

COMMISSION EUROPEENNE
8^{ème} FONDS EUROPEEN DE DEVELOPEMENT

ETUDE POUR LA CREATION D'UN FONDS ROUTIER AUTONOME AU SENEGAL



RAPPORT FINAL DEFINITIF

OCTOBRE 2005



CE PROJET EST FINANCE PAR
L'UNION EUROPEENNE



REALISE PAR
LOUIS BERGER SAS

TABLE DES MATIERES

1	CONTEXTE -----	1
1.1	POLITIQUE GOUVERNEMENTALE / SECTORIELLE -----	1
1.1.1	<i>Politique nationale dans le secteur des transports</i> -----	1
1.1.2	<i>Politique en matière d'exploitation et d'entretien du réseau routier</i> -----	1
1.1.3	<i>Politique des Bailleurs de Fonds</i> -----	2
1.2	CARACTERISTIQUES DU SECTEUR ROUTIER -----	2
1.2.1	<i>Infrastructures</i> -----	2
1.2.2	<i>Services</i> -----	2
1.2.3	<i>Institutions</i> -----	3
1.2.4	<i>Financement</i> -----	4
1.2.5	<i>Exploitation et réglementation</i> -----	6
1.2.6	<i>Recherche</i> -----	6
1.3	BENEFICIAIRES ET ACTEURS PRINCIPAUX -----	6
1.3.1	<i>Les bénéficiaires directs</i> -----	6
1.3.2	<i>Les bénéficiaires indirects</i> -----	6
1.4	PROBLEMES ABORDES -----	6
1.4.1	<i>Niveau de service du réseau</i> -----	6
1.4.2	<i>Gestion du réseau non classé</i> -----	6
1.4.3	<i>Insuffisance des ressources attribuées à l'entretien</i> -----	6
1.4.4	<i>Difficultés de mobilisation des fonds</i> -----	6
1.4.5	<i>Impacts de l'évolution éventuelle de la fiscalité</i> -----	6
1.5	DOCUMENTATION DISPONIBLE -----	6
2	INTERVENTION-----	6
2.1	OBJECTIFS ET RESULTATS ATTENDUS -----	6
2.2	ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT GENERAL PROPOSEES POUR LE FONDS ROUTIER AUTONOME-----	6
2.2.1	<i>Missions et Moyens</i> -----	6
2.2.2	<i>Organisation</i> -----	6
2.3	PROCEDURES DE FONCTIONNEMENT DU FONDS ROUTIER AUTONOME -----	6
2.3.1	<i>Traitement des demandes de financement</i> -----	6
2.3.2	<i>Perception de la redevance sur les hydrocarbures</i> -----	6
2.3.3	<i>Décaissements</i> -----	6
2.3.4	<i>Audit financier du Fonds Routier</i> -----	6
2.3.5	<i>Audit technique et financier des Agences d'Exécution</i> -----	6
2.4	INTEGRATION DU FONDS ROUTIER DANS LE SYSTEME DE GESTION DU SECTEUR ROUTIER -----	6
2.4.1	<i>Pour le Ministère des Infrastructures de l'Equipeement, des Transports Terrestres et des Transports Maritimes Intérieurs :</i> -----	6
2.4.2	<i>Pour l'AATR</i> -----	6
2.4.3	<i>Pour la DTT et la DTP</i> -----	6
3	HYPOTHESES ET RISQUES -----	6
3.1	STABILITE ECONOMIQUE DU PAYS -----	6
3.2	STABILITE DU PRIX DES CARBURANTS -----	6
3.3	ROLE DU GOUVERNEMENT DANS LA NOUVELLE POLITIQUE DE GESTION DE L'ENTRETIEN ROUTIER -----	6
3.4	ACCEPTATION DE LA REFORME PAR LES COMPAGNIES PETROLIERES ET LES USAGERS -----	6
3.5	RESPECT DES PROCEDURES ET DES DELAIS PAR LE FONDS ROUTIER ET LES AGENCES D'EXECUTION ----	6
4	MISE EN ŒUVRE DU FONDS ROUTIER-----	6
4.1	MOYENS HUMAINS -----	6
4.1.1	<i>Chef de Service Administratif et Comptable</i> -----	6
4.1.2	<i>Comptable chargé des recettes</i> -----	6
4.1.3	<i>Comptable chargé des décaissements</i> -----	6
4.1.4	<i>Ingénieur routier</i> -----	6
4.1.5	<i>Personnel d'appui</i> -----	6
4.2	MOYENS MATERIELS-----	6
4.3	PROCEDURES DE MISE EN ŒUVRE-----	6
4.3.1	<i>Préparation et vote des textes</i> -----	6

4.3.2	Mise en place des nouvelles structures -----	6
4.3.3	Campagne d'information-----	6
4.3.4	Mise en fonctionnement-----	6
4.3.5	Planning de mise en oeuvre -----	6
4.4	COUTS-----	6
4.4.1	Budget de démarrage -----	6
4.4.2	Budget de fonctionnement -----	6
4.4.3	Prévisions budgétaires pour l'entretien routier au cours des dix premières années -----	6
4.5	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT -----	6
4.5.1	Passation de marchés d'entretien par niveau de service -----	6
4.5.2	Amélioration de la programmation -----	6
4.5.3	Diversification des ressources -----	6
4.5.4	Respect des charges maximales à l'essieu -----	6
5	FACTEURS ASSURANT LA DURABILITE-----	6
5.1	SOUTIEN AUX POLITIQUES ET COORDINATION -----	6
5.2	PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT -----	6
5.2.1	Compatibilité avec la politique environnementale et les normes en vigueur -----	6
5.2.2	Impacts positifs -----	6
5.2.3	Impacts négatifs et mesures d'atténuation -----	6
5.3	ASPECTS SOCIOCULTURELS / ROLE DES FEMMES DANS LE DEVELOPPEMENT -----	6
5.3.1	Impacts positifs -----	6
5.3.2	Impacts négatifs et mesures d'atténuation -----	6
6	SUIVI ET EVALUATION -----	6
6.1	INDICATEURS D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET -----	6
6.2	INDICATEURS DE PERFORMANCE DU FONDS ROUTIER-----	6
6.3	INDICATEURS DE PERFORMANCE DES AE-----	6
6.3.1	Indicateurs communs à toutes les agences -----	6
6.3.2	Indicateurs spécifiques à certaines agences -----	6
7	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS-----	6

LISTE DES ANNEXES

ANNEXES TECHNIQUES

- I. Matrice de planification suivant le cadre logique
- II. Carte géographique du pays
- III. Analyse de la pertinence
- IV. Analyse des options
- V. Programme de Travaux et Rapport environnemental
- VI. Textes juridiques : Projet de décret pour la création du Fonds Routier Autonome –
Projet de décret réformant l'organisation de l'AATR
- VII. Calendrier détaillé
- VIII. Prévisions budgétaires
- IX. Exemple de bordereaux de versement de la redevance sur les produits pétroliers
- X. Compte rendu des principales réunions
- XI. Commentaires de l'Administration sur tous les documents préparés par le
consultant
- XII. Termes de Référence
- XIII. Commentaires du consultant sur les Termes de Référence

ANNEXES ADMINISTRATIVES

- I. Approche méthodologique
- II. Itinéraire
- III. Liste des personnes / organisations consultées
- IV. Liste des documents consultés

LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX
--

FIGURES

Figure 2-1 : Organigramme du Fonds Routier Autonome	6
Figure 2-2 : Perception de la redevance sur les hydrocarbures	6
Figure 2-3 : Demandes de décaissement	6
Figure 2-4 : Paiement	6
Figure 3-1 : Variation relative par rapport à janvier 2002 du prix et de la consommation de gasoil.....	6

TABLEAUX

Tableau 1-1 : Répartition du budget pour le volet routier en fonction des sources de financement.....	5
Tableau 1-2 : Décomposition des recettes du secteur routier pour l'année 2002.....	5
Tableau 2-1 : Tableau de bord de suivi des décaissements	6
Tableau 4-1 : Frais de mise en oeuvre	6
Tableau 4-2 : Frais de fonctionnement	6
Tableau 6-1 : Indicateurs d'avancement du projet	6
Tableau 6-2 : Indicateurs de performance du Fonds Routier	6
Tableau 6-3 : Indicateurs de performance des Agences d'Exécution (1/2)	6
Tableau 6-4 : Indicateurs de performance des Agences d'Exécution (2/2)	6

SIGLES ET ACRONYMES

AATR	Agence Autonome des Travaux Routiers
AFD	Agence Française de Développement
AGETIP	Agence pour l'Exécution de Travaux d'Intérêt Public
AID	Agence Internationale de Développement (Groupe Banque Mondiale)
APIX	Agence pour la Promotion des Investissements et pour les grands travaux
BAD	Banque Africaine de Développement
BB	Béton Bitumineux
BC	Bi-couche
BCI	Budget Consolidé d'Investissement
BTP	Bâtiments Travaux Publics
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CELCO	Cellule de Coordination du PST 2
CEREEQ	Centre Expérimental de Recherche et d'Etudes pour l'Equipement
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
CFP	Centre de Formation et de Perfectionnement
CNTR	Comité National du Transport Rural
COF	Contrôle des Opérations Financières
CR	Conseil des Routes
DCEF	Direction de la Coordination Economique et Financière
DDI	Direction de la Dette et de l'Investissement
DGCPT	Direction Générale de la Comptabilité Publique et du Trésor
DGD	Direction Générale des Douanes
DPS	Direction de la Prévision et de la Statistique
DR	Direction des Routes
DSRP	Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté
DTT	Direction des Transports Terrestres
DTP	Direction des Travaux Publics
EPA	Entreprise Publique à caractère Administratif
EPIC	Entreprise Publique à caractère Industriel ou Commercial
FED	Fonds Européen de Développement
FGA	Fonds de Garantie des Assurances
FMI	Fonds Monétaire International
FRA	Fonds Routier Autonome
HDM	Highway Design Model (Logiciel de planification routière de la Banque Mondiale)
HIMO	Haute-Intensité de Main d'Oeuvre
IRI	International Roughness Index (mesure de l'uni d'une route)
MEF	Ministère de l'Economie et des Finances
MFDC	Mouvement des Forces Démocratiques de Casamance
MIETTTMI	Ministère des Infrastructures, de l'Equipement, des Transports Terrestres et Transports Maritimes Intérieurs
PAST	Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports
PERA	Programme d'Entretien Routier Annuel
PIB	Produit Intérieur Brut
PIN	Programme Indicatif National
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PMI	Petites et Moyennes Industries
PNBG	Programme National de Bonne Gouvernance
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
PRAESC	Programme de Relance des Activités Economiques et Sociales en Casamance
PST II	Programme Sectoriel de Transport 2
PTG	Programme Triennal Glissant
RN	Routes Nationales

RTS	Route en Terre Sommaire
RTM	Route en Terre Moderne
SA	Société Anonyme
SARL	Société par Actions à Responsabilité Limitée
SAR	Société Africaine de Raffinage
SM	Société Mixte
TDR	Termes de Référence
TJMA	Trafic Journalier Moyen Annuel (en véh/j)
TS	Taxe de Service
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
TSPP	Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers
PTAC	Poids Total Autorisé en Charge
UE	Union Européenne
UEMOA	Union Economique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest
USD	Dollar américain

GLOSSAIRE

Actionnaire

Personne physique ou morale propriétaire d'actions d'une entreprise. Il peut disposer de ses actions comme il souhaite, utiliser les droits rattachés à celles-ci, notamment le droit de vote qui lui permet d'avoir une part active dans l'organisation et la gestion de l'entreprise et en percevoir les dividendes.

Agences d'Exécution

Dans le cadre de cette étude, on appelle, « Agences d'Exécution » les services du gouvernement, les agences parapubliques, ou les organisations non gouvernementales susceptibles de réaliser des activités éligibles en utilisant le financement du Fonds Routier.

Approche cadre logique

Méthodologie de planification utilisée pour élaborer un programme ou intervention pour le développement. Elle suppose un processus participatif visant à préciser les effets directs, produits, activités et intrants, leurs relations causales, les indicateurs à utiliser pour évaluer et mesurer les progrès vers les résultats et les risques susceptibles d'influer sur le succès ou l'échec de l'intervention. Il s'agit d'une approche logique structurée pour définir les priorités et dégager, avec les parties prenantes, un consensus concernant les activités et les résultats escomptés du programme.

Approche participative

Terme général désignant la participation des parties prenantes primaires et des autres parties prenantes dans une activité (par exemple, planification, conception, exécution, suivi et évaluation d'un programme

Cadre Logique

Outil de planification et de gestion dynamique qui récapitule les résultats issus de l'approche cadre logique et communique les principales caractéristiques de la conception d'un programme dans une matrice unique. Il peut servir de base pour le suivi des progrès réalisés et pour l'évaluation des résultats du programme. La matrice doit être examinée et affinée régulièrement compte tenu des nouvelles données disponibles.

Concession de péage

Contrat par lequel une personne publique (concedant) confie à une personne morale (concessionnaire), généralement de droit privé le droit d'exploiter une route appartenant au domaine public à ses risques et périls pour une durée déterminée et généralement longue moyennant le droit de percevoir des redevances sur les usagers..

Conseil d'administration

Conseil dont les membres sont nommés par l'assemblée générale ordinaire et qui élisent ensuite le PDG. Les administrateurs disposent des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de la société.

Durabilité

Durabilité des résultats d'un programme après la cessation de la coopération technique assurée par l'entremise de ce programme.

Efficience

Mesure dans laquelle les intrants (ressources financières, humaines, techniques et matérielles) sont utilisés, sur le plan économique ou dans les meilleures conditions, pour réaliser les produits.

Equité

L'équité est la perception que les intérêts, les réclamations ou les droits d'une personne sont reconnus, acceptés et reçoivent une attention raisonnable des autres partenaires.

Fonds routier de première génération

Ligne budgétaires dans un budget national (simple affectation de revenus de fonds publics au financement d'un service), administrée et en grande partie fournis par des services gouvernementaux, allouée afin de couvrir les dépenses liées au sous-secteur routier.

Fonds routier de deuxième génération

Structure autonome, conjointement gérée avec les utilisateurs des routes, et financée hors budget par des redevances spécifiques perçues auprès des utilisateurs des routes, sur la base du principe utilisateur payeur.

Impôt

Prélèvement pécuniaire ayant un lien avec le fonctionnement du service public, sans contrepartie déterminée, en vue d'assurer le financement des charges publiques de l'Etat et des collectivités locales.

Maître d'ouvrage

Personne morale pour le compte de laquelle sont produits les ouvrages et qui, directement ou indirectement, assure la conduite de l'opération d'investissement.

Maître d'œuvre

Prestataire des missions de conception et de contrôle d'exécution d'ouvrages, dans le cadre de processus de réalisation simples ou composés.

Majorité publique

Majorité du capital social et des droits de vote est détenue par des personnes morales de droit public ou des entreprises appartenant au secteur public.

Parties prenantes

Individus, groupes ou entités qui ont un rôle et un intérêt dans les objectifs et l'exécution d'un programme. Ce sont : la communauté dont le programme vise à modifier la situation; le personnel qui entreprend les activités sur le terrain; les administrateurs de programme qui supervisent l'exécution; les donateurs et autres décideurs qui fixent la marche à suivre concernant le programme; et les partisans, critiques et autres catégories de personnes qui influent sur l'environnement du programme

Principe d'annualité

Le système de l'exercice du budget de l'Etat consiste à imputer toutes les recettes et les dépenses sur l'année à laquelle elles sont rattachées par le budget.

Principe utilisateur payeur

En estimant équitable le fait que les individus payent pour ce qu'ils obtiennent, la charge fiscale devrait être distribuée entre les agents économiques en fonction des bénéfices que chacun d'eux retire de la consommation des biens mis à disposition par l'Etat. Il s'agit donc d'une transposition des règles valables sur le marché au secteur public qui introduit un rapport direct entre le cercle des bénéficiaires et le cercle des payeurs.

