



*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) 2016***

NOVEMBRE 2015

AGENCE DES TRAVAUX ET DE GESTION DES ROUTES

Le Programme d'Entretien Routier Annuel (PERA) 2016 a été adopté par le Conseil de Surveillance et le Conseil d'Administration du FERA en sa séance du xx xxx xxx.

Pour le Conseil de Surveillance

Pour le Conseil d'Administration du FERA

**Sylvain Alphonse BOYER**

**Diatourou NDIAYE**

POUR APPROBATION

LE MINISTRE DES INFRASTRUCTURES  
DES TRANSPORTS TERRESTRES ET  
DU DESENCLAVEMENT

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE  
ET DES FINANCES

## **SOMMAIRE**

<b>CHAPITRE I :CONTEXTE ET JUSTIFICATION .....</b>	<b>4</b>
<b>CHAPITRE II :OBJECTIFS D’ETAT DU RESEAU .....</b>	<b>5</b>
<b>CHAPITRE III: PROCESSUS D’EVALUATION DU PROGRAMME TRIENNAL GLISSANT ET DU PROGRAMME D’ENTRETIEN ROUTIER 2016.....</b>	<b>7</b>
<b>CHAPITRE IV: FINANCEMENT ET MISE EN ŒUVRE DU PERA 2016.....</b>	<b>10</b>
<b>CHAPITRE V: PRESENTATION DU BUDGET 2016.....</b>	<b>15</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>21</b>
<b>• ANNEXE I : METHODOLOGIE DE DEFINITION DU PERA</b>	
<b>• ANNEXE II: PROGRAMME D’ENTRETIEN PROPOSE POUR 2016</b>	
<b>• ANNEXE III: MARCHES REPROGRAMMES</b>	
<b>• ANNEXE IV: MARCHES REPORTES</b>	
<b>• ANNEXE V: MARCHES RESILIES</b>	

## **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) qui couvre le réseau routier classé dans l'ensemble des régions du pays.

## CHAPITRE II : OBJECTIFS D'ETAT DU RESEAU

Conformément au contrat de performance de l'AGERROUTE, l'objectif d'état du réseau pour 2015 était d'atteindre un niveau de service de :

- ✓ 71 % des routes revêtues (RR) en bon/moyen état;
- ✓ Et 48% des routes non revêtues (RNR) en bon/moyen état.

Les résultats de la campagne d'inspection sommaire (relevé visuel de l'état du réseau) effectuée à mis parcours permettent d'envisager l'atteinte des objectifs comme le montre les diagrammes ci-dessous :

Figure 1 :

