

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



## **Module 4: Mobilité rurale**

# **Vue d'ensemble des enjeux liés à la mobilité rurale**

**Séance 4.1**

**Partie 1**

**Présentation: 4.1a**



**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

Module 3. Gestion et financement

Ce module

**Module 4. Mobilité rurale**

Module 5. Enjeux sociaux et environnementaux

# Module 4. Mobilité rurale

Cette session

Session 4.1 Vue d'ensemble des enjeux liés à la mobilité rurale

Session 4.2 Promouvoir l'utilisation des moyens de transport intermédiaires (MTI) – choix du véhicule, obstacles potentiels et critères de réussite

Session 4.3 Commercialisation des produits agricoles et accès aux services de transport

Session 4.4 Faire coïncider l'offre et la demande en matière de transport rural

# 1. Introduction

## Objectifs d'apprentissage

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

- ① Expliquer les liens étroits entre la pauvreté et le transport rural
- ② Analyser les principaux enjeux qui ont une incidence sur la mobilité rurale
- ③ Concevoir des stratégies pour aborder ces enjeux en vue d'améliorer la mobilité rurale
- ④ Développer des stratégies visant à créer un "environnement propice" au transport rural
- ⑤ Décrire la nature des partenariats public-privé et leur rôle en matière de transport rural

# Vue d'ensemble de la session

- ③ Pauvreté et transport rural
- ③ Principaux enjeux qui ont une incidence sur la mobilité rurale
- ③ Stratégies d'amélioration de la mobilité rurale
- ③ Environnement propice au transport rural performant
- ③ Partenariats public-privé (PPP)
- ③ Un programme visant à opérer un changement dans les services de transport rural

## 2. Pauvreté et transport rural

- ③ *Infrastructures en mauvais état*
  - routes, voies ferrées, ponts, chemins
  - ... limitent l'accès aux exploitations agricoles, marchés, écoles, cliniques
- ③ *Services de transport inadaptés*
  - moyens de transport motorisés à grande échelle (camions, autocars, pick-up) et intermédiaires (traction animale, vélos, charrettes à bras)
  - ... sont inappropriés et trop onéreux
- ③ *Dépendance vis-à-vis de la marche et du transport sur la tête*
  - inefficace et coûteuse
  - représente un obstacle à l'agriculture et au développement rural
  - un lourd fardeau pour les femmes

# Le secteur des transports peut contribuer à réduire la pauvreté en milieu rural en...

- ① améliorant la **mobilité** rurale
- ② ... facilitant la mise à disposition de moyens de transport et de services de transport **abordables**

# Améliorer la **mobilité** peut faciliter un(e) meilleur(e)...

- ③ Accès aux services
  - éducation, santé, finance, marchés
- ③ Circulation des produits sur le marché
  - accroître les possibilités de revenus
  - accéder à un plus large éventail de marchés
- ③ Accès au marché du travail en milieu rural et urbain
- ③ Transfert de versements provenant de parents
- ③ Participation aux activités politiques, sociales et communautaires



# Mobilité rurale

## les principaux enjeux

## Enjeux liés à la mobilité rurale



### Activité de groupe

*Quels sont les facteurs qui ont  
une incidence sur la mobilité  
rurale ?*

# 3. Principaux enjeux qui ont une incidence sur la mobilité rurale

Les enjeux peuvent être regroupés en plusieurs grandes catégories :

- ③ Un large éventail de parties prenantes – avec des besoins différents
- ③ Masse critique d'usagers, exploitants et fournisseurs insuffisante
- ③ Des faibles densités de population (personnes dispersées, isolées) et des bas niveaux de revenus influent sur l'offre et la demande
- ③ Tendances en matière de choix et d'utilisation des services de transport très variées (motorisés et MTI)
- ③ Complémentarité et concurrence entre les moyens de transport insuffisantes - pour répondre aux différents besoins en termes de transport
- ③ Frais de transport et liés au véhicule élevés

# Un large éventail de parties prenantes

- ③ Les principaux acteurs sont les **usagers, exploitants et régulateurs**
- ③ Ces parties prenantes exercent une influence sur la mise à disposition, le prix, la quantité et la qualité des services de transport.

