

LE PROCESSUS D'ÉLABORATION DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS RURAUX

D. Robinson et G. Banjo, World Bank (1999)

Objectifs de l'article

Résumé

Les transports ruraux jouent un rôle central dans le développement économique de tous les pays. Un grand nombre de voyageurs et une importante quantité de marchandises sont transportés sur les routes ; l'industrie, l'agriculture et le commerce dépendent des transports routiers pour leurs intrants et leurs extrants, et leurs productions reposent en grande partie sur l'efficacité et l'efficacité des opérations de transport. Au niveau local, les collectivités rurales dépendent des transports pour satisfaire leurs besoins essentiels en eau, bois à brûler et accès aux fermes. Il apparaît cependant que les routes rurales sont mal conçues et insuffisamment financées, et que les services de transports sont peu fréquents, peu sûrs et chers.

Il est donc important de gérer de manière efficace et efficiente les réseaux routiers et les transports ruraux, et à cette fin un cadre d'orientation efficace est requis. Cet article a pour objectif de présenter les exigences en matière de politique des transports ruraux, dont les infrastructures, les moyens de transport, les dispositions légales et les questions de viabilité, etc. Les questions de gestion et de financement des routes rurales font l'objet d'une étude séparée dans le Module 3.

Points-clés

Les questions générales de politique nationale examinées dans cet article comprennent :

- Accès et mobilité
- Viabilité
- Mise en place et gestion des infrastructures :
 - Responsabilité
 - organisation sectorielle
 - cadre légal
- Technologie
- Moyens de transport:
 - transports personnels
 - services de transports

Thèmes principaux

- Nature de la politique des transports
- Politique des transports au niveau national
- Mise en place et gestion des infrastructures
- Mesures concrètes de mise en place des moyens de transport

1 NATURE DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

1.1 Un cadre pour la prise de décisions

La politique des transports établit les règles et les exigences qui guident toutes les décisions et les actions à exécuter en ce qui concerne les infrastructures de transports ruraux et les moyens de transport. Elle fournit notamment une structure au sein de laquelle on peut prendre des décisions professionnelles et techniques. Si la politique est bien définie, on disposera de directives claires pour guider les décisions. Sans politique, les actions risquent d'être prises au hasard, sans suite et sans impartialité. Une telle politique est généralement de large portée. Les procédures et pratiques qui pourront ensuite en être déduites guideront les prises de décisions au jour le jour.

1.2 Administration publique

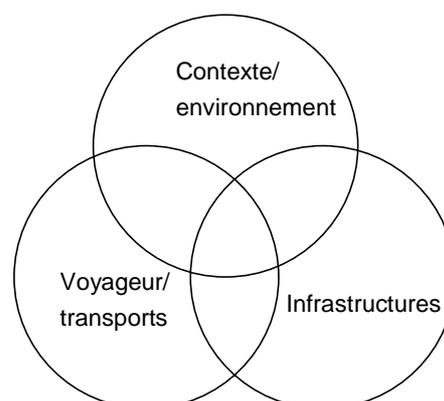
La politique des transports, de par sa nature, est fixée par les organes du gouvernement et non par le secteur privé. Les aspects de la politique des transports ruraux peuvent être établis par des administrations publiques de niveau national, régional ou local. La politique fournira la base des décisions en matière d'allocations budgétaires, de priorités, et de toutes les autres fonctions administratives concernant les aspects des transports ruraux dont sont chargées individuellement les administrations. Pour qu'elles soient vraiment efficaces, il faut que les politiques du gouvernement soient toutes concordantes, à tous les niveaux, ce qui exige un processus d'élaboration bien coordonné entre les divers organes concernés de la fonction publique.

1.3 Interdépendances

La politique fournit un cadre qui permet de visualiser les différents éléments ci-dessous en un seul ensemble, comme le représente la Figure 1:

- Le voyageur et le moyen de transport
- L'infrastructure où le voyage a lieu
- Le contexte physique, social et politique, ou environnement où le voyage a lieu

Figure 1: Conceptualisation des interdépendances



Ces diverses interdépendances peuvent mener à une confusion sur la nature de la politique dans un domaine donné. Le problème est parfois aggravé par le fait que la structure du gouvernement ne correspond pas à la structure des secteurs ou des politiques requises. L'un des objectifs de l'élaboration de la politique consiste à 'mettre en ordre cette confusion' en regroupant tous les aspects disparates de la politique pour en faire un ensemble cohérent.

