



Un Peuple – Un But – Une Foi

**MINISTRE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS
TERRESTRES ET DU DESENCLAVEMENT**

Agence des Travaux et de Gestion des Routes



***RAPPORT DE PRESENTATION DU BUDGET
DU PROGRAMME D'ENTRETIEN ROUTIER ANNUEL
(PERA) 2015***

JANVIER 2015

AGENCE DES TRAVAUX ET DE GESTION DES ROUTES

Le Programme d'Entretien Routier Annuel (PERA) 2015 a été adopté par le Conseil de Surveillance et le Conseil d'Administration du FERA en sa séance du 26 janvier 2015.

Pour le Conseil de Surveillance

Pour le Conseil d'Administration du FERA

Souleymane LY

Diatourou NDIAYE

POUR APPROBATION

LE MINISTRE DES INFRASTRUCTURES
DES TRANSPORTS TERRESTRES ET
DU DESENCLAVEMENT

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE
ET DES FINANCES

SOMMAIRE

CHAPITRE I :CONTEXTE ET JUSTIFICATION	4
CHAPITRE II :OBJECTIFS D’ETAT DU RESEAU	6
CHAPITRE III: PROCESSUS D’EVALUATION DU PROGRAMME TRIENNAL GLISSANT ET DU PROGRAMME D’ENTRETIEN ROUTIER 2015.....	7
CHAPITRE IV: MISE EN ŒUVRE DU PERA 2015.....	10
CHAPITRE V: PRESENTATION DU BUDGET 2015.....	13
ANNEXES.....	18
<ul style="list-style-type: none">• ANNEXE I : METHODOLOGIE DE DEFINITION DU PERA• ANNEXE II: PROGRAMME D’ENTRETIEN PROPOSE POUR 2015• ANNEXE III: PROGRAMME COMPLEMENTAIRE• ANNEXE IV: PROGRAMME PLURIANNUEL 2015 – 2016 – 2017• ANNEXE V: DEPENSES ENGAGEES NON MANDATEES 2010 – 2014• ANNEXE VI: BUDGET DU PERA 2014• ANNEXE VII: BUDGET DU PERA 2015• ANNEXE VIII: MARCHES REPORTES• ANNEXE IX: MARCHES RESILIES• ANNEXE X: MARCHES EN APPROBATION	

CHAPITRE I : CONTEXTE ET JUSTIFICATION

La préservation du patrimoine routier constitue une priorité pour l'Etat du Sénégal. Elle est étroitement liée au montant des crédits alloués à son entretien, à un cadre réglementaire adéquat et à une bonne programmation et exécution des travaux. La combinaison de ces différents facteurs permettra d'optimiser les ressources tout en garantissant un niveau de service global adéquat.

Les infrastructures routières jouent un rôle important dans l'économie du Sénégal en assurant 90% des besoins en déplacements.

La route, vecteur essentiel du développement constitue le patrimoine le plus important de l'Etat du Sénégal avec une valeur estimée à environ 2000 milliards de F CFA.

La stratégie de développement du réseau routier repose sur les quatre axes suivants:

- la sauvegarde du patrimoine routier existant par sa maintenance à travers une programmation optimale de l'entretien ;
- l'adaptation du réseau à l'évolution du trafic pour réduire les coûts d'exploitation des véhicules et améliorer le niveau de service offert aux usagers;
- l'extension du réseau pour améliorer la desserte du monde rural en général et les zones les plus enclavées en particulier dans le but d'assurer à tous l'accès aux services sociaux de base et accompagner les grands projets de développement ;
- l'amélioration de la sécurité routière par la mise en place d'un plan de sécurité routière.

C'est dans ce cadre que le Gouvernement du Sénégal met en place chaque année un programme d'entretien routier (PERA).

