698-0464
PN.ABL-284

SYNTHESE DE DONNEES SUR

L'ENTRETIEN ET LA REHABILITATION DES ROUTES RURALES

EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE

MODIBO SANGARE
ET
SALOMON ATIASE
REDSO/WCA, GDO/E&E

ADSP No. 698-464.28
FY 91

TABLE DES MATIERES

1.	Introduction	1
2.	Stratégies Gouvernementales dans le sous-secteur des routes rurales	2
3.	Réseaux Routiers Nationaux	2
4.	Systèmes d'Entretien Routier	7
	4.1 Personnel d'entretien routier	
	4.2 Parc des Matériels	
	4.3 Exécution des travaux	
5.	Financement de l'Entretien et la Réhabilitation des Routes Rurales	8
6.	Considérations Environnementales	9
7.	Contraintes	9
8.	Conclusions	10

ANNEXE

Atelier sur les routes en terre à faible volume de trafic
Abidjan 4-6 Septembre 1991

(Questionnaire des themes de discussion)

1. Introduction

Cette synthèse de données sur l'Entretien et la Réhabilitation des Routes Rurales en Afrique de l'Ouest et du Centre est en relation aux activités programmés par REDSO/WCA pour l'année fiscale 1991 dans le cadre du Projet d'Appui au Développement en Afrique (African Dévelopment Support Project) No. 698-0464.28.

Le contenu est basé sur les données collectées au Caméroun, au Ghana, en Guinée, au Mali, au Sénégal et au Zaïre dans le cadre de l'Atelier Régional sur l'Entretien et la Réhabilitation des Routes Rurales qui aura lieu à Abidjan du 4 au 6 Septembre 1991.

L'intention ici n'est pas de formuler des recommandations sur les systèmes d'entretien en place dans les pays visités, mais plutôt d'identifier les problèmes communs auxquels la gestion des routes rurales est confrontée dans les pays concernés, afin de dégager des thèmes de discussion au cours du Seminaire/Atelier.

2. Strategies gouvernementales dans le secteur des Routes Rurales

Tous les gouvernements concernés sont unanimes à reconnaitre l'importance que revêtent les routes rurales dans le développement économique et social de leur état. En conséquence les programmes de routes rurales figurent parmi les priorités dans les différents plans de développement global en cours.

Au Cameroun, le programme à court terme (5 à 6 ans) dans le cadre du plan de développement des Routes de Collecte prévoit la réhabilitation et l'entretien de respectivement 8.800 km et 10.000 km de routes rurales. En Guinée, le programme d'amélioration de routes rurales est dans sa phase active et 5.000 Km de routes rurales sont concernées pour être réhabilitées et entretenues d'ici l'échéance 1995.

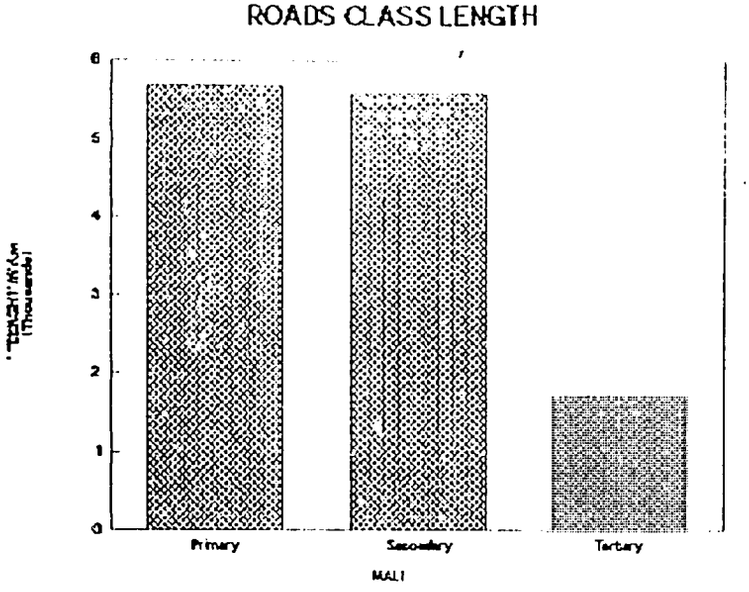
Au Ghana, le programme de routes rurales prévoit la réhabilitation de 1.400 km de routes par an.

