

**SUPPORTS DE FORMATION
EN MATIÈRE DE TRANSPORT
RURAL**



Module 2: Planification, conception, évaluation et mise en œuvre

Élaboration d'un Plan directeur des transports par l'administration locale

Séance 2.1

Partie 2 – Étude de cas

Présentation: 2.1b (#2)



DFID Department for International Development



theIDLgroup



SSATP
Africa Transport
Policy Program

1. Introduction

Objectifs d'apprentissage

A l'issue de la session, les participants pourront:

- ③ Expliquez les raisons pour lesquelles l'implication de l'administration locale dans la planification du transport rural est importante
- ③ Identifiez les étapes et les principes premiers d'un processus de planification des infrastructures de transport rural
- ③ Analysez les composantes d'un plan « *en l'état* »
- ③ Décrivez comment mener une *analyse de scénario*
- ③ Concevoir un ensemble de critères pouvant être utilisés pour filtrer et sélectionner les investissements pour les plans de transport local

Aperçu de la session

- ③ Infrastructure de transport rural
- ③ Aperçu d'un Plan directeur de transport du gouvernement local (PDTAL)
- ③ Composantes du processus pour élaborer un PDTAL
- ③ Élaboration d'un PDTAL: expériences à partir de l'étude de cas

2. Infrastructure de transports ruraux

- ⊙ Souvent, les processus de planification des routes nationales ou d'état :
 - sont « descendants »
 - sont techniquement sophistiqués
 - ignorent le potentiel du gouvernement local et des communautés pour participer
- ⊙ **Les administrations locales**
 - sont un élément critique au succès du processus de planification des infrastructures de transports ruraux (ITR)

Mais en réalité, la plupart des administrations locales dépendent encore des :

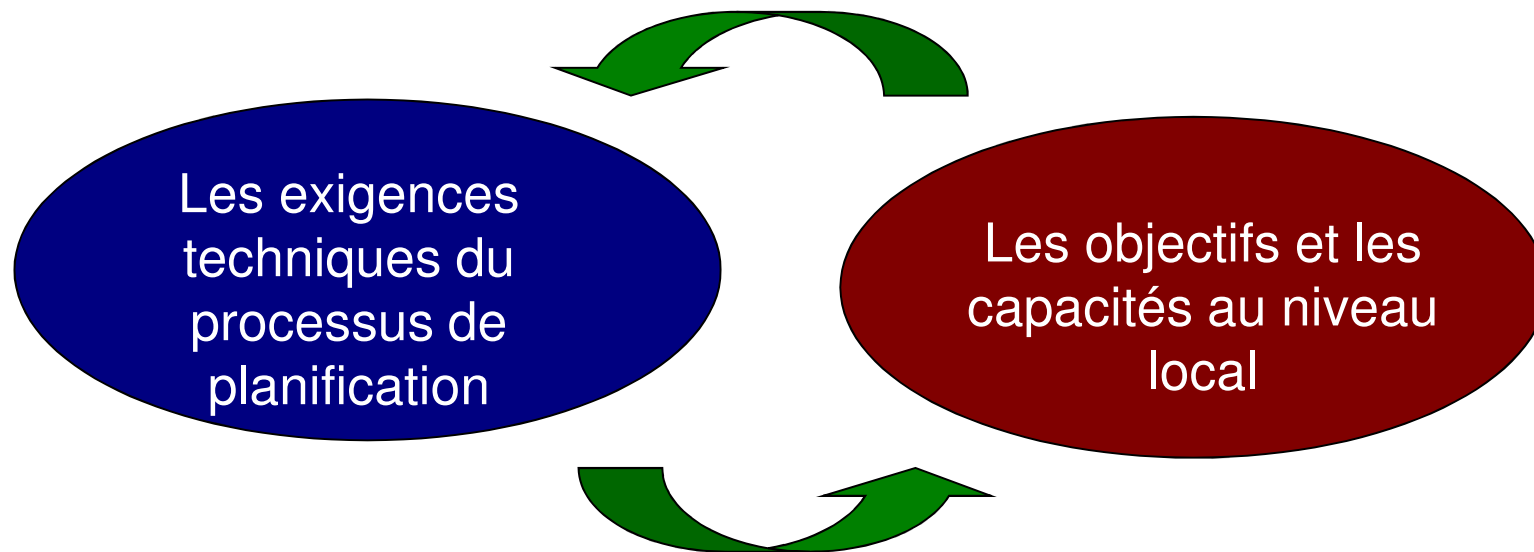
- ingénieurs et des économistes du gouvernement central
- consultants financés par des sources externes