Ce programme qui couvre le réseau routier classé dans l'ensemble des régions du pays, concerne les prestations suivantes :

- les travaux d'entretien périodique consistant en la reprise partielle de la chaussée, au renouvellement de la couche de roulement, etc.
- les travaux d'entretien courant constitués d'un ensemble de tâches menées dans un but préventif c'est-à-dire de façon à limiter la progression des dégradations encore mineures et à restreindre tous les facteurs de dégradation futures des chaussées et des ouvrages:
 - ✓ le reprofilage et le rechargement des accotements ;
 - ✓ le bouchage des nids de poule;

- ✓ le rechargement partiel ;
 - ✓ le colmatage de fissures ;
 - ✓ le désensablement ;
 - ✓ le curage des fossés des caniveaux, etc.... ;
 - ✓ la mise en place de barrières de pluies pour la préservation des routes en terre.
- les études pour les travaux d'entretien périodiques;
 - les études pour la banque de données routières (BDR);
 - la maîtrise d'œuvre des travaux;
 - la surveillance du réseau.

Le PERA découle d'un diagnostic du réseau à travers différentes campagnes qui constituent un élément majeur de la programmation de l'entretien routier.

Ainsi sont recueillies toutes les informations essentielles permettant de déterminer les types de dégradation, leur localisation, leur importance et les remèdes.

Pour l'année 2015 53,89 milliards F CFA (soit 50,21 milliards pour les investissements et 3,680 milliards pour le fonctionnement) sont affectés au Programme d'Entretien Routier Annuel (PERA).

Le Programme Triennal Glissant (PTG 2014 – 2016), initié par les services de l'AGEROUTE, évalue les besoins d'entretien pour l'exercice 2015 à 70 Milliards F CFA sur les 15 309 km du réseau classé (5 304 km routes revêtues et 10 005 km routes non revêtues). Ce qui ressortirait avec les niveaux d'allocations actuels, un déficit de 19,79 Milliards F CFA pour les ressources prévisionnelles attendues pour l'année 2015.

Si l'on tient compte de la ponction de 10,9 milliards (qui représente la part d'AGEROUTE dans la ponction des 18,5 milliards effectuée sur le FERA 2014) opérée sur le budget 2014, ce déficit devient 30,69 milliards F CFA.

En l'état actuel des choses, ce déficit d'entretien risque de se creuser si des ressources additionnelles ne sont pas trouvées et va se traduire par une détérioration du niveau de service.

CHAPITRE II : OBJECTIFS D'ETAT DU RESEAU

Conformément au contrat de performance de l'AGEROUTE, l'objectif d'état du réseau pour 2014 est fixé à :

- ✓ réseau revêtu (RR) en bon et moyen états 68 % ;
- ✓ réseau non revêtu (RNR) en bon et moyen états 45 %.

Les réalisations prévues en 2014 en terme de récupération du réseau permettent d'espérer que ces objectifs seront attendus.

En effet, il est prévu de récupérer 555 km de routes revêtues (265 km en travaux neufs et 290 km en entretien périodique).

Les inspections générales du réseau qui auront lieu en 2015 viendront pour confirmer ou infirmer ces prévisions avec le détail de l'état du réseau par tronçon de route.

Pour 2015 l'objectif d'état du réseau est donné ci-après (CF contrat de performance) :

- ✓ réseau revêtu (RR) en bon et moyen états 71 % ;
- ✓ réseau non revêtu (RNR) en bon et moyen états 48 %.

Ainsi, à partir des linéaires récupérés en 2014 et des projections faites pour 2015 (à partir des prévisions du PERA 2015), l'objectif d'état du réseau est donné dans le tableau ci-après:

ETAT DES TRAVAUX	ANNEES		
	2013	2014	2015
Réseau revêtu en bon et moyen état	66 %	68 %	71 %
Réseau non revêtu en bon et moyen état	37 %	45 %	48 %

CHAPITRE III : PROCESSUS D’EVALUATION DU PROGRAMME TRIENNAL GLISSANT ET DU PROGRAMME D’ENTRETIEN ROUTIER 2015

Le PERA 2015 a été élaboré sur la base du Programme Triennal Glissant 2014 – 2016 (PTG), en tenant compte des besoins exprimés par les populations et des ressources allouées par le FERA.

Pour l’élaboration de ce programme qui est essentiellement conçu en utilisant HDM4 (Highway Development and Management), six (6) études ont été menées.

