

## SOMMAIRE

### ÉDITORIAL (p. 1)

#### ACTUALITÉS

- Mansour Faye plaide pour une évaluation des résultats des fonds d'entretien routier (p. 2)



### DOSSIER (p. 3 à 5)

- Mobilisation des ressources de l'entretien routier en Afrique : les acteurs explorent les pistes (p. 3)
- Mobilisation des ressources, durabilité (p. 4)
- Entretien routier au Sénégal : les besoins estimés à près de 80 milliards de FCFA par an (p. 5)

#### FOCUS

- Redevance autoroutière, charge à l'essieu ... : des niches de financement pour l'entretien routier (p. 6)

#### ENTRETIEN

- Mamadou Faye, Directeur général du Fonds d'entretien routier autonome (p. 7)



- Ali Ipinge, président de l'AFERA (p. 8)



## Éditorial

### Le Sénégal en modèle

Dans la transformation structurelle de l'économie, axe 1 du Plan Sénégal Émergent (PSE), référentiel économique, le Président de la République Macky SALL a fait le pari de miser sur les infrastructures. Aussi diversifiés qu'inclusifs, des projets d'envergure sortent de terre.

Que ça soit dans le transport aérien, ferroviaire ou routier, des avancées significatives ont été notées, et le Sénégal s'affirme de plus en plus comme un pays en phase avec la modernité. Mais si construire des infrastructures, notamment routières est une chose, leur entretien en est une autre, parfois la plus laissée en rade dans plusieurs pays. Entre faiblesse des ressources mises à disposition, manque de volonté... l'entretien n'a que rarement été pris à sa juste valeur. En témoignent les faibles budgets qui lui sont alloués.

Heureusement que le Chef de l'Etat Macky Sall a très vite pris la pleine mesure des enjeux liés à l'entretien. Ce qui l'a d'ailleurs poussé à renforcer les pouvoirs du Fonds d'entretien

routier autonome (FERA). Ainsi, depuis novembre 2020, le FERA, en plus de sa mission première qui est l'entretien, peut désormais financer la construction et la réhabilitation.

Une avancée institutionnelle majeure. En effet, avec l'importance des projets routiers réalisés ou en cours de réalisation, le défi de l'entretien routier est de taille. Doter donc le FERA de forces supplémentaires est un signal fort et une confirmation du leadership sénégalais dans le domaine en Afrique.

L'organisation de la 19<sup>e</sup> Assemblée générale de l'Association des fonds d'entretien africains (AFERA) vient corroborer le leadership de notre pays sur l'échiquier continental. Pendant une semaine, le Sénégal a accueilli plus de 30 pays pour discuter des réformes profondes à apporter pour des fonds d'entretien routier plus efficaces.

Aujourd'hui, le modèle sénégalais est brandi partout. Les routes du développement, c'est aussi les routes bien entretenues. Et l'exemple du Sénégal sert de modèle. ■

## Monsieur Mansour FAYE plaide pour une évaluation des résultats des fonds d'entretien routier

*Pour le ministre sénégalais des infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement, Mansour FAYE, dans la perspective d'amélioration du dispositif d'entretien, il est important d'évaluer les résultats des fonds d'entretien routiers plus de trente ans, après leur entrée en fonction.*



« Aujourd'hui, après plus de trente ans d'entrée en fonction des premières générations des fonds d'entretien routier, il me paraît pertinent de s'arrêter pour évaluer les résultats afin de renforcer les acquis et corriger les contre-performances », a-t-il déclaré.

M. FAYE intervenait, lors de la cérémonie d'ouverture de la 19<sup>ème</sup> assemblée générale de l'Association des fonds d'entretien routier africains (AFERA), en présence de son président et de plusieurs autres participants. Selon lui, cet exercice d'analyse stratégique voire d'autocritique, n'est certes pas aisé, mais il lui semble indispensable. « Il est urgent que nos administrations, nos cadres et nos experts dans le secteur discutent en profondeur de l'entretien routier », a-t-il ajouté.

Il a par ailleurs noté que plus les routes sont construites, plus il y aura le besoin de ressources pour les préserver et de les

entretenir. « Ainsi, la durabilité des fonds d'entretien routier ne soulève aucun doute à mon avis. Parce que les problèmes qu'ils doivent résoudre sont durables et s'accroissent inévitablement dans le temps en raison du progrès que nous connaissons en matière de construction routière », a-t-il poursuivi.

« Pour sauvegarder les routes, sauvegardons nos fonds d'entretiens », a pour sa part, indiqué, le secrétaire général de l'Association des gestionnaires et partenaires africains (AGEPAR), Anatole Kouzombe.

Il a par ailleurs partagé, quelques réflexions susceptibles de pérenniser le financement du fonds d'entretien routier sur le continent, notamment, le renforcement du plan institutionnel de ces derniers.

Il a également évoqué la nécessité d'augmenter leur visibilité et leur impact sur la sauvegarde des réseaux routiers, aussi bien qu'au niveau des grands axes routiers que des pistes.

« Il faut rechercher les financements innovants et diversifier les ressources à travers notamment, le péage, par l'harmonisation des critères de poste et stratégie tarifaire à travers nos institutions sous-régionales », a-t-il expliqué.

### Sénégal : Les Fonds d'entretien routier d'Afrique en AG pour discuter de leur « durabilité »

**Dakar a abrité la 19<sup>ème</sup> assemblée générale de l'Association des fonds d'entretien routier d'Afrique (AFERA), une édition qui est axée notamment sur le financement des routes africaines.**

L'Association des fonds d'entretien routiers africains, qui regroupe 34 pays membres, tient ses Assises annuelles du 9 au 14 mai, a annoncé M. Mamadou Faye, DG du FERA, lors d'une réunion du Bureau exécutif de l'association, qui s'est tenue à quelques jours de l'événement à Dakar.

Cette rencontre préparatoire est réservée au bureau exécutif de l'Association des fonds d'entretien routier africains, qui regroupe le Botswana, le Cameroun, le Niger, le Sénégal et la Tanzanie.

La 19<sup>ème</sup> assemblée de l'AFERA, qui devait se tenir en 2020, avait été reportée en raison de la pandémie du Covid-19, a rappelé M. FAYE.

Lors de ces Assises annuelles de l'AFERA, les pays membres réfléchissent sur « la durabilité des fonds d'entretien routier

africains », a indiqué Mamadou FAYE.

Le président de l'AFERA, Ali IPINGE, a, pour sa part, insisté sur les défis qui attendent les fonds d'entretien routiers. Ces derniers sont relatifs notamment à la nécessité de « connecter les peuples africains » et à « davantage stimuler la productivité sur le continent ».

Il a, à cet effet, rappelé le rôle que doivent jouer les routes dans la mise en place de la Zone de libre-échange continental en Afrique (ZLECAF). Il a rappelé les difficultés liées à la « pérennité du financement dans la construction de routes et l'entretien de l'existant ».

L'Association des fonds d'entretien routier d'Afrique a été fondée en 2003, à Libreville (Gabon), selon les organisateurs.

« Son objectif est de mettre en place une plateforme et un réseau pour des échanges d'expériences et d'informations sur les meilleures pratiques d'entretien de routes en Afrique, de trouver des opportunités sur les options de financement ».

## MOBILISATION DES RESSOURCES DE L'ENTRETIEN ROUTIER EN AFRIQUE

*Les acteurs explorent les pistes*

*Les acteurs se penchent sur la mobilisation des ressources financières. Autour du thème « Durabilité des fonds d'entretien routier africains », les acteurs de l'entretien routier en Afrique sont réunis à Dakar pour réfléchir sur les défis qui interpellent le secteur. L'urgence selon eux, c'est la mobilisation des ressources.*



Dans un contexte de mise en œuvre de la zone de libre-échange, la circulation des biens et des personnes va prendre une nouvelle dimension.

Dans cette dynamique de multiplication des échanges, les routes devront jouer un rôle important. En plus d'être disponibles, elles doivent être entretenues. Une activité qui nécessite des moyens colossaux. C'est tout le sens de la 19<sup>e</sup> assemblée générale de l'Association des fonds d'entretien routier autonome d'Afrique (AFERA).

« Le secteur de l'entretien routier est à la croisée des chemins en Afrique », a dit Ali IPINGE.

Selon le Président de l'AFERA, le paysage change en termes de durabilité. Ainsi, les FER font face à des défis réels qui, s'ils ne sont pas relevés, risquent de porter un gros préjudice aux échanges. « Les routes sont essentielles. Si on ne les entretient pas bien, on ne peut parler de développement soutenable.

Il faut des institutions indépendantes et des missions claires dans le financement des routes, leur entretien pour garantir la pérennité. Notre conviction, c'est que les FER doivent être autonomisés pour relever les nombreux défis », a-t-il plaidé.

Aujourd'hui, d'après les chiffres révélés par les acteurs, même s'il y a trois millions de kilomètres de

routes en Afrique, le ratio par habitant est faible. Ce qui, selon M. IPINGE, interpelle sur comment mobiliser plus de ressources. « Quand il y aura plus de routes, il y aura plus de besoins en entretien », a-t-il souligné.

Regroupant 34 pays d'Afrique, AFERA a fait de la rencontre de Dakar une occasion pour porter le plaidoyer sur les besoins de financement.

D'après Mamadou FAYE, Directeur général du FERA, même si plus de 700 milliards de FCfa ont été décaissés par le FERA pour l'entretien des routes au Sénégal, les besoins sont loin d'être comblés. « C'est vital de doter les fonds d'entretien, d'autonomie financière. C'est important d'entretenir nos routes quand on sait les montants investis dans leur construction. Il faut améliorer cela pour stimuler les échanges en Afrique et entre les pays. Le défi aujourd'hui, c'est comment construire de nouvelles routes et comment entretenir l'existant », a-t-il plaidé.

**Élargissement de l'assiette**

Même si les avantages sont nombreux, la perspective de fonds de troisième génération n'est réalisable que s'ils sont habilités à financer des investissements lourds, sur la base de l'élargissement de leur assiette, estime Monsieur Youssou SAKHO.