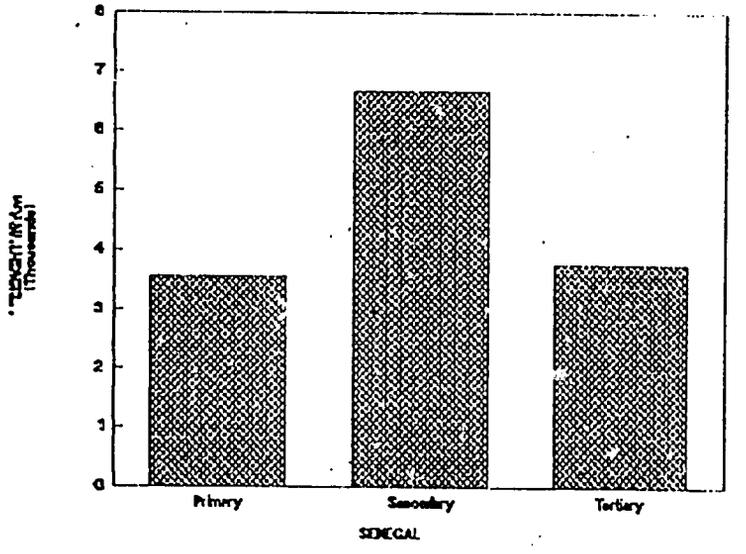
3. Réseaux Routiers Nationaux

Dans la plupart des pays étudiés, les réseaux routiers respectifs sont dans un état avancé de dégradation par manque d'entretien régulier lié aux difficultés financières et au manque d'éfficacité des organes respectifs de gestion. Le tableau ci-dessous présente quelques réseaux routiers inventoriés des pays étudiés.

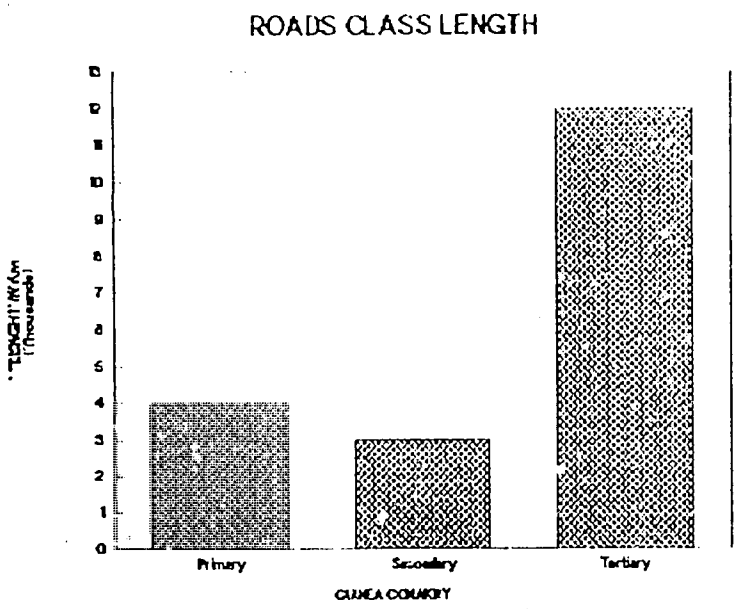
Réseaux	Mali	Guinée	Cameroun	Sénégal	Ghana	Zaire
Primaires	5.696	4.000	7.355	3.250	3.750	41.140
Sécondaires	5.595	3.000	5.372	6.572	9.900	12.245
Tertiaires non classés	1.713	12.000	35.570	3.783	21.900	87.000
Total	14.500	19.000	48.295	14.015	35.550	145.000

