



**XXIVth World
Road Congress
Mexico 2011**
Mexico City 2011.

FINANCEMENT ET GESTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE: QUELS IMPACTS POUR LES FONDS DE SECONDE GENERATION EN CÔTE D'IVOIRE ?

KOUDOU Zohoré Olivier

- UFR SEG/ Université de Cocody-Abidjan
- Doctorant en Economie
- ozohore@yahoo.fr



INTRODUCTION

Les fonds routiers, une réalité dans les pays africains dont 27 au moins en disposent (Mustapha, 2006).

En Côte d'Ivoire, les fonds routiers existent depuis 2001, mais leur mise en place est empêchée par la crise militaro-politique.



INTRODUCTION

Plan

1. Genèse des fonds routiers
2. Caractéristiques des fonds routiers de 2^{ème} génération
3. Critères d'évaluation des fonds routiers de 2^{ème} génération
4. Performance des fonds sur le financement et la gestion des routes en Afrique
5. Difficultés liées aux fonds routiers de 2^{ème} génération en C.I.
6. Propositions d'appui aux fonds routiers de 2^{ème} en C.I.



1. GENÈSE DES FONDS ROUTIERS

Fonds routier : fonds séparé, en dehors du cadre budgétaire général de l'administration centrale, financé par des redevances d'usage et affecté aux dépenses d'entretien ou d'équipement.

Un organisme de financement et non d'exécution aux fonctions associables à celles d'un organisme d'exécution classique du secteur public ou d'un organisme indépendant ou privé.



1. GENÈSE DES FONDS ROUTIERS

Les types de fonds

- Les fonds d'affectation spéciale d'après-guerre;
- Les fonds des années 60-70;
- Les fonds des années 90 dans les pays de l'ex-URSS;
- Les fonds sous forme de modèle de service d'agence (Royaume Uni, Finlande);
- Les fonds sous forme de gestion de l'entretien routier selon des critères commerciaux (Nlle-Zélande, Suède).



1. GENÈSE DES FONDS ROUTIERS

Des fonds de première aux fonds de seconde génération

- Fonds de première génération: tentatives visant à isoler le financement de l'entretien routier afin d'éviter les contraintes budgétaires et pallier les insuffisances des crédits alloués à l'entretien routier.
- Difficultés: mauvaise gestion financière, absence d'audits externes, détournements de fonds, contrôle insuffisant.

Bilan: une performance mitigée et des résultats peu probants.



1. GENÈSE DES FONDS ROUTIERS

Des fonds de première aux fonds de seconde génération

- Dans les années 1990, apparition des fonds de seconde génération avec l'IGR de la Banque Mondiale afin d'agencer les fonds pour éviter les désagréments liés aux fonds de première génération.
- Fonds financés au moyen de taxes affectées tenant lieu de redevance d'usage. La route = entreprise commerciale; usagers= bénéficiaires actifs suivant un niveau de services satisfaisants.



2. CARACTÉRISTIQUES DES FONDS ROUTIERS DE SECONDE GÉNÉRATION

Les fonds de deuxième génération se distinguent par :

- Imposition de redevances supplémentaires entièrement indépendantes;
- Versement direct des redevances au fonds routier;
- Gestion du fonds routier par un conseil (les usagers);
- Etablissement par le conseil du fonds de procédures internes efficaces d'affectation des ressources.



3. CRITÈRES D'ÉVALUATION DES FONDS ROUTIERS DE SECONDE GÉNÉRATION

- Un fondement juridique clair;
- La séparation des fonctions;
- L'imposition des frais de péage;
- Le transfert direct des fonds;
- La représentation des usagers au conseil d'administration;
- Des règles claires d'allocation des recettes;
- Un audit indépendant des comptes.



4.PERFORMANCE DES FONDS SUR LE FINANCEMENT ET LA GESTION DES ROUTES EN AFRIQUE

On note un accroissement des financements disponibles pour l'entretien routier et une amélioration dans la gestion. Toutefois des problèmes demeurent :

- le non-respect des charges à l'essieu par les usagers;
- la faible performance des opérateurs du secteur;
- les actes de vandalismes sur les équipements routiers;



4.PERFORMANCE DES FONDS SUR LE FINANCEMENT ET LA GESTION DES ROUTES EN AFRIQUE

En Côte d'Ivoire, les acteurs du secteur (FER, AGEROUTE etc.) œuvrent, malgré la faiblesse des moyens:

- Le FER : seulement de 10 milliards de FCFA (21 millions de dollar US), soit 25% de la taxe sur les produits pétroliers.
- La situation sur le terrain : tous les axes routiers ont besoin de travaux, faute de quoi ils disparaîtront d'ici 10 ans.



