



Fiche d'activité 23

Étude de cas - Processus de développement d'une politique de transport rural au Malawi

Objectif

Cette activité a pour but d'apprécier le rôle du Programme des transports et déplacements ruraux au Malawi (MRTTP) et ses initiatives visant à régler les questions relatives au secteur du transport rural. Cette activité vise également à étudier le cadre institutionnel des activités liées au transport rural au Malawi et à tirer des enseignements qui pourraient s'appliquer à d'autres pays.

Les fiches d'étude de cas jointes décrivent le contexte et le cadre institutionnel existants au Malawi. C'est dans ces conditions qu'intervient le nouveau processus d'élaboration de la politique.

Activité de groupe

1. Lisez l'étude de cas proposée (pages 2 et 3).
2. Entamez une discussion à partir des questions suivantes :
 - A. *Quelles recommandations feriez-vous au gouvernement du Malawi afin de mettre en œuvre une politique des transports favorable aux pauvres basée sur la décentralisation ?*
 - B. *Suggérez différentes stratégies afin d'aborder les questions contextuelles relatives aux capacités et aux structures de planification existantes.*
3. Prenez des notes sur le flipchart.
4. Préparez-vous à présenter vos conclusions à l'auditoire.



Étude de cas - Processus de développement d'une politique de transport rural au Malawi

Contexte

Au Malawi, on a constaté que plusieurs facteurs ont limité l'impact des initiatives visant à remédier aux problèmes liés aux déplacements et transports ruraux, dont :

- i) le manque de politiques claires permettant aux autorités de s'attaquer aux problèmes de transport rural ;
- ii) l'insuffisance du développement des technologies adaptées ;
- iii) le peu d'attention porté au secteur des déplacements et transports ruraux ;
- iv) une planification et un financement inadéquats ;
- v) un cadre institutionnel fragile ;
- vi) le sous-développement du secteur en termes d'infrastructures et de moyens ; et le manque de coordination.

Le gouvernement du Malawi (GoM) et le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) ont conclu un accord afin de réaliser conjointement une série d'activités visant à améliorer les conditions des déplacements et transports et les moyens de subsistance des communautés rurales au Malawi.

Le Programme des transports et déplacements ruraux au Malawi (MRTTP) constitue une nouvelle initiative de développement remontant à 1999 visant à s'attaquer de manière cohérente aux enjeux du sous-secteur des transports. L'objectif du MRTTP est de lutter contre la pauvreté en améliorant l'accessibilité des communautés rurales aux biens, services et installations socio-économiques.

Avant la rédaction du nouveau document de politique en 1996, la plupart des interventions en matière de transport rural étaient lancées, planifiées et exécutées par les ministères compétents et d'autres organisations sans véritable coordination ni complémentarité.



Cadre institutionnel

Le sous-secteur des déplacements et transports ruraux regroupe les infrastructures de transport (routes rurales, voies, sentiers, traverses fluviales et chemins), les véhicules motorisés et les services de transport, et les moyens de transport non motorisés. Il prend également en compte l'accès physique des populations rurales aux biens, services et installations de base. Les activités liées au transport rural sont menées par différentes institutions appartenant au gouvernement et au secteur privé.

Au niveau du district, les ministères/services compétents mettent en œuvre les stratégies de transport rural via les bureaux locaux des districts et également les Comités de développement des districts (CDD), les Comités de développement des zones (CDZ) et les Comités de développement des villages (CDV) qui sont des unités de planification et de mise en œuvre au niveau local. Ces unités facilitent également la participation des communautés à la planification et la mise en œuvre des projets de développement.

Questions relatives aux capacités affectant la mise en œuvre de nouvelles mesures politiques

Les capacités au niveau du district pour la décentralisation et le renforcement de la participation communautaire sont très limitées.

Les investissements dans le secteur du transport au Malawi se sont traditionnellement concentrés sur la construction d'infrastructures pour des services routiers, aériens et ferroviaires desservant les centres commerciaux, urbains et du district, délaissant de ce fait l'amélioration des systèmes de transport rural. Cela a conduit à un déséquilibre des investissements dans le secteur des transports. Le transport rural a été "oublié", d'où l'insuffisance des ressources de ce sous-secteur.

Le gouvernement reconnaît que l'insuffisance de ressources adéquates permettant de financer les programmes TMR constitue l'un des principaux facteurs empêchant de renverser le déséquilibre et plus précisément de développer le sous-secteur. Jusqu'à présent, une assistance a été fournie par certains bailleurs de fonds et partenaires afin d'apporter des améliorations substantielles au sous-secteur et d'y réaliser des investissements. Toutefois, la durabilité reste un défi majeur en raison de l'insuffisance des capacités et des sources de revenus fiables à des fins d'entretien des routes et des infrastructures de transport.

La représentation locale n'est pas convenablement assurée afin de prendre la mesure des problèmes liés aux déplacements et transports ruraux et de construire des capacités locales de manière durable.



Structure de planification descendante centralisée actuelle

Les structures existantes peuvent avoir une influence sur la mise en œuvre d'une nouvelle politique :

- Les besoins et exigences en matière de transport au niveau de la communauté sont divers et variés et les planificateurs centraux ont du mal à appréhender ces besoins divergents et à les combiner afin de satisfaire les exigences générales en matière de transport rural.
- En raison de la complexité du réseau de transport rural, il est difficile pour le gouvernement central de rassembler et de traiter les informations à des fins de planification.
- L'efficacité des programmes dépend du temps de transfert des ressources du gouvernement central à la communauté.
- Lorsque des interventions non basées sur les transports sont nécessaires afin d'améliorer l'accessibilité, de tels enjeux peuvent ne pas être reconnus facilement par le gouvernement central en raison de l'inefficacité des consultations intersectorielles.