

Congrès Mondial du PIARC (World Road Association)
Durban, Afrique du sud
19 – 25th Octobre 2003

C20 Thème de la Session:
La Science de l'Art en matière de Planification, de Développement et de Gestion
du Transport en Milieu Rural

Sous-Thème:
Amélioration de la Capacité Institutionnelle pour le Développement et la Gestion
des routes rurales.

Titre de la Présentation:

LES REFORMES DE GESTION ET DE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN
ROUTIER EN TANZANIE: L'EXPERIENCE DU FOND ROUTIER

Auteur de la Présentation:

M. Joseph Odo Haule
Directeur Général du Fond Routier
P. O. Box 12497,
Dar es salaam,
Tanzanie.
Tel. +255 22 2125917 Fax: +255 22 21224339 E-mail: jhaule@raha.com

Mots Clés:
Financement de l'Entretien Routier

Dar es Salaam
30 mai 2003

LES REFORMES DE GESTION ET DE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER EN TANZANIE: Expérience DU FOND ROUTIER

Par M. Joseph Odo Haule,
Directeur Général du Fond Routier

Synthèse

La Tanzanie a un réseau routier d'une longueur totale d'environ 85.00 Km (y compris les pistes rurales, les routes districtales et urbaines) desquels environ 5% sont bitumés. Jusqu'aux années 1970 l'économie du pays marche bien avec l'agriculture (3.3% p.a) et l'industrie ayant des taux de croissance modérés. L'entretien des routes était bien géré et les ressources étaient adéquates. En 1968 par exemple, les fonds alloués à l'entretien routier étaient en moyenne de 800 US\$ par kilomètre de route bitumée. Pour les routes aménagées en latérite ou en terre les allocations étaient de 400 US\$ et 230 US\$ par kilomètre respectivement. Au début des années 1960 la différence entre les dépenses et les ressources budgétaires s'agrandissait et le déficit des comptes courants était environ de 15% du PIB, l'inflation était environ de 30% et le taux de change était substantiellement surévalué.

Avec ces difficultés, le niveau des dépenses publiques consacrées à l'entretien routier décroissait de telle manière qu'à partir des années 1990, seulement environ 15% des routes primaires et 10% des routes secondaires respectivement étaient en bonne condition. Depuis 1998 le secteur routier en Tanzanie a été l'objet des réformes profondes où l'Assemblée Nationale votait un Amendement portant sur la provision des dispositions de la Loi permettant de créer un Fond Routier et le Gouvernement en vertu de la Loi sur les Etablissements Parapublics de 1997 créait une Agence d'Exécution Routière (TANROADS), avec responsabilité la gestion des routes et bacs en Tanzanie Continentale.

La particularité de l'expérience Tanzanienne est que le Conseil du Fond Routier agit également en qualité de Bureau du Conseil Ministériel auprès du Ministre selon les dispositions de la Loi sur les Etablissement Parapublics de 1997. L'expérience Tanzanienne a démontré que les arrangements institutionnels précédents avaient amélioré la performance de TANROADS bien que ceux-ci soient légèrement différents de l'option « deux-conseils » suggérée par le Model de SADC.

Les principaux éléments constitutifs des réformes sont comme suit:

- *Réorganisation de l'administration routière de manière à définir clairement les attributions entre les différents ministères du secteur routier.*
- *Utilisation du secteur privé pour l'exécution des travaux routiers, en particulier l'entretien routier.*
- *Implication des usagers de la route dans le financement de l'entretien routier, lequel est traditionnellement de la responsabilité du Gouvernement.*
- *Commercialisation de la fourniture du matériel et engins pour travaux routiers.*
- *Protection des fonds destinés à l'entretien routier.*

L'expérience gagnée à ce jour montre que les réformes envisagées assisteront à mitiger dans une certaine mesure les problèmes institutionnels de financement insuffisant de l'entretien routier ; des procédures administratives et de passation des marchés trop lourdes ; de démotivation du personnel, etc.. Ce papier met également en exergue les contraintes opérationnelles, les leçons/recommandations et les défis pour l'avenir.