Une allocation plus efficiente dans les domaines où une tarification est possible, permet de libérer des moyens financiers utilisables pour améliorer des prestations de nature redistributive.

Recettes non fiscales

Produits divers parmi lesquels on trouve les recettes générées par les exploitations industrielles et commerciales et les établissements publics à caractère financier, les revenus du domaine de l'Etat.

Redevance

Somme demandée à des usagers en vue de couvrir les charges d'un service public déterminé qui trouve sa contrepartie directe dans les prestations fournies par le service ou dans l'utilisation de l'ouvrage. Il faut qu'il y ait une corrélation entre le montant de la redevance et le coût réel du service rendu. Mais le montant de la redevance ne doit pas être nécessairement l'exact équivalent du service rendu.

Secteur privé

Secteur de l'économie qui comprend les ménages et les entreprises. L'Etat ne fait pas partie du secteur privé.

Secteur public

Secteur de l'économie qui comprend tous les paliers du gouvernement.

Stabilité

Absence de variations brusques dans les ressources ou les dépenses.

Taxe fiscale

Prélèvement obligatoire perçu au profit de l'Etat, des collectivités locales, des EPA à raison d'un service public sans que son montant soit en corrélation direct avec le coût du service. Le montant est forfaitaire et n'a pas de rapport avec le coût du service et est payé par tous y compris ceux qui n'en bénéficient pas.

Taxe parafiscale

Taxe perçue par la puissance publique dans un intérêt économique ou social pour le bénéfice de personnes morales de droit public ou privé autres que l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics à caractère administratif.

Taxe à l'essieu

Taxe spéciale affectant les véhicules routiers lourds. L'esprit de cette taxe est de faire payer aux poids lourds les dégradations que le trafic de ces véhicules fait subir à la chaussée, l'usure des revêtements étant plus que proportionnelle au poids des véhicules.

Transparence

Description précise et mise en commun des informations, hypothèses, justifications et procédures comme base de tout jugement de valeur et de toute décision.

Unité de caisse

Le principe de l'unité de caisse signifie que l'ensemble des fonds disponibles quelle qu'en soit l'origine (fiscalité, emprunts, subventions, etc.), peuvent servir à assurer le paiement de l'ensemble des dépenses. En d'autres termes, on ne peut réserver en caisse certaines catégories de deniers pour le paiement de certains types de dépenses.

Usagers

Les usagers sont les personnes empruntant le réseau routier pour se déplacer.

1 CONTEXTE

1.1 Politique gouvernementale / sectorielle

1.1.1 *Politique nationale dans le secteur des transports*

Dans le but de soutenir l'économie du pays et d'assurer une croissance stable, le Gouvernement du Sénégal a cherché dès la fin des années 1980 à mettre en place une politique cohérente de gestion du secteur des transports. Un Programme d'Ajustement Sectoriel (PAST) a été mis en place en 1991 avec pour principaux objectifs la réduction des coûts de transport, le renforcement de la gestion du secteur, la privatisation de l'exécution des travaux et des services et enfin la restructuration des organismes parapublics de transport.

Le bilan du PAST, bien que mitigé, a conduit à la mise en place d'un deuxième programme sectoriel des transports (PSTII) entré en vigueur en 1999 pour 6 ans. Le coût de ce programme, 352,767 milliards de FCFA, est principalement couvert par un crédit IDA, le VIII^{ème} FED, le budget national, une convention AFD et un prêt BAD¹.

Les principales composantes du PSTII concernant le secteur routier sont :

- L'entretien, la réhabilitation et la construction des routes
- La réforme institutionnelle de la Direction des Travaux Publics qui a abouti à la création de l'Agence Autonome des Travaux Routiers en 2000
- La promotion et le support des PME locales

Dans le Programme Triennal d'Investissements Publics (PTIP) 2004 – 2006 les investissements pour le secteur tertiaire s'élèvent à 229,473 milliards de FCFA, soit 19% de l'enveloppe du PTIP. Le financement acquis est de 174,873 milliards de FCFA répartis comme suit : Etat 31%, Emprunts extérieurs 48 %, Subventions 20%, Autres 1%.

Le sous-secteur routier représente 77% des investissements, en recul de 7% par rapport au précédent PTIP.

1.1.2 *Politique en matière d'exploitation et d'entretien du réseau routier*

Les objectifs du Gouvernement concernant le sous-secteur routier sont :

- la sauvegarde du patrimoine routier existant
- le développement cohérent et harmonieux du réseau
- la rationalisation de l'offre de transport dans le but de supprimer toutes les pratiques qui en renchérissent les coûts
- le renforcement des échanges interurbains
- la restructuration et le développement du transport urbain
- la mise en œuvre de la stratégie de transport rural

L'objectif du PST II en matière d'entretien courant du réseau est de couvrir annuellement 8 200 km de routes (4 200 km de routes bitumées et 4 000 km de routes en terre).

La création d'un Fonds Routier Autonome fait également partie des objectifs du PSTII

¹ Le fonds CEDAO, la Banque Islamique de Développement, la BOAD et la BADEA participent également au financement des investissements dans le cadre du PST II. Le Fonds Nordique de Développement a financé les études d'impact sur l'environnement.

1.1.3 Politique des Bailleurs de Fonds

L'objectif poursuivi par les bailleurs de fonds est de se désengager de l'entretien périodique et de l'entretien courant des routes pour se consacrer exclusivement aux grandes réhabilitations et aux constructions de nouveaux tronçons et d'ouvrages d'art. De fait, le financement des investissements routiers provient pour près de 75% de ressources extérieures (prêts et dons des bailleurs de fonds) consolidées dans le deuxième Programme Sectoriel des Transports (PSTII). Environ 200 milliards de FCFA, soit 60% du PSTII sont consacrés au volet routier. Ce montant finance pour 75% des travaux de réhabilitation et pour 25% des nouveaux travaux neufs. Concrètement, cet ambitieux programme s'est traduit par des dépenses d'environ 35,6 milliards de FCFA en 2002 et 32 milliards en 2003, pour financer des travaux d'entretien, de réhabilitation et de construction de routes.

Les principaux bailleurs de fonds impliqués dans le financement des routes sont :

- l'Union Européenne (il s'agit du principal bailleur de fonds puisque l'enveloppe du VIII^{ème} FED portait sur 31,5 milliards de FCFA)
- la Banque Mondiale
- l'AFD
- le Fonds de la CEDEAO
- le Fonds Africain de Développement (BAD)
- la Banque Islamique de Développement
- le Fonds koweïtien
- le Fonds taiwanais

1.2 Caractéristiques du secteur routier

1.2.1 Infrastructures

▪ Le réseau routier

L'inventaire du réseau routier, actualisé en 2002 fait état d'un linéaire total classé de 14 644 km, dont 4 560 km de routes revêtues et 10 084 km de routes non revêtues. La classification administrative du réseau est définie par la loi n°74-20 du 24 janvier 1974 et son décret d'application n°74-718, qui définissent le réseau classé (routes nationales, régionales, départementales et pistes répertoriées) à la charge de l'état, et le réseau non classé, à la charge des collectivités locales.

L'inspection du réseau routier faite en 1997 a été actualisée en 2002 par deux campagnes d'inspection sommaires qui ont permis de couvrir 95% du réseau revêtu et 89% du réseau non revêtu. Les résultats de ces campagnes montrent que 43% du réseau revêtu et 86% du réseau non revêtu sont en mauvais état. La région de Kolda est celle dont le réseau est dans le plus mauvais état.

▪ Trafic

Les deux dernières campagnes nationales de comptage du trafic ont eu lieu en 1996 et 2002. La comparaison des données recueillies montre une croissance générale du trafic journalier moyen de 6,3% soit 1,02% par an en moyenne. Ce trafic est très inégalement réparti sur le territoire : le trafic est inférieur à 500 veh/j sur la majorité du réseau et l'on ne rencontre un trafic supérieur à 2 000 veh/j que sur 10,9% du réseau classé, soit 460 km environ.

1.2.2 Services

Le transport routier représente 90% des déplacements des personnes et 90% (en volume) du transport de marchandises.

Le nombre de véhicules automobiles au Sénégal est d'environ 218 000 unités, dont 161 000 sont immatriculés dans la région de Dakar. Au cours des dernières années on a recensé environ 25 000 nouvelles immatriculations, dont 70 % dans la région de Dakar.

Il ressort de la campagne de comptage 2002, que le trafic est très largement constitué de voitures particulières. Le trafic lourd (camions et autocars) représente environ 26 % du trafic total.

L'âge moyen du parc automobile est très élevé : 16 ans pour les voitures particulières, 23 ans pour les camions. Ceci a de nombreuses conséquences négatives : pollution, accidents, consommation élevée de lubrifiants, demande importante de pièces détachées, etc.

1.2.3 Institutions

▪ Administration

Le secteur des transports terrestre dépend du **Ministère des Infrastructures, de l'Équipement, des Transports Terrestres et des Transports Maritimes Intérieurs** (MIETTTMI). Ce Ministère a pour mission de concevoir, de promouvoir et de mettre en œuvre la politique du Gouvernement dans les domaines des travaux publics, des transports routiers, maritimes, aériens et ferroviaires, ainsi que de celui des travaux géographiques et cartographiques.

La Direction des Transports Terrestres (DTT) est chargée d'étudier, de planifier, de promouvoir, de réglementer, de contrôler et de coordonner les activités pouvant concourir au développement de tous les modes de transports terrestres, tant routier que ferroviaire.

La Direction des Travaux Publics (DTP) est chargée de la planification des programmes routiers, conformément à la politique du Gouvernement dans le secteur, ainsi que du suivi de leur mise en œuvre. La DTP s'occupe également de la gestion des bacs, c'est à dire de leur acquisition, exploitation et entretien.

▪ Agences d'exécution

L'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR) est l'agence d'exécution des travaux routier. L'AATR a été créée par le décret n° 2000.686 du 03 août 2000, modifié en janvier 2004 (décret n° 2004.104). L'agence a pour mission d'assurer la mise en œuvre des travaux de construction, d'entretien et de réhabilitation du réseau routier directement à la charge de l'Etat dit « Réseau routier classé ». L'AATR est placée sous la tutelle du MIETTTMI. Le principal changement amené par le décret de 2004 a été l'intégration au sein de l'AATR du Conseil des Routes jusqu'alors indépendant et une clarification des rôles respectifs de la DTP et de l'AATR.

D'une manière générale, l'Agence assure la gestion du réseau routier classé, ainsi que la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux sur ledit réseau conformément à la Lettre de Mission et aux lettres d'objectifs annuels qui lui sont assignées. Cette Lettre de Mission a été rédigée sur proposition du Conseil des Routes. Elle définit les objectifs, les moyens à mettre en œuvre et fixe les indicateurs de performance de l'AATR.

L'AATR est également chargée :

- De mettre en place et de gérer une banque de données routières avec les services routiers du Ministère ;
- D'élaborer le Programme Triennal Glissant (PTG) de travaux routiers, à actualiser annuellement et dont les activités de la première année constituent le Programme d'Entretien Routier Annuel (PERA) ;
- D'assurer la gestion des emprises des routes du réseau classé ;
- D'agréer et de répertorier en fonction de leurs capacités et qualifications, les bureaux d'études et les entreprises spécialisés dans les travaux routiers ;

- De préparer en collaboration avec les services routiers du Ministère, les dossiers de recherche de financement pour les projets à sa charge ;
- De prendre toutes les mesures nécessaires pour la sauvegarde de l'environnement dans le cadre des travaux routiers ;
- De formuler à la demande de l'autorité compétente, des avis sur des questions ayant trait aux routes.

Enfin, l'Agence peut être chargée, au nom et pour le compte d'autres maîtres d'ouvrage, dans le cadre de conventions particulières liant les deux parties, de la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux routiers à réaliser sur le réseau non classé.

D'autres agences interviennent sur le réseau routier, comme l'**AGETIP** et l'**APIX**.

L'Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public (AGETIP) agit comme maître d'ouvrage délégué pour des projets de bâtiments publics et d'infrastructures. Elle supervise certains projets d'intérêt public financés par l'Etat sénégalais et par les bailleurs de fonds. L'AGETIP est régulièrement amenée à travailler en collaboration avec l'Agence de Développement Municipal (ADM) pour participer au développement des communes, en particulier grâce aux financements de la Banque Mondiale.

L'Agence pour la Promotion des Investissements et pour les grands travaux (APIX) a été créée en juillet 2000 et placée sous la tutelle directe de la Présidence. Elle a la double responsabilité de favoriser l'accueil des investisseurs étrangers et d'assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée pour les grands projets du Président de la République : élaboration, attribution et signature des contrats et des concessions se rapportant à ces projets ; coordination avec les ministères concernés. Les projets actuellement confiés à l'APIX visent la décongestion de Dakar et participent à la logique de désenclavement du pays. Il s'agit en particulier du nouvel aéroport international et d'une autoroute Dakar-Thiès à péage.

▪ Entreprises

Parmi les entreprises de travaux intervenant au Sénégal, on compte sept grandes entreprises et de nombreuses PME. Les principales entreprises sont : la CSE (Compagnie Sahélienne d'Entreprises), FOUGEROLLE, GTO, SATOM-SOGEA, AREZKI, JEAN LEFEBVRE et la CDE (Compagnie d'Entreprises), dont les effectifs se situent entre 120 et plus de 400 employés permanents, auxquels s'ajoute du personnel contractuel.

1.2.4 *Financement*

▪ Budget attribué à l'entretien routier

La principale source de financement de l'entretien routier est le Budget Consolidé d'Investissement (BCI) de l'Etat du Sénégal dont la ligne n°33039 « entretien routier » s'élève à 15 milliards de FCFA depuis 2001. Certains autres projets routiers sont également pris en charge directement par le BCI. Le tableau ci-après présente la répartition de la contribution des bailleurs de Fonds et de l'Etat du Sénégal dans le volet routier du PSTII en 2003.

Tableau 1-1 : Répartition du budget pour le volet routier en fonction des sources de financement

Institution	Montant en Mds de FCFA pour l'année 2003
IDA	3,981
FED	5,457
Fonds Koweitien	0,098
BAD	3,632
CDEAO	0,684
BID	0,194
Etat du Sénégal	15,879
<i>dont</i>	
- Fonds Routier	11,471
- Budget consolidé d'investissement	2,866
- Chèque Trésor	1,515
- Contrepartie sénégalaise	0,027
Total	27,934

Source : Rapport d'Audit Financier du PSTII : Ernst & Young, 31 décembre 2003

Il n'y a actuellement pas de Fonds Routier au sens propre du terme au Sénégal. Néanmoins, la ligne du BCI est parfois appelée Fonds Routier, car elle est renouvelée d'une année sur l'autre et constitue donc une source de financement à peu près stable et réservée aux travaux d'entretien.

▪ Ressources provenant du secteur routier

Le rapport de la phase 1 de l'étude présente une analyse complète de la fiscalité routière au Sénégal. Sur la base des données recueillies, le Consultant a estimé comme suit le total des recettes provenant de la fiscalité routière pour l'année 2002.

Tableau 1-2 : Décomposition des recettes du secteur routier pour l'année 2002

Nature	Montant en Mds de FCFA pour l'année 2002	Pourcentage
Taxe annuelle sur les véhicules	3,4	2,3%
Droits d'importations sur les véhicules	24,6	16,8%
Permis de conduire	0,6	0,4%
Mise en circulation	1,0	0,7%
Visite technique	0,26	0,2%
Licences	0,026	0,02%
Assurances	1,6	1,1%
Droit de porte sur les produits pétroliers	6,2	4,2%
TVA sur les produits pétroliers	64,4	43,8%
Taxe spécifique sur les produits pétroliers	44,8	30,5%
Total	146,9	100%

Source : Consultant

Ce tableau montre que les ressources prélevées par la fiscalité sur le secteur routier, dépassent très largement les investissements réalisés dans ce même secteur. Les revenus provenant des taxes sur les produits pétroliers (droits de porte, TVA, TSPP) constituent à eux seuls 78,5% des recettes fiscales provenant du secteur routier.

