

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE



**CABINET DU PREMIER MINISTRE,
CHEF DU GOUVERNEMENT,
MINISTRE DES SPORTS ET DU CADRE DE VIE**

**CEREMONIE D'OUVERTURE DE LA 21^{ème} ASSEMBLEE
GENERALE ANNUELLE DE L'ASSOCIATION DES FONDS
D'ENTRETIEN ROUTIER AFRICAINS (AFERA)**

**Discours de son Excellence Monsieur le Premier Ministre, Chef du
Gouvernement, Ministre des Sports et du Cadre de Vie**

**Abidjan,
Lundi 13 mai 2024**

- Madame et Messieurs les Ministres d'Etat ;
- Mesdames et Messieurs les Ministres ;
- Monsieur le Maire de la Commune de Cocody ;
- Excellences Mesdames et Messieurs les Ambassadeurs ;
- Mesdames et Messieurs les représentants des Partenaires Techniques et Financiers ;
- Mesdames et Messieurs les Directeurs de Cabinet ;
- Messieurs les Présidents de Conseil d'Administration ;
- Monsieur le Président de l'Association des Fonds d'Entretien Routier Africains (AFERA) ;
- Mesdames et Messieurs les Présidents des Associations (APBEF, GIBTP, G2PMEBTP, CHANIE, PIARC, IRF) ;
- Mesdames et Messieurs les Administrateurs du FER de Côte d'Ivoire ;
- Madame et Messieurs les Directeurs Généraux ;
- Messieurs les Présidents des groupes focaux de l'AFERA ;
- Monsieur le Secrétaire Exécutif de l'AFERA ;
- Mesdames et Messieurs les délégués et experts de l'AFERA ;
- Mesdames et Messieurs les Directeurs Généraux et centraux ;
- Mesdames et Messieurs, tous en vos rangs, grades et qualités,

C'est pour moi un très grand honneur de représenter à cette cérémonie le vice-Président de la République, Son Excellence Tiémoko Meyliet KONE, Haut Patron de cette 21^e Assemblée générale annuelle des Associations de fonds d'entretien routier africains (AFERA). Je voudrais, en son nom, saluer et remercier toutes les délégations venues de divers horizons qui nous font l'amitié de séjourner dans notre pays dont les éléments essentiels d'hospitalité constituent notre patrimoine commun en Afrique.

Akwaba, c'est à dire Bienvenue en terre ivoirienne. Votre présence massive traduit l'intérêt que vous portez à cette prestigieuse association. Je voudrais également saluer la présence distinguée des membres du gouvernement présent à cette cérémonie, et celle des représentations des institutions sous-régionales, des ambassadeurs et missions diplomatiques, ainsi que des partenaires techniques et financiers.

La Côte d'Ivoire se sent honorée par le choix porté sur elle par l'AFERA pour l'organisation de cette assemblée. C'est pour nous une autre occasion de vous montrer notre hospitalité, après l'organisation de la 34^e Coupe d'Afrique des Nations qui nous a donné de vivre des émotions intenses de fraternité avec nos frères africains et nos frères du monde entier. Je suis donc particulièrement heureux de prendre la parole à la fois en tant que représentant du Haut Patron de cette rencontre, mais également en tant que Parrain de ce rendez-vous de réflexion sur le financement de l'entretien routier.

Monsieur le Président de l'AFERA,

Mesdames et Messieurs,

Le Président de la République de Côte d'Ivoire, Son Excellence Alassane Ouattara fait de la route la priorité de son vaste programme de développement socio-économique de notre pays. Convaincu et à juste titre, que la route précède le développement. En Côte d'Ivoire, nous

disposons aujourd'hui d'un réseau routier classé linéaire d'environ 82000 kilomètres, dont 8100 kilomètres de routes interurbaines revêtues.

Outre les routes classées, le réseau routier ivoirien comprend 5000 kilomètres de voiries urbaines et un peu plus de 200 000 kilomètres de routes rurales non classées. Et le Président de la République Alassane Ouattara a donné des instructions fermes pour que soit renforcée la synergie entre le ministère en charge de l'Agriculture, le ministère en charge du Commerce et le ministère en charge de l'Entretien routier. Que cette synergie soit renforcée afin que les productions de nos parents dans les champs ne restent pas en état de léthargie et que ces productions soient transportées dans de bonnes conditions sur les centres de commerce et dans les centres où les demandes sont prononcées. Ce dense réseau routier représente en linéaire 40 % de celui de l'UEMOA, ce qui confère à la Côte d'Ivoire une des plus fortes couvertures de la sous-région.

Grâce à cet important réseau notre pays se positionne comme le premier pays de transit pour la sous-région, ce qui fait des ports d'Abidjan et de San-Pedro des points de passages privilégiés des marchandises en provenance ou à destination de l'hinterland.

Sous le leadership du Président Alassane Ouattara, notre réseau routier s'étend et se modernise avec la construction de nouveaux ponts et échangeurs, la construction de nouvelles autoroutes, le bitumage de nouveaux axes routiers stratégiques et le renforcement des anciennes routes revêtues, dégradées. Au total, ce sont plus de 3000 milliards de francs CFA qui sont investis depuis 2011 pour la construction, l'extension et la modernisation du réseau routier, avec autant d'investissements réalisés, vous convenez avec moi que ces infrastructures doivent être entretenues. Pour cela, il faut que l'Etat dispose d'un instrument puissant de mobilisation de ressources afin d'adresser efficacement la problématique de l'entretien du réseau routier. C'est là toute l'importance

de l'existence de fonds d'entretien routier. De 2012 à 2023, l'Etat de Côte d'Ivoire a engagé plus de 1700 milliards de travaux financés par le Fonds d'entretien routier sur toute l'étendue du territoire national, améliorant de façon considérable l'état du réseau ainsi que les conditions de circulation des biens et des personnes, même dans les zones les plus reculées.