IINTRODUCTION

La géographie de la Tanzanie

1. La Tanzanie est située entre les latitudes 1°- 12° Sud et les longitudes 29°- 41° Ouest. Elle est entourée par l'Océan Indien à l'Est, par le Kenya, l'Uganda et le Lac Victoria au Nord, par le Rwanda, le Burundi, la République Démocratique du Congo et le Lac Tanganyika à l'Ouest et par la Zambie, le Malawi, la Mozambique et le Lac Malawi au Sud. Elle a une superficie totale de terre de 942.784 km² et de surface d'eau de 61.495 km². Le sommet le plus haut est la Montagne Kilimanjaro (5895m au dessus du niveau de la mer.

Pour la gestion administrative la Tanzanie Continentale est divisée en vingt régions et Dar es Salaam est la capitale du pays.

La Tanzanie Continentale a une population de 31.3 million d'habitants (en 1999) et un taux de croissance de 2.8% par an. Les îles de Zanzibar ont une population d'environ 875.000 d'habitants. Les taux de croissance sont les mêmes pour les vingt régions. Les régions de Mwanza et Shinyanga sont les plus peuplées (2.504 million et 2.313 million) suivies par la région de Dar es Salaam (2.229 million).

2. La Tanzanie possède des gisements miniers importants qui contribuent substantiellement à l'économie nationale. En l'an 2000 la production de minerais comprenait des diamants (354.388 carats), de l'or (15.060 kg); de phosphate (5.100 tonnes); du charbon (79.184 tonnes) et du Pouzzolane (57.134 tonnes). A présent la contribution du secteur minier au PIB est bien minime (2,1% en 1999). Toutefois l'industrie minière est un secteur qui se développera rapidement dans le futur et sa contribution au PIB est estimée à 10% dans un avenir proche.

Le tourisme en Tanzanie a un taux de croissance élevé et est une source majeure de revenu en devises étrangères. La Tanzanie a des réserves naturelles et des parcs animaliers parmi les plus beaux en Afrique (à Ngorogoro, Serengeti, Selous et la Montagne de Kilimanjaro) qui sont visités par les touristes du monde entier. Le tourisme se développe rapidement. En effet en 1998, il y avait au total 482.000 touristes étrangers qui ont fait augmenter les revenus en devises de US\$ 392 million à US\$ 570 million.

Le Réseau Routier

3. La Tanzanie possède un réseau routier d'une longueur totale de 85.000 km en Tanzanie Continentale et de 1.150 km dans les îles de Zanzibar. Le Décret portant classification du réseau routier (No.165 du 5 mars 1967) distinguait quatre niveaux de réseau : Routes Primaires; Routes Régionales, Routes Districtales et Pistes Rurales. Les deux premiers réseaux constituent le réseau classé comprenant 10.300 km de Routes Primaires et 24.700 km de Routes Régionales.

En Tanzanie Continentale, le réseau des routes primaires comprend neuf (8) corridors internationaux (8.275 km) et des embranchements (2.025 km). Les routes bitumées représentaient 36% du réseau de routes primaires et 2% du réseau des routes régionales. Par ailleurs, en l'an 2000, les routes en mauvais état représentaient 61% du premier réseau et 75% du deuxième réseau respectivement.

Du point de vue transport, le réseau des routes primaires comprend neuf corridors, à savoir: le Corridor Central, l'autoroute Tanzam, le Corridor Sud, le Corridor Est, le Corridor Centre-Ouest, le grand Corridor du Nord, le Circuit des Lacs, le Corridor Nord-Est et le Corridor Côtier Sud. Ces corridors constituent des itinéraires internationaux reliant la Tanzanie aux pays limitrophes.

Dans les îles de Zanzibar, le réseau classé a une longueur totale de 460,2 km comprenant 148,3 km de routes primaires et 311,9 km de routes régionales. En l'an 2000, les routes en mauvais état représentaient 85% et 56% des deux réseaux respectivement.

4. Le réseau classé est placé sous la juridiction du Ministère des Travaux (MOW) alors que le réseau non classé est placé sous l'autorité du Bureau Présidentiel en charge de l'Administration Régionale et des Gouvernements Locaux (PORALG).

