

DEFIS DU FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE.

Par

F Y Addo-Abedi, Ph D
Directeur Général, TANROADS

Séminaire International sur le
Financement durable de la Route
& l'Investissement.

Introduction

(Le rôle de l'Infrastructure Routière)

- ❖ En ASS où le transport routier est le mode dominant, l'infrastructure routière est indispensable pour le développement socio-économique et a été quelquefois considéré comme le moteur de croissance socio-économique.

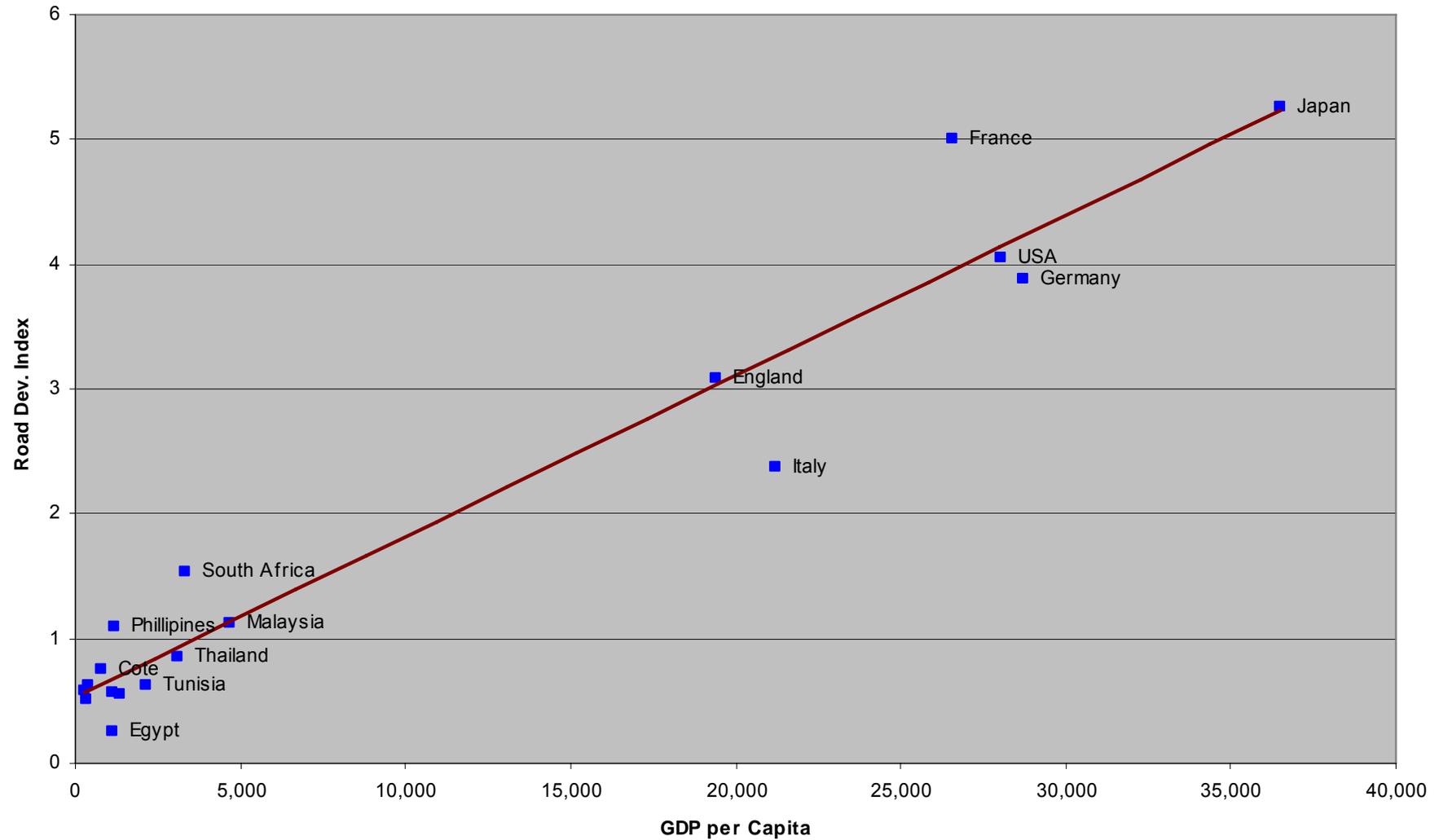
par exemple, il existe une haute corrélation des relations entre le PIB et la Densité Routière.

