Informations de base

2013/2012(DEC) DEC - Procédure de décharge	Procédure caduque ou retirée
Rapport spécial 17/2012 (Décharge 2011): Pour un réseau routier durable en Afrique subsaharienne - contribution du Fonds européen de développement (FED) **Subject** 6.30.03 Fonds européen de développement (FED) 8.70.03.07 Décharges antérieures	

Acteurs principaux

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Budget	ŠEMETA Algirdas

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
15/01/2013	Publication du document de base non-législatif	N7-0006/2013	Résumé
05/02/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission		

Informations techniques

Référence de la procédure	2013/2012(DEC)
Type de procédure	DEC - Procédure de décharge
Base juridique	Règlement du Parlement EP 101
État de la procédure	Procédure caduque ou retirée
Dossier de la commission	CONT/7/11736

Portail de documentation

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofA	Document de base non législatif	N7-0006/2013	15/01/2013	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date

Rapport spécial 17/2012 (Décharge 2011): Pour un réseau routier durable en Afrique subsaharienne - contribution du Fonds européen de développement (FED)

2013/2012(DEC) - 15/01/2013 - Document de base non législatif

OBJECTIF : établissement d'un rapport spécial (n° 17/2012) de la Cour des comptes européenne sur l'entretien du réseau routier financé par l'UE en Afrique subsaharienne.

CONTEXTE: l'UE est l'un des principaux bailleurs de fonds du secteur routier en Afrique subsaharienne. Le transport routier est un secteur de concentration de la stratégie de coopération entre le FED et la plupart des pays d'Afrique subsaharienne. Financièrement, il est de loin le plus important domaine de coopération, **avec des engagements du FED s'élevant à environ 7,4 milliards EUR dans la région entre 1995 et 2011**. Un entretien inapproprié et la surcharge des véhicules mettent en péril la viabilité de l'infrastructure routière subsaharienne. Or, en Afrique subsaharienne, le transport des voyageurs et des marchandises s'effectue principalement par la route pour plus de 80% de l'ensemble du trafic de biens et de services et les besoins en matière de transport connaissent une croissance rapide.

CONTENU : dans son rapport spécial, la Cour des comptes européenne a examiné si le FED avait contribué efficacement à assurer la pérennité du réseau routier en Afrique subsaharienne et, notamment, si l'infrastructure routière financée par le FED était durable et si la Commission prenait des mesures efficaces en faveur de la durabilité de l'infrastructure routière.

L'audit a porté essentiellement sur la viabilité technique, financière et institutionnelle de l'infrastructure routière et a comporté l'examen de 48 programmes financés depuis 1995 au titre des 8ème, 9ème et 10ème FED dans 6 pays partenaires: le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, la Tanzanie, le Tchad et la Zambie où les auditeurs de l'UE ont inspecté quelque 2.400 km de routes financées par le FED.

La Cour a estimé que **les efforts des pays bénéficiaires de l'aide visités par la Cour ont été insuffisants pour assurer la pérennité de l'infrastructure routière**. Dans tous les pays partenaires où la Cour s'est rendue, les routes connaissent, à des degrés divers, une dégradation prématurée. La plupart d'entre eux ont adopté des réformes institutionnelles qui ont notamment entraîné la création de fonds routiers et d'agences routières, et ont accompli des progrès sensibles en matière d'entretien des routes.

Il reste cependant plusieurs problèmes à résoudre pour qu'un entretien approprié soit assuré dans tous les pays concernés.

Conclusions de l'audit de la Cour des comptes : en conclusion, la Cour estime que l'aide octroyée par la Commission en vue d'assurer l'existence d'un réseau routier durable en Afrique subsaharienne n'a été que **partiellement efficace**. Bien que les dépenses consacrées à l'entretien des routes aient augmenté avec le temps dans tous les pays visités par la Cour, elles restent insuffisantes pour répondre aux besoins dans ce domaine. L'une des principales raisons en est la priorité accordée, dans le cadre des budgets nationaux, à la remise en état et à la modernisation du réseau routier plutôt qu'à son entretien.

La Cour estime par ailleurs que la promotion, par la Commission, de l'adoption et de l'application des réformes de la politique sectorielle qui sont nécessaires pour lever les obstacles à la mise en place d'un réseau routier durable en Afrique subsaharienne est partiellement efficace. La manière dont la Commission se sert des conditions auxquelles son soutien financier est subordonné produit un effet incitatif modéré. Cela a également des répercussions sur le dialogue politique, dont la Commission n'exploite pas pleinement les possibilités, bien qu'il ait permis d'accomplir des progrès dans certains domaines.

D'une manière générale, la Cour estime que la coopération technique financée par la Commission a eu **moins de succès** que ce que l'on pouvait attendre.

Recommandations de la Cour : la Cour recommande qu'à plusieurs égards, la Commission améliore le ciblage des ressources du FED et qu'elle exploite mieux les conditions dont sont assortis ses programmes, le dialogue politique avec les gouvernements des pays partenaires et la coopération technique, afin de rendre l'aide du FED au développement d'un réseau routier durable en Afrique subsaharienne le plus efficace possible.