



**ASSOCIATION DES GESTIONNAIRES ET PARTENAIRES
AFRICAINS DE LA ROUTE (AGEPAR)**

Siège : Direction Générale des Travaux Publics du BENIN

BP : 351 COTONOU (BENIN)

Tel & Télécopie : +229/ 21 31 32 04 ; 21 31 63 07

E-mail : dgtp@intnet.bj gkoudogbo@yahoo.fr; anatorek58@yahoo.fr; jahissou@yahoo.fr

XVI^{ème} ASSISES

YAMOUSSOUKRO du 25 au 29 JUILLET 2016

CAHIER DES CHARGES

I. INTRODUCTION

L'Association des Directeurs Africains des Routes (ADAR), transformée par la suite en Association des Gestionnaires et Partenaires Africains de la Route (AGEPAR), a été créée en Septembre 1995 à YAMOOUSSOUKRO (Côte d'Ivoire). Elle a donc eu 20 ans en Septembre 2015.

Pour commémorer cet ANNIVERSAIRE, il a été émis l'idée, à la sortie des XV^{èmes} Assises tenues à YAOUNDE (Cameroun) en 2013, de tenir les XVI^{èmes} en Côte d'Ivoire.

Les Autorités Ivoiriennes, représentées par Son Excellence Monsieur le Ministre des Infrastructures Economiques, ont été informées de ce souhait de l'Association, par le Comité Directeur, dès sa première réunion après les XV^{èmes} Assises.

Son Excellence, Monsieur le Ministre des Infrastructures Economiques, en nous donnant l'accord des Autorités Ivoiriennes, nous a demandé de nous rapprocher de certaines structures de l'Etat ivoirien, intervenant dans le secteur, afin qu'elles puissent accompagner l'AGEPAR dans l'organisation, la tenue et le financement des assises projetées.

A l'issue de ces démarches, le FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER (FER) de CÔTE d'IVOIRE a accepté d'accompagner financièrement l'AGEPAR pour la concrétisation de son souhait de COMMEMORER son 20^{ème} ANNIVERSAIRE, par la tenue de ses XVI^{èmes} Assises en Côte d'Ivoire.

Ainsi donc, toutes les activités des XVI^{èmes} Assises de l'AGEPAR seront placées sous le signe de la **COMMEMORATION DU 20^{ème} ANNIVERSAIRE DE L'AGEPAR**.

La réunion élargie du Comité Directeur de l'AGEPAR, tenue à Abidjan du **15 au 18 Février 2016** a procédé au lancement des travaux préparatoires des assises et arrêté un certain nombre de dispositions et mesures.

II. STRUCTURES RESPONSABLES DE L'ORGANISATION ET LA TENUE DES ASSISES

Ce sont :

- 1- Le Comité d'Organisation présidé par Monsieur Beugré KONGO, Directeur Général des Infrastructures Routières de Côte d'Ivoire ;
- 2- Le Comité Directeur de l'AGEPAR ;
- 3- Le Fonds d'Entretien Routier de Côte d'Ivoire (FER-CI)

Le Comité d'organisation sera structuré en Sous-Comités, dont les principaux pourraient être, sans que cela soit exhaustif :

- **Sous – Comité Accueil et Transport ;**
- **Sous – Comité Hébergement ;**
- **Sous – Comité Restauration ;**
- **Sous – Comité Salles, Interprétation et Communication ;**
- **Sous – Comité Scientifique ;**
- **Sous – Comité Santé.**

III. DATE ET LIEU DE TENUE DES ASSISES

Les Assises se tiendront du **25 au 29 JUILLET 2016 à YAMOOUSSOUKRO** en Côte d'Ivoire.

IV. CONTENU DES ASSISES

Les activités programmées au titre des Assises sont :

- 1- Le Séminaire Technique ;
- 2- Les Foras ;
- 3- Les Visites Techniques ;
- 4- L'Assemblée Générale ;
- 5- L'Exposition Technique.

V. LES PARTICIPANTS

La participation aux activités des Assises est ouverte aux membres de l'Association et aux personnes non membres mais qui se sentent concernées par le secteur.

