



REPUBLIQUE DU SENEGAL

-----

**Ministère des Infrastructures, des  
Transports Terrestres et du Désenclavement  
(MITTD)**

-----

**FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER AUTONOME FERA**

**ETUDE PORTANT SUR L'HARMONISATION DES TEXTES DU FERA A LA  
DIRECTIVE N°11/2009/CM/UEMOA DE LA COMMISSION DE L'UEMOA**

**+++++++**

**Présentation de la loi et du décret de d'application**

## « Loi n ° 2019 xxx du xxx transformant le Fonds d'Entretien Autonome (FERA) en une société anonyme à participation publique majoritaire dénommée FERA- SA »

### Exposé des motifs

Les infrastructures routières assurent près de 80 à 90% des besoins en déplacement des personnes, des biens et des marchandises. La performance des services de transport est un facteur de productivité économique parce qu'elle établit un lien entre les zones de production de la richesse et celles de consommation. Le réseau routier du Sénégal, qui est passé en **2018** à 16 496 Km dont 5 956 km de routes revêtues et 10 540 km de routes en terre, est le principal support de la mobilité au Sénégal et le seul moyen d'accès aux zones rurales.

Ce réseau s'est densifié avec l'apparition des projets du PSE. De 2012 à maintenant, 1362 kilomètres linéaires de route ont été réalisés. Le réseau autoroutier a augmenté de 184.5 km, grâce aux tronçons Diamniadio-AIBD (16.5 km), AIBD-Sindia (18 km), AIBD-Thiès (17 km) et Sindia-Mbour (20 km), ainsi que l'autoroute Ila Touba (113 km). Il faut dans ces conditions des travaux d'entretien de qualité si l'on veut protéger le bien public.

L'entretien des routes consiste en des activités visant à maintenir le revêtement, les accotements, les talus, les équipements de drainage et toutes les autres structures et installations situées sur l'emprise des routes dans un état aussi proche que celui qui était le leur au moment de leur construction ou de leur remise en état. L'entretien courant se manifeste par des interventions légères et récurrentes de maintenance comme le bouchage de nids de poule, le curage des fossés ou le débroussaillage. L'entretien périodique est une forme d'intervention semi lourde pour garder intacte la structure de la chaussée en renouvelant sa couche de surface. Dans les deux cas, il s'agit de préserver le patrimoine public, d'assurer la pérennité du trafic et d'assurer un niveau de service correct aux usagers en offrant une circulation au coût minimum avec de bonnes conditions de sécurité et de confort.

Les activités d'entretien routier étaient assumées classiquement par l'administration centrale notamment par la Direction des Travaux publics (DTP) qui devient la Directions des Routes (DR) en 2009. Avec, la privatisation des tâches d'entretien routier et des programmes sectoriels en 1990, les Fonds d'Entretien Routier de

première génération vont apparaître en Afrique. Ici, l'entretien routier est financé sur une simple ligne budgétaire inscrite au budget général entraînant de fortes lourdeurs administratives et inhibant la célérité qui préside au monde des affaires.

A partir des années 2000, est propulsé le fonds de seconde génération dans lequel les utilisateurs de la route financent les travaux d'entretien routier au travers de redevances spécifiques perçues au profit des utilisateurs des routes sur la base du principe utilisateur payeur. Ainsi, il a été créé en 2007 le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) qui a pour mission de mobiliser les ressources nécessaires au financement de l'entretien routier tout en finançant l'entretien et l'exploitation du réseau de manière efficace et transparente.

Cependant, l'insuffisance des ressources par rapport aux besoins identifiés constitue un handicap majeur de l'entretien routier. Les simulations montrent un besoin global de financement de 228, 2 milliards de FCFA (en investissement 150, 0 milliards pour 1 841, 419 de routes revêtues et 78, 2 milliards de FCFA pour 14 116, 555 km pour les pistes) pour traiter environ 15.958 km de réseau routier classé pour la période 2017-2019. La situation s'est fortement dépréciée à présent en raison de la baisse des ressources du FERA. Les études montrent aussi que l'indice de performance logistique (Banque mondiale) qui place le Sénégal à la 141<sup>ème</sup> place sur 160 pays est en dégradation constante. Il est indiqué également une matrice des transports déséquilibrée en faveur de la route et du transport individuel et des infrastructures routières dont l'entretien reste insuffisant provoquant un surcoût estimé à 4, 6 % du PIB annuel.

En réalité, la question du financement de l'entretien ne peut être résolue qu'avec la garantie de ressources suffisantes et stables. Il est proposé alors la transformation du FERA en une société anonyme à participation publique majoritaire dénommée FERA-SA. Ce qui l'exclut d'office du champ d'application du Décret n°2014-1472 du 12 novembre 2014 portant régime financier et comptable des établissements publics, des agences et autres structures administratives similaires ou assimilées

Le nouveau cadre juridique offre plusieurs avantages. D'un point de vue organique, le FERA-SA devient une société publique. Comme toute entreprise publique, elle est soumise en principe aux règles du droit privé et exceptionnellement aux règles de droit public en raison des missions d'intérêts général. Cette forme juridique est compatible avec le principe de commercialisation de la route qui sous-tend le fonds

de troisième génération. L'idée est de mettre les routes sur le marché, de les vendre sur une base « paie pour le service » et de les gérer comme des « entreprises ». A terme, la subvention de l'Etat devrait disparaître.