3. Aperçu d'un Plan directeur de transport du gouvernement local (PDTAL)

- ③ Un outil essentiel pour permettre la participation de l'administration locale dans la planification
- ③ Doit être **transparent et facilement** compris par les planificateurs du gouvernement local ...
 - qui peuvent avoir une interprétation limitée de l'économie sous-jacente

Aperçu d'un Plan directeur des transport par l'administration locale (PDTAL)

Permet d'équilibrer :



Aperçu d'un Plan directeur des transports par l'administration locale (PDTAL)

Le PDTAL peut être établi dans le cadre :

- ③ D'une politique sectorielle nationale, ou
- ③ D'une politique et d'une stratégie explicites nationales en matière de transport rural

Deux pistes :

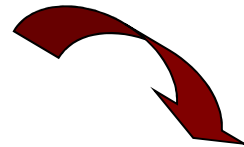
1. Plans préparés par les organismes de la planification du gouvernement local conjointement avec les communautés, assistés par des consultants locaux
2. Processus entièrement confié à des consultants par le gouvernement local ou les représentants de la communauté réunis en comités de « services communs »

4. Composantes du processus pour élaborer un PDTAL

Principes directeurs

Organisation et contenu

Étapes



1. Établissement du plan « en l'état »
2. Analyse de scénario
3. Sélection des investissements

Principes directeurs

1. Participatifs : « ascendants » et « descendant » en simultané
 - interaction à tous les niveaux de planification et de prise de décision
2. Impliquent dès le début les principales parties intéressées

- fournisseurs de services de transport rural
- ONG locales et internationales actives localement dans le secteur du transport rural
- les fabricants locaux de MTN et MTI et prestataires de services
- les chefs des communautés, les représentants des associations d'agriculteurs etc.

- l'organisme local des routes rurales par ex.
Ministère de l'administration locale
- organismes des routes provinciales
- organismes en charge des routes
de l'administration locale
- instituts universitaires

Organisation et contenu

1. Nécessite un atelier ou un format interactif
2. Les objectifs de développement humain ou économique du gouvernement ou des organismes participants représentent un bon point de départ ...

Organisation et contenu

Raisonnement

- ③ La plupart des pays donnent la priorité aux dépenses publiques et aux actions politiques en fonction de l'impact sur le développement et la réduction de la pauvreté
- ③ Beaucoup ont présenté des plans de réduction de la pauvreté
- ③ En général, les gouvernements locaux sont sensibles aux besoins de développement social et économique des communautés locales
 - donc ils devraient être encouragés à les traduire en objectifs et en stratégies de développement de réseaux

Étapes

Étapes pour l'élaboration d'un PDTAL

1. Établissement du plan « en l'état »
2. Analyse de scénario
3. Sélection des investissements

Étapes pour l'élaboration d'un Plan directeur des transports par l'administration locale (PDTAL)