Chaque pays membre de l'Association ou Organisation invitée peut envoyer autant de personnes qu'il le souhaite. La prise en charge des participants aux Assises est faite comme indiqué ci-après :

A. A prendre en charge par les Assises en termes d'hébergement et de restauration

a1. Au titre des membres de l'Association

- * **2** par pays de l'**Afrique du Centre** à jour de leurs cotisations (BURUNDI, RWANDA, RDC, REPUBLIQUE DU CONGO, CENTRAFRIQUE, TCHAD, CAMEROUN, GABON ET GUINEE EQUATORIALE) :
2 x 9 = 18 personnes.
- * **3** par pays de l'**Afrique de l'Ouest** à jour de leurs cotisations (MAURITANIE, SENEGAL, GUINEE CONAKRY, GUINEE BISAU, CAP- VERT, MALI, BURKINA, GHANA, TOGO, NIGER, NIGERIA, BENIN, LIBERIA, SIERRA LEONE) :
3 x 14 = 42 personnes.
- * **1** par pays du **MAGREB** à jour de leurs cotisations (MAROC, ALGERIE, TUNISIE, LYBIE, EGYPTE) :
1 x 5 = 5 personnes.
- * Membres du Comité Directeur et personnes ressources :
10 personnes.
- * Membres du Comité d'organisation :
19 personnes.

a2. Au titre des invités

- * **1** par **Organisation sœur ou partenaire** (AFERA, ALBTP/ CTGA, UATP, ASANRA, SSATP, AIPCR) :

1 x 6 = 6 personnes.

* **1 par Organisation régionale**
(UA, SADEC, CEMAC, CEDEAO, UEMOA) :
1 x 5 = 5 personnes.

* **1 par Banques régionales**
(BAD, BOAD, BIDC, **Banques Régionales de l'Afrique du Centre**) :
1 x 5 = 5 personnes.

TOTAL A PRENDRE EN CHARGE PAR LES ASSISES en termes d'Hébergement et restauration est estimé à : 18+42+ 5+10+6 +5+5+19 = 110 personnes.

Nota Bene :

La prise en charge pour les invités, en termes d'hébergement et de restauration s'entend pour trois(3) nuitées (1 nuit avant le Séminaire Technique et les 2 nuits du Séminaire).

B. A prendre en charge en termes de Restauration pendant le Séminaire Technique (Pause-Café, déjeuner et dîner de gala)

Les participants de la Côte d'Ivoire, dont le nombre est estimé à **90 Personnes.**

VI. HOTELS DANS LESQUELS LES RESERVATIONS PEUVENT ETRE FAITES

Le Comité d'Organisation a négocié, pour les participants qui ne sont pas pris en charge par les Assises, des tarifs dans les Hôtels ci-après :

-
- (A communiquer ultérieurement par le Comité d'Organisation)
-

VII. TRANSPORT LOCAL

Le transport local (à l'intérieur de la Côte d'Ivoire) est à la charge des Assises comme suit :

- a) pour les Invités, dès leur arrivée en Côte d'Ivoire, jusqu'à leur départ, et ce dans le cadre de leur participation aux Assises, de l'ouverture au jour suivant le Séminaire Technique. Ce transport local s'entend : transfert aéroport-hôtel, transfert hôtel - lieu du Séminaire, dîner de Gala, AR.
- b) pour les membres de l'Association venant de l'extérieur, dans les mêmes conditions que ci-dessus, auxquelles s'ajoute leur participation aux autres manifestations des Assises.
- c) pour les participants de Côte d'Ivoire logeant dans des hôtels, transfert hôtel-lieux des manifestations.

VIII. LANGUES DES ASSISES

Les langues qui seront utilisées pendant les Assises sont l'anglais et le français. Des traductions simultanées (français en anglais, anglais en français) seront faites :

- A la séance d'ouverture des Assises ;
- Au Séminaire Technique ;
- Aux foras ;
- A l'Assemblée Générale.

Les productions des Assises (Discours, Communications, Rapport Général du Séminaire Technique, comptes rendus des Foras et de l'Assemblée Générale) seront rédigées en versions française et anglaise.

IX. CONVOCATIONS ET INVITATIONS

Les convocations des membres et les invitations des organisations sœurs et structures partenaires sont lancées par le Comité Directeur de l'Association, dans le respect des textes statutaires et règlementaires.