C'est pourquoi il estime que la mise en place d'une Agence routière devra être fortement corrélée à l'instauration du dispositif de financement de l'entretien routier. « L'articulation entre le dispositif de financement et les instruments de mise en œuvre des programmes doit être optimisé et la réforme ne devrait laisser en rade le renforcement des missions régaliennes dévolues aux structures administratives qui doivent être aussi attractives que les agences, pour être à même d'attirer les meilleures ressources humaines », a-t-il suggéré.

Pour Monsieur Malang SANE, un autre consultant, au-delà du fonds de troisième génération, il est également important que les fonds d'entretien routier africains harmonisent leurs textes. « Nous avons réussi à avoir un même cadre réglementaire dans plusieurs domaines, on peut le faire dans l'entretien routier. Il faut d'abord commencer par la mise en place d'un certain nombre d'indicateurs », a-t-il plaidé.

## MOBILISATION DES RESSOURCES, DURABILITÉ...

### *Plaidoyer pour des fonds d'entretien routiers de 3<sup>e</sup> génération*

*Face à l'équation de la mobilisation des ressources et des changements climatiques, les fonds d'entretien routiers africains doivent se réajuster. Selon des experts présents à la 19<sup>ème</sup> Assemblée générale de l'Association des fonds d'entretien routiers africains (AFERA), le moment est venu de passer à des fonds de troisième génération pour s'adapter aux nouvelles exigences.*

Après les problèmes liés à la mobilisation des ressources financières et à la programmation des activités d'entretien, les Fonds d'entretien routiers font face à l'inéligibilité des travaux de réhabilitation. Pour y remédier, Monsieur Youssou SAKHO, consultant international estime qu'il faut passer à des fonds de troisième génération qui constituent, à ses yeux, une bonne perspective d'extension du spectre des possibilités de sauvegarde des patrimoines routiers. Il faisait une présentation, à l'occasion de l'Assemblée générale de l'Association des fonds d'entretien africains (AFERA).

Cette approche est d'autant plus pertinente que si l'on en croit l'ancien Directeur général de l'Autorité de régulation des marchés publics du Sénégal (ARMP), le statut de troisième génération correspond à une consolidation des Fonds d'entretien routier de deuxième génération. Il permet par exemple, de pouvoir lever des fonds par le truchement d'une dette commerciale à long terme sans avoir besoin d'une garantie souveraine, administrer et percevoir les péages routiers dans le cadre de la diversification des ressources de la redevance d'usage et investir ses fonds judicieusement sur le marché financier. Cependant, dit-il, le Fonds de troisième génération doit fonctionner dans des pays ayant des antécédents positifs en matière de mise en œuvre de la législation et un dispositif réglementaire d'acquisition qui est ouvert à la passation de marchés.

L'autre avantage, selon M. SAKHO, c'est que les fonds de troisième génération seraient dotés d'un guichet dédié au financement des travaux lourds de réhabilitation en plus d'un guichet classique réservé à l'entretien. « La fourniture d'un niveau de service satisfaisant et constant sur les routes dont l'état peut varier considérablement, nécessite une combinaison de réparations, d'entretien courant et périodique, mais aussi de reconstruction », explique-t-il. Des propositions que l'AFERA semble décidée à prendre en compte. Réagissant au plaidoyer de M. SAKHO, le Président Aly IPINGE estime que le diagnostic est assez exhaustif. « Les outils sont là. Aujourd'hui, il faut une harmonisation budgétaire pour les travaux de construction-réhabilitation-entretien. Tant qu'on ne règle pas la question de la programmation de l'entretien, on est jamais performant.

## Mamadou FAYE, DG DU FERA :

### *« Le FERA sénégalais est déjà dans la troisième génération »*

Avec son nouveau statut qui lui permet de mobiliser des ressources aussi bien pour la construction que pour l'entretien, le Fonds d'entretien routier autonome (FERA) du Sénégal est déjà en avance. C'est la conviction de son DG. Pour Monsieur Mamadou FAYE, au vu des recommandations, sur la nécessité d'harmoniser les textes, d'élargir le champ d'action des fonds d'entretien routiers, le Sénégal a réalisé des avancées importantes en révisant le statut du FERA en novembre 2020. « Désormais, en plus de sa mission première qui est l'entretien, le FERA peut financer la construction et la réhabilitation.

## TRANSPORTS EN AFRIQUE

### *Plus de 90% supportés par les routes*

Dans un contexte de mise en œuvre de la zone de libre-échange continentale, les routes doivent jouer un rôle important. Si l'on en croit Monsieur Kouzonde ANATOLE, Secrétaire Général de l'Association des Gestionnaires et Partenaires Africains de la Route (AGEPAR), la route supporte plus de 90 % de tous les transports en Afrique. Mais malheureusement, dit-il, nos routes africaines sont généralement mal entretenues, engendrant un surcoût sur les voyages, le commerce et les affaires. Il s'exprimait à l'assemblée générale de l'association des fonds d'entretien routier africains (AFERA). « Le rôle de la route dans le développement économique et social de nos pays est indéniable. Les infrastructures et services des transports efficaces sont vitaux pour le développement et l'intégration des Etats Africains. Pour intensifier la réduction de la pauvreté et renverser la marginalisation économique de l'Afrique, nous devons prendre à bras le corps les insuffisances constatées dans les systèmes d'entretien routier africains en vue de trouver des solutions idoines assurant leur efficacité », a-t-il plaidé.

## ENTRETIEN ROUTIER AU SÉNÉGAL

*Les besoins estimés à près de 80 milliards de FCFA par an*



***Pour un entretien efficace des routes, les besoins sont estimés à 80 milliards de FCfa par année. C'est ce que révèle Monsieur Ibrahima SALL, Directeur de la gestion et de l'entretien du réseau routier de l'Agence des travaux et de gestion des routes (AGEROUTE).***

Depuis quelques années, le Sénégal a entrepris d'importants projets routiers entre construction, réhabilitation...

Aujourd'hui le réseau routier classé est long de 16 500 km. Mais ces infrastructures font face à la lancinante question de l'entretien, à cause, principalement, de l'insuffisance des ressources financières allouées. D'après les explications de M. Sall, Directeur de la gestion et de l'entretien du réseau routier à l'AGEROUTE, sur des besoins estimés à près de 80 milliards de FCfa par an, le Fonds d'entretien routier autonome (FERA) ne dispose que de la moitié soit près de 40 milliards FCFA.

« Chaque année, nous présentons un programme d'entretien au FERA. Mais du fait de l'insuffisance de ses ressources, nous n'arrivons pas à dérouler intégralement le programme », a-t-il expliqué, à l'occasion de la 19<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle de l'association des fonds

d'entretien routiers autonomes (AFERA). Mais selon lui, les solutions ne manquent pas. D'abord, il estime qu'en plus de renforcer les moyens du FERA, l'Etat doit l'aider à collecter les autres taxes et redevances prévues dans la nouvelle loi de création du FERA. Mieux, dit M. SALL, l'entretien routier est d'autant plus important que le patrimoine routier estimé à près de 3 000 milliards de FCfa est le patrimoine le plus important de l'État. « Il y a des efforts considérables qui ont été faits dans la construction et la réhabilitation des routes. Les mêmes efforts, voire plus, doivent être faits dans l'entretien. Si on ne le fait pas aujourd'hui, on risque de dépenser beaucoup plus dans les années à venir. On ne parlerait plus d'entretien, mais de réhabilitation et de reconstruction ; ça coûterait beaucoup plus cher. On laisserait une lourde dette invisible appelée « dette grise » qui sera accumulée sur la tête des générations futures ; il s'agira du surcoût financier résultant d'un sous-entretien chronique », a-t-il plaidé. Par exemple, cite-t-il, en 2022, au moment où la Namibie est à 7,5 millions de FCfa par km de route investis en entretien, le Sénégal est à moins de 2,5 millions par km et par an investis en entretien.

## REDEVANCE AUTOROUTIÈRE, CHARGE À L'ESSIEU...

### *Des niches de financement pour l'entretien routier*

*Si construire des routes est une chose, l'entretien en est une autre. Parfois la plus compliquée, notamment à cause de la faiblesse des ressources qui lui sont allouées. Les Fonds d'entretien routier africains explorent, les niches. C'était à l'occasion de l'ouverture de l'Assemblée générale de l'Association des Fonds d'entretien routier autonomes (AFERA à Dakar).*



Les pays africains ont les mêmes préoccupations dans le cadre de l'entretien routier. Ce qui est unanimement reconnu comme étant une priorité, se heurte à la disponibilité de ressources suffisantes. C'est pourquoi l'Association des fonds d'entretien routiers autonomes (AFERA) a décidé de se pencher sur les mécanismes devant permettre de relever le défi. Monsieur Mamadou FAYE, DG du Fonds d'entretien routier autonome (FERA) du Sénégal ne s'y trompe pas. Pour lui, l'amélioration du financement de l'entretien routier s'impose avec acuité. Il estime que les pistes ne manquent pas.

Par exemple, préconise-t-il, la redevance de la route peut servir au financement de l'entretien. A cette niche, Monsieur Cédric Mouhamadou Directeur général du FER du Tchad ajoute d'autres, non moins accessibles. Mais

il estime qu'il faut d'abord mettre l'accent sur la construction de routes de qualité. Car dit-il, la bonne construction des routes en amont, permet déjà de faire d'énormes économies dans l'entretien. Pour le financement de l'entretien à proprement parlé, il estime que déjà, des efforts ont consentis avec les fonds d'entretien de deuxième génération qui sont devenus autonomes.

A côté, il est d'avis que les redevances autoroutières, les frais d'usage de la route, la charge à l'essieu et les subventions de l'Etat sont autant de ressources qui peuvent être injectées dans le financement de l'entretien routier. Dans un contexte de mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale, les routes seront de plus en plus sollicitées dans le cadre des échanges. C'est pourquoi, Ali IPINGE, Président de l'AFERA pense qu'il est nécessaire d'adopter de nouveaux instruments et ne plus dé-

pendre que des subventions octroyées par les Etats.