## Usagers

- ③ Ont des conditions, besoins, et préférences distincts
- ③ Différences liées au genre
  - différences concernant les tâches relatives au transport et l'accès aux technologies
  - les besoins des femmes souvent négligés par les programmes de transport
- ③ Prendre en considération les besoins des groupes défavorisés
  - personnes âgées, pauvres et handicapées
- ③ Prendre en considération les besoins des différents groupes professionnels
  - par exemple, les producteurs de denrées périssables comme les fruits et autres biens

# Un large éventail de parties prenantes

## Exploitants

- ③ Entreprises publiques et privées et particuliers
- ③ Entreprises qui exploitent des véhicules de moyen et gros gabarit
  - requièrent un investissement significatif et un soutien structurel
- ③ Particuliers qui exploitent des mini-bus, pick-up et MTI
- ③ Les exploitants exercent leur influence sur le secteur des transports par le biais de leurs associations, ce qui a un impact sur
  - la qualité, la quantité, le prix des véhicules motorisés et non motorisés.
- ③ Si les associations sont économiquement et politiquement puissantes et exploitent en faisant face à très peu de concurrence
  - le transport en milieu rural devient coûteux et moins attrayant pour les usagers
  - par exemple, cartels associés à une défaillance du marché

# Défaillance du marché

- ③ Des frais de transport élevés - un environnement sans concurrence entraîne :
  - Prix du véhicule et des pièces détachées élevés
  - Coûts d'entretien élevés
  - Faible utilisation des véhicules
- ③ Les **cartels de transport** maintiennent en activité des exploitants au coût élevé
  - contrôlent les parcs de camions par un **système de file d'attente**
  - ..... l'offre excédentaire conduit à *une hausse des tarifs* !

# Cartels de transport

🌀 **Rationner la demande** dans les parcs de camions conduit à une **offre excédentaire** et à une **hausse** des tarifs du transport

- sur un marché purement concurrentiel, l'offre excédentaire *aurait pour effet de baisser* les tarifs



Crédit photo: TRL

# Exemple du Népal :

- ③ Nouvelles routes en montagne
  - la demande de portage commercial a chuté - *davantage* de porteurs cherchaient du travail sur les autres routes de transport
- ③ les **tarifs du portage ont augmenté**
  - pour assurer aux autres porteurs un salaire de subsistance (chacun avait désormais moins de travail)
- ③ des porteurs ont refusé de travailler pour gagner moins
  - mais il n'existait pas de véritable concurrence, étant donné la longueur des files d'attente pour obtenir un travail
- ③ La plupart des pays en développement ne disposent pas de politiques actives pour lutter contre le monopole et les cartels
  - contrôle directement exercé sur les prix = la seule arme utilisée par les gouvernements



# Un large éventail de parties prenantes

## Régulateurs

- ③ Ont tendance à être faibles
  - crée un environnement peu propice pour les services de transport
- ③ Codes de la route bien souvent inadaptés au trafic moderne
- ③ Moyens matériels et ressources humaines limités rendent difficile pour les régulateurs de :
  - suivre les besoins des usagers
  - créer un environnement propice aux services de transport
- ③ Terminaux de transport généralement détenus par le gouvernement local et mal entretenus
- ③ Un gouvernement local désireux de contrôler le nombre de voitures et les routes
  - mais qui ne peut pas toujours là où les exploitants de transport sont très influents sur le plan politique

# Masse *critique* d'usagers, exploitants et fournisseurs insuffisante

- ③ Les moyens de transport (motorisés et non motorisés) requièrent des infrastructures d'assistance dans le cadre de leur construction, approvisionnement et réparation
- ③ La masse critique d'usagers ne peut pas se développer sans des services d'assistance

De la même manière ! ...

