une loi ad hoc
- ö L'objectif était de créer une source de financement sûre pour l'entretien routier
- ö Ses revenus provenaient alors :
  - n d'une taxe sur l'essence, le gazole et le kérosène
  - n de péages routiers et de péages des ponts et des bacs
  - n de la redevance pour le contrôle technique des véhicules.

### SA GESTION :

- ö Il était co-administré par le Ministère des Finances, le Ministère des Routes et le Contrôle financier.
- ö Ceux-ci assuraient l'allocation des ressources entre les gestionnaires de réseaux.

## DIFFICULTÉS ET DÉFAILLANCES

- ö Les ressources mobilisées par le Fonds couvraient moins de 35% des besoins
- ö Manque d'un système de gestion financière et d'une supervision efficace (il s'agissait simplement d'un compte bancaire).
- ö La mise à disposition des fonds aux gestionnaires de réseaux restait erratique et difficile à maîtriser :
  - n Aucun retour d'information des maîtres d'ouvrages sur l'utilisation des fonds perçus. Aucun système de suivi.
  - n Aucun contrôle sur les programmes financés : possibilité de détournements.
- ö Les revenus collectés en régions étaient transférés sur le compte du Fonds à Accra par le biais des antennes locales du Trésor Public :
  - n Retards dans les transferts et excès de liquidités en circulation
  - n Rapprochement des comptes impossible
  - n Certains fonds "perdaient leur affectation" au sein du Fonds consolidé.

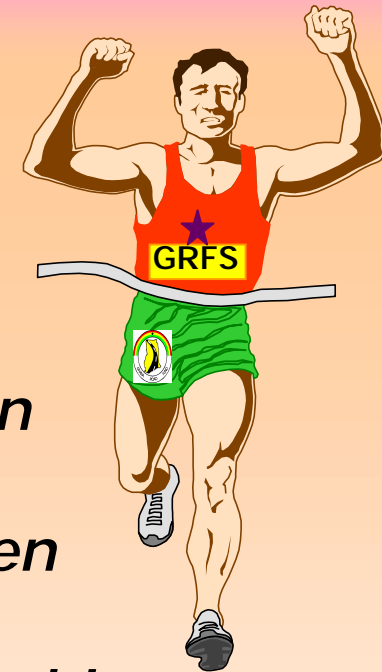
## **LE PLAN DE RESTRUCTURATION**

En 1995, le gouvernement ghanéen a décidé (dans le cadre du HSIP) de restructurer le Fonds Routier. Les dispositions clés étaient les suivantes :

- **Mettre en place un cadre légal et réglementaire cohérent.**
- **Augmenter progressivement les ressources par le biais de REDEVANCES PAYEES PAR LES USAGERS.**
- **Établir un conseil d'administration mixte public-privé en charge de la gestion du Fonds.**
- **Créer un secrétariat exécutif en charge de la gestion quotidienne du Fonds selon des méthodes de «saine gestion commerciale»**
- **Imposer au Fonds de consacrer prioritairement ses ressources à l'entretien des routes existantes.**

## NOTRE AMBITION

*“Le Fonds Routier Ghanéen  
a pour ambition de garantir l'entretien  
permanent du réseau routier du pays en  
assurant un financement suffisant et durable  
des opérations correspondantes, moyennant  
une gestion efficace et rationnelle du Fonds,  
dans l'objectif d'améliorer la qualité du réseau  
routier ghanéen.”*



# LE FONDS ROUTIER RESTRUCTURÉ

- ö La Loi No.536 relative au Fonds Routier a été promulguée en 1997
- ö Elle instaure le Fonds et son Conseil de surveillance et prévoit son organisation ainsi que les dispositifs de financement
- ö Les utilisations du Fonds suivantes sont autorisées :
  - n L'entretien courant et périodique des routes
  - n La modernisation et la réhabilitation des routes
  - n Les actions de sécurité routière.
- ö Sont habilités comme utilisateurs des fonds :
  - n L'Agence routière du Ghana (*Ghana Highway Authority -GHA*)
  - n Le Département des routes et pistes rurales (*Department of Feeder Roads - DFR*)
  - n Le Département des voiries urbaines (*Department of Urban Roads - DUR*)
  - n La Comité national de sécurité routière (*National Road Safety Commission - NRSC*)



## **LE CONSEIL DE SURVEILLANCE**

- ö Mis en place le 31 janvier 1997 avec 13 membres (5 du secteur public, 8 du secteur privé).
- ö Ses membres sont nommés par leurs organisations respectives et cette nomination est ensuite entérinée par le Président.
- ö Le mandat de ses membres est de 3 ans reconductibles.
- ö Le Conseil se réunissait une fois par mois en 1997 ; les réunions sont maintenant bimestrielles.
- ö Présidé par le Ministre des Routes et des Transports.