La réflexion est d'autant plus urgente que si l'on en croit Monsieur Mansour FAYE, Ministre des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement, nous sommes dans un contexte « de raréfaction des ressources qui sont pourtant indispensables à la construction et à l'entretien des routes ». Evoquant le FERA du Sénégal, le ministre assure qu'en plus du soutien de l'Etat, il bénéficie, en plus de la taxe d'usage de la route qui lui est attribuée, des redevances de péages autoroutier et routier, de redevances d'exploitation des infrastructures routières et autoroutières, de redevances sur les travaux d'infrastructures routières et de produits de la location des domaines routiers et autoroutiers, notamment...

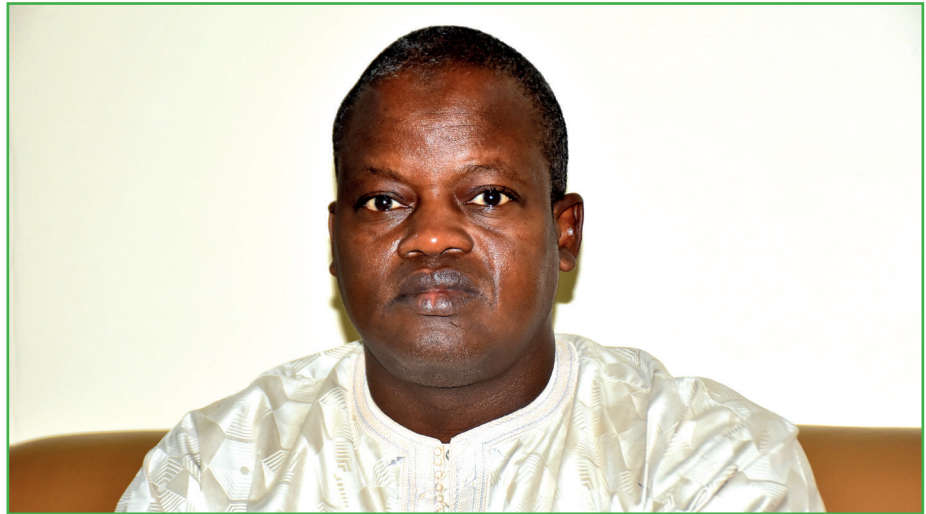
Mais Monsieur Mansour FAYE estime qu'il est devenu stratégique voire indispensable que les FER réfléchissent à comment aider nos Etats à financer vite, de façon pérenne et en optimisant les charges financières, la construction des routes et à comment structurer des mécanismes viables et économiquement profitables pour l'entretien routier. Parce que dit-il, plus on en construit, plus on a besoin de ressources pour les préserver, les entretenir.

« Le développement tant souhaité de nos patrimoines routiers a comme pendant, un fort et croissant besoin de mobilisation de ressources financières pour les sauvegarder », a-t-il rappelé.

## MAMADOU FAYE, DG DU FERA :

« Désormais, le FERA peut lever des fonds pour financer la construction et l'entretien des routes »

*Le Sénégal à l'honneur avec la 19<sup>e</sup> Assemblée Générale Annuelle de l'Association des Fonds d'entretien routier africain (AFERA). Une rencontre stratégique pour cette organisation qui regroupe pas moins de 34 pays d'Afrique. Dans cet entretien, le Directeur Général du Fonds d'entretien routier autonome (FERA), Monsieur Mamadou FAYE revient sur les enjeux de la rencontre de Dakar. Il aborde également les nouveaux statuts du FERA et ses enjeux.*



**Le Sénégal accueille la 19<sup>e</sup> édition de l'assemblée générale annuelle de l'Association des Fonds d'entretien routier africain (AFERA). Qu'est-ce que cela représente pour vous ?**

Cette association, depuis qu'elle a été créée en 2003, organise chaque année dans un pays membre, une Assemblée générale. En 2021, il y en a eu une, mais en mode virtuel en raison des restrictions exigées par la pandémie. Cette année, c'est la 19<sup>e</sup> édition. Elle a pour thème « La durabilité des fonds d'entretien routier africains ».

**Aujourd'hui, quelles sont les difficultés que rencontrent les fonds d'entretien routiers africains ?**

En réalité, tous les fonds routiers africains ont les mêmes problèmes. A savoir la raréfaction de ressources financières qui sont affectées à l'entretien des routes du continent, d'abord dans chaque pays, ensuite à l'échelle du continent.

Comme vous le savez, le réseau routier grandit d'année en année avec une augmentation des linéaires. Et la construction des routes engendre naturellement une augmentation des besoins en entretien routier.

En effet, chaque route qui est livrée à la circulation nécessite une programmation d'entretien. Et comme le

linéaire augmente d'année en année, les fonds alloués à l'entretien doivent aussi augmenter pour couvrir les besoins sans cesse croissants.

**Au Sénégal, comment se passe cet entretien ?**

On peut dire que notre réseau routier est de bonne qualité. Parce qu'en termes de pourcentage, on estime que 82% pour ce qui concerne les réseaux revêtus et autour de 60% pour ce qui constituent les pistes de production. Donc on peut estimer que c'est un réseau assez solide. Et ça, c'est grâce aux efforts que l'Etat a faits dans le domaine de l'entretien à travers le Fonds d'entretien routier autonome (FERA) depuis sa création.

**Il y a beaucoup d'accidents sur nos routes, poussant certaines populations à réclamer des dos d'âne par exemple. Est-ce que le FERA est interpellé ?**

Cela ne relève pas de la qualité du réseau routier. S'il ne dépendait que simplement de la qualité des routes, il n'y aurait pas eu d'accidents. Il y a d'autres facteurs qu'il faut regarder. Ce que je sais, c'est que ce n'est pas à cause de la qualité des routes.

**Le FERA a un nouveau statut.**

**Qu'est-ce que cela change ?**

La principale mutation c'est que désormais, le FERA a la capacité de se mouvoir dans le marché financier national et international pour lever des fonds pour les mettre dans l'entretien routier ou dans la construction de nouvelles routes. Avant, le FERA n'était pas habilité à financer les travaux de construction de nouvelles routes. Maintenant avec la réforme, il y a une ouverture vers le financement de la construction de nouvelles routes. C'est une évolution majeure du FERA.

**Est-ce qu'il y a déjà des progrès d'envergure qui sont d'ores et déjà ciblés ?**

Il y a un ambitieux programme du Chef de l'Etat intitulé Programme Spécial de Désenclavement (PSD) et c'est le FERA qui a été choisi avec l'accompagnement du ministère des Finances et de celui de l'Economie pour aller sur le marché financier et de mobiliser des ressources pour son financement.

## ALI IPINGE, PRÉSIDENT DE L'AFERA

« Le futur c'est d'aller vers un contrôle des fonds alloués aux routes »



**Monsieur le Président, la rencontre de Dakar a été un moment de riches échanges. Que peut-on retenir ?**

Nous avons passé trois jours d'intenses travaux très fructueux avec des discussions très intéressantes au cours desquelles, nous avons passé en revue les problèmes auxquels le secteur routier est confronté. Nous avons donc essayé de trouver des moyens de financer le fonds routier pour avoir des routes adéquates qui pourraient servir aux populations et aussi trouver des moyens de collecte de taxes au bénéfice des populations.

Concernant la question du financement, les différents pays ont des approches différentes. Certains appliquent des redevances pour avoir de l'argent. D'autres utilisent l'argent payé par les usagers. Cet argent devrait être entièrement pour les fonds routiers. Mais ce n'est pas toujours le cas. Nous avons également des fonds dans certains pays où c'est le péage qui est utilisé ou d'autres moyens pour augmenter les fonds. Dans beaucoup de pays, il y a différents modèles applicables. En Namibie, nous avons les paiements des contribuables, les taxes sur le pétrole et les plaques d'immatriculation. Nous avons également d'autres taxes à l'essieu pour pouvoir aider le fonds routier.

Mais aujourd'hui, il nous faut explorer de nouvelles manières de faire. Au Sénégal, j'ai été surpris de voir qu'il y

a le péage. C'est un moyen important qui permet de mobiliser des ressources.

**Aujourd'hui est-il possible d'étendre l'AFERA en ouvrant à d'autres pays ?**

Je pense que cela est possible. En Afrique, nous avons 54 pays dont 36 sont déjà membres de AFERA. Cela veut dire donc que nous avons les 2/3 des pays du continent. Nous devons maintenant faire en sorte que les autres puissent adhérer. Nous devons aussi faire en sorte que les pays qui n'ont pas de FER, en disposent et qu'ils puissent participer. C'est possible de travailler avec tout le monde afin de ne laisser personne en rade.

**Beaucoup d'experts ont insisté sur la nécessité de passer à des FER de troisième génération. Quelle en est la pertinence à votre avis ?**

À mon avis, le futur c'est d'aller vers un contrôle des fonds alloués aux routes. Ce qui veut dire que nous n'allons pas nous limiter à l'entretien des routes. Il s'agit à la fois, de construire et d'assurer le maintien des routes. Ce qui permettra d'aller au-delà du fonds routier d'entretien. Ainsi on aura des fonds de troisième génération et de quatrième génération. C'est le cours normal des choses. C'est une évolution inéluctable si on veut être plus efficace.



### Monsieur Papa Songdé DIOP, Président du Conseil d'administration du FERA



« La réflexion a été assez profonde et féconde aussi, parce que les fonds se sont penchés sur la durabilité des fonds d'entretien routier africains qui est le thème de cette 19<sup>e</sup> AG de l'AFERA. Au moment où le Président de la République Monsieur

Macky SALL est le Président en exercice de l'Union africaine et qui a beaucoup insisté sur les infrastructures, il est important de savoir que l'Afrique ne peut pas se développer sans une connectivité réelle entre les pays africains. Donc de Dakar au Caire, de Dakar à Lagos, nous devons créer des corridors qui peuvent nous permettre de pouvoir faire en sorte que l'Afrique commerce avec l'Afrique, les échanges interafricains ne peuvent se développer tant que nous n'aurons pas des infrastructures nécessaires ».