1.2.5 Exploitation et réglementation

La DTT supervise l'exploitation et la réglementation du secteur routier. Elle délivre les permis, les licences de transport, etc. Actuellement il n'y a pas de contrôle de la charge à l'essieu au Sénégal, mais une étude sur cette importante question est en cours de préparation.

La DTT s'occupe également de l'amélioration de la sécurité routière. Le dernier Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) fait état de 500 morts et 6 500 blessés par an.

1.2.6 Recherche

Le CEREEQ (Centre Expérimental de Recherche et d'Etudes pour l'Equipeement) est le laboratoire national de recherche dans le domaine des bâtiments et des travaux publics. Actuellement, il ne reçoit plus aucun financement sur la ligne budgétaire « entretien routier » du BCI.

1.3 Bénéficiaires et acteurs principaux

La création d'un Fonds Routier Autonome qui fait l'objet de cette étude, devrait aboutir à l'amélioration générale du niveau de service du réseau routier. Les bénéficiaires de cette amélioration peuvent être répartis entre bénéficiaires directs et bénéficiaires indirects.

1.3.1 Les bénéficiaires directs

Les bénéficiaires directs de cette création, tels qu'identifiés par le Consultant sont les entreprises de travaux et les transporteurs.

- Les entreprises de travaux bénéficieront de la création d'un Fonds Routier Autonome car celle-ci aura pour conséquence l'augmentation des montants et du nombre de marchés de travaux d'entretien routier. Ceci devrait permettre aux entreprises de travaux de se développer. Cette tendance a été observée dans les autres pays africains ayant mis en place un Fonds Routier de ce type.
- Les transporteurs et l'ensemble des usagers devraient également bénéficier à court terme d'un meilleur niveau de service sur le réseau routier. L'amélioration des routes contribuera en effet, à la diminution des coûts de transport, du nombre des « casses matérielles » pour les véhicules et à la réduction de la durée des trajets.

1.3.2 Les bénéficiaires indirects

Les bénéficiaires indirects de la réforme sont :

- Les commerçants qui bénéficieront d'approvisionnements plus faciles et à meilleur coût et d'un accès à un nombre plus élevé de consommateurs grâce à l'amélioration de la desserte et de l'accessibilité.
- Les populations rurales qui bénéficieront d'un meilleur accès aux services de santé et à l'enseignement. Ils pourront aussi écouler leurs productions et obtenir les intrants nécessaires aux cultures plus facilement et à des coûts de transport réduits.
- L'ensemble de la population qui bénéficiera du dynamisme économique créé par l'amélioration de la mobilité et des échanges, ainsi que par la réduction des coûts et des durées de transport.

1.4 Problèmes abordés

1.4.1 Niveau de service du réseau

Comme mentionné en 1.2.1, le réseau routier du Sénégal est en mauvais état sur de nombreuses sections. Ce faible niveau de service est un frein au développement économique. Il a pour principales conséquences : l'augmentation des coûts de transport et l'augmentation des temps de transport. Ceci limite donc les échanges et l'accès aux services d'éducation et de santé.

L'amélioration de la qualité du réseau routier sénégalais fait partie des objectifs principaux du deuxième programme sectoriel des transports. La réalisation dans les temps et dans les règles de l'entretien routier est la principale condition pour permettre la sauvegarde du patrimoine et assurer la rentabilité des efforts de reconstruction réalisés.

1.4.2 Gestion du réseau non classé

La prise en charge du réseau non classé, pour l'essentiel en milieu rural est un problème important qui est ressorti de l'analyse du Consultant, des discussions avec le Comité de Pilotage de l'étude et lors de l'atelier de Phase II.

Actuellement, l'entretien du réseau non classé devrait être pris en charge par les collectivités locales. Cependant, à cause des ressources limitées de celles-ci, aucune intervention n'est effectuée, si ce n'est dans le cadre de réalisations « hors programme » de l'AATR, ou en accompagnement de la réalisation d'un projet régional important.

A court terme, effectuer un entretien global et régulier du réseau rural n'est pas réaliste, compte tenu de ses faibles caractéristiques techniques, de son étendue et des faibles populations desservies. Néanmoins, il ressort de cette étude, le souhait unanime de permettre un financement national de l'entretien de ce réseau. C'est ce qui est proposé dans le cadre de la création d'un Fonds Routier Autonome.

1.4.3 Insuffisance des ressources attribuées à l'entretien

Le Consultant a mis en évidence l'insuffisance des budgets attribués à l'entretien du réseau routier. L'enveloppe actuellement accordée par l'état du Sénégal à l'entretien routier est de 15 Milliards de FCFA, sur lesquels environ 10 Milliards sont effectivement utilisés pour les travaux, le reste servant aux études et couvrant une partie des dépenses de fonctionnement de l'AATR, de la DTP et de la DTT.

L'AATR dénonce régulièrement dans les projets de Programme d'Entretien Annuel (PERA), l'insuffisance des ressources pour la réalisation des travaux d'entretien courant et périodique.

Sur la base de calculs théoriques, le Consultant a évalué à plus de 30 milliards de FCFA le montant annuel des travaux d'entretien courant et périodique à réaliser pour maintenir le réseau classé en état. (voir Annexe Technique V)

Le nouveau fonds routier permettra d'augmenter les ressources attribuées à l'entretien routier. Afin d'éviter la mobilisation de ressources qui ne seraient pas utilisées, l'augmentation de celles-ci est soumise à des objectifs de performances.

1.4.4 Difficultés de mobilisation des fonds

Le système actuel de mobilisation des fonds est décrit en Annexe Technique III. Il est complexe et mal adapté aux besoins de l'entretien routier.

Le nouveau système de financement de l'entretien routier devra permettre une mise à disposition plus rapide et plus adaptée des ressources. Un système de suivi des demandes et des attributions devra être établi afin de pouvoir juger de l'efficacité du fonctionnement de la nouvelle structure.

1.4.5 Impacts de l'évolution éventuelle de la fiscalité

Afin d'augmenter le niveau de financement accordé à l'entretien routier, il faudra nécessairement, augmenter la fiscalité globale et/ou modifier l'allocation actuelle des ressources. Le Comité de Pilotage ainsi que l'ensemble des participants à l'atelier ont exprimé le souhait que la pression fiscale n'augmente pas pour le contribuable sénégalais. Le Consultant a donc proposé la mise en place d'une redevance sur les carburants. Celle-ci pourrait être compensée par une baisse de la TSPP prélevée par l'état sénégalais, afin que le prix au détail du carburant soit peu modifié.

1.5 Documentation disponible

L'équipe Louis Berger a pu consulter de nombreux documents. Ceux considérés comme les plus importants pour l'étude sont mentionnés dans l'Annexe Administrative IV.

2 INTERVENTION

2.1 Objectifs et résultats attendus

Les objectifs généraux poursuivis par la réforme de la gestion de l'entretien routier et la création d'un Fonds Routier Autonome sont :

1. Le soutien au développement économique du pays : par l'amélioration du réseau de transport et le développement des échanges.
2. La réduction de la pauvreté : par l'amélioration de l'accès des zones rurales aux services sociaux (santé et scolaire), ainsi que l'amélioration de l'accès aux intrants agricoles et de l'écoulement des productions.

Les objectifs spécifiques poursuivis par l'étude sont les suivants :

1. Amélioration de la mobilité des populations
2. Développement des activités commerciales et en particulier des activités de transport
3. Réduction des coûts de transport
4. Préservation du patrimoine routier

Les résultats que devrait permettre d'atteindre la réforme de la gestion de l'entretien routier par la mise en place d'un Fonds Routier Autonome sont nombreux. Ces résultats seront obtenus à plus ou moins long terme :

1. Amélioration du niveau de service du réseau routier classé et non-classé
2. Augmentation du budget alloué à l'entretien routier
3. Utilisation efficace des ressources allouées à l'entretien routier
4. Développement des entreprises de travaux

2.2 Organisation et fonctionnement général proposées pour le Fonds Routier Autonome

2.2.1 Missions et Moyens

a. Missions

Le Fonds Routier Autonome assurera le financement de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier du Sénégal, conformément à la politique du Gouvernement pour ce secteur.

Les trois principales missions du nouveau Fonds Routier sont donc :

1. d'assurer le financement de l'entretien routier de manière efficace et transparente, en respectant à la fois la politique du Gouvernement pour ce secteur et les besoins des usagers ;
2. de s'assurer de la perception des ressources nécessaires au financement de l'entretien routier, au niveau et dans les délais prévus ;
3. de s'assurer de la bonne utilisation des financements accordés.

b. Moyens

Pour mener à bien ces missions, le statut proposé pour le Fonds Routier est celui d'Etablissement Public ayant caractère d'Agence Autonome. Il est placé sous la tutelle du Ministère chargé des routes.

Le Fonds Routier disposera d'un compte bancaire, ouvert auprès d'une banque commerciale de la République du Sénégal, sur lequel sont versées les ressources et à partir duquel les décaissements sont effectués.

Enfin, le Fonds Routier sera doté de la personnalité juridique et morale, de l'autonomie financière, budgétaire et de gestion.

Le projet de texte de décret de création de ce Fonds Routier est fourni en Annexe Technique VI. Un simple décret suffit puisque les matières qui ne sont pas du domaine législatif ont un caractère réglementaire aux termes de l'article 76 de la Constitution. La disposition constitutionnelle qui exigeait une loi pour que soit créé un Etablissement Public n'existe plus dans le loi fondamentale du Sénégal.

2.2.2 Organisation

Le Fonds Routier est composé d'un Conseil d'Administration, organe de décision et de contrôle, et d'un Service Administratif et Comptable, chargé de la gestion financière du Fonds Routier et de la mise en application des décisions du Conseil d'Administration. Le Chef de Service Administratif et Comptable est l'ordonnateur du budget du Fonds Routier.

a. Le Conseil d'Administration : le Conseil des Routes

Le Consultant recommande que le rôle de Conseil d'Administration du Fonds Routier soit attribué au Conseil des Routes. Sa composition et ses attributions reprendront en grande partie celles du Conseil des Routes actuel, mais il abandonnera son rôle de Conseil d'Administration de l'AATR.

Le Conseil des Routes représente le Gouvernement ainsi que les usagers de la route. Cette fonction de représentation se traduit par sa composition : douze membres (soit deux de plus que le Conseil des Routes actuel) dont six membres de l'administration et six membres du secteur privé :

- un représentant de la Présidence de la République ;
- un représentant de la Primature ;
- un représentant du Ministère chargé des routes ;
- un représentant du Ministère chargé des finances
- un représentant du Ministère chargé de l'environnement et de l'assainissement ;
- un représentant du Ministère chargé des collectivités locales ;
- un représentant des organisations de transporteurs routiers de voyageurs ;
- un représentant des organisations de transporteurs routiers de marchandises ;
- un représentant des associations de consommateurs ;
- un représentant des organisations patronales ;
- un représentant du secteur du tourisme
- une personnalité choisie par le Ministère chargé des routes. en raison de ses compétences en matière routière.

Ces membres seront nommés par arrêté du Ministre chargé des routes pour une durée de trois ans renouvelable.

Un Président du Conseil des Routes sera nommé par décret, sur proposition du Ministre chargé des routes.

b. Le Service Administratif et Comptable

Le Service Administratif et Comptable est chargé de la gestion quotidienne du Fonds Routier sous la direction du Président du Conseil des Routes. Il préparera et assurera le suivi du budget, contrôlera le versement des ressources sur le compte bancaire du Fonds Routier et informe régulièrement le Conseil des Routes de la situation financière et du déroulement de

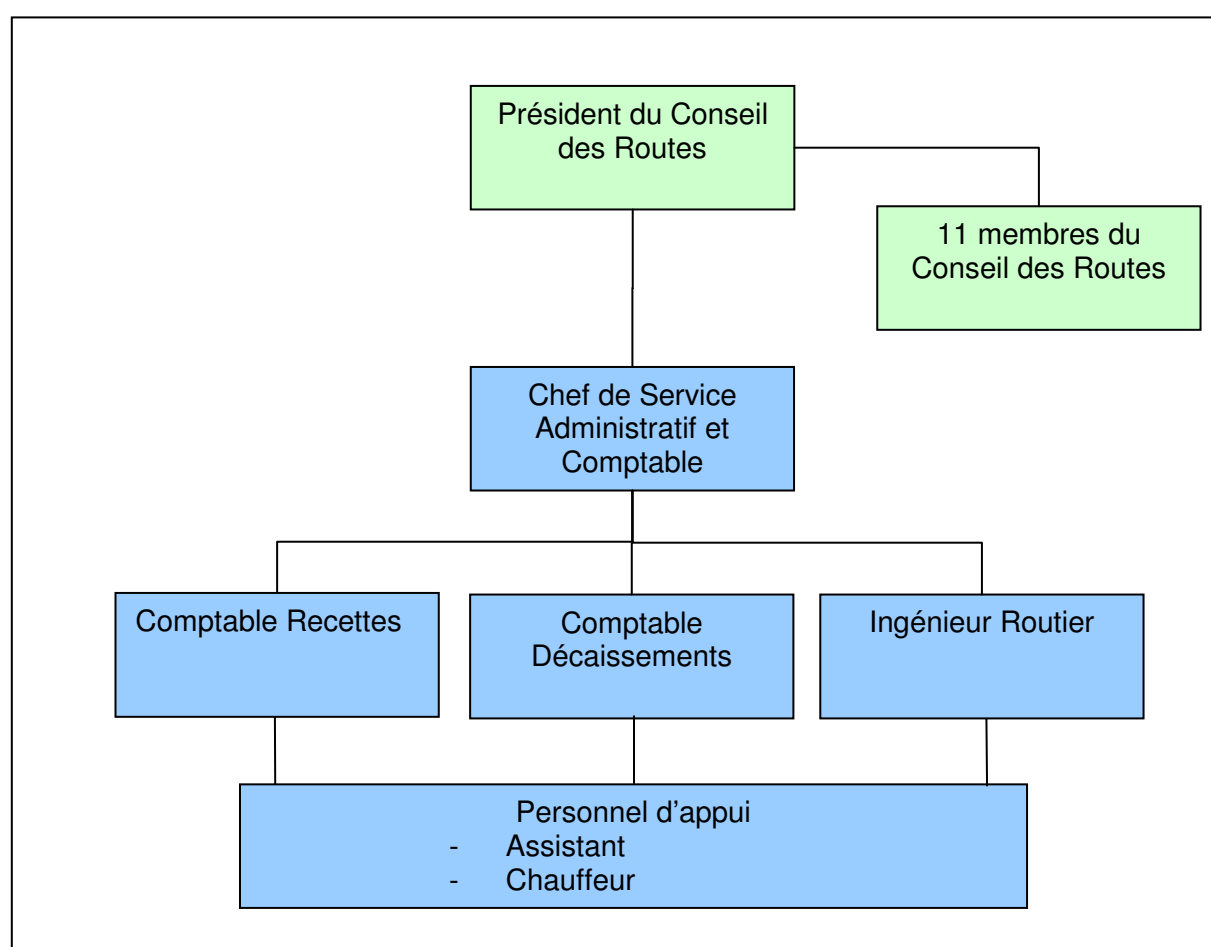
ses activités. Sur le plan technique, le service est chargé d'analyser la programmation proposée et de donner un avis sur les montants de travaux.