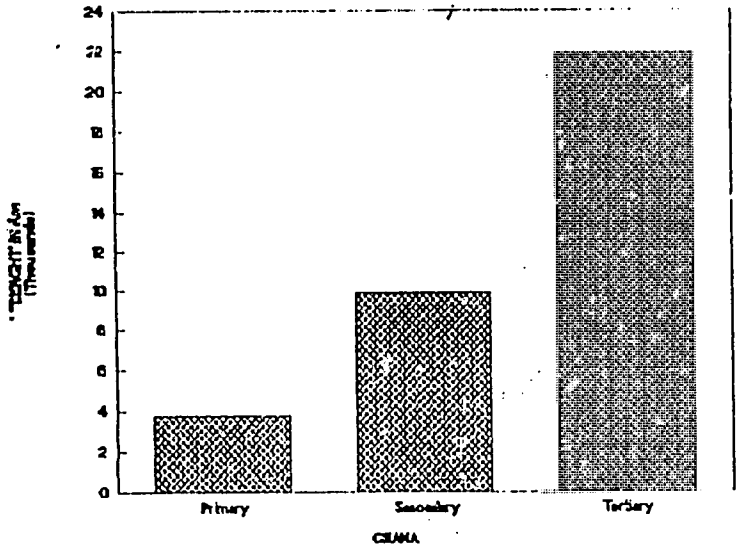
(Lineaire du reseau des routes classees)



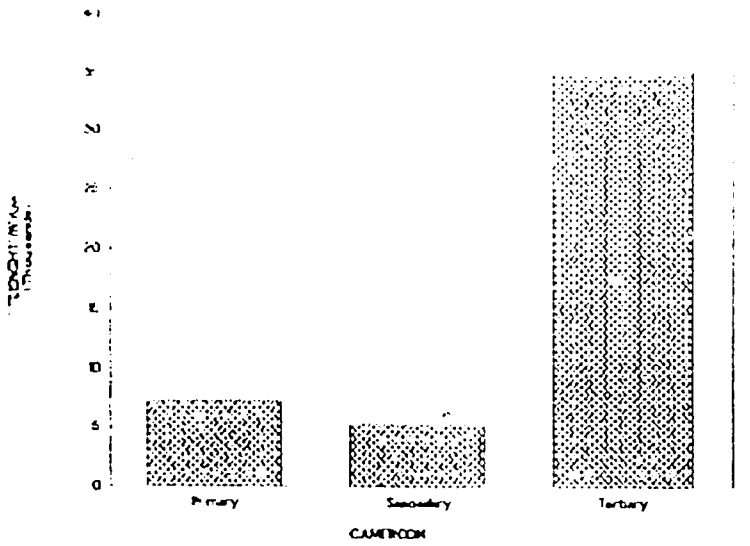


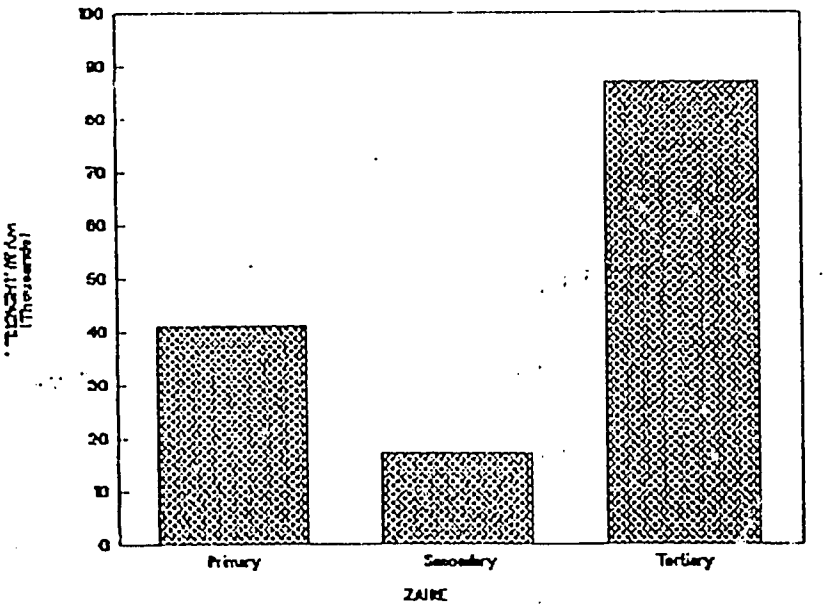
(Linéaire du réseau des routes classées)