Introduction

(Le rôle de l'Infrastructure Routière) suite...

GDP per Capita (US\$/per)/ Road Development Index

Tableau 1: PIB contre DIR



Introduction

(Le rôle de l'Infrastructure Routière)

suite...

- Les routes procurent les liens entre les centres de production et les marchés pour les secteurs économiques comme l'agriculture, les mines, le tourisme et l'industrie.
- Facilite l'écoulement des personnes et des biens le long des corridors d'import-export liant les pays enclavés et les ports côtiers et promeut ainsi le commerce.

Introduction

(Le rôle de l'Infrastructure Routière)

cont...

- Le Transport is un facteur dans la détermination des prix des biens et services.
- Procure l'accès à l'emploi, la santé et l'éducation et d'autres services sociaux.

Pourquoi Entretien les Routes?

- Sans un entretien adéquate et opportun , les routes se détériorent.
 - conduisent vers des coûts de fonctionnement de véhicules très élevés
 - augmentation du nombre d'accidents
 - réduction de la confiance aux services routiers
- Le résultat est que les coûts du Transport Routier deviennent élevés et suppriment le développement socio-économique.

(Pourquoi Entretien les Routes ?)

Suite...

- ❖ L'Infrastructure Routière est le capital le plus cher de n'importe quel pays.
 - par exemple le coût de remplacement des seules Routes Nationales en Tanzanie est estimé à T.Shs 2.6 trillion (\approx US\$ 2.3b).

- ❖ Celle-ci est de loin un capital immense quels que soient les normes et requiert un entretien routinier et périodique pour le garder dans une condition stable à long terme afin de lui permettre de jouer son rôle de catalyseur de développement socio-économique.

(Pourquoi Entretien les Routes ?)

Suite...

- ❖ Chaque dollar économisé sur l'entretien requis augmente les coûts de fonctionnement du véhicule par plus de US \$ 10 au cours de la vie de la route.
- ❖ Le coût de réhabilitation ou reconstruction peut aussi être jusqu'à 20 fois plus cher que le coût d'entretien durable au cours de la vie de la route.
- ❖ Malgré le fait que cet entretien est nécessaire pour la performance optimale de l'infrastructure routière, l'entretien n'a pas toujours obtenu l'attention qu'il mérite.

(Pourquoi Entretien les Routes ?)

Suite...

- ❖ Ceci a été attribué aux provisions inadéquates pour le financement et les insuffisances dans la gestion des routes.
 - L'infrastructure Routière n'a pas toujours été gérée comme faisant part de l'économie du marché mais habituellement comme un service social.

(Pourquoi Entretien les Routes ?)

Suite...

- Les Dépenses proviennent habituellement des recettes générales et étaient les premiers à être coupées pendant les périodes difficiles. L'entretien a toujours été la première victime.
- Il y a trop souvent plus qu'un cadre institutionnel inadéquat au sein duquel les routes sont gérées.

Les Réformes dans le Sous-Secteur des Routes

- Afin de permettre au sous-secteur de supporter le développement socio-économique in ASS, un nombre de pays se sont lancés dans les Réformes depuis les deux dernières décennies ou plus.
- Les réformes étaient le résultat d'un dialogue soutenu avec les Partenaires du Développement dans le Sous-Secteur.
- Réformes visant à mettre l'accent sur d'immenses arriérés de travaux d'entretien reportés, la pénurie de fonds pour l'entretien et des arrangements institutionnels inefficaces.

Les Réformes dans le Sous-Secteur des Routes (suite...)

- L'orientation principale des réformes a été de mettre les routes sur le marché en faisant payer l'utilisation de la route sur base de frais de service.
- Gérer les routes comme une affaire.
- Etre soutenu par les quatre groupes de construction de propriété, en finançant la responsabilité et la gestion.

Les Réformes dans le Sous-Secteur des Routes (suite...)

- Les résultats plus significatifs du processus de réforme ont été:
 - La Création de la “2^{ème} Génération du Fonds de la route”
 - Constituer des agences de la route autonomes et semi-autonomes.

