

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

Mr Olivier Zohoré KOUDOU
Doctorant en Economie du transport
UFR des Sciences Economiques et Gestion
Université de Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire).
ozohore@yahoo.fr

Dr Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN
UFR SHS, Institut de Géographie Tropicale,
Université de Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)
atsalexis1@yahoo.fr

RÉSUMÉ

Disposer de réseaux routiers bien entretenus assurant le niveau de service attendu par les usagers est devenu aujourd'hui un facteur clé des stratégies de développement pour l'Afrique. La bonne nouvelle est que les gouvernements africains sont de plus en plus conscients de l'importance des investissements dans l'infrastructure routière pour la croissance économique, si bien que l'évolution en Afrique subsaharienne des fonds routiers de « deuxième génération » a été plutôt rapide, depuis que ce concept a commencé à se concrétiser au début des années 90.

Le présent article examine les critères d'évaluation des fonds routiers de deuxième génération et présente un aperçu de leur performance sur le financement et la gestion des routes en Afrique. Cette étude présente les conclusions tirées de l'analyse d'une base de données secondaires utilisée comme moyen de suivi de l'état d'avancement des réformes engagées dans 30 pays d'Afrique subsaharienne dont la Côte d'Ivoire, et dans le cadre surtout des fonds routiers. Ces résultats sont corroborés par une enquête menée auprès de l'administrateur des fonds routiers en Côte d'Ivoire, en vue d'évaluer les indicateurs de performance des institutions du secteur routier. Dans l'ensemble, les besoins d'entretien routier sont mieux reconnus.

1. INTRODUCTION

D'après une analyse récente des réformes engagées dans le secteur routier en Afrique subsaharienne [1] Mustapha (2006), 27 pays au moins ont un fonds routier en place. Leur nombre a considérablement augmenté depuis l'an 2000, et cette tendance va vraisemblablement se maintenir au cours des années à venir, suite aux réformes en cours en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. En Côte d'Ivoire, la création du fonds routiers de seconde génération est intervenue le 19 septembre 2001. Cependant, la crise militaro-politique de septembre 2002 a empêché sa mise en place.

La présente étude met en relief l'avènement des fonds routiers et montre le passage des premiers fonds au deuxième fonds routiers. Elle analyse les critères d'évaluation des fonds routiers de seconde génération. Elle met également en évidence les critères

d'évaluation des fonds routiers de seconde génération, tout en jetant un regard sur leurs performances dans le financement et la gestion des routes. Les difficultés liées à ces fonds ne sont pas occultées. L'objectif est de cerner les incidences des stratégies de financement et de gestion des infrastructures dédiées aux transports routiers par rapport aux fonds de seconde génération dans le cas de la Côte d'Ivoire.

2. Genèse des fonds routiers

2.1 Qu'est ce qu'un fonds routier ?

Un fonds routier dans le sens propre du terme désigne un fonds séparé, situé en dehors du cadre budgétaire général de l'administration centrale. Il peut être financé en partie par des redevances d'usage et être affecté aux dépenses d'entretien et/ou d'équipement. Il constitue essentiellement un organisme de financement et non un organisme d'exécution. Ses fonctions peuvent être associées à celles d'un organisme d'exécution classique du secteur public ou d'un organisme d'exécution indépendant ou privé.

2.2 Les types de fonds routiers

La définition donnée plus haut du fonds routier nous donne de distinguer cinq types de fonds routiers avec [2] Potter (1997) :

- Les fonds d'affectation spéciale de l'après-guerre, souvent consacrés aux dépenses d'équipement pour la construction de routes ;
- Les fonds routier créés au cours des années 60 et 70 en Afrique, destinés à protéger les ressources devant être affectées à l'entretien routier ;
- Les fonds routier créés au cours des années 90 dans les pays de l'ancienne Union Soviétique en réponse à des situations de rigueur budgétaire ;
- Les dispositions visant à mettre en œuvre un modèle de service d'agence, comme au Royaume-Uni et en Finlande (bien que celles-ci n'englobent pas toujours les fonds routiers tels qu'ils sont définis dans la présente étude) ;
- Les dispositions dont le but est de gérer l'entretien routier selon des critères commerciaux et qui sont financées en partie par des redevances d'usage, comme en Nouvelle-Zélande et en Suède, et par des "fonds routiers de deuxième génération" dans certains pays africains.

