



Un Peuple – Un But – Une Foi

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

AGENCE DES TRAVAUX ET DE GESTION DES ROUTES



**PROGRAMME D'ENTRETIEN ROUTIER ANNUEL
(PERA) 2017**

RAPPORT DE PRESENTATION

Novembre 2016

AGENCE DES TRAVAUX ET DE GESTION DES ROUTES

Le Programme d'Entretien Routier Annuel (PERA) 2017 a été adopté par le Conseil de d'Administration du FERA et le Conseil de Surveillance d'AGEROUTE respectivement en leur séance du 08/11/2016 et du 09/11/2016.

Pour le Conseil de Surveillance

Pour le Conseil d'Administration du FERA

Sylvain Alphonse BOYER

El Hadji Seck Ndiaye WADE

POUR APPROBATION

LE MINISTRE DES INFRASTRUCTURES
DES TRANSPORTS TERRESTRES ET
DU DESENCLAVEMENT

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE
ET DES FINANCES

TABLE DES MATIERES

I.	CONTEXTE ET JUSTIFICATION	5
II.	OBJECTIFS D'ETAT DU RESEAU	5
III.	FINANCEMENT ET MISE EN ŒUVRE DU PERA 2017	6
	A. FINANCEMENT DU PERA	6
	B. MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ENTRETIEN ROUTIER :	7
	1. ENTRETIEN PLURIANNUEL DES ROUTES REVÊTUES	7
	2. ENTRETIEN PLURIANNUEL DES ROUTES EN TERRE.....	8
	3. ENTRETIEN COURANT	8
	4. ENTRETIEN DES OUVRAGES HYDRAULIQUES	9
	5. SIGNALISATION ET EQUIPEMENTS	9
	6. CANTONNAGE.....	9
	7. GENIS.....	10
	8. CONCESSION.....	11
IV.	PRESENTATION DU BUDGET 2017	11
	A. LES CRITERES DE CHOIX DES TRONCONS.....	11
	B. LE PROGRAMME	12
	C. LE BUDGET.....	13
	ANNEXES	18
	ANNEXE I : METHODOLOGIE DE DEFINITION DU PERA	19
	ANNEXE II : PROGRAMME D'ENTRETIEN PROPOSE POUR 2017.....	22
	ANNEXE II-1 : PROGRAMME D'ENTRETIEN DES ROUTES REVÊTUES (E RR)	23
	ANNEXE II-2 : PROGRAMME D'ENTRETIEN DES ROUTES EN TERRE (E RT).....	29
	ANNEXE II-3 : PROGRAMME D'ENTRETIEN ET DE CONSTRUCTION D'OUVRAGES HYDRAULIQUES /D'ART (OH).....	34
	ANNEXE II-4 : PROGRAMME DES TRAVAUX GENERAUX ET ASSAINISSEMENT (TG).....	38
	ANNEXE II-5 : PROGRAMME DE DESENSABLEMENT (DESENSBL.)	44
	ANNEXE II-6 : PROGRAMME D'ETUDES TECHNIQUES & PRESTATIONS DIVERSES	50
	ANNEXE III : MARCHES REPORTES.....	53
	ANNEXE IV : REPARTITION DES REPORTS DES PERA 2010-2016 PAR TYPE D'ACTIVITE	59
	ANNEXE V : COMPARAISON DU BUDGET DU PERA 2017 AVEC LE BUDGET DU PERA 2016	62
	ANNEXE VI : REPARTITION DES RESSOURCES DU PERA 2017 PAR DIRECTION REGIONALES	65
	ANNEXE VII : REPARTITION DU BUDGET DU PERA 2017 DE LA REGION DE DAKAR.....	68

ANNEXE VIII : REPARTITION DU BUDGET DU PERA 2017 DES REGIONS DE THIES/DIOURBEL.....	70
ANNEXE IX : REPARTITION DU BUDGET DU PERA 2017 DES REGIONS DE FATICK/KAOLACK/KAFFRINE.....	72
ANNEXE X : REPARTITION DU BUDGET DU PERA 2017 DES REGIONS DE SAINT LOUIS/LOUGA/MATAM.....	74
ANNEXE XI : REPARTITION DU BUDGET DU PERA 2017 DES REGIONS DE ZIGUINCHOR/KOLDA/SEDHIOU	76
ANNEXE XII : REPARTITION DU BUDGET DU PERA 2017 DES REGIONS DE TAMBACOUNDA/KEDOUGOU	78
ANNEXE XIII : PLAN DE PASSATION DES MARCHES (PPM-2017).....	80
ANNEXE XIV : PTBA 2017.....	87

I. CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Les infrastructures routières assurent plus de 90% des déplacements des personnes et des biens au Sénégal et constituent l'un des patrimoines les plus importants de l'Etat avec une valeur estimée à plus de 2000 milliards de FCFA. Ceci justifie l'importance de plus en plus accrue accordée par l'Etat du Sénégal à la préservation de ce patrimoine. Cette préservation du patrimoine routier est étroitement liée aux montants alloués à son entretien, à un cadre réglementaire adéquat et à une bonne programmation et exécution des travaux. La combinaison de ces différents facteurs permet d'optimiser les ressources tout en garantissant un niveau de service acceptable pour les usagers.

C'est dans ce contexte qu'il est mis en place chaque année un programme d'entretien routier annuel (PERA) financé par le fonds d'entretien routier autonome (FERA) et qui couvre l'ensemble du réseau routier classé national. Les actions du PERA s'inscrivent dans la droite ligne de la stratégie de développement du réseau routier qui s'articule autour des quatre axes suivants:

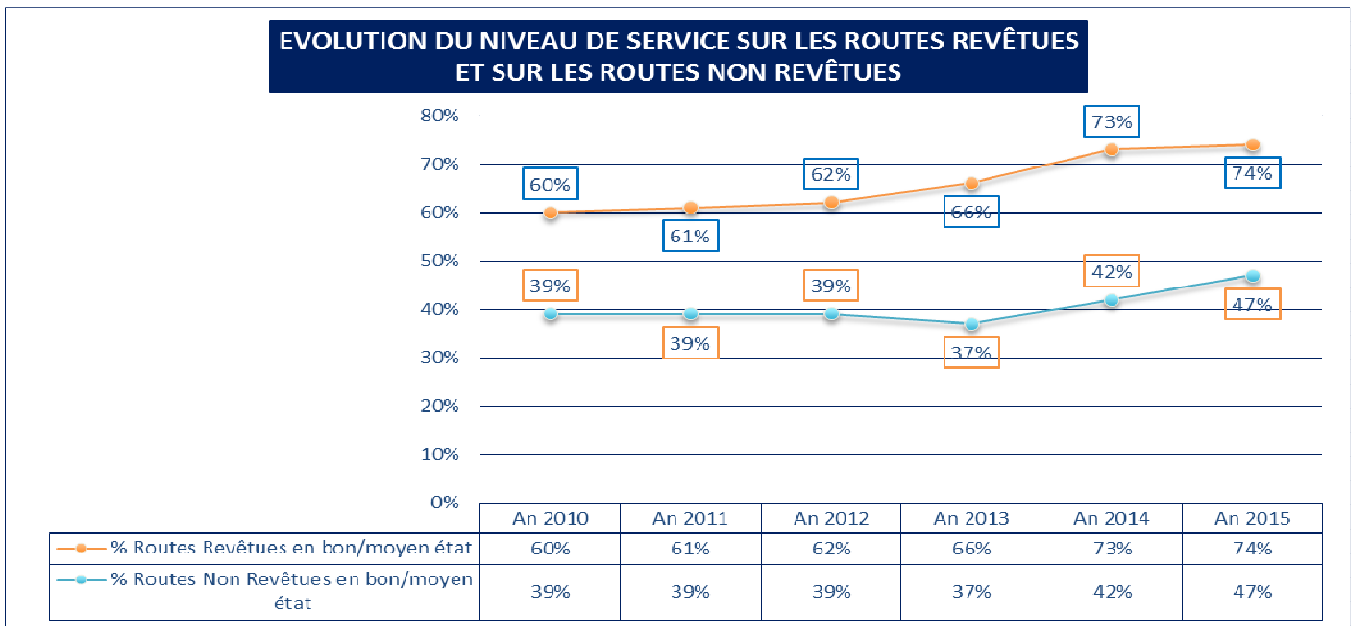
- la sauvegarde du patrimoine routier existant par sa maintenance ;
- l'adaptation du réseau à l'évolution du trafic pour réduire les coûts d'exploitation des véhicules et améliorer le niveau de service offert aux usagers;
- l'extension du réseau pour améliorer la desserte du monde rural en général et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