Ce Service est composé d'un Chef de Service Administratif et Comptable, d'un comptable chargé des recettes, d'un comptable chargé des décaissements, d'un ingénieur routier et de personnel d'appui (un assistant et un chauffeur). Ce personnel aura des contrats de travail de droit privé. Celui du Chef de Service sera de cinq ans, renouvelable une seule fois.

Le Chef de Service Administratif et Comptable est l'ordonnateur du budget du Fonds Routier, il est l'interlocuteur privilégié du Président du Conseil des Routes et assure le secrétariat permanent du Conseil des Routes. A cet effet, il assiste à toutes les réunions du Conseil des Routes.

c. *Organigramme du Fonds Routier Autonome*

Figure 2-1 : Organigramme du Fonds Routier Autonome



d. *Description des tâches*

Les tableaux ci-après décrivent les principales tâches qui devront être réalisées par le Conseil des Routes et le Service Administratif et Comptable du Fonds Routier Autonome. La périodicité de ces tâches est également précisée, ainsi que la répartition des responsabilités pour chacune d'elle.

La section 2.3 les décrit plus en détail.

d-1 Conseil des Routes

Le Président du Conseil des Routes est responsable de la réalisation des tâches de la compétence du Conseil des Routes.

Fixation du programme d'activités Annuellement	Le Conseil des Routes est chargé d'examiner les programmes d'activités proposés par les différentes Agences d'Exécution. Le Conseil, réuni en séance plénière, délibère de ceux-ci sur la base des critères suivants : - Montant prévisionnel des recettes - Priorités du gouvernement dans le secteur - Besoins des usagers - Performances des Agences d'Exécution - Distribution nationale des activités Avant le 1er Novembre, le Président du Conseil des Routes doit fournir au Chef de Service Administratif et Comptable le programme d'activité retenu.
Approbation du plan de trésorerie Annuellement	Le Président du Conseil des Routes est chargé d'approuver le plan de trésorerie présenté par le Chef de Service Administratif et Comptable. Cette approbation a valeur d'autorisation de paiements pour les décomptes présentés ultérieurement. Le plan de trésorerie doit être signé par le Président du Conseil des Routes et retourné au Chef de Service Administratif et Comptable.
Approbation du rapport Administratif et Financier Annuellement	Le Conseil des Routes est chargé d'approuver le Rapport Administratif et Financier annuel du Fonds Routier. Ce rapport analyse les performances du Fonds Routier et en informe le Ministre chargé des routes. Les indicateurs définis dans ce rapport servent de base à cette évaluation. Un exemplaire du Rapport Administratif et Financier approuvé par le Conseil des Routes est transmis au Ministre chargé des Routes.
Audit du Fonds Routier Audit annuel, appel d'offres tous les 3 ans	Le Conseil des Routes est chargé de faire procéder à un appel d'offres pour l'audit externe annuel du Fonds Routier. Les termes de référence de cet audit sont préparés par le Chef de Service Administratif et Comptable et soumis à l'approbation du Conseil des Routes. Il est également chargé du dépouillement et de l'approbation du choix de l'auditeur. Le Conseil des Routes validera les rapports d'audit et les transmettra au Ministère chargé des routes ainsi qu'au Ministère chargé des finances.

Audits des Agences d'Exécution Audit annuel, appel d'offres tous les 3 ans	Le Conseil des Routes est chargé de faire procéder à des audits des Agences d'Exécution dont une partie des activités a été financée par le Fonds Routier. Ces audits portent sur la vérification de la comptabilité des agences, sur l'efficacité de leurs méthodes de travail et sur la qualité des travaux réalisés. Le recrutement et le financement des auditeurs sont de la responsabilité de chaque agence. Le Conseil des Routes validera les rapports d'audit et les transmettra au Ministère chargé des routes ainsi qu'au Ministère chargé des finances.
--	--

d-2 Le Service Administratif et Comptable

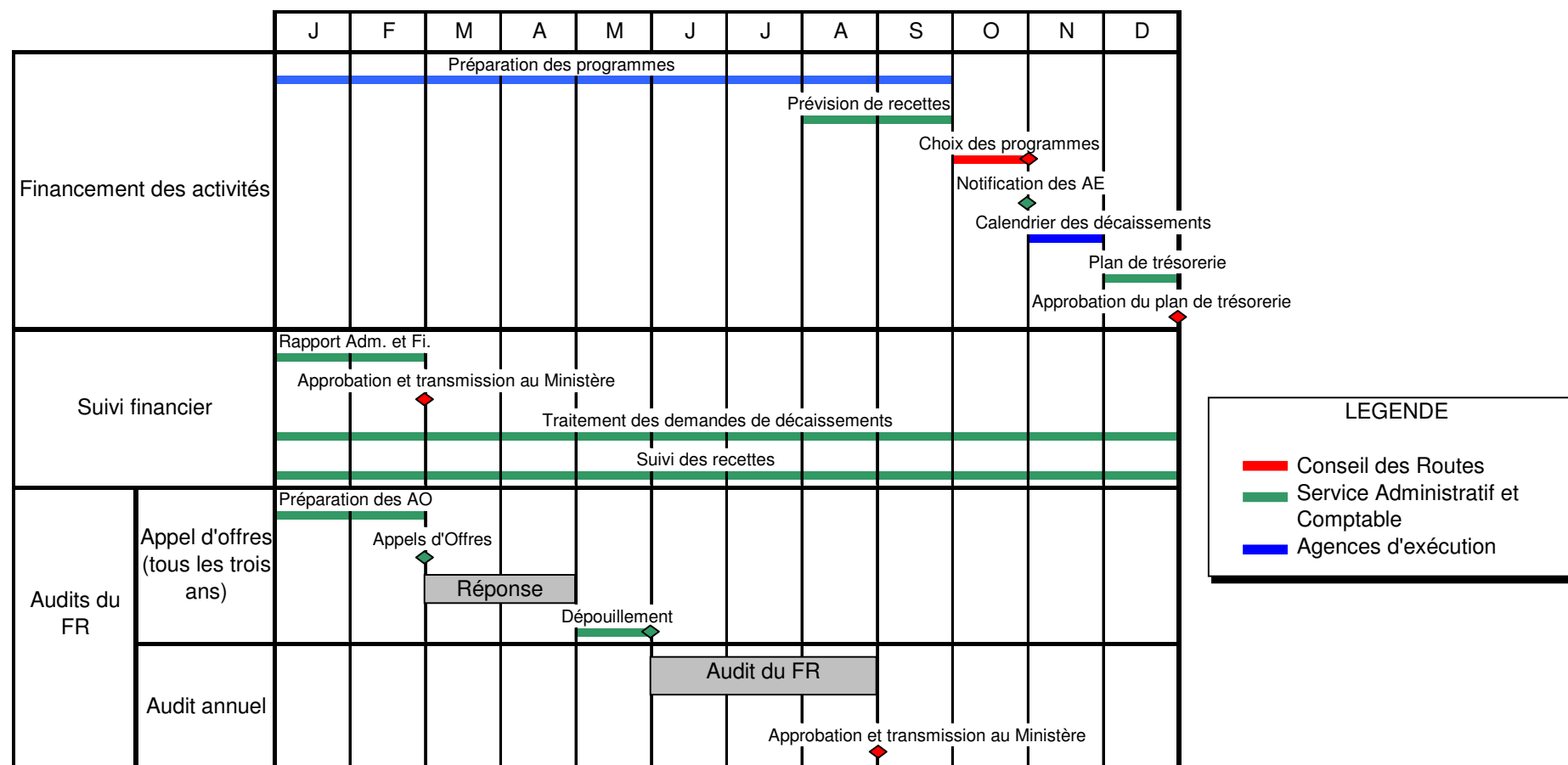
La répartition des responsabilités est représentée schématiquement par : supervision : 👁 ; responsabilité principale : ● ; responsabilité associée : ○.

Prévision des recettes Annuellement Chef de service : 👁 Comptable recettes : ●	Le Service Administratif est chargé de réaliser des prévisions sur les recettes pour l'année à venir. Ces prévisions sont réalisées entre autres à partir des statistiques sur les consommations enregistrées par le Comité National des Hydrocarbures. Le montant total des recettes pour l'année à venir ainsi que leur répartition par source sont transmis au Conseil des Routes au plus tard le 1 ^{er} Octobre afin que celui-ci puisse retenir un programme d'activité correspondant à ces prévisions.
Notification des Agences d'Exécution Annuellement Chef de service : ●	Un fois un programme d'activité approuvé par le Conseil des Routes, le Chef de Service Administratif et Comptable notifie les Agences d'Exécution des suites données à leurs demandes de financement. Cette notification intervient au plus tard le 1 ^{er} Novembre. Il est demandé aux Agences d'Exécution dont le programme a été retenu, complètement ou partiellement, de fournir dans les 30 jours un calendrier prévisionnel des décaissements.
Plan de trésorerie Annuellement Chef de service : ● Comptable recettes : ○	A partir de l'ensemble des calendriers de décaissement, le Chef de Service Administratif et Comptable prépare un plan de trésorerie (recettes et dépenses) pour l'année à venir. En cas de difficultés pour équilibrer ce plan, il s'adresse aux Agences d'Exécution et peut également demander l'intervention du Président du Conseil des Routes. Le plan de trésorerie prend en compte les frais de fonctionnement administratif du Fonds Routier. Une fois le plan de trésorerie validé par le Conseil des Routes, le Service Administratif et Comptable indique aux Agences d'Exécution avec quelles modifications éventuelles leur calendrier de décaissement a été validé.

Rapport Administratif et financier Annuellement Chef de service : ● Comptables : ●	Au début de chaque nouvelle année fiscale, le Chef de Service Administratif et Comptable prépare un rapport administratif et financier pour l'année écoulée. Ce rapport présente le bilan des emplois et ressources du Fonds Routier ainsi que les indicateurs de performance tels que définis au chapitre 6 du présent rapport. Ce rapport est également l'occasion d'analyser les besoins éventuels de réévaluation des taux des redevances.
Traitement et suivi des demandes de décaissements Quotidiennement Chef de service : 👁 Comptable décaissement : ●	Les Agences d'Exécution transmettent leurs demandes de décaissements conformément au calendrier de décaissement qu'elles ont proposé. Le service administratif et financier enregistre les demandes, vérifie leur conformité, établit un ordre de paiement et exécute le paiement. L'ingénieur routier vérifie les prix unitaires des travaux et le montant global de ceux-ci. Pour les chantiers importants, il prend contact avec la maîtrise d'œuvre local et peut effectuer des missions d'inspection
Suivi des recettes Quotidiennement Chef de service : 👁 Comptable recettes : ●	Les ressources sont versées mensuellement sur le compte bancaire du Fonds Routier. Dans le cas de la redevance sur les produits pétroliers, une copie du bordereau de versement est transmise par la Direction des Impôts et Domaines au service administratif et financier du Fonds Routier. Le Comptable chargé des recettes enregistre ces versements et vérifie qu'ils sont effectivement crédités sur le compte bancaire du Fonds Routier. A partir de ces enregistrements, le Comptable chargé des recettes contrôle régulièrement que le plan de trésorerie est respecté en ce qui concerne les ressources. Il établit un compte rendu mensuel qui est transmis au Chef de Service et au Conseil des Routes.
Préparation des différents documents d'appels d'offres Annuellement Chef de service : ●	Le Service Administratif et Financier aide le Conseil des Routes à la préparation des documents d'appel d'offres pour les audits du Fonds Routier et des Agences d'Exécution.

Appui technique au Conseil des Routes	L'ingénieur routier apporte un appui technique au Conseil des routes pour le choix des activités à réaliser et la sélection des agences d'exécution.
Annuellement	L'ingénieur routier conserve une copie des programmes d'entretien routier proposés et de ceux validés par le Conseil des Routes.
Ingénieur routier : ●	A partir des demandes de décaissement, il tient à jour une base de données avec les coûts unitaires des travaux et les quantités réalisées.

e. Calendrier annuel des activités du Fonds Routier Autonome



2.3 Procédures de fonctionnement du Fonds Routier Autonome

2.3.1 *Traitement des demandes de financement*

La procédure envisagée par le Consultant prévoit que les demandes de financement provenant des Agences d'Exécution seront soumises au Fonds Routier au plus tard le 1^{er} Octobre. Ces demandes sont déposées sous la forme d'un dossier définissant très clairement les activités envisagées, leurs coûts et la date prévue pour leur réalisation. Dans le cas de l'AATR, la demande de financement correspond à la proposition du PERA. Les différentes activités du PERA doivent être détaillées ainsi que leur niveau de priorité afin qu'en cas de limitation budgétaire, une sélection puisse être effectuée. Le PTG doit également être présenté par l'AATR afin de montrer la cohérence du PERA avec la programmation triannuelle.

En tenant compte du budget prévisionnel préparé par le Service Administratif et Comptable, le Conseil des Routes retient un programme d'activités. Les éléments suivants font partie des critères de choix de ce programme :

- La cohérence avec les orientations définies par le Gouvernement dans la lettre de mission adressée annuellement au Fonds Routier.
- La priorité accordée au réseau classé
- La performance passée des Agences d'Exécution

Le programme d'activités doit être validé au plus tard le 1^{er} Novembre. Un compte-rendu sur le choix du programme est alors établi par le Conseil des Routes. Les Agences d'Exécution sont immédiatement notifiées des résultats par le Chef de Service Administratif et Comptable du Fonds Routier.

Les Agences pour lesquelles un financement a été accordé doivent alors préparer et présenter un calendrier de décaissement correspondant au programme approuvé. Il définit les montants à verser et les dates « au plus tard » pour ces versements. Les agences disposent de 30 jours pour présenter ce calendrier.

A partir des calendriers de décaissement et du budget prévisionnel, le Chef de Service Administratif et Comptable réalise un plan annuel de trésorerie. En cas de difficulté pour l'équilibrer, il contacte les différentes Agences d'Exécution pour étudier dans quelle mesure il est possible de retarder les paiements ou les travaux proposés. Il peut aussi demander l'aide du Président du Conseil des Routes pour négocier avec les Agences d'Exécution. Le plan de trésorerie doit être finalisé pour le 1^{er} janvier, il est ensuite validé par le président du Conseil des Routes. Une confirmation du programme des décaissements approuvés est alors envoyée à chaque Agence d'Exécution.

2.3.2 *Perception de la redevance sur les hydrocarbures*

Actuellement, la TSPP est perçue par la Direction Générale des Impôts et des Domaines sur une base mensuelle. Les compagnies pétrolières remplissent la déclaration « Taxe sur les produits pétroliers » et la soumettent à la Direction des Impôts et des Domaines, accompagnée du paiement en chèque bancaire ou postal, ou en espèces.

La procédure proposée par le Consultant pour le versement de la redevance destinée au Fonds Routier est très semblable à la procédure actuelle pour la TSPP.

Le montant initial de la redevance proposé par le Consultant est de 45,30 FCFA par litre de carburant, comprenant la contribution de l'Etat (35,80 FCFA/l qui correspondent aux 15 milliards de FCFA actuellement alloués par le budget de l'Etat au Fonds Routier) et la

contribution des usagers (9,50 FCFA/l). Ce montant devra être confirmé par arrêté en application de l'Article 6 du décret de création du Fonds Routier Autonome.

a. Pour les compagnies pétrolières

Outre la déclaration actuelle et qui reste en vigueur pour la TSPP, les compagnies rédigeront une deuxième déclaration de versement concernant la redevance pour le Fonds Routier. Cette déclaration pourra être réalisée sur la base du modèle fourni en annexe technique IX par le Consultant.