- ③ Des services d'assistance durables ont peu de chances de se développer sans une masse critique d'usagers

# Masse *critique* d'usagers, exploitants et fournisseurs insuffisante

## Quels sont les enjeux de la *masse critique* ?

### 🌀 Facteurs socio-culturels

- peuvent limiter l'utilisation de certains modes de transport, comme rouler à vélo pour les femmes
- une fois que suffisamment de femmes commencent à utiliser le vélo et qu'elles (et la communauté) en voient les bénéfices, elles seront de plus en plus nombreuses à rouler à vélo jusqu'à ce qu'une masse critique d'usagers soit atteinte

### 🌀 Densités de population et bas niveaux de revenus (voir plus haut)

# Faibles densités de population et bas niveaux de revenus

☉ Ont une incidence sur l'offre et la demande de transport – 3 catégories

## 1. Une faible densité de transport dans des zones à bas revenus (motorisés & MTI)

- Cercle vicieux de transports, usagers et services insuffisants
- ralentit le développement
- Zones rurales reculées d'Afrique sub-saharienne, d'Asie et d'Amérique Latine

# Faibles densités de population et bas niveaux de revenus

## 2. Une densité de transport plus élevée dans des zones à revenus bas-moyens

- Densité de population moyenne-élevée
- Agriculture irriguée, cultures marchandes, commercialisation efficace, emplois non-agricoles
- Les services de transport ont atteint une *masse critique*
- Zones rurales à revenus élevés et zones périurbaines

## 3. Une densité de transport basse-moyenne dans des zones rurales à revenus élevés

- Bonnes infrastructures de transport
- Les gens utilisent régulièrement un transport motorisé (travail, école, réseau social)
- Zones périurbaines du monde entier et zones rurales dans les pays les plus riches d'Amérique, Asie, Océanie et Europe

# Tendances en matière de choix et d'utilisation des services de transport très variées (motorisés et MTI)

- ③ ... dues aux facteurs sociaux, économiques et environnementaux et à des aspects caractéristiques.
- ③ Certains moyens de transport peuvent être largement répandus, toutefois leur concentration peut varier considérablement
  - vélos, motos, pick-up, camions
- ③ D'autres peuvent être concentrés dans certaines régions
  - charrettes tirées par un âne, motoculteurs

# Tendances en matière de choix et d'utilisation des services de transport très variées (motorisés et MTI)

- ③ Groupes nationaux/locaux impactés par
  - densité de population, culture, infrastructures, revenus, politiques, topographie, climat, récoltes, animaux
- ③ Nous avons besoin de comprendre les conditions qui favorisent le choix
- ③ La plupart des moyens de transport se répandent suite à des initiatives privées à petite échelle plutôt qu'à campagnes officiellement menées par le gouvernement

# Complémentarité et concurrence entre les moyens de transport insuffisantes

- ③ De nombreux services de transport complémentaires sont disponibles, mais ils se chevauchent
  - catégories, capacités, coûts d'exploitation, charges utiles, vitesses, longévité, besoins en infrastructures, caractéristiques esthétiques, besoins en devises, services d'assistance
- ③ Un système de transport multimodal peut répondre aux besoins du marché
  - par exemple, des charrettes tirées par des animaux transportent des récoltes depuis le champ jusqu'au bord de la route ou jusqu'au marché local
  - ... et les camions transportent des marchandises accumulées vers les principaux centres commerciaux
  - l'absence de système multimodal représente un frein au développement rural



# Complémentarité et concurrence entre les moyens de transport insuffisantes

- ③ Les services de transport peuvent être à la fois compétitifs *et* complémentaires
- ③ Par exemple :
  - les zones rurales reculées dont la production agricole est faible peuvent disposer de quelques MTI à objectifs multiples (charrettes tirées par des animaux, pick-up, vélos)
  - un nouveau moyen de transport doit être compétitif sur un marché de petite taille – les charrettes tirées par des animaux peuvent prendre le travail des porteurs et les pick-up transporter les chargements des charrettes tirées par des animaux

# Frais liés au véhicule élevés

⊙ Transport motorisé généralement plus coûteux dans les zones rurales que dans les zones urbaines

... en raison de

⊙ coûts d'exploitation du véhicule, faible demande, environnement d'exploitation non compétitif

# Prix des véhicules

🌀 Des différences de prix considérables pour le même produit sur différents marchés nationaux...