D'un point de vue matériel, la nouvelle loi s'inscrit dans une dynamique d'optimiser les ressources. Le FERA-SA dispose de ressources tirées principalement de la taxe d'usage de la route (TUR). Celle-ci est une ressource affectée directement au FERA. En effet, faire de la TUR une ressource inscrite au budget général, comme prévu par la Loi n°2018-29 du 19 décembre 2018 portant loi de finances pour 2019, c'est considérer que le FERA est un fonds de première génération ; contrevenir aux dispositions de l'article 5 de la Directive n°11-2009-CM/UEMOA portant harmonisation des stratégies d'entretien routier dans les Etats membres de l'UEMOA et de l'article 9 de la Loi organique 2011-15 du 8 juillet 2011 relative aux lois de finances; rendre difficile l'accès au financement bancaire et s'écarter des bonnes pratiques en matière d'entretien et d'exploitation du réseau routier.

Le FERA-SA bénéficie aussi de nouvelles ressources. Les recettes collectées ne permettent pas de prendre en charges les besoins en entretien routier. De manière illustrative, sur une prévision optimiste de 40 milliards FCFA de recettes de la TUR en 2020, dont environ 22 milliards FCFA pour le remboursement de l'emprunt, 7 milliards FCFA pour le fonctionnement du FERA et des structures bénéficiaires, il ressort des ressources d'environ 11 milliards FCFA seulement (hors dotation budgétaire) insuffisantes pour couvrir des besoins réels annuels de l'ordre de 70 milliards FCFA.

Dans ces conditions, l'assiette des ressources est élargie. Certaines ressources sont tirées du droit d'accès au réseau routier (vignette routière ou taxation des visites techniques) ; d'autres proviennent du droit d'usage de la route (taxe à l'essieu, indemnités pour dommages et dégâts causés aux domaines publics routiers dûment constatés, taxes d'enregistrement des véhicules, etc.).

L'individualisation de la gestion financière est marquée dans la formule proposée. Il est prévu à l'article 5 de la Directive n°11 que les ressources destinées aux activités d'entretien routier sont directement versées dans un compte bancaire spécial ouvert au nom du Fonds d'Entretien Routier Autonome. Seuls les responsables habilités du FERA-SA peuvent mouvementer ce compte. A ce titre, les ressources sont autorisées à être déposés dans un compte bancaire qui est ouvert auprès d'une banque

commerciale de la République du Sénégal et à partir duquel sont effectués les décaissements.

Il faut signaler aussi que les ressources collectées sont désormais affectées à un guichet entretien et à un guichet investissement. Le guichet investissement donne la possibilité d'investir sur des secteurs à fortes potentialités et en rapport au développement du secteur des infrastructures routières et autoroutières ou la modernisation du secteur des transports terrestres.

Au demeurant, la transformation du FERA-SA en une société anonyme renforce le dispositif de mobilisation des ressources, soulage le budget de l'Etat, annihile les retards de paiement qui limite les capacités financières des entreprises privées du fait du formalisme du droit de la comptabilité publique. En termes de paradigme, le citoyen devient un client de la route et non plus un simple usager. En même temps, l'obligation de conformité du droit national au droit communautaire posée par l'article 98 de la Constitution sénégalaise du 22 janvier 2001 est respectée.

Telle est l'économie du présent projet de loi.

**L'Assemblée Nationale, en sa séance du ..., adopte,**

**Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit,**

Vu loi n°2001-03 du 22 janvier 2001 portant Constitution de la République du Sénégal du 22 janvier 2001 notamment en ses articles 43 et 76 ;

Vu la directive n°11-2009-CM/UEMOA portant harmonisation des stratégies d'entretien routier dans les Etats membres de l'UEMOA ;

Vu le règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les Etats membres de l'UEMOA ;

Vu l'Acte Uniforme OHADA du 22 mars 2003 relatif aux contrats de transport de marchandises par route ;

Vu la loi organique n° 2011-15 du 08 juillet 2011 portant loi organique relative aux lois de finances, modifiée

Vu la loi n°90-07 du 26 juin 1990 relative à l'organisation et au contrôle des entreprises du secteur parapublic et au contrôle des personnes morales de droit privé bénéficiant du concours financier de la puissance publique ;

Vu la loi n°2018-29 du 19 décembre 2018 portant loi de finances pour 2019 ;

Vu la loi n°13/2007 autorisant la création d'une société anonyme à participation publique majoritaire dénommée « APIX » ;

## **Chapitre Premier : Dispositions générales – Nature juridique - Objet**

### **Article 1 : Nature juridique**

Il est créé une société anonyme à participation publique majoritaire à caractère particulier d'une durée illimitée, jouissant de l'autonomie financière et administrative, doté de la personnalité juridique, dénommée "Fonds d'Entretien Routier Autonome" ayant pour sigle "FERA-SA". L'organisation, le fonctionnement, la gestion et le contrôle de la société sont régis par le droit commun des sociétés commerciales. Les statuts de la société précisant ses règles d'organisation et de fonctionnement sont approuvés par décret.