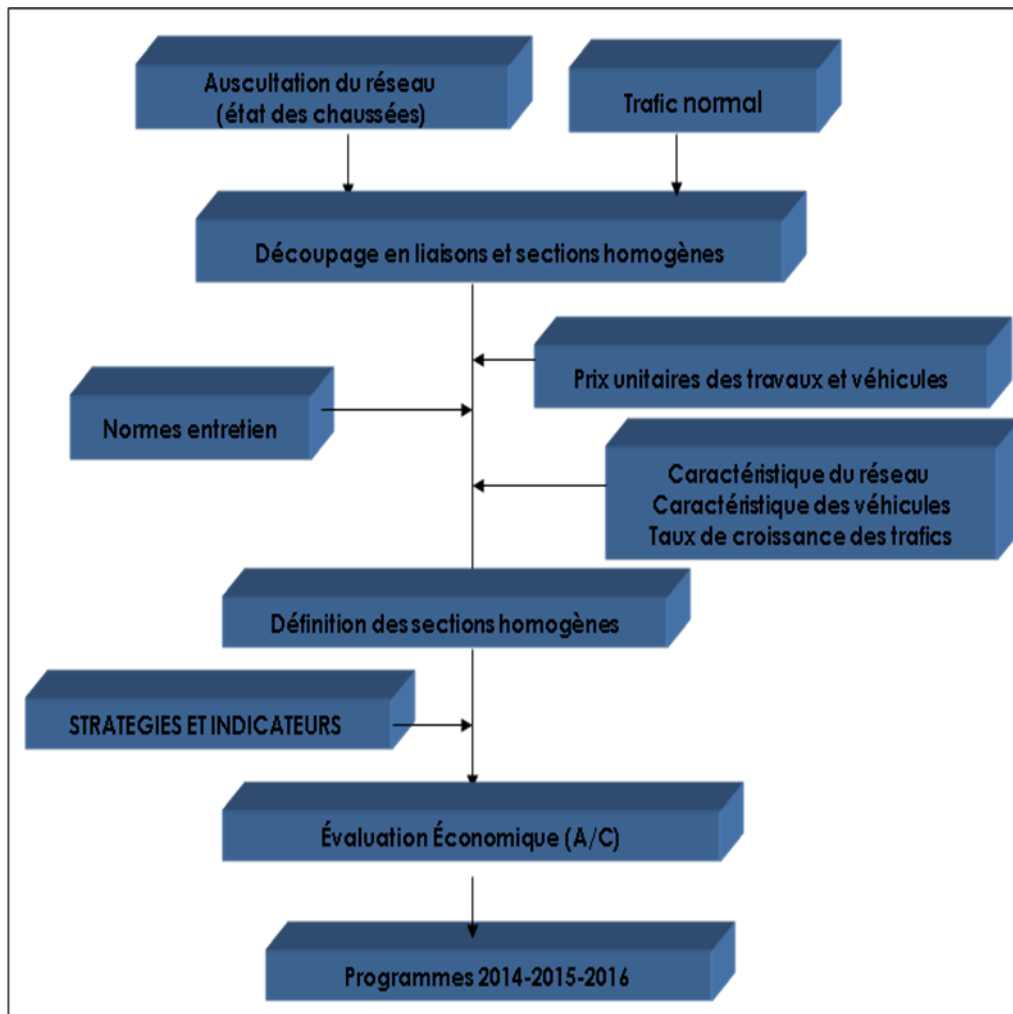
Ces études, dont l’objectif est de recueillir les données et les informations concernant l’état des routes, la nature et la répartition de la demande de transport sur l’ensemble du réseau routier classé (15 309 km dont 5 304 km de routes revêtues et 10 005 km de routes non revêtues) , ont permis de réaliser :

- une Inspection Sommaire (IS) des Routes en Terre ;
- une Inspection Sommaire (IS) des Routes Revêtues ;
- une campagne de comptage du trafic routier et d’enquête origine-destination (O/D);
- une campagne de sondage,
- une campagne de mesure de déflexion ;
- une campagne de mesure d’uni.

L’élaboration du PTG est faite à partir des données principales suivantes :

- l’état du réseau routier obtenu à partir des auscultations (IS, mesures d’uni, mesures de déflexion, sondages);
- les différents volumes de trafic obtenus à partir de la campagne de comptage ;
- les normes d’entretien ;
- les coûts unitaires des travaux ;
- les coûts d’exploitation des véhicules.