- taux de change
- écarts d'imposition
- par exemple, certains modèles de voitures sont 60% plus chers au Royaume-Uni que sur le marché européen le plus abordable
- les prix bruts (avant imposition) des camions importés représentent en général 2 à 3 fois le prix en Afrique comparé à l'Asie
- concessions exclusives

# Prix des véhicules

- ③ Besoin de davantage de concurrence et de limiter le monopole tout puissant exercé par des concessions exclusives
  - politiques d'achat en gros
  - par le gouvernement, les agences de développement ou de plus grosses entreprises commerciales

# Coûts d'entretien des véhicules

## 🌀 Des différences considérables entre l'Afrique et l'Asie :

- rugosité du revêtement
- attention du conducteur
- vitesse du conducteur
- entretien de routine (en particulier changer l'huile du moteur régulièrement)

## 🌀 Programmes de formation - extrêmement rentables

- quelques informations toutes simples sur ces questions

# Promouvoir la mobilité rurale

# Promouvoir la mobilité rurale



## Activité de groupe

*Quelles stratégies peut-on employer pour promouvoir la mobilité rurale ?*

*Groupe 1 : Considérations d'ordre financier*

*Groupe 2 : Considérations relatives à la réglementation*

*Groupe 3 : Considérations complémentaires – Éducation & communication*

## 4. Promotion de la mobilité rurale

Trois considérations majeures :

A. Considérations d'ordre financier

B. Considérations relatives à la réglementation

C. Options complémentaires



## A. Considérations d'ordre financier

- ③ Recourir à des mesures incitatives pour encourager la mise à disposition de services dans les zones rurales
  - baisse des taxes et droits de douane
  - réduit les coûts du capital, augmente le nombre de véhicules mais n'a que très peu d'effet sur leur disponibilité dans les zones rurales
- ③ Crédits et subventions pour les véhicules de transport
- ③ Aborder les raisons pour lesquelles les MTI sont une option peu choisie

# Crédits et subventions pour les véhicules de transport

☉ Peut accélérer l'adoption de moyens de transport

- mais les facilités de crédit sont souvent inexistantes dans les zones rurales, en particulier pour les femmes
- les conditions de remboursement des crédits agricoles saisonniers sont rarement adaptées pour l'achat d'un moyen de transport

# Crédits et subventions pour les véhicules de transport

- ③ Le crédit localisé peut être financé par des programmes de bailleurs de fonds ciblés
- ③ ... mais, en octroyant un crédit à certains types de transport, il faut veiller à éviter de :
  - fausser le marché
  - négliger ceux qui en ont le plus besoin
- ③ Les subventions peuvent contribuer au lancement de nouveaux moyens de transport

# Subventionner les services de transport rural

La plupart des subventions de transport ne sont pas explicitement destinées à la population rurale

## 🌀 Maintenir à niveau les prix du carburant et les tarifs des billets d'autocars

- afin de protéger la population urbaine (la plus aisée) de l'inflation des prix
- mais le transport rural est plus informel, fourni par le secteur privé
- ...n'ont pas reçu de subventions d'exploitation immédiates dans la même mesure que leurs homologues urbains

# Subventionner les services de transport rural

## 🌀 Subventionner les services

- par exemple, le gouvernement du Royaume-Uni - subventions sur le carburant pour les autocars & allocations d'autocars pour les routes rurales
- Mais ! ne parviennent pas nécessairement à ceux qui en ont le plus besoin
- les principaux bénéficiaires sont souvent les gens les plus aisés qui voyagent le plus

## 🌀 Ciblage direct

- cartes de transport et systèmes de jetons pour voyager, par exemple pour les personnes âgées au Royaume-Uni
- peut donner lieu à des abus - jetons revendus à d'autres