Le FERA-SA est placé sous la tutelle financière du Ministère chargé des finances et technique du Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement.

### **Article 2 : Objet**

Le FERA-SA a pour objet d'assurer le financement régulier et convenable des prestations relatives :

- à l'entretien courant et périodique du réseau routier;
- à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre des travaux d'entretien routier.
- à l'investissement.

Le siège du FERA-SA se situe à Dakar.

## **Chapitre II : Bénéficiaires du Fonds**

### **Article 3 :**

Les bénéficiaires du Fonds sont les agences d'exécution ou maitres d'ouvrage délégués exerçant des responsabilités de maitres d'ouvrage en charge d'entretien et de gestion de réseaux routiers y compris l'aménagement.

### **Chapitre III : Organisation et Fonctionnement**

#### **Article 4 :**

Les organes du FERA-SA sont : l'Assemblée Générale des actionnaires, le Conseil d'Administration et le Directeur Général.

Le Conseil d'Administration est composé à part égale des membres représentant l'Etat, les opérateurs économiques et les usagers de la route.

Il comprend **neuf (9)** membres répartis comme suit

- **Trois représentants de l'Etat en raison** : d'un représentant du ministère chargé des finances, d'un représentant du ministère chargé des routes et d'un représentant de la Présidence de la République
- **Trois représentants des usagers de la route** en raison : d'un représentant des transporteurs routiers des voyageurs, d'un représentant des organisations des transporteurs routiers de marchandises et d'un représentant des associations des consommateurs.
- **Trois représentants du secteur privé** : Le Fonds d'Entretien Routier Autonome est dirigé par un Directeur Général choisi sur une liste de trois candidats après appel à candidature ; il est nommé par décret, sur proposition du Ministre chargé des infrastructures, après avis du Ministre chargé des finances.

La durée de son mandat est de trois **(3)** ans renouvelable une fois (Article 20 de la loi de 1996 Bénin, article 20 Haïti et article 12 du Décret).

#### **Article 5 :**

Les membres du Conseil d'Administration sont nommés par arrêté du Ministre chargé des routes sur proposition des responsables de structures qu'ils représentent pour une durée de trois (3) ans renouvelable.

Le Président est nommé par décret sur proposition du Ministre en charge des routes.

Le mandat des administrateurs prend fin à l'expiration normale de sa durée, par décès ou par démission ; il prend également fin à la suite de la perte de la qualité qui avait motivé la nomination, ou encore par révocation à la suite d'une faute grave ou des agissements incompatibles avec la fonction de membre du Conseil d'Administration.

En cas de décès en cours de mandat ou lorsqu'un membre du Conseil d'Administration n'est plus en mesure d'exercer son mandat, il est immédiatement pourvu à son remplacement par l'administration ou la structure qu'il représente, pour la période du mandat en cours.

#### **Article 6 : Fonctionnement**

Le fonctionnement du Fond d'Entretien Routier Autonome est déterminé par décret et par les statuts du FERA.

### **Chapitre IV : Régime financier et comptable**

#### **Ressources financières**

##### **Article 7 :**

Les ressources destinées aux FERA-SA sont directement versées dans un compte bancaire spécial ouvert au nom du Fonds d'Entretien Routier Autonome. Seuls les responsables habilités du FERA-SA peuvent mouvoir ce compte.

##### **Article 8 :**

Les ressources du Fonds d'Entretien routier autonome proviennent :

- d'une dotation budgétaire ;
- de fonds de concours, dons et legs et de toutes autres ressources provenant de conventions de financement destinées au réseau routier ;
- de prêts et avances éventuels consentis au FERA ; (Article 31 du décret 2016-924 Madagascar).
- de la redevance d'usage de la route (TUR) ;
- de redevances directes liées à l'exploitation du réseau routier : péages autoroutier et routier, taxes à l'essieu, de trafic de transit et produits des concessions ;