De même que pour la TSPP, les compagnies paient par chèque bancaire ou postal, ou en espèces.

b. Pour la Direction des Impôts et Domaines

La Direction des Impôts (Centre des Grandes Entreprises) centralise les versements des différentes compagnies pétrolières et se charge :

- D'attribuer à chaque déclaration un numéro d'ordre
- De faire une copie des déclarations de versement et de les transmettre au Service Administratif et Comptable du Fonds Routier
- De déposer directement les paiements sur le compte bancaire du Fonds Routier.

c. Au niveau du Fonds Routier

Le « Comptable Recettes » du Service Administratif et Comptable est chargé du suivi des versements de la redevance sur les hydrocarbures.

Quotidiennement :

Les déclarations sont vérifiées (tarif, calculs...) et enregistrées en comptabilité.

L'enregistrement effectué doit comporter : la date, le numéro d'ordre de la déclaration, le nom de la compagnie, le montant et le mode de paiement utilisé.

Les bordereaux de déclaration sont ensuite classés et conservés pendant 2 ans.

Mensuellement :

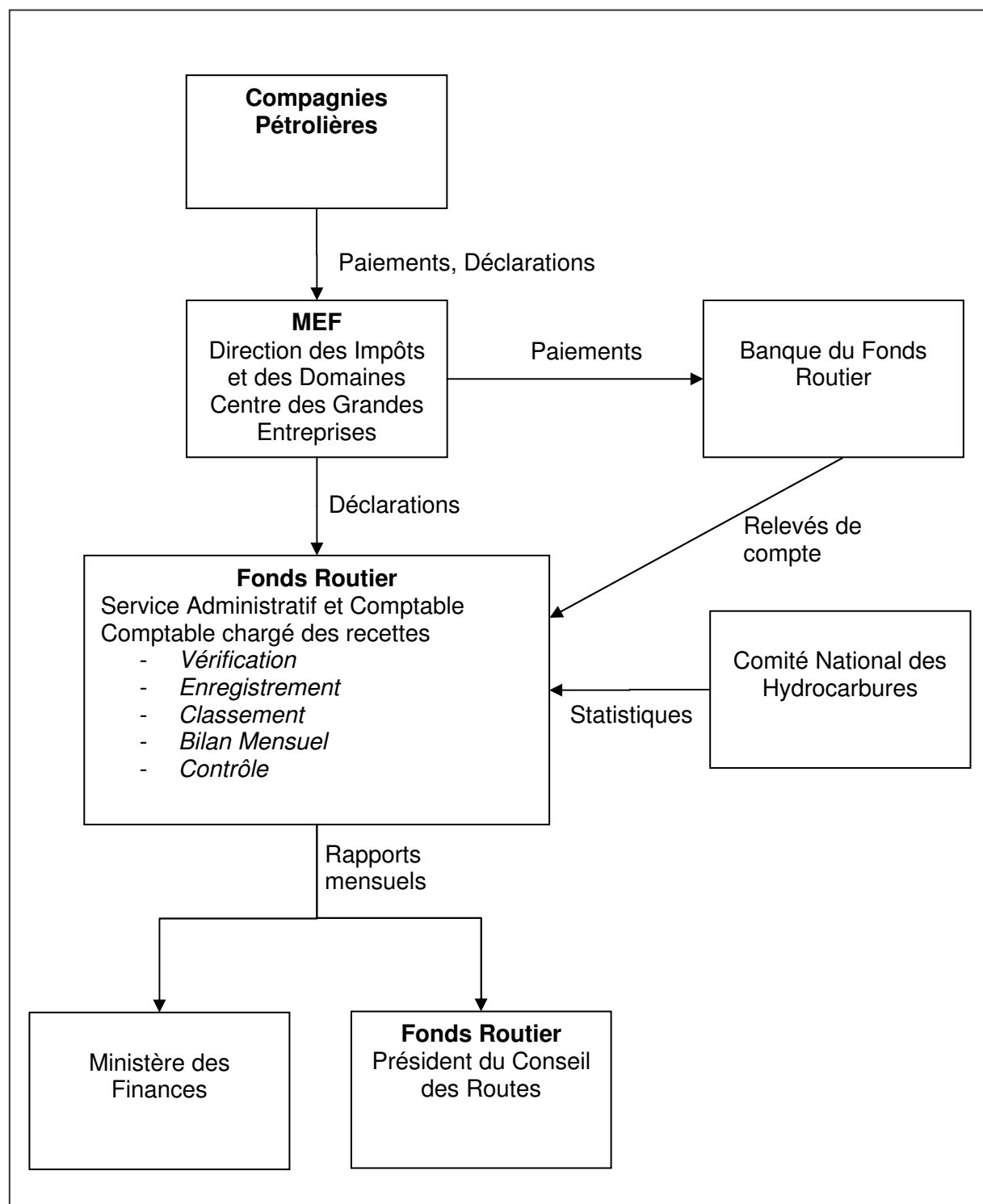
- La comptabilité est comparée aux relevés de compte bancaire du Fonds Routier.
- Le montant total perçu dans le mois est calculé et comparé aux prévisions effectuées lors de la préparation du budget annuel.
- Un compte rendu est adressé au Chef de Service Administratif et Comptable. Deux copies de ce compte rendu sont envoyées pour information : une au Président du Conseil des Routes et une au Ministère des Finances

Tous les quatre mois :

Le Comptable chargé des recettes demande aux Comité National des Hydrocarbures les statistiques pour la période écoulée. A partir de ces statistiques, il estime le montant théoriquement versé et le compare au montant effectivement perçu, puis analyse les causes de la différence éventuelle. Cette analyse est annexée au compte rendu mensuel des recettes.

d. Diagramme de la procédure de la Perception de la redevance

Figure 2-2 : Perception de la redevance sur les hydrocarbures



2.3.3 Décaissements

Chaque année, avant la fin du mois de Novembre, les Agences d'Exécution soumettent un calendrier de décaissement qui est analysé par le Service Administratif et Comptable du Fonds Routier puis approuvé par le Conseil des Routes comme expliqué en 2.3.1. Le respect de ce calendrier de décaissement est primordial pour la bonne gestion du Fonds Routier.

Parmi les différentes Agences d'Exécution pouvant demander un financement au Fonds Routier, il faut distinguer celles gérant de nombreux projets et possédant un compte bancaire autonome de celles gérant seulement quelques projets et/ou ne disposant pas nécessairement d'un compte bancaire. Les premières seront appelées agences de type 1, l'AATR est actuellement l'unique agence pouvant être considérée comme une agence de type 1. Les autres seront appelées agences de type 2. Le cas particulier de la DTP et de la DTT doit faire l'objet d'une procédure particulière.

a. Agences de type 1

Les agences de type 1 présentent au Fonds Routier des demandes de décaissements conformément au calendrier de décaissement approuvé. Le montant demandé est un montant provisionnel pour la période à venir. Pour éviter de créer un excédant de trésorerie dans une agence au détriment des autres, la demande doit être accompagnée d'un justificatif de l'utilisation effective du versement précédent. Ce justificatif contiendra par exemple les copies des principaux règlements effectués pendant la période.

La demande de décaissement, qui est adressée au Chef de Service Administratif et Comptable est immédiatement transmise au Comptable chargé des décaissements, qui enregistre la demande et vérifie sa conformité avec le plan de décaissement ainsi que la justification d'utilisation du dernier versement. Si la demande est conforme, le Comptable prépare l'ordre de paiement correspondant et le soumet au Chef de Service Administratif et Comptable pour approbation. Une fois celui-ci approuvé, une copie de l'ordre de paiement est envoyée à l'Agence d'Exécution. Le Comptable chargé des décaissements enregistre le décaissement, exécute le paiement et classe l'ordre de paiement avec la demande de décaissement correspondante.

En cas de non-conformité de la demande de paiement ou de justification insuffisante de l'utilisation du versement précédent, le Comptable informe le Chef de service qui prépare une réponse à l'Agence d'Exécution. Une copie de la réponse est classée avec la demande de décaissement

Le traitement d'une demande de décaissement par le service Administratif et Comptable doit être effectué dans les 5 jours suivant réception.

b. Agences de type 2

Ces agences gérant un nombre limité de contrats sur financement du Fonds Routier, le Consultant recommande que les paiements demandés au Fonds Routier correspondent au règlement d'un décompte pouvant être justifié.

Dans la mesure du possible, il serait préférable que l'entreprise soit alors payée directement par le Fonds Routier sur la base d'un décompte, ou d'une facture, approuvée par l'agence.

Le Directeur de l'Agence d'Exécution doit donc transmettre une demande de paiement au Fonds Routier avec une copie de la facture à régler, dûment approuvée. Le Comptable chargé des décaissements enregistre la demande, vérifie la conformité de la demande avec le plan de décaissement, contrôle la validité de la facture et prépare un ordre de paiement qu'il soumet pour approbation au Chef de Service Administratif et Comptable. Une fois celui-ci approuvé, une copie est envoyée à l'Agence d'Exécution et une autre à l'entreprise. Le comptable chargé des décaissements enregistre le décaissement, exécute le paiement et classe l'ordre de paiement avec la demande correspondante.

Le traitement d'une demande de décaissement par le service Administratif et Comptable doit être effectué dans les 5 jours suivant réception.

c. La DTT et la DTP

Les caisses d'avance n'existant plus au Sénégal, le Consultant propose que le mode de financement des activités éligibles réalisées par la DTP et la DTT soit similaire à celui des agences de type 2, c'est-à-dire que les entreprises prestataires soient payées directement par le Fonds Routier.

Le Chef de la Division (par exemple la Division de la gestion des bacs pour l'entretien des bacs) doit donc transmettre une demande de paiement au Fonds Routier avec une copie de la facture à régler, dûment approuvée. Le Comptable chargé des décaissements enregistre la demande, vérifie la conformité de la demande avec le plan de décaissement, contrôle la validité de la facture et prépare un ordre de paiement qu'il soumet pour approbation au Chef de Service Administratif et Comptable. Une fois celui-ci approuvé, une copie est envoyée à la direction du MIETTTMI concernée et une autre à l'entreprise. Le comptable chargé des décaissements enregistre le décaissement, exécute le paiement et classe l'ordre de paiement avec la demande correspondante.

Le traitement d'une demande de décaissement par le service Administratif et Comptable doit être effectué dans les 5 jours suivant réception.

d. Suivi

Pour chaque Agence d'Exécution, le Consultant recommande le suivi de l'ensemble des demandes de décaissement à l'aide d'un tableau de bord du type suivant :

Tableau 2-1 : Tableau de bord de suivi des décaissements

N° de Demande	Date de réception	Autorisation de paiement (Oui / Non)	Bénéficiaire du paiement	Date de réponse	Durée du traitement (en jours)

Comme cela a été indiqué ci-dessus, le comptable chargé des décaissements doit classer l'ensemble des demandes de décaissement et les documents correspondants qui les ont suivies. Ces documents doivent être datés : date d'arrivée par courrier pour les demandes et date de départ pour les réponses. Ce classement est indispensable pour permettre un contrôle et un suivi de l'efficacité du Fonds Routier.

e. Diagramme de la procédure

Figure 2-3 : Demandes de décaissement

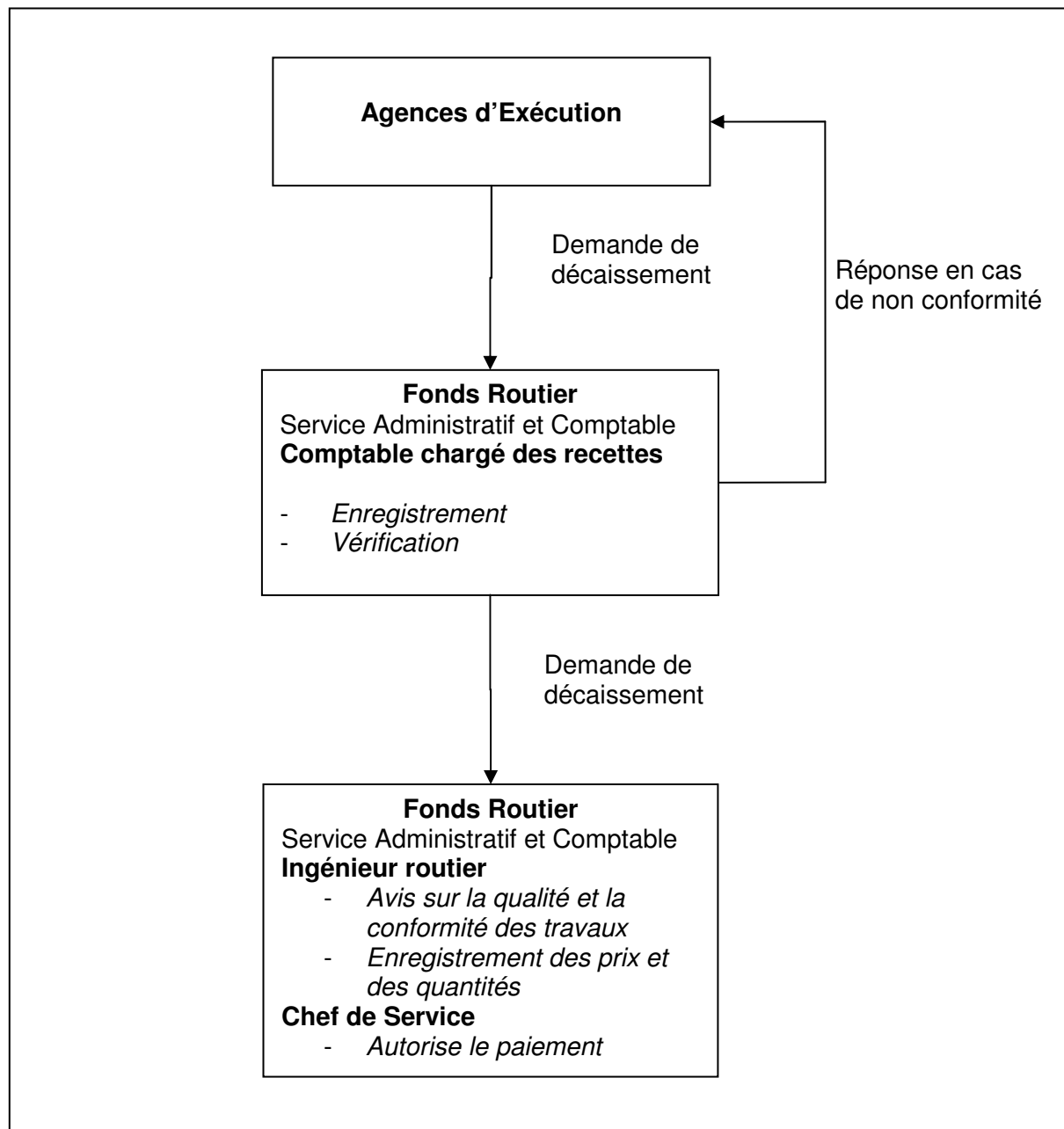
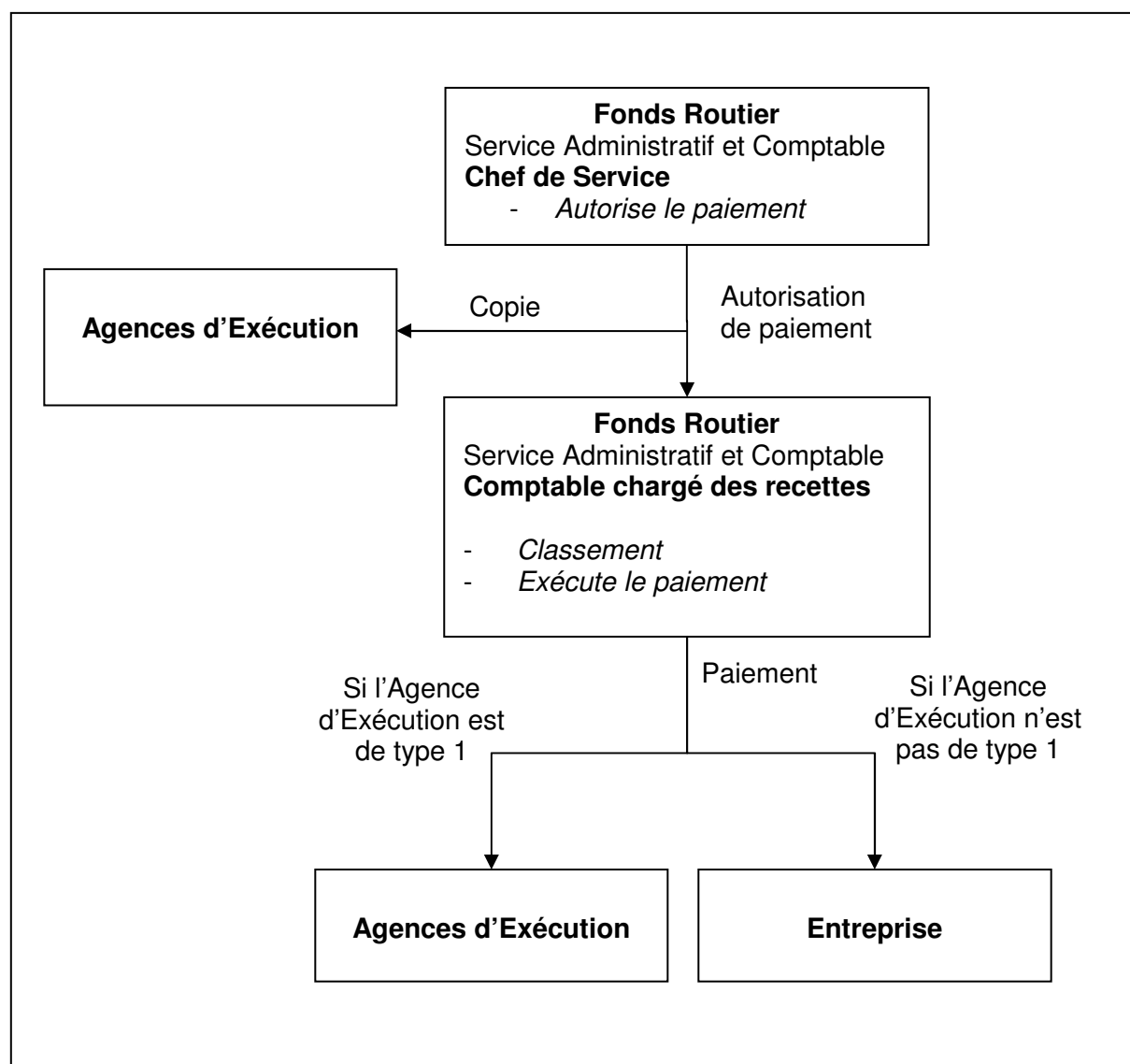


