



République du Sénégal
Un Peuple - un But - une Foi

MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS TERRESTRES ET DU DESENCLAVEMENT

AGENCE DES TRAVAUX ET DE GESTION DES ROUTES



PLAN DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE 2017 - 2021



**BANQUE
MONDIALE**

Avec le soutien financier de la Banque Mondiale



Sénégal Emergent

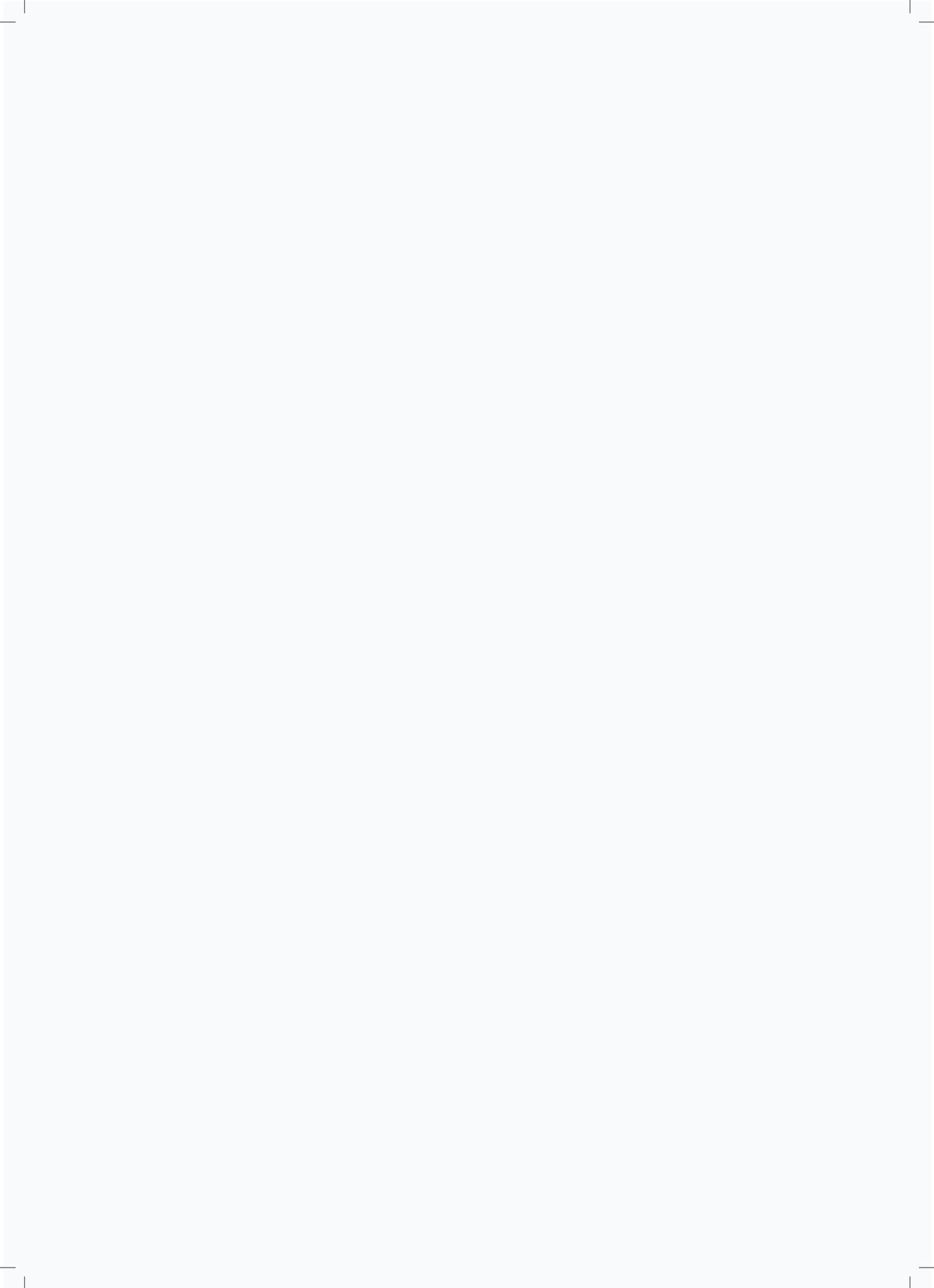
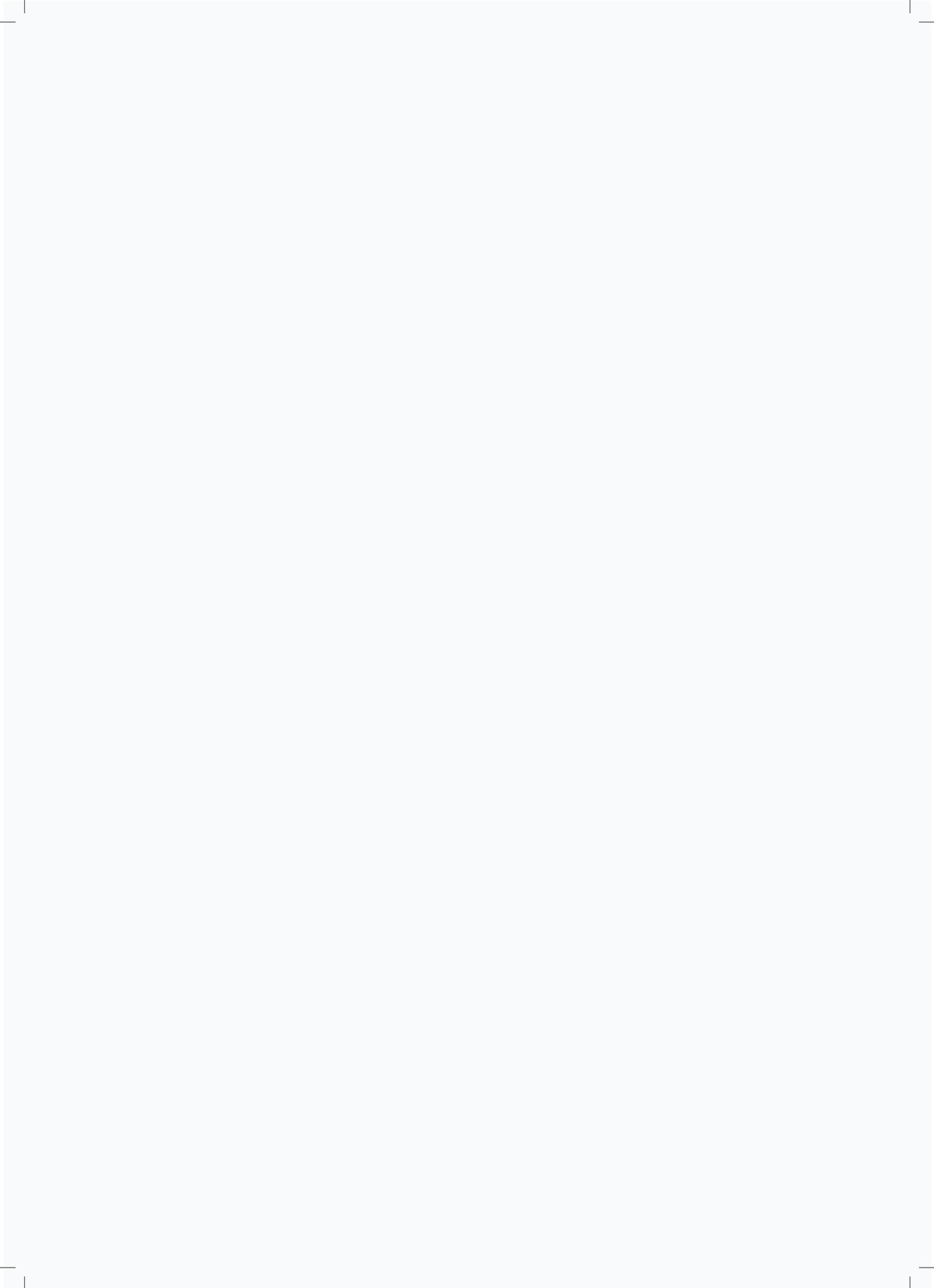
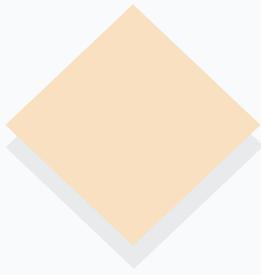


TABLE DES MATIERES

Plan Stratégique de Développement de l'AGEROUTE Sénégal 2017-2021

Mot du Directeur Général	1
I. InTroductIon	2
1.1 Contexte.....	2
1.2.1 Place des infrastructures routières et autoroutières dans le PSE.....	2
1.2.2 Cadre stratégique sectoriel des routes.....	2
1.2 Méthodologie.....	3
1.3 Plan du document.....	3
II. PrésEntation de l'AGEROUTE	3
2.1 Rappel : Repères historiques.....	3
2.2 Missions et attributions.....	4
2.3 Organisation.....	5
2.4 Situation des ressources humaines.....	6
2.5 Environnement institutionnel.....	8
III. Diagnostic stratÉgique	10
3.1 Performances techniques et financières de l'AGEROUTE.....	10
3.1.1 Bilan des principales réalisations.....	10
3.1.2 Performances financières.....	12
3.2 Diagnostic stratégique.....	16
3.2.1 Forces.....	16
3.2.2 Faiblesses.....	19
3.2.3 Opportunités.....	20
3.2.4 Menaces.....	22
3.3 Principaux défis.....	23
IV. StratÉgie	26
4.1 Vision, missions, valeurs, principes et objectif général.....	26
4.2 Axes stratégiques d'intervention.....	27
4.2.1 Axe 1 : Construction et réhabilitation d'infrastructures routières.....	27
4.2.2 Axe 2 : Entretien et gestion du réseau routier et autoroutier.....	30
4.2.3 Axe 3 : Pilotage et coordination de l'AGEROUTE.....	31
V. Mécanismes de Suivi et de l'Évaluation	33
5.1 Cadre de mesure de la performance.....	33
5.2 Synthèse du Plan d'actions 2017-2021.....	34
5.3 Financement du Plan d'actions 2017-2021.....	34
5.4 Dispositif et outils de suivi évaluation.....	35
5.5 Plan de communication.....	36
VI. Annexes	38
6.1 Financement de l'AGEROUTE 2012-2016.....	38
6.2 Cadre de performance 2017-2021.....	39
6.3 Plan d'actions 2017-2021.....	42
Sigles, Abréviations et Acronymes.....	49
Liste des tableaux et des graphiques.....	51
Lexique des termes techniques.....	51 -55





Mot du Directeur Général

Le Plan Stratégique de Développement (PSD) 2017-2021 décline la vision et les orientations stratégiques de l'AGEROUTE qui, à moyen terme, constitue sa feuille de route pour la mise en oeuvre des projets inscrits dans le Plan d' Actions Prioritaires du Plan Sénégal Emergent (PSE).

En effet, compte tenu de l'importance donnée aux infrastructures dans le PSE, l'AGEROUTE joue un rôle capital dans la réalisation de ces projets prioritaires.

Pour ma part, je suis décidé à faire en sorte que l'AGEROUTE relève ce challenge. C'est dans cette optique que ce document stratégique, résultat d'un large processus de concertation de tous les acteurs impliqués dans la réalisation des projets prioritaires d'infrastructures, a été élaboré.

Notre principal défi consiste donc, à réaliser les grandes priorités de l'Etat en matière d'infrastructures routières et autoroutières. Dans cette perspective, le désenclavement va occuper une place primordiale.

Par ailleurs, le développement noté dans le domaine des infrastructures depuis 2012, au prix de financements massifs, appelle sans nul doute, à une vigilance accrue dans la conception et la mise en oeuvre des politiques d'entretien du réseau routier qui constitue le patrimoine le plus important de l'Etat.

Des engagements forts ont été pris pour, d'une part, réaliser 53 Km d'autoroutes reliant les grandes villes du pays et, d'autre part, assurer la connectivité de tout le territoire par la construction de 1 362 Km de routes, conçues et réalisées sur la base de standards internationaux stricts.

Le plan stratégique confère une orientation à notre action, et lui fixe un objectif. Il énonce les principes et priorités visant le renforcement de notre efficacité en vue d'atteindre les objectifs assignés par l'Etat et ses Partenaires Techniques et Financiers.

La mobilisation des ressources reste cependant, pour la réalisation des infrastructures, un défi majeur à relever en relation avec le MEFP d'une part et d'autre part, par la mise en oeuvre de mécanismes de financements innovants, tels que les Partenariats Publics Privés (PPP).

L'AGEROUTE, est dans la dynamique d'approfondir ses outils de gestion qui devront nous aider à atteindre ces objectifs. A cet effet, un cadre de mesure de la performance et un plan d'actions quinquennal sont élaborés. Ceux-ci seront suivis et évalués périodiquement en vue d'améliorer les services, la qualité et les méthodes.

Je voudrais saisir cette opportunité pour remercier les tutelles technique et financière, le Conseil de Surveillance, la Banque Mondiale qui a financé l'élaboration du Plan Stratégique de Développement, l'ensemble des bailleurs de fonds du secteur des infrastructures routières ainsi que tous les services impliqués dans la réalisation de ce document stratégique. Nous devons désormais nous engager pour sa mise en oeuvre.

Ibrahima NDIAYE

Directeur Général de l'AGEROUTE



1.1 Contexte

1.2.1 Place des infrastructures routières et autoroutières dans le PSE

Depuis 2014, le Sénégal met en œuvre le Plan Sénégal Emergent (PSE), référentiel de politique économique et sociale qui a comme ambition de faire du "Sénégal, un pays émergent à l'horizon 2035 avec une société solidaire dans un Etat de droit." L'opérationnalisation de cette vision est traduite dans une première rampe séquentielle sur la période décennale 2014 – 2023 et un Plan d'Actions Prioritaires (PAP) 2014-2018.

Le PSE est articulé autour de trois (3) axes stratégiques : (i) transformation structurelle de l'économie et croissance ; (ii) capital humain, protection sociale et développement durable ; et (iii) gouvernance, institutions, paix et sécurité.

Les infrastructures, notamment routières, jouent un rôle important dans le développement économique et social du Sénégal. La route assure plus de 90% des besoins en déplacement des personnes et des biens. Des infrastructures et des services de transport de qualité, pour les personnes et les marchandises, sont indispensables pour soutenir la transformation de la structure de l'appareil de production et la croissance, facilitant ainsi l'accès aux services sociaux de base.

Parmi les défis à relever pour assurer une bonne mise en œuvre du PSE, il a été noté que certains relèvent du secteur des infrastructures et des transports, notamment des routes, à travers la résorption du déficit en infrastructures et le renforcement de l'interconnexion régionale.

1.2.2 Cadre stratégique sectoriel des routes

Le Gouvernement a élaboré une Lettre de Politique Sectorielle des Transports (LPST) 2016 – 2020. La stratégie est fondée sur la vision suivante : **"Un secteur des transports professionnel qui soutient efficacement la transformation structurelle de l'économie et facilite l'accès de tous aux services**

sociaux de base." L'objectif global visé est de **"contribuer à la mise en place des fondements de l'émergence pour la réussite du PSE"**.

Quatre orientations stratégiques ont été retenues pour traduire la vision en actions : (i) Consolidation du désenclavement interne et de l'intégration régionale, et développement d'un système intégré utilisant efficacement tous les modes de transports ; (ii) Gouvernance et Administration publique performantes ; (iii) Professionnalisation des services et meilleure compétitivité ; et, (iv) Renforcement de la politique de transport urbain.

Aussi, le Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement (MITTD) a défini le Schéma Directeur Routier et Autoroutier National, à l'Horizon 2035 fixant les grandes orientations de l'Etat en matière d'infrastructures routières et se traduisant par un ensemble d'actions incluant les grands projets d'infrastructures routières inscrites dans les plans d'actions 2015 - 2035.

Le financement des investissements pour la mise en œuvre de la LPST 2016-2020 est assuré par l'Etat du Sénégal à travers le BCI, les PTF, le PPP dans le cadre de conventions de concession et la taxe parafiscale sur les carburants dénommée « taxe d'usage de la route » instituée par décret (n°2008-85 du 12/02/08) pour financer le FERA.



1.2 Méthodologie

L'approche méthodologique pour l'élaboration du Plan Stratégique de Développement de l'AGEROUTE Sénégal s'est inspirée des principes et concepts de la gestion axée sur les résultats (GAR). Le processus d'élaboration a été de type participatif et itératif dans le but de l'adhésion et l'appropriation des résultats par l'ensemble des parties prenantes au secteur routier.

Les différentes étapes du processus d'élaboration du présent Plan Stratégique de Développement de l'AGEROUTE Sénégal ont été soutenues par une revue et une analyse documentaire, la tenue d'entretiens individuels ou de groupe, de réunions techniques et d'ateliers qui ont permis de préparer la mission, conduire le processus de formulation et valider les résultats des travaux.

Etape 1 : Préparation, revue documentaire et collecte des données

- ◆ réunion de cadrage pour clarifier le mandat, les objectifs et les résultats attendus et valider le planning de travail ;
- ◆ préparation, soumission et validation de la note d'orientation méthodologique ;
- ◆ revue et analyse de la documentation et des données ;
- ◆ tenue de rencontres, entretiens et séances de travail technique et préparation d'un document de diagnostic ;
- ◆ préparation des outils de diagnostic et de planification stratégique.

Etape 2 : Diagnostic, formulation de la stratégie et définition du cadre de mise en œuvre

- ◆ tenue de l'atelier d'analyse diagnostique et de formulation du cadre stratégique de l'AGEROUTE ;
- ◆ poursuite des entretiens et des échanges.

Etape 3 : Rédaction et Validation

- ◆ synthèse des données et rédaction du rapport ;
- ◆ partage du rapport, revue et amélioration ;
- ◆ finalisation du rapport.

1.3 Plan du document

Le présent document est structuré, outre l'introduction, en quatre parties : (i) présentation de l'AGEROUTE ; (ii) diagnostic ; (iii) stratégie ; (iv) mécanisme de suivi et d'évaluation.

II. Présentation de l'AGEROUTE

2.1 Rappel : Repères historiques

En 2000, le Gouvernement avait décidé de créer, par décret n° 2000-686 du 03 Août 2000, l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR) et le Conseil des Routes (CR) pour pallier les dysfonctionnements de la Direction des Travaux Publics (DTP) qui l'empêchaient de réaliser, de façon satisfaisante, la plupart de ses fonctions essentielles notamment, la planification, la programmation, l'exécution des programmes et la mise en place d'outils de gestion adaptés, ... etc.

Après deux années de fonctionnement, un diagnostic organisationnel a été réalisé et a conduit au recentrage des missions des différents acteurs, à travers le décret du 29 janvier 2004 abrogeant et remplaçant le texte de création de l'AATR et du Conseil des Routes (CR). Ce nouveau décret conférait à l'AATR le statut d'une unité autonome de service public comprenant deux organes : le Conseil des Routes, organe délibérant et la Direction Générale, organe d'exécution, chargé de la mise en œuvre des délibérations du CR.