2 FAIRE FACE AUX ENJEUX PAR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Pour être efficace, la politique des transports doit satisfaire à trois exigences. Elle doit d'abord assurer qu'il existe une capacité permanente d'assurer l'amélioration du niveau de vie. Ceci correspond au concept de la viabilité économique et financière. Deuxièmement, elle doit générer la meilleure amélioration possible de la qualité de la vie en général, et ne pas se limiter à une augmentation des produits échangés; cet élément renvoie au concept de viabilité environnementale et écologique. Troisièmement, les avantages conférés par les transports doivent être partagés équitablement entre toutes les sections de la communauté: on parle alors de viabilité sociale.

2.1 Politique au niveau national

2.1.1 Stratégie requise

En général, les populations pauvres sont dépourvues de mobilité et d'accès aux biens et services essentiels. Dans les pays les plus pauvres, la majorité des gens n'utilisent pas les transports motorisés, et leurs besoins en déplacements ruraux ne sont pas pris en compte par les grandes lignes de la politique des transports et de l'aménagement, qui sont essentiellement axées sur la construction d'infrastructures routières. Les stratégies classiques sont descendantes, reflétant la progression des transports motorisés du centre à la périphérie, et se consacrent tout d'abord aux grandes routes, puis aux voies secondaires et ensuite tertiaires. De même, ce sont d'abord les plus riches qui possèdent des automobiles, et elles se répandent peu à peu dans les couches à revenus inférieurs de la société. Dans les pays les moins développés, le manque de routes et les très faibles pourcentages de possesseurs d'automobiles donnent à entendre que ce processus aurait une applicabilité très limitée pour les plus pauvres. Leurs besoins en déplacements ne peuvent être satisfaits que par des démarches ascendantes.

2.1.2 Accès et mobilité

Les mesures prises par les pouvoirs publics pour améliorer l'accès physique consistent soit à augmenter la mobilité des populations rurales pour leur permettre de se rendre à certains aménagements, soit à rapprocher les aménagements des collectivités rurales. Ces mesures peuvent comprendre:

- Établir des objectifs nationaux réalistes, basés sur des niveaux d'accessibilité, en matière d'approvisionnement en eau, de centres sanitaires ruraux et d'établissements d'enseignement, et situer les nouveaux aménagements en fonction de l'amélioration d'accès qu'ils apporteraient.

- Donner la priorité au reboisement, et inscrire dans cette action l'établissement de sources durables et accessibles de bois à brûler.
- Adopter une approche spatiale de l'aménagement du territoire pour maximiser les améliorations d'accessibilité.
- Accorder des crédits pour la réfection et l'entretien des chemins locaux.
- Veiller à ce que les pratiques commerciales ne causent pas par mégarde de problèmes de transport et de distribution ; par exemple le conditionnement des engrais dans des sacs trop lourds pour qu'on puisse les transporter à pied.

2.1.3 Viabilité économique

- On doit soumettre les investissements dans tous les aspects des transports à une analyse coûts-avantages rigoureuse, tenant compte des aspects sociaux et de l'environnement.
- Les crédits doivent être accordés en priorité à l'entretien.
- L'extension du réseau doit se limiter aux routes pour lesquelles on peut garantir des crédits d'entretien adéquats.
- Le gouvernement doit s'engager à éliminer les organismes parapublics déficitaires, sauf lorsqu'ils ont une utilité sociale au titre de laquelle on peut les subventionner.

2.1.4 Viabilité sociale

- Elle est abordée par des mesures favorisant l'accès et la mobilité, et qui mettent l'accent sur:
 - les déplacements à pied;
 - la réduction de la charge physique des transports;
 - la réduction des besoins des femmes en matière de déplacements et transports.
- Mesures pour l'élaboration d'une politique alliant les exigences descendantes du gouvernement central aux exigences ascendantes exprimées par les intéressés, notamment les ménages pauvres des zones rurales et les femmes.

2.1.5 Viabilité environnementale

- Introduction de lois pour la protection de l'environnement, dont l'obligation de faire exécuter une évaluation des impacts sur l'environnement dans certaines situations. Pour toute information supplémentaire sur l'évaluation des impacts sur l'environnement voir la Section 5:4:a du Module 5 de la base de connaissances sur les transports ruraux.