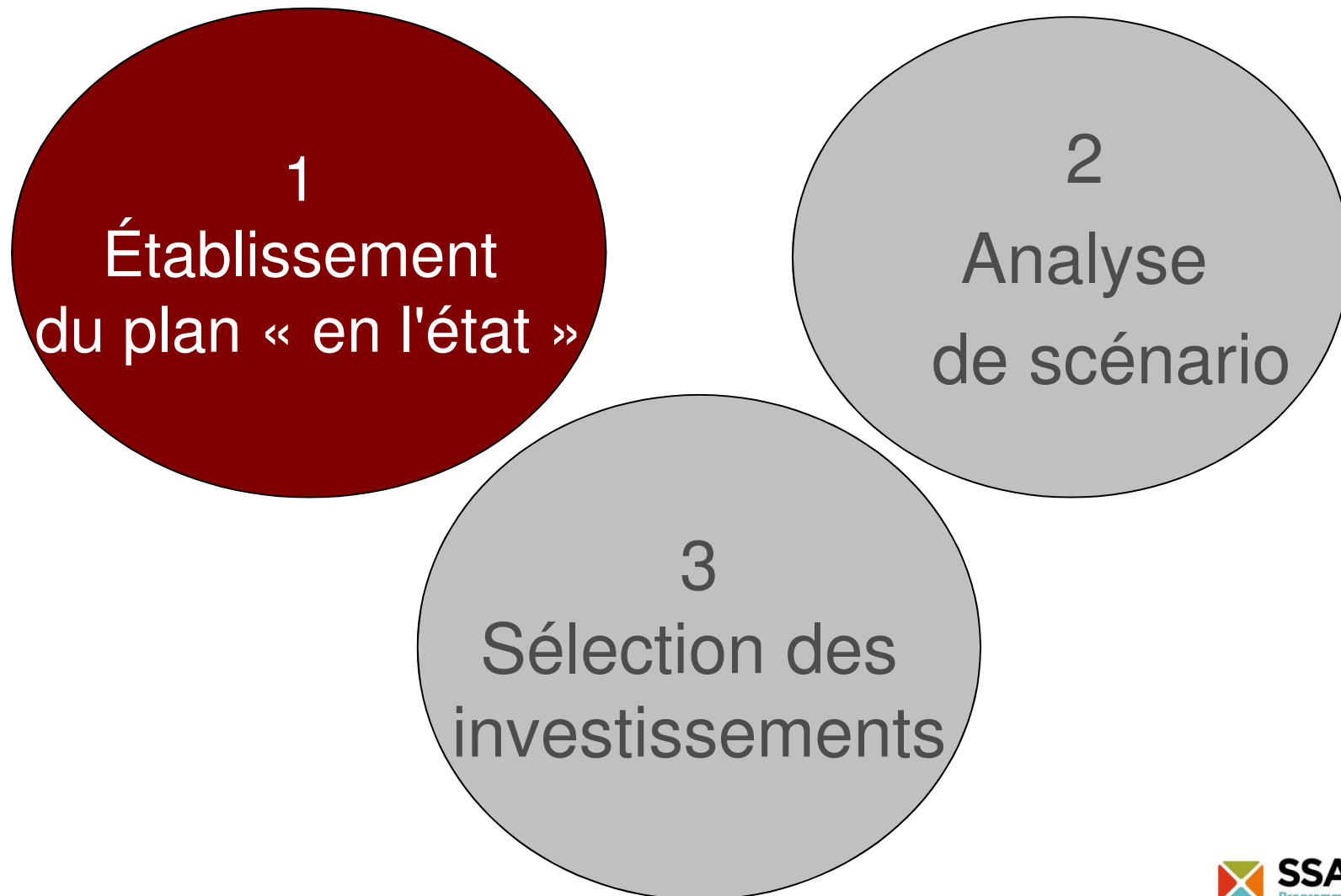


Discussion en groupe

Discutez des problèmes à explorer lors de l'élaboration d'un PDTAL, pour chacun de ce qui suit :

1. *Établissement du plan « en l'état »*
2. *Analyse de scénario*
3. *Sélection des investissements*

5. Élaboration d'un PDTAL : expériences à partir de l'étude de cas



1. Établissement du plan « en l'état »

Problèmes fondamentaux

- ⊙ Routes, pistes et chemins existants mais détériorés
 - beaucoup ne sont praticables, et avec difficulté, que lors de la saison sèche, et pas tous lors de la saison des pluies
- ⊙ Les ressources disponibles pour l'entretien sont très limitées
 - sans mentionner les nouveaux investissements !
- ⊙ Pression politique pour utiliser des ressources rares afin de mettre à niveau certaines liaisons vers les normes les plus abordables
 - Une surface typiquement en bitume ou en graviers
- ⊙ En général, peu d'attention est portée à l'accès de base ITR

Qui devrait le faire ?