Le diagramme ci-après schématise la méthodologie de détermination du PTG.



Par ailleurs, il a été retenu les principes complémentaires ci-dessous pour élaborer le PERA 2015 :

- poursuivre les actions sur le réseau revêtu et accorder une importance accrue à la récupération du réseau en terre;
- mettre en œuvre un entretien courant manuel systématique (débroussaillage, curage fossés et ouvrages etc.) et un entretien courant mécanisé sur les itinéraires ayant déjà fait l'objet de récupération soit dans le cadre des PERA 2011 - 2014 soit dans le cadre d'autres programmes d'interventions ;
- respecter les critères essentiels de hiérarchisation du « PTG 2014-2016 » pour l'élaboration du PERA 2015;
- mettre en œuvre ce programme de manière à éviter les retards dans le démarrage des travaux ;
- optimiser les interventions pour rendre les dépenses plus efficaces en matière de récupération et de maintenance du réseau.

La détermination de la quantité des travaux a pu se faire sur la base des principes ci-dessus énoncés. Et l'évaluation quantitative, qui en est résulté, indiquée dans le tableau qui suit, a servi de base à l'établissement des programmes d'intervention de l'année 2015.

PERA 2015 – EVALUATION QUANTITATIVE

ACTIVITES D'ENTRETIEN	REGIONS CONCERNEES	ELEMENTS QUANTITATIFS
Travaux pré - hivernaux (curage caniveaux, etc.)	Dakar	Vingt quatre (24) sites et/ou points bas concernés
Pompage des eaux de pluie	Dakar	Vingt deux (22) sites et/ou points bas concernés
Désensablement	Dakar	Itinéraires et sections de routes pour un linéaire de 268,73 Km
Travaux généraux (élagage, curage, etc.)	Toutes les régions sauf Dakar	Environ 200 Km
Préservation des routes en terre (Barrières de pluies)	Toutes les régions	Cent (100) itinéraires concernés
Entretien courant et périodique routes revêtues	Toutes les régions	Sections de routes/itinéraires linéaire total de 2 120,15 Km
Entretien et/ou réhabilitation de pistes	Toutes les régions	Sections de routes/itinéraires linéaire total de 1886 Km

CHAPITRE IV : MISE EN ŒUVRE DU PERA 2015

Les ressources affectées au FERA depuis 2009, date de son entrée en vigueur, sont exclusivement constituées de la taxe d'usage de la route (TUR) et d'une dotation du BCI. Elles sont passées de 47 Milliards F CFA en 2012, dont 24,5 Milliards provenant de la TUR à 51 Milliards F CFA en 2014 dont 26 Milliards provenant de la TUR.

Cette évolution bien que très appréciable n'a pas suffi pour éliminer complètement les deux handicaps majeurs de la politique d'entretien routier :

- Insuffisance des ressources de l'Entretien par rapport aux besoins identifiés ;
- Insuffisance des niveaux effectifs de mobilisation des ressources par rapport aux inscriptions budgétaires.

A ces deux handicaps, il conviendra dorénavant d'ajouter la non-sécurisation des ressources budgétisées, puisque pour l'exercice 2014, les ressources du FERA ont fait l'objet d'une ponction de 18,5 Milliards CFA. Ce qui du reste est contraire aux engagements pris par l'Etat du Sénégal auprès des partenaires techniques et financiers.

Le programme triennal glissant (PTG 2014 – 2016) évalue les besoins d'entretien pour l'exercice 2015 à 70 Milliards F CFA.

Malgré l'importance fondamentale de la préservation du patrimoine routier, seuls 66% du réseau routier revêtu étaient considérés en bon ou moyen état, en 2013. Il sera à ce sujet utile de relever que le seuil minimal censé offrir les conditions de l'émergence est de 90% du réseau routier en bon ou moyen état.

