

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



Module 3: Gestion et financement

Financement des infrastructures du transport rural

Séance 3.3

Partie 1

Présentation: 3.3a



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

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

Cette séance

Séance 3.3 Financement des infrastructures du transport rural

1. Introduction

Objectifs d'apprentissage

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

- ① Expliquer les différentes façons dont les routes et les chemins publics et communautaires locaux peuvent être financés
- ② Décrire les implications de la décentralisation et de la participation du secteur privé concernant les infrastructures du transport rural
- ③ Analyser un cadre permettant un meilleur financement des routes et des chemins au niveau local

Programme de la séance

- ③ Les symptômes d'un financement inadapté
- ③ Un cadre pour la réforme
- ③ Le financement des routes publiques locales
- ③ La mise en place d'un cadre et de méthodes de planification
- ③ Le financement des routes et des chemins communautaires

1. Les symptômes d'un financement inadapté

Responsabilités mal définies

- ③ Les communautés locales apportent souvent des contributions **ad hoc** à la construction (en particulier par main-d'oeuvre)
- ③ Mais contributions communautaires ne doivent pas être prises pour **engagement** en matière d'entretien ou pour prise de responsabilités **liées à la propriété**

Désintégration du système de planification

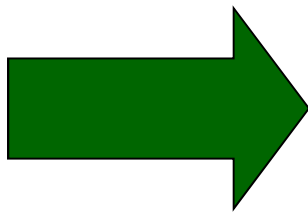
- ③ Ressources existantes attribuées de manière sous-optimale
 - Dépenses d'investissement par rapport à dépenses d'entretien
 - Améliorations des routes par rapport à améliorations d'ITR plus simples
- ③ Budgets d'investissement et d'entretien sont distincts
- ③ Budgets d'investissement appuyés par bailleurs de fonds et favorisés par élus locaux
- ③ **Tendance à favoriser**
 - réfection par rapport à entretien
 - travaux de voirie par rapport à passerelles et chemins

Financement de l'entretien insuffisant et incertain

- ③ Les autorités investissent généralement peu dans l'entretien des réseaux
- ③ Les plus bas niveaux du réseau les plus durement touchés (souvent 5 à 15% des besoins)
- ③ Allocations de fonds imprévisibles
 - Fonds des autorités locales presque toujours bien moins importantes que prévisions budgétaires
 - Impossible pour autorités locales de planifier efficacement

Capacités locales insuffisantes

⊙ Manque de mesures incitatives pour personnel de voirie au niveau local



- Taux de vacance de postes élevé
- Manque de motivation
- Personnel sous-qualifié et indifférent
- Postes vacants

3. Un cadre pour la réforme

- ③ Une décentralisation efficace nécessite un contrôle au niveau local des responsabilités en matière aussi bien **fiscale** que **politique** et **administrative**
- ③ Décentralisation partielle
 - Seules les responsabilités administratives sont déléguées
 - Faiblesse des autorités locales et mauvaises performances

Financement

- ⊙ Bailleurs de fonds prennent en charge majeure partie des dépenses d'investissement
- ⊙ **Mais...** sont de plus en plus réticents en l'absence de conventions d'entretien

Qui peut fournir un financement suffisant et fiable pour l'entretien ?

- doit être **national** pour assurer durabilité
- doit comporter accords en matière **de partage des coûts**
 - pour encourager à œuvrer à l'entretien et à tirer profit de ressources rares

4. Le financement des routes publiques locales

Financement de l'entretien

- ⊙ Demande un versement régulier et suffisant de fonds
 - sans plans clairs pour répartition des fonds, impossible de planifier le travail
 - coûts unitaires augmentent comme entrepreneurs intègrent retards de paiement dans leurs coûts

Revenus de source locale

- ③ Collectivités locales ne mobilisent que peu de revenus
 - Impôts sur les entreprises et taxes de marché (source principale)
 - Prélèvements sur propriété, agriculture locale et construction
 - Projets commerciaux : hôtels, bars, services de transport (souvent à perte)
- ③ Que peut-on faire pour accroître les revenus de source locale ?
 - Application plus rigoureuse
 - Fiabilité du système judiciaire local
 - Mesures incitatives pour percepteurs d'impôts
 - Frais d'utilisation des routes locales (par ex. permis)
 - Taxe foncière

