

L'efficacité de la dépense publique dans le Secteur routier à Djibouti

Dr Clotilde **V. MINSTER** – Banque Mondiale
Dr. Basile **KEITA** – Consultant Sr

Lomé Septembre 2025



Plan de présentation

Partie I: Contexte et objectif

- ❑ Demande d'assistance du Gouvernement à la Banque Mondiale

Partie II: Éléments de diagnostic

- ❑ L'importance des infrastructures routières à Djibouti
- ❑ Caractéristiques du réseau routier
- ❑ La fragmentation institutionnelle

Partie III : Efficacité de la dépense publique dans le secteur routier

- ❑ La clarté pour l'efficacité de la dépense publique dans le secteur routier
 - La mise en place d'une agence routière et d'un Fonds Routier de Deuxième Génération (FRDG)
 - Le renforcement des moyens du Ministère des infrastructures

Partie I: contexte et objectif

- La République de Djibouti est située dans la Corne de l'Afrique, à l'entrée sud de la mer Rouge. Elle a une superficie totale de 23 200 km². Sa population est inférieure à 1 million d'habitants dont environ 75% résident dans la métropole de Djibouti.
- Le Gouvernement a demandé l'assistance de la Banque Mondiale pour l'amélioration de la gouvernance du secteur routier à Djibouti. L'équipe de la Banque Mondiale était dirigée par Clotilde Minster (Spécialiste transport à la Banque Mondiale). En tant que Consultant, j'ai appuyé l'équipe de la Banque Mondiale.

Notre communication s'inscrit dans le cadre de cette assistance au Gouvernement de Djibouti.

➤ **L'objectif est d'identifier les conditions de l'efficacité de la dépense publique dans le secteur routier à Djibouti**

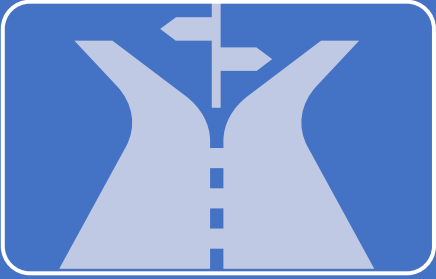
Partie II: Éléments de diagnostic

I. L'importance des infrastructures routières

Le pays dispose des principaux modes de transports : transport routier ; transport maritime dont un secteur portuaire important ; transport ferroviaire ; transport aérien ; transport urbain. Assurant plus de 90% des besoins de transports, le transport routier est le plus important..

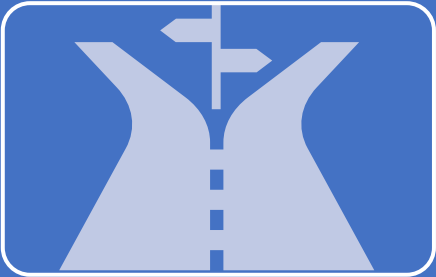
- Les infrastructures routières contribuent fortement au développement économique et social de Djibouti.
- A Djibouti, les routes sont cruciales pour la compétitivité des ports maritimes.
- Partout à travers le monde, besoins financiers sont très importants pour la construction et l'entretien des routes.
- Ces financements sont essentiellement des fonds publics avec une absence de PPP dans le secteur routier.

Caractéristiques du réseau routier, suite



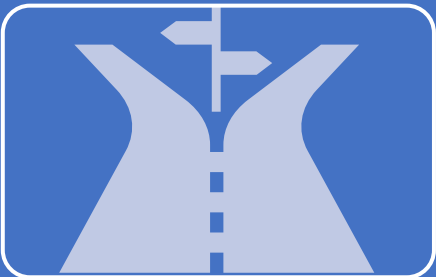
Les différentes catégories de routes identifiées:

- Routes Nationales
- Routes corridor



Longueur du réseau routier : 1 793 km dont:

- Routes nationales revêtues et non revêtues: 1 193 km
- Routes de la ville de Djibouti (revêtues et non revêtues) : 603 km



Taux de revêtement :

- Routes nationales: 51%
- Routes de la ville de Djibouti: 30%

Caractéristiques du réseau routier, suite



Etat du réseau routier revêtu :

- En bon état : 61%
- Passable: 39%



Etat du réseau des routes corridor de DPCR:

- En bon état : 36,5%
- Mauvais : 63,5%



Protection du patrimoine routier :

- Existence d'une réglementation sur le contrôle de la charge à l'essieu MAIS qui n'est pas appliquée

Caractéristiques du réseau routier, suite

- Le réseau routier est mal entretenu : 63,5% du réseau des routes corridor est en mauvais contre seulement 36,5% en bon état.
- Le réseau routier revêtu est peu développé : 44 % du réseau routier sont des routes revêtues contre 56 % non revêtues.