- des indemnités pour dommages et dégâts causés aux domaines publics routiers dûment constatés et fixés au dire d'experts ou par les tribunaux (appliqué au Togo article 4 du décret 2012-013 portant création de la SAFER au Togo, Article) ;
- des produits des placements des fonds disponibles (Madagascar, article 31 du décret, article 4 de la loi n°0051 du 4 août 2000 portant création de l'autorité routière au Mali, article 25 du décret de 2005-239 du 24 juin 2005 relatif au FER au Cameroun) ;
- de produits des prélèvements sur les produits miniers ; (article 6 du décret n°96-373 du 26 août 1996 sur le FER au Bénin) ;
- de taxes d'enregistrement des véhicules ; (Ghana) ;
- de produit tiré des amendes infligées aux contrevenants de la législation routière (article 25 du décret n°2005-239 du 24 juin 2005 relatif au FER au Cameroun) notamment les amendes pour surcharge à l'essieu et pour non-respect du gabarit dont les modalités sont fixées par voie réglementaire ;
- des pénalités graduelles appliquées sur la valeur vénale des véhicules importés de toute catégories et ayant un âge supérieur à l'âge légal fixé par un décret qui encadre l'âge des véhicules importés ;
- des pénalités graduelles appliquées sur la valeur vénale des véhicules de toutes catégories en circulation dont l'âge légal d'exploitation est fixé par décret ;
- de taxe sur les véhicules étrangers en transit et taxation des poids lourds du transit international ;
- des produits d'exploitation de parkings payant dans les centres urbains et des parkings et aires de repos le long des corridors et autres axes routiers structurant ;
- de redevances issues de la location d'espaces publicitaires dans l'emprise du réseau routier classé et autoroutières ;
- de redevances issues de la location d'espaces situés dans l'emprise du réseau routier classé et autoroutiers à des entreprises ou à des individus exerçant des activités génératrices de revenus ;
- de la vignette routière.

### **Article 9 :**

Les ressources du Fonds d'Entretien Routier sont affectées à deux guichets: « **un guichet entretien** » et « **un guichet investissement** ».

Les ressources affectées **au guichet d'investissement** sont constituées des dons, legs, subventions, aides diverses apportées par les partenaires financiers du Sénégal, de la dotation budgétaire et du produit de l'emprunt.

Les ressources affectées au **guichet d'entretien** sont constituées des redevances, des taxes, du produit des amendes et des ressources issues des placements

### **Dépenses éligibles**

### **Article 10 :**

Les ressources mises à disposition du Fonds doivent être suffisantes et utilisées pour assurer le financement de l'entretien courant et périodique des routes. (Article 5 in fine de la directive)

Sont autorisées sur les ressources du FERA les dépenses couvrant le financement des activités suivantes :

- travaux d'entretien courant et périodique du réseau classé et non classé ;
- préparation et mise en œuvre des programmes d'entretien routier ;
- inspection du réseau routier, études de trafic, constitution et exploitation d'une banque de données routières et autres missions d'études nécessaires à la réalisation de la préparation des programmes d'entretien routier ;
- entretien et fonctionnement des bacs ;
- contrôle des charges à l'essieu ;
- campagne de sensibilisation du public à l'importance de l'entretien routier ;
- sécurité routière ;
- frais d'administration du Fonds d'Entretien routier autonome, y compris les dépenses pour la réalisation des missions d'audits techniques et financiers. (Article 16 du décret de 2007 sur le FERA).
- frais de fonctionnement des structures bénéficiaire notamment l'Ageroute, la Direction des Routes, la Direction des Transports Routiers et le Centre de Formation et de Perfectionnement des Travaux Publics.

Sont autorisées sur les ressources du FERA-SA les dépenses couvrant le financement d'activités d'investissement.

**Article 11 :** Les dépenses du FERA-SA sont dédiées à l'entretien ou à l'investissement.

**Guichet entretien :**

Les dépenses du guichet d'entretien routier concernent :

- les marchés de travaux d'entretien du réseau routier prioritaire interurbain classé exécutés par des entreprises privées ;
- les autres prestations relatives à des travaux d'entretien des voiries urbaines prioritaires, à des travaux et équipements d'entretien des routes rurales prioritaires, aux études routières ou géotechniques et contrôle des travaux, à la prévention et à la sécurité routières, à l'entretien courant des installations fixes et mobiles nécessaires à la protection du domaine public routier ;
- les dépenses de fonctionnement et d'équipement du fonds.

**Guichet investissement**

Les dépenses d'investissement du FERA sont réservées :

- aux charges supplémentaires de fonctionnement et d'équipement induites par le fonctionnement ;
- aux prestations des cabinets d'audits technique et financier et comptable ;
- aux marchés de maîtrise d'œuvre et de réalisations ayant trait à :
  - à la réhabilitation : restauration de l'aptitude d'une chaussée ancienne ;
  - à l'accroissement : de la capacité portante d'une chaussée en rajoutant une nouvelle couche de base et une nouvelle couche de roulement ;
  - à la reconstruction, après ruine partielle ou totale d'une chaussée ou d'un ouvrage d'art ;
  - à l'aménagement, par amélioration du niveau de service d'une route ou modernisation d'un itinéraire ;
  - à la suppression des points du réseau routier présentant des difficultés et des risques pour les usagers.

### **Article 12 : Contrôle des comptes**

Les comptes du FERA sont soumis aux contrôles légaux et réglementaires applicables aux sociétés anonymes à participation publique majoritaire notamment, notamment au contrôle de Commissaires aux comptes conformément au droit commun des sociétés commerciales

## **Chapitre V : Dispositions transitoires**

### **Article 13**

Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi notamment les articles 30 et 36 de la loi n°2018-29 du 19 décembre 2018 portant loi de finances pour 2019 et celles contenues dans le décret n° 2007-1277 portant création, organisation et fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier Autonome du Sénégal modifié par le décret n° 2017-50 du 11 janvier 2017.