En 2010, l'AATR a été remplacée par l'Agence des Travaux et de Gestion des Routes, désignée "**AGEROUTE Sénégal**", créée par le décret n° 2010-430 du 1er avril 2010, abrogeant le décret n° 2004-104 du 06 février 2004, relatif à l'Agence Autonome des Travaux Routiers (AATR). L'AGEROUTE est une personne morale de droit public, dotée d'une autonomie de gestion et investie d'une mission de service public, en application des dispositions de la loi d'orientation n°2009-20 du 04 mai 2009 sur les agences d'exécution et son décret d'application. Elle est une entité administrative de l'Etat, placée sous la tutelle technique du ministre chargé des Routes¹ et sous la tutelle financière du ministre chargé des Finances²

¹ Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD)

² Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan (MEFP)

La tutelle technique est chargée des fonctions régaliennes de définition des politiques routières, des normes et de la réglementation.

L'AGEROUTE a signé avec l'Etat du Sénégal son premier contrat de performance couvrant la période 2014-2016. Ce contrat ayant fait l'objet d'une évaluation, a mis en exergue des résultats satisfaisants.

Le présent Plan Stratégique de Développement (PSD) 2017 – 2021 va constituer un cadre de cohérence global et intégré, mettant en exergue les missions, les fonctions essentielles, la stratégie ainsi que la contribution globale de l'Agence, dans l'atteinte des objectifs sectoriels du PSE.

2.2 Missions et attributions

Les missions de l'AGEROUTE sont définies dans le décret n° 2010-430 du 01 avril 2010 portant sa création et fixant ses règles d'organisation et de fonctionnement (article 2). Ainsi, l'AGEROUTE est chargée de la mise en œuvre de tous les travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien de routes, de ponts et autres ouvrages d'art ainsi que de la gestion du réseau routier classé.

L'AGEROUTE Sénégal intervient également pour le compte du Ministère chargé des Infrastructures dans les travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien de tout le reste du réseau national. En cas de besoin, une convention d'exécution peut être signée avec les collectivités publiques bénéficiaires.

De façon spécifique, l'AGEROUTE Sénégal est chargée :

- ◆ de proposer au Ministère chargé des Infrastructures des orientations dans le secteur routier ;
- ◆ de conduire des projets et travaux routiers ;
- ◆ de mettre en place et de gérer une banque de données routières en collaboration avec les services routiers du Ministère ;
- ◆ d'élaborer le Programme Triennal d'Investissement Public (PTIP) dans le domaine des travaux routiers (entretien, réhabilitation et travaux neufs) à actualiser annuellement ;
- ◆ d'élaborer un programme d'entretien routier annuel issu du Programme Triennal Glissant qui est périodiquement actualisé ;
- ◆ de proposer toute stratégie de financement de l'entretien et du développement du secteur routier ;
- ◆ d'assurer la gestion des emprises des routes du réseau classé et de veiller, par tous les moyens à la préservation du patrimoine routier ;

- ◆ de mener les études techniques y compris les études de faisabilité pour tous les projets routiers ;
- ◆ de préparer les dossiers de recherche de financement pour les projets d'infrastructures routières ;
- ◆ de prendre toutes les mesures nécessaires pour la sauvegarde de l'environnement dans le cadre des travaux ;
- ◆ de conseiller et d'accompagner les collectivités locales dans la mise en œuvre de projets routiers ;
- ◆ de contribuer à l'accomplissement de toute mission à caractère public dans le secteur routier ;
- ◆ de formuler des avis sur des questions ayant trait aux routes.

Ainsi, l'AGEROUTE Sénégal est chargée pour le compte du Ministère chargé des Infrastructures, de la réalisation des projets routiers, dans le cadre de conventions particulières de financement pouvant lier l'Etat à des bailleurs de fonds.

L'AGEROUTE Sénégal représentant le Ministère en charge des Infrastructures, est la seule autorité compétente pour délivrer des autorisations de pose et dépose de conduites ou d'occupation de l'emprise des routes classées.



Tous les maîtres d'ouvrages publics sont tenus de recueillir l'avis du Ministère en charge des Routes représenté par AGEROUTE Sénégal avant de délivrer toute autorisation de construire.

Toute occupation des emprises de routes classées doit recevoir au préalable l'avis de l'AGEROUTE Sénégal.

L'AGEROUTE est responsable de la préparation et de la mise en œuvre du Programme d'entretien routier annuel (PERA) et doit ainsi contribuer à la transparence dans l'utilisation des ressources allouées par le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA).

Avec l'aval de son Conseil de Surveillance, l'AGEROUTE peut aussi négocier avec un ou plusieurs partenaires financiers en vue d'assurer, contre rémunération, des missions similaires à celles qui lui sont confiées par l'Etat. L'AGEROUTE peut également être chargée, au nom et pour le compte des collectivités locales ou autres entités, dans le cadre de conventions particulières de maîtrise d'ouvrage, de différents travaux sur les réseaux routiers à la charge des dites collectivités ou entités.

Les actions de l'AGEROUTE recoupent ses missions de maîtrise d'ouvrage et de gestionnaire du réseau routier classé. Elles sont définies par une lettre de mission et un contrat de performances qui précisent les orientations, les stratégies et les objectifs assignés à l'Agence et indiquent les indicateurs de performance attendus en termes d'amélioration du niveau de service offert par les routes.

2.3 Organisation

Conformément à ses missions et attributions, l'AGEROUTE a élaboré un organigramme qui décrit sa structure organisationnelle.

L'AGEROUTE est administrée par deux (02) organes : le Conseil de surveillance (CS), l'organe de délibération et la Direction Générale, l'organe d'exécution.

Le Conseil de Surveillance délibère et approuve, entre autres, le budget ou comptes prévisionnels, les programmes annuels d'action et d'investissement, les rapports annuels d'activités du Directeur Général, les états financiers de l'agent comptable sur la base du rapport du commissaire aux comptes ou de l'auditeur des comptes, l'organigramme de l'Agence, la grille des rémunérations ou l'accord collectif d'établissement du personnel de l'Agence et le règlement intérieur.

Le Conseil de Surveillance est composé de neuf (09) membres, tous représentants de l'État. Outre le Président nommé par décret, il comprend :

- ◆ un représentant de la Présidence de la République ;
- ◆ un représentant de la Primature ;
- ◆ un représentant du Ministère chargé des finances ;
- ◆ deux représentants du Ministère chargé des routes ;
- ◆ un représentant du Ministère chargé de l'urbanisme et de l'habitat ;
- ◆ un représentant du Ministère chargé des collectivités locales ;
- ◆ un représentant du Contrôle Financier.

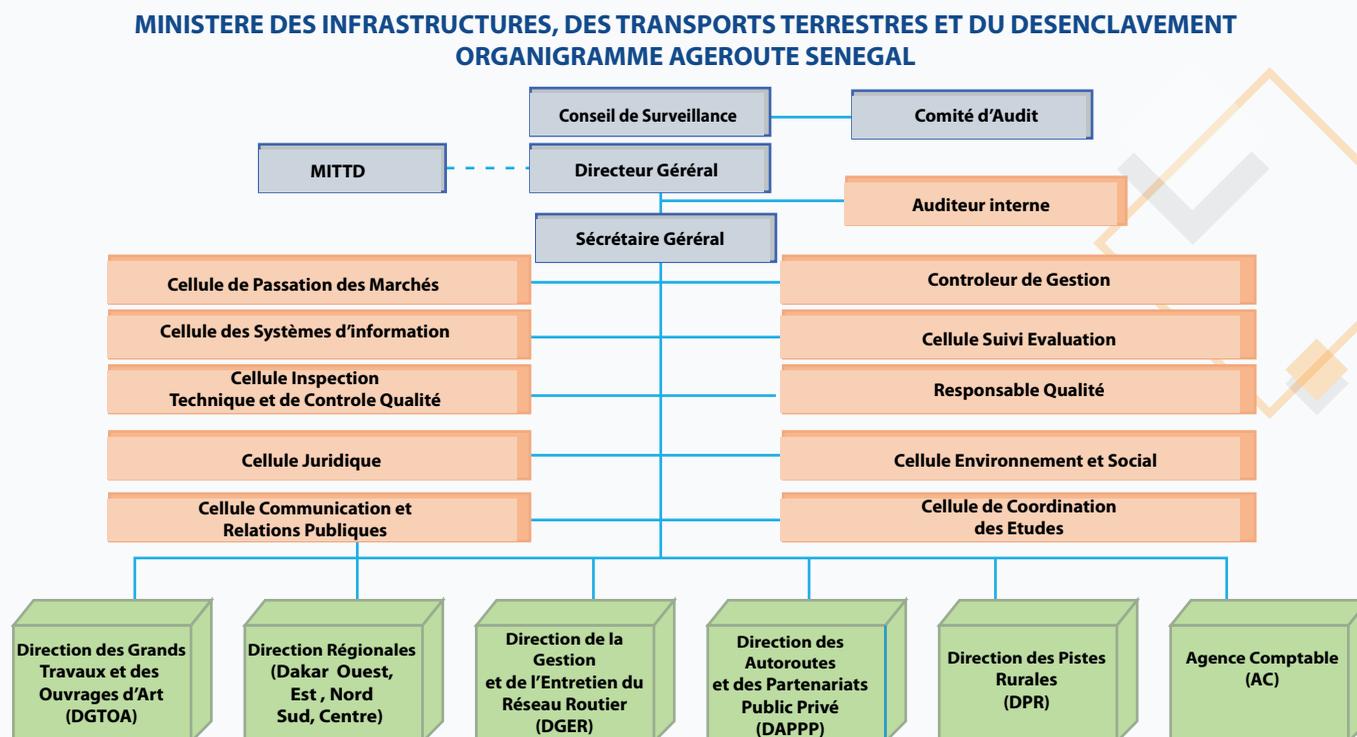


Le Conseil de Surveillance est appuyé par le Comité d'Audit et l'Auditeur Interne. Ce Comité d'audit valide les programmes d'audit interne et externe et développe des rapports directs avec le Commissaire aux Comptes et l'Auditeur interne.

La Direction Générale est chargée d'assurer la bonne exécution de l'ensemble des missions de

l'AGEROUTE-Sénégal. L'Agence est dirigée par un Directeur Général, nommé par décret, sur proposition du Ministre chargé des Routes. Le Directeur général est assisté d'un Secrétaire général nommé par décret. Ce dernier le supplée en cas d'absence ou d'empêchement. Il supervise et coordonne les directions opérationnelles, les divisions, les services techniques et les cellules.

Graphique 1 : Organigramme e l'AGEROUTE



2.4 Situation des ressources humaines

Le tableau ci-après donne la répartition et l'évolution du personnel par hiérarchie et par statut.

Tableau 1 : Evolution des effectifs du personnel de l'AGEROUTE 2012-2016

Effectifs du personnel par hiérarchie et par statut															
Années	2012			2013			2014			2015			2016		
	M	F	Total	M	F	Total									
Hiérarchie															
Cadres	52	11	63	52	14	66	55	12	67	55	14	69	65	17	82
Agents de maîtrise	24	33	47	24	21	45	24	22	46	24	21	45	20	23	43
Employés	16	2	18	18	3	21	19	2	21	18	1	19	18	1	19
TOTAL	92	36	128	94	38	132	98	36	134	97	36	133	103	41	144
Statut															
Fonctionnaires	5	0	5	5	0	5	5	0	5	4	0	4	3	1	4
CDI	83	83	116	82	33	115	85	32	117	88	35	123	90	37	127
CDD	4	3	7	7	5	12	8	4	12	5	1	6	10	3	13
TOTAL	92	36	128	94	38	132	98	36	134	97	36	133	103	41	144

Source : AGEROUTE

L'effectif total du personnel de l'AGEROUTE est passé de 128 agents en 2012 à 144 agents en 2016, soit une variation relative de 12,5%. En 2016, les cadres représentaient 56,9% de l'effectif total et les femmes 28,5% du même effectif. La structure statutaire du personnel est stable avec 88% d'employés en contrat à durée indéterminée. L'AGEROUTE dispose de cadres diversifiés, expérimentés et très qualifiés.

Dans le cadre de sa Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC), l'AGEROUTE a redéfini sa stratégie de planification et de gestion du capital humain, afin de renforcer l'attractivité et de maintenir le développement continu des compétences de qualité, orientées vers le métier des routes. Un accent particulier sera mis sur le remplacement du personnel dont vingt un (21) agents, notamment des cadres occupant des postes stratégiques, seront admis à faire valoir leurs droits à la retraite d'ici 2019. Ainsi, l'effectif prévisionnel au 31 décembre 2019 sera autour de 152 agents avec un plan de recrutement de 31 employés entre 2017 et 2019 comprenant, entre autres, plusieurs cadres.

2.5 Environnement institutionnel

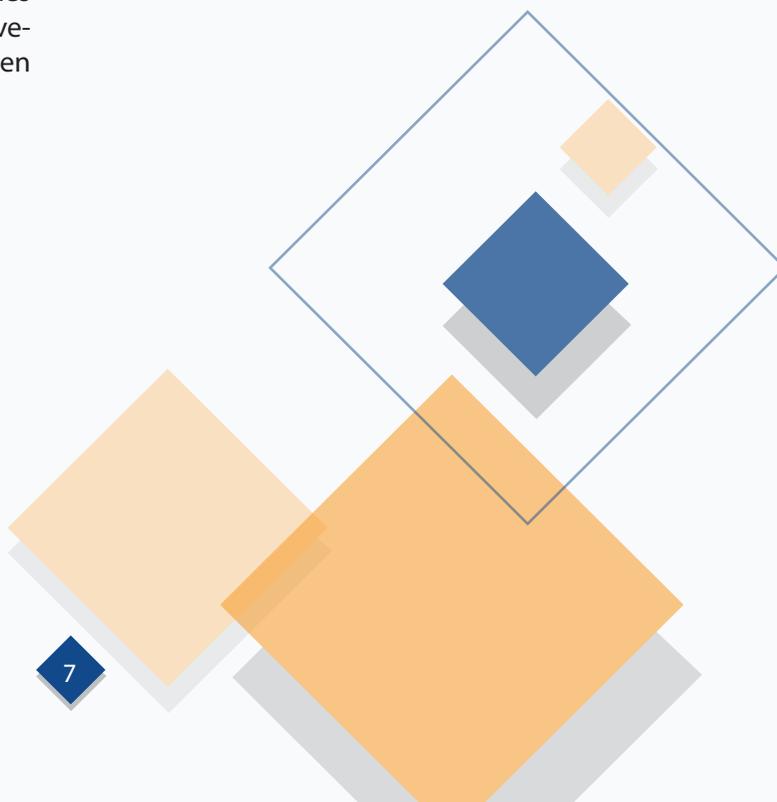
L'environnement institutionnel de l'AGEROUTE est composé de différentes parties prenantes qui interviennent dans la mise en œuvre de ses actions.

Au niveau de sa tutelle technique (MITTD), l'AGEROUTE collabore directement avec le Cabinet du Ministre, le Secrétariat Général, la Direction de l'Administration Générale et de l'Équipement, la Cellule des Etudes et de la Planification, le Bureau des Corridors, la Direction des Stratégies de Désenclavement, la Direction des Routes et le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA).

Avec la Cellule d'Etudes et de Planification (CEP) du MITTD, l'Agence travaille dans le cadre de l'élaboration des documents de politique du secteur, la préparation des budgets, le suivi du cadre de mesure des résultats prioritaires du PSE et le suivi et l'évaluation des projets.

La Direction des Routes, membre de son Conseil de Surveillance, assure la coordination et la mise en œuvre de la politique de l'État en matière d'infrastructures routières. Elle partage avec elle des missions, notamment en matière de coordination technique des structures publiques et privées intervenant dans le domaine des infrastructures, de planification du développement du réseau routier national, de constitution de dossiers techniques nécessaires à la mobilisation du financement des routes et de programmation et de suivi des investissements routiers à réaliser. Ces missions similaires font l'objet d'une collaboration basée sur le renforcement de la concertation et les échanges réguliers d'information.

Le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) a pour mission de mobiliser les ressources nécessaires au financement de l'entretien routier et d'assurer leur utilisation, de manière efficace et transparente pour financer l'entretien et l'exploitation dudit réseau. L'objectif recherché est de contribuer à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté à travers l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens. Le FERA met à la disposition de l'AGEROUTE les ressources financières pour la mise en œuvre de son programme triennal glissant pour l'entretien, dénommé Programme d'Entretien routier annuel (PERA).





L'AGEROUTE collabore également avec le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD) dans le cadre de la mise en œuvre du Programme d'appui au transport et à la mobilité urbaine (PATMUR) et du projet BRT, avec le Centre expérimental de Recherche et d'Etudes pour l'Équipement (CEREEQ) ainsi que le Centre de Formation et de Perfectionnement des Travaux Publics.

L'AGEROUTE travaille étroitement avec sa tutelle financière, le Ministère de l'Économie, des Finances et du Plan (MEFP), notamment dans le cadre de la programmation et la mobilisation des ressources financières. Elle entretient également des relations avec d'autres structures de l'État.