4.PERFORMANCE DES FONDS SUR LE FINANCEMENT ET LA GESTION DES ROUTES EN AFRIQUE



4.PERFORMANCE DES FONDS SUR LE FINANCEMENT ET LA GESTION DES ROUTES EN AFRIQUE



4.PERFORMANCE DES FONDS SUR LE FINANCEMENT ET LA GESTION DES ROUTES EN AFRIQUE

Les conséquences de l'état des voies routières:

- accroissement du temps de liaison entre les localités;
- nombreuses pannes = coûts supplémentaires (entretien des véhicules et vieillissement prématuré);
- accroissement des frais de transport et perte de temps;
- pertes en vie humaine et dégâts matériels (accidents);
- accroissement des frais de réparation des voies (Etat).



4.PERFORMANCE DES FONDS SUR LE FINANCEMENT ET LA GESTION DES ROUTES EN AFRIQUE

Le don IDA H N°3790 de la Banque Mondiale pour le PUIUR dans sa composante 4 est intervenu pour la réhabilitation de certaines voies routières et de pistes villageoises en CI.

Par rapport à ce qui précède:

Revoir la mobilisation des ressources dans l'entretien, le financement et la gestion des routes pour un développement harmonieux en Côte d'Ivoire.



5. DIFFICULTÉS LIÉES AUX FONDS ROUTIERS DE SECONDE GÉNÉRATION EN CÔTE D'IVOIRE

Selon Potter (1997), ces fonds seraient opportuns:

- 1. existence des procédures budgétaires appropriées pour exercer un contrôle et recueillir des avantages;**
- 2. existence suffisante de compétences et de facteurs politiques et financiers pouvant assurer le succès du fonds routier.**



5. DIFFICULTÉS LIÉES AUX FONDS ROUTIERS DE SECONDE GÉNÉRATION EN CÔTE D'IVOIRE

- Les réformes engagées dans le secteur routier avec la création de structures (AGEROUTE , FER) ont eu des résultats mitigés avec la crise militaro-politique;
- D'où les Etats généraux de la route tenus en 2009 pour définir une nouvelle politique de gestion du réseau routier et des actions stratégiques à mettre en œuvre.



5. DIFFICULTES LIEES AUX FONDS ROUTIERS DE SECONDE GENERATION EN CÔTE D'IVOIRE

La situation en Côte d'Ivoire révèle que les routes sont toujours en difficulté et les problèmes demeurent:

- récurrence d'une politique insuffisante d'entretien et de réhabilitation des routes;
- dégradation rapide du réseau routier (en particulier les changements climatiques)



5. DIFFICULTES LIEES AUX FONDS ROUTIERS DE SECONDE GENERATION EN CÔTE D'IVOIRE



La rue ministre
à la riviera
palmeraie
(Abidjan/ CI)



5. DIFFICULTES LIEES AUX FONDS ROUTIERS DE SECONDE GENERATION EN CÔTE D'IVOIRE



La rue
ministre à la
riviera
palmeraie
(Abidjan/ CI)



5. DIFFICULTES LIEES AUX FONDS ROUTIERS DE SECONDE GENERATION EN CÔTE D'IVOIRE



Le carrefour de l'Indenié à Adjamé (Abidjan/ CI)



6. PROPOSITIONS D'APPUI AUX FONDS ROUTIERS DE SECONDE GENERATION EN CÔTE D'IVOIRE

Les mesures ci-après peuvent être adoptées:

- Instauration de taxe pour les dommages causés lors des travaux d'extension des réseaux (téléphone, électricité etc);
- Considération des avis des experts dans la construction des tronçons routiers et des ouvrages afférents;



6. PROPOSITIONS D'APPUI AUX FONDS ROUTIERS DE SECONDE GENERATION EN CÔTE D'IVOIRE

- Transparence dans les appels d'offre pour l'attribution des marchés;
- Contrôle du gabarit, du poids et de la charge des véhicules;
- Prélèvement de taxes sur les fonds générés par les produits agricoles de base (café, cacao, hévéa, coton etc.);
- Implication des usagers au sein des structures de gestion routière;
- Développement du civisme chez les acteurs du réseau routier;
- Création de postes à péage.



6. PROPOSITIONS D'APPUI AUX FONDS ROUTIERS DE SECONDE GENERATION EN CÔTE D'IVOIRE



Poste à
péage
d'Attinguié
(Autoroute
du nord)en
CI



CONCLUSION

❑ La réforme du secteur routier en Afrique s'appuie pour une grande part sur les fonds routiers. Ces fonds ne satisfont pas tous les critères des fonds de seconde génération.

❑ En CI, les fonds routiers reposent essentiellement sur les recettes fiscales (20%). La création de ces fonds n'a pas résolu le problème du financement de l'entretien routier, d'où la diversification des sources de financement.



CONCLUSION

- ❑ Le développement étant précédé par la route, il importe de renforcer la politique autour des fonds routiers et hausser le niveau des services offerts aux usagers.
- ❑ Tout cela passe par un apport conséquent de chaque acteur (Etat, ministères, structures de la route, populations) dans l'accomplissement de sa mission, pour que vive les routes pour une vie épanouie.





Merci de votre aimable attention