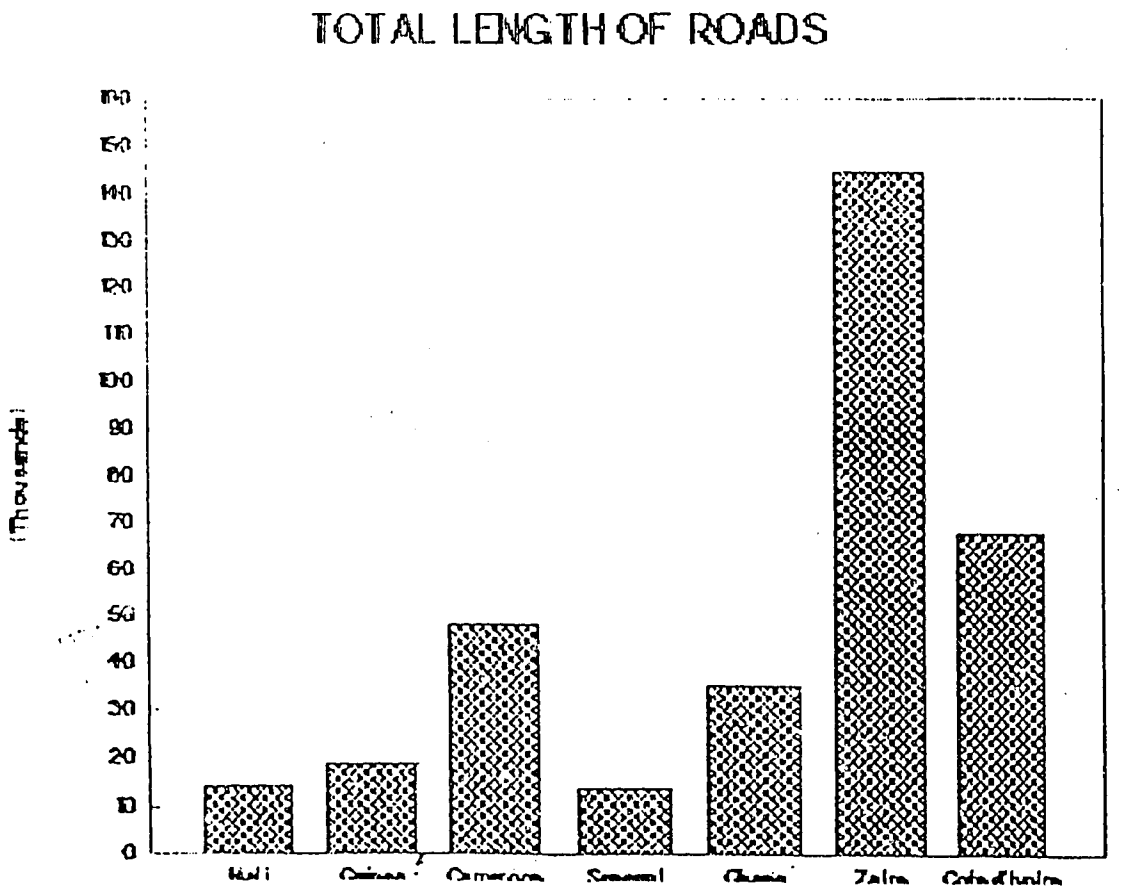


ROAD LENGTH (Linéaire du réseau des routes classées)