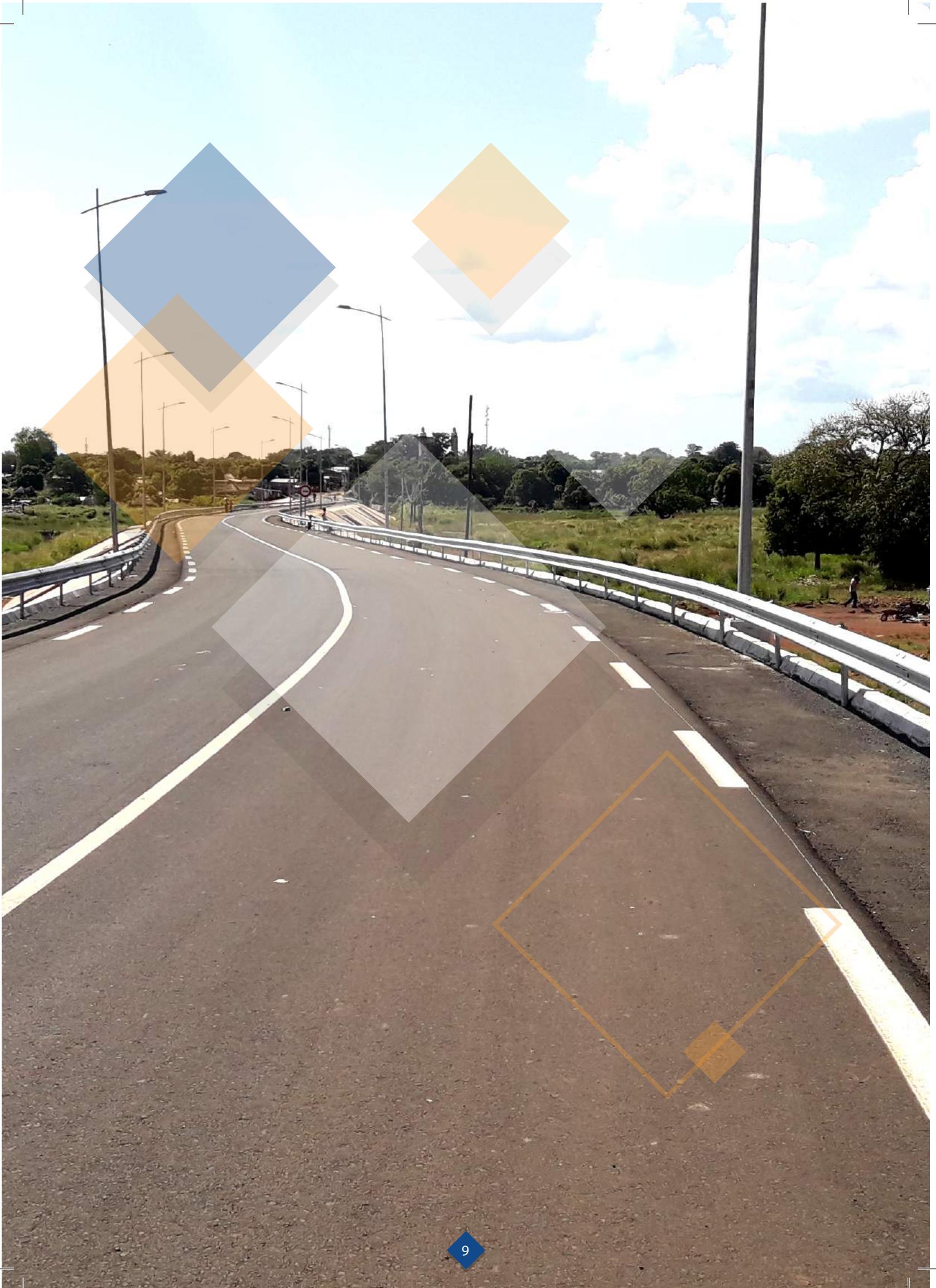
L'AGEROUTE a signé des conventions lui permettant d'assurer des prestations de maîtrise d'ouvrage déléguée et d'assistance technique dans le cadre de la réalisation de certains projets et programmes situés en dehors du champ du Ministère. Il s'agit essentiellement du Programme d'Urgence de Développement Communautaire (PUDC), du Projet Pôle de Développement de la Casamance (PPDC), du Programme national de Développement Local (PNDL), de l'Agence de Développement Municipal (ADM), du Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD), du Millenium Challenge Account (MCA), de l'Agence nationale de la Promotion des Investissements et des Grands travaux (APIX) et de l'Agence d'Exécution Travaux d'Intérêt Public (AGETIP). Elle collabore également avec le FONSIS dans des domaines connexes à l'exploitation des autoroutes, la SODAGRI et la SAED dans la coordination technique et d'autres acteurs dans la construction et la gestion de routes.

L'AGEROUTE rencontre des difficultés dans le cadre de ses interventions, notamment avec les concessionnaires de réseaux (SDE, SENELEC, SONATEL, ONAS) dont certaines actions portent préjudice à la préservation de la qualité et de l'intégrité de la route et ce, en dépit de l'existence d'un cadre juridique contraignant (Décret n° 2010-1445 du 4 novembre 2010 relatif à la pose ou dépose de conduites). Certains d'entre eux ne l'associent pas en amont dans leurs programmes de travail et développent des actions solitaires qui se répercutent de façon négative sur la qualité du patrimoine routier.

Au niveau déconcentré, l'AGEROUTE développe à travers ses directions régionales, une collaboration efficace avec les services régionaux des routes, les services déconcentrés de l'État et les collectivités locales dans la maîtrise d'ouvrage des projets du PNDL.

L'AGEROUTE a aussi signé des conventions avec les écoles de formation telles que l'École polytechnique de Thiès en vue d'utiliser les stagiaires et les jeunes cadres ingénieurs dans les travaux en vue de leur permettre de bénéficier d'une expérience probante.

Pour la mise en œuvre de ses actions prioritaires, l'Agence collabore aussi avec plusieurs partenaires techniques et financiers dans le cadre du financement des infrastructures routières et autoroutières, notamment : AFD, BAD, BADEA, BANQUE MONDIALE, BEI, BID, BOAD, EXIMBANK CHINA, FED, FKDEA, FSD, JICA, OFID, UEMOA.



III. Diagnostic stratégique

3.1 Performances techniques et financières de l'AGEROUTE

La situation des principales réalisations est faite sur la période couvrant les cinq dernières années.

3.1.1 Bilan des principales réalisations

En 2016, le réseau routier classé au Sénégal a une longueur de 16 496 km dont 5 956 km de routes revêtues (36%) et 10 540 km de routes non revêtues (64%). Il comprend, entre autres, 3 835 km de routes nationales revêtues et 1 940 km de routes nationales non revêtues. La voirie urbaine revêtue est de 1 097 km.

La période couvrant les cinq dernières années s'est caractérisée par le développement institutionnel et organisationnel de l'Agence favorisant à cet effet la réhabilitation, la réalisation ainsi que le lancement d'importants projets dans le secteur routier et autoroutier.

D'importants financements ont été mobilisés par l'Etat et les partenaires techniques et financiers entre 2012 et 2016 pour revêtir, réhabiliter ou entretenir les routes existantes, construire des routes, des autoroutes et des ponts et désenclaver les régions.

Durant cette période, l'Etat du Sénégal a investi 964 milliards FCFA pour réaliser 5 019 km d'infrastructures routières (1 362 km de routes revêtues 53 km

d'autoroutes, 3 621 km de pistes rurales³), 13 km de ponts et assurer l'entretien du réseau routier.

Les réalisations achevées concernent, entre autres, des travaux d'aménagement et/ou de butinage, de construction et de réhabilitation de routes revêtues, de routes en terre et de ponts.

Pour les routes revêtues, il est à citer, à titre indicatif :

- ◆ les travaux de construction de la route Linguère - Matam : aménagement et bitumage de la Section Linguère - Boula (120 km, de la Section Boula - Ranérou - Patouki (55km) et de la Section Patouki - Ourosogui (41 km) ;
- ◆ les travaux de Construction des trois (03) ponts de Matam (520 ml) ;
- ◆ la réhabilitation de la Route Saint Louis- Rosso - Richard Toll (65 km) ;
- ◆ la réhabilitation de la N2 Richard Toll - Ndoum (120 km) ;
- ◆ les travaux d'aménagement et de bitumage de la route Tivaouane - Touba Toul - Khombole (37 km) ;
- ◆ les travaux de construction route connectivité Autoroute à péage/Rufisque (18,2km) ;
- ◆ les travaux de réhabilitation de la route Tambacounda - Dialacoto (65 km) ;
- ◆ la remise en état de la Grande Niaye entre Rufisque et Lompoul (95 km) ;
- ◆ le prolongement de la VDN3, Section Golf Club-Tivaouane Peulh: (17,2 km) ;



³Pistes rurales : PUDC (691 km), PPC/PNDL (354 km), SAED (219 km) et MITTD (2 357 km)

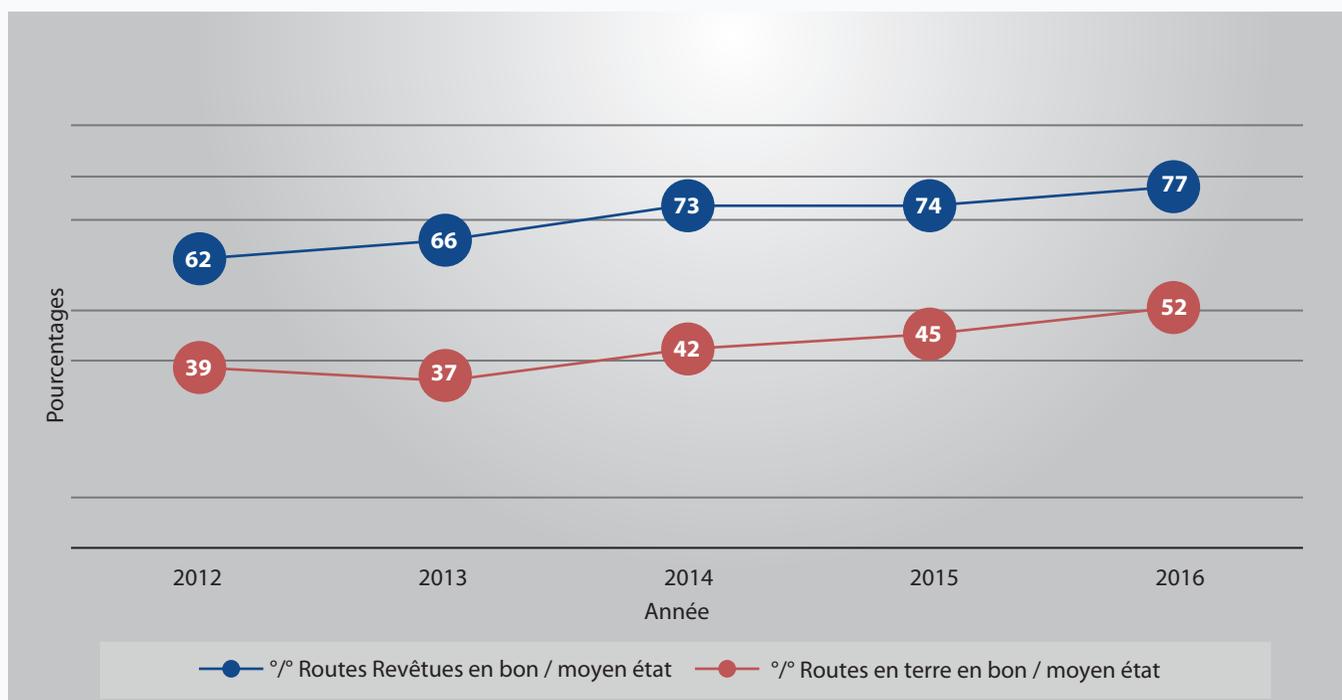
- ◆ la construction de l'Echangeur de l'Emergence (5,5 km) ;
- ◆ la réhabilitation de la route Passy-Sokone (25,5 km) ;
- ◆ la construction du Pont de Kédougou (150 ml) ;
- ◆ l'autoroute AIBD-SINDIA (19 km) ;
- ◆ les travaux de réhabilitation de la route Kafountine – Diouloulou (25km) ;
- ◆ la réhabilitation de la nationale 6 Ziguinchor – Tanaff (116 km) ;
- ◆ la remise en état du Pont Emile Badiane (640 ml) ;
- ◆ la réhabilitation de la route Vélingara-Manda Douane (38 km).

Dans le cadre de l'appui aux zones d'intervention des projets, l'AGEROUTE a réalisé des infrastructures socio-économiques de base dans certains projets (Touba-Dahra-Linguère, Dinguiraye-Nioro-Keur Ayib, PATMUR etc...). Lesdites infrastructures concernent la réalisation de forages et de réseau d'adduction d'eau potable, la clôture d'écoles, la construction de postes de santé et de marchés ainsi que la mise en place d'équipements pour l'allègement des travaux des femmes.

En termes d'entretien routier, des efforts ont été déployés pour la préservation du patrimoine. Ce qui a permis de relever le niveau de service. En fin 2016, le réseau routier revêtu présente un état global de 77% en bon et moyen état contre 62% en 2012, soit une progression de 15%. Egalement, une performance a été notée sur l'état global des routes en terre. Le pourcentage des routes en terre en bon et moyen état est passé de 39% en 2012 à 52% en 2016.



Graphique 2 : Evolution du niveau de service au cours des 5 dernières années



Ainsi pour l'entretien des infrastructures routières, l'Agence a consacré 256 milliards FCFA au cours des cinq dernières années, permettant ainsi de remettre en état une bonne partie du réseau routier reliant les zones rurales à des corridors de transport et à des marchés.

Par ailleurs en dépit de leur importance en volume, les ressources allouées aux travaux d'entretien restent insuffisantes et des retards sont notés dans leurs mobilisations. En plus, il est à noter que les PTF ne financent pas l'entretien des routes.

3.1.2 Performances financières

◆ Exécution budgétaire

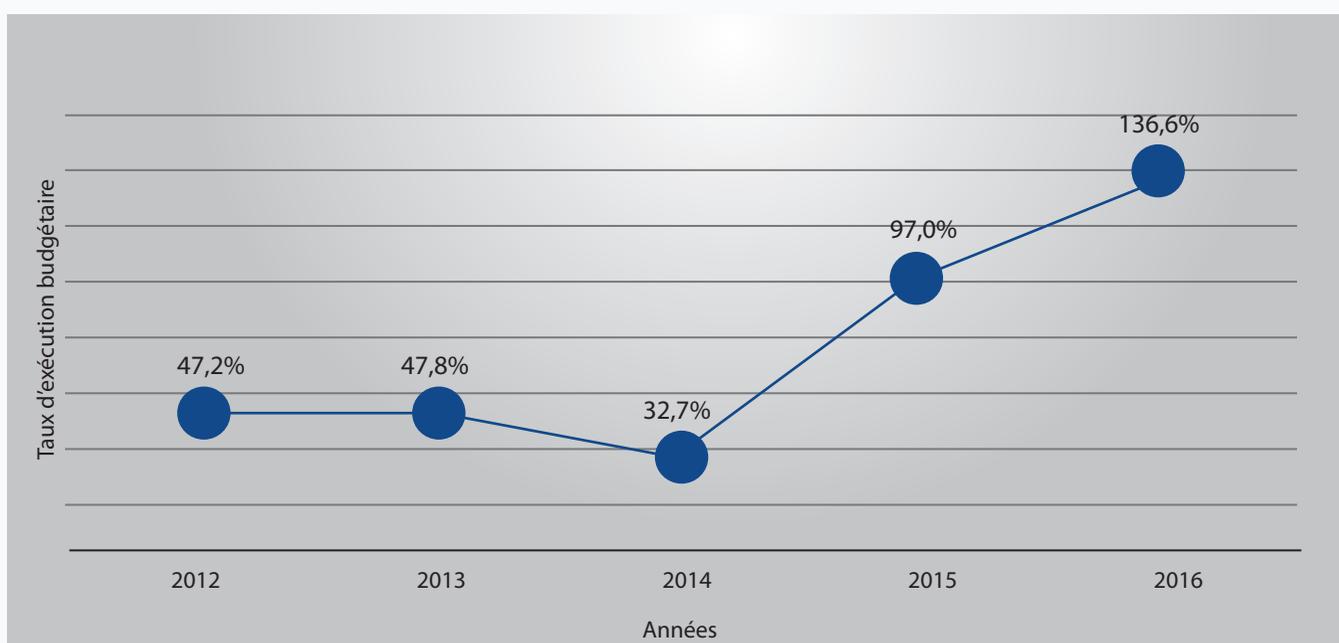
Le tableau et le graphique ci-après donnent respectivement la répartition annuelle des dépenses en grandes masses de l'AGEROUTE et la tendance du taux d'exécution budgétaire sur les cinq dernières années.

Tableau 2 : Evolution de l'exécution budgétaire de l'AGEROUTE sur les cinq dernières années

Exécution du Budget AGEROUTE : 2012 - 2016 (FCFA)

Dépenses par catégories	2012	2013	2014	2015	2016
Fonctionnement	3 857 497 915	3 407 604 002	4 162 211 195	4 044 414 327	5 697 921 984
Investissements	124 783 979 857	112 586 824 219	109 934 056 378	307 838 962 460	435 080 305 961
Total exécution	128 641 477 772	115 994 428 221	114 096 267 573	311 883 376 787	440 778 227 945
Total budget initial	272 678 323 176	242 477 659 024	348 703 921 597	321 374 786 727	322 732 703 628
Taux d'exécution du budget	47,2 %	47,8 %	32,7 %	97,0 %	136,6 %
Ratio investissement / Exécution	97,0 %	97,1 %	96,4 %	98,7 %	98,7 %

Graphique 3 : Evolution du taux d'exécution du budget sur les cinq dernières années





Le budget initial de l'AGEROUTE est passé de 272,6 milliards FCFA en 2012 à 322,7 milliards FCFA en 2016, soit une augmentation relative de l'ordre de 18,4% et une variation moyenne annuelle de 3,7%.

Pour les 5 dernières années, l'AGEROUTE a réalisé des travaux pour un montant cumulé de 1 111 milliards FCFA sur une prévision de 1 507 milliards FCFA, soit une performance d'exécution budgétaire globale de 73,7%. Les réalisations totales se sont situées à 440,7 milliards FCFA en 2016 contre 128,6 milliards FCFA en 2012, soit une croissance en valeur relative de 48,5%.

Le taux moyen d'exécution du budget a été de 72,3% durant la période 2012-2016. Le cumul des dépenses d'investissement se situe à 1 090 milliards FCFA. Il ressort que la quasi-totalité du budget de l'AGEROUTE allouée à l'investissement est constituée par de grands projets.

Les investissements représentent une moyenne 97,6% des dépenses effectives, soit une moyenne annuelle de 218 milliards FCFA durant la période 2012-2016. Par ailleurs, l'autre partie du budget est constituée par le fonctionnement (charge de personnel y compris). Ces dépenses de fonctionnement représentent une moyenne annuelle inférieure à 2% du budget exécuté sur la période.

◆ **Financement**

Concernant les sources de financement, le secteur routier bénéficie de l'appui des Partenaires Techniques et Financiers (PTF) et de l'Etat du Sénégal. Au cours des cinq dernières années, l'Etat a mobilisé un montant de 1179,8 milliards FCFA. Le volume du financement annuel a plus que triplé, passant de 128,2 milliards FCFA en 2012 à 468,7 milliards FCFA en 2016.

Tableau 3 : Répartition par sources du montant des investissements 2012-2016

	Répartition du montant du Financement 2012 - 2016 (en FCFA)					
	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
ETAT DU SENEGAL	96 994 128 646	114 567 296 368	138 107 834 864	147 208 118 382	205 890 478 168	702 767 856 420
BAILLEURS DE FOND	31 234 889 027	45 562 951 242	22 333 761 637	115 041 938 147	262 902 616 734	477 076 156 787
TOTAL	128 229 019 685	160 130 249 623	160 441 598 515	262 250 058 544	468 793 096 910	1 179 844 023 277

Source : Données de l'AGEROUTE

L'Etat du Sénégal est le principal bailleur des projets routiers avec un cumul de 702,7 milliards FCFA, soit une proportion de 59,6%.

Sur cette même période, la contribution de l'Etat du Sénégal a été en moyenne annuelle de l'ordre de 67% contre 33% pour les bailleurs de fonds (Cf. Annexe 1). En 2016, les bailleurs de fonds ont considérablement renforcé leurs interventions financières, notamment dans le financement de l'autoroute à péage AIBD –

MBOUR – THIES par EXIMBANK et de l'autoroute THIES – TOUBA.

Le financement de l'AGEROUTE est constitué à hauteur de 98,2% d'investissement et 1,8% de fonctionnement. La part du financement des investissements est passée de 96,9% en 2012 à 98,2% en 2016 et celle du fonctionnement a connu une baisse graduelle de 3,1% en 2012 à 1,1% en 2016.

Graphique 4 : Parts des sources de financement des projets routiers au cours des cinq dernières années.