2.2 Mise en place et gestion des infrastructures

2.2.1 Organisation sectorielle

Un environnement porteur pour la décentralisation:

La mise en place des infrastructures de transports ruraux doit être considérée dans le contexte plus large du développement rural et de la prestation des services ruraux. Il est probable qu'un transfert arbitraire de la responsabilité des routes rurales à une administration locale faible ne résoudra pas le problème. Le renforcement des institutions locales par la décentralisation efficace est la clé de voûte du développement rural, et exige la création de capacités locales dans les secteurs public et privé. A cette fin, il faut créer un environnement porteur rassemblant des politiques

bien pensées, des mesures incitatives, des structures de gestion efficaces, un contrôle démocratique de l'administration locale et un personnel formé et motivé.

Décentralisation fiscale:

Une décentralisation efficace (ou délégation) repose sur l'équilibre des responsabilités politiques, institutionnelles et fiscales. L'allocation et la gestion des finances sont à la base de la décentralisation. Beaucoup d'efforts de décentralisation restent partiels : les responsabilités administratives sont transférées aux administrations locales mais le gouvernement central garde le contrôle des instruments fiscaux. Une décentralisation partielle risque de perpétuer la faiblesse des administrations locales et de faire reprendre par le gouvernement central les responsabilités de l'administration locale en raison de résultats insuffisants.

Options d'organisation:

Les avantages et les inconvénients de différents modèles de gestion des routes rurales sont présentés dans l'Encadré 1. Pour toute information supplémentaire sur les questions de gestion locale (3:1:a) et les questions générales de gestion des routes (3:2:a), voir le Module 3 de la base de connaissances sur les transports ruraux.

Encadré 1. Modèles et options de gestion des routes rurales

Deux modèles courants de gestion des routes rurales sont: i) la responsabilité légale est conférée à un seul ministère ou une autorité routière spécialisée; ou ii) la responsabilité légale des routes nationales et rurales est conférée à différents ministères ou niveaux du gouvernement. Dans le second modèle, il existe plusieurs options selon qu'on adopte une approche centralisée ou non.

Modèle A: Routes gérées par le même ministère

Il existe trois variétés de ce modèle:

- Séparation de la fonction de gestion du réseau (services séparés pour les routes rurales et les routes nationales)
- Séparation de la gestion selon la construction des routes (service des routes revêtues ou non)
- Gestion commune des routes nationales et des routes rurales

Modèle B: Routes gérées par différents ministères ou différents niveaux de gouvernement

Dans ce cas, l'institution légalement responsable est généralement un conseil de l'administration locale ou du district rural. L'autorité chargée du contrôle des routes au niveau du gouvernement central peut être le ministère des transports, le ministère de l'administration locale, le ministère de l'agriculture, le bureau du premier ministre ou du président. L'autorité d'encadrement formule des avis sur la politique et les normes, et est chargé de la planification, des directives, de la surveillance technique et financière et de l'affectation des ressources. Dans certains pays, il n'y a pas de ministère chargé de la coordination.

L'une des principales difficultés que présente la gestion des routes rurales classées tient à la mobilisation des capacités locales de planification et de programmation adéquate des travaux physiques, et de passation et gestion des marchés. A ce niveau, quatre options courantes s'appuient sur le modèle centralisé A (Option 1) ou le modèle

Encadré 1. Modèles et options de gestion des routes rurales

décentralisé B (Options 2, 3 et 4):

Option 1: Direction des routes rurales du gouvernement central

Une telle direction dispose généralement d'un bureau central dans la capitale et d'agences dans les centres provinciaux, plus parfois un bureau régional dans certains districts. Le bureau central a pour fonctions de formuler des avis sur la politique, communiquer des directives et fournir un soutien technique aux agences en matière d'aménagement rural et de gestion des marchés. Les bureaux régionaux sont chargés de la gestion courante du réseau et de la supervision des travaux. Les bureaux régionaux peuvent être en contact avec les administrations locales mais ils dépendent du gouvernement central qui leur affecte les crédits. Lorsque la direction des routes rurales est attachée au ministère sectoriel des routes, on a l'avantage que le soutien et les conseils techniques proviennent du ministère d'origine. La coordination à divers niveaux du réseau est également facilitée. Les inconvénients comprennent la difficulté d'assurer qu'une attention suffisante soit prêtée aux priorités locales et à la consultation locale pendant les phases de planification.