## COMPOSITION DU CONSEIL

### ö SECTEUR PUBLIC -

- n Les Ministres, ou leurs représentants, en charge des Routes et des Transports, des Finances, des Mines et de l'Énergie, des Collectivités Locales et du Développement Rural
- n Le Contrôleur Financier

### ö SECTEUR PRIVÉ -

- n L'Association des Entreprises de Travaux Routiers, la Fédération des Transports Routiers, l'Union des Entrepreneurs, l'Association des Transporteurs Routiers, l'Association des ingénieurs, le Syndicat de l'Agriculture et de la Pêche
- n 2 autres représentants qualifiés du secteur privé nommés par le Ministre des Routes

## LES MISSIONS DU CONSEIL

- ö Assurer la collecte de l'ensemble des ressources du Fonds Routier
- ö Améliorer l'organisation de la collecte des revenus afin de lutter contre la fraude et l'évasion
- ö Émettre des propositions quant aux barèmes des diverses redevances (carburants et autres)
- ö Examiner les budgets annuels des maîtres d'ouvrages
- ö Déterminer les allocations pour chaque maître d'ouvrage (ou groupe de maîtres d'ouvrages)
- ö Établir des procédures de certification garantissant l'effectivité des travaux et le respect des spécifications

## LE SECRÉTARIAT

- ö Il est constitué d'un directeur, d'un ingénieur, d'un comptable et de 9 assistants
- ö Tous sont recrutés dans le secteur privé
- ö Il gère les affaires quotidiennes du Fonds Routier :
  - n Il coordonne, analyse et vérifie les programmes d'entretien
  - n Il collecte et encaisse les revenus sur un compte bancaire
  - n Il alloue et verse les fonds et contrôle leur utilisation
  - n Il diffuse rapports d'activité et comptes rigoureux à dates fixes
  - n Il met en place les audits financiers et techniques

## L'ORIGINE DES RESSOURCES

Les sources de revenu du Fonds Routier sont les suivantes :

- ö La redevance sur les carburants (collectée par le Service des Douanes) constituant 90% des revenus (95% en 1997)
- ö Les droits d'immatriculation des véhicules (collectés par le DVLA)
- ö Une redevance d'usage des routes (collectée par le DVLA)
- ö Les péages routiers et les péages des ponts (collectés par des collecteurs privés)
- ö Des droits de transit international (collectés par le Service des Douanes)