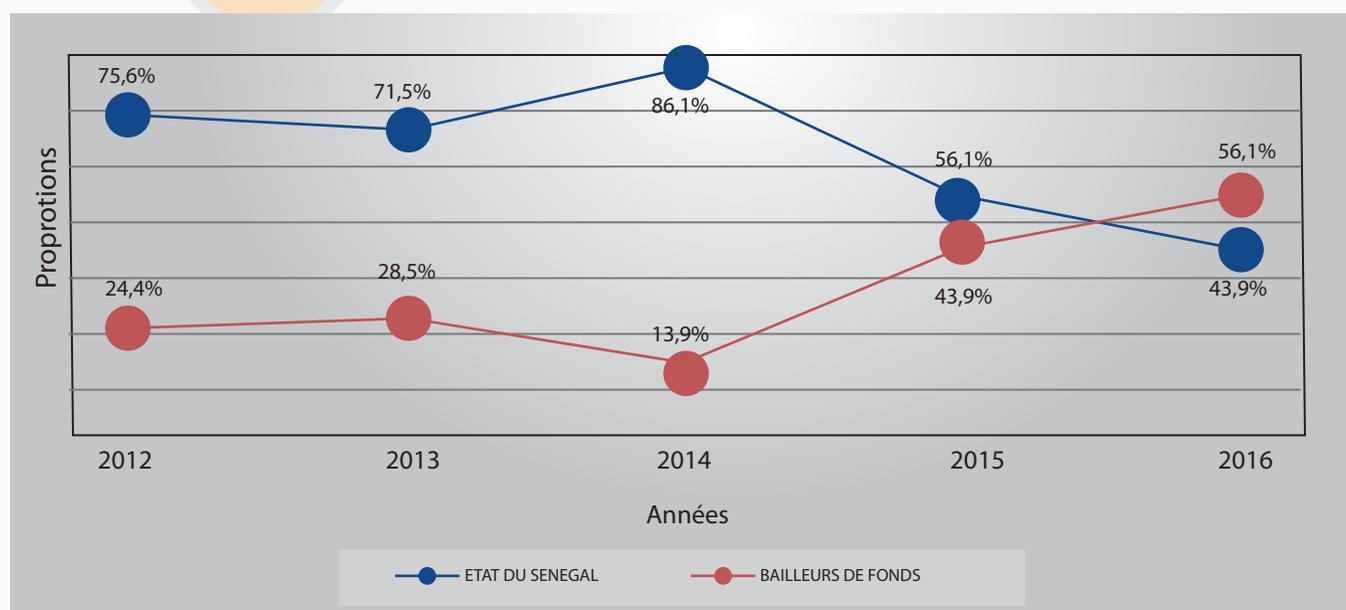
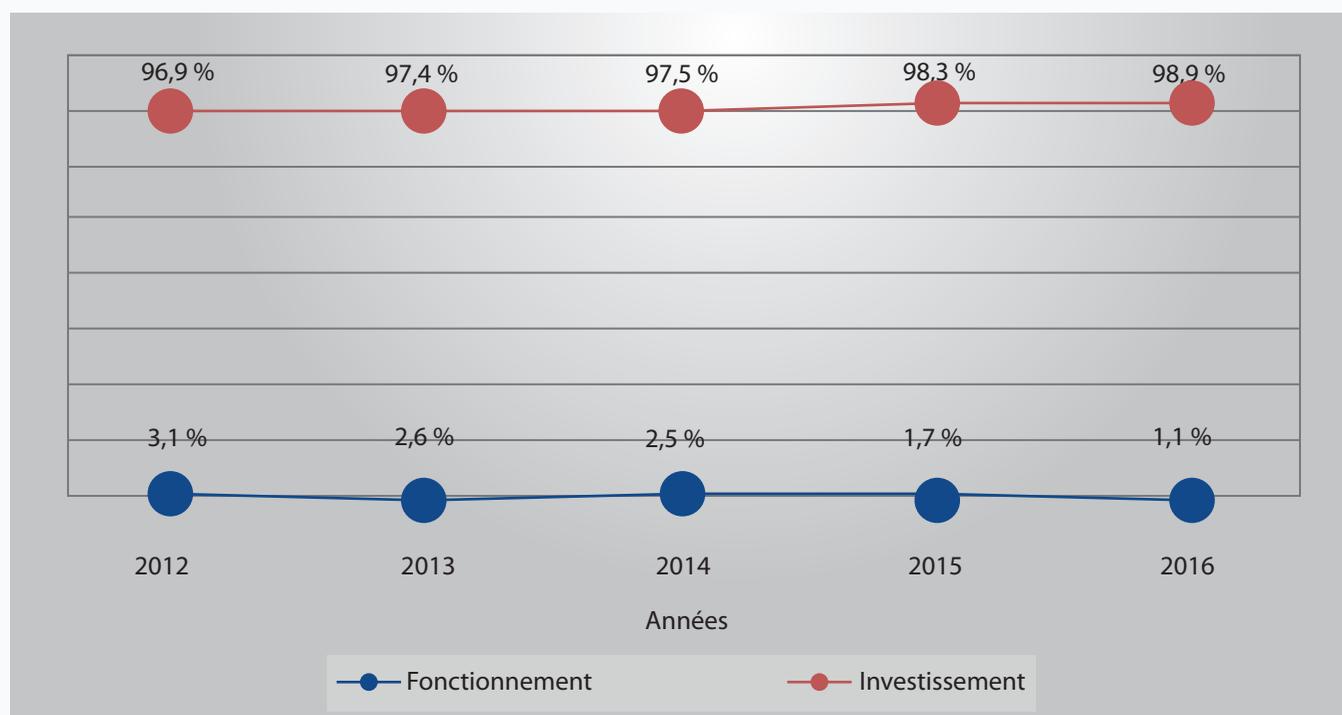


Tableau 4 : Répartition par sources de financement 2012-2016

FINANCEMENT	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Fonctionnement	3 949 635 280	4 233 882 504	4 037 933 346	4 446 672 555	5 114 818 189	21 782 941 874
AGEROUTE	33 308 220	36 269 819	42 875 000	40 280 000	56 948 190	209 681 229
ETAT DU SENEGAL	3 475 244 997	3 429 217 321	3 680 000 000	3 981 572 726	4 328 701 197	18 894 736 241
BAILLEURS DE FONDS	441 082 063	768 395 364	315 058 346	424 819 829	729 168 802	2 678 524 404
Investissement	124 279 382 393	155 896 365 106	156 403 663 155	257 803 383 974	463 678 276 705	1 158 061 071 333
ETAT DU SENEGAL	93 485 575 429	111 101 809 228	134 384 959 864	143 186 265 656	201 504 828 773	683 663 438 950
BAILLEURS DE FONDS	30 793 806 964	44 794 555 878	22 018 703 291	114 617 118 318	262 173 447 932	474 397 632 383
TOTAL	128 229 017 673	160 130 247 610	160 441 596 501	262 250 056 529	468 793 094 894	1 179 844 013 207
% Investissement	96,9%	97,4%	97,5%	98,3%	98,9%	98,2%

Source : Données de l'AGEROUTE

Graphique 5 : Répartition de l'exécution budgétaire (fonctionnement et investissement) sur les cinq dernières années.



◆ **Financement de l'Etat du Sénégal**

L'Etat du Sénégal à travers le Budget Consolidé d'Investissement (BCI) a pu exécuter par le biais de son agence d'exécution (l'AGEROUTE) d'importants projets d'infrastructures sur la période 2012-2016

pour un montant cumulé de 621 milliards FCFA réparti en moyenne entre le BCI (64,9%), le FERA (2,5%) pour le fonctionnement et le PERA (32,5%) pour l'investissement.

Tableau 5 : Répartition par catégorie du montant du financement de l'Etat du Sénégal 2012-2016

ETAT DU SENEGAL	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
BCI	47 459 429 397	62 313 243 444	92 317 709 600	97 629 196 598	156 299 300 865	456 018 879 904
FERA	3 449 572 716	3 319 338 500	3 680 000 000	3 680 000 000	3 680 000 000	17 808 911 216
PERA	46 051 818 313	48 898 444 605	42 067 250 264	45 858 641 784	45 854 229 105	228 730 384 071
AGEROUTE	33 308 220	36 269 819	42 875 000	40 280 000	56 948 190	209 681 229
TOTAL	96 994 128 646	114 567 296 368	138 107 834 864	147 208 118 382	205 890 478 160	702 767 856 160

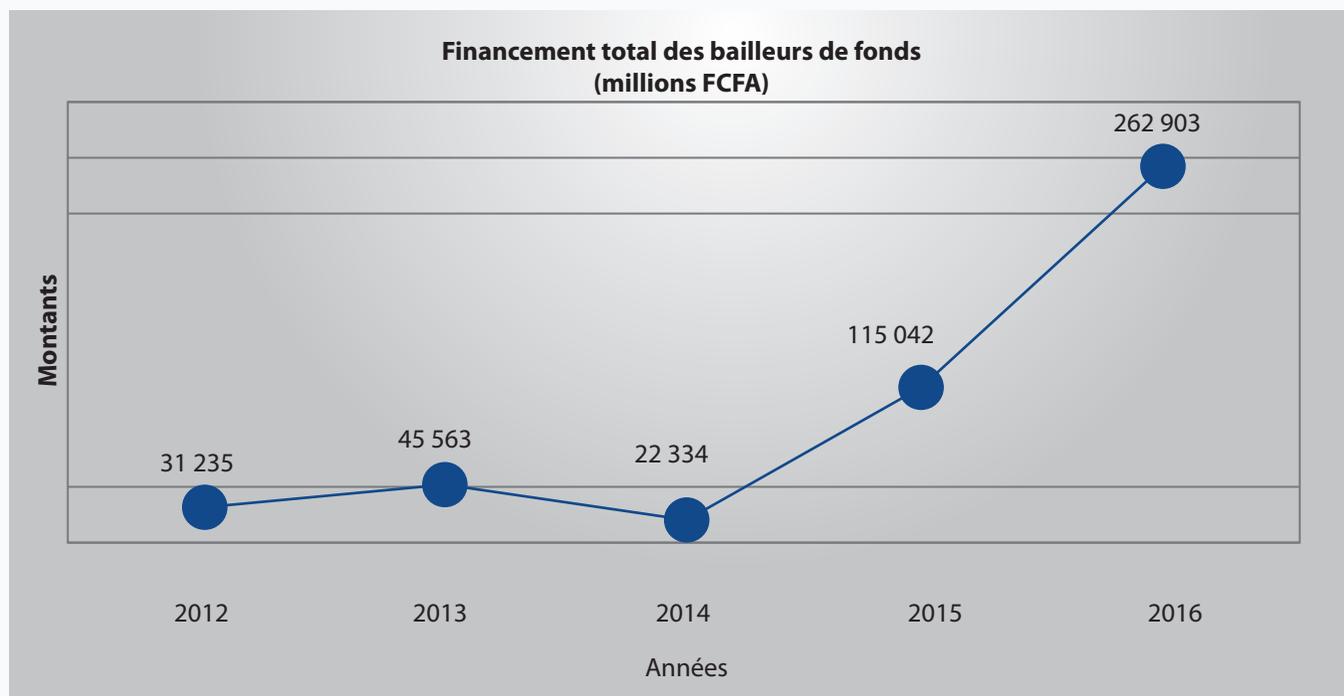
Source : Données de l'AGEROUTE

◆ **Financement des Bailleurs de fonds**

En plus de ses ressources, le Sénégal bénéficie de la confiance et de l'appui financier des partenaires. A cet effet, les PTF ont joué un rôle très important dans le financement des projets d'infrastructures routières et autoroutières avec une intervention passant de 31,2 milliards FCFA en 2012 à 262,9 milliards FCFA en 2016

Ils ont contribué à hauteur de 477 milliards FCFA sur les cinq dernières années. Leur apport a été considérablement renforcé avec l'arrivée d'EXIMBANK Chine en 2015 qui a permis de mobiliser 295,9 milliards FCFA pour 2015 et 2016, soit 62% du volume total du financement des PTF.

Graphique 6 : Montant des financements des bailleurs de fonds de l'AGEROUTE au cours des cinq dernières années.



3.2 Diagnostic stratégique

Le diagnostic conduit selon la méthodologie d'analyse stratégique SWOT⁴ a permis de faire le diagnostic interne (identification des atouts et des faiblesses), le diagnostic externe (opportunités et menaces) de l'environnement, d'identifier les principaux défis à relever et les problèmes à résoudre et de définir les orientations stratégiques.

- ◆ maillage du territoire national avec une direction centrale et des directions régionales.

3.2.1 Forces

Le cadre institutionnel et organisationnel de l'AGEROUTE est favorable à son développement.

- ◆ application des prescriptions de la loi d'orientation 2009-20 portant création des agences d'exécution et de son décret d'application n°2009-522 du 4 juin 2009 portant mode de création, d'organisation et de fonctionnement des agences ;
- ◆ prise en charge adéquate des différentes fonctions administratives et techniques entre les différentes entités de l'AGEROUTE et ce, conformément à ses missions ;
- ◆ existence d'un manuel de procédures administratives, financières et comptables de l'agence ;
- ◆ existence d'un manuel de procédures techniques ;
- ◆ prise en compte des dispositions légales, environnementales et sociales dans les interventions de l'AGEROUTE ;



⁴(Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats) ou FFOM (Forces ou Acquis – Faiblesses – Opportunités – Menaces)

La culture de performance est au cœur des interventions de l'AGEROUTE.

- ◆ alignement au PSE et à la LPST comme référentiel de promotion du secteur des infrastructures routières ;
- ◆ élaboration et signature de contrat de performance entre l'Etat et l'agence ;
- ◆ appréciation satisfaisante du Contrat de performance (CDP) pour 2014, 2015 et 2016 par la Commission nationale d'évaluation des agences ;
- ◆ respect des délais réglementaires pour l'élaboration et l'adoption des documents de gestion (budget, rapport d'activités, états financiers) ;
- ◆ disponibilité d'un système de suivi-évaluation fonctionnel ;
- ◆ rédaction de rapports d'activités annuels donnant une appréciation détaillée du niveau d'atteinte des objectifs ;
- ◆ définition et application des mécanismes et des outils de planification et de suivi (mise en place d'un Système d'Information Managérial et renforcement du Système de Pilotage des projets, PTBA, ...)
- ◆ transparence dans la gestion : absence de dysfonctionnement majeur notée en dépit des audits très fréquents ;
- ◆ disponibilité d'un système de gestion de l'entretien routier ;
- ◆ élaboration régulière d'un programme triennal glissant de gestion du réseau (PTG) et d'un programme d'entretien routier annuel (PERA) en fonction du budget.

Des progrès importants ont été réalisés pour l'amélioration du niveau de services et le développement du réseau.

- ◆ des progrès satisfaisants dans la préservation du patrimoine routier avec un taux de 77% de routes revêtues en bon/moyen état en 2016 contre 62% en 2012 et 51% de routes en terre en bon et moyen état contre 39% ;
- ◆ une amélioration de la qualité des routes ;
- ◆ développement des grands projets routiers et autoroutiers.

L'AGEROUTE met la démarche « qualité et transparence » au cœur de ses interventions.

- ◆ mise en place d'un système de Management Qualité (réalisation d'une enquête visant à mesurer le niveau de satisfaction des partenaires conformément aux exigences de la norme ISO 9001) ;
- ◆ certification systématique des états financiers des exercices passés ;





- ◆ élaboration d'un plan d'actions en vue d'améliorer les relations entre l'AGEROUTE et ses différents partenaires ;
- ◆ création d'un comité technique de recherche appliquée ;
- ◆ existence d'un catalogue de dimensionnement des chaussées ;
- ◆ instauration de la gestion axée sur les résultats dans le système de planification ;
- ◆ système de passation de marché jugé satisfaisant par l'ARMP et les PTF ;
- ◆ renforcement du dispositif de contrôle avec la mise en place d'un comité d'audit ;
- ◆ amélioration du système de contrôle interne par la réalisation régulière de missions d'audit ;
- ◆ audit des autres processus de l'agence (technique des travaux, des passations de marché...);
- ◆ intégration de la dimension sociale et environnementale.

Les sources de financement de l'Agence sont diverses.

- ◆ ressources de l'Etat à travers le BCI ;
- ◆ ressources allouées par le FERA pour le financement du PERA et du fonctionnement de l'agence;
- ◆ fonds provenant des Partenaires Techniques et Financiers (PTF) dans le cadre de conventions et accords conclus avec le Gouvernement ;

- ◆ d'autres ressources provenant des conventions de maîtrise d'ouvrage déléguée, des ventes des DAO, des prestations de services par l'Agence.

Un personnel compétent et motivé au service de l'Agence.

- ◆ existence de ressources humaines qualifiées et expérimentées ;
- ◆ dynamisme du personnel ;
- ◆ forte capacité d'adaptation du personnel ;
- ◆ existence d'un système de motivation opérationnel ;
- ◆ une coproduction interactive des différents organes de l'agence.

La politique de ressources humaines vise l'amélioration des compétences des agents.

- ◆ évaluation des compétences, des besoins individuels et collectifs ;
- ◆ définition d'actions de renforcement de capacité en adéquation avec les domaines prioritaires de l'agence ;
- ◆ élaboration et exécution du plan général de formation.

L'AGEROUTE a développé un leadership affirmé dans le secteur des infrastructures routières avec les signatures :

- ◆ d'un Accord d'Entité d'Exécution avec le MCA Sénégal en septembre 2010 ;
- ◆ d'une convention de maîtrise d'ouvrage déléguée avec le CETUD (Gare Baux Maraîchers, BRT) ;
- ◆ d'une convention de maîtrise d'ouvrage déléguée avec le Projet Pôle de Développement de la Casamance (PPDC) en 2014 ;
- ◆ d'une convention de MOD avec les collectivités locales pour l'entretien du réseau routier non classé ;
- ◆ d'une Maîtrise d'Ouvrage Déléguée avec l'UEMOA.

3.2.2 Faiblesses

Des insuffisances sont identifiées dans les aspects réglementaire, institutionnel et organisationnel.

- ◆ difficultés d'application de certaines dispositions (Décret pose et dépose) ;
- ◆ insuffisance d'outils appropriés au niveau des directions régionales pour assurer la collecte de données sur le réseau routier.

Des insuffisances ont été constatées dans la planification et l'exécution des actions.

- ◆ intervention anarchique des acteurs de la route (concessionnaires de réseaux) ;
- ◆ travaux d'entretien différés augmentant les coûts à cause du défaut de financement.

Les efforts fournis dans l'entretien du réseau routier classé sont insuffisants.

- ◆ insuffisance des ressources allouées à l'entretien du réseau routier classé au regard des besoins ;
- ◆ difficultés rencontrées dans la mobilisation des ressources affectées à l'entretien du réseau routier classé.

Des insuffisances ont été notées dans la gestion du réseau routier non classé.

- ◆ absence de stratégies d'entretien du réseau non classé (routes rurales et voiries urbaines relevant d'AGEROUTE) ;
- ◆ changement de programmation et de priorités au niveau décisionnel en cours d'exercice.