# Décret 2019-xxx du xxx 2019 portant application de la Loi n ° 2019 xxx du xxx 2019 transformant le Fonds d'Entretien Autonome (FERA) en une société anonyme à participation publique majoritaire dénommée FERA SA.

## Rapport de présentation

Disposer de réseaux routiers bien entretenus, assurant le niveau de service attendu par les usagers, est, aujourd'hui, devenu un facteur clé des stratégies de développement pour le Sénégal. Il est impératif d'élaborer et de mettre en œuvre une politique efficace et efficiente de sauvegarde du patrimoine routier dont la problématique du financement ne peut être résolue qu'avec la garantie de ressources suffisantes et stables permettant de couvrir sur le long terme les besoins de tout le réseau routier.

Or, dans le contexte sénégalais, les seules ressources tirées de la Taxe d'Usage sur les Routes et de la dotation de l'Etat ou de la subvention à partir du budget consolidé d'investissement ne suffisent plus pour satisfaire les besoins sans cesse croissants en financement de l'entretien routier. En effet, rien que pour la période 2017-2019, ceux-ci s'élevaient à 228.2 Milliards de francs CFA pour traiter environ 15.958 km du réseau routier suivant les résultats des stimulations et calcul.

A la vérité, la situation financière du FERA, malgré les efforts de l'Etat, s'est fortement dépréciée faisant passer le budget du FERA à **47 Milliards en 2018** dont 37 Milliards de taxe d'usage de la route (TUR) et 10 Milliards de dotation du BCI. Ce qui contraste avec les besoins en financement des programmes d'entretien routier augmentant d'année en année.

La question du financement de l'entretien ne peut être résolue qu'avec la garantie de ressources suffisantes et stables. Ainsi, la Loi n ° 2019 a transformé le Fonds d'Entretien Autonome (FERA) en une société anonyme à participation publique majoritaire. La formule de la Société Anonyme à Participation Publique Majoritaire retenue confère une large l'autonomie financière et permettra au FERA-SA de renoncer progressivement aux dotations budgétaires en rendant effectif le principe du financement par le biais de ressources provenant de l'usage direct de la route.

Le FERA devient ainsi un fonds routier de troisième génération. Le présent projet de décret précise les modalités d'application de la loi 2019-xxx du xxx 2019.

Telle est l'économie du présent projet de Décret.

Vu loi n°2001-03 du 22 janvier 2001 portant Constitution de la République du Sénégal du 22 janvier 2001 ;

Vu le règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds dans les Etats membres de l'UEMOA ;

Vu la directive n°11-2009-CM/UEMOA portant harmonisation des stratégies d'entretien routier dans les Etats membres de l'UEMOA ;

Vu la Loi n ° 2019 xxx du xxx transformant le Fonds d'Entretien Autonome (FERA) en une société anonyme à participation publique majoritaire dénommée FERA SA

Vu la loi n°90-07 du 26 juin 1990 relative à l'organisation et au contrôle des entreprises du secteur parapublic et au contrôle des personnes morales de droit privé bénéficiant du concours financier de la puissance publique ;

Vu la loi n°13/2007 autorisant la création d'une société anonyme à participation publique majoritaire dénommée « APIX » ;

Vu la loi n°2018-29 du 19 décembre 2018 portant loi de finances pour 2019 ;

Vu le décret n°2019-769 du 8 avril 2019 portant répartition des services de l'Etat et du contrôle des établissements publics, des sociétés nationales et des sociétés anonymes à participation publique entre la Présidence de la République, la Primature et les Ministères ;

Vu le décret n°2014-564 en date du 6 mai 2014 portant organisation du Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement ;

Décret n°2014-1472 du 12 novembre 2014 portant régime financier et comptable des établissements publics, des agences et autres structures administratives similaires ou assimilées.

Vu le décret n° 2019-776 du 17 avril 2019 relatif aux attributions du Ministre des Finances et du Budget ;

Vu le décret n° 2019-782 du 17 avril 2019 relatif aux attributions du Ministre des infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement ;

Vu le Décret 2011-1880 du 24 novembre 2011 portant Règlement général sur la comptabilité publique ;

Sur le rapport du Ministère des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement ;

Sur le rapport du Ministre des Infrastructures, des Transports Terrestres et du désenclavement.

## **Chapitre I : Dispositions générales, Nature juridique et Objet**

### **Article 1<sup>er</sup> : Nature juridique**

Il est créé une société anonyme à participation publique majoritaire, jouissant de l'autonomie financière et administrative, dotée de la personnalité juridique, dénommée "Fonds d'Entretien Routier Autonome" ayant pour sigle "FERA-SA".

L'Etat détient au moins **80 %** du capital de la société. Le reste du capital est détenu par une ou des personnes morales de droit public ou privé intéressées à l'entretien routier. (**Article 5 de la loi sur l'APIX et article 6 de la loi n°90-07 du 26 juin 1990 sur le secteur parapublic**).

### **Article 2 : Objet**

Le Fonds d'Entretien Routier Autonome (FERA) a pour objet d'assurer le financement régulier et convenable des prestations relatives :

- à l'entretien courant et périodique du réseau routier;
- à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre des travaux d'entretien routier ;
- de la gestion des conventions de concession des postes de péage (**Article 5 du décret n°96 29 aout 1996 portant approbation des statuts du Fond Routier**).
  
