

LE PROCESSUS DE PLANIFICATION RURALE PARTICIPATIVE

ILO et SDC (1997)

Objectifs de l'article

Résumé

Les méthodes traditionnelles de planification rurale reposent sur la théorie selon laquelle les améliorations apportées aux routes entraîneront la réduction de la durée des trajets et des coûts de transports, et par conséquent l'amélioration des conditions de vie de toute la communauté rurale. Bien que ces approches puissent avoir apporté certains avantages aux communautés agricoles, ce n'est pas le cas en ce qui concerne les communautés dépendant d'autres formes de moyens d'existence. En outre, la grande majorité des habitants des zones rurales n'utilisent ni le réseau routier ni les transports motorisés, mais se déplacent sur les pistes qui traversent et entourent les villages en transportant, généralement sur leur tête, des articles comme l'eau, le bois, les produits fermiers et autres marchandises. Les hommes et les femmes subissent des retombées différentes des interventions en matière de transports, car les femmes sont chargées de sensiblement plus de tâches de transport que les hommes.

La planification rurale participative effectue une analyse plus globale des interventions afin d'améliorer les conditions de vie des communautés rurales, des ménages et des particuliers. C'est un processus qui cherche à faire consulter tous les intéressés, groupes et particuliers, affectés de manières différentes par une intervention. En plus des améliorations aux infrastructures, on étudie des interventions comme l'introduction de MIT et le choix des sites des équipements comme les points d'eau, les écoles, centres sanitaires et terres à bois.

Points-clés

- L'accessibilité est un facteur important de la prospérité des communautés rurales et des particuliers.
- L'amélioration de l'accessibilité ne dépend pas uniquement de l'équipement des routes.

Thèmes principaux

- Types d'interventions pour améliorer l'accessibilité rurale
- Examen des questions spécifiques aux femmes dans le cadre de la planification de l'accessibilité
- Étapes du processus de planification rurale participative
- Ressources
- Suivi et évaluation

1. INTRODUCTION

1.1 Nécessité d'une approche globale des interventions en matière de transport

Il est nécessaire d'adopter une approche plus globale des besoins des résidents ruraux pauvres en matière de transports et des interventions destinées à y répondre. La planification rurale participative (PRP) détermine les besoins de développement, les problèmes et les priorités dont il faut tenir compte si l'on veut améliorer l'accès aux équipements et aux services. Améliorer l'accès peut signifier faciliter le mouvement des personnes vers ces services, c'est à dire simplement améliorer les transports, ou bien rapprocher ces services des habitants, par des procédures soigneusement rationalisées de choix des sites.

La planification de l'accessibilité présente un menu de solutions diverses. Elle prend comme point de départ les besoins d'accès des ménages ruraux. Puisqu'elle a pour souci fondamental l'amélioration des conditions économiques et sociales des habitants des zones rurales, elle commence par étudier leurs besoins et l'étendue de leurs activités de transport. Ceci fournit une base à l'élaboration des priorités pour l'amélioration de l'accès, et comment le réaliser de la manière la plus efficace. La PRP est une approche innovatrice de la planification de l'accès rural. Elle a été développée et continuellement améliorée par des études et des projets pilotes menés dans plusieurs pays d'Afrique et d'Asie. C'est une approche multi-sectorielle intégrée, qui considère tous les aspects des besoins des ménages en matière d'accès, pour leur subsistance et leurs besoins économiques et sociaux.

Cette approche intègre les besoins de mobilité des ménages ruraux, le choix du site des services économiques et sociaux essentiels et l'apport d'infrastructures de transport appropriées. Elle fait participer les communautés à différentes étapes des procédures de planification. Elle se base sur un système de collecte de données, très complet mais simple à exécuter, qui met les ménages au centre du processus de planification. Au sein de ce processus, l'approche traite des questions concernant les femmes en particulier. C'est une approche simple à utiliser et qui n'exige pas de ressources importantes. Elle met l'accent sur l'emploi de méthodes partant de la base et établit un lien entre celles-ci et les structures de planification au niveau régional. Elle accorde également une forte priorité à la protection de l'environnement.