Le système de mobilisation des ressources financières n'est pas suffisamment efficace.

- ◆ insuffisance des ressources financières destinées à la réalisation des programmes d'investissement et de maintenance des infrastructures routières ;
- ◆ planification de l'allocation des ressources faite sans l'intervention de l'AGEROUTE et du MITTD ;
- ◆ démarrage de plusieurs projets au programme du gouvernement sans allocations budgétaires ;
- ◆ coupures budgétaires fréquentes ;
- ◆ inadéquation entre la mise à disposition des ressources allouées (BCI et FERA) et le rythme d'avancement des travaux ;
- ◆ absence de diversification des ressources de l'entretien ;
- ◆ insuffisance du budget de fonctionnement en rapport avec le plan de charge (ratio fonctionnement/Investissement inférieur ou égal à 1% en 2016).

3.2.3 Opportunités

Des opportunités sont offertes à l'AGEROUTE à travers des effets de l'environnement favorables à son développement.

Le contexte politique, réglementaire et institutionnel est favorable à la promotion du secteur des routes.

- ◆ faible densité routière (moins de 3 km par 1000 km²) nécessitant des investissements importants pour mailler convenablement le pays ;
 - ◆ volonté des pouvoirs publics à faire des infrastructures un des piliers de l'émergence économique ;
 - ◆ volonté affirmée de l'Etat à développer les autoroutes ;
 - ◆ existence d'un cadre législatif et réglementaire des infrastructures routières à l'échelle nationale et communautaire.
- décret n°2014-1440 du 14 décembre 2014 portant classification du réseau routier national ;
 - décret n° 2014-1472 du 12 novembre 2014 portant régime financier des agences ;
 - loi n°2014-09 du 20 février 2014 portant sur les contrats de partenariats et son décret d'application ;
 - décret n°2010-1445 du 4 novembre 2010 portant réglementation poses et dépose de conduites ;
 - adoption de la loi d'orientation sur les agences d'exécution n° 2009-20 du 04 mai 2009 ;

- application du décret 2010-1812 du 31 décembre 2010 instituant les contrats de performance entre l'Etat et les agences ;
- articulation avec la territorialisation des politiques publiques « Acte III de la décentralisation » ;
- existence du Code des marchés publics, du Code de l'Environnement, du Code de l'Urbanisme (n° 2008-43 du 20 août 2008), du Code des domaines de l'Etat n° 76-66 du 2 juillet 1976 et du décret d'application sur les expropriations ;
- existence du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16/12/2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu.



Plusieurs supports et instruments de référence sont favorables à l'exécution des différentes missions de l'Agence et au développement du secteur.

- ◆ existence du Plan Sénégal Emergent (PSE) qui accorde une place très importante aux infrastructures routières ;
- ◆ existence d'une Lettre de Politique Sectorielle des Transports (LPST) ;
- ◆ existence de la Lettre de Politique des Déplacements Urbains (LPDU) 2015-2020 ;
- ◆ création du Fonds d'entretien routier autonome (FERA) par décret n°2007-1277 du 30/10/2007 pour le financement de l'entretien routier ;
- ◆ application de la loi n°2001-01 du 15 janvier 2001 portant Code de l'Environnement et de son décret d'application n°2001 – 282 du 12 avril 2001 ;
- ◆ existence du plan national d'aménagement du Territoire.

La confiance et le soutien affirmé de l'Etat et des partenaires au développement pour le financement du secteur routier et autoroutier.

- ◆ dotations financières régulières de l'Etat même si elles sont insuffisantes ;
- ◆ existence du FERA ;
- ◆ intérêt porté par les PTF aux infrastructures et confiance des autorités ;
- ◆ développement de partenariats.



D'autres facteurs de l'environnement sont à considérer.

- ◆ exploitation de l'emprise (marketing, publicité, communication) pour financer l'entretien routier ;
- ◆ forte demande en termes de mobilité notamment dans le transport de marchandises, de biens et de personnes ;
- ◆ évolution globale de la population nécessitant un développement du réseau des infrastructures routières ;
- ◆ évolution attendue du budget alloué aux infrastructures compte tenu des opportunités économiques du Sénégal ;
- ◆ évolution de la technologie de construction.



3.2.4 Menaces

L'AGEROUTE est exposée à divers facteurs défavorables à une mise en œuvre effective de la politique des infrastructures routières. Ces principaux facteurs vont du cadre réglementaire et organisationnel aux aspects financiers et aux aléas climatiques.

Le cadre réglementaire et organisationnel du secteur routier est à parfaire.

- ◆ absence de code de la voirie ;
- ◆ non transposition de la Directive n°11-2009-CM-UEMOA en date du 25 septembre 2009 portant harmonisation des stratégies d'entretien routier dans les Etats membres de l'UEMOA ;
- ◆ non application de toutes les dispositions du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16/12/2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu ;
- ◆ absence d'arrêtés pour l'application de certaines dispositions du décret pose et dépose ;
- ◆ faible encadrement du secteur par la Direction des Routes (guide de dimensionnement chaussée, normes à respecter pour pistes) ;
- ◆ contraintes relatives aux procédures de passation des marchés (double revue) : DCMP et Bailleurs ;
- ◆ ancrage institutionnel de certains programmes ou projets d'infrastructures routières ;
- ◆ lenteur dans la mise en application de certaines dispositions des accords de financement entre l'Etat et les PTF ;
- ◆ multiplicité des acteurs intervenant dans le champ d'attribution d'AGEROUTE et absence de synergie entre eux ;
- ◆ faible coordination des acteurs intervenant dans la gestion du réseau routier non classé (Services de l'Etat, projets d'appui à la décentralisation, sociétés de développement agricole, etc.), notamment dans la programmation et le respect de normes techniques routières ;
- ◆ interventions non autorisée des concessionnaires de réseau (SENELEC, SDE, SONATEL, ONAS) et des collectivités locales ;
- ◆ délivrance de permis d'occuper sur les emprises et les réserves foncières des routes ;
- ◆ réseau routier non classé dont la gestion relève des communes en vertu du Code général des collectivités locales (CGCL) pas encore bien connu ;
- ◆ changement de programmation et de priorités au niveau décisionnel en cours d'exercice

- ◆ charge à l'essieu et faible application des pouvoirs publics dans la préservation du réseau et sur l'utilisation de la route et de ses dépendances.

Un des enjeux majeurs demeure le financement des ambitions du développement du réseau routier et autoroutier.

- ◆ rareté des ressources financières concessionnelles ;
- ◆ ponctions budgétaires fréquemment opérées sur les ressources allouées au secteur routier ;
- ◆ difficultés de mobilisation des ressources du Trésor Public, notamment pour assurer le paiement des entreprises ;
- ◆ retard sur les avis de non objection pour l'approbation des documents soumis aux bailleurs.

D'autres facteurs exogènes menacent le développement du réseau routier national.

- ◆ raréfaction des matériaux de bonne qualité ;
- ◆ agression subie par la route, notamment les surcharges et l'occupation anarchique de la route et de ses dépendances ;
- ◆ intempéries de l'hivernage occasionnant des ruptures de routes ;
- ◆ effets du changement climatique.

Tableau 6 : Synthèse FFOM de l'AGEROUTE.

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Cadre institutionnel et organisationnel de l'AGEROUTE favorable à son développement • Culture de performance au cœur des interventions de l'AGEROUTE • Des progrès importants réalisés pour l'amélioration du niveau de services et le développement du réseau • Démarche qualité et transparence au cœur des interventions de l'AGEROUTE • Un personnel compétent et motivé au service de l'Agence • Une politique de ressources humaines visant l'amélioration des compétences des agents • Leadership affirmé de l'AGEROUTE dans le secteur des infrastructures routières 	<ul style="list-style-type: none"> • Maillage en infrastructures routières encore très faible par rapport aux ambitions • Insuffisances constatées dans la planification et l'exécution des actions • Insuffisances dans l'entretien du réseau routier classé • Insuffisances notées dans la gestion du réseau routier non classé • Système de mobilisation des ressources financières pas assez performant
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Contexte politique, réglementaire et institutionnel favorable à la promotion du secteur des routes • Existence de supports et instruments de référence (PSE et LPSDT) favorables à l'exécution des différentes missions de l'Agence et au développement du secteur • Confiance et soutien affirmé de l'Etat et des partenaires techniques et financiers • Sources de financement de l'Agence diverses 	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre règlementaire et organisationnel du secteur routier à parfaire • Difficultés dans l'application du décret de pose et dépose • Financement insuffisant des projets routiers et autoroutiers • Insuffisance des ressources dédiées à l'entretien routier • Absence de ressources dédiées à l'entretien des routes transférées (PPDC, PNDL, PUDC,...) • Agressions subies par la route, occupation anarchique de la route et de ses dépendances • Intempéries de l'hivernage occasionnant des ruptures de routes • Effets du changement climatique • Raréfaction des matériaux de bonne qualité

3.3 Principaux défis

Pour relever le niveau de la faible densité en infrastructures routières au Sénégal et contribuer à l'accroissement de la productivité permettant de passer à une économie plus compétitive et plus dynamique, le principal défi de l'AGEROUTE est de poursuivre l'extension du réseau routier et autoroutier de qualité et aux standards élevés et d'en assurer un entretien efficace et régulier.

En plus, il s'agit de faciliter l'accès des populations rurales au réseau de transport routier en comblant le déficit de pistes rurales praticables en toutes saisons. De manière spécifique, les défis sont d'abord liés à la préservation du patrimoine routier national à travers l'entretien et la réhabilitation, au développement du réseau routier et autoroutier, au renforcement de la qualité des infrastructures routières et à l'amélioration du niveau de service offert aux usagers.

L'entretien des routes est plus que nécessaire pour maintenir l'efficacité et la qualité des infrastructures de transport, notamment en termes d'optimisation des coûts imputables aux usagers et de réduction du temps de trajet et des accidents.

Concernant le développement et la gestion des autoroutes, il s'agit d'assurer la classification du réseau autoroutier, de mettre en place un cadre d'exploitation et de gestion des autoroutes réalisées sur financement public, de renforcer les capacités de l'AGEROUTE dans les concessions autoroutières et de réfléchir sur les financements innovants pour le développement des autoroutes.

Le financement de l'entretien et du développement des routes et des autoroutes, constitue également un des défis de l'AGEROUTE. Pour réduire la forte dépendance aux ressources publiques et faire face aux immenses investissements, l'Etat devra diversifier les sources de financement pour les grands projets et développer de nouveaux mécanismes innovants de financement, notamment en faisant recours au partenariat public privé (PPP).

Pour renforcer l'efficacité dans ses actions, l'AGEROUTE devra aussi faire face au défi de la réduction des délais de mobilisation des ressources, de concert avec les partenaires ainsi que ceux relatifs aux procédures de passation des

marchés. Elle devra en outre prendre des dispositions idoines afin de maîtriser les surcoûts générés par l'allongement des délais d'exécution des projets. Enfin, elle devra développer des stratégies pour mieux impliquer les collectivités locales et les populations impactées par les projets, dans l'entretien de premier niveau, d'une part et d'autre part, assurer un appui conséquent au développement de la recherche sur la qualité et la diversification des matériaux de construction.

Pour atténuer, voire enrayer les menaces identifiées, l'AGEROUTE gagnerait à développer une stratégie appropriée de gestion des risques qui pourraient compromettre la mise en œuvre des actions contribuant à l'atteinte des résultats attendus.

Une réflexion approfondie devrait être menée en collaboration avec les tutelles technique et financière pour lever les contraintes d'ordre institutionnel et juridique, élaborer une stratégie concertée de mobilisation des ressources pour le développement et l'entretien des routes, mettre en place un cadre de concertation avec l'ensemble des acteurs du secteur routier et renforcer les compétences en matière de recherche et développement pour faire face à la raréfaction des matériaux de bonne qualité et aux effets du changement climatique.





IV. Stratégie

4.1 Vision, missions, valeurs, principes et objectif général

NOTRE VISION

Assurer le maillage national du réseau routier et autoroutier avec des infrastructures de qualité.

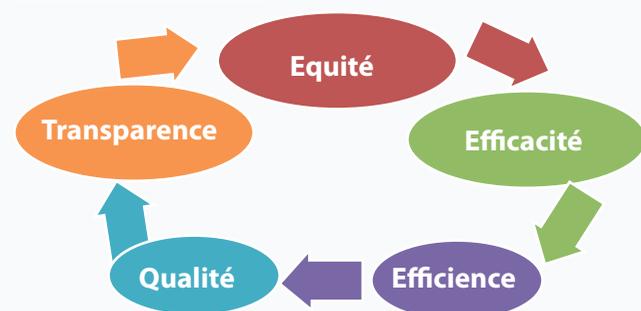
NOS MISSIONS

Les missions de l'AGEROUTE sont définies dans les dispositions du décret n° 2010-430 du 01 avril 2010. L'AGEROUTE est chargée de la mise en œuvre de tous les travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien de routes, de ponts et autres ouvrages d'art ainsi que de la gestion du réseau routier classé.

NOS PRINCIPES

- Bonne gouvernance
- Respect des engagements
- Culture de la performance
- Responsabilité sociale
- Responsabilité environnementale

NOS VALEURS



OBJECTIF GENERAL

Assurer le développement et la préservation du patrimoine routier et autoroutier national et son développement au service des usagers.



4.2 Axes stratégiques d'intervention

Pour traduire la vision en actions, trois orientations stratégiques ont été définies autour de l'Objectif général. La mise en œuvre des actions contribuera à l'atteinte des objectifs définis et relever les défis de la réalisation d'infrastructures routières et la sauvegarde du patrimoine national routier.

AXES ET OBJECTIFS	STRATEGIQUES
AXE 1 : Construction et réhabilitation d'infrastructures routières et autoroutières	OS 1 : Améliorer la mobilité des personnes et des biens
AXE 2 : Entretien et gestion du réseau routier et autoroutier	OS 2 : Assurer une bonne conservation du réseau routier et autoroutier
AXE 3 : Pilotage et coordination	OS 3 : Renforcer le dispositif de pilotage et de coordination de l'AGEROUTE

ARTICULATION AVEC LES STRATEGIES SECTORIELLE ET NATIONALE

La stratégie retenue pour l'AGEROUTE est articulée à celle décrite dans la Lettre de Politique Sectorielle des Transports (LPST) 2016 – 2020, notamment à travers deux orientations stratégiques : (i) Consolidation du désenclavement et de l'intégration régionale est une des orientations stratégiques traduisant la vision en actions et (ii) Gouvernance et Administration publique performantes. Elle est également en phase avec les fondements de l'émergence qui soutiennent les trois (3) axes stratégiques du PSE : (i) transformation structurelle de l'économie et croissance ; (ii) capital humain, protection sociale et développement durable ; et (iii) gouvernance, institutions, paix et sécurité.

Le PSE accorde une importance particulière aux projets d'infrastructures routières qui sont inscrits dans le Plan d'actions prioritaires 2014-2018. Il s'agit de : construction du Pont de Rosso, réhabilitation de la route Ndioum-Ourossogui-Bakel, travaux de réhabilitation de la route Dialakoto-Mako, travaux de réhabilitation de la route RN4 Section Dinguiraye-Nioro-Keur Ayip (40km), travaux de réhabilitation de la route Touba-Dahra-Linguere, prolongement de l'Autoroute Diamniadio-AIBD, travaux de réhabilitation de la RN 4 : section SENOBA-Ziguinchor, projet d'aménagement de la route Bambey-Baba Garage-Mékhé (57 km) et programme de réhabilitation de pistes rurales.

4.2.1 Axe 1 : Construction et réhabilitation d'infrastructures routières

Objectif stratégique 1 : Améliorer la mobilité routière des personnes et des biens

La mission première de l'AGEROUTE est d'assurer un niveau de service correct aux usagers de la route. Ainsi, l'agence poursuivra la mise en œuvre des projets prioritaires d'infrastructures routières inscrits dans le PAP du PSE et dans le PTIP, à travers la réalisation des travaux routiers de qualité pour assurer le désenclavement interne et l'intégration régionale. L'accent sera mis sur la consolidation de la conformité des routes et autoroutes avec les normes internationales de sécurité et de sûreté.

Pour l'atteinte de cet objectif stratégique, les principales structures impliquées dans la mise en œuvre des actions sont la DGTOA, la DAPPP et la DPR.



Objectif Spécifique 1.1 : Améliorer la mobilité urbaine et interurbaine

A travers cet objectif, l'AGEROUTE vise à développer ou réhabiliter des infrastructures routières modernes et de qualité sur le réseau national ainsi que les ouvrages d'art, les ponts et autoponts. Cet objectif permet d'améliorer le niveau de service des routes. Ainsi, l'AGEROUTE poursuivra la mise en œuvre de ses projets majeurs pour densifier ou réhabiliter le réseau routier national.

En plus, les programmes de mobilité routière entamés seront renforcés à Dakar et dans les grandes villes, notamment avec le Programme de Modernisation des Villes du Sénégal (PROMOVILLES). Dans les grandes villes de l'intérieur du pays, la priorité sera accordée à la réalisation de voiries urbaines et à la construction de voies de contournement à l'entrée des villes.

L'AGEROUTE assurera la maîtrise d'ouvrage déléguée du volet des infrastructures routières du projet Bus Rapide Transit (BRT) qui constitue un pan important dans la politique de mobilité urbaine.

Il sera également réalisé tous les aménagements et équipements connexes du Projet d'amélioration de la mobilité urbaine (PATMUR II), notamment le pavage des rues dans les villes. Un accompagnement sera assuré dans la réalisation des voiries afin de mieux prendre en compte les modes actifs, les transports publics et le stationnement. Le cadre de vie des

populations sera amélioré à travers la construction des infrastructures sociales (éducation, santé, hydraulique rurale, culture).

L'intégration sous régionale sera favorisée avec le développement des corridors routiers inter-états (Gambie, Guinée, Mali, Mauritanie) ainsi que les ponts de la Gambie et de Rosso, ce qui contribuerait à intensifier les échanges avec les pays frontaliers et encourager l'intégration des marchés.

A travers les actions à mettre en œuvre, l'AGEROUTE veillera à la prise en compte de manière durable des impacts environnementaux et sociaux négatifs des transports et la dynamisation de la recherche appliquée sur les matériaux locaux et les techniques de construction routière. Elle développera ses capacités en matière d'études et de travaux routiers durables et renforcera ses capacités de maîtrise d'ouvrage.

Trois principales actions seront ainsi mises en œuvre : (i) construction de routes du réseau national, (ii) réhabilitation des routes du réseau national et (iii) construction d'ouvrages d'amélioration de la mobilité urbaine.

La mise en œuvre de ces actions permettra de construire 1 068,7 kilomètres de routes sur le réseau national, réhabiliter 1 664,6 kilomètres linéaires et réaliser un linéaire de 3 929 mètres linéaires d'autoponts pour améliorer la mobilité urbaine dans la ville de Dakar.