Il est généralement admis qu'un report des investissements d'entretien routier d'une année, génère un renchérissement des coûts d'au moins 10 %. Ce constat pourra justifier le recours aux institutions financières pour résorber le déficit de financement de l'entretien routier. Etant entendu qu'à moyen terme, cette option s'avérera plus rentable puisque les gains compenseront largement les intérêts de la dette. La solvabilité du FERA (stabilité de la TUR) pourra en plus, permettre de négocier des taux avantageux pour l'Etat.

Dans cette perspective, il pourra être envisagé de renouer les échanges avec les Institutions financières au sujet de leur volonté déjà exprimée d'accompagner le Sénégal à la mise en place d'un crédit revolving, adossé à la Taxe d'usage de la Route (TUR).

L'objectif sera de mobiliser sur 3 ans, au moins 175 Milliards FCFA pour permettre la mise à niveau du réseau revêtu, de régler définitivement les problèmes d'accessibilité en milieu rural, de réaliser les ponts de désenclavement et, en prime, de créer des milliers d'emplois. Par ce biais, il sera possible d'assurer une prise en charge totale des besoins en entretien.

Les ressources ainsi mobilisées pourraient principalement être allouées à la mise en œuvre de

marchés pluriannuels d'entretien et à l'implémentation de projets de gestion de l'entretien par niveau de service (GENIS).

✚ MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ENTRETIEN ROUTIER :

✓ ENTRETIEN PLURIANNUEL

La procédure classique de passation des marchés publics d'acquisition des biens et services n'est pas adaptée aux marchés des travaux d'entretien routier.

C'est pourquoi, les travaux d'entretien sur le réseau routier qui constitue la priorité de l'Etat en termes de conservation de patrimoine routier du fait des importants investissements qui y ont été consentis et de son importance stratégique (*plus de 80% du trafic*), font l'objet depuis 2011 de marchés pluriannuels qui s'échelonnent sur trois ans.

La mise en œuvre du programme triennal a contribué à un rattrapage conséquent du réseau de manière à lui conférer un niveau de service plus satisfaisant. **La proportion du réseau routier revêtu en bon ou moyen état qui s'établissait à 61 % en 2011 est maintenant passée à 66 % en 2013.**

✓ GENIS

La conformité de la qualité des travaux d'entretien routier au regard des dispositions contractuelles est généralement appréciée sur la base d'indicateurs techniques instantanés, non fortement corrélés à la durabilité des travaux. Il s'y ajoute que les délais de garantie associés aux travaux d'entretien courant sont souvent trop courts pour mettre à l'épreuve les prestations y afférentes.

C'est compte tenu de toutes ces contraintes objectives, que l'Etat du Sénégal, sous l'impulsion de l'AGEROUTE, a décidé, à l'instar de plusieurs pays en développement en Afrique, en Asie comme en Amérique Latine, de lancer une expérience pilote de marché basé sur l'approche GENIS. Ce type de marché comporte deux parties :

- une première partie dans laquelle l'entrepreneur est chargée du service de gestion et de l'entretien de la route
- une deuxième partie relative aux travaux d'urgence et aux travaux d'amélioration que l'entrepreneur serait amené à exécuter au cours du marché.

Les objectifs visés à travers le GENIS s'articulent autour de :

- l'amélioration de l'efficacité des programmes d'entretien routier en termes de planification, de programmation, de passation, de conception technique et de supervision) ;
- la réduction de l'impact des contingences budgétaires ;
- la responsabilisation des entreprises privées dans l'atteinte durable des indicateurs de qualité.

Les avantages attendus sont :

- *la réduction des coûts de supervision ;*
- *la réduction des risques de dépassements budgétaires ;*
- *la réduction des risques de retards dans les travaux ;*
- *l'amélioration de la qualité des travaux ;*
- *l'incitation à l'innovation dans la programmation ;*
- *la réduction à terme des coûts d'entretien ;*
- *l'amélioration de l'état des routes.*

✓ **CONCESSION**

Conformément à la volonté politique du Gouvernement d'impliquer le secteur privé dans le financement et la gestion des infrastructures, le MITTD envisage de mettre en concession une partie du réseau structurant (corridors). L'objectif visé est d'optimiser les investissements et d'assurer un niveau de service adéquat.