2.3 Des fonds routiers de première génération aux fonds de seconde génération

La première génération de fonds routier est vue comme un ensemble de tentatives visant à isoler le financement de l'entretien routier pour le préserver des contraintes de la rigueur budgétaire générale. Ces fonds sur cette base n'étaient pas de véritables fonds mis à part, à l'idée d'un mécanisme d'affectation particulier de recettes au financement d'activités relevant du secteur public. Ces fonds en réalité concernent l'affectation de recettes bien précises, uniquement le produit des taxes sur les carburants, dont une partie ou la totalité est affectée à la couverture des besoins d'entretien des routes. Dans le cadre des procédures budgétaires, ces fonds étaient donc créés pour pallier les insuffisances des crédits alloués à l'entretien routier.

La formule des fonds routiers de première génération a été mise en application par plusieurs pays dans le monde. A l'image des pays européens et asiatiques, les pays d'Afrique subsaharienne comme le Burundi, le Gabon etc. se sont lancés dans cette initiative. A l'épreuve du temps, les orientations des fonds et leur fonctionnement propre vont se heurter à de nombreux désagréments. Ces désagréments se résument dans une performance mitigée avec des résultats peu probants. Par exemple, les fonds alloués aux fonds routiers pour l'entretien des routes ont été réaffectés et ont servi à financer d'autres activités sur le long terme. Les problèmes les plus récurrents en la matière étaient : une mauvaise gestion financière ; l'absence d'audits externes ; l'usage répandu des fonds pour des dépenses non autorisées ; les détournements de fonds et un contrôle insuffisant. En conséquence, la plupart de ces premiers fonds routiers ont cessé d'exister ou ont fait l'objet de remaniements institutionnels et administratifs.

La deuxième génération de fonds routiers est apparue dans les années 1990, après le lancement de l'Initiative de Gestion des Routes (IGR) de la Banque mondiale. L'objectif visé était d'agencer ces fonds de manière à éviter les nombreux problèmes associés aux fonds de première génération. La caractéristique principale de ces fonds est qu'ils devaient être intégralement financés au moyen des taxes affectées tenant lieu de redevance d'usage. Dans cette nouvelle approche, les routes devraient être gérées comme une entreprise commerciale et les usagers appelés à jouer un rôle plus important qu'autrefois. En d'autres termes, les usagers ne seraient plus des bénéficiaires passifs des routes, mais des bénéficiaires actifs qui participent à la maintenance des infrastructures routières dans un niveau de services satisfaisants. C'est ce processus qui a donné naissance aux fonds de seconde génération.

Ces fonds routiers appartenant à la catégorie 5 selon la classification proposée par [3] Potter (1997) visent à appliquer en définitive des critères commerciaux au financement de l'entretien routier en associant deux éléments fondamentaux. Il s'agit d'une part de la redéfinition de ce qui a été traditionnellement considéré comme une taxe proprement dite, pour en faire une redevance d'usage, et d'autre part des mécanismes de décaissement et de passation des marchés obéissant davantage aux principes commerciaux.

3. Caractéristiques des fonds routiers de seconde génération

Les fonds routiers de deuxième génération se distinguent des autres par les éléments suivants :

- l'imposition de redevances supplémentaires entièrement indépendantes du niveau de celles imposées aux usagers des routes au titre des recettes générales ;
- le versement direct du produit de ces redevances au fonds routier, indépendamment des procédures d'affectation des crédits provenant du fonds consolidé ;
- la gestion du fonds routier par un Conseil représentant les usagers des routes, qui peuvent déterminer simultanément le niveau des redevances et les services qu'ils préfèrent ;

- l'établissement par le Conseil du fonds routier de procédures internes efficaces d'affectation des ressources, dont l'objet est de décider au jour le jour leur répartition.