Les informations sur le réseau classé ont été obtenues lors de plusieurs études. Des données ont été extraites de ces différentes sources relatives à la structure et l'état des chaussées des routes primaires ; elles ont été ensuite analysées et enregistrées dans une base de données répondant aux besoins du HDM-4 pour l'élaboration du Programme Décennal de Développement du Secteur Routier.

Par contre les informations relatives au réseau non classé, i.e. routes districtales et urbaines, et pistes rurales, sont rares créant ainsi des difficultés pour leur analyse.

5. Les infrastructures de transport adéquates, essentiellement les routes, sont des conditions préalables pour réaliser les objectifs de développement économique fixés par le Gouvernement, en particulier, les secteurs miniers et touristiques.

Sur l'ensemble du réseau primaire, la moyenne annuelle du Trafic Moyen Journalier (TMJA) est estimée à 342 vpvj (véhicule par jour) avec un maximum

de 929 vpj sur l'Autoroute Tanzam et un minimum de 78 vpj sur le Corridor Centre-Ouest. Les deux corridors supportant les trafics les plus élevés sont l'Autoroute Tanzam et le Corridor Nord Est avec des TMJA de 929 vpj et 863 vpj respectivement. A eux deux ils représentent 57% du volume total de trafic sur tous les corridors en Tanzanie Continentale.

Par ailleurs, le trafic est concentré sur les routes bitumées, qui représente 2.2 fois le volume de trafic sur les routes non bitumées. La moyenne des TMJA est de 462 vpj et 211 vpj sur les routes bitumées et les routes non bitumées respectivement.

6. Le transport routier représentait 70% du transport intérieur des cargos et contribuait 5% au PIB en 1999. Le volume annuel du transport routier est estimé à 24.320 millions de véh.km. La consommation des carburants était estimée à 577.100 tonnes métriques pour l'année fiscale FY2000/01 et à 668.065 tonnes métriques pour l'année fiscale 2003/04 avec l'hypothèse d'un taux de croissance de 5% par an. Au mois de mai 2000, les redevances routières sur les carburants ont été augmentées de 70 Tsh à 80 TSh. le litre d'essence et de gasoil, représentant 14% et 15% du prix à la pompe de l'essence (570 TSh/litre) et du gasoil (525 TSh./litre) à cette époque respectivement. Les recettes du Fond Routier seraient de 57.2 milliards de TSh. pour l'année fiscale 2000/01 et 66.2 milliards de TSh. pour l'année fiscale 2003/04.

LES REFORMES DU SECTEUR ROUTIER

Les politiques de réforme

7. Depuis 1998 le secteur routier en Tanzanie avait été l'objet des réformes profondes tant dans le secteur public que le secteur privé. Les deux principales reformes sont mises en exergue ci-après :
 - a. L'ASSEMBLÉE NATIONALE avait voté le 23 décembre 1998 l'Amendement no.11 de 1998 de la Loi 1995 portant sur les nouvelles dispositions pour établir un Fonds désigné le Fonds Routier dans lequel seront déposés les recettes collectées comme redevances routières imposées sur l'essence et le gasoil, charges de transit, vignettes de poids lourds, amendes frappées sur les véhicules surchargés ou toutes autres sources au taux ou à des taux à déterminer par l'Assemblée de temps à autres ;
 - b. Le GOUVERNEMENT par le Décret no.30 de 2000 en date du 5 juin 2000 dans le cadre de la Loi sur les Agences Exécutives, avait établi une Agence Exécutive désignée comme l'Agence Nationale des Routes de Tanzanie, et également sous l'acronyme TANROADS, qui sera, en ce qui concerne la gestion quotidienne des routes et bacs en Tanzanie Continentale, laquelle étant actuellement assurée par la Direction des Routes au sein du

Ministère des Travaux, un Office des Routes selon la définition de l'Ordonnance des Routes, Cap. 169 ;

8. Les réformes du secteur routier en Tanzanie ont été conçues selon le modèle des quatre blocs piliers décrit dans le cadre de l'Initiative de Réformes de l'Entretien Routier (RMI-Heggie 1995) comme suit :