Transferts budgétaires des autorités centrales

- ③ Transferts des autorités centrales est principale source de **financement national** pour routes locales
- ③ **Mais...** (comme le montre la Partie 3.2) **fonds routiers** à exploitation commerciale plus prometteurs que budgets des autorités centrales

Partage des coûts pour l'entretien

- ③ Mobiliser des fonds pour la construction et l'entretien des routes
- ③ Subventions de contrepartie
 - Usagers de la route, autorités centrales ou bailleurs de fonds versent montants proportionnels à ceux apportés par autorités locales

Avantages comparatifs des communautés et des autorités publiques



Activité de groupe

- A. *Quelles sortes de ressources et de caractéristiques les communautés, les autorités locales et les autorités centrales ont-elles en matière de financement des ITR ?*
- B. *Quels sont les avantages comparatifs de chacun de ces niveaux ?*

5. La mise en place d'un cadre et de méthodes de planification

④ **Processus de budgétisation participative**

- Dialogue périodique entre électeurs et collectivités locales
- Définit contributions aux besoins tant d'entretien que d'investissement
- Oblige autorités locales et électeurs à déterminer s'ils peuvent se permettre nouveaux investissements

④ Plan transmis à autorité routière provinciale, régionale ou centrale pour être comparé aux autres

- ③ Électeurs locaux sont confrontés à contrainte budgétaire
 - Doivent choisir entre normes techniques et couverture
- ③ Électeurs encouragés à mobiliser ressources supplémentaires pour couvrir entretien

6. Le financement des routes et des chemins communautaires

Comment peut-on **encourager et responsabiliser** les communautés pour qu'elles assument la responsabilité des routes et des chemins sans propriétaire ?

Accords en matière de partage des coûts

- ③ Introduire **incitation** financière pour que communautés s'organisent
- ③ Élargir **base des revenus**
- ③ Vérifier demande et garantir répartition plus **efficace** des ressources
- ③ Accords en matière de partage des coûts peuvent être à la fois **formels** et **informels**

Conseils techniques et de gestion

- ③ Communautés ont besoin de conseils sur gestion et passation des marchés
 - Bien tenir les comptes
 - Renforcer structures des organisations villageoises

- ③ Participation communautaire en matière de passation
 - Améliore durabilité
 - Investissement consacré à économie locale
 - Génère emplois et possibilités au niveau local
 - Augmente capacités et savoir-faire au niveau local

Aspects essentiels du financement des routes et des chemins communautaires

Bailleurs de fonds

Communautés

Fonds publics et routiers

Financement des investissements par bailleurs de fonds

- ③ Bailleurs de fonds financent majeure partie des infrastructures rurales
- ③ Bailleurs devraient
 - permettre aux communautés de choisir types d'investissements qu'elles souhaitent
 - encourager partage des coûts
- ③ Bailleurs de fonds devraient promouvoir fonds sociaux et communautaires pour infrastructures rurales (voir partie 3.3c)

Financement communautaire des investissements et de

- ③ Malgré pauvreté, communautés mobilisent souvent ressources nécessaires pour financer une partie des investissements prioritaires
- ③ Investissement communautaire peut consister en
 - argent
 - matériaux disponibles localement
 - main-d'œuvre

Financement de l'entretien grâce aux fonds publics et routiers

- ③ Fonds routiers peuvent fournir financement partiel aux routes et chemins communautaires
- ③ Arrangements concernant partage des coûts avec fonds routier communautaire devraient être formalisés et bénéficier d'une supervision technique adaptée

Planification des routes et des chemins communautaires

- ③ Pour que **communautés assurent planification efficace**, ont besoin de formation en matière de
 - communication
 - identification des priorités locales
- ③ **Besoin d'agents de vulgarisation**
 - pour présenter besoins et priorités locaux au personnel de l'agence routière locale
 - pour transmettre en termes accessibles les plans et propositions de l'agence aux villageois

Conclusions

- ③ **Cadre financier durable** pour ITR doit s'appuyer sur
 - arrangements financiers cohérents
 - collaboration entre autorités, communautés et secteur privé
- ③ **Propriété privée** des routes présente
 - très bon rapport coût-efficacité et très bonne efficacité
 - ... surtout au niveau le plus bas du réseau
- ③ **Déléguer la propriété** aux petits producteurs (plus grand groupe du secteur privé dans plupart des pays en développement) permettra d'accroître efficacité et d'assurer entretien régulier de davantage de routes