- ③ Les planificateurs de l'organisme des routes du gouvernement local
 - peuvent demander l'aide d'un spécialiste de l'entité ciblée

ou

- ③ Par un consultant, des ingénieurs locaux ou une ONG
 - en étroite collaboration avec l'organisme des routes locales et les communautés

Le plan doit contenir une intégration de données physiques avec des données socio-économiques

Données physiques :

- ③ Réseau ITR existant : routes, pistes, chemins
- ③ Condition et utilisation des liens individuels
- ③ Principaux obstacles et contraintes
- ③ Réseau de transport de meilleure qualité et l'interconnexion entre les systèmes
- ③ Facteurs climatiques, liés au sol, et topographiques
 - pour une évaluation réaliste des exigences en matière d'ingénierie
- ③ Approches alternatives pour la mise en œuvre des travaux
 - par ex. sous-traiter aux communautés, les méthodes basées sur la main d'œuvre

Points clés sur la collecte des données physiques

- ◎ recueillir des données dans le cadre d'une étude à faible coût sur l'inventaire et l'état des routes
- ◎ l'étude sur l'état permet aux planificateurs d'évaluer les dépenses et les types de travaux nécessaires pour prendre en considération la liaison vers la norme minimale convenue
 - par ex. l'intervention à moindre coût nécessaire pour garantir *l'accès aux véhicules motorisés* en toute saison
- ◎ effectuer une estimation des coûts pour l'investissement dans les routes avec le potentiel de mise à niveau
 - par ex. gravier de haute qualité ou surface étanche

Données socio-économiques

- ③ Emplacement des populations
- ③ Évaluation de la demande de transport rural
- ③ Principales installations générant des déplacements
 - zones de production agricole, marchés, écoles, centres de santé, points de collecte d'eau
- ③ Services fournis
 - coûts et moyens de transport disponibles
 - qualité et emplacement des services

Points clés sur la collecte des données

- ③ Peuvent être recueillies auprès de l'organisme respectif de la planification du gouvernement national ou local
 - par exemple, les données de recensement

Établissement d'une base de données

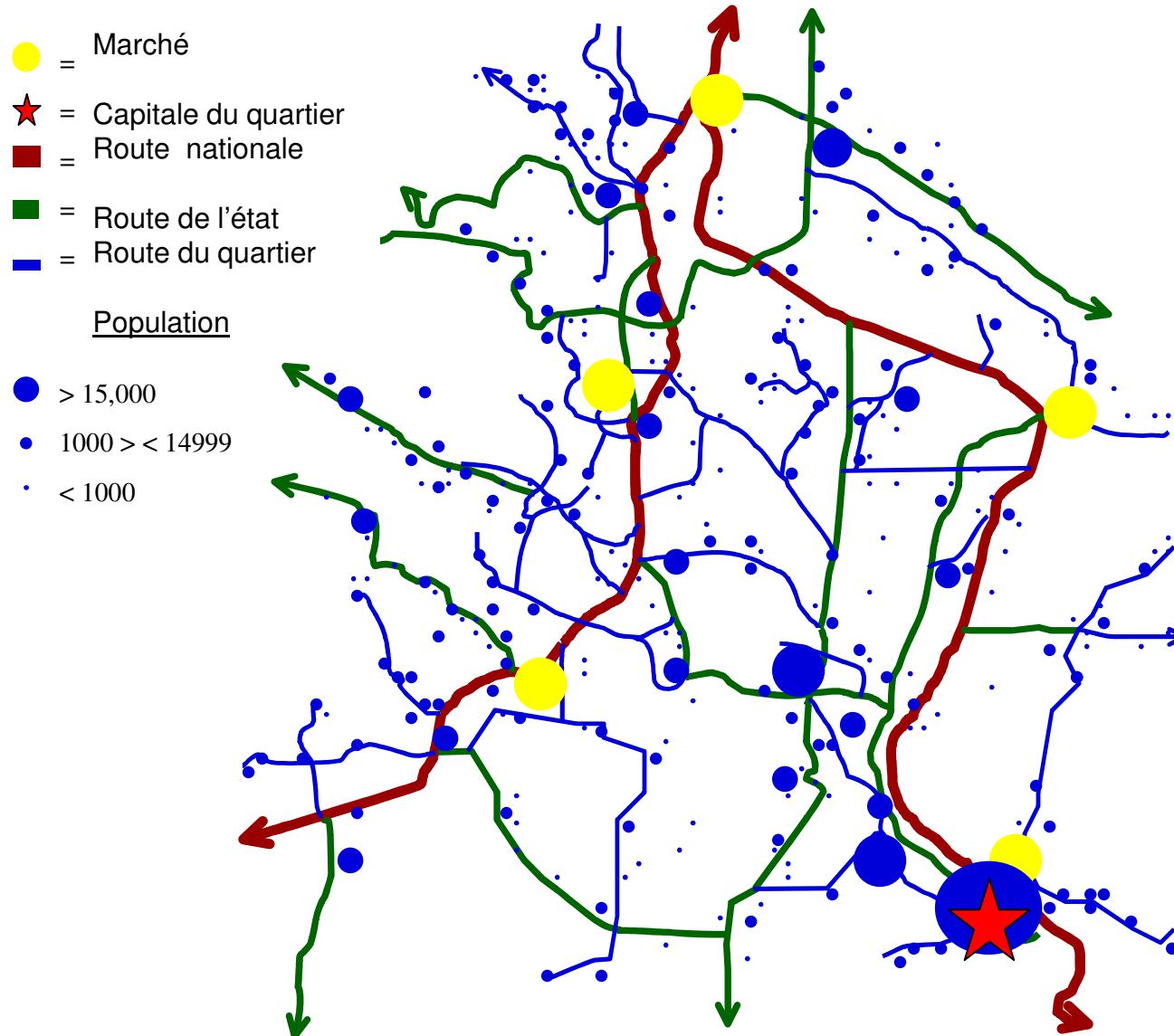
La base de données contient, pour chaque partie de l'ITR ou section prise en considération:

- le nom de la route
- la juridiction
- la longueur
- le type d'ITR
- le nombre de ponts et de systèmes de drainage transversal
- l'état général
- la praticabilité pendant la saison des pluies
- les populations desservies
- les niveaux actuels de trafic

Les données peuvent être présentées sous la forme d'un tableau : par exemple

Identificateur	999
Sous-district	Karimnagar
Lieu	Huzurabad
Nom de la route	Musthabad à Pothgal
Longueur totale	40 km
Longueur proposée pour l'intervention	40 km
Population desservie par la route	4.400
Catégorie de travail	Amélioration du lieu
Coût total	205.000
Coût par km	5.125
Coût par 1000 habitants	46,59
État général	Médiocre
Trafic estimé	18
Praticable pendant la saison des pluies	O/N N

Les données peuvent être présentées graphiquement sous forme de « carte »



1
Établissement
du plan « en l'état »

2
Analyse
des scénarios

3
Sélection des
investissements

2. Analyse de scénario

Principales considérations :

- ③ **Options** : prendre en compte un éventail de scénarios possibles pour l'amélioration
- ③ **Participation** : utiliser un cadre sous forme d'atelier avec
 - les communautés ou leurs représentants
 - les planificateurs du gouvernement local
 - les intérêts du secteur privé
- ③ **Animateur** : le conseiller ou le représentant de l'entité ciblée
 - agit en tant qu'animateur
 - garantit la prise en considération des principes de la politique de transport rural du pays
- ③ **Équité et développement économique**
- ③ **suppression** rentable des contraintes d'accès sur la totalité du réseau ITR
 - dont les routes, les pistes et les chemins

Utilisation d'un plan « en l'état » pour discuter des stratégies possibles

Cadre financier et de gestion ...

1. Doit être bien défini et compris par toutes les parties.

Par exemple, amélioration des routes et des chemins communautaires

- clarifier l'implication des communautés, par ex. accords sur le partage des coûts et sous-traitance
- garantir une bonne compréhension par le gouvernement local et les représentants des communautés

2. C'est une condition préalable pour une stratégie d'investissements efficace

- si de tels accords n'existent pas, les détails doivent être négociés avant tout nouvel investissement

plus de renseignements précis

La sélection des routes, la planification et la programmation des travaux nécessitent plus de renseignements précis

Les renseignements complémentaires doivent inclure:

- © Évaluation des performances passées
l'organisme des routes rurales responsable
de la mise en oeuvre et de la planification

1
Établissement
du plan « en l'état »

2
Analyse
de scénario

3
Sélection des
investissements

3. Sélection des investissements

Pour les options proposées pour les améliorations de l'ITR :

- ③ Effectuer des estimations des coûts
- ③ Classer les estimations en utilisant les procédures convenues

Sur la base des résultats :