## LES RESSOURCES DU FONDS ROUTIER (1996-2000)

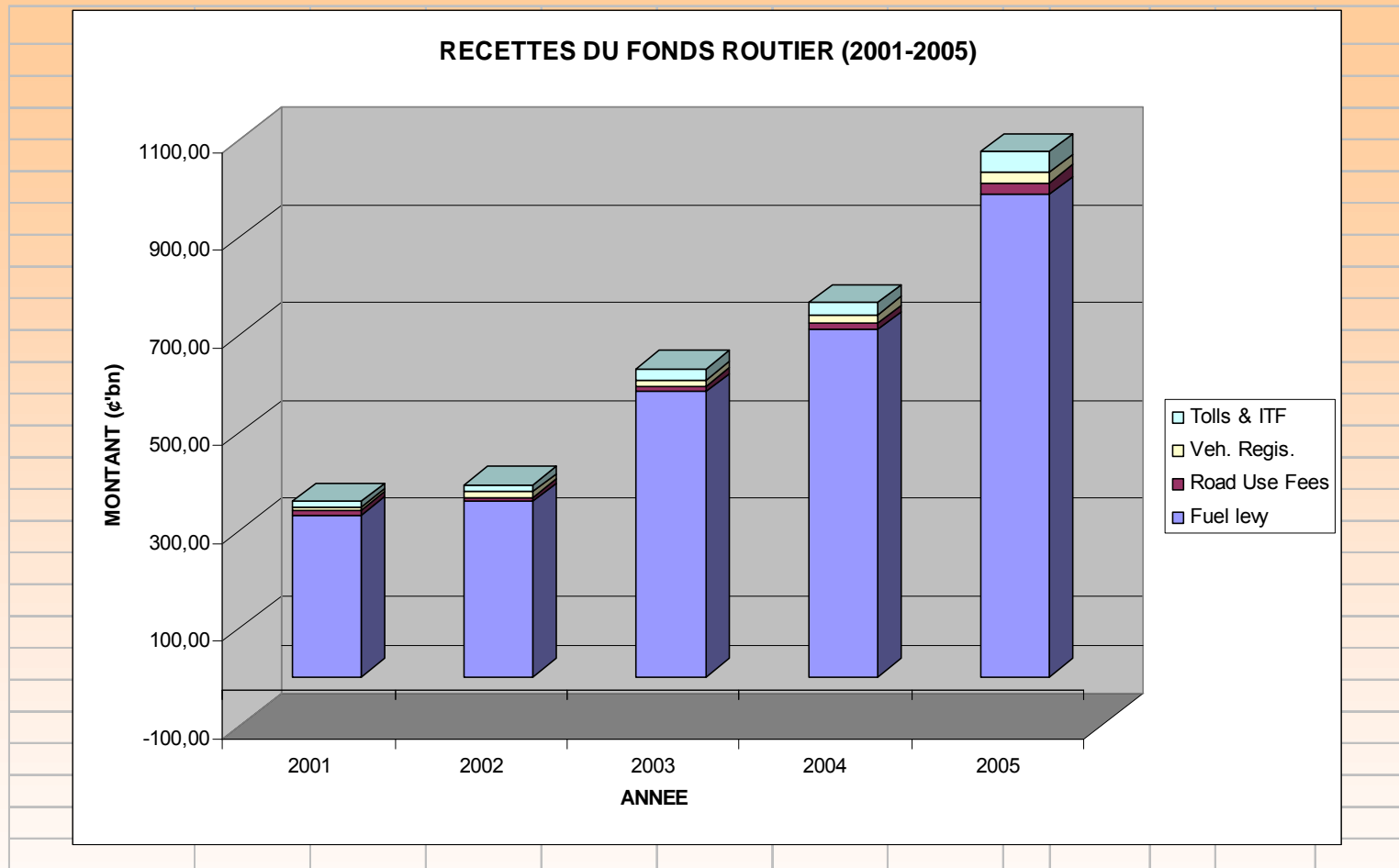
<b>RESSOURCES</b> en milliards de cedis	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Redevance sur les carburants	58,78	98,65	177,00	201,69	221,80
Droits d'immatriculation des véhicules	/	/	/	11,89	8,51
Redevance d'usage de la route / Redevance sur le contrôle technique des véhicules	1,85	2,10	7,80	7,89	8,53
Péages routes et ponts	1,66	3,49	5,22	6,15	9,00
Droits de transit international	/	/	0,02	0,59	0,63
<b>Total des ressources</b>	<b>62,29</b>	<b>104,24</b>	<b>190,04</b>	<b>228,21</b>	<b>248,47</b>
<i>soit en millions de dollars US courants</i>	36,20	46,67	78,30	79,00	47,61