Améliorer la mobilité de la population rurale et son accès aux opportunités d'emploi et aux autres équipements et services socio-économiques est une manière efficace de lutter contre la pauvreté. Des transports ruraux intégrés stimulent donc une approche qui englobe une gamme plus large d'interventions dont les pistes et chemins, les moyens intermédiaires de transport et les services de transport, pour compléter les interventions classiques en matière de routes et de véhicules motorisés.

2. PROCESSUS DE PLANIFICATION RURALE PARTICIPATIVE

La planification de l'accessibilité rurale définit les besoins en matière d'accès des ménages ruraux par rapport aux services économiques et sociaux de base dont ils ont besoin. En ce qui concerne les besoins en matière de mobilité, elle examine:

- la raison des déplacements des personnes,
- la disponibilité de services de transports en commun,
- l'état des infrastructures de transport comme les routes locales, les chemins, passerelles, etc.
- la manière dont les gens se déplacent et transportent leurs marchandises: marche, vélo, charrettes à traction animale, ânes, brouettes, etc. (niveau de mobilité).
- la disponibilité des services économiques et sociaux par rapport à la densité de population.

Cette approche fait valoir qu'un accès insuffisant aux équipements entraîne l'isolement, facteur qui contribue sensiblement à la pauvreté.

2.1 Interventions destinées à améliorer l'accessibilité

La planification de l'accessibilité présente un menu de solutions très diverses. Elle prend comme point de départ les besoins des ménages ruraux en matière d'accès. Puisqu'elle a pour souci fondamental l'amélioration des conditions économiques et sociales des communautés rurales, elle commence par étudier leurs besoins et l'étendue de leurs activités de transport.

Les interventions principales pour améliorer l'accès peuvent se classer selon les catégories suivantes:

- Amélioration des infrastructures de transports ruraux
- Amélioration de la mobilité des transports ruraux
- Environnement plus favorable à la mobilité rurale, par ex. par des facilités de crédit et des formations
- Choix de sites plus accessibles pour les équipements et les services (canalisations, écoles et centres sanitaires)
- Mesures de protection de l'environnement comme de meilleurs fours et le développement de terres à bois.

2.2 Étapes-clés de la planification rurale participative

La méthodologie PRP génère des informations très complètes sur l'emplacement, l'état et l'utilisation des infrastructures et services ruraux, établit un ordre de priorité entre les investissements et détermine les interventions d'accès. La PRP, en outre, met l'accent sur la création des capacités locales et l'emploi des ressources locales (matérielles et humaines) pour la mise en place et l'entretien des projets lancés sur place, dont l'adoption de technologies appropriées et de méthodes à fort coefficient de main d'oeuvre. Le bilan du processus de PRP consiste en un ensemble d'interventions définies et classées selon leur priorité, qui répondent aux besoins de la population rurale. Pour résumer, le processus comprend les étapes suivantes:

- i. Élaboration d'un plan directeur de transport du gouvernement local
- ii. Identification et consultation des principales parties intéressées
- iii. Définition des objectifs de la planification
- iv. Définition des besoins d'accès rural correspondant à ces objectifs
- v. Collecte de données sur les besoins d'accès et les priorités, et production de la base de données sur l'accessibilité

- vi. Définition des principaux problèmes d'accès
- vii. Définition de la stratégie de lutte contre les problèmes d'accès
- viii. Mise en ordre de priorité du site des interventions
- ix. Combinaison des interventions pour produire des plans d'action

2.2.1 Élaboration d'un plan directeur de transport du gouvernement local

Dans beaucoup de pays, la nécessité d'élaborer un plan directeur de transport du gouvernement local (PDTGL) pour le réseau des infrastructures de transport rural sera prévue dans le cadre de la politique sectorielle nationale ou dans le cadre d'une politique et stratégie nationale explicite de transport rural. Ces plans pourront être préparés par les organismes de planification du gouvernement local en collaboration avec les communautés et avec l'assistance de consultants locaux. Il se peut aussi que le processus soit entièrement confié à des consultants expérimentés par le gouvernement local ou les représentants de la communauté réunis en comités de "services communs". Pour un complément d'information sur les PDTGL, voir l'étude de cas 2.1b.