- Gestion – établissement de TANROADS pour fonctionner comme une organisation commerciale du secteur privé ;
- Financement -- établissement du Fond Routier (RF) en introduisant une redevance routière explicite pour gérer les demandes et générer les recettes nécessaires pour le financement des opérations et de l'entretien des routes ;
- Responsabilité – une structure fonctionnelle pour gérer les différentes parts des réseaux routiers – le Ministère des Travaux Publics est considéré comme Propriétaire et le Conseil du Fond Routier est consigné comme bailleurs de fonds alors que TANROADS joue le rôle de fournisseur de services pour les routes primaires et régionales et le PORALG celui de fournisseuse des services pour les routes districtales et urbaines et les pistes rurales.
- Propriété – implication du secteur privé dans la gestion des routes à travers leur représentation au sein des RF et TANROADS;

9. La mise en oeuvre des réformes du secteur routier en Tanzanie est basée sur les principes fondamentaux établis par le Modèle des Clauses Législatives (MCL) pour la gestion des routes élaboré par le SADC pour l'option de deux conseils, laquelle requiert l'établissement d'un Conseil du Fond Routier et d'un Agence d'Exécution Routière. Ces principes fondamentaux sont mis en exergue dans ce qui suit:

10. Le Fond Routier

- Etablir une entité responsable du financement des routes (le Fond Routier) qui a une personnalité morale land juridique.

Le Fond Routier est administré par un Conseil ayant la majorité des membres issues du secteur privé (5 parmi les 9) et géré par un Directeur du Fond, qui est nommé par et répond au Conseil placé sous la présidence d'un membre non exécutif.

Le Fond jouit d'une autonomie complète comme une entité commerciale. Faisant partie de ses fonctions, le Fond : (a) collecte toutes les recettes destinées aux routes ; (b) alloue les crédits aux agences d'exécution routière ; et vérifie le respect par les agences d'exécution routière des conditions de financement.

- Introduire un cadre de bonne gouvernance qui (a) démocratise les prises de décision par implication des parties concernées (du secteur public et du secteur privé); (b) assure un flot stable de fonds; (c) créé un cadre

institutionnel pour l'entretien et le financement des routes d'une manière effective et (d) améliore la fourniture des services routiers.

- Identifier de façon claire les sources de revenus, avec les redevances d'usage de la route comme source primaire de recettes (les autres comprenant les allocations budgétaires par l'assemblée, les crédits des bailleurs de fond, les taxes sur les produits pétroliers, les amendes de surcharge à l'essieu, etc.)

Les recettes provenant des différentes sources doivent être gérées dans des comptes séparés; et des procédures claires et transparentes doivent être respectées dans l'introduction ou l'ajustement des redevances d'usage de la route. Des critères détaillés doivent déterminer le niveau de ces redevances.

- Développer les procédures pour l'allocation équitable des fonds aux agences d'exécution routière. Le Directeur du Fond élaborera une formule pour la répartition des fonds, laquelle devant être approuvée par le Conseil sur la base des critères établis suivant le Modèle des Clauses Législatives mentionné plus haut.

11. Agence d'Exécution Routière

- Etablir une Agence d'Exécution Routière (TANROADS) comme une entité de fournisseur de services d'infrastructure routière. Elle a une personnalité morale et juridique comme le Conseil du Fond Routier et jouit les mêmes libertés de gestion commerciale.

L'Agence d'Exécution Routière est également administrée par un conseil ayant la majorité des membres issue du secteur privé et géré un employé en plein temps en la personne du Chef Exécutif. Avec la même approche que celle pour le Fond Routier, le Chef Exécutif est aussi nommé par le Conseil de l'Agence et répond directement au Conseil placé sous la présidence d'un membre non-exécutif.

L'Agence est responsable de la planification du développement du réseau routier et agit comme un fournisseur de services pour les infrastructures routières. L'Agence peut aussi agir comme un entrepreneur pour le compte des autres fournisseurs de services du secteur privé ou comme concessionnaire d'autres fournisseurs de services routiers.

- Introduire un système d'évaluation claire des performances basé sur un cadre intégré et pluriannuel de planification. Cette façon libère TANROADS des procédures traditionnelles de la fonction publique et introduit les pratiques commerciales de planification.