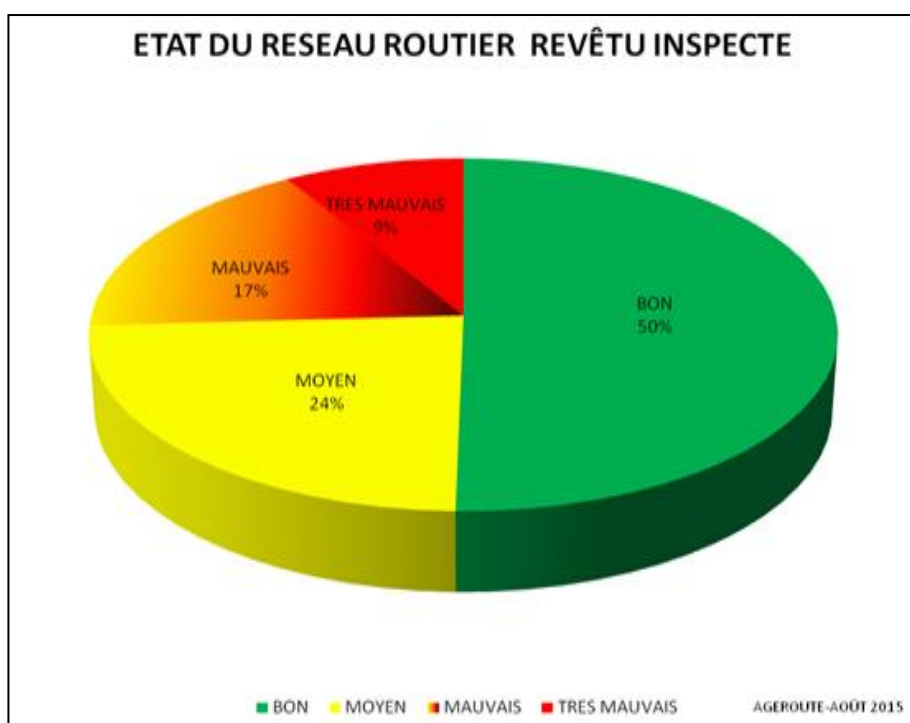
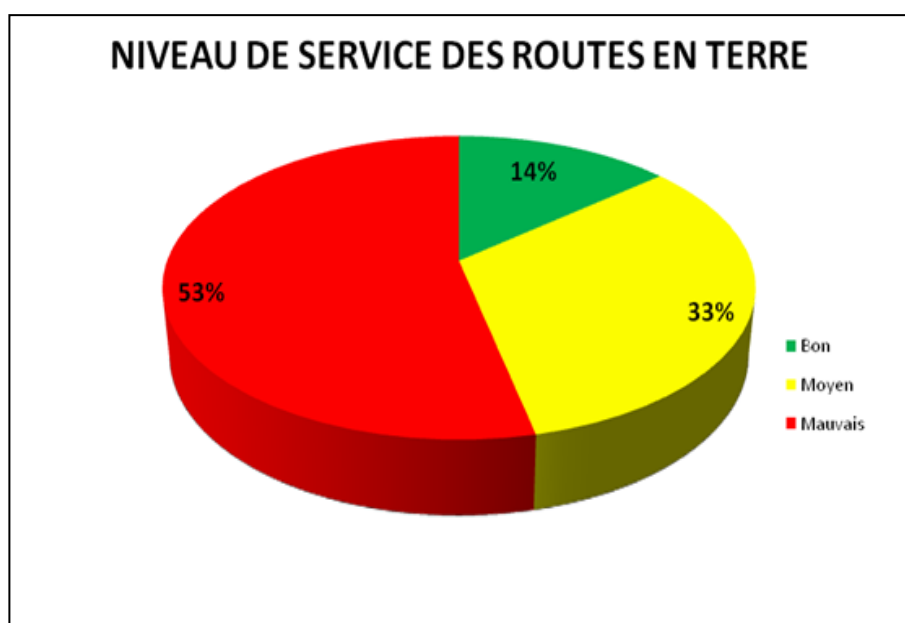


Figure 2 :



Pour 2016 l'objectif principal du PERA est de maintenir la qualité du réseau routier et de ses équipements dans un état bon/moyen de l'ordre de 74% pour les routes revêtues et 50% pour les routes non revêtues conformément au contrat de performance 2014-2016.

### **CHAPITRE III : PROCESSUS D’EVALUATION DU PROGRAMME TRIENNAL GLISSANT ET DU PROGRAMME D’ENTRETIEN ROUTIER 2016**

Le PERA 2016 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.