Les Réformes dans le Sous-Secteur des Routes (suite...)

- Les caractéristiques d'un Fonds de la 2ème Génération sont:
 - Une bonne base légale garantissant une administration indépendante séparée
 - Forte surveillance par un conseil de gestion dont les membres d'origines variées proviennent des secteurs privé et public
 - Bons systèmes de gestion financière avec une administration efficace simplement structurée
 - Une agence qui acquiert mais ne procure pas l'entretien routier
 - Audits Financiers et Techniques Réguliers
 - Les Recettes proviennent de l'utilisation de la route.

Les Réformes dans le Sous-Secteur des Routes (suite...)

- Beaucoup de Fonds de la Route dans les pays d'ASS proviennent dans une grande proportion des afflux de taxes sur le gasoil
- D'autres sources incluent les frais d'immatriculation des véhicules, les taxes de transit et les frais de surcharge
- La création de ces fonds a garanti un flux prévisible de fonds d'entretien pour une meilleure planification des activités d'entretien

Les Réformes dans le Sous-Secteur des Routes (suite...)

- Les Budgets de l'entretien routier ont augmenté de 15 à 20 pour cent des besoins au début des années 1990 à entre 30 et 80 pour cent actuellement
- La création du Fonds n'avait pas le but d'exclure le soutien budgétaire du gouvernement pour l'entretien
Ceci ne s'est pas produit
- Il n'y a pas de mécanisme robuste pour ajuster la taxe de gasoil et d'autres charges d'utilisation de la route en relation avec l'inflation et la dépréciation du taux de change
- Avec seulement 30 à 80 pour cent de besoins satisfaits, la durabilité du financement de l'entretien en ASS paraît discutable.

L'Exemple de la Tanzanie

- La Tanzanie a créé un Fonds Routier de la 2^{ème} Génération en 1999 et il est considéré comme l'un des fonds les plus performants.
- Il est admis qu'il ne peut pas y avoir de solution sur mesure pour tous les pays
- Pourtant, les défis du financement de l'entretien en Tanzanie caractérisent le problème en ASS

L'Infrastructure Routière en Tanzanie

- Le Sous-Secteur Routier comprend un réseau approximatif de 85.000km
 - 29.000 km classés Routes Nationales constituées par 10.000 km de tronçon et 19.000 km de Routes Régionales
 - Gérée par the Tanzania National Roads Agency (TANROADS)
 - Les 56.000 km restantes sont des routes Municipales, Régionales, Bretelles et des routes Communautaires
 - Gérée par les Municipalités, et les Régions sous la dépendance du Cabinet du Premier Ministre, l'Administration Régionale et l'Administration Locale (PMO-RALG)
- 5 pour cent du réseau est revêtu
- Le transport routier porte plus de 80 pour cent du trafic de passagers et plus de 75 pour cent du trafic de marchandises.

Les besoins d'entretien du sous-secteur routier

- **Le Sous-Secteur Routier**

- **Le Réseau National**

Les hypothèses suivantes sont faites en déterminant les besoins d'entretien du réseau national :

- i. Les 5.238 km restants de tronçons non revêtus pourraient être améliorés vers 2015 (approximativement 500 km/an).
- ii. 1.000 km de routes régionales would be pourraient être améliorés vers 2015.

Les besoins d'entretien du sous-secteur routier (suite...)

- iii. Les routes de mauvaise condition totalisant 4.200 km pourraient être réhabilitées vers 2015 rendant toutes les routes dans des conditions d'entretien nécessitant uniquement un entretien périodique de routine.

Le Tableau 1 donne les estimations des besoins annuels d'entretien du réseau national.

Tableau 1

Besoins Réels de 2006 à 2015 pour Le Réseau Routier National

Année	Routine	Revêtement Périodique	Non Revêtement Périodique	Total
2006/07	28,864	98,343	117,855	245,062
2007/08	29,846	67,778	15,671	113,295
2008/09	30,827	33,292	21,374	85,494
2009/10	31,809	36,886	20,178	88,873
2010/11	32,790	74,657	22,358	129,805
2011/12	33,772	77,326	23,572	134,669
2012/13	34,753	76,045	29,362	140,160
2013/14	35,735	29,322	35,575	100,632
2014/15	36,716	16,798	39,999	93,513
2015/16	37,698	9,735	41,515	88,948
Total	332,808	520,183	367,461	1,220,452

Les besoins d'entretien du sous-secteur routier (suite...)