- à l'aménagement de routes (réhabilitation et construction)
- à la gestion et l'exploitation des bacs
- au renforcement de capacité

Il assure exceptionnellement le financement des travaux dits d'urgence qui peuvent survenir à la suite d'un cataclysme ou d'un accident suite à l'autorisation du Conseil d'Administration.

Le FERA pourrait contribuer également au financement de l'entretien des voiries urbaines et des pistes rurales.

Les activités de sécurité routière entrant dans le cadre de l'entretien routier peuvent aussi être financées par le FERA.

## **Chapitre II : Bénéficiaires du fonds**

### **Article 3**

Les bénéficiaires du Fonds sont les agences d'exécution ou maîtres d'ouvrage délégués exerçant des responsabilités de maîtres d'ouvrage en charge d'entretien de réseaux routiers. **(Article 3 du décret de 2007).**

## **Chapitre III : Organisation et fonctionnement**

### **Section I : Le Conseil d'Administration**

#### **Article 4 :**

Les organes du Fond d'Entretien Routier Autonome (FERA) sont : l'Assemblée générale des actionnaires, le Conseil d'Administration et le Directeur Général.

Le Conseil d'Administration est composé à part égale des membres représentant l'Etat, les opérateurs économiques et les usagers de la route.

Il comprend **neuf** membres repartis ainsi qu'il suit :

**Trois représentants de l'Etat** en raison : d'un représentant du ministère chargé des finances, d'un représentant du ministère chargé des routes et d'un représentant de la Présidence de la République

**Trois représentants des usagers de la route** en raison : d'un représentant des transporteurs routiers des voyageurs, d'un représentant organisations des transporteurs routiers de marchandises et d'un représentant des associations des consommateurs.

**Trois représentants du secteur privé**

#### **Article 5 :**

Le Conseil d'Administration a pour missions :



- d'adopter le règlement intérieur et le manuel de procédures du Fonds ;
- de recevoir directement du Directeur Général communication des rapports semestriels, annuels et tout autre rapport et délibère à leur sujet. **(Article 12 du décret n°96-373 du 29 août 1996 du Bénin).**
- de délibérer et voter le budget annuel du Fonds ;
- de décider de l'emploi des ressources du Fonds sur la base des programmes d'entretien routier proposés par les bénéficiaires et en conformité avec les règles et procédures fixées ;
- de veiller au respect des programmes, des procédures de passation des marchés et à la bonne exécution des missions confiées aux bénéficiaires.
- proposer au Ministre chargé des Infrastructures les projets de lettres de missions et d'objectifs annuels pour le Fonds et pour tous les bénéficiaires ;
- d'arrêter les comptes en fin d'exercice et le rapport d'activités annuel du Fonds ;
- d'approuver les modèles-types de conventions relatives aux différentes catégories d'intervention du FER;
- d'approuver les accords de financement à passer avec les maîtres d'ouvrage dans le cadre des activités du FER;
- d'autoriser les actions en justice préalablement à leur engagement ; **(article 17 de la loi sur le FER en Haïti) ;**
- d'accepter les dons, legs et autres libéralités faites au Fonds ;
- de soumettre au Ministre chargé des Finances des recommandations visant à améliorer le niveau des ressources et les conditions de leur emploi ;
- de procéder à un appel à candidatures pour le poste de Directeur Général du Fonds et de proposer au Ministre chargé des Infrastructures une liste de trois (3) candidats retenus à l'issue de ce concours pour la nomination par décret.
- de fixer les règles et les critères relatifs à la participation des agents économiques publics ou privés au financement de l'entretien routier. **(Article 17 de la loi sur le FER en Haïti de 2003).**

#### **Article 6 :**

Les membres du Conseil d'Administration sont nommés par arrêté du Ministre chargé des Routes sur proposition des responsables de structures qu'ils représentent pour une durée de trois (3) ans renouvelable une fois.

Le Président est nommé par décret sur proposition du Ministre en charge des Routes.

### **Article 7**

Le mandat des administrateurs prend fin à l'expiration normale de sa durée, par décès ou par démission ; il prend également fin à la suite de la perte de la qualité qui avait motivé la nomination, ou encore par révocation à la suite d'une faute grave ou des agissements incompatibles avec la fonction de membre du Conseil d'Administration.

En cas de décès en cours de mandat ou lorsqu'un membre du Conseil d'Administration n'est plus en mesure d'exercer son mandat, il est immédiatement pourvu à son remplacement par l'administration ou la structure qu'il représente, pour la période du mandat en cours.

### **Article 8**

Le Conseil d'Administration se réunit au moins deux fois par an et, chaque fois que de besoin sur convocation de son Président ou à la demande d'un tiers au moins des membres.

La convocation, l'ordre du jour et les dossiers correspondants sont adressés à chaque membre au moins quinze jours francs avant la réunion ou au moins huit jours francs en cas d'urgence impérieuse, motivée par des circonstances imprévisibles.