X. SEMINAIRE TECHNIQUE

10.1 Introduction

Le Thème proposé aux autorités Ivoiriennes par la réunion élargie du Comité Directeur du **15 au 18 Février 2016**, et approuvé par Son Excellence Monsieur le Ministre des Infrastructures Economiques, est :

« Rôle des Infrastructures Routières dans l'Emergence des Pays Africains ».

Presque tous les pays africains de l'espace AGEPAR parlent aujourd'hui d'EMERGENCE.

Le contenu de ce concept mériterait d'être précisé. Il n'y a pas si longtemps, avec les partenaires techniques et financiers, les concepts avaient pour noms « pour la réduction de la pauvreté », « Stratégie de Croissance Accélérée pour le Développement Durable ». Parlant d'émergence, nous dirons qu'il s'agit tout simplement du DEVELOPPEMENT POLITIQUE, ECONOMIQUE ET SOCIAL DE NOS PAYS.

Le traitement du thème doit être vu dans le cadre global d'un SCHEMA NATIONAL DIRECTEUR D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, ou PLAN NATIONAL DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL, de chacun des pays de l'espace AGEPAR.

Les Infrastructures des Transports en général, et Routières en particulier, constituent le facteur d'entraînement ou de retardement des autres secteurs économiques. Cela est prouvé pour les pays considérés aujourd'hui développés. Citons : « *M.KWON DO-YEOP, ancien ministre de l'Aménagement, des Infrastructures et des Affaires Maritimes de la République de Corée, a souligné que la qualité du réseau routier de son pays a contribué de manière significative à son développement socio-économique. Il a rappelé l'importance de la volonté politique des*

décisionnaires au plus haut niveau, du consensus social, de la mobilisation de budgets et d'une main d'œuvre compétente pour construire le réseau routier national.

M. WENCAI ZHANG, Vice-Président de la Banque Asiatique de Développement(ADB), a tout d'abord indiqué que l'Asie va devenir la plus grande puissance économique dans un prochain avenir. Il a cependant rappelé que cette partie du monde fait toujours face à des défis de taille, tels que la réduction de la pauvreté et l'instauration d'un développement plus durable.

M. ZHANG a souligné que des infrastructures de transport de bonne qualité apporteront une bonne partie de la solution, pour lesquelles une coopération entre les secteurs public et privé sera nécessaire » (25^{ème} Congrès Mondial de la route).

Pour que les Infrastructures routières puissent jouer effectivement leur rôle de contribution à l'émergence des pays africains en général, et de l'espace AGEPAR en particulier, il faudrait agir sur les aspects ci-après, présentés sous forme de cinq(5) sous-thèmes :

10.2 Référentiels des sous-thèmes

▪ Sous-thème 1 : La Gouvernance ou les Questions Institutionnelles.

La correcte résolution de cet aspect conditionne la réussite ou l'atteinte des objectifs fixés. Il s'agira ici de réfléchir sur l'épineux problème du type d'organisation le plus approprié. Devrait-il être dispersé ou "rassemblé" ? Eu égard aux ressources humaines et matérielles dont disposent les administrations routières africaines en charge de la politique routière des pays aujourd'hui et demain, quel type de structure paraît le plus approprié ? Des structures existantes, d'un certain nombre, devraient-elles être supprimées ou maintenues ? L'heure est-elle au recentrage ou à la multiplication des centres de décisions ? Une Direction Générale des Travaux Publics, ou des Infrastructures Routières, regroupant les différentes structures opérationnelles, ne conviendrait-elle pas mieux et ne permettrait-elle pas de mettre en rangs compacts de bataille les ressources humaines dont dispose la Personne Publique ? Le principe de « l'homme qu'il faut à la place qu'il faut » ne devrait-il pas être cultivé ? La description des postes et des profils n'est-elle pas indispensable pour la mise en application de ce postulat ? Ne vaudrait-il pas mieux de revenir à l'organisation qui privilégiait la présence permanente des administrations routières sur le terrain et sur toute l'étendue des territoires ?

Que dire des entreprises privées nationales en termes d'organisation et de

compétences ?

Qu'en est-il des écoles formant aux métiers du secteur ?