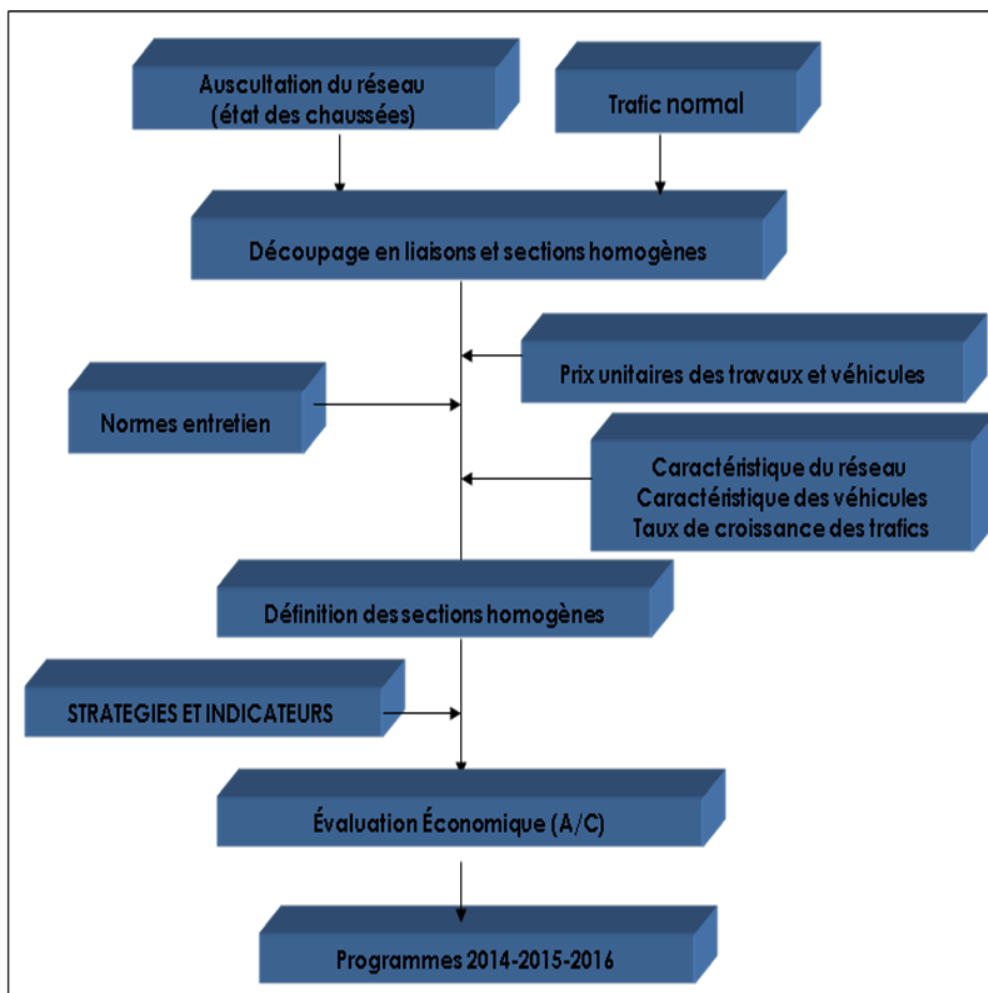
Ces études, dont l’objectif est de recueillir les données et les informations concernant l’état des routes, la nature et la répartition de la demande de transport sur l’ensemble du réseau routier classé (15 309 km dont 5 304 km de routes revêtues et 10 005 km de routes non revêtues) , ont permis de réaliser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

- 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 :



**Figure 3 :**

Par ailleurs, il a été retenu les principes complémentaires ci-dessous pour élaborer le PERA 2016 :

- 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 - 2015 soit dans le cadre d'autres programmes d'interventions ;
- respecter les critères essentiels de hiérarchisation du « PTG 2014-2016 » pour l'élaboration du PERA 2016;
- 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 2016.