### Monsieur Abdoul Rahimoune MASSOUADOU, DG FER NIGER



« L'entretien ne suit pas souvent la construction des infrastructures routières. Il est beaucoup plus aisé pour les gens, du point de vue bilan, de construire des routes, car nous savons tous que les infrastructures routières sont le socle du dévelop-

pement économique et social. Donc, c'est ce qu'on voit du point de vue politique. Alors, on construit ces routes, mais derrière, l'entretien fait défaut. Ou bien on construit des routes, et on fait la mauvaise politique, comme quoi, que c'est des routes neuves, donc on les laisse et on s'intéresse à celles qui ont commencé à se dégrader. C'est ça le vrai problème. Heureusement, ces derniers temps, avec la création des fonds d'entretien routier de dernière génération, les hommes politiques ont compris que quelle que soit la qualité des routes qu'on va construire, si elles ne

sont pas entretenues, elles vont être dégradées. Donc aujourd'hui, nos Etats et nos dirigeants ont bien compris qu'il est extrêmement important d'entretenir une route au-delà même de l'aspect économique et social »

### Monsieur Anatole KOUZOMBE, Secrétaire Général de l'Association des Gestionnaires et Partenaires Africains (AGEPAR) :



« Pour sauvegarder les routes, sauvegardons nos fonds d'entretiens, il est nécessaire d'augmenter leur visibilité et leur impact sur la sauvegarde des réseaux routiers, aussi bien qu'au niveau des grands axes routiers que des pistes. Il faut recher-

cher les financements innovants et diversifier les ressources à travers notamment, le péage, par l'harmonisation des critères de poste et stratégie tarifaire à travers nos institutions sous régionales »

### Siddick Mahamat Nour MALLAYE, Directeur technique du FER du Tchad



« Nous sortons de ces assises avec de multiples points de satisfaction. D'abord, il y a l'accueil chaleureux réservé par le

Sénégal, pays hôte, qu'il faut saluer. On a aussi trouvé des collaborateurs à la hauteur des débats. Concernant les travaux, l'on peut noter les différents thèmes qui sont d'actualité. Les présentateurs ont aussi été du niveau. Les échanges ont été fructueux. On comprend que pour évoluer, il faut de tels cadres, afin de savoir ce qui se fait sous d'autres cieux. Nous retournons dans notre pays avec beaucoup de satisfaction, avec un plus dans la perception des choses ».



**Sénégal**

**Les Fonds d'entretien routier d'Afrique en AG pour discuter de leur « durabilité »**

Publié le: sam. 07/05/2022, 01:15

Dakar va abriter à partir de lundi la 19ème assemblée générale de l'Association des fonds d'entretien routier d'Afrique (AFERA), une édition qui sera axée notamment sur le financement des routes africaines

Mamadou Faye, directeur général du

Fonds d'entretien routier autonome (FERA) du Sénégal, hôte de l'événement.

Dakar va abriter à partir de lundi la 19ème assemblée générale de l'Association des fonds d'entretien routier d'Afrique (AFERA), une édition qui sera axée notamment sur le financement des routes africaines, a appris l'APS du directeur général du Fonds d'entretien routier autonome (FERA), Mamadou Faye.

L'Association des fonds d'entretien routiers africains, qui regroupe 34 pays membres, va tenir ses Assises annuelles du 9 au 14 mai, a annoncé M. Faye, lors d'une réunion du Bureau exécutif de l'association, qui s'est ouverte vendredi à Dakar.

Cette rencontre préparatoire est réservée au bureau exécutif de l'Association des fonds d'entretien routier africains, qui regroupe le Botswana, le Cameroun, le Niger, le Sénégal et la Tanzanie.

La 19e assemblée de l'AFERA, qui devait se tenir en 2020, avait été reportée en raison de la pandémie du Covid-19, a rappelé M. Faye.

Lors de ces Assises annuelles de l'AFERA, les pays membres vont réfléchir sur « la durabilité des fonds d'entretien routier africains », a indiqué Mamadou Faye.

Le président de l'AFERA, Ali Ipinge, a, pour sa part, insisté sur les défis qui attendent les fonds d'entretien routiers. Ces derniers sont relatifs notamment à la nécessité de « connecter les peuples africains » et à « davantage stimuler la productivité sur le continent ».

Il a, à cet effet, rappelé le rôle que doivent jouer les routes dans la mise en place de la Zone de libre-échange continental en Afrique (ZLECAF). Il a rappelé les difficultés liées à la « pérennité du financement dans la construction de routes et l'entretien de l'existant ».

L'Association des fonds d'entretien routier d'Afrique a été fondée en 2003, à Libreville (Gabon), selon les organisateurs.

« Son objectif est de mettre en place une plateforme et un réseau pour des échanges d'expériences et d'informations sur les meilleures pratiques d'entretien de routes en Afrique, de trouver des opportunités sur les options de financement », précise un document remis aux participants.

Source : APS



**Sénégal-Afrique-Infrastructures -Entretien**  
**Dakar hôte de l'AG des fonds d'entretien routiers africains**

• mai 07, 2022 à 14:18

La 19ème assemblée générale de l'Association des fonds d'entretien routier d'Afrique (AFERA) se tient du 9 au 14 mai 2022 à Dakar, a appris APA auprès des organisateurs.

La présente édition, initialement prévue en 2020 mais reportée à cause de la Covid-19, va discuter du financement des routes africaines. Les participants venant des 34 membres de l'AFERA vont aussi se pencher sur la durabilité des fonds d'entretien routier africains.

L'Association des fonds d'entretien routier d'Afrique (AFERA) a été créée en 2003 à Libreville (Gabon). Elle a pour objectif de mettre en place une plateforme et un réseau pour des échanges d'expériences et d'informations sur les meilleures pratiques d'entretien de routes en Afrique, de trouver des opportunités sur les options de financement.

TE/APA



### Dakar capitale de la 19eme Assemblée Générale de l'Association des Fonds d'Entretien Routier Africains (AFERA)

Posted by Topnews admin | Mai 6, 2022 | Actualité | 0 |

Le Sénégal accueille la 19e assemblée générale de l'association des fonds d'entretien routier d'Afrique, dont le thème est la durabilité des fonds d'entretien routier. Cette association regroupe 34 pays africains. «Les discussions vont tourner vers la résilience des fonds routiers mais également les mécanismes de financement de ces fonds en Afrique», affirme Mamadou Faye Dg du Fonds d'entretien routier autonome (Fera).

Selon lui, Le Fera du Sénégal participe à l'aménagement et à la construction de nouvelles routes grâce à la réforme qui a été introduite en 2020, selon son directeur. Le Fera existe depuis 2007 mais n'a jamais pris son envol pour être en phase avec les mécanismes de recherche de financement. C'est ainsi que le Fera a été recréé par une loi en 2020.

Sénégal

### L'AG des Fonds routiers d'Afrique s'ouvre ce lundi, plus de 20 pays participants

Publié le: lun. 09/05/2022, 05:43

Tout est fin prêt pour la 19e Assemblée générale de l'Association des Fonds d'entretien routier d'Afrique (AFERA) à Dakar, au Sénégal. Le comité d'organisation a travaillé sans répit.

La salle du Palais des congrès prête à accueillir les participants invités par l'AFERA. Ph. Acturoutes

Le flot d'arrivées pour la 19 e Assemblée générale de l'Association des Fonds d'entretien routier d'Afrique (AFERA) à Dakar, la capitale sénégalaise, a continué toute la journée du dimanche. Au soir, on comptait 22 pays qui ont confirmé leur participation et envoyé des représentants dans la capitale sénégalaise, selon les organisateurs. C'est une proportion au-dessus de la moyenne pour l'organisation qui compte 35 pays.

Les travaux s'ouvrent lundi au Palais des congrès de King Fahd Palace avec une cérémonie officielle en présence du ministre sénégalais des infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement, Mansour Faye, et de représentants de hautes institutions impliquées dans le financement des routes dont la BAD et la Banque Mondiale qui, en liaison avec l'Union Européenne et l'Union Africaine, appuie le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP). Le mot de bienvenu sera dit par le Directeur général du Fonds d'entretien routier autonome (FERA) du Sénégal, Mamadou Faye.

L'Association des gestionnaires et partenaires africains des routes (AGEPAR) a délégué deux représentants dont



un des vice-présidents, de même que Kenya Road Board (KRB), le Fonds routier du Kenya, dont la délégation est arrivée samedi. La délégation du Fonds d'entretien routier (FER) de Côte d'Ivoire est aussi sur place. L'Association mondiale de la route ou AIPCR est aussi annoncée aux travaux qui porteront sur « la durabilité des fonds d'entretien routier d'Afrique ».

Les réflexions visent à remettre les FER des différents pays dans leur rôle d'acteur du développement par un soutien financier plus appuyé aux programmes routiers indispensables aux défis de la compétitivité du commerce et à l'intégration de l'Afrique.

Les participants seront ensuite réunis en ateliers pour examiner diverses problématiques relevant entre autres des défis dans la gestion des fonds routiers, de l'utilisation de la technologie pour augmenter l'efficacité opérationnelle et des résultats de l'étude sur l'efficacité des fonds d'entretien routier réalisée en 2020 par la BAD. Célestin KOUADIO Envoyé spécial

## Sénégal : 19ème Assemblée générale de l'Association des fonds d'entretien routier d'Afrique

La Rédaction 8 mai 2022



Dakar va abriter à partir de ce lundi 9 mai, la 19ème Assemblée générale de l'Association des fonds d'entretien routier d'Afrique (AFERA), une édition qui sera axée notamment sur le financement des routes africaines. L'Association, qui regroupe 34 pays membres, va tenir ses Assises annuelles du 9 au 14 mai, a annoncé Mamadou Faye, directeur général du Fonds d'entretien routier autonome lors d'une réunion du Bureau exécutif de l'association, qui s'est ouverte vendredi 7 mai à Dakar. Cette rencontre préparatoire est réservée au bureau exécutif de l'Association des fonds d'entretien routier africains, qui regroupe le Botswana, le Cameroun, le Niger, le Sénégal et la Tanzanie. Lors de ces Assises annuelles de l'AFERA, les pays membres vont réfléchir sur "la durabilité des fonds d'entretien routier africains", a indiqué Mamadou Faye.

### SENEGAL-AFRIQUE-INFRASTRUCTURES

#### MANSOUR FAYE EVOQUE LA PERTINENCE D'EVALUER LES RESULTATS DES FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER

9 mai 2022 à 13h51min 315 2% Tags:

Dakar, 9 mai (APS) – Le ministre des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement, Mansour Faye, a souligné lundi, à Dakar, la pertinence de s'arrêter pour évaluer les résultats des fonds d'entretien routiers plus de trente ans, après leur entrée en fonction.

