

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



## **Module 3: Gestion et financement**

# **Les questions liées à la gestion au niveau local**

**Séance 3.1**

**Partie 1**

**Présentation: 3.1a**



**DFID** Department for  
International  
Development



theIDLgroup



**SSATP**  
Africa Transport  
Policy Program

# Les modules de formation

Module 1. Politiques et stratégies

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

Ce module

Module 3. Gestion et financement

Module 4. Mobilité rurale

Module 5. Enjeux sociaux et environnementaux

# Module 3. Gestion et financement

Cette séance

Séance 3.1 Les questions liées à la gestion au niveau local

Séance 3.2 Questions générales en matière de gestion des routes : Gérer les routes comme une entreprise – et non comme une administration publique

Séance 3.3 Financement des infrastructures de transport rural

# 1. Introduction

## Objectifs d'apprentissage

À l'issue de la séance, les participants pourront :

- ① Décrire les principaux obstacles à une gestion efficace des transports en milieu rural
- ① Analyser les possibilités de réforme dans le secteur du transport rural, en mettant l'accent sur les politiques et les stratégies
- ① Présenter un cadre permettant de mieux gérer les routes et les chemins publics locaux
- ① Analyser les questions liées à la gestion et au financement des routes et des chemins communautaires

# Programme de la séance

- ③ Les défis de la gestion du transport rural
- ③ Cadre pour la réforme
- ③ Cadre pour la gestion des routes publiques locales
- ③ Gestion et financement des routes et des chemins communautaires

## 2. Les défis de la gestion du transport rural

### Contexte

- ⊙ Dans de nombreux pays en développement, les tentatives visant à mettre en place et à entretenir un réseau durable de routes rurales ont échoué
- ⊙ Des installations souvent inappropriées, mises en place dans des endroits inappropriés en recourant à des techniques inappropriées

# Les grandes questions

- ③ Pourquoi n'a-t-on pas réussi à mettre en place des réseaux durables de routes rurales ?
- ③ Que pourrait-on faire pour améliorer la gestion et le financement des routes rurales ?
- ③ Quel est le rôle des collectivités locales ?
- ③ Quel est le rôle des communautés locales ?

# Les grands défis

- ⊗ Responsabilités mal définies
- ⊗ Désintégration du système de planification
- ⊗ Capacités locales insuffisantes
- ⊗ Normes et méthodes de conception inadéquates
- ⊗ Faiblesse des collectivités locales et des institutions communautaires



# Responsabilités mal définies

- ⊙ Responsabilités en matière de transport rural sont **fragmentées** au niveau des autorités centrales
- ⊙ **Confusion** quant aux personnes responsables des routes rurales
- ⊙ Pas de cadre juridique garantissant la **propriété** communautaire des routes et des chemins
- ⊙ **Contributions communautaires ad hoc** pour construire ou améliorer les routes n'équivalent pas à un engagement pour leur entretien sur le long terme

# Désintégration du système de planification

- ③ Absence d'une **politique** ou d'une **stratégie nationale** cohérente



L'État répond de **façon accessoire** aux besoins des ménages ruraux, les autres acteurs de **façon anarchique**

- ③ Autorités centrales **ne parviennent pas à assurer la coordination**

- Planification **incohérente** et **désordonnée**
- Incapacité à évaluer les demandes des clients (ménages ruraux)
- Incapacité à répondre aux besoins de base des ménages ruraux

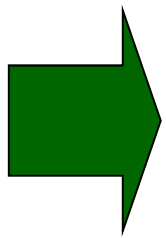
- ③ Routes construites par des acteurs non étatiques sans concertation avec les institutions gouvernementales

- Qui est responsable de leur entretien ?