- Les chiffres pour 2006 sont plus élevés que pour les années ultérieures. Ceci est dû au fait que l'analyse prend en considération les conditions actuelles du réseau, alors qu'il est supposé que pour les années ultérieures les besoins actuels pourront avoir été satisfaits.
- Les besoins actuels seront probablement satisfaits; par conséquent, il serait prudent d'éliminer les arriérés actuels ou les travaux d'entretien reportés dans la période dite de cinq ans.
- Ceci signifierait réduire les besoins de cette à un niveau gérable et étendre le solde sur les cinq ans à venir, soit 2010.

Les besoins d'entretien du sous-secteur routier (suite...)

- Prenant en consideration le fait que le budget disponible pour 2006/07 est de TShs.90 millions, une estimation réaliste des besoins d'entretien pour le réseau national est présentée à la page suivante.

Tableau 2

Besoins Réalistes d'Entretien – 2006 à 2015 Pour le Réseau Routier National

Année	Besoins Réalistes d'Entretien	
	TSHS. MILLION	US\$ MILLION*
2006/07	90	68
2007/08	145	110
2008/09	145	110
2009/10	145	110
2010/11	140	106
2011/12	135	102
2012/13	140	106
2013/14	101	76
2014/15	94	71
2015/16	89	67

1US\$ = TShs.1,325.00

Les besoins d'entretien du sous-secteur routier (suite...)

- Il serait toutefois raisonnable de supposer une augmentation initiale de fonds de 50% pendant que ceux-ci sont augmentés lentement pour atteindre environ US\$60 millions en 2015/16 comme le montre le Tableau 3.

Tableau 3

Besoins d'Entretien Routier des Administrations Locales:
2006 – 2015

Année	Besoins d'Entretien : US\$ Million
2006/07	30
2007/08	40
2008/09	43
2009/10	45
2010/11	48
2011/12	50
2012/13	53
2013/14	55
2014/15	57
2015/16	60

Financement de l'Entretien dans le Sous-Secteur

- Les Fonds Routiers ont été introduits en 1991.
- Le Fonds de la Seconde Génération a été créé en 1999 pour s'assurer de leur disponibilité en cas de besoin.
- La principale source de revenus du Fonds Routier a été la taxe sur le gasoil. Elle représente 95% des revenus.
- La taxe sur le gasoil a été augmentée au cours des années passées mais n'a pas encore pris de vitesse à cause de la dévaluation du Shilling Tanzanie.
- La taxe actuelle est de TShs.100.00 par litre équivalant US7 cents.

Maintenance Funding in the Sub-Sector cont...

- Avec l'engagement du Gouvernement pour augmenter la taxe du gasoil jusqu'à US10 cents et la maintenir à ce niveau, il serait raisonnable de supposer que le revenu du fonds augmente jusqu'à 3 pour cent annuellement de US\$61 million perçus au cours de l'année fiscale 2005/06 basé sur les instruments courants.
- Avec les accords actuels passés avec différents Partenaires du Développement et le Gouvernement de Tanzanie, on s'attend à ce qu'il y ait un financement additional de l'entretien de US\$30 millions approximativement pour les Routes Nationales et US\$10 millions pour les Routes des Administrations Locales dans les quatre prochaines années.

Le revenu projeté du Fonds Routier pour la période de 10 ans, 2006/2015 est fourni par le Tableau 4.