L'application de cette réforme se fera de manière progressive avec la mise en place d'un projet pilote.

Des financements revolving pourraient être mis en place après une étude de faisabilité (juridique, financière, technique, etc.) avec l'appui des partenaires techniques et financiers en prenant en compte l'impact sur le consommateur.

Ce schéma présente les avantages principaux suivants :

- Il permet de ne pas faire appel au budget de l'Etat et donnera la possibilité de consacrer une part plus importante du BCI et des fonds provenant des bailleurs au réseau primaire structurant et au développement des autoroutes au Sénégal.
- Les bailleurs de fonds soutiennent une telle initiative et conditionnent leur appui au secteur routier à la mise en place de financement suffisant et pérenne pour l'entretien. Il sera, dans ce contexte, utile de rappeler que dans le cadre de la réalisation du programme routier du MCA et du PATMUR, le Gouvernement s'était engagé à résorber progressivement le déficit de financement de l'entretien routier et en particulier, à veiller à ne pas diminuer, d'une année à l'autre, les ressources allouées à l'entretien routier. Le respect de cet engagement constitue même une conditionnalité à la mobilisation des financements aussi bien pour la Banque Mondiale, du MCC et de l'Union Européenne.

CHAPITRE V : PRESENTATION DU BUDGET 2015

✚ LES CRITERES DE CHOIX DES TRONCONS

Le choix des tronçons du PERA 2015 est fait selon les principaux critères suivants :

- ✓ le trafic et la classe de route ;
- ✓ l'état de dégradation ;
- ✓ le rapport coût /avantage;
- ✓ le principe de continuité du réseau ;
- ✓ les activités de 2014 reportées en 2015;
- ✓ l'appartenance au réseau communautaire ;
- ✓ l'aménagement du territoire.

✚ LE PROGRAMME

Les différents travaux et prestations retenus pour le PERA 2015 vont contribuer à :

- ✓ une amélioration de l'état du réseau;
- ✓ une meilleure conservation du patrimoine routier ;
- ✓ un niveau de service acceptable homogène et continu en termes de vitesse, confort et sécurité ;
- ✓ un rétablissement d'un réseau routier cohérent et harmonieux ;
- ✓ une facilitation de l'intégration régionale par le biais d'un bon réseau communautaire et une inter-modalité de transport en vue d'en assurer la continuité ;
- ✓ une utilisation efficiente des ressources financières allouées.

Les activités sont donc :

- ✓ l'entretien courant ;
- ✓ l'entretien périodique ;
- ✓ la réparation, l'entretien et la construction d'ouvrages hydrauliques ou d'art ;
- ✓ les prestations diverses permettant une bonne préparation et une mise en œuvre adéquate des programmes d'entretien routier (études d'entretien périodique, études BDR, etc.) ;
- ✓ les travaux généraux et d'assainissement;

- ✓ la maîtrise d'œuvre des travaux ;
- ✓ la surveillance du réseau,
- ✓ les travaux de signalisation horizontale et verticale.

Les détails liés aux différents projets et activités retenus sont présentés en annexe.

LE BUDGET

Le budget du PERA pour l'exercice 2015 est arrêté à la somme de **53 893 848 351 FCFA** et comprend :