# Capacités locales insuffisantes

## ⊙ Manque de **mesures incitatives** pour le personnel de voirie au niveau local

- Salaires des fonctionnaires insuffisants
- Peu de possibilités de formation et d'évolution professionnelle
- Conditions de vie au niveau local peuvent être dures



- Taux élevés de vacance de postes
- Personnel sous-qualifié, peu motivé et indifférent
- Travail au noir, autres activités pendant les heures de travail, chapardage

# Capacités locales insuffisantes...

## ③ Peu d'implication du secteur privé dans la voirie en zone rurale

- Collectivités locales recrutent rarement consultants ou entrepreneurs locaux
- Collectivités locales ont peu d'expérience avec secteur privé et passation officielle des marchés
- Petite taille des marchés locaux n'encourage pas entreprises expérimentées à se mobiliser dans zones rurales

## ③ **Priorité donnée aux villes** dans allocation des ressources humaines et financières

- S'explique par administration centrale et mauvais moyens de communication entre zones urbaines et rurales

# Normes et méthodes de conception inadéquates

- ③ Politiques et programmes de transport en zone rurale ont tendance à se concentrer sur **axes routiers conventionnels** destinés aux véhicules motorisés
- ③ Utilisation de normes de conception adaptées aux pays développés
  - ➔ **ITR inadaptée** aux besoins des ménages ruraux
  - Utilisation inefficace des ressources

# Faiblesse des collectivités locales et des institutions communautaires

- ③ Dans de nombreux pays, caractère très **centralisé** des autorités publiques fait que collectivités locales restent faibles en tant qu'institutions
  - Représentants des autorités centrales sont présents au niveau des régions, des autorités sous-régionales et du village (et pas seulement au niveau central)
  - Ministères organisés verticalement avec prise de décision et autorité financière centralisées

# Relever les défis

③ **La décentralisation** nécessite le renforcement des capacités locales à travers :

- des politiques rationnelles
- des mesures incitatives
- des structures de gestion efficaces
- un contrôle démocratique des collectivités locales
- un personnel qualifié, formé et motivé

③ Pour apporter **des améliorations durables** à l'ITR

- un cadre rationnel pour le développement rural
- des montages institutionnels et financiers cohérents

# 3. Un cadre pour la réforme

- ④ Une politique et une stratégie pour le transport rural
- ④ Propriété et responsabilité
- ④ Capacité locale



Crédit : TRL Limited



# Une politique et une stratégie pour le transport rural

## 🌀 Deux fonctions importantes

1. Fournit un cadre conceptuel pour la mise en œuvre du programme de réforme
2. Apporte de l'ordre et de la cohérence à l'ITR
  - en concertation avec les principales parties prenantes

## 🌀 Ne devrait pas être un simple exercice théorique mais un processus durable et participatif (Module 2)

# Propriété et responsabilité

- ③ **Confusion** généralisée quant aux propriétaires des routes et aux responsables de leur entretien
- ③ Besoin de clarifier à **qui appartient chaque actif** afin d'ouvrir la voie à partenariats public-privé

# Capacité locale

Construire un contrôle de gestion efficace au niveau local implique de :

① **Former** les secteurs public et privé

§ Besoin du soutien de l'État et des bailleurs

② **Développer les économies d'échelle**

§ Marchés offerts par de nombreux réseaux d'ITR locaux sont trop petits pour attirer secteur privé

§ Mais... en s'associant aux autorités locales voisines, peuvent attirer cabinets d'experts-conseils compétents

## 4. Un cadre pour la gestion des routes publiques locales

Clarifier les responsabilités des autorités locales et centrales

Une meilleure information sur :

- ✓ le classement
- ✓ l'état
- ✓ l'utilisation des routes

- 🌀 Inventaire et classification fonctionnelle
- 🌀 Inventaires de routes
- 🌀 Propriété juridique
- 🌀 Générer des capacités locales et de gestion

# Inventaire et classification fonctionnelle

## 🌀 **Archivage** complet des :

- Responsabilités actuelles concernant l'ITR
- Caractéristiques du réseau

## 🌀 Devraient être intégrés dans les archives **publiques**

## 🌀 **Inspections annuelles** afin d'évaluer :

- les modifications de l'état des routes
  - l'utilisation
  - la classification
  - la propriété
- pas seulement un exercice ponctuel

# Inventaires de routes

## 🌀 Pour les inventaires **des routes relevant des autorités locales** :

- type de surface
- structures de drainage
- volume et composition du trafic routier
- localisation des services importants

## 🌀 Inventaire des **routes et chemins communautaires** :

- plus difficile que les inventaires des collectivités locales
- techniques doivent être **simples et peu coûteuses**

# Propriété juridique

- ⊙ Propriétaires ou entités principales responsables des routes et chemins doivent être nommés et reconnus légalement
- ⊙ Révision annuelle pour constater changements de propriété et de responsabilité

# Générer des capacités locales et de gestion

Les collectivités locales devraient-elles développer des capacités internes ou sous-traiter au secteur privé ?