Figure 2

TREND OF REVENUE COLLECTION

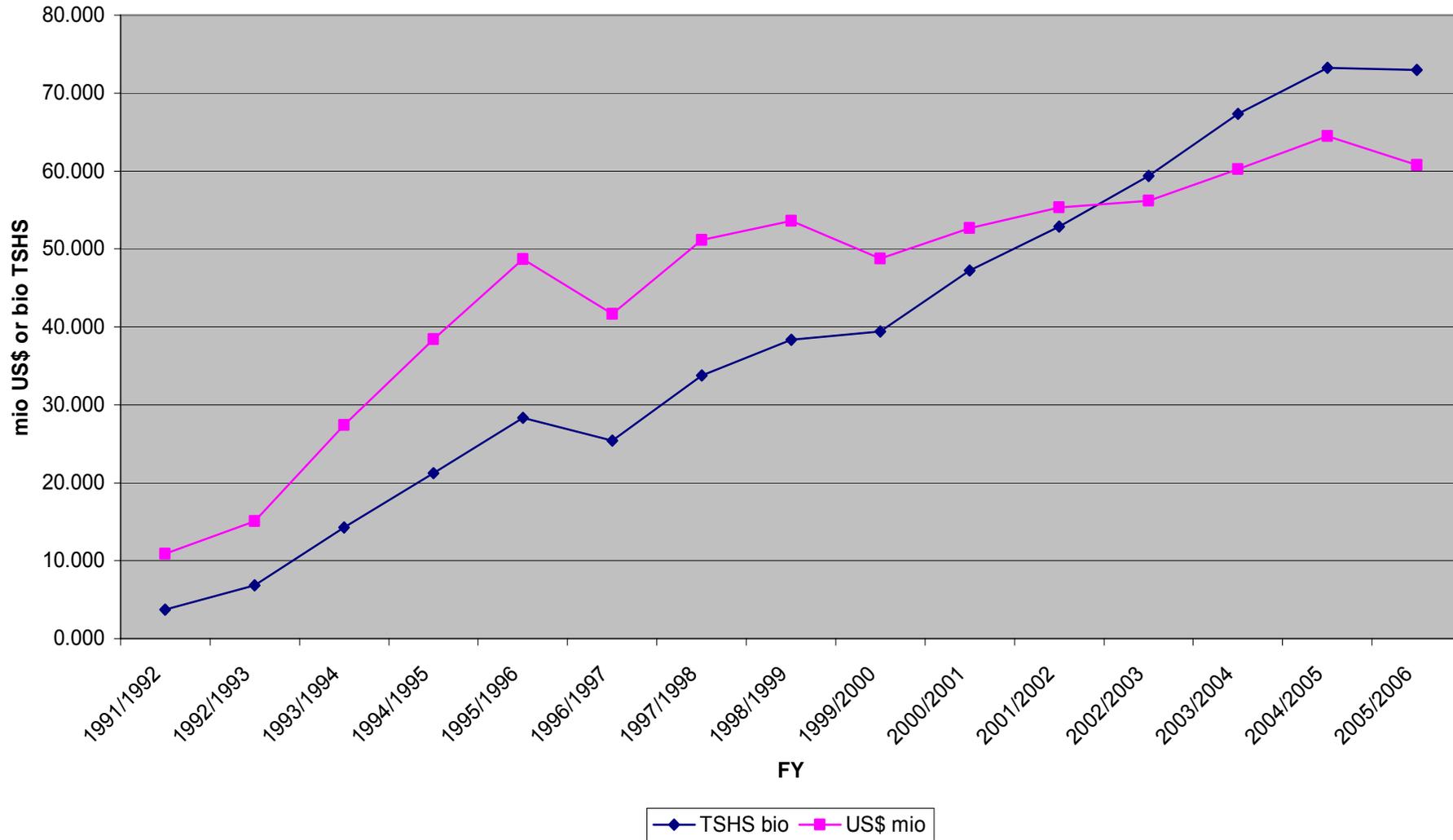


Figure 6.1 shows that between 1999 and 2005 the funds revenue increased from US\$50 million to US\$65 million, an average of about 3 per cent per annum.

Tableau 4

Revenu Projeté du Fonds Routier – 2006 – 2015

Année	Revenu Projeté du Fonds Routier (USD Million)
2006/07	61
2007/08	63
2008/09	65
2009/10	67
2010/11	69
2011/12	71
2012/13	73
2013/14	75
2014/15	77
2015/16	80

Tableau 5

Ecart vd<entretien pour le Sous-Secteur Routier

Ann/e	Besoins Totaux US\$	Fonds disponibles (US\$ m)	Ecart d'entretien (US\$ m)
2006/07	98	98	0
2007/08	150	103	47
2008/09	153	105	48
2009/10	155	107	48
2010/11	154	109	45
2011/12	152	71	81
2012/13	159	73	86
2013/14	131	75	56
2014/15	128	77	51
2015/16	127	80	47