Deux raisons majeures aident à comprendre les caractéristiques des fonds de seconde génération, et sous tendent leur existence. Il est question primo de venir à bout des problèmes d'enveloppe budgétaire allouée. Il revient de comprendre par là que les fonds dédiés aux routes étaient soit insuffisants, soit que ceux-ci étaient au final attribués à d'autres tâches. Cela dans l'idée que les questions relatives à la route (financement et gestion) n'étaient pas tellement urgentes par rapport à d'autres secteurs tels que la santé, l'éducation, la défense etc. En conséquence, pour répondre aux contraintes budgétaires en cours d'exercice, les gouvernants faisaient la part belle aux autres secteurs au détriment du secteur routier. Tout ceci explique que l'un des piliers des fonds de seconde génération soit la recherche de financements sûrs et l'adoption de statuts rigides évitant tout détournement de fonds.

Secondo, la mauvaise gestion des fonds de première génération a encouragé l'idée d'impliquer le privé dans le secteur. Cela dit, les agents à charge des questions de gestion des routes ne sont plus sous le contrôle de l'Etat qui pourrait les "manipuler" à sa guise. Ce qui réduit à coup sûr, même si c'est sans éradication véritable, la question de la corruption et des détournements abusifs de fonds. Il s'agit donc d'une volonté courageuse de privatisation du réseau routier en vue de venir à bout des difficultés budgétaires et des distorsions de fonds alloués au secteur routier.

4. Critères d'évaluation des fonds routiers de seconde génération

Les fonds routiers de seconde génération pour question d'efficacité obéissent à des critères d'évaluation. Ces critères se définissent suivant les éléments ci-après :

- un fondement juridique clair ;
- la séparation des fonctions ;
- l'imposition de 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.

Ces critères mettent en évidence le fait que les fonds routiers de seconde génération, instaurés en réponse à la défaillance des fonds de première génération, doivent pallier effectivement au manquement des premiers. Ces critères de manière explicite montrent que ces fonds font l'objet de mesures draconiennes. Vu que certains fonds routiers ne répondent pas véritablement aux critères des fonds de seconde génération, ces critères d'évaluation représentent à n'en point douter la "norme" pour une efficacité renforcée des fonds routiers, gage d'un développement économique épanoui.

5. Performances des fonds sur le financement et la gestion des routes en Afrique

On assiste aujourd'hui en Afrique à un accroissement des financements disponibles pour l'entretien routier, ainsi qu'à une nette amélioration des modalités de gestion. Toutefois, l'avènement des Fonds routiers n'a pas résolu tous les problèmes rencontrés. Ces

problèmes se résument dans le non-respect des charges à l'essieu par les usagers, la faible performance des entreprises et bureaux d'études opérant dans le secteur, la perpétration d'actes de vandalisme sur les équipements routiers par des usagers indécents.

Dans le cas de la Côte d'Ivoire, les fonds sur la gestion des routes sont bienvenus. Le Fonds d'Entretien Routier (FER) et l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) travaillent comme ils peuvent. Mais vu l'ampleur des tâches et la faiblesse des moyens à disposition, il va sans dire que la bonne foi ne suffit pas. Selon [4] Yedan (2009), Le FER par exemple chargé de la mobilisation des ressources destinées à financer l'entretien du réseau routier ivoirien ne disposerait que de 10 milliards de FCFA, soit environ 21 millions de dollars US. Cette somme correspondrait à 25% de la taxe sur les produits pétroliers dont la totalité ne va plus au FER. Alors que le FER est dépourvu d'une bonne partie des fonds qui doivent lui revenir, la situation sur le terrain fait état de ce qu'il n'y a pas un seul axe routier en Côte d'Ivoire où il n'y a pas de travaux à faire. Si rien n'est fait, la moitié du réseau routier bitumé peut disparaître dans 10 ans. Il est donc question de booster à nouveau ces structures qui s'attèlent au financement et à la gestion des routes. C'est pourquoi, selon Gnalin Laurent, coordonnateur du CIPAST «Il faut absolument que le Fonds d'Entretien Routier mobilise suffisamment de ressources pour l'entretien des ouvrages que la Banque Mondiale est entrain de financer. Il ne faudrait pas que l'on attende qu'elle fasse de l'entretien une conditionnalité avant de nous ressaisir ». Ces mots viennent à propos d'autant plus que les exemples de dégradation du réseau routier sont légion sur le territoire ivoirien. A titre d'exemple, "la côtière" construite à coût de milliards de FCFA sur le littoral et ouverte à la circulation en 1996, est dans un état de dégradation très prononcée (photo 1), devenant du coup un calvaire pour tous.