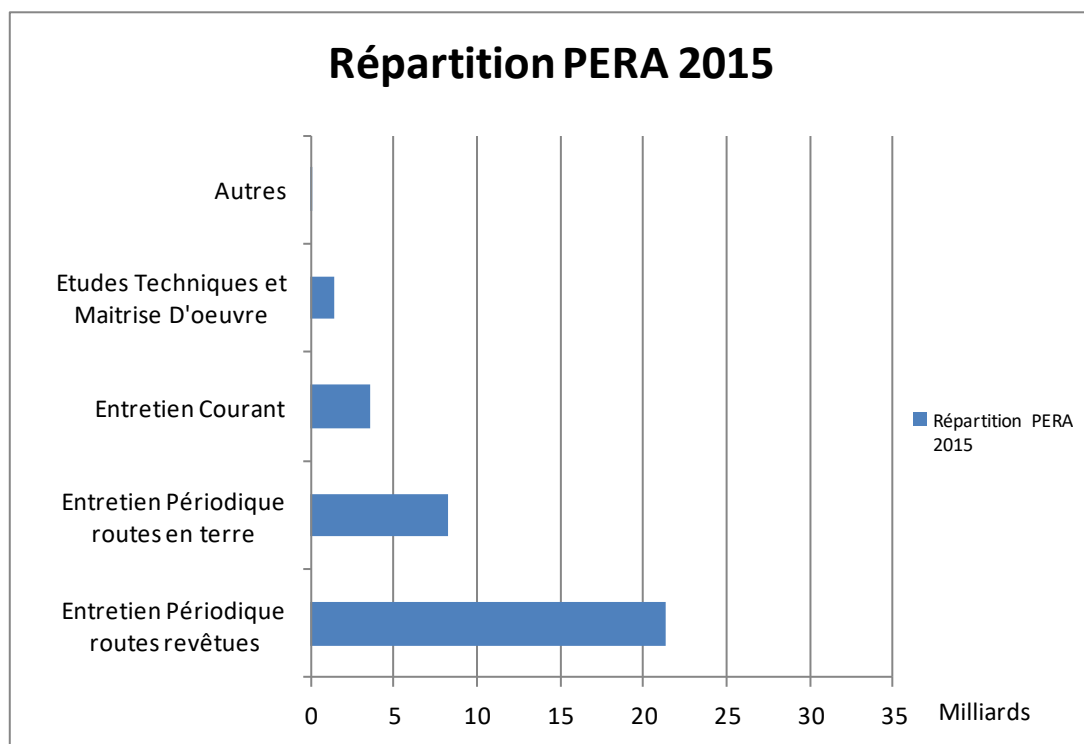
- ✓ le budget d'investissement du programme d'entretien routier pour un montant de **34,775 milliards de F CFA** réparti comme suit:

Répartition des crédits du PERA 2015

Désignation	Montant F CFA	Pourcentage par rapport au budget
Entretien Périodique Routes Revêtues	21 388 225 472	61,50 %
Entretien Périodique Routes en Terre	8 291 672 248	23,84 %
Entretien Courant	3 610 995 009	10,38 %
Etudes Techniques et Maitrise D'Œuvre	1 445 000 000	4,16 %
*Autres	40 000 000	0,12 %
Total	34 775 892 729	100 %

***Autres :**

- *Séminaire et Conférence : 20 000 000 F CFA.*
- *Préparation et Mise en Œuvre DAO PERA: 20 000 000 F CFA.*



- ✓ le budget de fonctionnement de l'AGERROUTE d'un montant de **3,680 milliards FCFA** ;
- ✓ le report des dépenses engagées non mandatées 2010 – 2014 d'un montant de **15 437 955 622 F CFA**

NB : Le report est essentiellement dû à la ponction effectuée sur le budget 2014.