Figure 2-4 : Paiement



2.3.4 Audit financier du Fonds Routier

Un audit annuel est prévu pour le Fonds Routier. Le Conseil des Routes est responsable de la procédure d'appel d'offres et la sélection de l'auditeur. Le Service Administratif et Comptable assiste le Conseil des Routes en préparant les termes de référence, en lançant et en dépouillant l'appel d'offres.

Il est recommandé de prévoir un contrat reconductible sur 2 ans afin de limiter le temps consacré aux appels d'offres.

L'audit doit examiner les éléments suivants :

Organisation du Fonds Routier :

Le cabinet d'audit vérifiera l'existence et le respect :

- D'un manuel de procédure
- De l'organigramme
- Des contrôles et autorisations hiérarchiques

- Des systèmes de classement des documents : courrier, demande de décaissement, ordre de paiement, etc

Activités du Fonds Routier :

Le cabinet vérifiera et analysera les performances des activités suivantes :

- Préparation du budget prévisionnel
- Préparation du plan de trésorerie
- Suivi des recettes
- Traitement des décaissements

Gestion financière :

Le cabinet vérifiera la gestion financière du Fonds Routier :

- Emplois / ressources
- Critères d'attribution des financements
- Respect des critères fixés pour les dépenses de fonctionnement

Le rapport d'audit sera transmis au Ministère chargé des finances ainsi qu'au Ministère chargé des routes avant le 1^{er} Septembre.

2.3.5 Audit technique et financier des Agences d'Exécution

Chaque année, les Agences d'Exécution bénéficiant du financement du Fonds Routier devront présenter au Conseil des Routes un rapport d'audit technique et financier de leurs activités financées par le Fonds Routier.

L'auditeur financier analysera les performances de chaque Agence en vérifiant :

- L'organisation
- L'utilisation effective des financements du Fonds Routier
- Le respect des procédures de passation des marchés
- La tenue de la comptabilité, le contrôle de l'exactitude des écritures et des états financiers
- La cohérence entre les décomptes des entreprises et les paiements effectués

L'auditeur technique analysera la qualité des travaux réalisés. Pour cela, il examinera les éléments suivants :

- La nature des travaux effectués
- Le type de contrat passé
- Le contrôle mis en place par le maître d'ouvrage
- Le respect des délais
- Les ressources humaines et matérielles mises en œuvre par l'entreprise
- Le respect des prescriptions techniques
- Le respect des procédures de mesure des quantités et d'établissement des décomptes de travaux, ainsi que leur exactitude.
- Le respect des règles de sécurité
- Le respect des prescriptions environnementales
- La qualité technique des travaux

Dans le cas où une agence se charge d'un nombre important de travaux (cas de l'AATR notamment), l'audit technique ne pourra vraisemblablement couvrir l'ensemble des travaux effectués. L'audit portera alors sur une sélection de marchés de travaux représentative de l'ensemble des travaux effectués dans l'année.

Les rapports d'audit seront transmis au Conseil des Routes, puis au Ministère chargé des routes avant le 1^{er} Septembre.

2.4 Intégration du Fonds Routier dans le système de gestion du secteur routier

La création d'un Fonds Routier Autonome implique différents réaménagements dans le fonctionnement des institutions du secteur routier.

2.4.1 Pour le Ministère des Infrastructures de l'Équipement, des Transports Terrestres et des Transports Maritimes Intérieurs :

Actuellement	Après la réforme
Le Ministère chargé des routes rédige une lettre de mission pour l'AATR sur proposition du Conseil des Routes.	Le Ministère chargé des routes rédige une lettre de Mission adressée au Conseil des Routes et une adressée à l'AATR.
Sous contrôle du Ministère chargé des routes, le budget Fonds Routier est réparti entre l'AATR, la DTT et la DTP	Le financement des activités est décidé par le Conseil des Routes

2.4.2 Pour l'AATR

Actuellement	Après la réforme
Le Conseil des Routes est le Conseil d'Administration de l'AATR	Le Conseil des Routes est indépendant de l'AATR mais il exerce toujours un suivi de ses activités comme pour les autres Agences d'Exécution. Les résultats des audits de l'AATR et des autres Agences d'Exécution font l'objet d'un compte rendu transmis au Conseil des Routes, puis au Ministère chargé des routes.
L'AATR reçoit une dotation budgétaire de l'Etat	L'AATR reçoit une dotation budgétaire du Fonds Routier sur présentation du PERA et du PTG
Le Conseil des Routes examine, adopte et soumet à l'approbation du Ministre chargé des Routes le PERA et le PTG	Le Conseil des Routes examine le PERA et le PTG et finance les activités conformément aux objectifs du gouvernement fixé dans la lettre de mission.

Ces modifications ont des conséquences sur l'organisation de l'AATR, un nouveau texte juridique est proposé pour celle-ci. Il est présenté en Annexe technique VI.

2.4.3 Pour la DTT et la DTP

Actuellement	Après la réforme
Une partie du budget « Fonds Routier » est attribué à la DTT et à la DTP par le MIETTTMI.	Comme les agences d'exécution, la DTT et la DTP demandent au Fonds Routier le financement des activités éligibles sous leur responsabilité.

3 HYPOTHESES ET RISQUES

Les principales hypothèses sur lesquelles est basé l'étude de la création d'un Fonds Routier Autonome au Sénégal sont les suivantes :

- la stabilité économique du pays
- la relative stabilité du prix des carburants
- le rôle du Gouvernement dans la nouvelle politique de gestion de l'entretien routier
- l'acceptation de la réforme par les compagnies pétrolières et les usagers
- le respect scrupuleux des procédures et des délais de la part des Agences d'Exécution et du Fonds Routier.

3.1 Stabilité économique du pays

La stabilité économique et politique du pays est évidemment la première hypothèse sur laquelle repose le succès de la réforme proposée. En effet, en cas de crise majeure, il est probable que les ressources du Fonds Routier seraient réaffectées par le Gouvernement à des actions considérées comme prioritaires.

Le risque d'une crise économique d'envergure semble néanmoins faible au Sénégal : La croissance économique se maintient à un niveau soutenu depuis 2000 et devrait se poursuivre. Sur le plan politique, la démocratie du Sénégal est souvent montrée comme un exemple en Afrique de l'Ouest. Enfin, le Gouvernement a adopté en juin 2002, le Programme National de Bonne Gouvernance dont l'objectif est la modernisation de l'Administration afin d'améliorer la qualité des services publics et l'efficacité de la gestion économique.

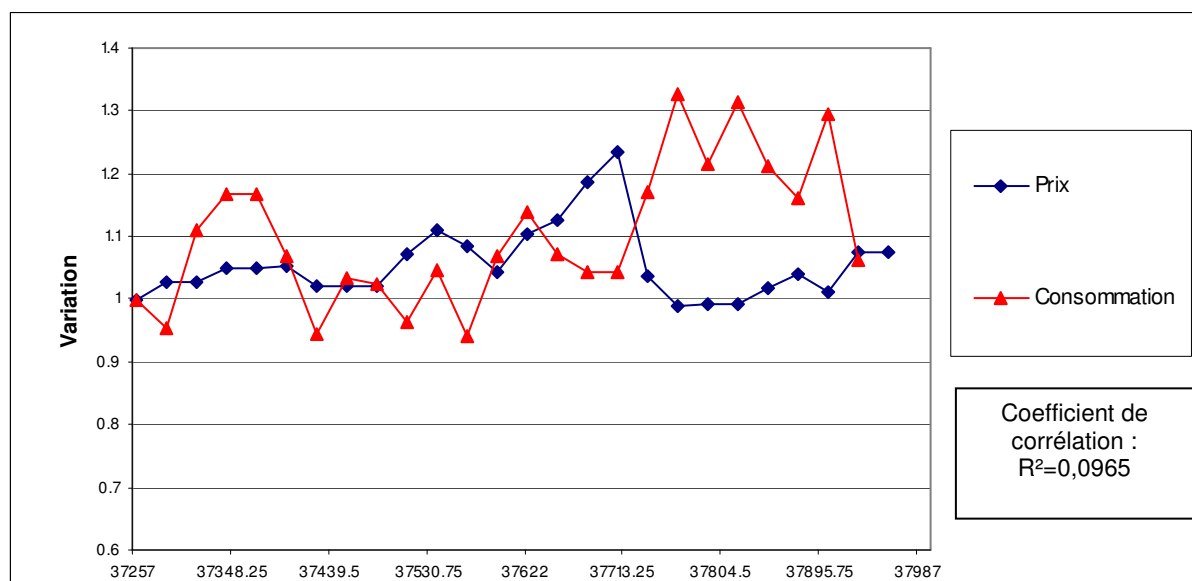
3.2 Stabilité du prix des carburants

Les ressources attribuées au nouveau Fonds Routier sont initialement et principalement issues d'une redevance sur les produits pétroliers. Le Consultant conseille de diversifier progressivement ces ressources, mais la redevance sur les carburants restera certainement la ressource principale.

Une augmentation importante et brutale du prix du pétrole qui se répercuterait sur le prix des carburants pourrait alors entraîner une chute de la consommation et donc une chute des ressources pour le Fonds Routier. D'une manière plus générale, la variation du prix du pétrole brut et son impact sur le prix des carburants et sur la consommation sont difficiles à prévoir. L'équilibre budgétaire du Fonds Routier et le respect de ses engagements pourraient être remis en cause dans ce type de circonstances.

Ces risques sont néanmoins à nuancer, car compte tenu du niveau élevé de taxation des carburants, les variations du prix du brut sont faiblement répercutées au niveau du consommateur. De plus, les déplacements étant essentiellement liés au travail, l'élasticité de la demande en déplacement est faible par rapport au prix du carburant. Le graphique ci-après illustre la faible corrélation entre la consommation et le prix du carburant. Enfin, si la chute de la consommation et des ressources était durable, cela signifierait qu'il y a également une réduction de « l'utilisation de la route » de la part des usagers, ce qui se traduirait alors par une réduction des travaux d'entretien nécessaires.

Figure 3-1 : Variation relative par rapport à janvier 2002 du prix et de la consommation de gasoil



Source : CNH, Consultant

3.3 Rôle du Gouvernement dans la nouvelle politique de gestion de l'entretien routier

La réforme proposée doit être fortement soutenue par le Gouvernement pour sa mise en œuvre, mais également sur le long terme.

Le Gouvernement nomme les membres du Conseil des Routes et notamment son Président. Il possède le pouvoir décisionnel en ce qui concerne l'ajustement ou la création des redevances. Il est donc important que la politique de « commercialisation de la route » sous-jacente à la création du Fonds Routier soit acceptée par le gouvernement et les autorités politiques afin que les demandes formulées par le Conseil des Routes soient bien reçues et trouvent des réponses adaptées.

Le Ministère chargé des routes et le Ministère chargé des finances seront informés régulièrement des activités du Fonds Routier grâce aux rapports et aux comptes-rendus d'audit, afin de garantir leur implication dans le suivi de son fonctionnement.

Afin d'assurer le succès de la réforme, le gouvernement devra également continuer d'appuyer la mise en œuvre de la politique sectorielle et soutenir les mesures d'accompagnement proposées par le Consultant (Respect des normes et des règlements, développement de nouvelles formes de marchés, etc.).

3.4 Acceptation de la réforme par les compagnies pétrolières et les usagers

La création d'une redevance sur les produits pétroliers s'accompagne de nouvelles procédures de versement auxquelles les compagnies pétrolières devront se conformer. Les usagers, et en particulier les transporteurs, risquent de percevoir la mise en place d'une nouvelle redevance comme une augmentation pure et simple des taxes qu'ils doivent payer. Afin d'éviter le rejet de la réforme par les compagnies pétrolières et les transporteurs, qui constituent des groupes de pression puissants, le Consultant propose une campagne d'information à leur intention (voir 4.3.3).

3.5 Respect des procédures et des délais par le Fonds Routier et les Agences d'Exécution

Le nouveau Fonds Routier permet la mobilisation plus facile de ressources destinées à l'entretien routier. Néanmoins, ces ressources devront être attribuées suivant les procédures spécifiées et dans les délais fixés. Ceci permettra la réalisation de travaux selon les priorités résultant des orientations du Gouvernement et selon celles décidées conjointement avec les usagers, par le Conseil des Routes. Les procédures de décaissement rapides proposées pour le Fonds Routier permettent la réalisation des travaux ainsi décidés dans les meilleures conditions.

C'est afin de s'assurer du respect de ces règles que le Consultant propose la réalisation d'audits au niveau du Fonds Routier et au niveau des Agences d'Exécution. Ils permettront d'identifier les dysfonctionnements éventuels et de prendre les dispositions permettant d'y remédier.

4 MISE EN ŒUVRE DU FONDS ROUTIER

4.1 Moyens humains

Les principaux postes ont été définis en 2.2.2. Le Consultant présente ci-dessous les qualifications qu'il estime nécessaires pour assurer ces fonctions:

4.1.1 *Chef de Service Administratif et Comptable*

De formation supérieure (bac+5) ou équivalent dans le domaine de la gestion d'entreprises ou de la comptabilité, le Chef de Service Administratif et Comptable devra avoir 20 ans d'expérience professionnelle, dont au moins 5 dans le secteur privé et 10 dans un poste similaire.