Photo 1- "La Côtière" fortement dégradée en Côte d'Ivoire



Source : N'guessan Alexis, 2010

Ce calvaire se traduit différemment. Pour les transporteurs, il est question de l'accroissement du temps de parcours pour la liaison entre les différentes localités sur le tronçon et la capitale économique Abidjan. Ainsi de quatre heures d'horloge pour relier Abidjan à San Pedro par exemple, on est passé à six heures, voire sept. Les nombreuses pannes de tout genre survenant sur les véhicules ne sont pas à occulter, engendrant de la sorte des charges financières supplémentaires dans l'entretien des parcs automobiles et le vieillissement rapide des véhicules. Pour les passagers, on peut relever une perte de temps, l'accroissement des frais de transport et éventuellement de sérieux dégâts en cas d'accidents. L'Etat en lui-même voit grossir les frais de réparation de ce tronçon routier très fréquenté et faisant partie d'une autoroute transnationale en projet, reliant Dakar (Sénégal) à Port Harcourt (Nigéria).

Vu l'état des infrastructures routières ivoiriennes, on est amené à s'interroger sur la réelle performance de ces fonds dédiés au financement et à la gestion des routes, et l'implication véritable des structures. Avec le don IDA H N°3790 de la Banque Mondiale pour le PUIUR (Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines), dans sa composante 4, certaines routes en Côte d'Ivoire ont fière allure. Tout comme une quarantaine de pistes villageoises dotées de dalots. Il convient, si ce n'est encore fait, de repenser le mode de mobilisation des ressources financières non seulement pour l'entretien, mais aussi pourquoi pas pour le financement et la gestion des routes. La construction des routes et leur entretien nécessitent une politique appropriée pour qu'elles contribuent comme il se doit au développement économique et social de la Côte d'Ivoire.

6. Difficultés liées au fonds routiers de seconde génération en Côte d'Ivoire

Quoi qu'il en soit, Potter était toujours préoccupé par le fait que les fonds routiers risquaient de nuire à la bonne gestion des budgets. Il se demandait en particulier si une grande rigueur budgétaire pouvait s'exercer sur un fonds routier. Il faisait valoir que si la demande d'un service est inélastique, une taxe, un droit ou une redevance quelconque pourrait ne pas être indépendant de la capacité du Gouvernement de percevoir d'autres recettes. Cela serait très probablement le cas dans les pays en développement, où selon [5] Gupta et Mahler (1995), les taxes sur les carburants représentent généralement une fraction considérable des recettes fiscales totales. En outre, si un fonds jouissait d'un monopole implicite, l'auteur craignait que ses administrateurs ne soient tentés d'en tirer une rente. Il concluait donc que les fonds routiers seraient opportuns uniquement :

- lorsqu'il existe des procédures budgétaires appropriées pour exercer un contrôle macroéconomique et recueillir en même temps les avantages procurés par l'organisme;
- là où les procédures budgétaires sont inappropriées, mais où il existe suffisamment de compétences et de facteurs politiques et financiers favorables pouvant assurer le succès du fonds routier.

Les limites relevées par [6] Potter (1997) soulignent les réelles difficultés qui sont susceptibles de se présenter avec les fonds routiers de seconde génération. Etant donné qu'il s'agit de fonds donc d'argent, le problème de mauvaise gestion soulevé avec les fonds de première génération se pose toujours. Les fonds sont soit mal gérés, soit orientés vers d'autres besoins. On peut y ajouter les conflits de compétences entre le ministère de tutelle et les organismes ou agences de gestion, à qui les prérogatives ont été accordées en matière de route.