**TABLEAU I : PERA 2016 – EVALUATION QUANTITATIVE**

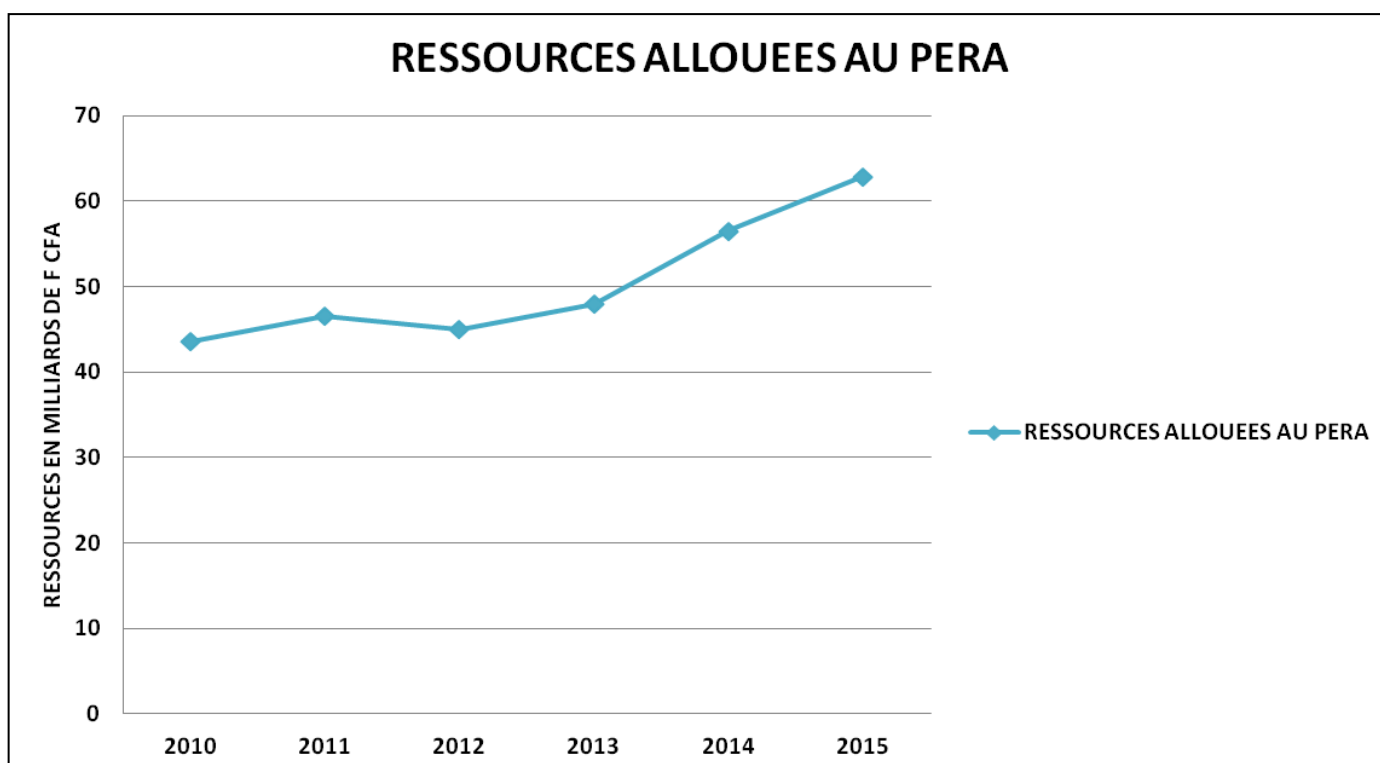
<b>ACTIVITES D'ENTRETIEN</b>	<b>REGIONS CONCERNEES</b>	<b>ELEMENTS QUANTITATIFS</b>
<b>Travaux pré - hivernaux (curage caniveaux, etc.)</b>	Dakar	Vingt quatre (24) sites et/ou points bas concernés
<b>Pompage des eaux de pluie</b>	Dakar	Vingt deux (22) sites et/ou points bas concernés
<b>Désensablement</b>	Dakar/ Les grandes villes des régions	Itinéraires et sections de routes pour un linéaire de plus de 300 Km
<b>Travaux généraux (élagage, curage, etc.)</b>	Toutes les régions sauf Dakar	Environ 2 274 Km
<b>Préservation des routes en terre (Barrières de pluies)</b>	Toutes les régions	Cent (100) itinéraires concernés
<b>Entretien courant et périodique routes revêtues</b>	Toutes les régions	Sections de routes/itinéraires linéaire total de 2 614,8 Km
<b>Entretien et/ou réhabilitation de pistes</b>	Toutes les régions	Sections de routes/itinéraires linéaire total de 900 Km
<b>Entretien et/ou construction des ouvrages</b>	Toutes les régions	Un contrat de maîtrise d'œuvre pour chaque région
<b>Maitrise d'œuvre</b>	Toutes les régions	Un contrat de maîtrise d'œuvre pour chaque région

## **CHAPITRE IV : FINANCEMENT ET MISE EN ŒUVRE DU PERA 2016**

### **A. FINANCEMENT DU PERA**

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). On note également une tendance à la hausse des ressources destinées au PERA telle que le montre le graphique ci-dessous :

**Figure 4 :**



Pour l'année 2016, des ressources d'un montant de 48,768 milliards F CFA (soit 45,088 milliards pour les investissements et 3,680 milliards pour le fonctionnement) sont affectées au Programme d'Entretien Routier Annuel (PERA).