## Sites les plus reculés – services sur les terres sociales

⊙ Autoriser des routes et exiger des exploitants qu'ils "fassent une offre sur le marché"

⊙ **Inconvénients :**

- une fois que l'offre est acceptée et le service en place - cela peut freiner la concurrence
- présenter une offre "sur le marché" implique le croisement d'aides financières entre les routes
- besoin de protection contre la concurrence concernant les routes rentables où la demande est forte - pour garantir que l'exploitant entretiendra des routes où la demande est faible
  - ceci peut être difficile à appliquer dans les zones rurales

# Moyens de transport intermédiaires (MTI)

- ③ Stations de vélos, pousse-pousse et motos
  - très courant dans les zones rurales et urbaines d'Asie
  - des distances plus courtes
- ③ Tracteurs agricoles, remorques, motoculteurs et side-cars
  - chargements plus lourds - longs trajets avec une demande plus faible

*Les MTI sont étudiés plus en détail à la session 4.2*

## 🌀 Les MTI - un aspect fondamental de la mobilité rurale

- accès aux structures économiques et sociales
- rôle de collecte - permet de regrouper des marchandises et d'exploiter efficacement de plus gros véhicules
- apporter une nouvelle dimension à la concurrence
- types de véhicules avec différentes caractéristiques - nécessitent diverses structures tarifaires

Mais !

## 🌀 Les MTI sont parfois politiquement défavorables

- la législation peut agir à l'encontre de l'utilisation réussie des MTI



# Aborder les raisons pour lesquelles les MTI sont une option peu choisie

- ③ La faible utilisation des MTI dans les zones rurales est souvent liée à un cercle vicieux entre une faible demande et une faible offre
- ③ Identifier les facteurs limitants
  - pénuries de capitaux
  - systèmes de commercialisation
  - composants et matières premières
  - outils de production et compétences en fabrication
- ③ Dans les zones à faible densité de population, les problèmes d'approvisionnement sont liés au faible pouvoir d'achat des usagers, **en particulier des femmes**
- ③ Surmonter cela en procurant
  - crédits, occasions de générer des revenus, subventions

## B. Considérations relatives à la réglementation

- ③ Des services de transport performants nécessitent une planification et une réglementation, en particulier dans les zones à faible densité de population et concernant les groupes défavorisés
- ③ **Mais !** des ressources et du personnel inadaptés impliquent que les interventions relatives au transport évoquent rarement
  - les MTI, l'utilisation de processus participatifs ou l'analyse du genre
- ③ Une réglementation en vigueur peut soutenir un système de transport performant au moyen de :
  - contrôle quantitatif (pour faire coïncider l'offre et la demande)
  - contrôles qualitatifs (sécurité pour les conducteurs, passagers et autres usagers de la route)
  - réglementation des MTI (y compris les questions de santé animale)

## B. Considérations relatives à la réglementation

- ③ Les communautés peuvent accroître leur marge de négociation en mettant en place des groupes d'usagers pour négocier avec les exploitants ou faire pression sur le gouvernement
- ③ Les associations d'exploitants du transport ont souvent la mainmise sur le marché
  - mais ils peuvent également améliorer les services de transport, en faisant par exemple pression sur le gouvernement afin qu'il reconnaisse les MTI ou en faisant la promotion des questions de sécurité
- ③ Les ONG et le gouvernement peuvent rendre la formation technique et commerciale plus facile pour les propriétaires et exploitants de véhicules motorisés et non motorisés

# Disponibilité du service et licences d'exploitation des routes

Sites les plus reculés – services sur les terres sociales :

## ⊙ Horaires des services

- l'autocar quitte le terminus sans être totalement plein - des passagers peuvent monter en route

## ⊙ Subventionner l'exploitation

- très courant dans les pays à hauts revenus

## ⊙ Contrôle/autorisations délivrées par le gouvernement sur les tarifs des billets et les prix des camions

- ne permettent pas d'augmenter les prix... mais empêchent les exploitants d'accepter des tarifs du billet à un niveau plus bas
- une fréquence des trajets plus importante - encourage la croissance du marché (commercialisation des récoltes, recherche d'emploi, etc.)