Les réformes institutionnelles dans le secteur des infrastructures routières en Côte d'Ivoire ont abouti à la création de l'Agence de gestion des routes (AGEROUTE) et du Fonds d'entretien routier (FER) de deuxième génération, émanations de la restructuration de l'ex Direction des routes. Ces réformes n'ont pas donné les résultats escomptés à cause de la crise militaro-politique, d'où le pré séminaire des 7 et 8 octobre 2009 de Grand Bassam en vue de la préparation des Etats généraux. L'analyse de la réforme institutionnelle, la définition des mandats de maîtrise d'ouvrage, les propositions pour améliorer la capacité de financement du secteur et les stratégies de développement et d'entretien de la voirie urbaine, la projection de la carte du réseau routier à l'horizon 2025, etc., constituent le menu des Etats généraux.

Selon la note à la presse du ministère des Infrastructures, les Etats généraux ont pour objectif général de définir, sur la base des résultats du bilan des réformes opérées dans le secteur près d'une décennie durant, une nouvelle politique de gestion du réseau routier et des actions stratégiques à mettre en œuvre. Ce à court, moyen et long termes pour garantir un niveau de service adéquat des infrastructures routières. Ce qui dénote le fait que les fonds routiers de seconde génération en Côte d'Ivoire ne sont pas exempts de problèmes dans la faisabilité.

Sur le terrain en Côte d'Ivoire, force est de constater que les routes sont toujours en souffrance, et les mêmes problèmes demeurent. Il est question de la récurrence d'une politique insuffisante d'entretien et de réhabilitation des routes. En ce sens, le constat est que les interventions sont en général de l'entretien courant curatif. Cela revient à dire que les interventions mûries des structures habilitées sur les routes sont irrégulières. Dans la réalisation des ouvrages sur les routes ivoiriennes, les solutions définitives ne sont pas toujours appliquées par faute de moyens financiers suffisants. La réalisation des travaux n'est pas toujours de bonne qualité. Un autre constat est que ces dernières années, le réseau routier ivoirien s'est dégradé à grande vitesse, situation à mettre en relation avec l'âge des routes qui ont dépassé leur durée de vie estimée à 15 ans, la croissance du trafic et aussi les changements climatiques. Parlant des changements climatiques par exemple, les pluies diluviennes qui s'abattent en saison des pluies éprouvent durement les routes qui en pâtissent défaut, soit de canalisations inadéquates, soit de canalisations inexistantes pour le drainage des eaux ou de l'obstruction des canalisations par la population. L'exemple de la ville d'Abidjan est révélateur, avec des voies entièrement recouvertes d'eau pendant plusieurs jours, comme c'est le cas à "Cocody, rue ministre" (photo 2) et au "Carrefour de l'Indénié" (photo 3), le plus grand carrefour qui relie les quartiers de la ville, c'est-à-dire "Abidjan Nord à Abidjan Sud".

Photo 2- “La rue ministre à Cocody” sous les eaux en pleine saison des pluies.



Source : Abidjan.net, 2011

Photo 3- Le “carrefour de l’Indénié” sous les eaux en pleine saison des pluies



Source : Abidjan.net, 2007

Et comme la politique d’entretien des chaussées est insuffisante, alors on comprend aisément la vitesse vertigineuse de la dégradation des chaussées en Côte d’Ivoire.

7. Propositions d’appui aux Fonds routiers de seconde génération en Côte d’Ivoire

La Côte d’Ivoire dans la sous-région ouest africaine attire de nombreux investisseurs dans divers domaines, ainsi que des populations en quête de bien-être. La dynamique des activités entreprises par ces acteurs du développement joue sur la pérennité des infrastructures routières. On peut citer en exemple, l’installation de câbles téléphoniques et électriques par les sociétés de téléphonie et d’électricité, qui nécessite la cassure par endroit du bitume qui revêt les voies, la plupart du temps en milieu urbain. Le constat qui

se dégage est qu'à la suite des travaux, les voies ne sont pas remises en l'état. Ce qui constitue l'un des points de départ de la dégradation des infrastructures routières, sans que lesdites sociétés ne soient interpellées. Il serait judicieux de créer et imposer une taxe visant à réparer les dommages causés à l'occasion de ces travaux d'extension du réseau téléphonique et électrique, laquelle taxe sera reversée au Fonds d'entretien routier.