- ③ Coordonner un processus consultatif avec autant de groupes dans la zone que possible
- ③ Obtenir les intrants des groupes vulnérables, en particulier les femmes

Processus de sélection des investissements

Passer au crible la totalité du réseau afin d'éliminer les routes qui ne seront pas prises en considération dans le PDTAL:

- ③ Routes nationales et d'état au sein de la juridiction du gouvernement local
 - elles seront la responsabilité de l'organisme de niveau supérieur respectif
- ③ Routes existantes en bon état
 - leurs besoins seront couverts dans les budgets d'entretien
- ③ Routes qui ne desservent pas les besoins d'accès
 - Routes inter-village, pistes ou chemins
- ③ Routes appartenant à des communautés locales ou à des utilisateurs privés
 - routes à accès privé

Critères de sélection pour filtrer les routes de l'administration locale

Les variables proposées pour l'analyse comprennent :

L'étendue et l'état du réseau

Les facteurs socio-économiques

Les estimation d'utilisation

Les contraintes d'accessibilité à surmonter ainsi que les coûts

La capacité des districts

Adapté de : Malmberg Calvo, 1998.

L'étendue et l'état du réseau

Nécessaires pour garantir l'entretien de l'infrastructure existante

- ⊙ Kilomètres des routes du gouvernement local, des routes communautaires, des pistes et des chemins
- ⊙ Nombre de ponts et de traversées de cours d'eau
- ⊙ Connexions vers le reste du réseau routier

Les facteurs socio-économiques

- ③ Populations en bordure des routes et chemins spécifiques
- ③ Importance de la route pour les liens vers les marchés, l'éducation, la santé, les services administratifs, et plus encore
- ③ Potentiel économique de la zone, tel que le nombre et le type d'entreprises, de magasins et de marchés

Les estimation d'utilisation

- ③ Kilomètres des véhicules (camions, voitures)
- ③ Ventes de carburant
- ③ Extrants agricoles commercialisables et extrants potentiels
- ③ Zone de terre cultivée

Les contraintes d'accessibilité à surmonter ainsi que les coûts

- ③ Nombre de structures (ponceaux, ponts) aux points d'embouteillage
- ③ État des routes ou des pistes (tel que le nombre de mois pendant lesquels elles sont praticables)
- ③ Coûts d'ingénierie de l'intervention

La capacité des districts

- ③ Augmenter les revenus pour le partage des coûts - quels sont les sources et les taux de collecte ?
- ③ Demander, utiliser et justifier des fonds
- ③ Entreprendre l'entretien par des contrats (nombre d'entreprises disponibles pour les offres)
- ③ Fournir un travail tarifé de manière appropriée pour les travaux à forte intensité de main d'œuvre

Stratégies d'ingénierie appropriées

- ③ Normes de performance pour chaque niveau du réseau
 - discutées et convenues avec les planificateurs, les communautés et les entrepreneurs.
- ③ Définir des normes minimales
 - Travaux minimum nécessaires afin de garantir la praticabilité en toute saison pour la partie ayant le plus faible volume du réseau
- ③ Définir des critères clairs pour mettre à niveau les routes à volumes élevés
 - basés sur des indicateurs d'utilisation (niveaux de trafic)
 - coûts, par ex. analyse coût-bénéfices économique

..... comment sélectionner et classer par priorité les investissements sur les liaisons avec une faible « praticabilité » en toute saison

- car la plupart du réseau ITR comprendra une infrastructure de transport avec un trafic très faible, (par ex. moins de 50 VPJ)

Commentaires de conclusion

- ③ Éviter la promotion **de normes de performance excessives**
 - par ex. celles basées sur la qualité de la surface ou sur les vitesses de déplacement
- ③ Se concentrer sur la recherche de solutions **innovantes à faible coût** afin d'élargir une norme minimale convenue en matière d'accès

Par exemple

- ③ **Des interventions à faible coût et des stratégies d'amélioration du lieu**
 - entraînent d'importantes économies de coûts
 - réduisent de 5 à 10 fois les besoins en investissement
 - bien qu'elles soient souvent plus compliquées à mettre en œuvre qu'une route entière de génie civil
 - nécessitent une approbation des interruptions occasionnelles d'accès
 - inondations aux gués ou fermeture du trafic dense pendant les saisons de mousson