Stratégies pour réduire l'écart de financement

- Celles-ci devraient être prévues pour assurer un financement durable du fonds d'entretien routier.
- Pour que le sous-secteur remplisse cet écart, la base du Fonds Routier devrait avoir été élargie.
- Une estimation rapide montre qu'avec les niveaux actuels de consommation une taxe de 24 cents par litre pourrait couvrir les besoins.
- Cependant, il ne serait pas prudent d'augmenter la taxe jusqu'à ce niveau. Une taxe de US10 cents par litre est considérée optimale alors que l'augmentation de la taxe au-delà de cette valeur pourrait pousser la hausse de l'inflation et retarder la croissance économique.

Stratégies pour réduire l'écart de financement (suite...)

- Les autres instruments qui incluent:
 - Frais de (contribuent approximativement TShs.0.3 milliards annuellement).
 - Taxes de transit (contribuent TShs.1.88 milliards annuellement).
 - Frais de surcharge (contribuent TShs.1.2 milliards annuellement).

Ensemble ils contribuent moins de 5 pour cent du revenu du Fonds Routier.

Il serait cependant difficile de les augmenter pour couvrir l'écart du fonds identifié.

- Comme l'on désire éliminer le surchargement, les frais de surcharge ne devraient pas être utilisés pour les besoins de planification.

Stratégies pour réduire l'écart de financement (suite...)

- Il est suggéré qu'une taxe dénommée "Frais Annuel d'Access" soit imposée à tous les véhicules utilisant les routes du pays.
- La taxe serait structurée pour refléter l'effet relatif d'endommagement qu'un véhicule cause au réseau routier.
- La taxe devrait, pour cela, s'étendre à partir d'environ US\$50 pour une berline à environ US\$250 pour un véhicule articulé de 7 essieux.
- Ceci pourrait remplacer les frais annuels de licence de TShs.20.000 par véhicule actuellement imposés et retenus par la Tanzania Revenue Authority (TRA).
- Ceci pourrait couvrir une portion substantielle d'écart de fonds d'entretien des routes du sous-secteur.

Stratégies pour réduire l'écart de financement (suite...)

- L'écart peut être réduit davantage par l'introduction du principe de "frais de service" pour générer des fonds additionnels pour l'entretien là où c'est économiquement faisable.
- Par exemple, les corridors routiers avec un trafic de 1.000+ véhicules par jour devraient être étudiés pour les Projets Maintient Fonctionne et Transfère (MOT) pour permettre que les fonds en provenance des sources traditionnelles soient utilisés pour les routes importantes mais moins fréquentées. La cible pour cela pourrait être la route nationale tanzanienne, le Corridor Nord-Est et le Corridor Central dont l'entretien pourrait être pris en charge hors le budget du Fonds Routier.
- En même temps le Gouvernement devrait

Stratégies pour réduire l'écart de financement (suite...)

- Ces initiatives pourraient [etre largement renforcées en :
 - Instaurant une politique d'investissement saine et assurant des décisions d'investissement correctes dans le sous-secteur depuis qu'un nouvel investissement ne puisse ultimement exercer la pression sur le budget d'entretien.
 - Les Agences Routières du sous-secteur mettant en place des systèmes pour assurer une meilleure utilisation des ressources disponibles.
 - Concevant des interventions d'entretien appropriées et rentables.
 - Developpant des moyens d'entretien des infrastructures routières plus innovatives et moins coûteuses pour les agences du sous-secteur.

Stratégies pour réduire l'écart de financement (suite...)

- Trouver des fonds supplémentaires pour l'entretien et si possible pour l'amélioration des infrastructures routières, le gouvernement peut introduire une taxe d'infrastructure de (1) pour cent de (CAF) coût, assurance et frais sur toutes les importations.
- Alternativement, des cautions d'infrastructure pourraient être émises par par le gouvernement pour couvrir les écarts dans le financement de l'entretien des infrastructures et aussi pour améliorer les infrastructures routières dans le pays. Ceci est toutefois une option du long terme.

MWISHO

THE END

NINAWASHUKURU SANA

THANK YOU