II. OBJECTIFS D'ETAT DU RESEAU

L'effort consenti par l'Etat du Sénégal dans l'augmentation constante des ressources destinées à l'entretien routier au cours des dernières années s'est traduit sur le terrain par la récupération d'une bonne partie du réseau routier revêtu et l'amélioration du niveau de service. Ainsi, le niveau de service du réseau routier classé revêtu est passé de 60% en bon/moyen état en 2010 à 74% en 2015 soit une progression de 14% en 5 ans. Les routes en terre quant à elles, bien qu'ayant connu une amélioration moins rapide, sont passées de 39% en bon/moyen état à 47 % sur la même période. Ces résultats satisfaisants surtout sur les routes revêtues s'expliquent également par la stratégie de marchés pluriannuels mise en place.

La campagne d'inspection sommaire (relevé visuel de l'état du réseau) de fin d'année nous permettra d'évaluer l'impact du PERA 2016 sur le niveau de service.

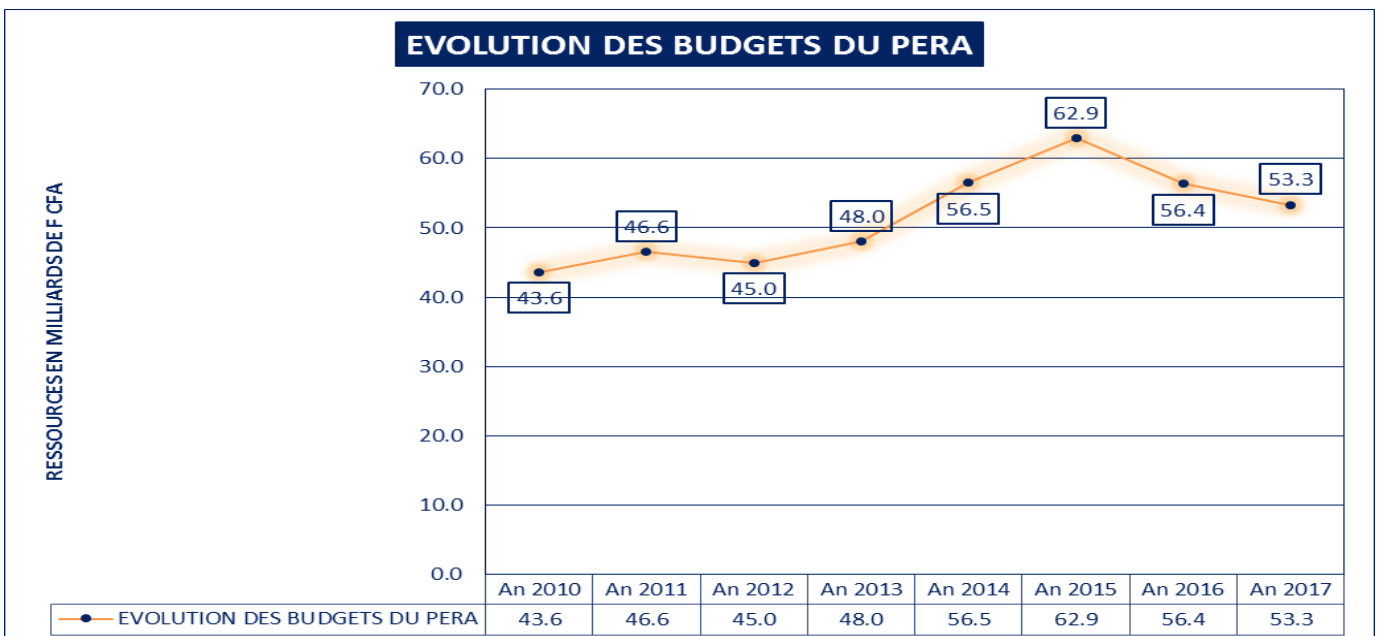
Pour l'année 2017, l'objectif principal du PERA, conformément au contrat de performance de l'AGEROUTE pour la période 2017-2019, est de faire passer le réseau routier en bon et moyen état à 77% pour les routes revêtues et 48% pour les routes non revêtues.