"Aujourd'hui, après plus de trente ans d'entrée en fonction des premières générations des fonds d'entretien routier, il me paraît pertinent de s'arrêter pour évaluer les résultats afin de renforcer les acquis et lisser les contre-performances", a-t-il déclaré.

M. Faye intervenait, lors de la cérémonie d'ouverture de la 19ème assemblée générale de l'Association des fonds d'entretien routier africains (AFERA), en présence de son président et de plusieurs autres participants.

Selon lui, cet exercice d'analyse stratégique voire d'auto-critique, n'est certes pas aisé, mais il lui semble indispensable.

"Il est urgent que nos administrations, nos cadres et nos experts dans le secteur discutent en profondeur de l'entretien routier", a-t-il ajouté.

Il a noté que plus les routes sont construites, plus il y aura le besoin de ressources pour les préserver et de les entretenir.

"Ainsi, la durabilité des fonds d'entretien routier ne soulève aucun doute à mon avis. Parce que les problèmes qu'ils doivent résoudre sont durables et s'accroissent inévitablement dans le temps en raison du progrès que nous connaissons en matière de construction routière", a-t-il poursuivi.

"Pour sauvegarder les routes, sauvegardons nos fonds d'entretiens", a pour sa part, indiqué, le secrétaire général de l'association des gestionnaires et partenaires africains, Anatole Kouzombe.

Il a par ailleurs partagé, quelques réflexions susceptibles de pérenniser le financement du fonds d'entretien routier sur le continent, notamment, le renforcement du plan institutionnel de ces derniers.

Il a également évoqué la nécessité d'augmenter leur visibilité et leur impact sur la sauvegarde des réseaux routiers, aussi bien qu'au niveau des grands axes routiers que des pistes roulables.

"Il faut rechercher les financements innovants et diversifiés les ressources à travers notamment, le péage, par l'harmonisation des critères de poste et stratégie tarifaire à travers nos institutions sous-régionales", a-t-il expliqué.

AMN/ASB/SG

**SENEGAL-INFRASTRUCTURES****84 % DU RESEAU ROUTIER SENEGALAIS DANS UN "BON ETAT" (MINISTRE)**

9 mai 2022 à 14h23min 299 2% Tags:

Dakar, 9 mai (APS) – Le ministre des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement, Mansour Faye, a assuré, lundi, à Dakar, que 84 % du réseau routier sénégalais "revêtu" étaient à ce jour "en bon état"

"Actuellement, 84% du réseau routier revêtu du pays est dans un état bon et moyen contre 39 % en 2010", a-t-il dit à l'ouverture de la 19e assemblée générale des Fonds d'entretien routier africains (AFERA).

Il a rappelé que le réseau routier sénégalais est à ce jour, long de 16.481 Km, dont 6569 Km de routes bitumées.

"Je signale qu'entre 2012 et 2021, environ 5000 Km de routes bitumées ont été construites ou réhabilitées à travers le pays", a-t-il ajouté.

Mansour Faye a signalé au passage que le linéaire d'autoroutes au Sénégal était actuellement de 216 Km, alors qu'il était de 32 il y 10 ans.

"Mieux, l'autoroute Mbour-Fatick-Kaolack est construite sur 100 Km et, nous travaillons sur le projet autoroutier Dakar-Saint-Louis pour quelques 200 Km", a-t-il par exemple fait valoir.

AMN/AKS/OID

<http://infosdakar.com>

Actualité Economie société Une

**SENEGAL: L'entretien de voies routières au menu de la 19eme Assemblée Générale de l'AFERA**

mai 10, 2022 Isaac Aucun commentaire

Dakar a abrité ce Lundi 09 Mai, le 19eme Assemblée Générale de l'AFERA composant au moins 34 pays Africains membres. Ces assises annuelles qui se tiennent du 09 au 14 Mai 2022 s'inscrivent dans le but de doter des fonds pour l'amélioration et l'entretien des voies routières pour le développement des infrastructures des pays africains.

Le président de l'AFERA, Ali Ipinge, a insisté sur les défis qui attendent les fonds d'entretien routiers et une amélioration de la productivité des ressources sur le continent africains. Sous le thème « durabilité des fonds d'entretien routier africains ».



## SENEGAL: L'entretien de voies routières au menu de la 19eme Assemblée Générale de l'AFERA

mai 10, 2022 Isaac Aucun commentaire

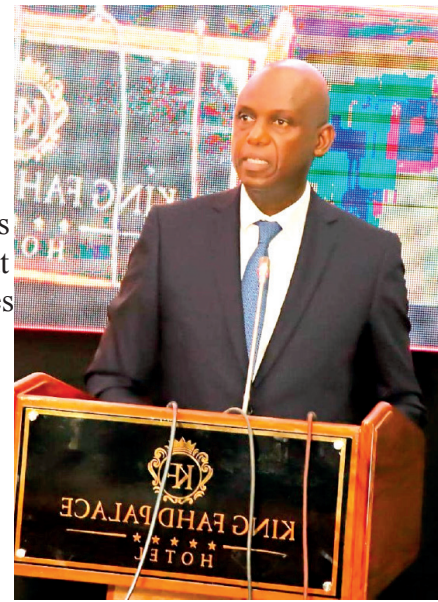
Dakar a abrité ce Lundi 09 Mai, le 19eme Assemblée Générale de l'AFERA composant au moins 34 pays Africains membres. Ces assises annuelles qui se tiennent du 09 au 14 Mai 2022 s'inscrivent dans le but de doter des fonds pour l'amélioration et l'entretien des voies routières pour le développement des infrastructures des pays africains.

Le président de l'AFERA, Ali Ipinge, a insisté sur les défis qui attendent les fonds d'entretien routiers et une amélioration de la productivité des ressources sur le continent africain. Sous le thème « durabilité des fonds d'entretien routier africain ».

Selon Mansour Faye, ministre des infrastructures, des transports terrestres et désenclavement, le réseau routier du Sénégal est long de 16481km, dont 6569 km de routes bitumées. Environ 5000km de routes bitumées ont été battis ou réhabilités sous l'ère de Macky Sall avec 84% de ce réseau en bon état.

D'après le ministre, cette rencontre qui a thème « durabilité des fonds d'entretien routier africain » s'articulera autour des initiatives, des approches et des ressources afin de permettre la lutte contre la dégradation du tissu autoroutier. Dès lors, « plus nous construisons des routes, plus nous avons besoin des ressources pour les entretenir » d'où la nécessité de ces fonds.

Mais « l'Etat du Sénégal ne se limitera pas seulement sur ces fonds mais cherchera d'autres voies et moyens de financement qui généreront des revenus pour que le FERA puisse travailler comme il le souhaite », conclut Mansour Faye.



### Sénégal

#### Mansour Faye: «Le FERA est à mesure de répondre aux attentes»

Publié le: lun. 09/05/2022, 23:48



Le ministre des infrastructures et des transports terrestres du Sénégal, Mansour Faye, a présenté lundi le Fonds d'entretien routier autonome (FERA) comme un modèle de succès dans le pays.

Le ministre sénégalais des transports pense que la durabilité des FER ne doit pas être remise en cause. Ph. DR

« Le FERA dans son ancienne version a livré de bons services. Toutefois il a montré des limites et des signes d'essoufflement qui ont amené les autorités, au premier rang desquels le Président de la République, à réformer cette institution. (...) Ce FERA de nouvelle génération est doté de plus de souplesse administrative et de capacités financières pour répondre aux attentes placées en lui », a déclaré le ministre à l'ouverture de la 19e AG de l'AFERA.

Sur le terrain, cette réforme instaurée en novembre 2020 se traduit par un réseau routier en expansion au Sénégal. Le linéaire total s'étire sur 16 481km dont 6 569km de routes bitumées. 84% du réseau revêtu est dans un état bon ou moyen contre 39% en 2010. Le linéaire autoroutier comprend aujourd'hui 216km alors qu'il était de 32km en 2012, sans compter le projet autoroutier Dakar-St Louis sur 200km.

Célestin KOUADIO

Envoyé spécial

Sénégal

**Mamadou Faye: «Il faut des textes qui garantissent la pérennité des fonds routiers»**

Publié le: mer. 11/05/2022, 06:12



**Ouverte lundi à Dakar, la 19e AG de l'AFERA a réussi la mobilisation des participants. Pour le patron du FERA du Sénégal, c'est le signe que le message sur les enjeux est passé. Entre deux séances de travail, Mamadou Faye s'est confié à Acturoutes.**

**Les premiers ateliers techniques ont lieu suite à une cérémonie officielle qui a mobilisé un beau monde. Quelles sont vos impressions, vous qui accueillez ces assises?**

Je voudrais en premier lieu vous dire merci d'être venu et merci à M. Barthelemy Kouamé, DG d'ACTUROUTES, premier partenaire du FERA en Côte d'Ivoire, en matière de communication. Si je devais faire un bilan des premiers jours, je dirais que c'est un sentiment de satisfaction d'abord pour la cérémonie d'ouverture qui s'est passée dans d'excellentes conditions. Je mets l'accent sur le ministre des infrastructures, du transport terrestre et du désenclavement,

M. Mansour Faye, et le président de l'AFERA, M. Ali Ipinge, qui ont marqué par leurs discours respectifs l'ambition de l'association. Le ministre des transports a surtout insisté sur la pérennité des fonds routiers africains. Après une trentaine d'années d'existence, il faut aujourd'hui faire son bilan et essayer de voir ce qui marche dans ces fonds, ce qui ne marche pas et apporter les réformes nécessaires. Il a cité le Sénégal en exemple. Le fonds créé par décret en 2007 a été réformé en 2020 pour être

recréé à travers une loi votée à l'Assemblée nationale. Les nouveaux textes font du FERA qui était un fonds de 2e génération un fonds de 3e génération. La différence entre les deux types de fonds, c'est la nature des travaux réalisés et la capacité à aller chercher les ressources nécessaires pour l'entretien routier. C'est bien de construire des routes, mais il faut aussi les entretenir. La mission première du FERA restera l'entretien routier pour préserver le patrimoine existant. Mais avec cette nouvelle loi, le FERA est invité à participer au financement des travaux neufs et des travaux de réhabilitation. C'est une nouvelle mission confiée au FERA par les plus hautes autorités pour résorber le gap de besoins en construction de routes sur l'ensemble du territoire national.