Vue l'expérience dans la création et la gestion de certains tronçons routiers de grande importance en Côte d'Ivoire, il serait opportun que les politiques tiennent compte des avis des experts plutôt que de leurs intérêts dans la réalisation de certains projets routiers. Certaines décisions politiques ont malheureusement compromis, avec le temps, des voies routières d'importance stratégique. En effet, ces voies ont certes été ouvertes, mais elles n'ont pas subsisté longtemps, étant donné qu'elles se sont dégradées avant un délai raisonnable de service, au grand désarroi des usagers. Ce genre d'expérience est loin d'encourager les bailleurs de fonds et même les usagers, quant à la mobilisation de fonds à injecter dans la construction et l'entretien routier.

La question de la gestion des fonds refait surface une fois encore, et nécessite que soit examinée de près la procédure d'attribution des marchés et l'usage réel des fonds dans la construction des ouvrages. Dans ce volet, il est question de ce que les appels d'offres pour la réalisation des travaux ne sont pas toujours transparents pour des ouvrages de qualité.

Régulièrement sur les tronçons routiers de la Côte d'Ivoire, on voit s'ébranler de longs convois de camions de marchandises surchargés. Ces convois empruntent généralement les couloirs en provenance des ports maritimes ivoiriens et à destination des pays frontaliers : le Mali, le Burkina Faso, le Niger, la Guinée, le Ghana. Les surcharges (photo 4) il faut le rappeler, occasionnent une dégradation prématurée des routes par déformation de leur structure. Cette surcharge concerne aussi bien les véhicules de transport de marchandises que les cars de transport en commun assurant les liaisons inter-états. Ce phénomène s'est même aggravé avec la détérioration des ponts bascule au point de contrôle des corridors. Pour régler ce problème, le FER a entrepris de mettre en œuvre le règlement N°14/2005/CM/UEMOA relatif de 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 de l'UEMOA.

Photo 4- Camion surchargé de marchandises



Source : org-observers.france24.com

A cet effet, une campagne de sensibilisation des usagers est en cours jusqu'au mois d'août 2011 ainsi que l'acquisition de plusieurs essieux mobiles pour le démarrage de la répression à partir du mois de septembre 2011.

La création de poste à péage en cours d'expérimentation sur l'autoroute du nord (poste d'Attinguié) et sur la route de l'est (poste de Thomosset au carrefour d'Agboville et au niveau de Moapé) est à encourager et à multiplier sur l'ensemble du territoire ivoirien. Souhaitons vivement que les trois premiers postes de la phase expérimentale qui seront opérationnels à la fin de l'année 2011, aient des résultats probants aux yeux de tous. Sur la base des résultats réalisés, c'est-à-dire l'utilisation des fonds recueillis au péage pour la réhabilitation des voies et leur entretien en temps réel, les usagers seront encouragés à participer financièrement étant donné qu'ils bénéficient en retour de leurs "investissements" par le biais d'un niveau de services satisfaisants.

L'implication véritable des usagers dans le financement et la gestion du Fonds routier est aussi un aspect à prendre en compte. A l'image par exemple de l'association des consommateurs qui veille à l'application de prix raisonnables des denrées sur les marchés, et qui a de la voix auprès des instances ministérielles, le collectif des usagers de la route qui est représenté au sein du Conseil d'Administration du FER doit ce faire entendre. Ce collectif est la courroie de transmission entre les usagers et les instances ministérielles pour une satisfaction partagée des différentes parties.

Le développement du civisme chez les différents acteurs du réseau routier en Côte d'Ivoire peut contribuer efficacement au financement et à la gestion du Fonds routier. En ce sens, le sens du devoir doit être encouragé chez le citoyen ivoirien. Le refus de corrompre et de se laisser corrompre va éviter d'affaiblir la cohésion au sein de la société civile, étant donné que la qualité de vie de l'individu émane de la qualité de vie de la société dans laquelle il se trouve. Pour ce faire la sensibilisation du citoyen à l'usage du bien public doit être une priorité.