Option 2: Gestion de l'administration locale par l'intermédiaire d'une agence de gestion des marchés

Les administrations locales achètent les services dont elles manquent de capacités auprès d'une agence de gestion des marchés. L'agence peut alors employer des consultants qui travailleront avec les fonctionnaires pour rédiger les plans de développement et d'entretien, préparer les contrats et les demandes de soumissions. En Afrique francophone, ces agences s'appellent les AGETIP. Elles se sont avérées très performantes pour réduire la bureaucratie, notamment pour assurer des paiements rapides aux entreprises. Leurs inconvénients comprennent le monopole de la gestion pour les services publics et une forte dépendance à l'égard des bailleurs de fonds, bien qu'il n'y ait aucune raison que ces agences ne soient pas des entreprises commerciales du secteur privé. Les autres problèmes comprennent: (a) la qualité de ces agences de gestion des marchés; (b) la capacité de l'administration locale à traiter avec l'agence de gestion des marchés; et (c) l'échelle, car de petits réseaux routiers et des crédits limités se traduisent par de petits marchés. Il y a peu d'expérience de cette option de gestion des routes rurales, et bien qu'elle soit très efficace pour la gestion de marchés séparés, cette structure ne résout pas vraiment le problème de la gestion du réseau ou du financement.

Option 3: Gestion de l'administration locale par l'intermédiaire d'un comité des équipements collectifs

Un groupe d'administrations locales peut former un district à vocation spécifique pour la gestion par un comité des équipements collectifs (CEC). Celui-ci peut avoir suffisamment d'ampleur pour se procurer des services sur une base concurrentielle auprès du secteur privé pour les travaux routiers. La création d'un CEC reflète le fait que les besoins et les exigences d'une zone de district administratif ne suit pas nécessairement les divisions juridiques. Les CEC sont en mesure de fournir un large éventail de services publics en plus des routes et sont souvent organisés en commissions ou groupes de travail. Les membres du CEC sont souvent les élus et les agents techniques des administrations locales. Des représentants de groupes d'intérêts spéciaux, comme les transporteurs et les usagers, se joignent souvent à eux. Ces

Encadré 1. Modèles et options de gestion des routes rurales

organes n'ont besoin d'exister que pendant le temps nécessaire à exécuter la tâche dont ils sont chargés, par exemple nommer une agence de référence pour des projets spécifiques, ou ils peuvent être créés en tant qu'agence indépendante chargée d'un programme commun. Les travaux physiques sont généralement confiés au secteur public. Les clés du succès sont les capacités et la volonté d'innovation de l'organisme d'origine, et le degré de motivation envers la coopération. Ces aspects peuvent être influencés par un historique partagé, le stress économique, ou la pression publique ou politique. Les avantages tiennent au fait que les gouvernements peuvent toujours dresser la liste de leurs priorités, mais qu'ils font des économies d'échelle. En outre, lorsqu'il existe des différences suffisantes d'incidence fiscale et de besoins de développement entre différents champs d'application, le CEC peut donner l'occasion d'établir des formules de partage des frais pour compenser les inégalités. Certains gouvernements prévoient des mesures d'incitation en faveur des CEC en leur facilitant l'obtention de subventions. Leur inconvénient principal tient à la rigidité existante des organismes de l'administration locale, qui risque d'entraîner des difficultés administratives et légales. Le soutien technique des ministères sectoriels centraux pourra être toujours nécessaire.

Option 4: Gestion de l'administration locale par l'intermédiaire de consultants privés

L'emploi de consultants permet aux administrations locales disposant de réseaux routiers peu étendus de déterminer leurs propres priorités tout en s'assurant de manière sélective les services nécessaires auprès du secteur privé. Cette option devrait déboucher sur des travaux de meilleure qualité à moindre coût. Si elles adoptent ce modèle, les administrations locales dont dépendent les unités de travaux devront acquérir les compétences nécessaires à tenir le rôle de client, et le secteur privé devra peut-être apprendre se charger de nouveaux types de services et de travaux.

Les modèles centralisé et décentralisés ont chacun des forces et des faiblesses. Le défi lancé par le Modèle A consiste à assurer une participation locale suffisante à la planification; par le Modèle B, à assurer que les autorités routières de l'administration locale sont compétentes sur le plan technique. Le premier modèle convient donc davantage aux pays ayant un gouvernement centralisé et des capacités techniques limitées au niveau local; le second aux pays où les systèmes administratifs sont décentralisés. Les deux modèles devront cependant tenter de décentraliser les opérations par le biais d'une participation active des collectivités locales à l'établissement des priorités et à la planification, et disposer d'un solide service central chargé de la coordination, des directives et de la surveillance.

