

**SUPPORTS DE FORMATION  
EN MATIÈRE DE TRANSPORT  
RURAL**



## **Module 3: Gestion et financement**

# **L'expérience zambienne d'un fonds routier**

### **Séance 3.2 - Étude de cas Partie 2**

**Présentation: 3.2b**



**DFID** Department for  
International  
Development



theIDLgroup



**SSATP**  
Africa Transport  
Policy Program

# 1. Introduction

## Objectifs d'apprentissage

À l'issue de la séance, les participants pourront :

- ③ Analyser la conception, le fonctionnement et les résultats d'un fonds routier à exploitation commerciale
- ③ Identifier les principaux enseignements pouvant être tirés de cette étude de cas et appliqués à d'autres pays ou projets

# Programme de la séance

- ③ Contexte : la mauvaise gestion et le sous-financement du réseau routier zambien
- ③ Le processus de réforme
- ③ Les résultats

## 2. Contexte : la mauvaise gestion et le sous-financement du réseau routier zambien

### 🌀 Détérioration des routes zambiennes

- Entre 1987 et 1990, proportion des routes nationales en bon état est passée de 40 % à 20 %
- Valeur du réseau routier zambien a baissé de plus de 400 millions de dollars
- 38 millions de dollars nécessaires chaque année pour maintenir le statu quo

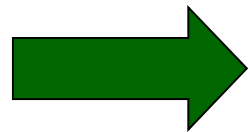
# Quelles sont les causes de cette détérioration ?

Financement insuffisant

Cadre institutionnel  
et gestion inadaptés

## Financement insuffisant

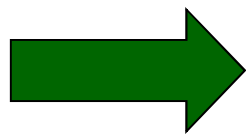
- ⊙ Infrastructure routière considérée comme service social
- ⊙ Entretien des routes financé par recettes fiscales générales
- ⊙ Financement des routes en concurrence avec d'autres besoins budgétaires plus pressants



Fonds alloués à entretien ont baissé pour atteindre 15 % des besoins

## Cadre institutionnel et gestion inadaptés

- ⊙ Mauvaises conditions de travail
- ⊙ Structures de gestion inefficaces et faibles
- ⊙ Absence de redevabilité en matière de gestion



Manque de personnel qualifié et expérimenté pour planifier, organiser, contrôler et réglementer travail

Problème de l'entretien des routes n'est pas de nature technique, mais lié aux politiques et à la gestion



# 3. Le processus de réforme

1991 Comité interministériel a recommandé changements en matière de :

Financement de  
l'entretien des routes

Organisation et gestion

Efficacité opérationnelle

Mesures incitatives et  
formation du personnel

# Financement de l'entretien des routes

- ③ Introduire des droits de péage
- ③ Déposer les fonds dans un fonds routier autonome
- ③ Créer un conseil de gestion du fonds routier

# Organisation et gestion des routes

- ③ Mettre en place une autorité routière autonome
- ③ Gérée par un conseil
- ③ Composé d'1/3 de ministères et de 2/3 du secteur privé

# Améliorer l'efficacité opérationnelle

- ③ Encourager l'entretien par le secteur privé
- ③ Favoriser un climat d'affaires pour les consultants et les entrepreneurs
- ③ Utiliser des méthodes de travail à HIMO

# Mesures incitatives et formation du personnel

- ③ Conditions d'emploi concurrentielles et liées aux résultats
- ③ Mettre en place un organisme de formation

## 4. Les résultats

### Redevances des usagers de la route

- ◎ Taxe sur le carburant adoptée en mai 1993
  - D'abord 1 centime de dollar/litre pour finir à 7 centimes de dollar/litre
- ◎ Taxe sur carburant versée dans fonds routier autonome (dans banques commerciales)

# Office national des routes (ONR)

- ③ Créé en octobre 1994
- ③ Porté par secteur privé
  - 7 membres du secteur privé, 4 membres du secteur public
  - seuls membres du secteur privé ont droit de vote
- ③ A mis en place groupes de travail et comités impliquant parties prenantes

# Directives politiques

- ③ Pour gérer et administrer fonds routier
- ③ Pour éviter que fonds routier soit pillé ou utilisé à d'autres fins que pour entretien des routes



# Systemes et procedures

## 🌀 Pour garantir transparence et redevabilité

- système de reçus
- système bancaire
- système de contrôle interne
- système d'audit financier
- système d'audit technique
- système de reporting
- système de diffusion de l'information

# Programme national d'entretien des routes

- ③ Pour rattraper des années de négligence
- ③ Pour raviver culture de l'entretien des routes
- ③ 72 conseils provinciaux et 9 ingénieurs routiers provinciaux tous tenus de présenter programme d'entretien des routes
- ③ Consultants du secteur privé chargés d'appuyer conseils

# Renforcement des capacités

- ③ Au début des années 1990, seulement 4 entrepreneurs de travaux routiers en Zambie et ne travaillaient qu'à Lusaka
- ③ Encourager **entrepreneurs privés**
  - comptes bancaires provinciaux gérés par conseils provinciaux et consultants
  - a encouragé financement de projets routiers par bailleurs
- ③ Refonte de l'**Ecole de formation sur la voirie** afin de créer 300 entreprises dans 5 prochaines années

# Routes 2001

- ③ Pour accéder aux financements des bailleurs de fonds et lancer programme national de réfection des routes
  - a mis en place groupe de travail national
  - a lancé atelier national



Programme  
d'investissement  
dans le secteur  
routier  
(ROADSIP)

# Résultats

- ③ Proportion de routes goudronnées en bon état passée de 20 % en 1995 à 35 % en 1999
- ③ Proportion de routes goudronnées en mauvais état passée de 51 % en 1995 à 29 % en 1999
- ③ Croissance du secteur privé
  - 1996 : 45 entrepreneurs
  - 1997 : 120 entrepreneurs
  - **40 %** de baisse de prix des travaux routiers

# Résultats

- ③ **Dépenses** publiques pour voirie ont augmenté
- ③ **Contribution** des usagers de la route par biais de taxe sur carburant a augmenté de 800 % au cours des 5 dernières années
- ③ **Gouvernement donne responsabilité** à ONR de gérer ponts basculants et autres sources de revenus liées à usagers de la route
- ③ Accroître **participation communautaire** et partage des coûts

## Gérer les routes comme une entreprise



### Activité de groupe

- A. *Quels enseignements principaux peut-on tirer de cette étude de cas et appliquer à d'autres pays ou projets ?*
- B. *Quelles recommandations feriez-vous pour améliorer la gestion des routes en Zambie ?*