Nos pays en général, et notre secteur en particulier, ont connu, au cours des vingt-cinq(25) dernières années, un certain nombre de réformes institutionnelles. L'Association a eu, en son temps, à faire des analyses critiques et proposer des solutions qui, malheureusement, n'ont pas été prises en considération jusqu'à ce jour.

Ce sous-thème fera donc l'analyse de la situation existante, mettra éventuellement en relief les lacunes et insuffisances, en relation avec le rôle que doivent jouer les infrastructures routières de nos pays, pour que ces derniers émergent. Il tirera les leçons et conclusions qui s'imposent et fera les recommandations conséquentes

▪ **Sous-thème 2 : La Conception Géométrique et Structurelle des Ouvrages.**

La conception des ouvrages a un impact significatif sur leur utilisation. En intégrant cette vérité dans notre thème, nous disons que la conception, tant géométrique que structurelle, a un impact significatif sur le « Rôle des infrastructures routières dans l'émergence des pays africains ». La conception étant basée sur des normes, il s'avère nécessaire de faire l'état des lieux des normes qui sont à la base de celle des infrastructures routières africaines au cours de ces cinquante dernières années. Cet état des lieux devra contribuer à mettre en relief l'impact de ces normes sur l'usage des ouvrages. Les normes utilisées sont –elles africaines, communautaires, ou extérieures à l'Afrique ? Peuvent-elles, en l'état, permettre aux infrastructures routières de jouer leur rôle dans l'émergence des pays africains ? Dans le cas contraire, que faut-il faire, ou que faut-il proposer ?

Le traitement de ce sous-thème par chaque pays ou Comité National membre de l'Association, en s'appuyant sur sa situation nationale, devra prendre en compte tous ces aspects, pour un partage de connaissances et de bonnes pratiques avec tous les participants au Séminaire. A partir des leçons tirées de cette analyse critique, des recommandations devront être faites en termes de contribution de la conception géométrique et structurelle des ouvrages, au « Rôle des infrastructures routières à l'émergence des pays ».

▪ **Sous-thème 3 : Aménagement des Infrastructures Routières.**

Ne devrait-on pas prendre des dispositions pour qu'à l'avenir la qualité et la durabilité soient au poste de commandement dans tous les travaux d'aménagement des infrastructures routières (construction neuve, réhabilitation, renforcement etc.) ? En

principe nos infrastructures routières sont « conçues » pour une certaine durée de vie. Cette dernière ne peut être atteinte sans le respect scrupuleux de certaines exigences, parmi lesquelles figure la qualité des travaux d'aménagement. La qualité peut s'obtenir quand les critères de compétences technique et professionnelle sont à la base du choix des entreprises attributaires des travaux et des bureaux d'études chargés du contrôle. Les méthodes constructives, de même que les matériaux utilisés ont un impact indéniable sur la bonne ou mauvaise qualité des ouvrages. Qu'en est-il de l'état des lieux de ce domaine important qu'est celui de l'aménagement des infrastructures routières des pays africains ? La situation existante caractérisée par les dégradations précoces des ouvrages, voire leur ruine ou perte, peut-elle leur permettre de jouer leur rôle dans l'émergence de nos pays ?

La bonne qualité de construction des ouvrages contribue à leur durabilité. De tels ouvrages joueraient effectivement leur rôle pour l'émergence des pays africains.

Le traitement du sous-thème par chaque pays ou Comité National, à partir de son contexte national, devra permettre d'enrichir les connaissances réciproques, et proposer des solutions contributives au « Rôle des infrastructures routières pour l'émergence des pays africains ».

▪ **Sous-thème 4 : Financement des Infrastructures Routières.**

Sur cet important sous-thème du Financement des infrastructures routières, voici ce qui en a été dit, à la séance des Ministres du 25^{ème} Congrès mondial de la route, tenu à Séoul(Corée du Sud) du 02 au 6 Novembre 2015.