**Vous sentez-vous rassuré sur la question de la durabilité des fonds routiers qui est le thème même de cette Assemblée générale?**

On est rassuré. Non seulement pour le FERA du Sénégal mais aussi pour tous les fonds d'entretien routier du continent. Parce que, comme nous le disons au sein de la grande famille AFERA, nos Etats sont conscients qu'on ne pourra pas sauvegarder les routes du continent tant qu'on

n'aura pas de fonds routiers avec des textes qui garantissent leur pérennité mais aussi qui leur garantissent la capacité de mobiliser suffisamment de ressources destinées à l'entretien routier.

Au cours des échanges, il été aussi question de la durabilité et la résilience des routes...

La durabilité des routes dépend de plusieurs facteurs. Le premier et le plus important est la charge à l'essieu. Toutes les études, et même une présentation au cours des ateliers, ont montré que parmi les ressources de financement des fonds routiers, il y a les pénalités liées à la surcharge à l'essieu. Aujourd'hui, les FER souhaiteraient que cette ressource disparaisse et que les usagers respectent strictement la charge à l'essieu. Les pénalités prélevées ne peuvent pas couvrir les frais de réparation de ce qu'un camion surchargé dégrade. D'où la nécessité de faire respecter la charge à l'essieu. C'est l'un des paramètres à prendre en compte dans la résilience des routes. Mais il y a d'autres paramètres qui ne dépendent pas des fonds routiers. Car, souvent, nous sommes

exclus de la programmation et la réalisation des travaux, surtout des travaux neufs. Ce sont d'autres structures qui planifient, réalisent et livrent les ouvrages. Le fonds routier n'étant pas dans la programmation, ni dans la réalisation, ce sera difficile pour nous de pouvoir juger de la qualité des routes livrées.

**Certains experts estiment qu'il est dangereux pour un fonds routier de mobiliser de l'argent sur les marchés internationaux à cause de la dette qui en résulte. Quel est votre avis?**

Je ne pense pas que ce soit dangereux. Des fois, il est préférable de disposer de fonds tout de suite pour respecter la programmation de l'entretien que d'attendre un point où les routes sont à reconstruire. Car, la reconstruction coûte beaucoup plus cher. C'est vrai qu'après avoir emprunté des ressources que ce soit auprès des partenaires étrangers qu'au niveau des banques locales, il faut rembourser la dette. Ce que nous souhaitons, c'est que les ressources mobilisées soient judicieusement utilisées pour que ces fonds puissent avoir leur effet sur la durabilité des routes, afin de réduire les besoins en travaux d'entretien.

**La session plénière de l'AG se tient ce mercredi.**

**Quelle idée allez-vous défendre pour la durabilité des fonds routiers?**

Déjà, il y a des pistes de réflexion. Il y a un besoin d'harmonisation des textes de fonds routiers. Au niveau de l'UEMOA, il y a déjà la directive 11. Mais beaucoup de fonds estiment que cette directive doit être relue et améliorée pour être plus en phase avec les difficultés auxquelles les fonds sont confrontés dans nos États. Ceci, je le crois, fera partie des recommandations.

Au niveau du continent, on a l'idée de se rapprocher de l'Union Africaine pour qu'il y ait une directive continentale qui parle d'harmonisation des pratiques des fonds routiers sur le continent.

**Comment procéderez-vous pour véhiculer le message auprès des usagers de la route ?**

Ce que nous voulons expliquer aux usagers de la route, c'est qu'il y va du coût d'exploitation des véhicules. Une route de bonne qualité réduit fortement le coût d'exploitation des véhicules. Par contre, s'ils continuent à ne pas respecter la réglementation, et que les routes se dégradent, ce sont eux qui paient les pots cassés. Car les coûts d'exploitation vont monter et la durée de vie des véhicules va baisser. Leur outil de travail va donc se détériorer. On va aussi faire des recommandations pour qu'ils puissent rigoureusement appliquer ces textes pour soulager les finances de nos différents États. Construire une route coûte énormément cher. Mais avec une mauvaise politique d'entretien routier, c'est encore plus difficile. Car toutes les routes construites vont se dégrader en un temps record. Dans ce cas, il faudra toujours tout recommencer.

**Entretien réalisé par**

**Célestin KOUADIO**

**Envoyé spécial**



**Siddick Mahamat Nour M.: « Les FER vont s'adapter au passage aux véhicules électriques »**

Publié le: sam. 14/05/2022, 03:11

**Comme ailleurs dans le monde, l'Afrique se prépare à passer aux véhicules électriques. Ce n'est pas une bonne nouvelle pour les FER. En marge de la 19e AG de l'AFERA, Siddick Mahamat Nour Malaye, Directeur technique du FER du Tchad en parle.**

**Quels sont les points de satisfaction de cette Assemblée générale que vous pouvez partager avec Acturoutes ?**

Nous sortons de ces assises avec de multiples points de satisfaction. D'abord, il y a l'accueil chaleureux réservé par le Sénégal, pays hôte, qu'il faut saluer. On a aussi trouvé des collaborateurs à la hauteur des débats. Concernant les travaux, l'on peut noter les différents thèmes qui sont d'actualité. Les présentateurs ont aussi été du niveau. Les échanges ont été fructueux. On comprend que pour évoluer, il faut de tels cadres, afin de savoir ce qui se fait sous d'autres cieux. Nous retournons dans notre pays avec beaucoup de satisfaction, avec un plus dans la perception des choses.

**L'enjeu était d'explorer de nouvelles sources pour augmenter les recettes des FER. A ce niveau, quelles sont les pistes qui sont explorées au Tchad ?**

Je pense que pour l'instant nous allons réfléchir pour voir dans quelle mesure augmenter les ressources des lignes déjà existantes. On ne pense pas à mobiliser des ressources par une autre action. Peut-être faut-il maximiser les recettes sur les actions déjà existantes comme le péage routier. Maintenant, il faut informatiser le système pour éviter les déperditions de fonds collectés.

**Il est aussi question d'une baisse des ressources liées au pétrole, car le monde migre vers les véhicules électriques. Pour un pays producteur de pétrole comme le Tchad, n'y a-t-il pas problème à l'horizon ?**

Vous avez raison. La question a été soulevée lors des débats, un présentateur a parfaitement expliqué le problème et tiré la sonnette d'alarme. Au niveau des revenus d'usage de la route (RUR) qui constituent plus de 50% des ressources des différents FER, il y a une clé de répartition. Sur le prix du litre de l'essence, une part est réservée au FER. Au Tchad, c'est 25 FCFA par litre. A l'autre bout, 40 FCFA sont reversés au Fonds de l'environnement. Notre proposition est de voir si, en cas de baisse des recettes pétrolières, il serait possible de ne plus allouer les 40



FCFA dédiés à l'environnement, vu que les véhicules électriques polluent moins ou pas du tout. Autrement dit, il faudrait faire migrer le montant alloué à l'environnement vers le FER. Il y a aussi des réflexions sur l'idée de fixer le tarif du péage en fonction de la distance parcourue par le véhicule électrique comme certains en ont fait cas ici. C'est une question pertinente qui revient sans cesse à chaque AG de l'AFERA.

**N'empêche qu'il n'est pas sans risque pour un pays producteur de pétrole de migrer vers les véhicules électriques...**

Vous avez parfaitement raison, mais le problème est que nous sommes producteurs de pétrole mais pas de véhicules. Nous sommes pour l'instant obligés de nous conformer à ce qui est produit par les constructeurs. C'est clair que nous consommerons ce qui est disponible sur le marché, même si ce sont des véhicules électriques. Cela dit, nous ne basculerons pas dans cette nouvelle habitude du jour au lendemain ou au même rythme que les pays européens. Certainement, le jour viendra. A moins que, d'ici là, l'Afrique acquiert la technologie pour produire ses propres véhicules. Ceci permettrait aux Etats africains de se donner du temps et de se préparer à ce changement.

**Interview réalisée par Célestin KOUADIO  
Envoyé spécial**

Abdoul R. Massaoudou : «Au Niger, le FER est dans le processus de modernisation»

Publié le: mar. 17/05/2022, 14:41

**En Afrique, chaque pays à son expérience dans le financement de l'entretien routier. Le DG du Fonds d'entretien routier (FER) du Niger, Abdoul Rahimoune Massaoudou, livre sur Acturoutes des recettes qui ont été couronnées de succès dans son pays.**



**Au terme de la 19e AG de l'AFERA, quelles sont les résolutions qui concernent directement le Niger ?**

Je pense en premier lieu à la question de la sécurisation des ressources. En tant que FER de 2e génération, nous ne sommes opérationnels que depuis 2020. Au niveau de la sécurisation des ressources, on a beaucoup plus mis l'accent sur les instruments permettant de mobiliser ces ressources, mais au-delà de la mobilisation, il y a la sécurisation desdites ressources. On a donc parlé de la dématérialisation des processus de collecte. L'exemple le plus palpable est le péage qui permet de dématérialiser le paiement cash et d'automatiser tout le système de collecte. Il y a aussi d'autres moyens de collectes.

Certains pays relient la visite technique automobile à une redevance pour l'entretien routier, d'autres prélèvent des taxes sur les pièces détachées automobiles. Nous avons axé notre intervention sur la disponibilité des ressources et les moyens pour les sécuriser, surtout les outils technologiques qui aident à éviter les déperditions de recettes. Aujourd'hui au Niger, on a un système de péage qui date de très longtemps mais qui reste rudimentaire bien qu'on soit depuis quelques mois dans le processus de modernisation et d'automatisation.