III. FINANCEMENT ET MISE EN ŒUVRE DU PERA 2017

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-après :



Pour l'année 2017, des ressources d'un montant de 53,325 milliards F CFA (soit 49,625 milliards pour les investissements et 3,700 milliards pour le fonctionnement) sont affectées au 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, les échanges avec les institutions financières pourront être poursuivis 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 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 2017 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.

Ces marchés présentent comme avantages :

- le gain de temps sur la procédure classique de passation des marchés publics de travaux ;
- l'économie sur les coûts des travaux ;
- la disponibilité d'entreprises en permanence pour les travaux d'entretien qui sont des opérations continues et pour faire face aux travaux d'urgence sur le réseau routier.

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 60 % 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. L'année 2017 marquera la fin de la deuxième série de marchés pluriannuels.

2. ENTRETIEN PLURIANNUEL DES ROUTES EN TERRE

Le réseau routier classé non revêtu se trouvant actuellement dans un état critique (avec 53% en mauvais état, 33% dans un moyen état et 14% seulement en bon état) du fait du retard enregistré dans la mise en œuvre des programmes d'entretien de ces dernières années, une importance accrue sera accordée à sa récupération. Etant donné les résultats probants des marchés pluriannuels des routes revêtues, il est envisagé à compter de 2017, d'implémenter des marchés pluriannuels sur les routes en terre.

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. SIGNALISATION ET EQUIPEMENTS

La sécurité routière est une composante importante du PERA 2017. En effet, contrairement aux années antérieures, il est prévu en dehors des signalisations et équipements réalisés dans les marchés pluriannuels, un programme de signalisation horizontale et verticale ainsi que la pose d'équipements de sécurités sur le réseau routier structurant en agglomération et en rase campagne pour rattraper le déficit de signalisation du réseau routier classé. Cette composante va se poursuivre au courant des deux prochaines années.

6. 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.

7. 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 chargé 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.*

Des discussions sont actuellement en cours avec des partenaires techniques et financiers pour l'implémentation du GENIS sur la RN1 et la RN2.

8. 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.

IV. PRESENTATION DU BUDGET 2017

A. LES CRITERES DE CHOIX DES TRONCONS

Le choix des tronçons du PERA 2017 est fait selon les principaux critères suivants :

- ✓ le trafic et la classe de route ;
- ✓ l'état de dégradation ;
- ✓ le principe de continuité du réseau ;
- ✓ les activités de 2016 reportées en 2017;
- ✓ l'appartenance au réseau communautaire ;

- ✓ l'aménagement du territoire.

B. LE PROGRAMME

Les différentes activités retenues dans le programme d'entretien routier 2017 sont :

- ✓ 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.

Les différents travaux et prestations retenus pour le PERA 2017 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.