(Linéaire du réseau des routes classées)



4. Systèmes d'Entretien Routier

4.1 Personnel

L'Entretien Routier est traditionnellement assuré par l'administration publique. Le niveau de formation du personnel est dans l'ensemble satisfaisant, mais on constate des effectifs pléthoriques, une lourdeur administrative affectant l'execution rapide et régulier des travaux d'entretien et un manque general de motivation des agents. Dans le cas de la Côte d'Ivoire, les agents des équipes d'Entretien sont très proches de la retraite et leur remplacement s'impose.

4.2 Parcs des Matériels

Les parcs des matériels utilisés dans les travaux d'entretien sont dans l'ensemble vétustes avec une moyenne d'age variant entre 8 et 10 ans. En outre, on constate une très grande disparité dans les marques des principaux matériels, de ce fait engrendre des serieux problemes d'approvisionnement en pièce de rechange.

Quant au taux de disponibilité des équipements, environ la moitié des parcs de machines n'est pas en état de fonctionnement. Au Mali et au Cameroun, environs 45% des matériels principaux des parcs sont non-tournants à cause du manque d'entretien courant et des difficultés d'approvisionnement en pièces de réchange. Il est noté dans l'ensemble une absence de politique de renouvellement systématique des matériels amortis. Pour améliorer la gestion des matériels disponibles, beaucoup des pays visités sont, à des degrés divers, en voie de privatiser leur parc de matériels d'entretien routier. Tel est le cas du Sénégal dont la privatisation du parc des matériels est attendu en Octobre 1991. Au Mali, le problèmes a été soulevé à la suite de l'audit du 4e. Projet Routier avec la Banque Mondiale.

4.3 Execution des travaux d'entretien

La régie reste le moyen d'exécution le plus utilisé dans l'ensemble des pays. Cependant, cette methode d'execution est de plus en plus critiquée par les bailleurs de fonds, du fait de son inefficacité. La tendance actuelle est à l'exécution des travaux à l'entreprise dans plusieurs pays comme le Ghana, le Zaire et la Guinée. Au Cameroun, les travaux de réhabilitation et refection font l'objet de contrats à l'entreprise.

Dans le but de réduire les coût d'entretien et de générer des emplois dans les milieux ruraux, certains comme le Ghana et la Guinée se sont lancés dans des programmes d'entretien des routes rurales à haute intensité de main-d'oeuvre. Au Ghana et en Guinée, ce type de programme est en expansion grâce à l'assistance du Bureau International du Travail.

5. Financement des Opérations d'Entretien

Dans l'ensemble des pays visités, le financement des programmes de construction de routes a été privilegié dans le passé au détriment de l'Entretien Routier. Les crédits de financement de l'entretien courant des routes proviennent en général des budgets nationaux des Etats. Les financements extérieurs sont acquis dans le cadre des projets spécifiques avec des bailleurs de fonds. A coté de cela, les sociétés de commercialisation des produits agricoles, les sociétés de développement, les industries agro-alimentaires et les compagnies minières contribuent, soit en mettant des crédits à la disposition des services d'entretien routier, soit en se chargeant directement des travaux. En outre, les communautés locales et autres intérêts domestiques (commerçant, transporteurs) font des contributions volontaires.

Les crédits alloués pour les programmes d'entretien routier sont dans l'ensemble de pays visités insuffisants et sont toujours revisés à la baisse d'année en année. Ce constat est particulièrement très frappant dans certains pays comme le Cameroon où le budget affecté à l'entretien des routes en general et du réseau rural en particulier a été reduit de 45% à partir de 1988. Et depuis, il ne cesse de diminuer par contraste aux volumes des travaux. Par conséquent, beaucoup de pays n'arrivent pas à entretenir leur réseau et font de plus en plus appel aux baîlleurs de fonds (USAID, FIDA, BAD, IDA, etc...) pour financer leur programme.