Le Conseil d'Administration ne délibère valablement sur toute question inscrite à son ordre du jour que si les deux tiers (2/3) au moins de ses membres sont présents ou représentés. Si le quorum n'est pas atteint lors de la première convocation, il est ramené à la moitié de ses membres présents ou représentés pour les convocations suivantes.

Les décisions du Conseil d'Administration sont prises à la majorité simple des voix des membres présents ou représentés. En cas de partage des voix, celle du Président est prépondérante.

Le Contrôleur Financier assiste ou se fait représenter aux réunions du Conseil d'Administration avec voix consultative.

Le Président du Conseil d'Administration peut inviter toute personne physique ou morale à prendre part, avec voix consultative, aux travaux dudit conseil en raison de sa compétence sur les questions à examiner.

En cas d'empêchement temporaire du Président, le Conseil d'Administration désigne, parmi ses membres, un suppléant pour présider les réunions.

En cas de conflit entre les intérêts privés et les fonctions de membre du Conseil, le membre concerné ne participe pas à la délibération en cause ; chaque membre du Conseil a l'obligation de porter à la connaissance du Conseil les faits susceptibles de créer tout conflit d'intérêts.

Le secrétariat de séance lors des réunions du Conseil d'Administration est assuré par l'Administrateur du Fonds qui ne prend pas part au vote.

### **Article 9**

La présence aux sessions du Conseil d'Administration donne lieu à la perception d'indemnités dont le montant et les modalités sont proposés par le Conseil d'Administration et fixés par arrêté des ministres chargés des finances et des infrastructures.

### **Article 10**

Les délibérations du Conseil d'Administration font l'objet d'un procès-verbal signé par le Président et le secrétaire de séance. Ce procès-verbal mentionne, en outre les noms des membres présents ou représentés, ainsi que ceux des personnes invitées à titre consultatif. Il est lu et approuvé par le Conseil lors de sa session suivante.

Les résolutions du Conseil sont consignées dans un registre spécial réservé à cet effet et visées par le Président et un membre.

## **Section II : le Directeur Général**

### **Article 11**

Le Fonds d'Entretien routier autonome est dirigé par un Directeur Général choisi sur une liste de trois candidats après appel à candidatures ; il est nommé par décret, sur proposition du Ministre chargé des Routes.

La durée de son mandat est de trois (3) ans renouvelable une fois.

## **Article 12 :**

Le Directeur Général du Fonds d'Entretien routier autonome est chargé de :

- représenter le FERA dans tous les actes de la vie civile ;
- représenter le FERA en justice et agir en son nom ;
- préparer le budget dont il est le principal ordonnateur, les programmes d'actions, les rapports d'activités, ainsi que les comptes et états financiers qu'il soumet au Conseil d'Administration pour examen et adoption.

Sur proposition du Conseil d'Administration, le Directeur Général peut être appuyé par un Directeur Général Adjoint nommé par ledit Conseil d'Administration. Sa rémunération sera déterminée par le Conseil d'Administration qui peut le révoquer à tout moment en cas de manquements graves aux missions qui lui seront fixées.

## **Section III : Le personnel du FERA**

### **Article 13 :**

Hormis, les contrats de travail du personnel du FERA actuel qui se poursuivent automatiquement dans la structure transformée, tout le personnel futur du FERA est recruté par voie d'appel à concurrence. (Article 3 directive 2009 -11 portant harmonisation des stratégies d'entretien routier)

Le personnel sera organisé suivant les besoins spécifiques de l'entretien routier au plan administratif, financier, technique et comptable.

Les modalités d'organisation, de répartition des services et partant du personnel sont déterminées par le Directeur général.

### **Article 14 :**

Le personnel du Fonds sera placé sous l'autorité du Directeur Général du FERA-SA qui est chargé de soumettre pour adoption au conseil d'administration un manuel de procédures administratives, comptables et budgétaires.

## **Titre IV : Régime financier et comptable**

### **Section I : Ressources du FERA**

#### **Article 15 :**

Les ressources du Fonds d'Entretien routier autonome proviennent :

- d'une dotation budgétaire ;
- de fonds de concours, dons et legs et de toutes autres ressources provenant de conventions de financement destinées au réseau routier ;
- de prêts et avances éventuels consentis au FERA ; (Article 31 du décret 2016-924 Madagascar).
- de la taxe d'usage de la route (TUR)
- de redevances directes liées à l'exploitation du réseau routier : péages autoroutier et routier, amendes pour surcharge à l'essieu, de trafic de transit et produits des concessions dont les modalités d'application seront fixées par voie réglementaire.
- des produits des placements des fonds disponibles ; **(article 31 du décret de Madagascar, article 4 de la loi n°0051 du 4 aout 2000 portant création de l'autorité routière au Mali, article 25 du décret de 2005-239 du 24 juin 2005 relatif au FER au Cameroun).**
- de la taxe d'enregistrement des véhicules ; **(Ghana)**
- de la taxe sur l'assurance automobile **(France)**.
- du produit tiré des amendes infligées aux contrevenants de la législation routière ; **(article 25 du décret n°2005-239 du 24 juin 2005 relatif au FER au Cameroun) ;**
- de tout autre prélèvement que le conseil d'administration jugera utile au financement convenable de l'entretien routier.