Objectif spécifique 1.2 : Développer le réseau autoroutier

Cet objectif s'inscrit dans les orientations du Gouvernement en matière de développement du réseau autoroutier pour favoriser l'émergence du pays en permettant la liaison des principaux pôles générateurs de croissance par voies rapides. Ainsi, le Gouvernement a affiché la volonté de s'arrimer aux standards définis dans les pays en voie d'émergence, en visant un objectif annuel de réalisation de 50 Km d'autoroutes par an à partir de l'année 2015.

Une importance particulière sera accordée à la poursuite des travaux en cours concernant l'autoroute AIBD-Mbour-Thiès et l'autoroute Thiès-Diourbel-Touba. Par la suite, il sera envisagé de développer d'autres axes autoroutiers : la côtière Dakar-Saint Louis, Thiès-Tivaouane et Mbour-Fatick-Kaolack.

Un programme autoroutier est élaboré et une réflexion stratégique sera menée sur le régime d'exploitation des concessions autoroutières (priorités, type d'aménagement, régime d'exploitation, types de sociétés pour la gestion).

Deux principales actions prioritaires seront retenues compte tenu de la densité du trafic : (i) réalisation des projets autoroutiers en cours et (ii) réalisation des projets autoroutiers en perspectives.

Ainsi, l'AGEROUTE compte poursuivre la construction d'autoroutes en cours pour un linéaire de 168 km et réaliser en perspectives 325 km.

Objectif spécifique 1.3 : Désenclaver les zones rurales

Cet objectif vise l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité en milieu rural, par la construction de pistes de désenclavement et d'ouvrages de franchissement, pour développer les potentialités économiques et faciliter l'accès aux services sociaux de base (éducation, santé). Par ailleurs, le désenclavement des zones rurales contribue fortement au développement des activités économiques (agriculture, élevage, pêche...) et réduit le déséquilibre en matière d'accès aux infrastructures routières.

Trois actions sont ciblées pour réaliser cet objectif. Il s'agit de : (i) la réalisation du programme national des routes rurales des 13 régions du Sénégal, (ii) la réalisation du programme prioritaire de construction de plusieurs ponts dans les zones enclavées (Nord, Sud et Centre) et (iii) le développement de la maîtrise d'ouvrage pour les pistes rurales.

Ces actions seront réalisées en collaboration avec les projets et programmes en cours d'exécution dans le domaine des pistes rurales, notamment le PUDC, le PPC/PNDL, le PUMA, le PADAER, le PASA LouMaKaf.

La mise en œuvre de ces actions permettra de réaliser 5 917 kilomètres de routes rurales et de construire des ponts dans les zones enclavées pour un linéaire de 4 520 mètres linéaires.



4.2.2 Axe 2 : Entretien et gestion du réseau routier et autoroutier

Objectif stratégique 2 : Assurer une bonne conservation du réseau routier et autoroutier

L'entretien routier est capital pour assurer la sauvegarde du patrimoine routier et autoroutier national. Ainsi, il est nécessaire de maintenir un niveau adéquat de dotation du FERA et assurer son augmentation progressive en fonction du patrimoine routier. De plus, le contrôle de la charge à l'essieu devra être effectif pour éviter l'usure rapide des routes. La mise en œuvre du programme de cantonnage pour assurer l'entretien de premier niveau permettra de préserver les pistes, de créer des emplois sous forme de corps de volontaires et de favoriser le développement de l'entrepreneuriat local.

A travers cet axe stratégique, l'AGEROUTE vise à poursuivre et à intensifier la politique de l'entretien du réseau pour la préservation du patrimoine existant et le relèvement du niveau de service offert aux usagers.

Les structures impliquées dans la mise en œuvre de cet objectif sont la DGER, la DPR, la DAPPP, la DGTOA et les Directions Régionales (Dakar, Ouest, Est, Nord, Sud, Centre).

Objectif Spécifique 2.1 : Assurer l'entretien du réseau routier structurant

A travers cet objectif, quatre actions seront développées : (i) entretien courant et périodique du réseau routier revêtu et non revêtu ; (ii) maintenance, travaux et développement connexes du réseau routier ; (iii) stabilisation des ressources du FERA et (iv) prestations de services pour l'entretien du réseau routier.

Objectif Spécifique 2.2 : Assurer l'exploitation et la gestion du réseau autoroutier

Trois actions sont ciblées pour la réalisation de cet objectif : (i) collecte du péage, (ii) viabilité et sécurité autoroutière et (iii) entretien du réseau autoroutier. L'action "collecte du péage" sera mise en œuvre conformément à l'instruction du Premier Ministre instruisant la création de la société de gestion autoroutière et la mise en place d'un organe de régulation.

Objectif Spécifique 2.3 : Renforcer la surveillance et la préservation du réseau routier

Trois actions seront développées pour réaliser l'objectif : (i) préservation du réseau routier, (ii) surveillance du réseau routier et (iii) prise en compte de l'environnement, du développement durable et de la sécurité routière.



4.2.3 Axe 3 : Pilotage et coordination de l'AGEROUTE

Objectif stratégique 3 : Renforcer le dispositif de pilotage et de coordination de l'AGEROUTE

Cet axe transversal prend en charge le pilotage et les fonctions de soutien de l'AGEROUTE. Ainsi, il couvre les aspects institutionnels, la gouvernance, le management, la gestion des ressources humaines, matérielles et financières, le suivi-évaluation, le contrôle (audit interne, qualité, contrôle de gestion, inspection technique), le système d'information et la communication. L'AGEROUTE compte également renforcer son leadership et développer une compétitivité régionale et internationale en matière de construction de routes.

Les structures impliquées dans la mise en œuvre sont la Direction Générale, le Secrétariat Général et les directions et services rattachés.

Objectif Spécifique 3.1 : Améliorer le management et la gestion des ressources

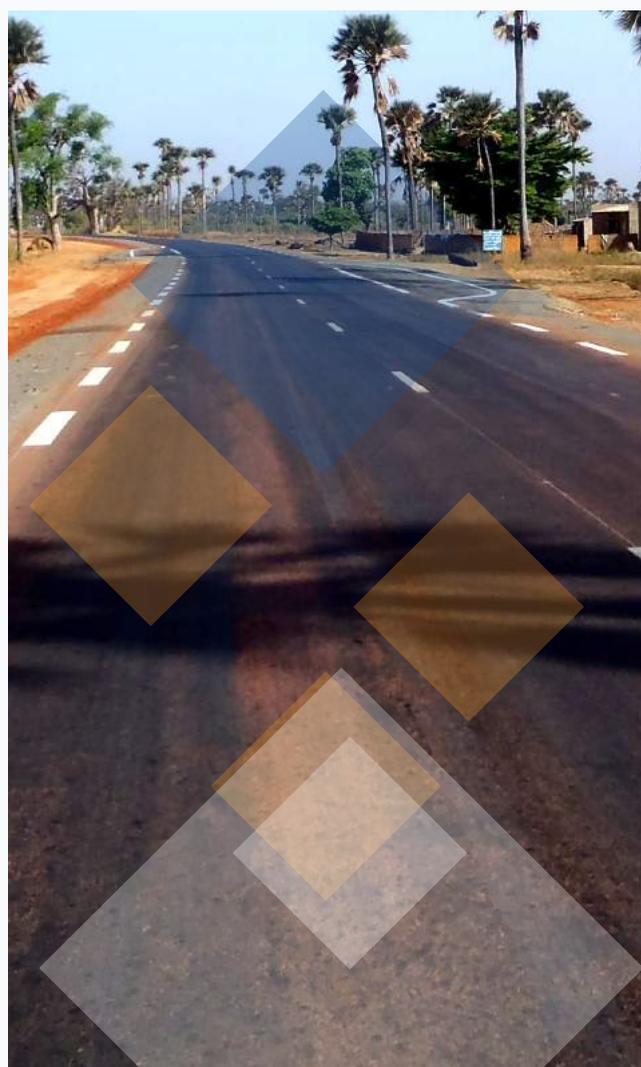
Pour atteindre cet objectif, les actions suivantes seront conduites : (i) adaptation du cadre réglementaire de l'AGEROUTE ; (ii) renforcement de la gestion des ressources humaines, matérielles et financières ; (iii) mise en place d'un système d'information managériale intégré et performant ; et, (iv) développement de la communication interne et externe de l'AGEROUTE par la mise à disposition de ressources suffisantes.

Objectif Spécifique 3.2 : Développer une stratégie de gestion et de financement des infrastructures routières et autoroutières

Deux actions seront déroulées : (i) mise en place d'un dispositif de financement et de gestion de l'AGEROUTE et (ii) diversification des sources de financement (bancaire, mise en place d'un fonds de développement des infrastructures routières en rapport avec les services du MEFP.

Objectif Spécifique 3.3 : Renforcer le dispositif de contrôle, de suivi évaluation et d'assurance qualité

Trois actions seront déployées : (i) renforcement des capacités des services de contrôle, (ii) mise en place d'un système informatisé de suivi évaluation et (iii) poursuite du management de qualité pour la confirmation de la Certification ISO 9001 et migration vers la nouvelle version





V. MECANISMES DE SUIVI ET DE L'EVALUATION

Les mécanismes de suivi et de l'évaluation du PSD s'inscrivent dans le dispositif existant au sein de l'AGEROUTE.

La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du cadre de performance et du plan d'actions de l'AGEROUTE impliquent toutes ses structures et les tutelles technique et financière. Les structures de l'AGEROUTE sont en charge de la mise en œuvre des actions et de l'atteinte des résultats.

5.1 Cadre de mesure de la performance

Le cadre de mesure du rendement (CMR) est l'outil de la Gestion axée sur les Résultats (GAR) permettant de suivre les indicateurs et de mesurer les résultats atteints en fonction de la planification.

Le cadre de mesure du rendement (CMR) de l'AGEROUTE pour la période 2017 – 2021 est consigné à l'Annexe 2. Le tableau ci-après décrit, par axe stratégique, les principaux indicateurs de performances.



Tableau 7 : Principaux indicateurs

AXES STRATEGIQUES	PRINCIPAUX INDICATEURS
AXE 1 Construction et réhabilitation d'infrastructures routières	<ul style="list-style-type: none"> • Linéaire de Routes Revêtues construit par an (Km) • Linéaire de Routes Revêtues réhabilité par an (Km) • Linéaire d'autoroutes construit par an (Km) • Linéaire de Routes en Terre aménagé par an (Km)
AXE 2 Entretien et gestion du réseau routier et autoroutier	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage (%) de routes revêtues maintenues en bon et moyen état • Pourcentage (%) de routes en terre maintenues en bon et moyen état • Pourcentage (%) d'autoroutes maintenues en bon et moyen état
AXE 3 Pilotage et coordination de l'AGEROUTE	<ul style="list-style-type: none"> • Certification ISO 9001 confirmée • Taux d'exécution financière du budget • Ratio Investissement / Exécution budget • Une stratégie de gestion et de financement du développement et de l'entretien des infrastructures routières élaborée • Des projets de conventions de financement élaborés et soumis • Système d'information et de gestion intégré opérationnel

5.2 Synthèse du Plan d'actions 2017-2021

Le Plan d'actions opérationnalise le PSD (Cf. Annexe 3). Les actions identifiées sont traduites en activités (plan de travail annuel) inscrites dans le cadre budgétaire de l'AGEROUTE. Le coût total de la mise en œuvre du Plan d'actions 2017 – 2021 est estimé à un montant de 4 184 milliards FCFA.

Tableau 8 : Coût du Plan d'actions de l'AGEROUTE (2017-2021)

Coût du Plan d'actions 2017 - 2021		
Axes	Montants FCFA	Pourcentage
Construction et réhabilitation d'infrastructures routières	3 836 020 016 013	91,7%
Entretien et gestion du réseau rouier et autoroutier	320 360 000 000	7,7%
Pilotage et coordination de l'AGEROUTE	28 000 000 000	0,7%
Total	4 184 380 016 013	100%



5.3 Financement du Plan d'actions 2017-2021

La stratégie de financement du Plan d'actions de l'AGEROUTE s'appuie sur celle définie dans le cadre du Plan Sénégal Emergent (PSE) et dans la Lettre de Politique Sectorielle des Transports (LPST).

Ainsi, l'AGEROUTE compte assurer le financement de son Plan d'actions 2017-2021 avec les ressources financières diversifiées provenant de l'Etat du Sénégal, des Partenaires Techniques et Financiers, du secteur privé et du Partenariat Public Privé (PPP).

L'Etat du Sénégal est le premier bailleur de l'AGEROUTE à travers le Budget consolidé des investissements (BCI) et le fonds d'entretien routier autonome (FERA), provenant de la taxe parafiscale sur les carburants dénommée « taxe d'usage de la route » instituée par le décret n°2008-85 du 12/02/08.

Les Partenaires Techniques et Financiers seront sollicités pour poursuivre le financement concessionnel et/ou non concessionnel à travers les conventions en cours avec l'Etat du Sénégal. En plus, de nouvelles sources de financement seront identifiées dans le cadre de la coopération internationale. Le Partenariat Public Privé (PPP) sera renforcé, notamment dans le cadre de conventions de concession pour les autoroutes.

Le recours aux financements innovants tels que la mobilisation des fonds sur le marché financier, constitue un moyen efficace pour financer le développement des grands projets routiers et autoroutiers du pays. Faudrait-il penser à la mise en place d'un cadre réglementaire et d'un dispositif institutionnel appropriés, pour encadrer les financements innovants au Sénégal.

Ainsi, l'AGEROUTE envisage de travailler étroitement avec ses tutelles techniques et financières pour étudier les voies et moyens permettant de lancer des initiatives de mobilisation de financement innovant, notamment dans le cadre de l'initiative du fonds "Africa 50" de la Banque Africaine de Développement. Ce fonds vise à mobiliser le financement privé et à accélérer la réalisation d'infrastructures en Afrique, à travers des projets ayant une grande influence nationale et régionale dans les secteurs de l'énergie, du transport, des technologies de l'information et de la communication (TIC) et de l'eau.

L'AGEROUTE compte travailler pour la mise en place d'un Fonds de Développement des infrastructures qui permettra de lever des ressources sur le marché

financier à des conditions abordables, afin de contribuer au financement de son Plan d'actions.

L'AGEROUTE développera également des revenus propres, générés notamment à partir de la collecte de péage sur le réseau routier et autoroutier.

Le tableau ci-après donne le plan de financement du PSD 2017-2021. Ainsi, AGEROUTE compte financer la mise en œuvre de son plan d'actions 2017-2021 à hauteur de 24 % par l'Etat du Sénégal, 26% par les partenaires techniques et financiers et 1% par le secteur privé. Le gap de 49% est à rechercher auprès des PTF, des financements innovants et de l'Etat.

Tableau 9 : Plan de financement par sources de l'AGEROUTE (2017-2021)

Axes stratégiques	Plan de financement du Plan d'actions du PSD 2017 - 2021				
	ETAT	PTF	SECTEUR PRIVE	A RECHERCHER	TOTAL
Construction et Réhabilitation d'infrastructures routières	680 468 049 919	1 212 069 895 974		1 943 482 070 120	3 836 020 016 013
Entretien et gestion du réseau routier et autoroutier	270 400 000 000	-	49 960 000 000	-	320 360 000 000
Pilotage et coordination de l'AGEROUTE	18 000 000 000	10 000 000 000	-	-	28 000 000 000
Total	968 868 049 919	1 222 069 895 974	49 960 000 000	1 943 482 070 120	4 184 380 016 013
Total	23%	29%	1%	46%	100%

5.4 Dispositif et outils de suivi et d'évaluation

Le Système de suivi-évaluation (SSE) du PSD 2017-2021 sera intégré dans le système global de suivi évaluation de l'AGEROUTE. Il sera articulé avec celui des tutelles technique et financière et du Cadre harmonisé de suivi-évaluation des politiques publiques (CASE) institué par le décret n° 2015-679 du 26 mai 2015.

Les résultats attendus du PSD sont mesurés par des indicateurs de performance qui font l'objet d'évaluations régulières et donnent lieu à des rapports de performance. Il est alors indispensable de procéder à un recueil des données de départ pour établir une situation de référence des indicateurs et d'opérer un suivi périodique de l'évolution de ces indicateurs.

1. Organisation et gestion du système de suivi et de l'évaluation

Pour la gestion du Plan Stratégique de Développement, il est prévu la mise en place de deux organes : un organe de pilotage et un organe de suivi-évaluation des actions, des engagements de l'AGEROUTE et des indicateurs.

◆ L'organe de pilotage est le Comité de Pilotage (COFIL). Il est présidé par le Directeur Général qui est suppléé par le Secrétaire Général. Le Secrétariat est assuré par la Cellule de Suivi-Evaluation. Les directeurs et les chefs de services de l'Agence sont les membres dudit comité. Sa mission principale est de veiller à la mise en œuvre du PSD et d'assurer la validation des rapports annuels d'exécution, du rapport de revue à mi-parcours et des rapports d'évaluation du Contrat de Performance et du PSD. Des membres observateurs seront invités à prendre part au COFIL, notamment les représentants des ministères de tutelle technique et financière, le FERA, les partenaires techniques et financiers.

◆ L'organe de suivi-évaluation est le Comité de Suivi des indicateurs de performance (COMSIP). Il est présidé par la Cellule de Suivi-Evaluation et ses autres membres sont les représentants désignés de chaque direction et/ou services de l'Agence. Le COMSIP est essentiellement chargé de préparer les sessions du COFIL et d'assurer le suivi et l'évaluation de l'exécution du PSD. De manière spécifique, il a pour missions de : (i) veiller à la mise en œuvre des activités retenues dans le PSD ; (ii) assurer le suivi et l'évaluation des différents projets inscrits dans le PSD ; (iii) renforcer les capacités de l'AGEROUTE en matière de suivi et d'évaluation ; (iv) identifier et lever les contraintes liées à l'exécution du plan stratégique ; (v) représenter l'agence auprès du Ministère pour toutes les activités liées au suivi et à l'évaluation des projets et programmes. Chaque service sera chargé de suivre l'état d'avancement de la mise en œuvre des actions et l'évolution des indicateurs de résultat relevant de sa compétence. Le COMSIP se réunit sur convocation de son Président.

2. Outils et système de suivi et de l'évaluation

Le système de suivi et de l'évaluation regroupera l'ensemble des mécanismes et outils permettant

d'assurer le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du plan stratégique. La Cellule de Suivi-évaluation de l'Agence, en rapport avec le COMSIP, est chargée de piloter la gestion du système.

Les outils de mise en œuvre du système de suivi et de l'évaluation sont :

- le plan d'actions quinquennal traduit en plan de travail annuel (PTA) qui est lui-même décliné en plans de travail des structures ;
- le budget annuel ;
- le tableau de bord de suivi des indicateurs clés du cadre de performance ;
- le contrat de performance ;
- Le portail WEB (système de suivi-évaluation informatisé en ligne).

Le système évaluation comprend :

- la tenue de rencontres trimestrielles pour faire le point sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan d'actions et de l'atteinte des résultats (suivi des indicateurs du cadre de performance) ;
- la production des rapports périodiques (trimestriel, annuel), des rapports d'avancement technique et financier, des rapports de la situation de l'exécution financière ;
- la revue annuelle d'avancement de la mise en œuvre du PSD 2017-2021 ;
- la revue annuelle de performance pour mesurer l'état d'avancement du Contrat de performance ;
- l'évaluation à mi-parcours du PSD 2017-2021 prévue à la fin de l'année 2019 afin de réorienter au besoin le cadre stratégique ;
- l'évaluation finale du PSD 2017-2021 à mener au quatrième trimestre de 2021.