6. Considérations Environnementales

On constate dans beaucoup de pays, les déblais de carrières parfois abandonnés le long de route après le travaux de construction constituent des dangers pour la préservation de l'environnement. L'utilisation des substances toxiques telles que le bitume, le kerosène et autres produits dans les travaux routiers et l'abandon sur le terrain de leur conteneurs polluent l'environnement.

Jusqu'ici, il n'y a eu dans les pays considerés de vraie politique en matière de considerations environnementales dans les programmes routiers; qu'il s'agisse d'ouverture ou de réhabilitation et d'entretien. Et les organes de gestion des routes restent depourvues de personnel compétent en matière d'environnement. En outre, les commissions environnementales locales dans les pays visités ne sont pas encore très actives. Cependant, de plus en plus, les baîlleurs de fonds considèrent les aspects environnementaux dans leur critère de financement des programmes.

7. Contraintes

Les principales contraintes identifiées dans l'Entretien et la Réhabilitation des Routes Rurales se résument ainsi:

-difficultés de financement;

-effectifs plethoriques dans les services de gestion et manque de motivation dû aux salaires et indemnités payés aux agents contribuant à l'existence d'un certain laxisme dans la gestion;

-manque crucial d'équipements opérationnels pour les travaux d'entretien; et

-manque de formation appropriée souvent pour les mécaniciens et les conducteurs d'engins.

8. Conclusions

Les besoins de financement de l'entretien des routes rurales dans l'ensemble des pays sont énormes et ne sont pas près de s'améliorer dans le contexte économique actuel dans lequel évoluent les differents pays. L'amélioration des conditions des routes rurales nécéssite à la fois un engagement politique et financier de la part des gouvernements. Des reformes institutionnelles efficaces ont besoin d'être en oeuvre pour développer et entretenir de manière adequate les réseaux routiers ruraux, moteurs du développement de l'Agriculture. Certains pays se sont engagés dans le cadre des réformes économiques en cours à rechercher les voies et moyens pour une plus grande efficacité dans les operations d'entretien

(restructuration des services concernés, participation du secteur privé à niveaux differents de la gestion, création de Fonds Routier ou de Fonds de Développement Rural, etc..).

L'atelier/séminaire sur l'Entretien et la Rehabilitation des Routes Rurales programmé à Abidjan par REDSO/WCA, et dans le cadre duquel ce document de synthèse a été élaboré est un véritable forum de discussions et d'échanges qui repondra ,sans doute à proposer des solutions possibles aux problemes que rencontrent les differents systèmes de gestion de l'entretien des routes rurales.

Le questionnaire en annexe est en rapport direct avec les constatations formulées dans les differents chapitres du rapport de synthèse, et il permettra d'acquerir plus de précision sur certaines données collectées.

ATELIER SUR LES ROUTES EN TERRE A FAIBLE
VOLUME DE TRAFIC
ABIDJAN 4-6 SEPTEMBRE, 1991

Themes des discussions

1. Quelle est l'importance des routes dans le développement économique des zones rurales dans votre pays, en Afrique de l'Ouest et en Afrique en general. Donnez des chiffres sur les investissements routiers dans votre pays, au cours des 5 dernières années.

2. Est-ce que les routes rurales sont entretenues de manière satisfaisante dans votre pays? Quel pourcentage (%) de ces routes sont: (a) en bonnes conditions, c'est-à-dire carrossables toute l'année; (b) entretenues/remises en état annuellement? Quelles mesures proposeriez- vous pour augmenter le financement de leur entretien, si toutefois les fonds alloués sont insuffisants?