## RESSOURCES DU FONDS ROUTIER (2001-2005)

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>
<b>RESSOURCES</b>	¢'bn	¢'bn	¢'bn	¢'bn	¢'bn
<b>Redevance sur les carburants</b>	<b>331,77</b>	<b>372,49</b>	<b>582,03</b>	<b>710,37</b>	<b>986,00</b>
<b>Droits d'immatriculation des véhicules</b>	<b>6,75</b>	<b>12,20</b>	<b>13,30</b>	<b>17,68</b>	<b>19,96</b>
<b>Redevance d'usage de la route/redevance sur le contrôle technique des véhicules</b>	<b>8,79</b>	<b>9,72</b>	<b>12,00</b>	<b>12,62</b>	<b>24,42</b>
<b>Péages routes et ponts</b>	<b>9,75</b>	<b>10,20</b>	<b>15,10</b>	<b>15,58</b>	<b>32,33</b>
<b>Droits de transit internationaux</b>	<b>0,97</b>	<b>5,33</b>	<b>7,80</b>	<b>9,14</b>	<b>10,84</b>
<b>TOTAL DES RESSOURCES</b>	<b><u>358,03</u></b>	<b><u>409,94</u></b>	<b><u>630,23</u></b>	<b><u>765,39</u></b>	<b><u>1 073,55</u></b>
<b>RESSOURCES IN US \$ mil</b>	<b>50,60</b>	<b>48,22</b>	<b>71,62</b>	<b>83,99</b>	<b>112,99</b>



## RECETTES 2001- 2005(€bn)



## LES DÉCAISSEMENTS

### ö L'ancienne procédure de décaissement :

- n La procédure était très lourde
- n Les montants alloués dépendaient uniquement basés du solde disponible à la Banque du Ghana
- n Les débloqués de fonds étaient irréguliers et insuffisants
- n Aucun retour d'information des maîtres d'ouvrages
- n Ceux-ci se plaignaient constamment de la procédure d'allocation

### ö La nouvelle procédure de décaissement :

- n Le Fonds Routier est désormais responsable des décaissements
- n Les décaissements sont exclusivement limités aux opérations éligibles aux termes de la Loi No.536
- n La procédure de retrait des fonds est prévue par la Loi No.536 (art.14)

# LA PROCÉDURE DE DÉCAISSEMENT

## ENTRETIEN COURANT :

- ö Les maîtres d'ouvrages soumettent leurs programmes de travaux à l'approbation du Conseil
- ö Les maîtres d'ouvrages passent les marchés et visent les décomptes
- ö Transfert des fonds – autrefois sous forme d'avance, maintenant au fur et à mesure
- ö Les maîtres d'ouvrages rendent compte de l'emploi des fonds

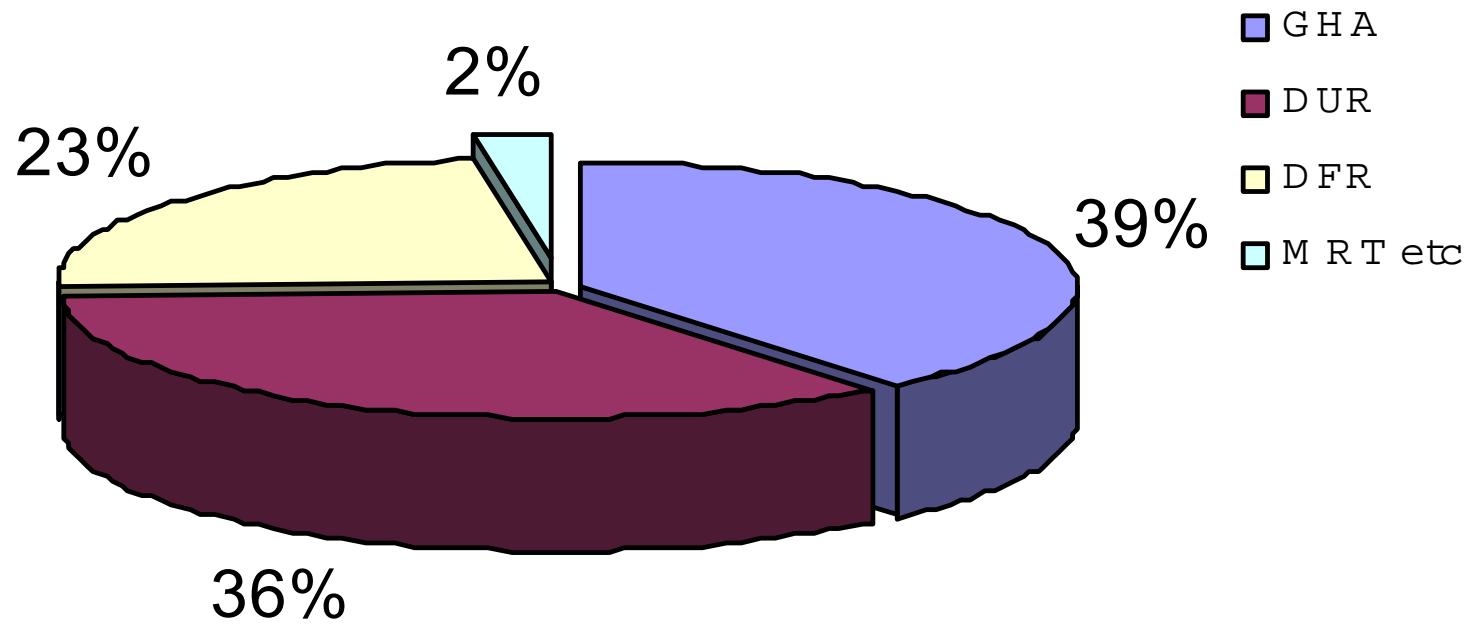
## ENTRETIEN PERIODIQUE :