« La première table ronde sur le financement durable a porté sur les défis auxquels le secteur routier est confronté depuis la crise financière de 2008. Dans un certain nombre de pays, les partenariats public-privé(PPP) ont été considérés comme un moyen de mobiliser des ressources financières privées pour le secteur routier. Cependant, les PPP sont un montage complexe et ne peuvent s'appliquer qu'à un type limité de projets. Par ailleurs, les innovations technologiques et les nouvelles tendances socio-économiques ouvrent la voie à de futures méthodes de financement dans le secteur routier, comme par exemple l'application de péages à un réseau dans son ensemble, et non plus uniquement à des éléments isolés d'un réseau donné ; la définition de modèles de tarification routière selon l'utilisation de la route ; développer de nouvelles sources de recettes par la publicité et des services innovants. » (Revue Routes/Roads, N° 368, 1^{er} trimestre 2016, page 12)

Le financement des prestations doit faire l'objet de toute l'attention requise. On devrait de plus en plus réfléchir sur les possibilités de mobilisation des ressources existantes à l'intérieur du pays. Il est certainement possible de lever des fonds propres à chaque pays. C'est le lieu aussi d'étudier les meilleures possibilités de mobiliser les ressources traditionnelles fiscales et douanières. On parle de plus en plus de PPP; il importe cependant de ne pas s'y jeter sans une étude approfondie. Par ailleurs, l'environnement juridique du pays devrait être consulté pour éviter d'être en porte à faux ou en contradiction avec ce qui est prescrit.

Le traitement du sous-thème par chaque pays ou Comité National, à partir de son contexte national, devra permettre d'enrichir les connaissances réciproques, et proposer des solutions contributives au « Rôle des infrastructures routières pour l'émergence des pays africains ».

- **Sous-thème 5 : l'Exploitation Routière.**

L'exploitation est le dernier domaine dont la bonne compréhension et mise en pratique, en conformité avec ceux développés ci-dessus, permettrait aux infrastructures routières de jouer leur rôle dans l'émergence des pays africains. Par exploitation des infrastructures routières, il faut entendre toutes les mesures et dispositions, y compris l'information, qui permettent à l'usager de l'utiliser avec le confort et la sécurité requis. L'entretien des infrastructures routières a sa place dans l'exploitation. Il en est de même du contrôle de la surcharge routière et des mesures de sauvegarde du patrimoine routier. Les questions de sécurité routière font partie aussi de l'exploitation. Faudrait-il se poser la question de comment l'exploitation routière peut apporter une contribution au « Rôle des infrastructures routières dans l'émergence des pays africains » ? Il est bien établi que le sous-entretien routier de même que son organisation et sa gestion ont un impact indéniable sur l'économie nationale. Il en est de même de l'insécurité routière, comme de l'insuffisance de l'information adéquate à l'usager de la route.

Il s'agira, dans le traitement de ce sous thème, de faire l'état des lieux de toutes ces composantes de l'exploitation routière, par chaque pays ou Comité National, dans son espace national, de mettre en relief, tant les lacunes et insuffisances éventuelles que les bonnes pratiques. Des recommandations appropriées devront être faites comme indiqué pour les autres sous-thèmes.

10.3 Volumes des communications

Il est rappelé que chaque pays ou Comité National devra traiter, dans le cadre de la situation de son propre pays, chacun des cinq(5) Sous-thèmes du Thème principal, et ce, dans la langue officielle de son pays.

Le volume de chaque sous –thème, en version World, police 12, sera compris entre dix(10) et quinze (15) pages.

La présentation de chaque communication se fera sous Power- Point. Le nombre total de slides (diapo) ne devra pas dépasser vingt(20).

10.4 Planification de la production des communications

- Soumission des résumés et plan de rédaction au Sous –Comité scientifique :
20 mai 2016.
- Transmission des commentaires du Sous-Comité Scientifique aux pays ou CN :
31 Mai 2016.
- Soumission des versions provisoires des communications au Sous-Comité Scientifique : **20 juin 2016.**
- du Sous-comité Scientifique aux pays ou CN : **30 Juin 2016.**
- Soumission des versions définitives au Sous-Comité Scientifique : **10 Juillet 2016.**

Ces dates devront être impérativement respectées, afin de permettre les traductions des communications dans la langue qui n'est pas celle de leurs rédactions.

XI PROGRAMME DU DEROULEMENT DES ASSISES

(Il sera publié ultérieurement, dès mise au point par le Comité d'organisation)