Honorables invités,

Mesdames et Messieurs,

Malgré les résultats obtenus dans ces secteurs, il était également important de noter que les besoins en entretien routier demeurent importants et que la mobilisation des ressources pour les réaliser reste un défi majeur pour nos pays. Le budget alloué aux fonds d'entretien routier ne permet pas de couvrir les besoins annuels pour entretenir convenablement l'ensemble du réseau routier.

Pour faire face à ce déficit de ressources, la Côte d'Ivoire a pris depuis 2014 l'option de faire participer les usagers au financement de l'entretien routier, où des investissements importants ont été engagés à travers l'exploitation des postes à péage. A ce jour, nous disposons de dix postes à péage fonctionnels, dont neuf (09) sont gérés par le Fonds d'entretien routier et un (01) par le secteur privé.

Le thème de votre 21^e Assemblée générale qui nous réunit ce jour, et je cite « **Vers un financement durable des fonds routier pour un meilleur entretien du réseau routier africain** », indique que vous avez pris la pleine mesure de cet enjeu et démontre votre volonté d'accompagner les politiques gouvernementales en matière de développement durable du réseau routier.

Face aux défis de la rareté des ressources financières et du changement climatique qui affectent considérablement la durée de vie de nos routes, il est plus que nécessaire de s'orienter vers des sources de financement pérennes et innovantes. Votre association se positionne comme une organisation qui travaille à promouvoir l'importance du fonds d'entretien routier en Afrique, mais également qui crée des cadres de réflexion et de partage d'expériences réussies dans les différents pays pour la durabilité des infrastructures routières en Afrique.

Nous attendons de cette rencontre des recommandations fortes et opérationnelles qui permettront à nos gouvernements respectifs d'améliorer qualitativement les indicateurs de gestion du réseau routier. Je voudrais partager à présent avec vous quelques réflexions sur ce problème majeur. S'il est vrai que la route précède le développement, alors nous devrions tous convenir que les mécanismes de financement des réseaux routiers devraient prendre appui sur de nouveaux logiciels ou paradigmes, à savoir :

Premièrement, que le taux de rentabilité interne des projets routiers reste valable pour certains types de liaisons. Par exemple, les routes interrégionales ou même interdépartementales, pour le reste du réseau routier, il faut recomposer les équations qui conduisent au taux de rentabilité en ayant à l'esprit que c'est l'existence de la route qui va générer la richesse ou les richesses. Il faut donc envisager d'accorder plus de coefficients aux futurs impacts de l'existence de la route.

Deuxièmement, la préservation du patrimoine routier exige qu'un programme d'entretien soit parallèlement conçu et que des efforts financiers qui en découleront dans le temps soient programmés à l'avance pour éviter d'agir sous contrainte.

Troisièmement, je voudrais dire en clair que cela conduit non seulement à construire la route, mais à programmer à partir de l'année N de sa mise en circulation, les efforts financiers qui seront nécessaires pour le maintien en état de ces routes, à partir de l'année N+4 ou N+5, selon le code de

chaussée retenue et les résultats de mesure de déflexion exigés régulièrement dans la vie du réseau routier. Dans le programme d'entretien routier, il aura lieu de prévoir des missions de mesures d'élasticité de la route de façon régulière par le laboratoire des bâtiments et travaux publics pour avoir les moments d'alerte.

Quatrièmement, dans les mécanismes de financement des infrastructures, notamment l'eau, l'assainissement, les ouvrages d'art, les ouvrages de liaison, il s'avère de plus en plus incontournable de privilégier au bénéfice des pays en développement des financements à taux concessionnels arrimés à des maturités plus longues de 20 à 30 ans et même plus, parce que ce sont les infrastructures qui impulsent le développement. Il faut donc privilégier la construction de ces infrastructures pour accélérer le développement.

Si on continue de retenir les conditions applicables au secteur tertiaire ou au secteur primaire, on ne serait pas loin de faire d'ilotisme. Pour tous les pays il devient impérieux de favoriser la richesse et l'émergence de nouveaux matériaux de construction de nos routes. Et c'est là que le rôle de laboratoire du bâtiment et des travaux publics devient de plus en plus importants, parce que dans la conception des routes, nous sommes obligés de passer à un moment donné à l'utilisation du fuseau de granulométrie.

Ce fuseau sera soit aplati, soit large. Tout le problème est là. Large ou aplati, c'est là le vrai problème de l'ingénieur routier. Je tenais à partager ces quelques réflexions avec vous et vous laisser le choix de travailler en toute tranquillité pour nous donner des solutions afin que nos routes soient viables, durables et que nos routes servent au développement. Parce que la route précède le développement.

Avant de terminer, je voudrais lancer ce vibrant appel à tous nos concitoyens en leur rappelant que le financement de la route et l'entretien

de la route coûtent très chers à l'État. Ayons donc un comportement citoyen dans l'usage de la route, évitons de l'agresser et de la détériorer, car la route est un bien public précieux pour nous tous et pour les générations futures.

Sur ce, je déclare ouverts les travaux de la 21^e Assemblée générale annuelle de l'Association des fonds routiers.

Je vous remercie.