



Fiche d'activité 21a

Modèle A – Routes gérées par le même ministère

Modèles et options de gestion des routes rurales

But

Cette activité a pour but de passer en revue les avantages et inconvénients d'un modèle de gestion des routes **centralisé**, principalement à l'initiative du gouvernement.

Activité de groupe

1. Lisez la **Fiche d'activité 21b** qui fournit la description d'une approche de gestion des routes centralisée.
2. Discutez des avantages et inconvénients de cette approche, pour chacune des principales options de Modèle A décrites.
3. Dans quels contextes nationaux le Modèle A constituerait-il l'approche la plus adaptée afin d'assurer la gestion des routes rurales ? Si possible, illustrez votre réponse à l'aide d'exemples de pays donnés.
4. Notez vos conclusions sur le flipchart.
5. Préparez-vous à présenter vos conclusions à l'auditoire.



Fiche d'activité 21b

Modèle centralisé

Modèle A : Routes gérées par le même ministère

Ce modèle existe sous trois options différentes :

- Séparation des fonctions de gestion du réseau (séparation des services des routes rurales et routes principales)
- Séparation de la gestion en fonction de l'état des routes (séparation des services des routes goudronnées et routes non goudronnées)
- Gestion commune des routes principales et rurales

Option 1 : Service des routes rurales du gouvernement central

Une organisation type dispose d'un siège national dans la capitale et de bureaux locaux dans le centre des provinces et, si possible, dans certains districts. Les fonctions du siège consistent à fournir des conseils politiques, à formuler des directives et à assurer un soutien technique aux bureaux des provinces quant à la gestion de la planification et de la sous-traitance. Les bureaux des districts sont chargés de la gestion quotidienne du réseau et de la supervision des travaux. Ils peuvent collaborer avec les administrations gouvernementales locales mais sont soumis en dernier ressort au gouvernement central qui assure leur financement.

*Extrait de : RURAL TRANSPORT POLICY DEVELOPMENT PROCESS.
D. Robinson ; G. Banjo. Banque mondiale (1999)*



Fiche d'activité 21c

Modèle B – Routes gérées par différents ministères ou niveaux de gouvernement

Modèles et options de gestion des routes rurales

But

Cette activité a pour but de passer en revue les avantages et inconvénients d'un modèle de gestion des routes **décentralisé**, principalement à l'initiative du gouvernement.

Activité de groupe

1. Lisez la **Fiche d'activité 21d** qui fournit la description d'une approche de gestion des routes décentralisée.
2. Discutez des avantages et inconvénients de cette approche et des différentes options illustrées.
3. Dans quels contextes nationaux le Modèle B (décentralisé) constituerait-il l'approche la plus adaptée afin d'assurer la gestion des routes rurales ? Si possible, illustrez votre réponse à l'aide d'exemples de pays donnés.
4. Notez vos conclusions sur le flipchart.
5. Préparez-vous à présenter vos conclusions à l'auditoire.



Fiche d'activité 21d

Modèle décentralisé

Modèle B : Routes gérées par différents ministères ou niveaux de gouvernement

En vertu de ce modèle, l'institution juridiquement responsable est très souvent un gouvernement local ou le conseil d'un district local. L'organisme chargé de la supervision des routes au niveau central peut être le ministre des Routes, le ministre du Gouvernement local, le ministre de l'Agriculture, le bureau du Premier ministre ou du Président. L'organisme de supervision fournit des conseils en matière de politiques et de normes, et est chargé de la planification, des directives, du suivi technique et financier et de l'attribution des ressources. Certains pays n'ont pas de ministre coordinateur.

Option 2 : Gestion gouvernementale locale via la conclusion d'un contrat avec un organisme de gestion

Les gouvernements locaux achètent les services qu'ils ne peuvent assurer via la conclusion d'un contrat avec un organisme de gestion. L'organisme peut alors engager des consultants qui collaboreront avec le personnel du gouvernement local afin de définir des plans de développement et d'entretien, d'élaborer les contrats et de participer à des appels d'offre.

Option 3 : Gestion gouvernementale locale via un comité conjoint de services

Un groupe de gouvernements locaux peut former un district ad hoc qui sera géré par un comité conjoint de services (JSC). Ce type de mécanisme permet de disposer d'une zone assez grande et d'être ainsi en mesure d'acheter des services auprès du secteur privé à des fins de travaux routiers. La création d'un JSC témoigne du fait que les besoins et demandes d'une zone donnée au sein d'un district administratif ne suivent pas toujours les schémas juridictionnels. Les JSC peuvent assurer toute une gamme de services publics autres que ceux consacrés aux routes et prennent en général la forme de commissions ou groupes de travail. Les membres d'un JSC sont généralement des représentants élus et des agents techniques des administrations locales concernées. Les JSC comprennent également souvent des représentants de groupes d'intérêts spécifiques, tels que les transporteurs et les usagers de la route. Les organismes ne sont créés que le temps nécessaire afin de réaliser les missions qui leur ont été confiées, par exemple en désignant un organisme responsable de projets précis, ou ils peuvent être créés en tant qu'agence indépendante chargée du programme conjoint. Les travaux de construction sont normalement assurés par le secteur privé.

Option 4 : Gestion gouvernementale locale via le recours à des consultants privés

Recourir à des consultants permet aux gouvernements locaux dont les réseaux sont limités de déterminer leurs propres priorités tout en achetant avec soin les services dont ils ont besoin auprès du secteur privé.

*Extrait de : RURAL TRANSPORT POLICY DEVELOPMENT PROCESS.
D. Robinson ; G. Banjo. Banque mondiale (1999)*