L'évolution des ressources du PERA au cours de ces dernières années, 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.

Malgré l'importance fondamentale de la préservation du patrimoine routier, seuls 74% du réseau

routier revêtu sont considérés en bon ou moyen état, en 2015 alors 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 suffisamment de ressources 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 (2015-2017) et à l'implémentation de projets de gestion de l'entretien par niveau de service (GENIS).

## **B. MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ENTRETIEN ROUTIER :**

La mise en place du PERA 2016 s'articulera autour des prestations suivantes :

### **1. ENTRETIEN PLURIANNUEL DES ROUTES REVÊTUES**

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 au moins trois années.

La mise en œuvre du premier programme de marchés pluriannuels (2011-2014) 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 74 % en 2015.** Les résultats probants de ces premiers marchés pluriannuels ont encouragé la mise en œuvre de nouveaux marchés pluriannuels sur la période 2015 – 2017.

## **2. ENTRETIEN PERIODIQUE DES ROUTES EN TERRE**

Le réseau routier en terre se trouvant actuellement dans un état critique (avec 53% en mauvais état, 33% dans un moyen état et 14% seulement en bon état ) une importance accrue sera accordée à sa récupération.

L'entretien périodique des routes en terre consistera à mettre en place, après un réglage et un reprofilage préalables, une nouvelle couche de roulement, avec apport de matériaux nobles pour reconstituer la structure de la chaussée.

## **3. ENTRETIEN COURANT**

L'entretien courant est constitué de l'ensemble des 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 dégradations futures des chaussées et des ouvrages. Il est fait de façon manuelle (travaux généraux) et mécanique sur les itinéraires ayant fait l'objet de travaux dans les PERA précédents. L'entretien courant couvre les tâches suivantes :

- 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.

## **4. ENTRETIEN DES OUVRAGES HYDRAULIQUES**

L'importance des pluies au cours de ces dernières années avec comme conséquence les inondations et les coupures des routes impose de redoubler d'effort sur l'entretien et la consolidation des ouvrages hydrauliques sur le réseau routier. Cet entretien concerne la reconstruction totale ou partielle d'ouvrages, le renforcement ou l'implantation de nouveaux ouvrages visant à assurer un meilleur assainissement des routes.

## **5. CANTONNAGE**

Pour l'entretien des pistes latéritiques en milieu rural, il est envisagé de mettre en œuvre le « Cantonnage » qui est un système d'entretien à haute intensité de main d'œuvre dont les ouvriers appelés « cantonniers » sont recrutés au sein des villages polarisés par la piste pour exécuter au quotidien certaines tâches préventives et curatives courantes de façon à éviter une dégradation précoce de l'infrastructure et à lui garantir un état de fonctionnalité optimal et en toute saison. Les tâches des cantonniers s'articulent essentiellement autour de :

- Désherbage ;
- Emondage ;
- Curage de fossés ;
- Curage d'ouvrage transversal ;
- Fouilles pour recalibrage de fossés ;
- Fouilles pour exutoires ;
- Construction de fossés maçonnés ;
- Rechargement de crevasses
- Enrochement des talus ;
- Surveillance de barrières de pluie ;
- Surveillance continue du réseau notamment en période hivernale ;
- Etc.

Le schéma retenu est de signer des conventions avec les communautés rurales, maîtres d'ouvrages, et de sélectionner sur la base d'appels d'offres des PME qui assureront le recrutement et la gestion des cantonniers et la fourniture du matériel pour exécuter les travaux. Le suivi sera assuré par des consultants individuels sous la supervision de l'AGEROUTE qui fera office d'assistant aux maîtres d'ouvrages. Il est également envisagé de s'appuyer sur le CFPTP pour la formation des cantonniers.