**Vous êtes l'un des premiers pays en Afrique à avoir instauré le péage. A ce titre n'est-ce pas vous qui devriez servir d'exemple dans le modèle de gestion ?**

C'est vrai. Quand on démarre une activité, on doit être l'initiateur des innovations. L'innovation ici consiste à faire un point à chaque étape pour voir à quel niveau nous sommes performants. Cette évaluation progressive permet de dire qu'on doit faire mieux. Il faut aussi aller voir ailleurs chez ceux qui nous devancés dans l'activité de péage routier. Ceci a abouti à un système de dématérialisation. Quand tout est dématérialisé, tout le monde doit payer et quand tout le monde paye, tous les paiements doivent arriver à bon port, c'est-à-dire dans les caisses du FER. Malheureusement, durant cette période, on n'a pas su anticiper jusqu'à ce que d'autres pays viennent nous supplanter. Mais il n'est jamais trop tard.

Car aujourd'hui, nous sommes dans le processus de modernisation de cette activité qui nous permet de sécuriser

nos recettes et de donner un coup de fouet à l'ensemble du processus.

**A quel niveau se trouve le FER du Niger alors ?**

Nous sommes un Fonds de 2e génération, tout jeune. Avant de migrer au Fonds de 3e génération, il faut un processus d'évaluation. A mon avis, une fois à ce stade, il faut voir si nous sommes véritablement un Fonds de 2e génération. Si non, quels sont les ratés ? Que faut-il améliorer ? Il faut faire cette évaluation pour voir comment on pourrait éventuellement migrer vers un Fonds de 3e génération.

**Le Niger est reconnu pour avoir réussi un grand bond dans le développement de son réseau routier ces dernières années. Comment expliquez-vous cela ?**

En 10 ans, depuis 2011, il y a eu des investissements massifs dans les infrastructures routières. Nous savons tous que les routes sont l'épine dorsale du développement économique et social d'un pays. La vision des autorités s'inscrit donc dans le développement de ces

infrastructures qui permettent de désenclaver des régions. Le Niger est un pays continental, sans façade maritime. Ce sont les routes qui servent à acheminer les biens et matières premières vers les ports voisins. Donc si les routes ne sont pas développées, cela va se ressentir négativement sur le coût de la vie.

**Plusieurs infrastructures routières dans votre pays sont réalisées par des compagnies privées. Pouvez-vous nous en dire plus ?**

Dans n'importe quel grand projet, il est inscrit que chaque entreprise doit investir dans le développement local. Dans de gros projets (pétrole, mines) on inclut le financement d'une route. Nous avons à titre d'exemple la route de l'uranium pour des compagnies qui exploitent l'uranium dans le Nord et descendent avec leur chargement vers les ports. Pour l'entretien de cette route, les compagnies contribuent à hauteur de 1% de leur chiffre d'affaires et financent une partie de la réhabilitation. C'est pareil dans le secteur du pétrole. Des routes sont construites par les entreprises qui exploitent le pétrole et ça fait partie des investissements sociaux prévus dans les accords avec l'Etat nigérien.

**C'est un exemple que vous avez sûrement partagé avec vos pairs...**

Effectivement, l'objectif principal de l'AFERA est ce partage d'expérience qui va permettre à tout le monde d'aller vers de bonnes pratiques. Je compte bien faire ce partage sur notre plateforme numérique, afin que les pays qui ont des entreprises qui exploitent les ressources minières non renouvelables explorent des pistes de construction d'infrastructures routières.

**Interview réalisée par Célestin KOUADIO**

Fabrice Gandohoude: « COLAS a des solutions pour des routes durables »

Publié le: ven. 13/05/2022, 03:13

**Face aux coûts élevés des projets, les Fonds routiers comptent augmenter leurs assiettes financières. Peut-être faut-il essayer de nouvelles techniques de construction, comme le propose Fabrice Ganbohoude, responsable commercial de COLAS Sénégal**

**Pour le responsable commercial au Sénégal, affirme que COLAS reste auprès des gouvernements dans leurs projets routiers. Ph. DR**

#### Quels sont les chantiers qu'exécute COLAS au Sénégal ?

COLAS est l'une des entreprises de construction des infrastructures de transport les plus reconnues au Sénégal depuis plusieurs années. Le groupe a quitté le pays et s'est réinstallé en 2017 en tant que succursale du groupe COLAS AFRIQUE. Nous avons plusieurs chantiers dont la reconstruction des aéroports de St Louis et de Matam, travaux de renforcement de la RN1 à Tambacounda sur 25Km d'une part et d'autre part la construction des pistes dans les départements de Diourbel et autres, sur lesquels COLAS propose des techniques et des produits innovants jamais utilisés dans l'histoire de la construction et les infrastructures de transport au Sénégal: la Colpiste et les Emulsions de bitume.

#### Qu'est-ce qui explique votre participation à l'AG de l'AFERA ?

Vu le coût élevé des constructions des infrastructures de transport au Sénégal dû à la rareté et la cherté des matériaux et la difficulté pour les institutions à faire face à ces enjeux, nous sommes ici pour proposer nos nouvelles solutions en matière de matériaux de grands travaux par la technique de recyclage et de réutilisation des matériaux afin de limiter le coût élevé des matériaux et leur transport sur le site qui coutent chers et en même temps proposons des matériaux variants comme les Emulsions de bitume en remplacement des Cut-backs qui sont des produits très couteux et nocifs avec des risques d'incendie.

Ces innovations de COLAS Sénégal visent à réduire les coûts de construction et à accompagner les gouvernements dans leurs projets. Il s'agit précisément de la réutilisation des matériaux, les émulsions de bitumes.

#### Les Etats africains ont aussi des difficultés à entretenir les pistes rurales...

Nous avons pensé à tous les niveaux surtout pour les pistes rurales. Dans les pays de la sous-région ouest-africaine, le traitement des pistes se limite à des apports de latérites compactées qui sont irrésistibles dans le temps aux dégradations causées par la pluie et autres. Ces dégradations répétitives coûtent chères aux Etats avec des



besoins en entretiens périodiques très élevés.

Aujourd'hui, COLAS Sénégal propose une solution durable et très attractive appelée Colpiste qui est un traitement in situ sans apport de matériaux sur 10cm avec de l'émulsion de bitume afin de rendre le support imperméable à l'eau pour assurer sa durabilité avant de poser une couche de roulement d'Enrobé Coulé à Froid (ECF), une route immédiatement circulaire et sécurisée dans le temps pour désenclaver les zones rurales. Colpiste améliore le confort dans la circulation et préserve l'environnement.

#### Que répondez-vous à ceux qui disent que les routes coûtent très chers ?

COLAS vous accompagne dans tous vos projets pour remédier à cette cherté. Nos émulsions de bitumes moins chères que les cut-backs vous réduisent le coût des matériaux et sa mise en application vous réduit le coût des travaux par sa rupture très rapide par rapport aux cut-backs qu'il faudra attendre 48 heures après rupture avant de passer aux travaux suivants.

Pour les pistes, la solution moins chère et pérenne, c'est Colpiste. Pour les entretiens routiers des routes nationales (RN), COLAS Sénégal propose aussi de l'ECF (Enrobé Coulé à froid) à un coût très attractif.

#### Que faites-vous pour faire connaître ces nouvelles techniques

Nous avons prévu dans le cadre de l'AG de l'AFERA, une visite technique sur notre chantier de COLPISTE à NGohé dans le département de Diourbel pour les délégations. Souvent nous organisons des planches d'essais où nous invitons l'AGEROUTE, le Fonds d'entretien routier autonome (FERA) et les autres acteurs des Travaux publics pour leur présenter nos innovations techniques et technologiques dans le domaine des infrastructures de transport.

**Célestin KOUADIO**

**Envoyé spécial**

Sénégal

### La directrice générale du FER de Côte d'Ivoire a rejoint sa délégation à l'AG de l'AFERA

Publié le: mer. 11/05/2022, 12:19

La Directrice générale du FER de Côte d'Ivoire participe ce mercredi aux travaux de l'AG annuelle 2022 de l'AFERA. Mme Tohé Lasmel Annick est arrivée dans la cité de Saly, la veille en début de soirée.



### La patronne du FER (au centre) a trouvé au Sénégal des collaborateurs qui l'ont précédée. Ph. DR

Elle retrouve l'équipe qui l'a précédée en terre sénégalaise comprenant le Directeur technique, Paul Eric Lia, le chef de mission et projets, Ehoussou François, la responsable communication, Mme Ekora Koffi Laurence et le directeur de la commercialisation de la route, Komenan William.

La délégation ivoirienne a eu des séances de débriefing qui ont permis à Mme Lasmel de s'imprégner de l'évolution des réflexions sur la gestion et les perspectives des Fonds routiers en Afrique. Entre deux séances, la patronne du FER a eu des échanges avec d'autres responsables d'organes en charge des projets routiers dont le DG du Fonds d'entretien routier autonome (FERA) du Sénégal, Mamadou Faye.

Le FER de Côte d'Ivoire, membre de l'AFERA, a pour objet d'assurer le financement des prestations relatives aux études et travaux d'entretien courant et périodique du réseau routier, à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre des études et travaux d'entretien routier.

Le réseau routier ivoirien s'étire sur près de 82000km sur l'ensemble du territoire dont 7 500 km de routes bitumées y compris 250 km d'autoroutes. Le FER a la gestion de 4 postes à péages dont 2 (Attingué et Singrobo) sur l'autoroute Abidjan-Yamoussoukro et 2 (Thomasset et Moapé) sur la route de l'Est. Un 5e poste à péage a été livré sur l'autoroute de Grand Bassam mais il n'est pas encore en phase commerciale.

Célestin KOUADIO

Envoyé spécial

Sénégal

### Les ateliers techniques de l'AFERA se tiennent à Saly

Publié le: mar. 10/05/2022, 10:42

La 19e AG annuelle de l'AFERA entre dans le vif des débats ce mardi à Saly, cité balnéaire à environ 80km de Dakar.



### Les travaux enregistrent la présence de plusieurs experts en matière des routes. Ph. DR

Le Directeur général de la FERA, Mamadou Faye et plusieurs collaborateurs sont présents aux assises. Les représentants des points focaux Afrique Australe, Afrique de l'Ouest, Afrique de l'Est et Afrique centrale de l'AFERA sont les principaux animateurs de cette réunion.