- ö Les maîtres d'ouvrages soumettent leurs programmes de travaux à l'approbation du Conseil
- ö Les maîtres d'ouvrages passent les marchés et visent les décomptes
- ö Les maîtres d'ouvrages soumettent un calendrier prévisionnel d'émission des décomptes
- ö Le Fonds routier transfère les fonds pour payer les décomptes (payés directement sur les comptes bancaires des collecteurs)
- ö Les maîtres d'ouvrages rendent compte des paiements effectués

## DECAISSEMENTS

	2004 - ACTUEL			2005 - PREVISIONS		
	COURANT ¢'bn	PERIODIQ UE ¢'bn	TOTAL ¢'bn	COURANT ¢'bn	PERIODIQ UE ¢'bn	TOTAL ¢'bn
GHA	126,62	245,76	372,38	158,96	148,54	307,50
DUR	80,78	264,08	344,86	80,03	129,17	209,20
DFR	81,65	137,99	219,64	52,09	197,71	249,80
MRT etc	0,00	23,27	23,27	0,00	306,90	306,90
<b>TOTAL</b>	<b>289,05</b>	<b>671,10</b>	<b>960,15</b>	<b>291,08</b>	<b>782,32</b>	<b>1 073,40</b>
US \$'000	31,72	73,65	105,37	30,64	82,35	112,99

## DECAISSEMENT ACTUEL ANNEE 2004



## LA GESTION DU FOND

- ö **Le Secrétariat est désormais chargé de la collecte des revenus et des décaissements**
- ö **Les rapprochements des comptes sont à présent possibles et effectués régulièrement ; moins de liquidités en transit**
- ö **Etats financiers et rapports mensuels diffusés aux membres du Conseil, aux maîtres d'ouvrages, aux ministères et aux bailleurs de fonds**
- ö **Le Conseil se réunit régulièrement pour traiter des questions de politique et d'orientation générale**
- ö **Rapport annuel adressé au Parlement sous couvert du Ministre**
- ö **Extraits du Rapport annuel publié dans la presse locale**
- ö **Programmes d'information destinés au public – Public Fora, la presse écrite, débats radio & TV**

## LE SUIVI

- ö Etats comptables et rapports d'activité mensuels
- ö Visites d'inspection sur le terrain :
  - n par le Conseil du Fonds Routier
  - n par les agents du Secrétariat
  - n par les agents du Ministère des Routes et des Transports
- ö Procédure d'approbation des paiements
- ö Comptes-rendus des maîtres d'ouvrages sur les paiements effectués et sur les résultats atteints
- ö Audits financiers et techniques externes en fin d'exercice