Le chef Exécutif de l'Agence doit préparer un Plan de Gestion du Réseau Routier et soumettre ce plan à l'approbation du Conseil de l'Agence ; lequel plan contient: (i) un programme de développement, (ii) une répartition des travaux à être exécutés par les entrepreneurs privés ou en

régie; (Iii) une estimation des besoins de financement, et (iv) un plan de passation des marchés et une stratégie de rationalisation des ressources humaines (i.e. élaboration d'un programme de réduction progressive de l'effectif du personnel exécutant les travaux en régie.

Le Chef Exécutif doit aussi consulter le Directeur du Fond Routier en ce qui concerne ce plan. De son côté, le Directeur du Fond Routier doit élaborer un plan financier qui (i) fait l'estimation des recettes et des dépenses et les projections des recettes provenant de chaque source; (ii) distingue les dépenses opérations des dépenses administratives; et (iii) indique les politiques d'investissement et des soldes courants des comptes du Fond.

En plus, un comité conjoint technique doit être formé entre l'Agence d'Exécution Routière et les autres agences routières pour la coordination de la préparation de chacun de leurs plans de gestion de leur réseau routier.

12. Le Conseil Interministériel de TANROADS

La particularité de l'expérience Tanzanienne est que le Bureau du Fonds Routier agit également en tant que Conseil Interministériel de l'Agence Exécutive en accordance avec les dispositions de la Loi sur les Agences Exécutives, 1997.

Concernant son rôle le Conseil Interministériel a les fonctions suivantes de conseil sur les aspects suivants:

- a) L'élaboration d'un cadre institutionnel et stratégique en matière de routes;
- b) Les objectifs de TANROADS;
- c) L'approbation des plans et budgets associés soumis par le Chef Exécutif;
- d) La définition des priorités et les buts annuels de performance pour TANROADS;
- e) L'approbation des rapports annuels et d'audit des activités de TANROADS;
- f) L'évaluation de la performance de TANROADS; et
- g) Tout autre aspect en conformité avec les dispositions de la Loi sur les Agences Exécutives, 1997.

L'expérience Tanzanienne a démontré que les dispositions institutionnelles ci-dessus ont amélioré la performance de TANROADS bien que celles-ci diffèrent légèrement de l'option de deux conseils de gestion suggérée par le Modèle SADC. Notons que par ailleurs de telles dispositions sont plus appropriées pour les pays en voie de développement où il y a une limitation de ressources humaines qualifiées pour constituer en même temps deux bureaux différents.

11. Planification, Suivi et Audit

Plusieurs facteurs sont essentiels pour assurer le succès de la mise en oeuvre du Modèle des Clauses Législatives.

- Les agences d'exécution routière doivent mettre en place un système efficace de planification pour la gestion et le financement du réseau routier afin de renverser la tendance d'insuffisance de financement et d'inadéquation de fourniture de services.
- Les prises de décision doivent être transparentes afin d'assurer une planification efficace et d'élargir le support des parties concernées. Les objectifs seront mieux perçus par de larges et fréquentes consultations.
- Finalement, des procédures efficaces de suivi et d'audit assurent que les performances sont objectivement évaluées et des actions correctives peuvent être prises si nécessaire.