## **6. 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.*

## **7. 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, le MCC et l'Union Européenne.

## **CHAPITRE V : PRESENTATION DU BUDGET 2016**

### **✚ LES CRITERES DE CHOIX DES TRONCONS**

Le choix des tronçons du PERA 2016 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 2015 reportées en 2016;
- ✓ l'appartenance au réseau communautaire ;
- ✓ l'aménagement du territoire.

### **✚ LE PROGRAMME**

Les différents travaux et prestations retenus pour le PERA 2016 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 2016 est arrêté à la somme de **49 658 761 763 FCFA** et comprend :

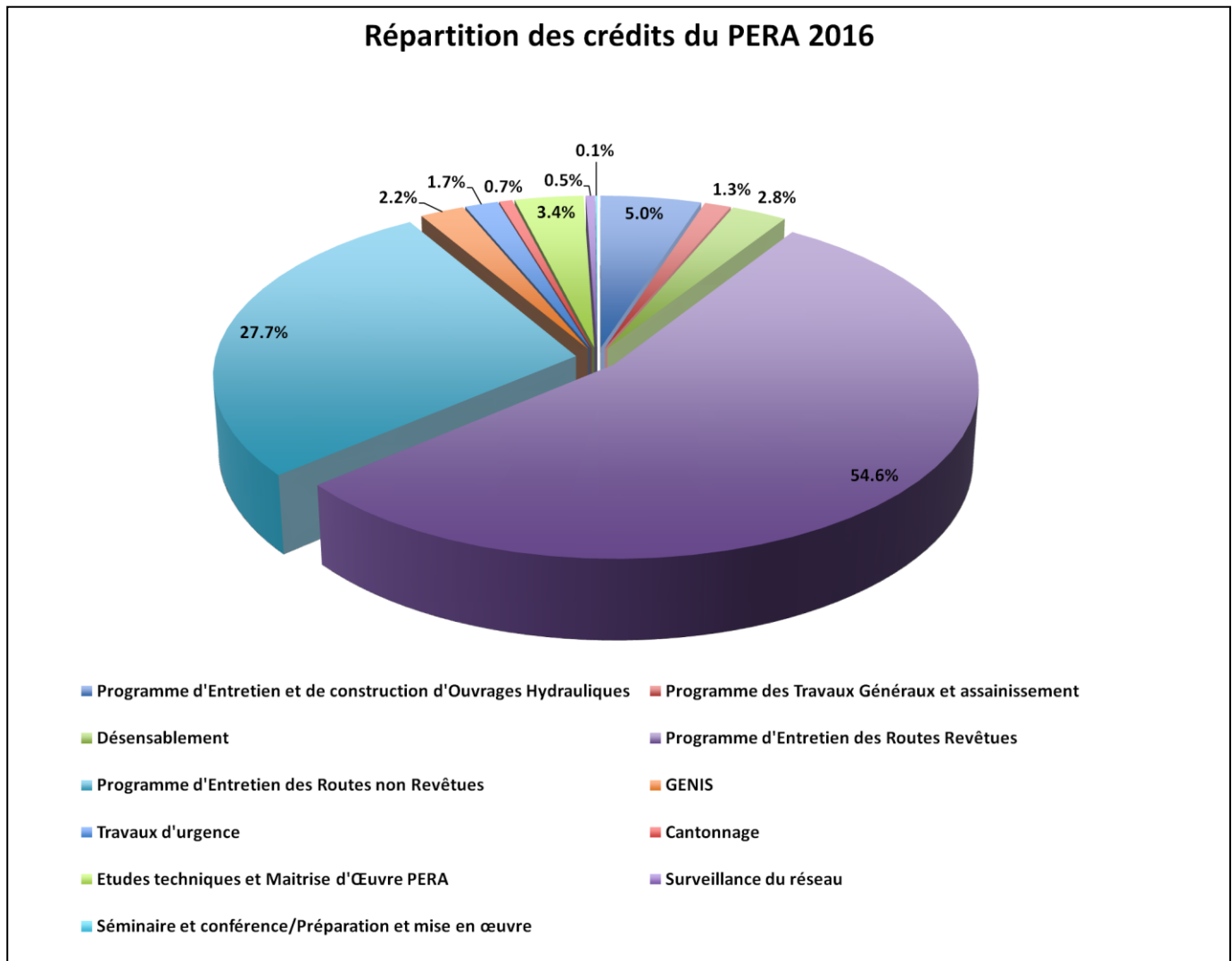
- ✓ les nouvelles ressources destinées au financement des activités du programme d'entretien routier pour un montant de **45,088 milliards de F CFA** (voir répartition au Tableau II)
- ✓ les ressources destinées au fonctionnement d'AGEROUTE d'un montant de **3,680 milliards FCFA** ;
- ✓ le report des dépenses engagées non mandatées 2010 – 2015 d'un montant de **890 761 763 F CFA**

