

PREMIÈRE CONFÉRENCE DES FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER AFRICAINS

CONCLUSIONS DU SÉMINAIRE TECHNIQUE

Dans le cadre de la première Conférence africaine des Fonds d'entretien routier s'est tenu un séminaire technique organisé par le Fonds d'entretien routier du Gabon sous le haut patronage du Ministère des Travaux Publics, de l'Équipement et de la Construction du Gabon, avec le soutien de l'Initiative de gestion de la route (IGR/SSATP, Banque mondiale).

L'objectif de ce séminaire, consacré à « **L'expérience pratique des Fonds d'entretien routier africains** », était le partage d'expérience entre responsables exécutifs des Fonds d'entretien routiers africains.

En introduction, M. Louis FERNIQUE (IGR/SSATP, Banque mondiale) a procédé à un rappel sur les missions et l'organisation des Fonds d'entretien routier. Il a notamment traité des points suivants :

1. Les différences de modèles conceptuels entre Fonds d'entretien routier de première et de deuxième génération.
2. Les différents types de risques qu'ont à affronter les Fonds d'entretien routier :
 - (a) les FER « mal bâtis » (faiblesses et erreurs dans le montage juridique)
 - (b) la guerre de tranchées (contestation de compétences, empiètements, luttes de pouvoir),
 - (c) les dérives de la tutelle (abus divers, notamment pour imposer le financement de travaux inéligibles),
 - (d) la fuite en avant financière (accumulation d'arriérés, etc),
 - (e) les pillages (raids financiers),
 - (f) le grappillage quotidien (détournements en amont et en aval),
 - (g) les malversations et corruption internes,
 - (h) le débordement par la montée des besoins (explosion des besoins éligibles sans accroissement des recettes,
 - (i) l'échec manifeste de la politique d'entretien.
3. Les différences en termes d'instruments juridiques fondant l'organisation des Fonds d'entretien routiers

M, FERNIQUE a ensuite introduit **les cinq thèmes du séminaire technique** :

1. Circuits de collecte des ressources

Comment collecter et acheminer les redevances, sans délais, sans à-coups, sans perte et sans risque ?

2. Méthodes de gestion et outils comptables

Comment concilier des exigences contradictoires : gestion « commerciale » pour un payeur public ?

3. Supervision des programmes de travaux

Comment le FER, « bailleur local » et non pas maître d'ouvrage, peut-il s'assurer du bon emploi des fonds et de la qualité technique, sans ingérence dans les relations contractuelles des utilisateurs de ses fonds, mais avec efficacité ?

En cas de dérive constatée, quels leviers d'action ?

4. Répartition des ressources entre les gestionnaires de réseaux

Quelle logique doit prévaloir pour la répartition des fonds : celle de la génération des ressources ? celle des besoins ? celle des capacités ?

Comment « servir » les réseaux annexes sans ruiner l'efficacité sur le réseau structurant ?

5. Indicateurs de suivi de performance

Apprécier les mouvements en temps réel / Rendre compte de la gestion financière / Dégager l'efficacité finale du système / Calibrer et justifier les ajustements de tarifs...

Le résumé des différentes présentations et des discussions qui les ont suivies ont déjà été diffusé à l'ensemble des participants et autres partenaires.

CONCLUSION

Au cours du séminaire, les participants ont pu échanger énormément d'information sur l'organisation et le fonctionnement des différents FER présents. La question de la supervision des programmes de travaux a particulièrement fait réagir leurs divers responsables. Sur ce point, tous ont finalement admis que les FER sont des organismes distincts et complémentaires des maîtres d'ouvrages en charge de l'entretien routier, et ne doivent donc pas s'ingérer dans l'exercice ordinaire de contrôle et surveillance des marchés. Néanmoins, ils ont l'obligation statutaire de rendre compte au grand public de l'effectivité et de la qualité des travaux qu'ils financent, ce qui nécessite la mise en œuvre de procédés appropriés de contrôle qualité.

Quant à la création de FER de 2^{nde} génération, ou à la conversion de Fonds de 1^{ère} génération, l'assemblée a convenu qu'il s'agit essentiellement d'une question de

volonté politique. Les participants considèrent que cette volonté s'obtient par l'information, la sensibilisation, et la démonstration de l'impact de l'entretien routier sur le développement global de l'économie. Or un entretien routier efficace ne peut se passer de financement adéquat et assuré dans la durée.

Le SSATP est prêt à assister les FER dans les réformes nécessaires pour devenir des Fonds de 2^{ème} génération.

Les responsables des FER sont tombés d'accord pour améliorer la transparence et la bonne gouvernance dans la gestion des fonds qui leur sont confiés. Ils souhaitent ainsi démontrer que les fonds consacrés à l'entretien routier génèrent des travaux dans un bon rapport qualité/prix et convaincre le grand public que les redevances d'usages qu'il paie sont bien employées

Après présentation d'une maquette de tableau de bord, un certain nombre de responsables de FER se sont portés volontaires pour une opération-test en 2004 (qui devrait concerner 8 à 10 FER). Cet enjeu a été reconnu comme crucial. L'AFERA peut et doit jouer un rôle majeur en termes de mesure de performances et de diffusion de ces résultats.