2.2.2 Identification et consultation des principaux intéressés

Il est important de créer des liens entre les groupes qui ont un intérêt différent dans le projet. Les conditions économiques et sociales de certaines catégories d'habitants (par ex. les voyageurs, les commerçants des marchés et les exploitants d'entreprises de transports) seront affectées directement par le projet. Il s'agit donc des premiers intéressés. D'autres groupes d'intérêts sont importants pour le processus de prise de décisions mais leur vie ne sera pas affectée directement par le projet. Il s'agit des dirigeants régionaux, des agences régionales de travaux publics et du service des routes de desserte. Le point de vue des dirigeants pouvant être très différent de celui des villageois "moyens", il est essentiel que le processus de consultation ne se borne pas aux dirigeants. Les principaux intéressés sont indiqués dans l'encadré 2.

Encadré 2: Principaux intéressés dans les infrastructures de transport rural du gouvernement local

L'éventail des principaux intéressés dans les projets de transport comprend les acteurs et les bénéficiaires en mesure d'identifier les questions sociales, de déterminer les priorités, et d'élaborer les stratégies participatives pour améliorer et mieux cibler les avantages apportés par le projet, et minimiser ses impacts négatifs.

Niveau national: les services du gouvernement et leurs homologues régionaux ou de district participent généralement à ces projets: ministère des Transports, service routier de la province, du district, services municipaux d'aménagement du territoire, etc.;

Groupes d'utilisateurs des transports: groupes communautaires, associations de fermiers, associations d'utilisateurs des routes et des transports, industries agro-alimentaires, etc.;

Groupes de fournisseurs de services de transport: services du gouvernement local, investisseurs, donateurs, ONG, organisations communautaires, secteur privé (transporteurs);

Groupes directement affectés ou vulnérables: les personnes affectées par le projet seront par exemple les populations risquant d'être déplacées, les populations autochtones, les groupes ethniques, les squatters, les usurpateurs, les vendeurs ambulants, les femmes, les retraités, les personnes âgées, les étudiants, les enfants;

Autres parties intéressées: Donateurs, syndicats, médias, chambres de commerce, instituts de recherche, banques ou institutions financières.

2.2.3 Définition des objectifs de la planification

A cette étape, il convient d'établir le champ d'application du projet, c'est à dire les secteurs à inclure dans la planification et les cibles à atteindre. Les principales questions à poser sont qui profitera et si les besoins des femmes seront satisfaits si les objectifs ne précisent pas en toutes lettres qu'il faut considérer leurs besoins.

Au niveau du district, diverses activités de développement dont sont chargés les ministères, les organisations non gouvernementales (ONG) ou le secteur privé ont pour objectif de fournir un certain type de service ou de biens à la communauté immédiate. Certains de ces biens et services, plus que d'autres, ont une valeur pour la communauté qui est affectée de manière critique par des facteurs d'accès. Le but de la planification d'accessibilité tient à minimiser le temps, le coût et les efforts des habitants des zones rurales pour accéder aux biens et aux services.

L'objectif de base de la planification d'accessibilité consiste à assurer que l'accès aux biens et services essentiels des ménages ruraux est amélioré. La planification pour l'accès doit se baser sur la connaissance des biens et services dont les habitants ont besoin, et la facilité ou difficulté avec laquelle ils ont accès à ces biens et services. Le champ d'application de la planification doit concerner les secteurs qui:

- i) fournissent des services auxquels les ménages doivent se rendre régulièrement,
- ii) fournissent une infrastructure,
- iii) facilitent la disponibilité des moyens de transport intérieurs.

Encadré 3 : Questions à poser sur les objectifs de principe:

- Quels sont les bénéficiaires prévus?
- Est-ce que les objectifs tiennent compte des besoins différents des hommes et des femmes en matière de déplacements et de transports?
- Est-ce qu'ils considèrent tous les besoins en matière de déplacements et de transports ou uniquement certains comme l'agriculture?
- Est-ce que les besoins et soucis spécifiques aux femmes seront considérés s'ils ne sont pas mentionnés en particulier?

Encadré 4 : Objectifs opérationnels

- **Faciliter l'accès des femmes et des hommes des zones rurales aux biens et services** requis pour satisfaire leurs besoins fondamentaux.
- **Réduire le besoin de marche et de portage humain** des femmes et des hommes dans toutes leurs activités : productives, reproductives et sociales.
- **Améliorer la qualité de la vie** des femmes et des hommes des zones rurales en leur fournissant un meilleur accès à de meilleurs moyens de déplacement et de transport, en luttant contre les obstacles techniques, économiques et culturels.
- **Faire participer les femmes et les hommes des zones rurales à la planification, la mise en place et l'entretien** des transports ruraux.