# Utilisation du véhicule et capacité excédentaire

- ③ **Utilisation du véhicule** - accrue par :
  1. des inspections de véhicules appliquées de manière plus rigoureuse
  2. Augmentation du nombre de parcs de camions et d'autocars
    - plus de véhicules "disponibles en location"
    - réduction des ententes sur les prix
  3. Rachat et envoi à la casse des véhicules les plus anciens
    - aide également à supprimer les véhicules dangereux et polluants
  
- ③ **Mais ! Le rachat...**
  - est une mesure controversée
  - il n'existe aucun moyen direct de savoir si la politique sera efficace

## C. Options complémentaires

### Éducation & communication

- ③ Les voies de desserte doivent être connectées - pas les voies sans issue, afin d'augmenter la demande et encourager les exploitants dans cette zone
- ③ Formation d'experts locaux sur ces enjeux majeurs – MTI, processus participatifs, analyse du genre
- ③ Campagnes d'éducation du public pour donner une image positive des MTI
- ③ La priorité devra consister à assurer un accès aux véhicules de transport tout au long de l'année
  - la quantité d'accès primera sur la qualité

## C. Options complémentaires

### Éducation & communication

- ③ Une bonne communication pour faire coïncider l'offre et la demande par l'intermédiaire de courtiers en transport
- ③ Des systèmes de transport performants favorisent des systèmes de commercialisation efficace, sous réserve que
  - les marchés soient proches des communautés rurales et des MTI utilisés
  - la population rurale puisse vendre directement sur ces marchés sans avoir recours aux marchands ou grossistes
  - le problème est que dans ces zones à faible densité de population, les individus sont dispersés
- ③ La planification d'un service de transport rural doit tenir compte de l'emplacement des terminaux de bus et de camions urbains

## 5. Environnement propice au transport rural performant

### 🌀 Ce qu'il faut : -

- des études menées dans chaque pays ou région pour identifier les principales entraves
- des discussions locales conduisant à un consensus sur les mesures qui peuvent être mises en œuvre avec succès
  - ... et celles qui pourraient causer le plus de problèmes

### 🌀 Le transport rural dans les pays en développement est diffus

Les gouvernements doivent créer un environnement dans lequel les services de transport rural performants pourront se développer



# Créer un environnement propice

- ③ **Former des exploitants, conducteurs et mécaniciens réduit**
  - les coûts d'entretien
  - le risque d'accidents
- ③ **Crédits**
  - nouveau MTI
  - remplacer les anciens véhicules (coûts d'exploitation élevés) par de nouveaux
- ③ **Le succès repose sur :**
  1. une forte culture entrepreneuriale
  2. une formation permettant d'acquérir les connaissances de base en comptabilité
  3. un changement de réglementation en matière de transport
    - permettre l'utilisation de services de véhicules moins conventionnels (basés sur les MTI), tels que les tracteurs à simple essieu

# Pour surmonter d'autres entraves...

- ③ La gestion de la demande doit prendre en considération :
  - l'accès aux marchés et l'information relative au marché
  - l'établissement de sociétés de courtage en transport ayant pour but de mettre en relation des véhicules vides avec des chargements
  - la communication moderne permettant de "commander" des services de transport et de transférer les informations
  - la planification du réseau pour exploiter au maximum l'interconnexion des routes
  - veiller à ce que les rendements provenant de petits budgets soient exploités au maximum
    - via l'utilisation d'améliorations ponctuelles

# 6. Partenariats public-privé

Les arguments jouant en faveur des partenariats public-privé (PPP)

- ⊙ Efficacité potentielle des exploitants privés
- ⊙ Besoin de maintenir la fréquence du service
- ⊙ Besoin de faire obstacle aux cartels

Les **PPP** combinent le **dynamisme** du secteur *privé* avec l'intérêt que porte le secteur *public* à :