Il devra, si possible, connaître le secteur routier.

4.1.2 *Comptable chargé des recettes*

Comptable de formation, le Comptable chargé des recettes devra avoir 15 ans d'expérience professionnelle.

4.1.3 *Comptable chargé des décaissements*

Comptable de formation, le Comptable chargé des décaissements devra avoir 15 ans d'expérience professionnelle.

4.1.4 *Ingénieur routier*

Ingénieur civil de formation, l'ingénieur routier devra avoir une expérience des travaux d'entretien et de réhabilitation. Il apportera un soutien technique au Chef de Service Administratif et Comptable. Il devra avoir au moins 10 ans d'expérience dans le secteur privé ou public.

4.1.5 *Personnel d'appui*

Le Consultant prévoit un poste d'Assistant ainsi qu'un Chauffeur. L'Assistant sera chargé du secrétariat et devra maîtriser les outils informatiques. Le Chauffeur sera mis à disposition du Chef de Service Administratif et Comptable.

4.2 Moyens matériels

Le matériel suivant est à prévoir pour le siège du Fonds Routier :

- Des locaux à usage de bureaux : 6 bureaux (pour le Président du Conseil des Routes, le Chef de service administratif et comptable, les deux comptables, l'ingénieur routier et le secrétariat) ainsi qu'une salle de réunion.
- Le mobilier de bureau nécessaire : bureaux, placards...
- 6 ordinateurs de bureaux regroupés en réseau local.
- 1 imprimante photocopieur.
- 1 imprimante couleur.
- 6 téléphones fixes
- un véhicule type berline

Le matériel et le mobilier dont dispose actuellement le Conseil des Routes pourra être réutilisé par le nouveau Fonds Routier.

4.3 Procédures de mise en œuvre

Le Consultant propose que le Comité de Pilotage de la présente étude, sous la présidence du Président du Conseil des Routes, soit chargé du suivi de la mise en œuvre du Fonds Routier Autonome. Le Comité de Pilotage présentera la réforme au gouvernement et il s'assurera du suivi du planning de mise en œuvre, proposé par le Consultant.

Le début des activités du Fonds Routier commencera en septembre 2006 avec la réalisation des prévisions de recettes. La phase de mise en œuvre se terminera au 1^{er} janvier 2007 avec la mise en application de la procédure de perception de la redevance sur les produits pétroliers.

Pendant cette phase de mise en œuvre, le Conseil des Routes actuel continuera ses activités. Le changement de statut de l'AATR et la fin du mandat du Conseil des Routes actuel est prévu pour le 1^{er} janvier 2007.

4.3.1 Préparation et vote des textes

La première étape de la mise en œuvre du Fonds Routier Autonome est la présentation du projet au Gouvernement, la mise au point avec lui des propositions de textes, puis leur mise en application par décret.

Les deux décrets prévus sont :

- Le décret de création du Fonds Routier
- Le décret définissant le nouveau statut de l'AATR

Le Consultant a prévu 9 mois pour la discussion et l'approbation de ces décrets.

La nouvelle redevance sur les hydrocarbures devra également être fixée par arrêté. Son entrée en vigueur, prévue pour le 1^{er} janvier 2007, sera précédée d'une campagne d'information, destinée à l'ensemble des usagers et aux compagnies pétrolières (voir 4.3.3).

4.3.2 Mise en place des nouvelles structures

Fonds Routier

Suite à la signature des décrets, un nouveau Conseil des Routes devra être formé et un nouveau Président nommé. Celui-ci aura alors la charge de recruter le personnel du Service Administratif et Comptable : le Chef de Service et les deux Comptables.

Le Chef de Service, appuyé par le Président du Conseil des Routes, prendra alors en charge la réalisation des tâches suivantes :

- Ouverture d'un compte pour le Fonds Routier
- Demande du budget de démarrage
- Recherche de locaux (les locaux actuels du Conseil des Routes peuvent éventuellement être utilisés)
- Achat du matériel complémentaire
- Recrutement du personnel d'appui
- Installation des bureaux
- Préparation du manuel de procédures

AATR

Suite au nouveau décret de création de l'AATR, un nouveau Directeur Général devra être nommé. Celui-ci aura la charge de réorganiser l'agence pour tenir compte de la suppression du rôle du Conseil des Routes comme Conseil d'Administration de l'AATR.

Le Directeur Général de l'AATR devra en particulier préparer le planning d'activité de l'agence de manière à présenter le PERA et le PTG conformément au calendrier fixé par le nouveau Conseil des Routes.

Direction des Impôts et Domaines

Deux mois sont prévus pour la mise en place du processus de traitement de la nouvelle redevance. Le Consultant prévoit l'information et la formation du personnel, ainsi que la mise en place des moyens matériels nécessaires : fonction du personnel, création des bordereaux de versement, etc.

L'entrée en vigueur de la nouvelle redevance est prévue pour le 1^{er} janvier 2007.

4.3.3 Campagne d'information

Une campagne d'information devra être organisée par le Conseil des Routes avec l'accord et l'appui du Gouvernement. Elle devra s'adresser aux différents acteurs et parties prenantes de la réforme. Le Consultant a prévu que cette campagne s'étalerait sur six mois, de Août à Décembre 2006 et poursuivrait les objectifs suivants :

- Informer sur les grands principes de la réforme
- Décrire les conséquences de la réforme
- Répondre aux réticences

Le Consultant présente ci après les différents acteurs visés par la campagne :

a. Les usagers

Population ciblée :
L'ensemble de la population du Sénégal et plus particulièrement les associations de transporteurs
Moyens utilisés :
Médias : journaux, radio et télévision
Réticences possibles :
- A court terme les usagers et les transporteurs peuvent être réticents à payer une nouvelle redevance, en particulier si celle-ci se traduit par une augmentation du prix du carburant - A moyen terme, les transporteurs peuvent craindre la mise en place de mesures visant à faire respecter les charges à l'essieu réglementaires.
Bénéfices à attendre de la mise en place du Fonds Routier :
Les transporteurs et les usagers seront les premiers bénéficiaires du Fonds Routier puisque sa mise en place se traduira par une amélioration du niveau de service des routes. Ils peuvent donc attendre des économies substantielles en terme de coûts d'exploitation des véhicules.
Réactions négatives à endiguer :
Les transporteurs disposent d'un pouvoir très important. Une grève qu'ils déclencheraient peut paralyser l'activité économique du pays, porter un préjudice important aux usagers dont l'activité en dépend et faire ainsi reculer l'Etat, contre leur propre intérêt final.
Actions attendues :
La participation des associations de transporteurs et d'usagers aux décisions du Conseil des Routes par l'intermédiaire de leurs représentants.

b. Personnel du MIETTTMI

Population ciblée :
La Direction des Transports Terrestres ainsi que la Direction des Travaux Publics
Moyens utilisés :
Séminaire puis notes de service.
Réticences possibles :
Les Directions concernées par la réforme peuvent être réticentes au nouveau système de financement qui peut leur apparaître comme réducteur vis-à-vis de leurs activités. En effet, il leur faudra dorénavant préparer des demandes de financements qui seront évaluées par le Conseil des Routes.
Bénéfices à attendre de la mise en place du Fonds Routier :
La création du Fonds Routier permettra de financer des activités jusqu'à présent laissées pour compte comme la sécurité routière, l'entretien des bacs et le réseau non classé.
Réactions négatives à endiguer :
Le refus de se conformer au calendrier et/ou du contrôle des activités par des auditeurs

externes

Actions attendues :

La mise en place et le respect des nouvelles procédures à suivre pour obtenir un financement.

c. L'Agence Autonome des Travaux Routiers

Population ciblée :

L'ensemble de l'Agence Autonome des Travaux Routiers

Moyens utilisés :

Séminaire puis notes de service.

Réticences possibles :

- A court terme, la mise en place du Fonds Routier va demander à l'AATR le respect impératif d'un calendrier, aussi bien au niveau de la programmation que de la passation des marchés. L'AATR risque d'être réticente à ces contraintes très strictes.
- A moyen terme, le texte prévoit le financement d'autres Agences d'Exécution. L'AATR risque d'y voir une mise en concurrence.

Bénéfices à attendre de la mise en place du Fonds Routier :

La création du Fonds Routier va se traduire par l'accroissement du budget consacré à l'entretien. L'AATR disposera donc de plus de moyens pour réaliser son travail.

Réactions négatives à endiguer :

Il faudra que l'AATR accepte une nouvelle réorganisation, après celle intervenue en 2004.

Actions attendues :

La mise en place de la nouvelle organisation, des nouvelles procédures et le respect des calendriers

d. Le personnel du Ministère de l'Economie et des Finances

Population ciblée :

Le personnel du Ministère des Finances et plus particulièrement la Direction des Impôts et des Domaines.

Moyens utilisés :

Séminaire puis notes de service.

Une formation spécifique pour le personnel de la Direction des Impôts et des Domaines.

Réticences possibles :

La mise en place du Fonds Routier peut être perçue comme une réduction du budget de l'Etat.

La Direction des Impôts et des Domaines peut être réticente aux nouvelles activités demandées par la redevance sur les carburants.

Bénéfices à attendre de la mise en place du Fonds Routier :

La réduction de budget correspondant à la sortie de l'entretien routier du budget de l'Etat sera largement compensée par la réduction des dépenses de réhabilitation

La création du Fonds Routier devrait se traduire par une réduction du travail à fournir par le Trésor qui s'occupe des versements à l'AATR.

Réactions négatives à endiguer :

Pressions pour maintenir le financement de l'entretien routier au sein du Budget Général.

Le désintérêt du personnel des Impôts et Domaines au versement de la nouvelle redevance qui n'est pas destinée au budget de l'Etat

Actions attendues :

La mise en place et le respect des nouvelles procédures

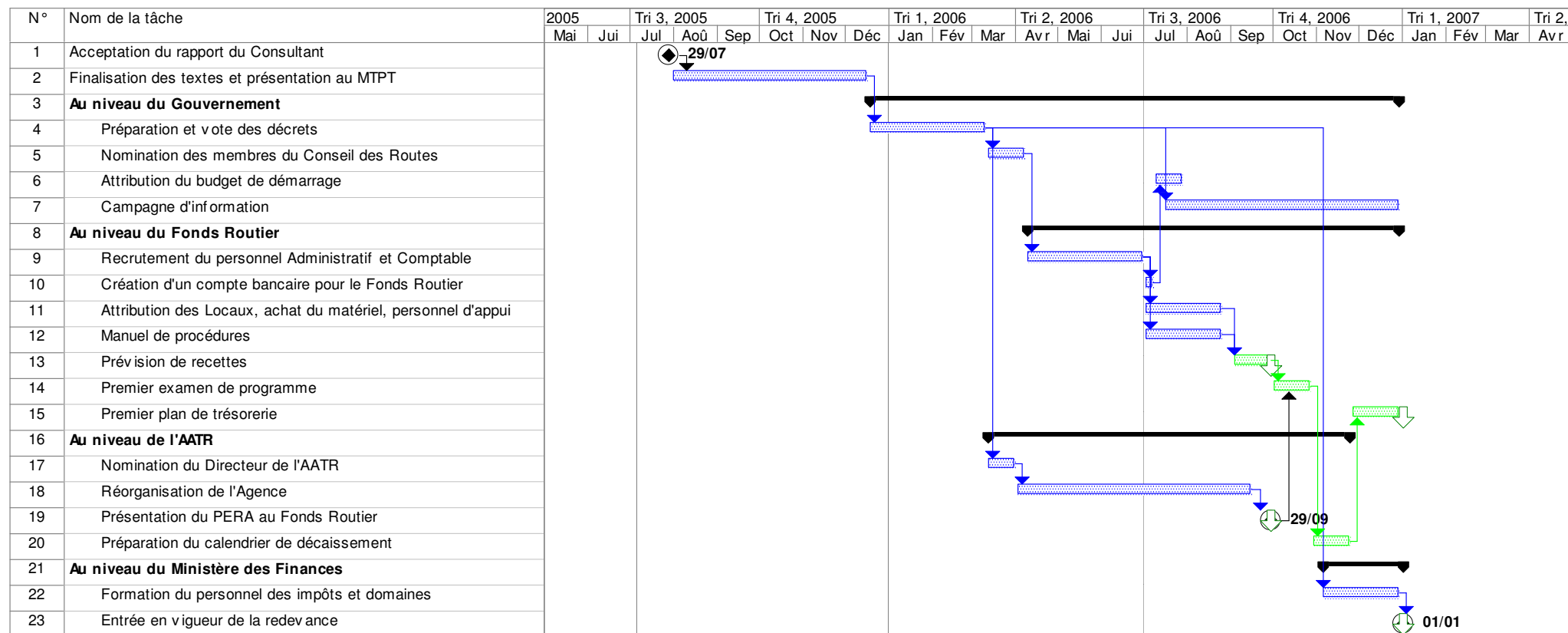
e. *Compagnies pétrolières*

Population ciblée : Les compagnies pétrolières présentes au Sénégal.
Moyens utilisés : Courier officiel.
Réticences possibles : La mise en place du Fonds Routier et plus particulièrement de la nouvelle redevance pourra se traduire par une augmentation de leurs redevances à verser à l'Etat du Sénégal et devra être répercutée sur leurs tarifs à la pompe. Ceci risque éventuellement de faire chuter leurs recettes.
Bénéfices à attendre de la mise en place du Fonds Routier : Amélioration de l'état des routes qui aboutira forcément à une augmentation de la consommation de carburant.
Réactions négatives à endiguer : Eviter la constitution d'un groupe d'opposants au Fonds Routier qui serait initiée par des compagnies.
Actions attendues : Le respect du versement de la redevance sur les carburants.

4.3.4 *Mise en fonctionnement*

Le démarrage des activités est prévu pour le dernier trimestre 2006, durant lequel l'AATR présentera pour la première fois le PERA au Conseil des Routes du nouveau Fonds Routier. La mise en œuvre du projet devrait être achevée au 1^{er} janvier 2007.

4.3.5 Planning de mise en oeuvre



Sont représentées en bleu les activités relatives à la mise en place du Fonds Routier.

Sont représentées en vert les activités relatives au début du fonctionnement du Fonds Routier.

4.4 Coûts

4.4.1 Budget de démarrage

Le budget nécessaire à la mise en œuvre de toutes les actions liées à la mise en place du nouveau Fonds Routier sera prélevé sur les ressources actuelles du Fonds Routier existant puis sur la redevance perçue. Il permettra de couvrir les dépenses de la première année : achat d'un complément de matériel, salaires, etc. Le tableau ci-dessous présente l'estimation de ce budget.

Tableau 4-1 : Frais de mise en oeuvre

Frais d'installation			
Nature	Prix unitaire (FCFA)	Qté	Total (FCFA)
Véhicule type berline	12 000 000	1	12 000 000
Mobilier de bureau nécessaire	1 000 000	1	1 000 000
Ordinateurs de bureaux	1 000 000	6	6 000 000
Imprimante photocopieur	1 000 000	1	1 000 000
Imprimante couleur	500 000	1	500 000
Téléphones fixes	100 000	6	600 000
Télécopieur	300 000	1	300 000
Divers	1 000 000	1	1 000 000
Total			22 400 000
Frais de fonctionnement la première année			
Nature	Prix unitaire (FCFA/mois)	Qté	Total (FCFA)
Chef de Service	1 500 000	9	13 500 000
Comptable chargé des recettes	1 000 000	9	9 000 000
Comptable chargé des décaissements	1 000 000	9	9 000 000
Ingénieur routier	1 000 000	9	9 000 000
Assistant secrétariat	250 000	6	1 500 000
Chauffeur	100 000	6	600 000
Fonctionnement véhicule	300 000	6	1 800 000
Fonctionnement bureau	500 000	6	3 000 000
Total			47 400 000
Total 1ère année			69 800 000

4.4.2 Budget de fonctionnement

A partir de 2007, l'ensemble des frais de fonctionnement du Fonds Routier sera pris en charge par ses ressources propres. Le Consultant propose de fixer un plafond pour les dépenses de fonctionnement à 1% du montant du budget du Fonds Routier pour les trois premières années, puis de les réduire à 0,7% ensuite, lorsque les ressources auront augmenté et que la « vitesse de croisière » sera atteinte.