Les résultats de cette évaluation finale serviront à l'élaboration du nouveau Plan Stratégique de l'AGEROUTE.

5.5 Plan de communication

L'AGEROUTE élaborera un plan de communication en phase avec ses orientations stratégiques. Ce plan devrait contribuer à la satisfaction des usagers de la route, des prestataires et des partenaires.



VI. ANNEXES

6.1 Financement de l'AGEROUTE 2012-2016

	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Fonctionnement et équipement	3 949 635 280	4 233 882 504	4 037 933 346	4 446 672 555	5 114 818 189	21 782 941 874
FERA	3 449 572 716	3 319 338 500	3 680 000 000	3 680 000 000	3 680 000 000	17 808 911 216
BCI ETAT	25 672 281	109 878 821		301 572 726	648 701 197	1 085 825 025
AGEROUTE	33 308 220	36 269 819	42 875 000	40 280 000	56 948 190	209 681 229
BID	251 338 515	163 589 695	38 822 015	44 046 415	305 039 669	802 836 309
IDA	189 743 548	492 704 985	217 588 383	324 074 850	322 276 433	1 546 388 199
UEMOA		112 100 684	58 647 948	56 698 564	52 652 700	280 099 896
BAD					49 200 000	49 200 000
Investissement	124 279 382 393	155 896 365 106	156 403 663 155	257 803 383 974	463 678 276 705	1 158 061 071 333
PERA	46 051 818 313	48 898 444 605	42 067 250 264	45 858 641 784	45 854 229 105	228 730 384 071
BCI ETAT	47 433 757 116	62 203 364 623	92 317 709 600	97 327 623 872	155 650 599 668	454 933 054 879
BAILLEURS DE FONDS	30 793 806 964	44 794 555 878	22 018 703 291	114 617 118 318	262 173 447 932	474 397 632 383
UE	15 432 088 601			843 001 489	6 322 291 945	22 597 382 035
FKDEA	1 553 597 817	5 702 560 933	1 693 476 784	6 172 136 253	13 702 778 209	28 824 549 996
Fonds Saoudien	1 299 369 767					1 299 369 767
BADEA - OPEP	1 680 643 475	437 309 160	2 273 483 752	1 071 062 338	7 997 558 584	13 460 057 309
BID	3 018 908 670	6 440 616 343	4 922 155 148	8 314 015 104	5 079 573 469	27 775 268 734
BOAD	5 280 448 878	1 954 307 085	6 205 189 210	5 218 122 220	7 051 636 887	25 709 704 280
UEMOA	223 125 000	3 702 614 367	2 056 574 333	1 485 164 826	323 434 197	7 790 912 723
MCA	2 110 929 045	18 663 270 031				20 774 199 076
IDA/BM	194 695 711	7 522 786 261	4 720 504 377	5 452 028 605	4 036 026 605	21 926 041 559
BAD		371 091 698	147 319 687	2 339 950 135	5 307 201 758	8 165 563 278
EXIMBANK				83 647 634 903	212 333 006 128	295 980 641 031
AFD				74 002 445	19 940 150	
TOTAUX	128 229 017 673	160 130 247 610	160 441 596 501	262 250 056 529	468 793 094 894	1 179 844 013 207

6.2 Cadre de performance 2017-2021

CADRE DE MESURE DE PERFORMANCE (CMP) DE L'AGEROUTE SENEGAL																
OG	usagers										Risques / Hypothèses					
	Objectif général : Assurer la préservation du patrimoine routier et autoroutier national et son développement au service des usagers															
Numéro	Objectifs	Résultats attendus	Libellés	Moyens ou sources de vérification	Indicateurs					Responsables	Coûts (Millions FCFA)					
					Historiques		CIBLES									
AXE 1					2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021					
OST1	Construction et réhabilitation d'infrastructures routières															
OSp1.1	Améliorer la mobilité urbaine et interurbaine des personnes et des biens															
	Améliorer la mobilité urbaine et interurbaine	La mobilité urbaine et interurbaine des personnes et des biens est améliorée	Linéaire de Routes Revêtures construit par an (Km)	Rapports d'activités annuels et Rapports d'audits techniques et d'enquêtes : AGEROUTE, Directions des routes, Direction des transports routiers	50	30	40	45	50	60	80	1 454 532	DGTOA, DAPPP, DPR	Disponibilité de ressources financières suffisantes - Conjoncture internationale défavorable		
			Linéaire de Routes Revêtures réhabilité par an (Km)		138	120	320	400	350	350	350					
			Nombre d'Ouvrages construits par an (hors autoroute)		3	3	2	4	4	4	4					
OSp1.2	Développer le réseau autoroutier	Le réseau autoroutier est étendu	Linéaire d'autoponts construit (mètres linéaires)				500	700	800	1000	1000	1 990 411				
OSp1.3	Désenclaver les zones rurales	L'accès aux zones rurales est amélioré	Linéaire de Routes en Terre construit (Km) par an		10	26	25	50	50	50	50	391 128				

CADRE DE MESURE DE PERFORMANCE (CMP) DE L'AGEROUTE SENEGAL																
OG	service des usagers										Risques / Hypothèses					
	Objectifs		Résultats attendus	Libellés	Moyens ou sources de vérification	Indicateurs						Responsables	Coûts (Millions FCFA)			
Numéro							Historiques	CIBLES								
AXE 2					2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021					
OS12	Entretien et gestion du réseau routier et autoroutier															
OSp2.1	Assurer une bonne conservation du réseau routier et autoroutier															
OSp2.1	Assurer l'entretien du réseau routier structurant	Les routes et les autoroutes sont régulièrement entretenues		Pourcentage (%) de routes revêtues maintenues en bon et moyen état Pourcentage (%) de routes en terre maintenues en bon et moyen état Linéaire de routes en terre traité entretien courant Linéaire de routes en terre traité entretien périodique		74%	77%	79%	81%	83%	86%	89%	253 500	Risque : Disponibilité de ressources financières suffisantes - Conjoncture internationale défavorable		
OSp2.2	Assurer l'exploitation et la gestion du réseau autoroutier	Le cadre d'exploitation et de gestion des autoroutes est opérationnel		Rapports d'activités annuels et Rapports d'audits techniques et d'enquêtes : AGEROUTE, Directions des routes, Direction des transports routiers			300	300	300	300	300	300			49 960	
OSp2.3	Renforcer la surveillance et la préservation du réseau routier	La surveillance et la préservation du réseau autoroutier sont assurées		Un système de surveillance du réseau routier opérationnel Catalogue de dégradation des chaussées disponible Niveau de mise en œuvre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES)			X	X	X	X	X	X			16 900	

6.3 Plan d'actions 2017-2021

AXE 1 : Construction et réhabilitation d'infrastructures routières							
OST1 : Améliorer la mobilité routière des personnes et des biens							
Numéro	Actions	Activités / Projets	Valeurs cibles	Structures Responsables	Sources de financement	Coûts FCFA 2017 - 2021	
OSP1.1	Améliorer la mobilité urbaine et interurbaine	VDN Section 2 : CICES - Golf Club	Linéaire de routes revêtues (en Km)			BID/ETAT	38 503 000 000
		Travaux de voirie, de raccordement des ponts de Ganguel Souley et Windou Bosséabé à Matam	15			ETAT	8 900 000 000
		Programme de Modernisation des Villes du Sénégal (PROMOVILLES)	114			BAD/ETAT	89 013 364 900
		Boucle du Boudier : Tronçon Sédhiou- Sansamba - Kamoya - Marsassoum	62			ETAT/BOAD	39 501 000 000
		Dabo-Sinthian-Aladji	30			ETAT	3 988 413 008
		Travaux d'aménagement de voiries urbaines en pavés à Dakar en connexion à la route des Niayes dans le cadre du financement additionnel au PATMUR2	30			ETAT	2 125 000 000
		Aménagement et Bitumage de la Route Tamba - Nawel	234			A Rechercher	73 000 000 000
		Aménagement et Bitumage de la Route Ndioum - Bombadé - Labgar - Linguère (148 km)	148			ETAT	40 000 000 000
		Travaux d'aménagement et de butinage Joal-Samba-Dia-Djiffer	42			BADEA/OFID/ETAT	12 600 772 952
		Travaux de désenclavement de l'île à Morphil (Ndioum - Halwar - Déméth)	70			ETAT/BAD	22 935 564 502
		Travaux de désenclavement de l'île à Morphil (CFN2-Médina Ndiathbé-Cascas-Saldé-Ngouye-Pété)	67			ETAT/BAD	15 341 453 029
		Travaux de désenclavement de l'île à Morphil (Déméth - Cascas)	37			ETAT	
		Travaux de désenclavement de l'île à Morphil (Pété - Boki Dialoubé - Voirie Aéré Lao - N2 Guédié Chantier - Voirie Matam)	16,2			ETAT	50 138 929 030
		Travaux de désenclavement de l'île à Morphil (Boubé - Niandane - Guia)	25			ETAT	
Action 1.1.1	Construction de routes du réseau national	Travaux d'élargissement et d'aménagement de la route des NIAYES y/c les voiries urbaines de connexion lots 1	19,5		ETAT	44 212 894 245	
		Travaux d'élargissement et d'aménagement de la route des NIAYES y/c les voiries urbaines de connexion lots 2	27,5		ETAT	36 470 807 651	

Action 1.1.2 Réhabilitation des routes du réseau national	Travaux d'élargissement et d'aménagement de la route des NIAYES y/c les voiries urbaines de connexion lots 3	21	ETAT	32 630 738 029
	Elargissement Cynros - Seven Up	9	A Rechercher	40 000 000 000
	Boucle des Kalounayes (Tobor - Koubanao - Ndieba - N4 et Koubanao - Tangori)	74	ETAT	22 000 000 000
	Travaux routiers du Projet Bus Rapide Transit (BRT)	19	BM	188 160 000 000
	Sous total Action	1068,7		759 521 937 346
	Travaux de réhabilitation Dinguiraye-Niouro-Keur Ayib + 6 km de voirie à Niouro	44	BAD/ETAT	22 500 000 000
	Travaux de réhabilitation de la route Passy-Sokone	25,5	FED/ETAT	12 839 355 000
	Travaux de réhabilitation de la route Touba-Dahra Linguère : lot Touba-Dahra	75	FKDEA/ETAT	26 145 813 814
	Travaux de reconstruction de la Route Fatick - Kaolack	42	ETAT	18 000 000 000
	Travaux de réhabilitation de la N2 Ndioum-Bakel (Ndioum - Goléré)	69	BID/ETAT	19 390 678 764
	Travaux de réhabilitation de la N2 Ndioum-Bakel (Goléré- Thilogne)	68	BID/ETAT	18 335 964 365
	Travaux de réhabilitation de la N2 (Thilogne-Ourossogui)	50	BAD/ETAT	12 928 660 734
	Travaux de réhabilitation de la N2 (Ourossogui-Hamay Ounaré)	52	OFID/ADFD/ETAT	13 818 039 309
	Travaux de réhabilitation de la N2 (Hamaddy Ounaré-Padiara)	48	BAD/ETAT	15 339 715 835
	Travaux de réhabilitation de la N2 (Fadiara-Bakel)	51	BAD/ETAT	13 936 153 729
	Travaux de réhabilitation de la route de l'hydrobase à Saint-Louis	4,1	AFD/ETAT	3 580 831 831
	Travaux de réhabilitation PK120-Mako - Lot 2	63	A Rechercher	28 000 000 000
	Travaux de réhabilitation et de bitumage de la route Lompoul-Leona-Potou-Gandiol en connexion à la route des Niayes dans le cadre du financement additionnel au PATMUR	70	BM/ETAT	21 000 000 000
	Travaux de réhabilitation Dialocoto-Mako - Lot 1 : Dialocoto - PK120	55	BOAD/ETAT	19 320 798 858
	Travaux de réhabilitation Kédougou-Salemata	85	BOAD/ETAT	33 090 530 192
	Travaux de réhabilitation de la route Tamba-Kidira-Bakel	250	A Rechercher	125 569 000 000
Travaux de réhabilitation de la Boucle du Blouf section Tandième Thionck essay	43	ETAT	7 000 000 000	
Travaux de réhabilitation Boucle du Blouff (Thionck Essyl-Balinghor)	28	ETAT	7 780 000 000	
Travaux de réhabilitation Louga-dahra	90	FKDEA/ETAT	25 000 000 000	
Travaux de réhabilitation N3 (Thiès - Diourbel)	85	A Rechercher	32 000 000 000	
Travaux de réhabilitation Diourbel - Gossas - kaolack)	70	A Rechercher	25 000 000 000	
Travaux de réhabilitation N3 (Mbacké - Kafrine)	107	A Rechercher	40 000 000 000	

Action 1.1.3	Construction d'ouvrages d'amélioration de la mobilité urbaine	Travaux Réhabilitation Sénoba - Ziguinchor (137 km) et KF N4 (Diaroumé) - Sédhiou sur la R21 et R22 (53 km) y/c voiries et pistes connexes	190				A Rechercher	60 000 000 000
		Sous total Action	1664,6			Sous total Action	600 575 542 431	
			Linéaire de ponts (en mètres linéaires : ml)					
		Autopont Bourguiba Cheickh Ahmadou Bamba	202					
		Autopont Bourguiba Dial Diop	607					
		Autopont Bourguiba Allées Seydou Nourou Tall						
		Autopont Front de terre Bourguiba	347					
		Autopont Front de terre Khar Yalla	462					
		Autopont Carrefour JVC	289		DGTOA		A Rechercher	94 434 985 172
		Autopont Carrefour Lobatt Fall	404					
Autopont Carrefour Pikine sur N1	405							
Autopont Rond-point Yoiff	405							
Autopont VDN Keur Gorgui	404							
Autopont VDN Saint Lazarre	404							
Sous total Action		3 929			Sous total Osp	1 266 372 464 949		
OSp1.2		Développer le réseau autoroutier	Linéaire d'autoroutes construites (en Km)					
Action 1.2.1	Réalisation des projets autoroutiers en cours	Construction de l'autoroute AIBD-Mbour et AIBD -Thiès	55			EXIMBANK CHINE et Etat du SENEGAL	272 548 596 735	
		Construction de l'autoroute Thiès-Touba	113			EXIMBANK CHINE et Etat du SENEGAL	406 311 146 500	
Action 1.2.2	Réalisation des projets autoroutiers en perspectives	Sous total Action	168		DAPPP	Sous total Action	678 859 743 235	
		Construction de l'autoroute Thiès-Tivaouane	20			A Rechercher	101 500 000 000	
		Construction de l'autoroute de la coterie Dakar - Saint Loius	90			A Rechercher	640 000 000 000	
		Construction de l'autoroute Mbour-Fatick-Kaolack.	125			A Rechercher	570 000 000 000	
Sous total Action		235			Sous total Action	1 311 500 000 000		
Sous total Osp		403			Sous total Osp	1 990 359 743 235		
OSp1.3		Désenclaver les zones rurales	Linéaire de routes rurales (en Km)					
Action 1.3.1	Réalisation du programme national de routes rurales	Construction de pistes rurales des régions de Tambacounda et Kédougou	954,5			ETAT	17 520 264 740	
		Construction de pistes rurales des régions de Saint Louis, Louga et Matam	481		DPR	ETAT	11 267 174 540	
		Construction de pistes rurales des régions de Ziguinchor, Kolda et Sédhiou	1455			BAD, BID, ETAT	19 699 491 500	

	Construction de pistes rurales des régions de Kaolack, Kaffrine et Fatick	1692			ETAT	12 648 563 091
	Construction de pistes rurales des régions de Thiès et Diourbel	840,2			ETAT	11 971 567 230
	Construction de pistes rurales dans la région de Dakar	58,5			ETAT	2 400 000 000
	Construction de pistes rurales de la N2 Ndioum - Ourosogui-Bakel et Ile à Morphil	99,9			A Rechercher	3 000 000 000
	Développement de technologies innovantes dans le cadre de l'aménagement des routes en milieu rural : projet pilote avec la technologie PROBASE dans 4 régions	246			BID et ETAT DU SENEGAL	60 000 000 000
	Programme d'entretien du réseau routier en terre				ETAT	80 000 000 000
		5 827,1			Sous total Action	218 507 061 101
			Linéaire de ponts (en mètres linéaires : ml)			
	Construction des ponts de Ganguel Souleye et Windou Bosseyabé et de ses voies d'accès	310			ETAT	8 400 000 000
	Construction du pont de Foundiougne	1285			EXIMBANK CHINE et Etat du SENEGAL	39 087 576 459
	Construction du pont de Nianga EDDI	201			ETAT	5 900 450 789
	Construction du pont GUEDE	322			ETAT	10 254 634 532
	Construction du deuxième pont de Ziguinchor	890			A Rechercher	45 000 000 000
	Construction du pont de Baïla	120		DGTOA	A Rechercher	6 300 000 000
	Construction du pont de Diouloulou	120			A Rechercher	-
	Construction du pont de Tabor	180			A Rechercher	7 000 000 000
	Construction du pont de Lally	282			A Rechercher	11 000 000 000
	Construction du pont de Marsassoum	484			A Rechercher	29 678 084 948
	Construction du pont Moustaf Malick Gaye (Saint Louis)	201			A Rechercher	
	Construction du pont HALWAR 2	125			A Rechercher	
	Sous total Action	4 520			Sous total Action	162 620 746 728
			Linéaire de routes rurales (en Km)			
	Assistance technique à la MO aux projets et programmes de développement et aux collectivités locales			DPR	SANS COUT	0
	Maîtrise d'ouvrage délégué pour le PPDC, SODAGRI,	90			IDA et ETAT	10 000 000 000
	Sous total Action	90			Sous total Action	10 000 000 000
	Sous total Osp				Sous total Osp	391 127 807 829
					TOTAL	3 836 020 016 013