3. Pensez-vous que votre pays, l'Afrique de l'Ouest ou l'Afrique en general fait présentement assez d'efforts pour améliorer le routier en milieu rural? Qu'est-ce qu'il peut et devrait faire dans ce domaine?

4. Que voudriez-vous que les pays donateurs fassent pour les routes rurales en Afrique (par exemple, les travaux neufs, rehabilitation, entretien, assistance technique, formation, etc.) étant entendu qu'ils (les pays donateurs) ont aussi des fonds assez limités pour le développement de ce secteur? Hierarchisez les activités en indiquant le pourcentage de financement qui devrait être attribué à chacune d'elles.

5. Est-ce que votre agence ou service, à cause des salaires trop bas, a des problèmes pour rétenir son personnel qualifié ? Comment cela pourait être reglé dans le cadre du système de votre pays?

6. En tant qu'ingénieur des routes, souhaiteriez-vous une certaine uniformité - autant que possible - à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest (ou de l'Afrique toute entière) en matière de stratégie, de planification, de critères de conception et de specifications dans les travaux de construction routière et d'entretien, etc. Si oui, comment?

7. Pensez-vous qu'une "Association Africaine des Responsables des Routes" pourrait contribuer efficacement au transfert de technologies et d'information entre les Ingénieurs Africains dans le cadre de la recherche de solutions Africaines aux problèmes routiers en Afrique? Si oui, prendriez-vous l'initiative pour organiser un comité ad-hoc et abriter une conférence pana-Africaine des responsables des routes dans votre pays dans le but de constituer une telle association?

8. Pensez-vous que les responsables de routes rurales ont besoin de formation dans les pays technologiquement avancés? Si oui, repondez aux points suivants:

a) type de formation: pratique on académique
b) secteur de spécialité
c) durée de la formation/études
d) nombre d'ingenieurs de votre pays à former par an au cours des 5 prochaines années

9. Est-ce que votre Service d'Entrétien possède suffisamment de techniciens qualifiés et expérimentés? Dans la négative, que preconisez-vous pour en former? Indiquez par specialité/métier/Corps d'Etat.

10. Suggerez des voies et moyens pour constuire de meilleurs routes et à des coûts de construction moins elevés dans votre pays (par exemple, par l'utilisation, autant que possible, des matériaux locaux; par l'adoption de methodes ameliorées de construction, etc.). Quel theme de recherche et d'investigation pouvez-vous recommander?

11. Quel pourcentage des activités de construction, de réhabilitation et d'entretien des routes est actuellement realisé dans votre pays par l'emploi de main d'Oeuvre Intensive? Si vous pensez que cette methode d'Emploi de main d'Oeuvre Intensive est appropriée dans le contexte de votre pays, à quel degré souhaiteriez-vous l'utiliser et qu'est-ce que vous recommandez en vue de sa promotion aussi bien dans votre pays qu'ailleurs en Afrique?

12. Etant entendu que l'utilisation de main-d'Oeuvre Intensive peut générer des emplois pour les populations rurales et que l'utilisation de machines demande l'importation d'équipements, de pièces dètachées, etc., laquelle des deux méthodes, pensez-vous être la plus rentable et/ou plus approprieé pour la construction de routes dans votre pays?

13. Avez-vous assez d'entrepreneurs dans votre pays pour lancer des appels d'offres competitifs et pour realiser des travaux de construction de routes rurales de qualité. Dans la négative, préconisez ce qui devrait être fait. Pensez-vous que des ateliers et séances de formation périodiques pourront améliorer la situation?

14. Est-ce que votre pays est suffisamment équipée pour la réparation des engins de construction/d'entretien et l'acquisition sur place de piéces détachées? Dans la négative que recommanderiez-vous?

15. En tant qu' Ingénieurs ou Responsable des routes rurales, que pensez-vous qui pourrait aider au maintien du reseau routier rural en bon etat en Afrique en général, et dans votre pays en particulier.?

Doc.#0260