La réunion va passer au peigne fin plusieurs thématiques dont la mise en œuvre des systèmes de gestion routière robustes, les défis dans la gestion des fonds routiers, l'utilisation de la technologie pour augmenter l'efficacité opérationnelle et les résultats de l'étude 2020 sur l'efficacité des fonds d'entretien routier qui seront présentés par un expert de la BAD.

Célestin KOUADIO

Envoyé spécial

Routes

### **Le FER de Côte d'Ivoire propose de faire payer les auteurs des accidents causant des dégâts**

Publié le: mer. 11/05/2022, 05:31

L'intervenant ivoirien a précisé que les assureurs des véhicules auteurs d'accidents doivent prendre en charge (ce qui n'est pas toujours le cas) les frais de réparation de la route. Les ressources des FER étant limitées.

**Le FER de la Côte d'Ivoire participe activement aux assises de l'AFERA dans la capitale sénégalaise. Ph. DR** Intervenant lors d'un atelier technique de l'Assemblée générale de l'AFERA mardi, le Directeur technique du FER de la Côte d'Ivoire, Paul Eric Lia, a estimé qu'il urge de trouver des textes communautaires pour compenser les dépenses liées aux dégâts causés sur les routes par les accidents. La logique est de faire payer les auteurs des accidents.



« La plupart des ressources affectées aux FER ne sont pas destinées à la couverture de tels sinistres. Quand un camion, du fait du non-respect du gabarit, endommage un ouvrage d'art et que l'auteur n'est pas retrouvé, quelle est la ressource affectées qui permet de couvrir le traitement de cette dégradation? Je n'en vois pas. Je pense donc à une ressource additionnelle qu'on pourra identifier et qui nous permettra d'élargir nos différentes assiettes de ressources et donc améliorer les taux de couverture des besoins », a-t-il déclaré. C'est une contribution aux débats sur les défis dans la gestion des FER. La proposition faite par M. Lia est de « collecter des ressources notamment auprès des assureurs ».

Le financement des infrastructures routières s'exprime sous des angles différents selon les États africains, mais tous se retrouvent face à l'insuffisance des ressources. A côté, les accidents de la route participent à la détérioration des infrastructures, entraînant des charges supplémentaires d'entretien. Selon des experts, les accidents de la route en Afrique sont à l'origine de pertes estimées à environ 2,5% du PIB des États. De sources proches de l'organe ivoirien, le FER peut engager des procédures judiciaires contre les auteurs d'accidents en vue d'obtenir une compensation des frais engagés pour réparer le bien public endommagé. Mais certaines pesanteurs rendent cette démarche ardue et parfois vaine.

« Je pense que l'AFERA est le cadre adapté pour cette proposition. Car, ensemble nous serons beaucoup plus forts. Si tous les FER s'accordent à dire que cette ressource est nécessaire, ce sera facile pour chacun des FER dans les chaque État de mener les actions qu'il faut », a expliqué M. Lia. Précisant que des dispositions légales peuvent être prises pour que les assureurs prélèvent un montant forfaitaire à tout souscripteur. Un montant qu'ils reverseront aux FER.

Le Directeur technique du FER de Côte d'Ivoire, Paul Eric Lia, lors de son intervention. Ph. DR

Le FER de Côte d'Ivoire a dépêché à Dakar une délégation conduite par la Directrice générale, Mme Tohé Lasmel Annick. Elle est accompagnée du chef de mission et projets, Ehoussou François, la responsable de la communication, Mme Ekora Koffi Laurence et du directeur de la commercialisation de la route,

Komenan William. Ce dernier a assuré la modération de l'un des ateliers au programme du mardi.

**Célestin KOUADIO**

**Envoyé spécial**

Routes

**Des experts proposent des voies pour la rentabilité des routes**

Publié le: mar. 10/05/2022, 14:02

La route analysée sous l'angle d'un investissement, exige des dispositions pour garantir la rentabilité. D'où la nécessité de s'instruire sur la gestion des actifs.

Ce volet a été présenté e mardi par Pr Donath Mrawira, expert tanzanien et Andy Mc Loughlin, expert de la gestion des routes qui capitalise 20 ans d'expérience.

Pr Mrawira a conseillé aux responsables Fonds d'entretien routier et aux autorités impliquées dans la gestion d'infrastructures routières de souscrire à la norme ISO 55 000, une nouvelle manière de voir la gestion des actifs.

« La raison est que vous devez fournir des routes fiables, durables et profitables aux usagers », a expliqué l'expert. L'atteinte de la norme ISO requiert la transformation numérique et un personnel compétent.

Quant à Andy Loughlin, il a rappelé l'impact négatif des accidents de la route sur l'économie des pays et qui s'élève à des pertes d'environ 2,5% du PIB. Il conseille aux participants d'élaborer un plan stratégique national pour le réseau routier et d'établir un inventaire des priorités en vue de sortir des points faibles du réseau routier en Afrique. Ces faiblesses se traduisent par des routes peu fiables, un entretien inadéquat et un budget insuffisant.

**Célestin KOUADIO****Envoyé spécial**

Routes

**Les Fonds d'entretien routier d'Afrique veulent garantir leur avenir**

Publié le: mar. 10/05/2022, 00:09

**Les Fonds d'entretien routier en Afrique sont comme pris dans un étau: le réseau routier s'étend, alors que les ressources pour l'entretien ne sont pas toujours suffisantes.**

Une vue des participants à la cérémonie d'ouverture de la 19e AG de l'AFERA. Ph. DR



Pour sauver les routes, il faut que les Fonds d'entretien routier restent en vie. L'alerte a été donnée lundi à l'ouverture de la 19e AG annuelle de l'AFERA, à Dakar, au Sénégal.

Les différents intervenants à cette cérémonie ont présenté les difficultés auxquelles sont exposés les Fonds d'entretien routier. Au traditionnel rétrécissement des ressources, s'ajoute le contexte économique actuel avec la crise du pétrole qui rend davantage rares les ressources financières. Ceci pour deux raisons: l'abandon progressif du véhicule à carburant au profit du véhicule électrique et la flambée des cours de l'or noir qui rend le carburant moins accessible. Pourtant, les prélèvements sur la vente de carburant constituent une des principales sources d'approvisionnement des FER.

D'autre part, les conditions climatiques difficiles qui par des inondations détruisent des pans entiers d'infrastructures routières. Le décor planté, il faut rechercher des solutions.

Les travaux en panels qui débutent mardi à Saly, à environ 80 km de Dakar, visent à ébaucher des pistes pour de nouveaux mécanismes de financement des routes qui, selon le président du Fonds d'entretien routier autonome du Sénégal (FERA), Mamadou Faye, constituent « l'infrastructure publique la plus importante en terme de patrimoine des pays de l'Afrique subsaharienne ».

Le Secrétaire général de l'association des gestionnaires et partenaires de la route en Afrique (AGEPAR), Anatole Kozonde, a recommandé entre autres, le renforcement au plan institutionnel des FER et la prise d'actions dans de grandes entreprises.

« Les travaux de Dakar sont un moment important pour décider des orientations à entreprendre en vue d'éviter l'affaiblissement ou la destruction des FER », a-t-il souligné.

**Célestin KOUADIO - Envoyé spécial**

Sénégal

### **Le ministère des transports s'engage à faire aboutir les résolutions de l'AFERA**

Publié le: ven. 13/05/2022, 04:47

La 19e AG de l'AFERA a été couronnée par un dîner qui a enregistré la présence du Secrétaire général du ministère des infrastructures et des transports, Jules Aubin Sagna.

### **Les autorités ont salué la profondeur des débats lors de l'AG de l'AFERA. Ph. DR**

Couleurs, danses et musique étaient au rendez-vous de la soirée offerte jeudi soir par le Fonds d'entretien routier autonome (FERA) aux participants des assises de l'AFERA.

En lieu et place des mots d'au revoir, le temps était au sentiment de satisfaction au Rhino hôtel resort de Saly. Le Secrétaire général du ministre de l'industrie, des transports et du désenclavement, Jules Aubin Sagna, a remercié les délégations venues de 24 pays d'Afrique et qui pendant 72 heures ont mené des réflexions sur l'avenir des Fonds d'entretien routiers. Il a fait la promesse de porter au plus haut lieu les résolutions de l'AFERA spécialement la volonté de l'association d'avoir le statut d'une institution spécialisée de l'Union Africaine.

« Soyez assurés qu'à travers le ministère des infrastructures du Sénégal, cette doléance sera portée au-devant des plus hautes autorités du pays particulièrement à la très haute attention de SEM Macky Sall, Président de la République, qui actuellement est le président en exercice de 'Union Africaine », a-t-il déclaré.

M. Sagna a repris à l'endroit des invités les mots de satisfaction du Président du Conseil d'Administration du FERA, Pape Sondé Diop, qui avait salué « la profondeur des débats et la valeur des résolutions » sorties des travaux.

« L'Afrique doit commercer avec l'Afrique. Il faut une forte connectivité qui doit être réalisée par les voies routières », a-t-il conseillé, avant d'adresser une motion spéciale au Directeur général du FERA, Mamadou Faye, pour avoir relevé le défi de la mobilisation.

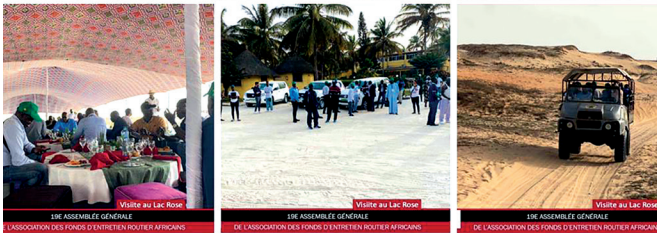
Les travaux de l'AG annuelle de l'AFERA se sont achevés mercredi avec un chapelet de résolutions qui prend en compte le souci d'un financement des FER, les recherches pour des routes résilientes et l'harmonisation communautaire des textes des FER.

Les participants ont convenu que la 20e AG se tiendra au Mozambique, très probablement au premier trimestre de l'année 2023. La Côte d'Ivoire avait proposé d'accueillir les assises, après le désistement de la RD Congo et du Gabon.

Célestin KOUADIO

Envoyé spécial





...ture de la 19e Assemblée Générale de l'Association des Fonds d'entretien routier africain