## **Section II : Dépenses éligibles**

### **Article 16 :**

Sont autorisées sur les ressources du FERA les dépenses couvrant le financement des activités suivantes :

- travaux d'entretien courant et périodique du réseau classé et non classé ;
- préparation et mise en œuvre des programmes d'entretien routier ;

- inspection du réseau routier, études de trafic, constitution et exploitation d'une banque de données routières et autres missions d'études nécessaires à la réalisation de la préparation des programmes d'entretien routier ;
- entretien et fonctionnement des bacs ;
- contrôle des charges à l'essieu ;
- campagne de sensibilisation du public à l'importance de l'entretien routier ;
- sécurité routière ;
- frais d'administration du Fonds d'Entretien routier autonome, y compris les dépenses pour la réalisation des missions d'audits techniques et financiers.  
(Article 16 du décret de 2007 sur le FERA).

### **Section III : Gestion financière et contrôle des comptes**

#### **Gestion financière**

##### **Article 17 :**

L'année financière du FERA-SA est l'année calendaire.

Les ressources du FERA-SA seront versées dans ses comptes ouverts en son nom au niveau des banques commerciales agréées par le Ministre chargé des finances sans transiter dans la caisse du Trésor public. **(Article 32 du décret sur le FER du Madagascar).**

La comptabilité du Fonds est tenue selon les règles établies par le Système Comptable Ouest Africain (SYSCOA).

##### **Article 18 :**

Le FERA est doté d'un responsable du service administratif et financier et d'un comptable **(Article 31 du décret 2012-013 portant création de la SAFER au Togo).**

#### **Contrôle des fonds**

##### **Article 19 :**

Le FERA-SA est soumis au contrôle de Commissaires aux comptes.

A la clôture de chaque exercice, le Conseil d'Administration établit :

- les états financiers de synthèses, à savoir le bilan, le compte de résultat, le tableau financier des ressources et emplois conformément aux dispositions de l'Acte Uniforme portant organisation et harmonisation des comptabilités.
- un rapport de gestion dans lequel il expose la situation de la société durant l'exercice écoulé, son évolution prévisible et, en particulier, les perspectives de continuation de l'activité, l'évolution de la situation de trésorerie et le plan de financement.

Ces documents sont mis à la disposition des commissaires aux comptes pour vérification.

Ils seront ensuite présentés à l'assemblée générale de la société statuant sur les états financiers de synthèse qui doit obligatoirement se tenir dans les six (06) mois de la clôture de l'exercice.

#### **Article 20 :**

D'autres formes de contrôle peuvent être prévues. Des audits externes financiers et opérationnels du Fonds d'Entretien Routier Autonome peuvent être réalisés chaque année par des experts indépendants reconnus pour leur compétence et choisis par le Conseil d'Administration après appel à la concurrence.

#### **Article 21 :**

Le FERA –SA est soumis à la vérification des organes de contrôle compétents de l'Etat, dans les conditions fixées par les lois et règlements en vigueur.

Il est notamment soumis au contrôle non juridictionnel de la Cour des comptes, de l'Inspection Générale d'Etat et des autres corps de contrôle financiers de l'Etat.

### **Titre V : Dispositions transitoires et finales**

#### **Article 22 :**

Sont abrogées toutes les dispositions antérieures contraires, notamment le décret n°2007-1277 du 30 octobre 2007 portant création, organisation et fonctionnement du Fonds d'Entretien Routier Autonome du Sénégal.

Les actifs nets du passif du Fonds d'Entretien Routier Autonome sont transférés à la FERA-SA et leur passif à l'Etat.

Le ministre chargé des finances et le ministre des infrastructures sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret qui sera publié au journal officiel de la République du Sénégal.

**Article 23 :**

Le détail des modalités d'organisation et de fonctionnement du FERA-SA est déterminé dans les statuts de ladite société qui sont approuvés par Décret.



**DECRET N° ...PORTANT APPROBATION DES STATUTS DE LA SOCIETE  
ANONYME A PARTICIPATION PUBLIQUE MAJORITAIRE FERA-SA  
CREE EN APPLICATION DE LA LOI N° ...AUTORISANT LA  
TRANSFORMATION DU FERA EN SAPPM**

**Le Président de la République**

**Vu**

- 
- 
- 

**Décrète,**

**Article premier**

Sont approuvés par le présent décret, les statuts de la société FERA-SA créée en application de la loi n°... du ... autorisant la transformation du FERA en société anonyme à participation publique majoritaire dénommée FERA-SA.

Les statuts sont annexés au présent décret.

**Article 2**

Sont abrogées toutes les dispositions contraires au présent décret.

**Article 3**

Le ministre en charge des finances et le ministre en charge des Routes sont, chacun en ce qui le concerne chargés de l'exécution du présent décret.

Fait à DAKAR

Le ...

Le Président de la République

Macky SALL