Source: Malmberg Calvo 1998

Impératifs d'orientation

Des structures d'organisation sectorielles, basées sur les éléments ci-dessus et adaptées aux conditions locales, devront impérativement être mises en place.

2.3 Cadre légal

Classement

Il est nécessaire d'élaborer un cadre légal cohérent de la gestion des routes et chemins vicinaux et dépendant de l'administration locale. Ce cadre devra comprendre les procédures de classement des routes, telles qu'elles sont décrites dans l'Encadré 2. Des instruments juridiques pourront être requis pour déléguer la possession aux collectivités et autres groupes d'intérêt.

Encadré 2. Établissement du statut juridique des routes

Les routes se divisent en deux catégories juridiques principales : elles sont soit classées soit non classées. La terminologie varie selon les pays, et d'autres termes comme cotée ou répertoriée peuvent aussi décrire leur statut légal. Lorsqu'une route est classée, l'acte est publié sous forme d'annonce dans le Journal Officiel du pays. Cette annonce cite la loi conformément à laquelle la route est classée, l'autorité routière responsable, et les fonctions dévolues à cette autorité. Dans le cas des routes de desserte locale, la loi citée peut être la loi sur les routes ou sur la circulation, ou d'autres comme la loi sur les administrations locales, la loi sur les parcs nationaux ou la loi sur les voies privées.

Une fois la route classée, l'autorité routière responsable doit marquer physiquement la réserve de la route, qui définit ses avoirs fonciers, et se charger des diverses fonctions qui lui sont dévolues par le Journal Officiel (comme par exemple l'assainissement). Les routes non classées appartiennent simplement aux propriétaires des terrains contigus, qui sont seuls responsables de leur entretien. Dans certaines circonstances, toutefois, le gouvernement peut leur affecter des crédits d'entretien par l'intermédiaire d'une autorité routière. Quand une route privée est construite selon certaines normes, ou est remise à neuf à ces normes, le gouvernement la classe généralement et l'affecte à un propriétaire juridique de droit public.

Source: Heggie et Vickers 1998

Inventaires

Pour savoir quelles routes doivent être gérées, il est nécessaire de tenir des inventaires. La prescription juridique minimum doit consister à ce que les autorités routières responsables tiennent un répertoire à jour, fournissant des données de base sur les routes classées. Une prescription plus exigeante consisterait à tenir des cartes détaillées et des inventaires des réseaux routiers, des pistes, chemins et sentiers. Il faut cependant que les inventaires requis restent simples pour éviter à avoir à exécuter une collecte coûteuse de grandes quantités de données.

Propriété communautaire

Les cadres institutionnels et des mesures d'incitation peuvent encourager les riverains des routes non classées d'en devenir les propriétaires effectifs et de se charger de leur entretien. La propriété des routes privées nécessite un cadre juridique qui permet aux collectivités et aux organes non-gouvernementaux de se charger de leur entretien. Dans beaucoup de cas, il faut prévoir une loi spécifique sur les voies privées. Accorder la propriété juridique à une collectivité génère un intérêt direct qui peut se traduire par une gestion efficace. Le cadre juridique doit également prévoir le

changement de propriétaire. Les procédures applicables devront être claires et rapides afin de permettre un changement lorsque les propriétaires légaux existants ne peuvent plus se charger de la gestion de la route.

2.4 Technologie

Normes routières

L'objectif doit être d'optimiser les ressources sur l'ensemble du réseau plutôt que de fournir des largeurs et des vitesses déterminées sur quelques routes sélectionnées. Les normes de conception devront se baser sur la fiabilité et la durabilité, et reconnaître que l'accès véhiculaire n'a pas toujours besoin d'être assuré toute l'année. Les normes 'd'accès routier économique' doivent se concentrer sur l'accès de base, les améliorations sélectives, le drainage de surface et les ouvrages essentiels plutôt que sur les caractéristiques géométriques déterminées par la vitesse théorique. Pour la fourniture 'd'accès routier social', la norme routière doit tenir compte de la fréquence, des variations saisonnières et du type de services qui opéreront. Réduire les normes permet généralement de construire plus de routes pour le même prix.