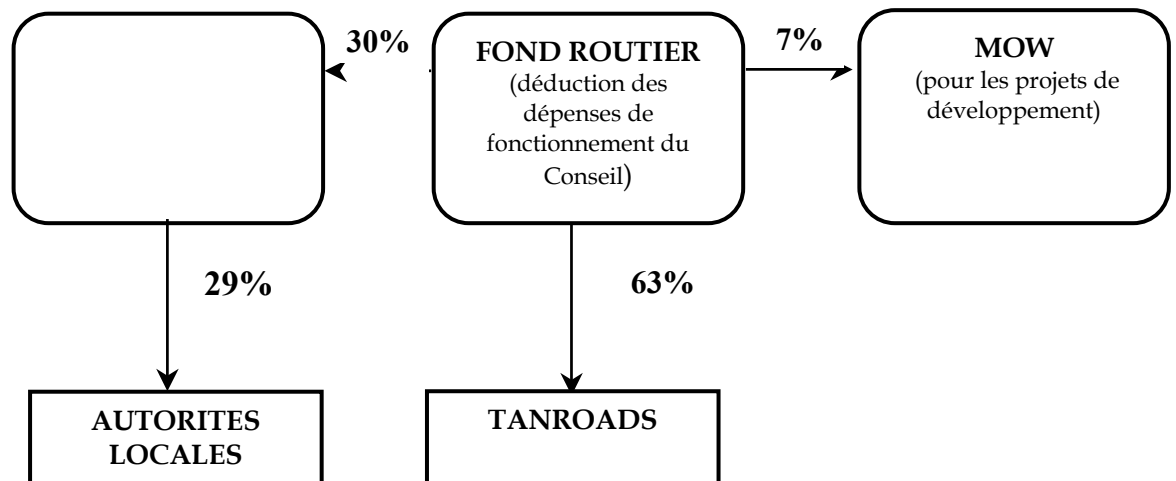
Les Sources des Revenues

12. L'amendement no.2 de l'Ordonnance 1998 des Péages Routières avait spécifiquement alloué les sources de revenue suivantes au Fond Routier:

- Toutes les recettes levées en tant que péages routières (taxes sur les carburants) imposées à l'essence et au gasoil;
- Les charges de transit;
- Les vignettes des poids lourds ;
- Les amendes de surcharge des véhicules;
- Toutes autres sources de redevances à des taux à être fixés par l'assemblée de temps à autre.

Formule de répartition des fonds

13. Les critères de répartition du Fond Routier, qui étaient en vigueur depuis l'année fiscale 2000/2001, sont comme suit:



Après déduction des dépenses du Conseil du Fond Routier, 30% du solde sont alloués au PORALG pour le réseau non classé (routes districtales et urbaines, et pistes rurales) et 7% (du reste i.e. 70%) sont alloués au MOW pour la contribution du Gouvernement aux projets de développement financés par les bailleurs de fonds. Le restant 63% est alloué à TANROADS pour le réseau classé des routes.

ACCOMPLISSEMENTS

Augmentation des fonds alloués à l'entretien des routes

14. Les Tableaux 1 et 2 indiquent la collection des revenus du Fonds Routier depuis son établissement en 1991 et la distribution des revenus aux différentes organisations routières en Tanzanie, plus précisément TANROADS pour les routes primaires et régionales et PORALG pour les routes districtales et urbaines, et les pistes rurales.

Tableau 1: Collection des revenus du Fonds Routier

ANNEE	REVENUES COLLECTEES TSHS (000)	REVENUES COLLECTEES USD (000)
1991/1992	3,741,908	12,268.5
1992/1993	6,840,823	17,102.0
1993/1994	14,272,218	29,246.0
1994/1995	21,198,529	39,512.6
1995/1996	28,307,547	49,969.0
1996/1997	25,398,763	42,651.0
1997/1998	33,745,300	53,142.0
1998/1999	38,365,496	55,763.0
1999/2000	39,391,700	51,967.9
2000/2001	47,252,076	55,590.7
2001/2002	52,796,607	58,662.9

Le Tableau 1 montre que les revenus du Fonds Routier a (à prix courants) augmenté de 1300% durant les dix dernières années. Il y avait une augmentation significative de la collection des revenus de 3% l'année avant la création du Fond à 20% après sa création et la protection des fonds. Par ailleurs il est à noter que la formule de répartition des fonds n'a pas été respectée durant les premières années fiscales.

Satisfaction des besoins budgétaires d'entretien routier

15. Tableau 2: Situation des budgets d'entretien routier

Année fiscale	MOW/TANROADS			PMO/PORALG		
	Budget TSh million	Réalisation (TSh.mil.)	% Réali./Budget	Budget TSh million	Réalisation (TSh.million)	% Réali./Budget
1997/1998	19.971	11 419	57%			
1998/1999	27 560	24 609	89%			
1999/2000	25 500	21 985	86%	13 897	10 468	75%
2000/2001	25 765	25 632	99.5%	14 160	*10 847	77%
2001/2002	31 390	31 390	100%	15 239	15 239	100%

Note: * La dernière allocation au PORALG pour l'année fiscale 2000/2001 était reçue en juin 2001 mais dépensée seulement en juillet 2001 à cause des retards dans l'envoi de fonds aux Conseils des Districts par le PROALG.