C. LE BUDGET

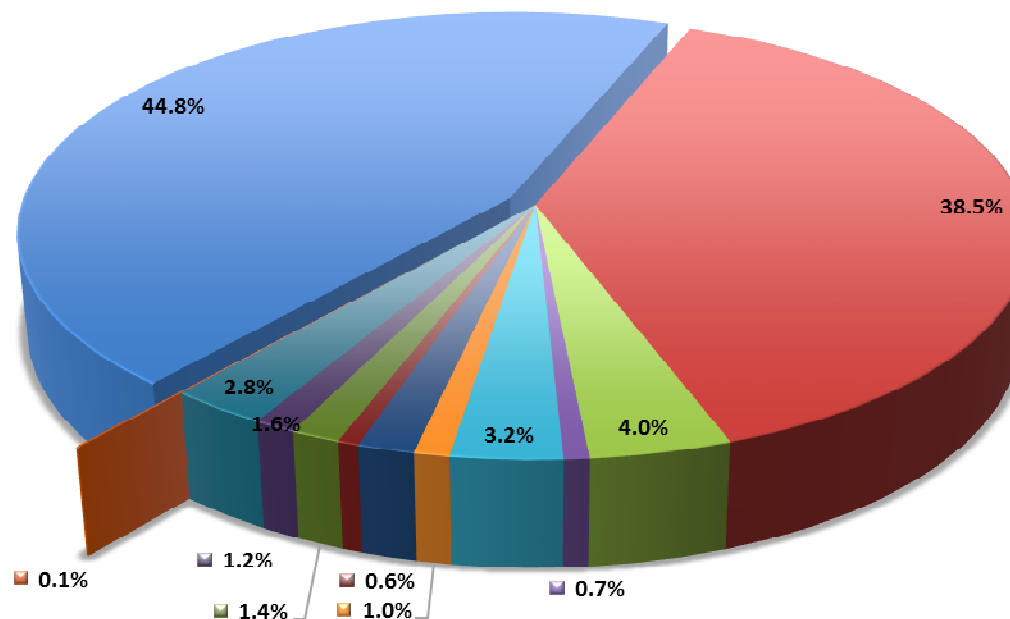
Le budget du PERA pour l'exercice 2017 est arrêté à la somme de **55 958 809 296 FCFA** et comprend :

- ✓ les nouvelles ressources destinées au financement des activités du programme d'entretien routier pour un montant de **49,625 milliards de F CFA** (voir répartition au Tableau I & II)
- ✓ les ressources destinées au fonctionnement d'AGEROUTE d'un montant de **3,700 milliards FCFA** ;
- ✓ le report des dépenses engagées non mandatées 2010 – 2016 d'un montant de **2 633 809 296 F CFA** (voir Annexe III).

TABLEAU I : REPARTITION DES RESSOURCES (SANS FONCTIONNEMENT) DU PERA 2017

Désignation		Montant F CFA	Pourcentage par rapport au budget
E RR	Programme d'Entretien des Routes Revêtues	22 226 619 250	44.8%
E RT	Programme d'Entretien des Routes non Revêtues	19 127 103 402	38.5%
OH	Programme d'Entretien et de construction d'Ouvrages Hydrauliques	2 006 439 947	4.0%
TG	Programme des Travaux Généraux et assainissement	360 000 000	0.7%
DESENS	Désensablement	1 575 000 000	3.2%
GEN	GENIS	500 000 000	1.0%
URGEN	Travaux d'urgence	804 837 401	1.6%
CANT	Cantonnage	300 000 000	0.6%
SIG&EQPT	Signalisation et Equipements	700 000 000	1.4%
SUR	Surveillance du réseau	585 000 000	1.2%
ÉTÉ & MO	Etudes techniques et Maitrise d'Œuvre PERA	1 400 000 000	2.8%
Autres	Séminaire et conférence/Préparation et mise en œuvre	40 000 000	0.1%
TOTAL		49 625 000 000	100.0%

REPARTITION DES RESSOURCES (SANS FONCTIONNEMENT) DU PERA 2017



- Programme d'Entretien des Routes Revêtues
- Programme d'Entretien et de construction d'Ouvrages Hydrauliques
- Désensablement
- Travaux d'urgence
- Signalisation et Equipements
- Etudes techniques et Maitrise d'Œuvre PERA
- Programme d'Entretien des Routes non Revêtues
- Programme des Travaux Généraux et assainissement
- GENIS
- Cantonnage
- Surveillance du réseau
- Séminaire et conférence/Préparation et mise en œuvre