AXE 2 : Entretien et gestion du réseau routier et autoroutier						
OS12 : Assurer une bonne conservation du réseau routier et autoroutier						
Numéro	Actions	Activités / Projets	Caractéristiques techniques	Structures Responsables	Sources de financement	Coûts FCFA 2017 - 2021
Osp2.1	Assurer l'entretien du réseau routier structurant					
Action 2.1.1	Entretien courant et périodique du réseau routier revêtu et non revêtu	Programme d'entretien des routes revêtues Programme d'entretien des routes non revêtues Sous total Action			ETAT/FERA Sous total Action	137 552 185 418 74 757 814 582 212 310 000 000
Action 2.1.2	Maintenance, travaux et développement connexes du réseau routier	Programme d'entretien et de travaux d'ouvrages hydrauliques et d'assainissement Désensablement Gestion de l'entretien par niveau de service Travaux d'urgence Cantonage Désencombrement et protection des emprises Mise à jour de la signalisation et équipements de sécurité Sous total Action		DGER, DPR, Directions Régionales (Dakar, Ouest, Est, Nord, Sud, Centre)	ETAT/FERA Sous total Action	7 080 000 000 7 400 000 000 4 500 000 000 4 710 000 000 1 500 000 000 2 150 000 000 4 000 000 000 31 340 000 000
Action 2.1.3	Stabilisation des ressources du FERA	Préparation et mise en œuvre du PERA Utilisation optimale des ressources allouées à l'entretien routier (FERA) Sous total Action			ETAT/FERA Sous total Action	100 000 000 - 100 000 000
Action 2.1.4	Prestations de services pour l'entretien du réseau routier	Etudes techniques et Maîtrise d'œuvre du PERA Surveillance du réseau et convention ASP Séminaires et conférences Sous total Action Sous total Osp			ETAT/FERA AGEROUTE Sous total Action Sous total Osp	7 800 000 000 1 850 000 000 100 000 000 9 750 000 000 253 500 000 000
Osp2.2	Assurer l'exploitation et la gestion du réseau autoroutier					
Action 2.2.1	Collecte du péage	Sécurisation du système de collecte Diversification des moyens de collecte Sous total Action			AGEROUTE / EXPLOITANT Sous total Action	50 000 000 200 000 000 250 000 000
Action 2.2.2	Viabilité et sécurité autoroutières	Organisation des secours en cas d'urgence Mise en place d'un réseau d'appel d'urgence Opérations de balisage	Forfait à 60 millions FCFA/km de réseau / an	DAPPP	EXPLOITANT	18 500 000 000

AXE 3 : Pilotage et coordination de l'AGEROUTE						Coûts FCFA 2017 - 2021
Numéro	Actions	Activités / Projets	Structures Responsables	Sources de financement		
Osp3.1	Améliorer le management et la gestion des ressources					
Action 3.1.1	Adaptation du cadre réglementaire de l'AGEROUTE	Adaptation des textes pour une gouvernance plus performante Application meilleure des textes législatifs et réglementaires Vulgarisation des textes législatifs et réglementaires		ETAT		
Action 3.1.2	Renforcement de la gestion des ressources humaines, matérielles et financières	Renforcement de capacités des agents Elaboration et opérationnalisation des outils de gestion Acquisitions de matériels et équipements	DG, SG, services rattachés	ETAT		
Action 3.1.3	Mise en place d'un système d'information managériale intégré et performant	Mise à jour du portail WEB Développement des outils adaptés pour le pilotage Renforcement de capacités des agents en système d'information		ETAT / BAILLEURS DE FONDS		
Action 3.1.4	Développement de la communication interne et externe	Promotion de la communication digitale Développement de la communication sociale Mise en œuvre du plan de communication		ETAT		
Osp3.2	Développer une stratégie de gestion et de financement des infrastructures routières at autoroutières					
Action 3.2.1	Mise en place d'un dispositif de financement et la gestion de l'AGEROUTE	Elaboration d'une stratégie de financement adapté pour le développement et l'entretien des routes et des autoroutes Valorisation de certaines sections de routes à travers la mise en place d'un système de péage Développement de l'approche PPP ou clé à main	DG, SG, directions et services rattachés	ETAT / BAILLEURS DE FONDS		000 000 000 000
Action 3.2.2	Diversification des sources de financement (bancaire, mise en place d'un fonds de développement des infrastructures routières,...)	Réalisation d'études sur la diversification des sources de financement pour le développement des infrastructures routières Concertation avec les tutelles technique et financière et les bailleurs de fonds sur le financement des infrastructures routières Organisation de la table ronde des bailleurs de fonds		ETAT / BAILLEURS DE FONDS		
Osp3.3	Renforcer le dispositif de contrôle, de suivi évaluation et d'assurance qualité					
Action 3.3.1	Renforcement des capacités des structures de contrôle interne	Révisions des outils de contrôle Réalisation des audits techniques Suivi de la mise en œuvre des recommandations des missions contrôles et des audits		ETAT / BAILLEURS DE FONDS		
Action 3.3.2	Mise en place d'un système informatisé de suivi évaluation	Développement du système informatisé de suivi évaluation Mise à jour régulière de la base de données du système de suivi évaluation	DG, SG, directions et services rattachés	ETAT / BAILLEURS DE FONDS		
Action 3.3.3	Poursuite du management de qualité pour la confirmation de la Certification ISO 9001	Mise en place d'un comité de veille à l'assurance qualité Suivi des critères de certification		ETAT / BAILLEURS DE FONDS		

Sigles, Abréviations et Acronymes

AATR	Agence Autonome des Travaux Routiers
AC	Agence Comptable
ACP	Agent Comptable Particulier
ADM	Agence de Développement Municipal
AFD	Agence Française de Développement
AGEROUTE	Agence des Travaux et de Gestion des Routes
AGETIP	Agence d'Exécution Travaux d'Intérêt Public
AMO	Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage
AMS	Association des Maires du Sénégal
APIX	Agence nationale de la Promotion des investissements et des Grands travaux
ARMP	Agence de Régulation de Marchés Publics
BAD/FAD	Banque africaine de Développement / Fonds africain de Développement
BADEA	Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique
BCI	Budget consolidé de l'investissement
BDR	Banque de Données Routières
BEI	Banque Européenne de l'Investissement
BID	Banque Islamique de Développement
BM	Banque mondiale
BOAD	Banque Ouest Africaine de Développement
CASE	Cadre harmonisé de suivi-évaluation des politiques publiques
CDP	Contrat de Performance
CEP	Cellule d'Etudes et de Planification
CEREEQ	Centre expérimental de Recherche et d'Etudes pour l'Equipement
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar
CFPTP	Centre de Formation et de Perfectionnement des Travaux Publics
CGCL	Code Général des Collectivités locales
CICES	Centre International du Commerce Extérieur du Sénégal
CMR	Cadre de Mesure de Rendement
COMSIP	Comité de Suivi des indicateurs de performance
COFIL	Comité de Pilotage
CPM	Cellule de Passation des Marchés
CR	Conseil des Routes
DAG	Division des Affaires Générales
DAO	Dossier d'Appel d'Offres
DAPPP	Direction des Autoroutes et des Partenariats Publics Privés
DCMP	Direction centrale des Marchés publics
DFC	Direction Financière et Comptable
DGER	Direction de la Gestion et de l'Entretien du Réseau Routier
DGTOA	Direction des Grands Travaux et des Ouvrages d'Art
DPR	Direction des Pistes Rurales
DRH	Division des Ressources Humaines
EXIMBANK CHINA	Export-Import Bank of China - Banque d'import-export de Chine
FCFA	Franc de la Communauté financière en Afrique
FDTU	Fonds de Développement des Transports Urbains
FED	Fonds européen de Développement
FERA	Fonds d'Entretien Routier Autonome
FKDEA	Le Fonds Koweïtien pour le Développement Economique Arabe
FONSIS	Fonds souverain d'investissements stratégiques

FSD	Fonds saoudien pour le développement
HIMO	Haute Intensité de Main d'œuvre
IDA	Association internationale de développement
IGE	Inspection générale de l'Etat
JICA	Agence japonaise de Coopération internationale
LPDU	Lettre de Politique de Déplacements Urbains
LPSD	Lettre de Politique Sectorielle de Développement
LPST	Lettre de Politique Sectorielle des Transports
MCA	Millennium Challenge Account
MCC	Millennium Challenge Corporation
MEFP	Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan
MITTD	Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement
MO	Maîtrise d'ouvrage
MOD	Maîtrise d'ouvrage déléguée
N	Route Nationale
OFID	Fonds de l'OPEP (Organisation des pays exportateurs du Pétrole)
ONAS	Office National de l'Assainissement du Sénégal
PADAER	Projet d'Appui au Développement Agricole et à l'Entrepreneuriat Rural
PAP	Plan d'Actions Prioritaires
PASA LouMaKaf	Projet d'Appui à la Sécurité Alimentaire - Louga, Matam et Kaffrine
PATMUR	Projet d'Appui au Transport et à la Mobilité Urbaine
PERA	Programme d'Entretien Routier Annuel
PNDL	Programme national de Développement Local
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
PPC	Projet de Pistes Communautaires
PPDC	Projet Pôle de Développement de la Casamance
PPP	Partenariat Public Privé
PROMOVILLE	Programme de modernisation des villes du Sénégal
PSD	Plan Stratégique de Développement
PSE	Plan Sénégal Emergent
PTF	Partenaires techniques et financiers
PTBA	Plan de Travail et Budget Annuel
PTG	Programme Triennal Glissant
PTIP	Programme Triennal d'Investissements Publics
PUDC	Programme d'Urgence de Développement Communautaire
PUMA	Programme d'Urgence de Modernisation des Axes et Territoires Frontaliers
SENELEC	Société nationale d'électricité du Sénégal
SDE	Sénégalaise des Eaux
SODAGRI	Société de Développement agricole et industriel
SONATEL	Société nationale des Télécommunications
SSE	Système de Suivi Evaluation
TUR	Taxe pour l'Usage de la Route
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
VDN	Voie de Dégagement Nord

Liste des tableaux et des graphiques

Tableaux :

Tableau 1	Evolution des effectifs du personnel de l'AGEROUTE 2012-2016
Tableau 2	Evolution de l'exécution budgétaire de l'AGEROUTE
Tableau 3	Répartition par sources du montant des investissements 2012-2016
Tableau 4	Répartition par sources de financement 2012 - 2016
Tableau 5	Répartition par catégories du montant du financement de l'Etat du Sénégal 2012-2016
Tableau 6	Synthèse FFOM de l'AGEROUTE
Tableau 7	Principaux indicateurs
Tableau 8	Coût du Plan d'actions de l'AGEROUTE (2017-2021)
Tableau 9	Plan de financement par sources de l'AGEROUTE (2017-2021)

Graphiques :

Graphique 1	Organigramme de l'AGEROUTE
Graphique 2	Evolution du niveau de service
Graphique 3	Evolution du taux d'exécution du budget
Graphique 4	Parts des sources de financement de l'AGEROUTE
Graphique 5	Répartition de l'exécution budgétaire (fonctionnement et investissement)
Graphique 6	Montant des financements des bailleurs de fonds de l'AGEROUTE

LEXIQUE DE LA TERMINOLOGIE

TERMES OU EXPRESSION	DEFINITION
Autopont	<p>Ouvrage d'art permettant généralement de franchir une dépression ou un obstacle (voie de communication, cours d'eau, en particulier) en reliant les deux bords de la dépression ou en enjambant l'obstacle. Il sert à éviter les feux de signalisation au carrefour concerné. Il est employé essentiellement en site urbain.</p>
Contrôle du gabarit	<p>Le gabarit caractérise la hauteur statique maximale d'un véhicule, chargement compris, dont le passage peut être accepté, dans des conditions normales de circulation sous l'ouvrage. Cette grandeur est associée au véhicule. Le contrôle du Gabarit consiste à vérifier si le véhicule contrôlé a un gabarit autorisé (ou gabarit admissible) pour sa catégorie sinon il est dans le cas de chargement débordant.</p>
Convention de concession	<p>La convention de concession, conclu entre un concédant et un concessionnaire est un acte juridique qui permet une relation exclusive entre ces deux partenaires qui obéit aux règles de droit commun (consentement, capacité, etc.) mais aussi à une règle particulière : l'obligation pour le concédant de transmettre au concessionnaire un document d'information préalable. La durée de la convention de concession est variable : indéterminée parfois, elle est d'autres fois déterminée et ne doit pas alors dépasser les 10 ans. Une rupture ainsi qu'une cession de la convention sont possibles par chacune des parties. De plus, chacune de ces parties doit se plier à ses obligations.</p>
Convention de Maîtrise d'Ouvrage Déléguée	<p>Convention par laquelle une personne physique ou morale donne délégation à une autre personne physique ou morale le pouvoir d'agir à son nom dans les conditions fixées par la convention signée des deux parties.</p>
Emprise des routes classées.	<p>l'emprise de la route, en agglomération, correspond à la surface de terrain appartenant à la personne publique et affectée à la route ainsi qu'à ses dépendances. Au Sénégal, cette emprise est de 100 mètres pour les routes nationales et autoroutes, 40 mètres pour les routes régionales et de 30 mètres pour les routes départementales.</p>
Dimensionnement de chaussée	<p>Il consiste à déterminer les épaisseurs des différentes couches constitutives en partant des</p>

	<p>données sur le sol support et les caractéristiques physiques, mécaniques et hydriques des matériaux à utiliser pour un trafic et une durée de calcul déterminée.</p>
Linéaire de Routes Revêtures construit	<p>C'est le cumul de toutes les longueurs de routes construites et revêtures pour une période donnée qui peut être annuelle ou pluriannuelle . Une route revêture est une route dont la couche supérieure est constituée matériaux hydrocarbonnés ou d'enduits superficiels .</p>
Linéaire de Routes Revêtures réhabilité	<p>C'est le cumul de toutes les longueurs de routes ayant subi des travaux de rénovation et de mise à niveau de la chaussée et des équipements.</p>
Linéaire de Routes en Terre aménagé	<p>C'est le cumul de toutes les longueurs de routes en terre ou routes non revêtures construites (aménagées).</p>
Niveau de service	<p>Le niveau de service d'un réseau routier est le degré de satisfaction que ce réseau offre aux usagers en garantissant un confort d'un certain niveau qui est homogène et continu en termes de vitesse et de sécurité.</p>
Norme ISO 9001	<p>La norme ISO 9001 est une norme qui donne les exigences organisationnelles requises pour l'existence d'un système de gestion de la qualité. Elle fournit aux entreprises et institutions publiques, un cadre qui permet une approche systématique de la gestion de leurs processus de façon à produire régulièrement des produits et des services qui répondent aux attentes de leurs clients ou partenaires. Sa version de 2008 fournit l'ensemble des exigences pour un système de management de la qualité. C'est la seule norme de la famille ISO 9000 selon laquelle les entreprises peuvent être certifiées – bien que la certification ne soit pas obligatoire pour pouvoir appliquer le référentiel.</p>
Ponts et autres ouvrages d'art	<p>Ouvrage d'art : c'est un Ouvrage de franchissement d'obstacles . Il peut être un pont, un viaduc, aqueduc, un dalot et/ou un ouvrage de protection d'une route (mur de soutènement, pare-avalanches...). On parle d'art pour désigner ces ouvrages pour lesquels la fabrication fait appel à l'expérience humaine qu'à la théorie. C'est le cas des viaduc autoroutier.</p>
Poids et charge à l'essieu	<p>Dans le domaine du transport, la charge à l'essieu, ou charge par essieu, est la charge maximum qui peut être admise sur chaque essieu du véhicule en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de transport. Cette charge dépend du poids total du véhicule, du nombre d'essieux et de la disposition de ceux-ci sur la longueur du véhicule.</p>

	<p>Cette notion est importante pour la maintenance des réseaux de transport terrestres, tant routiers que ferroviaires, et qui fait généralement l'objet de réglementation (Le Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005, relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dont l'entrée en vigueur était prévue le 1er février 2017)</p>
Pose et dépose de conduites	<p>La pose et la dépose de conduite à introduire une conduite à un endroit bien déterminer tandis que la dépose consiste à retirer la conduite de son lieu de pose antérieure.</p>
Réseau routier classé	<p>Réseau routier classé est la partie du réseau routier à la charge de l'état .</p>
Routes revêtues	<p>Une route revêtue est au sens, littéral terme, une voie terrestre (au niveau du sol ou sur viaduc) aménagée pour permettre la circulation de véhicules , engin qui sert à transporter¹. Cet engin constitué d'un châssis muni de roues, à traction animale ou autopropulsé, servant au transport routier ou ferroviaire à roues. La couche supérieure de cette voie terrestre est constituée d'une couche en béton bitumineux ou en une couche d'enduit superficiel.</p>
Routes revêtues en bon/moyen	<p>Ce sont des routes revêtues dont l'état est dans la fourchette de moyen à bon.</p>
Routes non revêtues	<p>Ce sont des voies terrestres aménagées dont la dernière couche est constituée des matériaux composant la ou les couches posées sur le sol support.</p>
Routes en terre en bon et moyen	<p>Ce sont des routes non revêtues dont l'état est dans la fourchette de moyen à bon.</p>
Routes revêtues maintenues en bon et moyen état	<p>Ce sont des routes revêtues dont l'entretien a permis de les garder dans un état allant de moyen à bon .</p>

Travaux d'aménagement et de bitumage de Route	<p>Les travaux d'aménagement d'une route, basés sur une étude préalable, consiste à mettre en œuvre des travaux qui visent à assurer l'adéquation de la route aux fonctions que celle-ci doit assurer , les volumes de trafic à supporter ainsi que le niveau de service à offrir aux usagers.</p>
Travaux de désenclavement	<p>Ce sont des travaux sur des voies de communication (routes, ouvrages de franchissement d'obstacles, chemins de fer..) en vue de permettre la liaison entre des zones jadis difficile d'accès . Le désenclavement consiste à rendre plus accessible un terroir qui l'est difficilement en raison de sa situation par rapport aux grands réseaux de circulation nationaux et internationaux (réseau routier, réseau ferroviaire, aéroport...).</p>
Travaux d'élargissement de la route	<p>Travaux consistant à donner à une route une plus grande largeur pouvant aboutir, suivant la capacité ciblée, à une augmentation du nombre de voies .</p>
Travaux de réhabilitation de la route	<p>La réhabilitation et l'entretien d'un axe routier consistent, à la remise à niveau de la chaussée et des équipements de cette route.</p>
Travaux de construction de routes	<p>Ce sont des travaux d'aménagement de routes neuves ou de reconstruction de routes existantes.</p>
Travaux de réhabilitation de routes	<p>Ce sont des travaux de rénovation et mise à niveau de la chaussée en état et des équipements .</p>
Travaux d'entretien de routes	<p>Les routes, une fois construites ou aménagées, qu'elles soient revêtues ou en terre, ont besoin d'être entretenues afin de sauvegarder les investissements consentis et assurer la durabilité des infrastructures réalisées . Les travaux d'entretien peuvent prendre plusieurs formes en fonction du niveau d'intervention .</p>
Taxe d'usage de la route	<p>C'est une taxe parafiscale dénommée « taxe d'usage de la route », instituée, au profit du Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) mis en place ainsi que l'autorisent les dispositions de la loi organique n° 2001-09 du 15 octobre 2001 relative aux lois de finances et dont le produit s'ajoutera à la dotation budgétaire annuelle que lui allouera l'Etat. Pour faire face aux problèmes du financement de l'entretien routier au Sénégal, il est apparu nécessaire de mettre en place ce Fonds, dénommé (FERA) du Sénégal, avec pour objectifs d'assurer, à l'entretien routier, des ressources suffisantes, pérennes et mobilisables en temps opportun par des procédures appropriées.</p>



AGEROUTE SENEGAL, rue F angle David Diop, Fann résidence
BP : 25242 Dakar - Fann - Sénégal - Tél : (221) 33 869 07 51
Fax : (221) 33 864 63 50 - Email : ageroute@ageroute.sn

www.ageroute.sn