- ③ Développement des capacités coûteux et difficile
- ③ Réseaux routiers locaux trop petits pour justifier cette option
- ③ Pour rationaliser et réduire la pression sur capacités internes :
  1. Sous-traiter **travaux physiques** au secteur privé
  2. Sous-traiter **tâches de gestion importantes** à consultants locaux



# Mettre en place un cadre et des méthodes de planification

- ③ Collectivités locales doivent évaluer priorités entre différents secteurs
- ③ Processus de planification doivent être
  - participatifs
  - itératifs
  - prévoir des primes de rendement
  - bon rapport qualité-prix

## 4. Gestion et financement des routes et des chemins communautaires

⊙ Autorités laissent souvent responsabilité des routes et des chemins d'accès aux communautés

⊙ Mais communautés assument rarement cette responsabilité

⊙ Pourquoi en est-il ainsi ?



## Désengagement des communautés en matière de routes et de chemins d'accès



### Discussion de groupe

- A. *Pourquoi les communautés n'assument-elles pas leurs responsabilités concernant les routes et les chemins d'accès ?*
- B. *Que peut-on faire pour résoudre ce problème ?*

# 5. Gestion et financement des routes et des chemins communautaires

- ③ Propriété communautaire
- ③ Planification des routes et des chemins communautaires
- ③ Conseils techniques et de gestion

# Propriété communautaire

- ③ Sans détenir **propriété** des routes et des chemins, communautés ne sont guère **incitées** à les gérer de manière responsable
- ③ **Cadre juridique** doit reconnaître propriété communautaire et non publique
- ③ **Procédures rapides** nécessaires pour modifier classement des routes
  - sort de routes non réclamées (non classées) doit être déterminé
- ③ **Mais...** communauté doit **consentir** et témoigner vif intérêt pour route ou chemin

# Planification des routes et des chemins communautaires

- ③ Planification des transports axée sur construction de routes
  - Et pourtant... **solutions n'impliquant aucun transport** peuvent résoudre problèmes d'accès plus efficacement et à moindre coût
  - Normes routières gouvernementales souvent trop strictes, améliorations simples des chemins existants pourraient suffire
- ③ Procédures de planification ne doivent pas être considérées comme substitut à **participation** locale dans processus de prise de décision (Module 2)

# Conseils techniques et de gestion

- ③ Pour gérer l'ITR, les communautés ont besoin de :
  - **Conseils techniques** : conception des routes, normes routières, matériaux appropriés, planification du travail
  - **Conseils de gestion** : comptabilité financière, gestion des marchés, approvisionnement
- ③ **Transfert** du savoir-faire en matière d'entretien des routes
  - du contremaître à la formation au niveau du village
- ③ Villages peuvent constituer **associations routières** pour gérer routes et chemins locaux
  - Sur la base des structures de pouvoir traditionnelles, groupes de villages, familles élargies, groupes d'agriculteurs commerciaux, transporteurs, ou d'autres groupes qui partagent un intérêt commun

# Conclusions

- ③ Une sélection pratique **d'options institutionnelles**
- ③ Autorités centrales devraient se concentrer sur **mesures à effet catalyseur** pour promouvoir développement rural et réforme sectorielle
- ③ **Bailleurs** devraient
  - soutenir efforts de réforme nationaux
  - encourager partage d'expérience au niveau international
  - fournir capital initial pour mettre en œuvre programmes de réforme



# Conclusions

## ③ Propriété privée peut ...

- augmenter de manière significative nombre de kilomètres de routes entretenues régulièrement
- réduire les frais d'entretien

## ③ Pour mettre en place un cadre institutionnel pour gérer et financer le plus bas niveau du réseau

- besoin d'introduire mesures incitatives pour encourager propriété communautaire et autonomisation