TABLEAU I : DEPENSES PREVUES POUR LE PERA 2015 PAR LIGNE BUDGETAIRE ET PAR REGION

			1. DAKAR	2. THIES/ DIOURBEL	3. KAOLACK /FATICK/ KAFFRINE	4. SAINT LOUIS/ LOUGA/ MATAM	5. ZIGUINCHOR/ KOLDA/ SEDHIOU	6. TAMBA/ KEDOUGOU	7. AUTRES	TOTAL PAR TYPES D'INTERVENTION
1	OH	Programme d'Entretien et de construction d'Ouvrages Hydrauliques	180 000 000	176 539 352	280 000 000	300 117 306	280 000 000	373 917 511	-	1 590 574 169
2	TG	Programme des Travaux Généraux et assainissement	217 609 204	35 000 000	35 000 000	35 000 000	35 000 000	35 000 000	-	392 609 204
3	DESENS	Désensablement	700 000 000	-	-	-	-	-	-	700 000 000
4	E RR	Programme d'Entretien des Routes Revêtues	5 485 620 283	3 468 819 880	3 851 721 806	3 400 000 000	2 630 658 478	2 551 405 025	-	21 388 225 472
5	E RT	Programme d'Entretien des Routes non Revêtues	-	878 510 198	2 602 052 450	1 692 797 660	1 394 707 561	1 723 604 379	-	8 291 672 248
6	EC RR	Programme d'Entretien Courant des Routes Revêtues			278 429 285					278 429 285
7	MO	Maitrise d'Œuvre PERA							1 000 000 000	1 000 000 000
8	CANT	Cantonnage							105 283 351	105 283 351
9	URGEN	Travaux d'urgence							100 000 000	100 000 000
10	SUR	Acquisition de matériel de géolocalisation dans le cadre de la surveillance du réseau							30 000 000	30 000 000
11	BDR	Etudes et Prestations Diverses de la BDR							356 988 784	356 988 784
12	ÉTÉ	Etudes Entretien Périodique							-	-
13	ETUDES	Etudes et prestations diverses							88 011 216	88 011 216
14	SUR	Surveillance du réseau	278 815 000							278 815 000
15	SUR	Sabot							10 000 000	10 000 000
16		Surveillance et maintenance des équipements du tunnel de Soubédioune	75 284 000							75 284 000
17		Entretien des équipements connexes des axes routiers de Dakar	50 000 000							50 000 000
TOTAL PAR DIRECTION REGIONALE			6 987 328 487	4 558 869 430	7 047 203 541	5 427 914 966	4 340 366 039	4 683 926 915	1 690 283 351	34 735 892 729
	Séminaire et conférence									20 000 000
	Préparation et mise en œuvre									20 000 000
TOTAL PERA 2015										34 775 892 729
FONCTIONNEMENT AGEROUTE										3 680 000 000
TOTAL GENERAL PERA										38 455 892 729

TABLEAU II : FICHE D'UTILISATION DES CREDITS

UTILISATION DES CREDITS DESTINES AU PERA 2015				
	TYPE D'INTERVENTION	PREVISION PERA 2015	REPORTS DES CREDITS	PERA FINAL
I	Entretien Périodique			
	Routes revêtues	21 388 225 472	10 147 575 675	31 535 801 147
	Routes en terre	8 291 672 248	1 599 152 541	9 890 824 789
	Total Entretien Périodique	29 679 897 720	11 746 728 216	41 426 625 936
II	Entretien courant			
	Routes en terre	-	65 105 762	65 105 762
	Routes revêtues	278 429 285	308 433 175	586 862 460
	Entretien, réparation et construction d'ouvrages hydrauliques/d'art	1 590 574 169	1 130 301 942	2 720 876 111
	Travaux Généraux et Assainissement	392 609 204	264 595 322	657 204 526
	Trottoirs	-	147 747 016	147 747 016
	Surveillance du réseau	278 815 000	-	278 815 000
	Désensablement	700 000 000	316 502 410	1 016 502 410
	Désencombrement	-	90 581 088	90 581 088
	Entretien des équipements solaires et des équipements connexes de la route	50 000 000	-	50 000 000
	Surveillance et maintenance des équipements du tunnel de Soumbédioune	75 284 000	-	75 284 000
	Sabot	10 000 000	-	10 000 000
	Cantonnage et/ou mise en place de barrières de pluie	105 283 351	-	105 283 351
	Travaux d'urgence	100 000 000	-	100 000 000
	Acquisition de matériel de géolocalisation dans le cadre de la surveillance du réseau	30 000 000	-	30 000 000
	Total Entretien Courant	3 610 995 009	2 323 266 715	5 934 261 724
III	Préparation et mise en œuvre PERA			
	Préparation et mise en œuvre	20 000 000	4 540 080	24 540 080
	Etudes techniques et Maitrise D'œuvre	1 445 000 000	1 220 734 585	2 665 734 585
	Assistance aux collectivités locales	-	50 000 000	50 000 000
	Renforcement des capacités du secteur	-	52 725 400	52 725 400
	Séminaire et conférence	20 000 000	-	20 000 000
	Total Préparation Mise en Œuvre PERA	1 485 000 000	1 328 000 065	2 813 000 065
IV	Campagne de sensibilisation	-	39 960 626	39 960 626
V	Fonctionnement AGEROUTE	3 680 000 000	-	3 680 000 000
	Total PERA	38 455 892 729	15 437 955 622	53 893 848 351

ANNEXES