

CHARTRE DE L'ASSOCIATION DES FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER AFRICAINS (AFERA)

1. L'AFERA est une association professionnelle qui regroupe des Fonds d'entretien routiers (FER) ou organismes assimilés, dont chacun est représenté par son responsable exécutif. En conséquence, la décision de demander l'adhésion à l'AFERA relève de la responsabilité de chacun des FER (ou assimilés) qui souhaitent en devenir membres. Elle ne saurait donc, en soi, engager ni leurs Etats, ni leurs partenaires ni leurs organes de tutelle au plan national.
2. Cependant, toute demande d'adhésion suppose que la situation locale du financement de l'entretien routier dans le pays concerné s'inscrit effectivement dans la démarche de progrès institutionnel qui doit animer toute l'action de l'association, à savoir la « commercialisation » de la route, telle qu'elle est énoncée plus loin.
3. Ainsi l'AFERA regroupe à la fois :
 - (a) des FER dits « de deuxième génération »
 - (b) des organismes financiers jouant un rôle analogue mais sans forcément en réunir intégralement les caractéristiques fondamentales. Ceci à la condition qu'un processus de réforme allant dans le sens de la « commercialisation » de la route soit effectivement engagé ou en passe de l'être dans leurs pays respectifs. Cette intention politique doit au moins avoir été affirmée expressément par les autorités publiques de ces pays, d'une façon ou d'une autre.
4. Le respect des conditions énoncées ci-dessus repose sur la bonne foi des représentants des organismes qui demandent leur adhésion.
5. Les principes fondamentaux animant la démarche de l'association, en ce qui concerne le financement des routes et de l'entretien routier, sont les suivants :
 - 5.1. L'objectif ultime, en matière de transports, est d'assurer à tous mobilité et accès aux services de base, à un coût non prohibitif. Le transport routier doit être reconnu comme un service essentiel, support indispensable au développement économique et à la réduction de la pauvreté.
 - 5.2. A cet effet, il est nécessaire d'instaurer et de garantir dans la durée, au plan national :

- un cadre politique favorable
 - une stratégie de financement adaptée
 - une organisation institutionnelle appropriée
 - un dispositif crédible de suivi-évaluation
- 5.3. Les politiques routières doivent être conçues dans une perspective intégrée, en prenant en compte la totalité des réseaux (les réseaux des collectivités locales, qu'ils soient ruraux ou urbains, autant que le réseau structurant) en vue d'assurer leur préservation.
- 5.4. Les programmes routiers, aux stades de l'élaboration comme de la mise en œuvre, ne peuvent déroger aux impératifs de rentabilité économique et de rapport coût avantages pour l'utilisateur final.
- 5.5. Ces programmes doivent donner la priorité absolue à l'entretien des infrastructures existantes dans la mesure où leur état le justifie.
- 5.6. Les dispositifs institutionnels à mettre en place doivent privilégier l'efficacité, en garantissant une gestion de type commercial, tout en organisant la prise de décision aux niveaux appropriés (les processus de décision, à tout niveau, doivent impliquer l'ensemble des partenaires et les institutions compétentes doivent disposer des ressources financières nécessaires).
- 5.7. L'adoption et la mise en œuvre des politiques et des programmes doivent s'opérer en toute transparence, en veillant systématiquement à la publication de l'information, particulièrement s'agissant des déclarations de nature politique, des documents de référence, des programmes et des audits financiers des organismes concernés.
- 5.8. Les stratégies de financement doivent se fonder sur les bases suivantes :
- (a) l'entretien courant et périodique du réseau routier, routes rurales incluses, doit être financé par des redevances d'usage, directes ou indirectes, à acquitter par les usagers de la route,
 - (b) la réhabilitation des routes (quand elle est économiquement justifiée), leur renforcement ou leur amélioration, ainsi que les travaux neufs, sont à financer sur des ressources budgétaires ou sur les ressources externes susceptibles d'être mobilisées,
 - (c) les autorités décentralisées et les communautés locales doivent contribuer financièrement à l'entretien et à la réhabilitation des réseaux qu'elles ont en charge.
6. L'appui mutuel au plan professionnel, au sein de l'association, doit profiter de façon privilégiée aux organismes membres engagés dans de telles

réformes, qu'il s'agisse de la création d'un FER dit « de deuxième génération » ou de la restructuration d'un FER dit « de deuxième génération » déjà existant dans le sens des principes énoncés ci-dessus.

Fait à Libreville, Gabon, le 18 décembre 2003