Le Tableau 2 clairement montre que depuis l'établissement du Conseil du Fond Routier, les allocations pour l'entretien routier ont augmenté et le financement des budgets est nettement amélioré.

16. Autres Accomplissements

- Poursuite des négociations avec le Ministère des Finances sur le recouvrement des fonds non déposés de l'année fiscale 1999/2000. Au total 2.866,8 millions T.Sh. de taxes sur les carburants collectées ont été recouverts en juin 2000. Les receveurs des redevances de transit commençaient à déposer les recettes collectées depuis mars 2000 alors que TANROADS a commencé à déposer au compte du Fond les recettes des amendes de surcharge des véhicules avec effet à partir de novembre 2000 et le CTLA en janvier 2002.
- Organisation de deux ateliers pour les parties concernées en mai 2000 et août 2001. Le premier atelier avait, entre autres, soulevé la conscience des participants sur le rôle que jouent les routes dans le développement socio-économique du pays et réanimé leur souci concernant aux pertes causées par l'état mauvais des routes. Cet atelier a été inauguré par son Excellence Benjamin W. Mkapa, Président de la République Unie de Tanzanie. Le deuxième atelier visait à solliciter les opinions des usagers de la route sur l'élargissement de la base des recettes du Fond Routier.
- Etablissement des procédures et systèmes pour la gestion du Fond. Ceux-ci incluent la réglementation provisoire sur les finances et les employés, et les procédures de décaissement et de suivi.
- Simplification des procédures pour la collecte et le décaissement des fonds, y compris l'ouverture et l'administration des comptes domiciliés chez les banques commerciales. Les fonds alloués aux Autorités Locales sont maintenant envoyés directement à leurs comptes par transfert télégraphique à partir de Dodoma au lieu d'attendre vingt huit jours pour vérification de leurs chèques comme avant.
- Recrutement d'un consultant pour entreprendre une étude sur la révision des critères d'allocation des fonds aux Autorités Locales avec pour objectif l'amélioration de la formule de répartition avec des paramètres plus cohérents and pertinents.

- Lancement de la Magazine des Usagers de la Route comme un forum d'échange de points de vue des parties concernées. A travers ce magazine les usagers de la route seront informés sur la collecte des fonds, les dépenses et les travaux exécutés afin de gagner leur soutien et leur confiance aux activités d'entretien des routes.
- Amélioration des Accords de Performance avec les agences d'exécution routières en y incorporant plusieurs clauses et indicateurs de performance nouveaux, qui peuvent être vérifiés par des mesures simples.
- Réalisation des audits financiers et techniques des performances des agences d'exécution routière pour les années fiscales 2000/2001 et 2001/2002.
- Réalisation d'une étude sur l'élargissement des bases de recettes du Fond Routier visant un financement durable des routes. Les recommandations de l'étude ont été soumises au Ministre de tutelle pour approbation avant leur mise en application.

LES DEFIS

Le Programme Décennal de Développement du Secteur Routier

Scénarios macro-économiques et projections de croissance du trafic routier

17. Le Programme Décennal de Développement du Secteur Routier vise d'une part, la contribution à l'atteinte aux objectifs de développement socio-économique fixés par le Gouvernement à différents horizons de temps, et d'autre part, la réalisation des buts spécifiques assignés au secteur routier. Les scénarios ont été élaborés séparément pour la Tanzanie Continentale et les îles de Zanzibar en tenant compte de leurs structures et potentiels respectifs.
18. Pour la Tanzanie Continentale trois scénarios ont été étudiés selon trois variantes de croissance économique pour le période d'analyse 2001-2010 comme suit:

Scénarios	Taux de croissance du PIB	Taux de croissance du PIB par capitan*	Elasticité des demandes de transport	Taux de croissance de trafic routier
Croissance réalisation	5.50%	2.7%	1.0	5.50%
Croissance de développement	7.00%	4.2%	1.0	7.00%
Croissance optimiste	3.25%	0.5%	1.0	3.25%

Note: * Taux de croissance de la population supposé égal à 2.8% par an

Concernant les indicateurs macro-économiques pour Zanzibar, un seul scénario était étudié avec l'hypothèse d'un taux de croissance de PIB de 4% par an pendant tout le long de la période d'analyse 2001-2010. Ceci résulterait en un taux de croissance de trafic routier de 4% par an avec un coefficient d'élasticité de demande de transport supposé égal à 1.0.