**TABLEAU II : REPARTITION DES RESSOURCES (SANS FONCTIONNEMENT) DU PERA 2016**

Désignation		Montant F CFA	Pourcentage par rapport au budget
E RR	Programme d'Entretien des Routes Revêtues	24 638 468 415	54.6%
E RT	Programme d'Entretien des Routes non Revêtues	12 490 829 683	27.7%
OH	Programme d'Entretien et de construction d'Ouvrages Hydrauliques	2 267 178 288	5.0%
TG	Programme des Travaux Généraux et assainissement	599 767 174	1.3%
DESENS	Désensablement	1 250 000 000	2.8%
GEN	GENIS	1 000 000 000	2.2%
URGEN	Travaux d'urgence	750 000 000	1.7%
CANT	Cantonnage	300 000 000	0.7%
ÉTÉ & MO	Etudes techniques et Maitrise d'Œuvre PERA	1 543 756 440	3.4%
SUR	Surveillance du réseau	208 000 000	0.5%
Autres	Séminaire et conférence/Préparation et mise en œuvre	40 000 000	0.1%
<b>TOTAL</b>		<b>45 088 000 000</b>	<b>100.0%</b>



**Figure 5 :**



**TABLEAU III : DEPENSES PREVUES POUR LE PERA 2016 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	E RR	Programme d'Entretien des Routes Revêtues	5 845 255 033	4 456 796 015	4 116 616 493	4 610 480 799	3 080 658 478	2 528 661 597	-	<b>24 638 468 415</b>
2	E RT	Programme d'Entretien des Routes non Revêtues	-	2 021 000 955	2 952 052 450	2 608 509 904	1 750 752 101	3 158 514 273	-	<b>12 490 829 683</b>
3	OH	Programme d'Entretien et de construction d'Ouvrages Hydrauliques/d'art	200 000 000	259 126 193	280 000 000	481 958 661	428 093 434	618 000 000	-	<b>2 267 178 288</b>
4	TG	Programme des Travaux Généraux et assainissement	409 974 454	49 792 720	35 000 000	35 000 000	35 000 000	35 000 000	-	<b>599 767 174</b>
5	DESENS	Désensablement	1 000 000 000	100 000 000	25 000 000	25 000 000	75 000 000	25 000 000	-	<b>1 250 000 000</b>
6	GEN	GENIS	-	-	-	-	-	-	1 000 000 000	<b>1 000 000 000</b>
7	URGEN	Travaux d'urgence	-	-	-	-	-	-	750 000 000	<b>750 000 000</b>
8	CANT	Cantonnage	-	-	-	-	-	-	300 000 000	<b>300 000 000</b>
9	ÉTÉ & MO	Etudes techniques et Maitrise d'Œuvre PERA	-	-	-	-	-	-	1 543 756 440	<b>1 543 756 440</b>
10	SUR	Surveillance du réseau	208 000 000	-	-	-	-	-	-	<b>208 000 000</b>
<b>TOTAL PAR DIRECTION REGIONALE</b>			<b>7 663 229 487</b>	<b>6 886 715 883</b>	<b>7 408 668 943</b>	<b>7 760 949 364</b>	<b>5 369 504 013</b>	<b>6 365 175 870</b>	<b>3 593 756 440</b>	<b>45 048 000 000</b>
<b>Séminaire et conférence</b>									20 000 000	<b>20 000 000</b>
<b>Préparation et mise en œuvre</b>									20 000 000	<b>20 000 000</b>
<b>TOTAL PERA 2016</b>										<b>45 088 000 000</b>
<b>FONCTIONNEMENT AGEROUTE</b>										<b>3 680 000 000</b>
<b>TOTAL GENERAL PERA</b>										<b>48 768 000 000</b>