Tableau 4-2 : Frais de fonctionnement

Nature	Prix unitaire (FCFA/mois)	Qté	Total (FCFA)
Chef de Service	1 500 000	12	18 000 000
Comptable chargé des recettes	1 000 000	12	12 000 000
Comptable chargé des décaissements	1 000 000	12	12 000 000
Ingénieur routier	1 000 000	12	12 000 000
Assistant secrétariat	150 000	12	1 800 000
Chauffeur	100 000	12	1 200 000
Fonctionnement véhicule	300 000	12	3 600 000
Fonctionnement bureau	100 000	12	1 200 000
Total			61 800 000

4.4.3 Prévisions budgétaires pour l'entretien routier au cours des dix premières années

Le Consultant a réalisé des prévisions budgétaires pour les années 2006 à 2015 en se basant sur les éléments suivants :

- La prévision est effectuée en monnaie constante. Pour pouvoir l'appliquer il faudra la corriger de l'inflation.
- Le programme de travaux et les coûts associés sont ceux qui ont été estimés en phase 1 de l'étude pour le scénario 3. Ce programme est rappelé en annexe V.
- Les ressources ont été évaluées à partir d'une contribution de l'état de 35,8 FCFA/l de carburant en 2005, ajustée chaque année à la croissance globale des recettes de l'Etat (prudemment estimée à 5%). Elle atteint alors 44,8 FCFA en 2010 puis est ajustée pour correspondre aux besoins. La contribution des usagers a été fixée à 9,5 FCFA par litre de carburant sur l'ensemble de la période.
- La consommation de carburant est extrapolée par une fonction exponentielle à partir des consommations observées ces dernières années.

Le niveau de ressources permet une montée en puissance progressive du financement des « autres activités éligibles » : en 2007, le budget permet de couvrir 66% du montant prévisionnel pour ces activités. Le niveau de ressources permettant de couvrir l'intégralité du montant prévisionnel pour les « autres activités éligibles » est atteint en 2010.

L'ensemble des résultats est présenté en Annexe Technique VIII

4.5 Mesures d'accompagnement

Comme cela a déjà été mentionné dans les rapports précédents, le Consultant estime que la mise en place du Fonds Routier devra s'accompagner de mesures qui garantiront son succès.

4.5.1 Passation de marchés d'entretien par niveau de service

La passation de marchés de travaux d'entretien annuels n'est pas compatible avec l'étendue du réseau routier du Sénégal, ni avec le type de travaux que requiert l'entretien courant. L'AATR ne serait pas en mesure de gérer le nombre de marchés nécessaires à l'entretien de l'intégralité du réseau. Il est donc indispensable que l'emploi de marchés pluriannuels d'entretien par niveau de service se développe. Ces marchés constituent la meilleure réponse à la suppression des travaux en régie.

4.5.2 Amélioration de la programmation

Lors de son étude, il a été extrêmement difficile au Consultant d'obtenir des données récentes sur le trafic ou sur l'état du réseau routier. L'amélioration du niveau de service passe par une programmation efficace qui nécessite des données de qualité. Il est donc indispensable de mener des campagnes de comptage de trafic et d'inspection sur l'ensemble du réseau. Ces données devront être cohérentes (postes de comptage fixes, périodes d'enquêtes comparables, etc) et complètes (fréquence annuelle ou semi-annuelle). La finalisation et la mise en place de la Banque de Données Routière (BDR) est donc un outil indispensable.

Le Consultant recommande que les ingénieurs chargés de la programmation s'appuient sur des programmes spécifiques (comme le Highways Design Model IV de l'Association Mondiale de la Route : AIPCR), qui, une fois mis en place et bien maîtrisés permettront la réalisation d'une programmation cohérente, efficace et rapide.

A ces fins, le Consultant conseille que les activités relatives à la programmation soient réalisées par l'AATR en interne et non externalisées. Ceci permettra le suivi des données et garantira une approche cohérente

Des indicateurs de performances devront être définis dans la lettre de mission de l'AATR pour mesurer la qualité des données statistiques disponibles.

4.5.3 Diversification des ressources

A moyen terme, le Consultant recommande la mise en place de nouvelles redevances pour alimenter le Fonds Routier, par exemple la mise en place de péages routiers sur les principaux axes de transit, dont le tarif serait fonction de la charge à l'essieu des véhicules permettrait d'ajuster la contribution des différents usagers.

4.5.4 Respect des charges maximales à l'essieu

L'amélioration du niveau de service du réseau routier et la réduction globale des coûts de son entretien nécessitent le respect des réglementations sur lesquelles s'appuient les règles de dimensionnement des chaussées. Il semble indispensable de mettre en place rapidement des mesures de contrôle de la charge à l'essieu. Les surcharges sont en effet la principale source de destruction des routes.

5 FACTEURS ASSURANT LA DURABILITE

5.1 Soutien aux politiques et coordination

La mise en œuvre du Fonds Routier Autonome n'apportera pas de modification majeure à la politique menée par le gouvernement dans le secteur routier. Le Deuxième Programme Sectoriel des Transports ne sera pas affecté. Au contraire, la création d'un Fonds Routier autonome fait partie des objectifs du PSTII.

La création d'un Fonds Routier Autonome est fortement soutenue par les bailleurs de fonds, ce qui devrait encourager le maintien et le développement de leurs actions.

5.2 Protection de l'environnement

Le Consultant a réalisé une étude environnementale concernant la mise en place du Fonds Routier. Celle-ci est présentée dans sa totalité en Annexe Technique V à ce rapport.

5.2.1 *Compatibilité avec la politique environnementale et les normes en vigueur*

La création d'un Fonds Routier Autonome s'inscrit parfaitement dans la politique environnementale du pays. Elle correspond aux dispositions contenues dans le Plan National d'Action pour l'Environnement (PNAE) qui recommande, dans les éléments de stratégie du secteur des transports, « d'améliorer la qualité des réseaux de transport et des matériels utilisés en vue de réduire les effets néfastes induits sur l'environnement » (PNAE, page 124). De plus, la création du Fonds Routier est totalement compatible avec les normes et pratiques environnementales nationales.

5.2.2 *Impacts positifs*

Le Fonds Routier, en permettant une meilleure réalisation des travaux d'entretien routier aura un impact positif sur les éléments suivants :

- L'amélioration générale du réseau routier qui permettra d'éviter les déviations sauvages utilisées par les usagers lorsque la route principale n'est plus circulaire
- L'amélioration des dispositifs de drainage des eaux de pluie qui permettra de limiter les zones de stagnation de celles-ci, qui deviennent alors des sources potentielles de nuisances olfactives et permettent la prolifération de vecteurs de maladies.
- La réduction des pollutions et des nuisances causées par les véhicules, car le meilleur niveau de service du réseau permettra de limiter le nombre de problèmes mécaniques et l'usure prématurée du matériel roulant.
- L'amélioration de l'accès aux zones protégées pour les agents forestiers et gardes chasses, ce qui permettra un meilleur contrôle de ces zones.

5.2.3 *Impacts négatifs et mesures d'atténuation*

Le principal impact négatif concerne l'augmentation du nombre de chantiers, qui présentent toujours des risques potentiels pour les populations et l'environnement. Les manœuvres des engins, l'ouverture des carrières, présentent des risques environnementaux qui devront être gérés lors de la réalisation des travaux. Le Consultant recommande de prévenir lors de la rédaction des cahiers des charges travaux et d'y inclure les clauses nécessaires au respect des normes environnementales.

5.3 Aspects socioculturels / rôle des femmes dans le développement

L'étude environnementale présentée en Annexe Technique V traite de l'impact social de la mise en place du Fonds Routier Autonome.

5.3.1 Impacts positifs

- Désenclavement des zones rurales : L'amélioration du réseau routier et plus particulièrement du réseau rural permettra une meilleure desserte de ces zones par les transports en commun et les transports de marchandises. Ceci permettra de dynamiser l'économie locale d'augmenter les revenus des populations rurales, d'améliorer l'accès aux produits d'hygiène et de première nécessité et contribuera à la lutte contre la pauvreté.
- Développement socio-économique local : L'augmentation du nombre de chantiers devrait conduire à une augmentation de la demande en main œuvre pour le secteur des travaux routiers. Les PME, chercheront vraisemblablement à employer de la main d'œuvre locale ce qui permettra d'améliorer les revenus des populations et de dynamiser l'économie de ces zones.
- Meilleur accès aux structures sanitaires et d'éducation : La réduction des temps de parcours et l'amélioration des conditions d'accès aux villes et villages permettra une meilleure mobilité des personnes pour accéder aux services sociaux de santé et d'éducation.

5.3.2 Impacts négatifs et mesures d'atténuation

- Augmentation de la circulation et de la vitesse des véhicules : L'amélioration du niveau de service du réseau routier va probablement se traduire par une augmentation du trafic et une augmentation de la vitesse des véhicules. Si des mesures de sécurité ne sont pas prises, le nombre d'accidents corporels et matériels risque d'augmenter également. Le Consultant propose que les programmes d'entretien incluent les mesures suivantes :
 - Entretien de la signalisation routière
 - Réalisation de ralentisseurs dans les zones particulièrement dangereuses
 - Traitement des points noirs

Si la situation devient grave, il est aussi envisageable de permettre le financement d'actions de sécurité routière par le Fonds Routier.

- Maladies : L'augmentation du nombre de chantiers, permettant le regroupement de populations d'origines diverses, risque de faciliter le développement de maladies infectieuses du type IST/VIH/SIDA. Les campagnes d'information et de sensibilisation devront être renforcées auprès de populations locales et des entreprises, le Fonds Routier pourra être éventuellement associé à leur financement.

6 SUIVI ET EVALUATION

6.1 Indicateurs d'avancement de la mise en œuvre du projet

Les indicateurs d'avancement de la mise en œuvre du projet correspondent à ses principales étapes de mise en œuvre.

Le tableau ci-dessous rappelle les « dates au plus tard » estimées par le Consultant pour les étapes clefs de la mise en œuvre du projet.

Tableau 6-1 : Indicateurs d'avancement du projet

Nature	Date au plus tard
Signature du décret de création du Fonds Routier et de l'AATR	Début Mars 2006
Nomination des membres du Conseil des Routes	Début Avril 2006
Nomination du Directeur Général de l'AATR	Début Avril 2006
Recrutement du Service Administratif et Comptable	Fin juin 2006
Ouverture d'un compte bancaire	Fin juillet 2006
Attribution du budget de démarrage	Fin juillet 2006
Manuel de procédures	Fin Août 2006
Début de la campagne d'information	Juillet 2006
Formation du personnel des impôts et des domaines	Novembre 2006
Entrée en vigueur de la redevance sur les hydrocarbures	1 ^{er} janvier 2007

6.2 Indicateurs de performance du Fonds Routier

Le Consultant propose les indicateurs de performance suivants :

Tableau 6-2 : Indicateurs de performance du Fonds Routier

Définition	Critère de performance
Ratio montant décaissé / revenus	Plus proche de 100%
Ratio revenus / budget prévisionnel	Plus proche de 100%
Ratio montant total des demandes de financement / montant total des financements attribués	Plus proche de 100%
Durée de traitement moyen des demandes de décaissement	Plus faible
Durée de traitement maximal des demandes de décaissement	Plus faible
Date de présentation des prévisions de recettes	Avant le 1 ^{er} Octobre
Date d'approbation du programme d'activité	Avant le 1 ^{er} Novembre
Date d'approbation du plan de trésorerie	Avant le 1 ^{er} Janvier
Rapport administratif et financier annuel	Délivré
Audits annuels	Exécutés avant le 30 juin

6.3 Indicateurs de performance des AE

6.3.1 Indicateurs communs à toutes les agences

Tableau 6-3 : Indicateurs de performance des Agences d'Exécution (1/2)

Définition	Critère de performance
Ratio Budget dépensé / budget demandé	Plus proche de 100%
Ratio nombre de marchés passés / nombre de marchés prévus	Plus proche de 100%
Ratio nombre de marché passés par appel d'offres / nombre de marché passés	Plus élevé
Respect du calendrier de demande de décaissement : écart entre date prévue et date effective	Plus faible
Date de présentation du programme d'activité	Avant le 1 ^{er} octobre
Date de remise du calendrier de décaissement	Avant le 1 ^{er} décembre
Audits techniques et financiers	Exécutés avant le 30 juin
Ratio des dépenses de fonctionnement / budget total	Plus faible
Somme des pourcentages de dépassement enregistrés sur les marchés / nombre de marchés faisant l'objet de dépassement	Plus faible

6.3.2 Indicateurs spécifiques à certaines agences

Tableau 6-4 : Indicateurs de performance des Agences d'Exécution (2/2)

Définition	Critère de performance
Kilométrage couvert par l'entretien courant	Plus élevé
Kilométrage couvert par l'entretien périodique	Plus proche de 10% du réseau revêtu et de 20% du réseau non revêtu
Kilométrage réhabilité	Plus faible
Etat général du réseau : % de route en bon	Plus élevé
Kilométrage inspecté	Plus élevé
Nombre de comptages simple effectués	Plus élevé
Nombre d'enquêtes O/D effectuées	Plus élevé
Nombre de campagnes de pesage effectuées	Plus élevé
Passation de marchés pluriannuels par niveau de performance	Oui

7 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Ces dernières années, le financement de l'entretien routier au Sénégal a connu des difficultés. Le niveau des ressources disponibles ainsi que les règles de gestion et de mobilisation du Fonds Routier actuel sont inadaptés à la politique du gouvernement en matière d'entretien du réseau routier. Avec le soutien financier de l'Union Européenne, l'Etat du Sénégal a souhaité étudier les réformes possibles du système actuel et a lancé en 2004 l'Etude pour la Création d'un Fonds Routier Autonome au Sénégal, dont la société Louis Berger SAS a été l'attributaire.

L'étude a permis d'identifier les causes du manque d'efficacité du Fonds Routier existant et de proposer une réforme du système de financement de l'entretien routier. La mise en place d'un nouveau type de Fonds Routier dit Fonds Routier Autonome ou de deuxième génération correspond au principe de commercialisation de la route suivant la règle « utilisateur – payeur ». Ce nouveau Fonds Routier permettra une augmentation du budget consacré à l'entretien du réseau routier, une plus grande souplesse de gestion et une meilleure efficacité pour l'exécution des travaux.

L'étude réalisée par le Consultant était supervisée par un Comité de Pilotage, composé de membres du Conseil des Routes, du MIETTTMI, du MEF, et de l'AATR. Les nombreux échanges qui ont eu lieu au cours des réunions ont permis au Consultant de proposer la solution la plus appropriée au contexte national.

Le nouveau Fonds Routier sera placé sous la direction d'un Conseil d'Administration correspondant au Conseil des Routes actuel. Il assurera la gestion des fonds provenant d'une redevance sur les hydrocarbures versée directement par les compagnies pétrolières sur le compte bancaire du Fonds Routier Autonome.

La création et la mise en place du Fonds Routier Autonome devrait prendre 1 an environ, et son fonctionnement pourrait être opérationnel pour l'année 2007.