19. Le coût estimatif total du programme décennal, y compris la Tanzanie Continentale et Zanzibar, varient largement selon les variantes de programme.

Après avoir analysé toutes les variantes envisageables, le Consultant a recommandé la mise en oeuvre de la variante de programme désirable D-1, qui poursuivra le développement et l'entretien d'un réseau désirable capable de fournir le soutien indispensable des objectifs macro-économiques fixés par le Gouvernement pour la période 2001-2010. Le coût estimatif de ce programme s'élève à 3.130 million US dollars dont 1.376 million US dollars comme contribution financière du Gouvernement et 1.754 million US dollars comme soutien financier de la part des bailleurs de fonds.

Le défi est comment éliminer le gap financier entre les allocation du GDT au secteur routier et les besoins de financement du GDT, lequel s'élève a 455,7 USD millions. Des propositions ont déjà été faites sur la base des assiettes existantes de recettes.

Les défis du Conseil du Fond Routier

20. En contrepartie du train de mesures proposées ci avant, qui concentrent sur les aspects relatifs aux ressources, les défis au Conseil du Fond Routier concernent les aspects liés aux dépenses ; lesquels consistent à améliorer l'efficacité et l'efficience en matière d'allocation et de dépenses de ressources rares, qui seront mises à disposition de celui-ci pour la mise en oeuvre du Programme Décennal de Développement du Secteur Routier.

A cet égard, il importe de souligner que cet objectif ne peut être atteint qu'au travers de fortes mesures correctives afin d'assurer la discipline technique et financière dans la gestion de rares ressources mises à disposition. Or l'expérience suggère que ces mesures devraient concentrer sur trois domaines/fonctions critiques, à savoir:

- Le financement;
- Le planification et le suivi, et
- L'exécution des travaux.

21. En cohérence les principes précédents, le Conseil du Fond Routier avait déjà pris certaines des mesures correctives qui ont été identifiées tant par l'audit financier que par l'audit technique de la gestion des fonds de l'année fiscale 2000/2001.

22. Finalement, en des termes plus généraux et cohérents avec les principes des mesures correctives précédentes, l'efficience et l'efficacité des coûts des travaux routiers devront être améliorées au travers des mesures suivantes :

- Développement de la capacité de l'industrie de construction, comprenant les bureaux d'études, les entrepreneurs, les fournisseurs de biens et d'équipement afin d'améliorer leur efficience et efficacité dans l'exécution des travaux;

- Mise en oeuvre des Plans d'Assurance Qualité par toutes les parties concernées dans l'exécution des travaux afin d'assurer la valeur de l'argent dépensé;
 - Simplification des procédures de passation des marchés de travaux, de services et de fourniture de biens utilisées par les agences d'exécution afin d'accélérer le processus d'adjuger des marchés ;
 - Préparation et programmation des travaux d'entretien sur la base d'information précise sur les réseaux routiers par les agences d'exécution afin d'améliorer la précision dans l'estimation des coûts des travaux;
 - Amélioration des études techniques de conception routière sur la base d'une connaissance approfondie des matériaux locaux de construction, entreprises par les agence d'exécution afin de réduire les coûts des travaux;
 - Suivi strict du respect des clauses des accords de performance signés entre les agences d'exécution et le Fond Routier afin d'assurer que les performances fixées soient atteintes comme spécifiées.
-

Références

- Haule, J. O.(2000): The Status of Tanzania Roads Fund Board, Proceedings, Tanzania Roads Association, Annual Roads Convention, Dar es salaam.
 - Heggie, Ian G. (1998): Commercial Management of Roads. Technical Paper 409, World Bank, Washington, D.C.
 - Roads Fund Board (2001): Annual Report for Financial Year 2000/2001.
 - Ten Years Road Sector Development Programme, TANROADS, December 2002.
-