Emploi d'entreprises

Pour rationaliser et réduire les capacités exigées des services internes des autorités locales, il convient de procéder à deux sortes d'interventions:

- Confier l'exécution des travaux physiques au secteur privé;
- Confier l'exécution des fonctions essentielles de gestion à des consultants locaux.

L'exécution des travaux physiques par contrat permet aux autorités locales de se concentrer sur le choix d'infrastructures à construire, en quelle quantité et quelle qualité, et comment financer leur construction et leur entretien. Bien que les opérations sur contrat soient normalement préférables, ceci n'est pas toujours simple. Il faudra prendre une décision de principe en faveur de l'emploi d'entreprises, et peut-être des mesures spécifiques d'encouragement et d'aide au développement du secteur privé local. Pour ce faire, il faudra créer un environnement porteur qui rendra attractive aux entreprises, du point de vue commercial, l'exécution des travaux à forte intensité de main d'oeuvre, comme indiqué dans l'Encadré 3. Une option peut prévoir l'offre de MIT à titre de paiement, ce qui procurera des infrastructures et encouragera l'utilisation des MIT.

Encadré 3 Mesures à prévoir pour l'emploi d'entreprises

Pour assurer la gestion efficace et effective des routes par les entreprises du secteur privé, les conditions suivantes sont requises:

- Un financement régulier devra être garanti par:
 - la stabilité politique et économique créant un climat de confiance et de coopération entre les acteurs;
 - l'offre d'un volume de travail prévisible;
 - le paiement régulier des travaux;
- Des procédures de soumission et des contrats adaptables à la nature des travaux à exécuter;
- La responsabilisation et la transparence des marchés;
- L'application de mesures d'incitation et de sanctions, selon le cas;

- Une surveillance et une évaluation constantes.

Source: Lantran 1990-93

Technologie employée

L'emploi de la main d'oeuvre locale pour les travaux routiers pourra apporter des revenus supplémentaires à la population locale. Les méthodes à forte intensité de main d'oeuvre devront être considérées comme le choix normal de construction des routes rurales, bien que les conditions puissent ne pas y convenir dans les régions à habitat dispersé, ainsi que pour certaines tâches comme le transport de longue distance. La politique générale pourra prévoir des mesures à cet effet.

3 MOYENS DE TRANSPORT

3.1 Transports personnels

3.1.1 Moyens Intermédiaires de Transport

La politique des transports devra encourager l'emploi des MIT, par le biais de mesures telles que (Barwell 1996):

- La réduction du prix et l'augmentation de l'offre de bicyclettes par:
 - la révision de la structure fiscale et des droits de douane;
 - l'élimination des restrictions en matière de devises étrangères disponibles pour leur importation;
 - l'élimination des restrictions, dues à la fixation des prix ou à l'existence de licences d'exploitation de commerces, faisant obstacle au mécanisme de marché concurrentiel dans l'offre et la distribution des bicyclettes et pièces détachées.
- L'encouragement, s'il peut se traduire par des mesures stratégiques et fiscales, de la fabrication locale des composants et pièces de rechange.
- L'emploi des structures gouvernementales, para-gouvernementales ou des ONG pour commercialiser les bicyclettes dans les cas d'insuffisance des réseaux du secteur privé; cette action devra être conçue pour compléter et non limiter les activités du secteur privé dans ce domaine.
- Des stratégies et des services de vulgarisation agricoles pour:
 - encourager l'emploi des boeufs pour le transport ou les tâches agricoles dans les régions appropriées;
 - promouvoir l'emploi des ânes comme bêtes de trait et de somme, dans les régions où ils ne sont pas sujets à de graves maladies endémiques, par la mise en place de services de formation et de vulgarisation;
 - s'employer à éliminer les maladies qui limitent l'emploi des animaux comme transports.
- L'emploi des MIT pour les déplacements officiels des fonctionnaires dans les zones rurales, s'il y a lieu, afin d'accroître la mobilité et l'efficacité de ces fonctionnaires et à des fins de démonstration.

- La promotion de l'emploi des MIT par les femmes, par des campagnes dans les médias, des démonstrations et des initiatives locales, et une collaboration étroite avec les associations féminines.