ROGRAMME D'ENTRETIEN ROUTIER ANNUEL 2017

TABLEAU II - RECAPITULATIF DES DEPENSES PREVUES POUR LE PERA 2017 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	4 695 987 909	5 154 362 251	2 351 815 634	4 076 137 038	2 564 674 910	3 383 641 508	-	22 226 619 250
2	E RT	Programme d'Entretien des Routes non Revêtues	800 000 000	3 371 116 802	3 406 468 691	2 925 126 865	3 801 881 617	4 822 509 427	-	19 127 103 402
3	OH	Programme d'Entretien et de construction d'Ouvrages Hydrauliques	420 000 000	223 406 396	394 000 000	389 033 551	430 000 000	150 000 000	-	2 006 439 947
4	TG	Programme des Travaux Généraux et assainissement	200 000 000	50 000 000	25 000 000	25 000 000	35 000 000	25 000 000	-	360 000 000
5	DESENS	Désensablement	1 325 000 000	100 000 000	25 000 000	25 000 000	75 000 000	25 000 000	-	1 575 000 000
6	GEN	GENIS	-	-	-	-	-	-	500 000 000	500 000 000
7	URGEN	Travaux d'urgence	94 837 401	-	-	-	-	-	710 000 000	804 837 401
8	CANT	Cantonnage	-	-	-	-	-	-	300 000 000	300 000 000
9	SIG&EQPT	Signalisation et Equipements	200 000 000	100 000 000	100 000 000	100 000 000	100 000 000	100 000 000	-	700 000 000
10	SUR	Désencombrement et protection des emprises y compris implantation et entretien des plantations d'alignement sur le réseau	335 000 000	-	-	-	-	-	-	335 000 000
11	SUR	Surveillance du réseau et convention ASP	200 000 000	-	-	-	-	-	-	200 000 000
12	SUR	Communication et sensibilisation à la préservation du patrimoine routier	-	-	-	-	-	-	50 000 000	50 000 000
13	ETUDES&MO	Etudes techniques & Maitrise d'Œuvre PERA	-	-	-	-	-	-	1 400 000 000	1 400 000 000
TOTAL PAR DIRECTION REGIONALE			8 270 825 310	8 998 885 449	6 302 284 325	7 540 297 454	7 006 556 527	8 506 150 935	2 960 000 000	49 585 000 000
14	Séminaire et conférence								20 000 000	20 000 000
15	Préparation et mise en œuvre								20 000 000	20 000 000
TOTAL PERA 2017										49 625 000 000
FONCTIONNEMENT AGEROUTE										3 700 000 000
TOTAL GENERAL PERA										53 325 000 000

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) pour la réhabilitation de la voirie de Saly.
- 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 15 000 000 F CFA) et de la station de pompage du Km14 de même que l'entretien des équipements connexes des axes routiers.
- 4 – La ligne 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.
- 5 – 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 III : FICHE D'UTILISATION DES CREDITS

TYPE D'INTERVENTION		REPORTS DES CREDITS	PREVISIONS PERA 2017	TOTAL BUDGET PERA 2017
I	Entretien des routes			
	Routes revêtues	15 495 557	22 226 619 250	22 242 114 807
	Routes en terre	763 263 732	19 127 103 402	19 890 367 134
	Total Entretien des routes	778 759 289	41 353 722 652	42 132 481 941
II	Entretien courant			
	Entretien, réparation et construction d'ouvrages hydrauliques/d'art	660 545 620	2 006 439 947	2 666 985 567
	Travaux Généraux et Assainissement	223 365 993	360 000 000	583 365 993
	Désensablement	-	1 575 000 000	1 575 000 000
	GENIS	-	500 000 000	500 000 000
	Travaux d'urgence	-	804 837 401	804 837 401
	Cantonnage et/ou mise en place de barrières de pluie	232 500 000	300 000 000	532 500 000
	Signalisation et Equipements	-	700 000 000	700 000 000
	Surveillance du réseau	4 056 253	250 000 000	254 056 253
	Désencombrement	90 581 088	335 000 000	425 581 088
	Trottoirs	24 197 922	-	24 197 922
	Total Entretien Courant	1 235 246 876	6 831 277 348	8 066 524 224
III	Préparation et mise en œuvre PERA			
	Etudes techniques et Maitrise D'œuvre	565 611 768	1 400 000 000	1 965 611 768
	Renforcement des capacités du secteur	13 730 480	-	13 730 480
	Séminaire et conférence	2 361 318	20 000 000	22 361 318
	Préparation et mise en œuvre	38 099 566	20 000 000	58 099 566
	Total Préparation Mise en Œuvre PERA	619 803 132	1 440 000 000	2 059 803 132
IV	Fonctionnement AGEROUTE	-	3 700 000 000	3 700 000 000
V	Total PERA	2 633 809 296	53 325 000 000	55 958 809 296

ANNEXES