La Côte d'Ivoire dans le domaine agricole se distingue au niveau de plusieurs produits comme le cacao, le caoutchouc, le palmier à huile etc. Ces produits qui font la force de l'économie sont issus du milieu rural. Or le constat qui se dégage est que les pistes villageoises qui servent au drainage des produits des plantations vers les centres de collecte et de stockage sont en très mauvais état. C'est le lieu de proposer aux autorités le prélèvement de taxes sur les fonds générés par les produits, lesquelles taxes vont alimenter les Fonds routiers et servir à l'entretien des pistes rurales. En réalité, les Fonds routiers sont perçus généralement comme intervenant "exclusivement" au niveau des voies principales, alors que les pistes en milieu rural sont aussi concernées par ces fonds. Le FER a réalisé une étude sur la fiscalité et la parafiscalité dans ce sens pour accroître sa capacité à répondre aux sollicitations.

Il serait aussi souhaitable que des projets de lois visant à accorder aux collectivités décentralisées des prérogatives pour intervenir dans le financement et la gestion des tronçons routiers dépendant de leur ressort territorial soient soumis et votés. Cela permettrait une approche plus locale de la question de la route et engagerait mieux les élus locaux et les populations dans ce domaine très sensible du développement.

CONCLUSION

Les fonds routiers sont devenus un élément important des programmes de réforme du secteur routier en Afrique Subsaharienne. Ces programmes n'étant pas toujours efficacement exécutés, les résultats sont mitigés. Dans l'ensemble, les besoins d'entretien routier sont mieux reconnus. Les fonds routiers peuvent compter sur des financements plus stables et plus prévisibles de l'entretien routier, mais les progrès varient beaucoup d'un pays à l'autre, et la mise en place d'un fonds ne garantit pas nécessairement sa parfaite efficacité ou sa pleine autonomie. Certains fonds mal conçus sont loin de satisfaire les critères des fonds routiers de seconde génération, ce qui explique en partie les problèmes structurels auxquels ils sont confrontés. Si un certain nombre jouissent d'une réelle autonomie financière, les fonds routiers ivoiriens reposent pour l'essentiel sur les recettes fiscales générales, soit moins de 20% des allocations publiques.

La redevance sur le carburant est la principale source de contribution des usagers dont les recettes suffisent tout juste à combler les besoins d'entretien routier courant. Cependant, la création d'un fonds routier dans le pays n'a pas résolu le problème du financement de l'entretien routier. Il faut intensifier l'effort de diversification en direction d'autres redevances routières comme le droit d'immatriculation et le droit sur le permis de conduire, et affecter directement ces revenus au fonds routier. Rares sont les conseils d'administration qui exercent une fonction effective de contrôle. En général, les membres d'un conseil de fonds routier continuent à se comporter comme des contribuables plutôt

que comme des actionnaires et des clients, et l'ajustement du niveau de la redevance sur le carburant relève dans la plupart des cas de la compétence du Ministère des Finances.

Vu que le développement tant souhaité et recherché par les pays en développement dont la Côte d'Ivoire est précédé par la route, il est plus que nécessaire de renforcer la politique autour des Fonds routiers de seconde génération, surtout en matière de gestion des fonds. D'autant plus que les initiatives dans ce domaine tournent autour de la collecte de redevances, et que les usagers sont de plus en plus vus comme des clients, le niveau de service offert doit être revu à la hausse. Toute chose qui à n'en point douter va encourager la participation des usagers et contribuer à la satisfaction de tous pour un développement harmonieux. Mais tout ceci ne peut être une réalité vivante que si chaque intervenant (Etat, Ministères, Structures à charge de la route, populations) accomplit au mieux son devoir avec les moyens à portée de mains, avec bien sûr l'appui et les avis des compétences techniques et scientifiques en la matière, chargées d'assurer le contrôle.

Références bibliographiques

1. Mustapha, B. (2006). Le financement de l'entretien routier en Afrique Subsaharienne ; réformes et progrès vers les fonds routiers de seconde génération. SSATP ; document d'analyse N°6/ Gestion et financement de la route. Série GFR. 26 p
2. Potter, Barry H. (1997), "Dedicated Road Funds: A Preliminary View on a World Bank Initiative", Document d'analyse et d'évaluation des politiques du FMI, 97/7, Washington : Fonds Monétaire International, juin 1997.
3. Yedan, F. (2009). Où va la route ivoirienne. <http://francisyedan.centerblog.net/6409636>
4. Gupta, S. et W. Mahler (1995), "Taxation of petroleum products: theory and empirical evidence", Energy Economy 17 (2):101-116