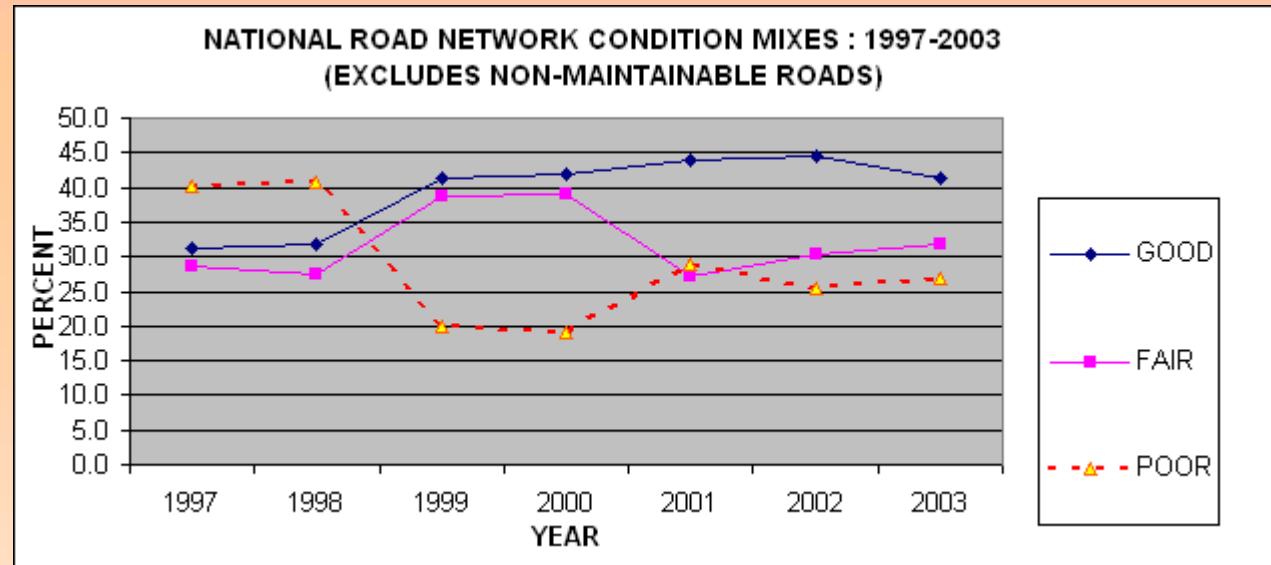


## LES QUESTIONS CLÉS QUI RESTENT A RÉSOUDRE

- ö Nécessité de mobiliser davantage de ressources : les recettes actuelles ne couvrent que 70% des besoins
  - n Par le biais d'une augmentation périodique et continue des taxes sur les carburants et des autres charges sur les usagers
  - n Par l'extension du péage
  - n Pour combler le déficit de financement
- ö Nécessité d'accroître l'information et la sensibilisation du public
- ö Modifications des règles de fonctionnement du Fonds Routier (par exemple pour la présidence du Conseil)
- ö Amélioration de l'indépendance du Fonds
- ö L'efficacité de la collecte des ressources ( péages par exemple)
- ö Le problème des routes de desserte importantes dont l'entretien est très difficile

## FUNDING GAPS

YEAR	2003	2004	2005	2006	2007
	\$'mn	\$'mn	\$'mn	\$'mn	\$'mn
ROAD FUND FORECAST	76,8	84,0	113,0	116,1	131,0
REQUIRED FUNDING	179,2	186,8	153,5	167,9	127,7
FUNDING GAP	102,4	102,8	40,5	51,8	- 3,3
SECURED DONOR FUNDS	57,8	32,8	9,5	1,6	0,8
NET FUNDING GAP	44,6	70,0	31,0	50,2	- 4,1



YEAR	CONDITION MIX						
	PERCENTAGE (%)						
CONDITION	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
GOOD	31.1	31.8	41.3	42.0	44.0	44.4	41.4
FAIR	28.8	27.5	38.6	39.0	27.2	30.2	31.8
POOR	40.1	40.7	20.1	19.1	28.8	25.4	26.8
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

## CONCLUSIONS

- ö La restructuration du Fonds Routier Ghanéen s'est avérée positive
- ö L'état des routes s'est amélioré grâce à un entretien effectué à temps
  - n Résultat d'un financement régulier
- ö Reconnaissance de l'utilité du Fonds Routier et bonne collaboration
  - n de la part du grand public
  - n de la part des entreprises de travaux routiers
  - n de la part du Parlement et du Gouvernement (l'ancien et le nouveau)
- ö Acceptation du concept de « commercialisation » de la route
- ö Fort soutien du gouvernement
- ö Le Fonds Routier a été le catalyseur de l'appui financier étranger au secteur routier

## LE BUT

LE FONDS ROUTIER DU GHANA  
DOIT ÊTRE No.1 EN AFRIQUE !!!

