

LES RECOMMANDATIONS POLITIQUES SOULIGNÉES PAR LA 7^{ÈME} RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL DU COMCEC SUR LE TRANSPORT ET LES COMMUNICATIONS

Distingués Membres du Groupe de Travail du COMCEC sur le Transport et les Communications,

Le Groupe de Travail du COMCEC sur le Transport et les Communications (GTTC) a tenu avec réussite sa 7^{ème} Réunion le 24 mars 2016 à Ankara en Turquie ayant pour thème « Amélioration de l'Entretien Routier dans les Pays Membres de l'OCI ». Durant la Réunion, le GTTC a procédé à des délibérations concernant la politique de rapprochement entre les Pays Membres dans le domaine de l'entretien routier. Le Document de Séance, préparé conformément aux résultats essentiels du rapport de recherche élaboré aux fins de la 7^{ème} Réunion du GTTC et aux réponses des Pays Membres aux questions relatives aux politiques, a constitué l'apport principal des discussions. Durant la Réunion, les participants ont discuté des recommandations politiques mentionnées ci-dessous.

Recommandation Politique I : Développer une Stratégie Nationale d'Entretien Routier en se basant sur les preuves et les informations

Justification:

L'entretien préventif exige, presque par définition, de se tourner vers le futur. Il est nécessaire d'anticiper la condition future des besoins relatifs au réseau routier et d'envisager des actions préventives afin d'éviter la détérioration grave du réseau routier. Ce faisant, les éléments suivants sont requis : des buts et objectifs clairs, une excellente connaissance concernant l'état actuel du réseau routier, une image réaliste des fonds disponibles pour le financement des travaux d'entretien et des données précises, à jour et pertinentes de prime importance en vue de fixer les priorités et d'effectuer des compromis en déterminant les travaux d'entretien à financer et ceux à ajourner. Toutes ces questions devront être incluses dans la Stratégie Nationale d'Entretien.

Une stratégie nationale d'entretien routier doit déterminer des buts et des objectifs clairs pour la performance et les « niveaux de service » des différentes catégories des routes dans le cadre du réseau routier. Les buts de performance et les niveaux de service doivent être réalistes dans la mesure où ils doivent être liés explicitement et directement aux ressources disponibles et au financement des activités d'entretien. D'ailleurs, la stratégie nationale doit assigner explicitement les responsabilités de réalisation des buts et des objectifs de performance déclarés pour les différentes catégories des routes aux institutions et organisations spécifiques. Les sources et le volume des revenus/fonds disponibles pour chacune de ces institutions doivent être également déterminés dans la stratégie. La stratégie elle-même doit être basée sur des preuves et des données solides et régulièrement collectées afin de soutenir l'évolution continue de cette stratégie. Le Cadre de Gestion des Biens est un cadre largement utilisé et peut constituer une bonne base pour développer une telle stratégie nationale d'entretien routier.

Recommandation politique II : Assurer l'allocation d'un financement adéquat et durable pour l'Entretien Routier et augmenter l'utilisation effective du financement des routes disponibles via un cadre juridique solide et une structure institutionnelle

Justification :

La recherche et l'expérience ont prouvé que le financement inadéquat et incertain constitue un pas en arrière considérable contre l'amélioration d'entretien routier dans plusieurs pays. Le financement adéquat, sûr et stable pour la mise en œuvre des services périodiques de l'entretien est de prime importance pour un réseau routier qui fonctionne bien. Le nombre des pays qui ne jouissent pas d'un financement relatif aux routes représente évidemment un

problème qu'affrontent les Etats Membres de l'OCI. Pourtant, les financements des routes sont simplement un mécanisme visant à faciliter un flux adéquat et stable des fonds pour financer les activités d'entretien requises. De plus, même les financements des routes qui ont été fournis ne sont pas tous performants à un niveau équivalent et efficace. La performance effective des financements des routes exige un cadre juridique solide et une structure institutionnelle. En général, les financements des routes qui ont été fournis dans les Etats Membres de l'OCI se caractérisent par ce qui suit :

- La base légale de plusieurs financements des routes reste faible. L'indépendance et l'autonomie des financements des routes ne sont pas assurées,
- La participation des parties prenantes aux financements des routes est vraiment limitée. la responsabilité et la transparence des financements des routes sont surtout limitées à une vérification financière annuelle,
- Les financements des routes ont rarement recours aux indicateurs de performance orientés sur les données pour le suivi et l'évaluation de l'impact de leurs activités de financement. Aucun lien n'existe donc entre le financement et les améliorations de la performance du réseau routier.