**NB :**

- 1 – La ligne entretien des routes est constituée des marchés d'entretien courant et d'entretien périodique.
- 2 – Les prévisions d'entretien des routes revêtues dans les régions de Thiès/Diourbel intègrent la convention avec la Mairie de Saly (350 000 000 F CFA) et celle avec la Mairie de Mbour (350 000 000 F CFA) pour la réhabilitation des voiries de ces deux villes.
- 3 – La ligne travaux généraux et assainissement est constituée des marchés de travaux généraux, d'assainissement, de surveillance du tunnel de Soumbédioune, de surveillance du canal 4 (y/c les charges d'électricité de la trémie du canal 4 estimées à 17 000 000 F CFA) et de la station de pompage du Km14 de même que l'entretien des équipements connexes des axes routiers.
- 4 – La ligne travaux d'urgence est destinée au règlement des entreprises ayant réalisé des travaux d'urgence sur les coupures de routes durant l'hivernage 2013.
- 5 – La ligne Cantonnage et/ou mise en place de barrières de pluie comprend la mise en œuvre du cantonnage et la convention avec le CFPTP pour la formation au cantonnage.
- 6 – La ligne études techniques et maîtrise d'œuvre est constituée des contrats d'études techniques, de maîtrise d'œuvre, de la convention d'assistance à la maîtrise d'œuvre avec le CEREEQ, des prestations et études diverses de la BDR.

**TABLEAU IV : FICHE D'UTILISATION DES CREDITS**

UTILISATION DES CREDITS DU PERA 2016				
	TYPE D'INTERVENTION	REPORTS DES CREDITS	PREVISIONS PERA 2016	TOTAL BUDGET PERA 2016
<b>I</b>	<b>Entretien des routes</b>			
	Routes revêtues	16 120 022	24 638 468 415	24 654 588 437
	Routes en terre	88 995 154	12 490 829 683	12 579 824 837
	<b>Total Entretien des routes</b>	<b>105 115 176</b>	<b>37 129 298 098</b>	<b>37 234 413 274</b>
<b>II</b>	<b>Entretien courant</b>			
	Entretien, réparation et construction d'ouvrages hydrauliques/d'art	219 287 902	2 267 178 288	2 486 466 190
	Travaux Généraux et Assainissement	133 294 630	599 767 174	733 061 804
	Désensablement	289 546 495	1 250 000 000	1 539 546 495
	GENIS	-	1 000 000 000	1 000 000 000
	Travaux d'urgence	-	750 000 000	750 000 000
	Trottoirs	24 197 922	-	24 197 922
	Cantonnage et/ou mise en place de barrières de pluie	-	300 000 000	300 000 000
	Surveillance du réseau	-	208 000 000	208 000 000
	Désencombrement	90 581 088	-	90 581 088
	<b>Total Entretien Courant</b>	<b>756 908 037</b>	<b>6 374 945 462</b>	<b>7 131 853 499</b>
<b>III</b>	<b>Préparation et mise en œuvre PERA</b>			
	Etudes techniques et Maitrise D'œuvre	28 738 550	1 543 756 440	1 572 494 990
	Séminaire et conférence	-	20 000 000	20 000 000
	Préparation et mise en œuvre	-	20 000 000	20 000 000
	<b>Total Préparation Mise en Œuvre PERA</b>	<b>28 738 550</b>	<b>1 583 756 440</b>	<b>1 612 494 990</b>
<b>IV</b>	<b>Fonctionnement AGEROUTE</b>			
		-	3 680 000 000	3 680 000 000
<b>V</b>	<b>Total PERA</b>	<b>890 761 763</b>	<b>48 768 000 000</b>	<b>49 658 761 763</b>

# **ANNEXES**