➤ **Le mauvais état des routes : surcoûts et insécurité.**

II. L'organisation institutionnelle du secteur

Les institutions intervenant dans le secteur

Ministère des
Infrastructures et
de l'Équipement
(MIE)

Le Ministère du
budget

La Djibouti Ports
Corridors
Routiers (DPCR)

L'Agence
Djiboutienne des
Routes (ADR)

Les principales missions du MIE dans le secteur router :

- La mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière d'infrastructures routières
- La coordination de la politique en matière de transport routier, ferroviaire, maritime, aérien et de transport en commun urbain
- L'aménagement et la maintenance des voies de desserte des zones de production et des sites touristiques ainsi que la maintenance des aérodromes des régions intérieures

Les moyens de du Ministère sont très limités

Certaines attributions de l'ADR et de DPCR, sous tutelle du MIE, se recoupent et se superposent:

L'ADR a pour principales missions suivantes :

- Exécuter les travaux de construction, d'entretien et de réhabilitation du réseau routier national
- Assurer l'entretien des voiries urbaines
- Gérer la base de données sur l'état du réseau routier national
- Préparer les dossiers de recherche de financement des projets d'infrastructures routiers et d'ouvrages d'art

L'ADR a des responsabilités à la fois:

- dévolues à une agence routière
- dévolues à des entreprises d'exécution des travaux routiers

La DPCR a également plusieurs responsabilités:

La DPCR assure la gestion exclusive du réseau des corridors routiers reliant les ports de la République de Djibouti aux pays limitrophes (Éthiopie, Somalie, etc.)

Elle détient également le droit exclusif de collecter les redevances routières du trafic routiers empruntant les routes corridors.

DPCR a des responsabilités, à la fois :

- dévolues à un fonds routier
- dévolues à une agence routière

Le Ministère du Budget partage aussi les attributs d'un fonds routier :

- Il collecte plusieurs redevances et taxes sur le secteur routier
- Il verse des subventions à l'ADR pour couvrir les coûts des travaux d'entretien routier



➔ **Ces différentes responsabilités au sein du Ministère du Budget soulèvent la question de l'utilisation des ressources provenant du secteur routier au bénéfice d'autres secteurs économiques du pays.**

III. La fragmentation institutionnelle entrave l'efficacité de la dépense publique dans le secteur

- Parfois difficile de lire les arrangements institutionnels.
- Fonctions et responsabilités des institutions en charge du secteur routier se recoupent et se superposent.
- Mauvaise coordination et coopération entre les institutions.
- Ces éléments entraînent une allocation peu optimale des ressources financières .

Partie III: Efficacité de la dépense publique dans le secteur routier

I. La la clarté pour l'efficacité de la dépense publique.

- **But** : maximisation de l'allocation sectorielle pour **les investissements, pour maintenir un réseau routier de qualité et attirer des sources de financement supplémentaires.**
- **Expérience internationale** : la gestion des routes est souvent assurée par le Ministère en charge des infrastructures et des transports, une agence routière et un Fonds routier de deuxième génération (FRDG).
- Lorsque ces structures (FRDG et Agence routière) sont en place :
 - ✓ Les fonds consacrés à la construction et à l'entretien des routes 
 - ✓ L'état de la qualité du réseau routier 

II. La mise en place d'une agence routière : transformation de l'ADR en une agence routière

- Répartition claire par séparation des fonctions régaliennes (Ministère) et les fonctions opérationnelles (Agence routière)
- Cœur de métier d'une agence routière : la programmation, la contractualisation (passation de marché, le suivi de l'exécution des marchés des travaux, la gestion des bases de données routières.
- Frais de fonctionnement des agences routières restent en général inférieurs à 10 % des dépenses.

III. La mise en place d'un Fonds Routier de Deuxième Génération (FRDG) : transformation de la DPCR en FRDG

- Un FRDG vise à collecter les revenus pour l'entretien routier (entretien courant et périodique) du réseau national, à mettre à disposition des entreprises des fonds d'une façon régulière et stable et assurer de manière efficace et transparente pour en assurer une utilisation exclusive à l'entretien routier.
- Ressources susceptibles d'être collectées et affectées pour le secteur routier dépendent en général des ressources disponibles dans les pays. A Djibouti les ressources peuvent être, entre autres, :
 - taxes ou surtaxes sur les carburants et les lubrifiants;
 - taxes ou redevances sur les assurances;
 - droits d'immatriculation;
 - des taxes sur les marchandises portuaires;
 - Les contributions directes de l'Etat.
- Les FRDG sont en règle générale des structures extrêmement légères en personnel.

IV. Renforcer les moyens du MIE

- Le diagnostic des moyens humains et des équipements des services du Ministère
- Plan de renforcement du MIE
- Mise en œuvre de ce Plan

III. Éléments de conclusion.

- La fragmentation institutionnelle du secteur routier entrave l'efficacité de la dépense publique dans le secteur
- L'organisation institutionnelle du secteur routier pourrait être cependant perfectible, améliorant ainsi l'efficacité de la dépense publique et l'état des routes.
- La volonté politique forte nécessaire pour mener à bien ces réformes; ce qui est le cas des autorités de Djibouti.
- Le potentiel de transformer le pays pour les prochaines décennies, assurer un avantage comparatif aux ports djiboutiens et permettre à Djibouti de bénéficier des retombées économiques liées à des infrastructures routières de qualité.

**Merci de votre
attention**



WORLD BANK GROUP
Macroeconomics, Trade & Investment