Par conséquent, le financement adéquat et stable pour l'entretien est parfois limité. Généralement, il existe un manque de source de financement particulière et consacrée aux activités d'entretien. Cette situation entraîne généralement le phénomène connu sous le nom d'«écart dans l'entretien», menant ainsi à des effets préjudiciables influant sur la performance du réseau routier.

Recommandation politique III : Utiliser les contrats orientés sur la performance dans le domaine de l'Entretien Routier

Justification :

Les Contrats orientés sur la performance jouissent de plusieurs avantages pour l'externalisation de l'entretien en faveur du secteur privé. En vue de mettre en œuvre de tels contrats, les agences routières en charge ont besoin d'un programme gestionnaire compétent, d'un bon système de suivi et de procédures d'approvisionnement claires et transparentes. D'après ce type de contrat, le fournisseur est payé chaque mois selon les résultats de performance mesurés en fonction des normes citées dans le contrat plus que sur les apports. Les sanctions sont infligées en cas de non-conformité des résultats d'une certaine activité aux normes du contrat. Le paiement peut être diminué ou suspendu jusqu'à ce que les réparations nécessaires soient effectuées. Le point fondamental consiste à mettre l'accent sur la réalisation des objectifs de performance au niveau des résultats finaux, les rendements. A titre d'exemple, l'accent n'est donc pas mis sur le nombre de kilomètres ayant été entretenus dans le réseau routier, mais plutôt sur les retards accumulés, par exemple, à cause des travaux d'entretien des réseaux routiers. Cet accent mis rend important non seulement le fait de procéder simplement à l'entretien, mais le fait de l'effectuer de façon à minimiser les interruptions et les perturbations résultant des travaux d'entretien.

Recommandation politique IV : Etablir un Système de Gestion de Base de Données Routière

Justification :

La base d'un entretien préventif efficace est la bonne information. Celle-ci concerne la condition du réseau routier et le volume du trafic de ce réseau. Rendre l'entretien préventif non seulement efficace mais aussi rentable, exige davantage d'informations concernant les coûts des différents travaux d'entretien et leurs effets bénéfiques. Cette information est requise non seulement pour l'heure actuelle, mais aussi pour ce qui a trait aux modèles (modèles de demande de transport, modèles de dégradation de chaussées, modèle de coûts) pour prévoir la condition future du réseau routier, évaluer la rentabilité de différentes options

d'entretien, fixer les priorités et distribuer les ressources selon ces priorités. En comparaison avec le coût des travaux d'entretien même, cet exercice de collecte de données est assez abordable, mais les rendements fournis sont énormes.

Instruments pour concrétiser les Recommandations politiques :

Le Groupe de Travail du COMCEC sur le Transport et les Communications : Dans ses prochaines réunions, le Groupe de travail peut donner des précisions sur les domaines de politique mentionnés ci-dessus d'une manière plus détaillée.

Financement de projets du COMCEC : Dans le cadre du financement de projets du COMCEC, le Bureau de Coordination du COMCEC lance annuellement des appels à projets. Grâce au financement de projets du COMCEC, les pays membres participant à des Groupes de Travail peuvent soumettre des projets de coopération multilatérale pour être financés par des subventions du Bureau de Coordination du COMCEC. Quant aux domaines de politique susmentionnés, les Pays Membres peuvent recourir au financement de projets du COMCEC. À cet égard, le Bureau de Coordination du COMCEC peut financer les projets réussis. Ces projets peuvent inclure l'organisation de séminaires, des programmes de formation, des visites d'étude, l'échange d'experts, des ateliers et l'élaboration d'études analytiques, l'évaluation des besoins et les documents/matériels de formation.