Facteurs critiques

Trois facteurs sont essentiels au succès:

- Une perspective à long terme est importante lorsqu'on introduit les MIT dans une nouvelle région;
- L'intervention et la démonstration devront être d'une ampleur suffisante pour être efficaces;
- Il pourra s'avérer nécessaire d'adapter la conception des MIT à leur emploi par les femmes.

Crédits

Le manque de crédits peut créer des restrictions importantes à l'emploi des MIT, et on devra s'employer à résoudre ce problème par des mesures telles que:

- Des facilités d'accès aux crédits par les femmes des régions rurales, y compris des groupes de femmes, pour l'achat de MIT;
- L'encouragement de l'épargne, ainsi que du rôle des ONG et du secteur privé dans l'ouverture de crédits;
- La dissuasion des taux d'intérêt subventionnés qui peuvent réduire le potentiel de mise en place de crédits privés sûrs et raisonnables ; on pourra cependant aider la promotion des MIT par des subventions.

3.2 Services de transport

Services de transports ruraux

Les mesures suivantes pourront s'avérer opportunes (Barwell 1996):

- Éliminer tous les obstacles inutiles posés par les réglementations à la mise en place et l'expansion des services de transports du secteur privé; la législation devra être orientée sur les mesures en faveur de la sécurité et les assurances, et ne devra pas limiter
 - les types de véhicules utilisés;
 - les itinéraires parcourus;
 - les types de services offerts - passagers, marchandises ou les deux ; itinéraire fixe ou flexible;
 - les tarifs appliqués.
- Éliminer les obstacles inutiles à l'importation de véhicules, et surtout de pièces détachées, et développer les capacités en matière d'entretien et réparation des véhicules.
- Soutenir et encourager les initiatives novatrices en matière de services ciblés sur les besoins locaux, dont les services offerts par des exploitants 'non-commerciaux' comme les associations de développement locales ; ce soutien pourra consister en:

- mesures d'encouragement au financement des services, mais seulement s'il est clairement prouvé que le service de transports est viable sur le plan financier;
- la mise en place de formations en gestion des transports;
- l'adoption d'un cadre réglementaire et d'octroi de licences pour faciliter les prestations de services innovateurs, comme l'emploi de MIT motorisés.

4 MISE EN OEUVRE DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS RURAUX

4.1 Principes de formulation de la politique

Le processus d'élaboration de la politique doit lui-même adopter une approche structurée. Une fois qu'une ligne de conduite aura été décidée et adoptée par le gouvernement, on pourra mettre en place les cadres d'action aux différents niveaux de l'administration et des autres organes du secteur public concernés de ce secteur.

4.2 Énoncé de principe

Le gouvernement devra rédiger un énoncé de mission pour déclarer ses objectifs principaux en matière de politique de déplacements et transports. Si cette politique s'écarte largement de la situation actuelle, il pourra également valoir la peine de publier un projet indiquant les directions stratégiques où l'organisation doit se diriger pour appliquer la politique. Il faudra sans doute élaborer les objectifs dans les domaines principaux ; peut-être définir les niveaux d'accessibilité du réseau routier, et ainsi de suite. Cet avant-projet sera normalement rédigé par un « ministère chef de file » pour le gouvernement, mais devra faire intervenir des consultations avec tout un éventail d'intéressés.

4.2.1 Organes chargés de la mise en oeuvre de la politique

Une fois la politique gouvernementale publiée, les organes sectoriels chargés de sa mise en oeuvre pour le compte du gouvernement devront rédiger un énoncé de mission, et parfois aussi un projet stratégique, pour déclarer leurs propres objectifs. Ceux-ci devront bien sûr être pleinement concordants avec les objectifs du gouvernement. Pour chaque domaine de l'énoncé de mission, les organes devront élaborer des objectifs afin qu'il soit possible de suivre et mesurer leurs performances ; ils pourront également avoir besoin de rédiger des normes pour étayer ces objectifs par des informations détaillées.

BIBLIOGRAPHIE

Banjo, G. and Robinson, R. (1999). Rural Transport Policy in Action. Draft report produced for the World Bank

Barwell, Ian. (1996). Transport and the Village. Discussion Paper 344. World Bank, Africa Region Series, Washington, DC: World Bank

Heggie, I., and P. Vickers. 1998. Commercial Management and Financing of Roads. World Bank Technical Paper 409. Washington, DC: World Bank

Malmberg Calvo, C. 1998. Options for Managing and Financing Rural Transport Infrastructure. World Bank Technical Paper 411. Washington, DC: World Bank