- la responsabilité sociale
- la sensibilité aux problèmes environnementaux
- la connaissance du milieu local
- la création d'emplois

# Une situation "où chacun y trouve son compte"

- ◎ Pour obtenir une **coopération** maximale de la part des exploitants du transport :
  - un ensemble de mesures à négocier
  - les encourager à changer de comportement
    - et voir les avantages

## Mais, dans le contexte actuel – les subventions...

- ③ ...ne vont probablement pas jouer un très grand rôle dans le cadre d'un nouvel accord de PPP
- ③ ... devraient être considérées comme le moyen de fournir des services de transport à des régions **reculées** où
  - le service de transport n'est pas régulier
  - la fréquence du service se calcule en semaines ou en mois

## 7. Un programme visant à opérer un changement dans le transport rural

Assurer une coopération maximale entre les exploitants du transport et les autres parties prenantes

# Étapes clés

1. Les hauts responsables politiques et les représentants officiels du gouvernement ont fait prendre conscience des enjeux et des bénéfices potentiels
  - on peut tirer de plus grands bénéfices en améliorant les *services de transport rural* plutôt que les normes d'entretien des routes
2. Les responsables politiques "s'engagent" dans le processus
  - ont remis en forme le Programme de transport en milieu rural (PTMR) - dans le cadre du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP)

3. Des bailleurs de fonds extérieurs apportent des fonds & "s'engagent" dans le processus
  - contribuent à mettre en œuvre et supportent les coûts de la nouvelle politique
4. Les "champions" locaux identifiés et briefés
  - hommes politiques, représentants des groupes d'usagers, hauts fonctionnaires
5. Définir des accords budgétaires
  - nouvelle cellule gouvernementale pour planifier et surveiller les changements
6. Des zones pilotes identifiées
  - politique de transport à l'essai
7. Sondages
  - tendances actuelles en matière de transport rural, tarifs des billets, prix des véhicules, etc. dans les zones pilotes



## 8. Analyser les données des sondages

- identifier la fréquence actuelle des passagers, véhicules et mouvements de cargaisons sur différentes routes
- préparer des profils types de revenus et de coûts pour divers types de véhicules

## 9. Une solution alternative à prévoir pour chaque zone pilote, par exemple :

- nouveaux NMT ou MTI
- licences d'exploitation de routes pour entreprendre de nouvelles formes d'exploitation
- formation de conducteurs et d'exploitants
- subventions pour les routes allouées aux communautés les plus reculées
- rachat de capacité où les cartels se maintiennent grâce au surplus de véhicules

10. Publicité dans la presse et les médias
11. Changements dans la législation sur le transport
12. Discussions approfondies
  - exploitants, hommes politiques, autorités locales, groupes d'usagers, exploitants du transport
13. Aide/éventuellement financière
  - accordée à un nouvel importateur ou importateur actuel afin qu'il puisse importer des véhicules et des pièces détachées bon marché
  - les réglementations sur les véhicules et leur utilisation qui empêchent l'approvisionnement en véhicules bon marché doivent être évoquées
14. Modifier les programmes appliqués dans les zones pilotes
  - pour justifier les opinions des parties intéressées

15. Des exploitants du transport convaincus d'abandonner leurs pratiques restrictives actuelles
- acceptent des tarifs du billet inférieurs, augmentent la fréquence des voyages conformément aux nouveaux contrats de licences d'exploitation des routes - afin d'engendrer des bénéfices :
    - baisser les prix des nouveaux véhicules et des pièces détachées
    - formation sur la façon de faire fonctionner et d'entretenir des véhicules à moindre coût
    - une part de leur capacité (d'anciens véhicules ou véhicules obsolètes) sera rachetée et envoyée à la casse
    - subventions visant un trafic moindre, sur les routes les plus reculées
16. Remettre toutes ces activités dans le contexte de moyens durables de subsistance en milieu rural
- examiner les entraves domestiques actuelles, les liens entre zones rurales et urbaines ainsi que les liens intersectoriels