2.2.4 Définition des besoins d'accès rural correspondant aux objectifs de planification

Les gens ont besoin de se déplacer pour des raisons différentes. Dans le cadre du développement, il convient de considérer tous les besoins, bien que si certains secteurs uniquement y participent, il faudra en évaluer moins.

La procédure de planification de l'accessibilité se fonde sur la collecte de données de référence. L'importance de cette collecte, cependant, en tant que base de prise de décisions, dépend de sa fiabilité et de son exactitude. Les données de référence fournissent la source principale des informations nécessaires à déterminer les priorités d'intervention pour améliorer les transports et l'accès aux services et équipements.

2.2.5 Collecte et compilation des données

Des informations devront être collectées sur tout un éventail de besoins d'accès. La plupart des données requises concernent directement l'accès des ménages ruraux aux équipements, marchandises et services. Une étude de base devra aider à établir une "base de données d'accessibilité" sur deux niveaux: le district et le village. Les raisons pour lesquelles il faut collecter des données à ces deux niveaux sont examinées ci-dessous:

Données au niveau du district

On collecte des données sur les aspects suivants:

- Caractéristiques de base (population totale, répartition de la population et démographie)
- Activités économiques (agriculture et autres activités rémunératrices)
- Répartition des équipements (centres sanitaires, écoles, etc.) dans le district
- Infrastructures de transport (emplacement et état actuel du réseau routier)
- Services de transport (nombre et types de véhicules, parcours, fréquence, tarification, disponibilité des MIT)
- Activités de développement (projets prévus ou en cours, groupes actifs dans le district)

Cette collecte de données au niveau du district a pour objectif :

- i) de définir les conditions socio-économiques du district ayant un rapport avec le transport et l'accessibilité pour l'ensemble du district;
- i) de mettre dans un contexte plus large les résultats des études effectuées au niveau des villages, et de permettre les comparaisons avec les conditions existant dans les autres parties du district;
- ii) de fournir un recoupement sommaire de certains éléments des données au niveau des villages;
- iii) de fournir un cadre dans lequel les leçons tirées des interventions exécutées dans une certaine zone pourront être modifiées pour les appliquer aux autres zones du projet.

Données au niveau du village

Les données collectées au niveau du district sont complétées par les données collectées au niveau du village. Bien que les données secondaires collectées au niveau du district donnent une idée des conditions d'accessibilité dans la région, la majorité des informations devront être collectées auprès des communautés. Ces données primaires serviront à dresser un tableau des besoins réels des zones rurales. Cette collecte a donc pour but:

- i) de dresser un tableau des caractéristiques physiques et socio-économiques de base de chaque village;
- ii) d'obtenir des données sur l'étendue et la composition de la demande en transports des ménages ruraux, dont:
 - le temps pris pour accéder à un équipement ou un service
 - la fréquence des déplacements à un équipement ou un service
 - le moyen de transport utilisé pour les différents déplacements
 - la répartition des diverses tâches de transport au sein des ménages, entre les hommes, les femmes et les enfants
- iii) de mettre en évidence l'état actuel des services de transports ruraux, et du niveau actuel d'accès aux biens et services pour chaque village.

Compilation et analyse des données

Les données sont compilées sous forme de moyennes, tableaux et cartes, et d'un rapport descriptif, pour montrer par exemple:

- les caractéristiques économiques, géographiques et démographiques de base,
- les activités économiques principales dans les villages et l'ensemble du district,
- l'étendue et la qualité des infrastructures de transport,
- le temps moyen du trajet entre chaque équipement ou service et chaque village,
- l'emplacement des divers équipements sur une carte,
- la moyenne des divers moyens de transport en possession des villageois, et le niveau des services de transport,
- les besoins et priorités exprimés par la communauté.

La réunion des données collectées au niveau des villages et du district permet de classer chaque district ou arrondissement selon des indicateurs d'accessibilité. Ces indicateurs se rapportent au nombre de ménages et à leur niveau d'accès aux biens et services, à la distance qui sépare les communautés des services et au temps mis pour accéder à ces services et équipements.

2.2.6 Définition des principaux problèmes d'accès

La réunion des données collectées au niveau des villages et du district et la classification des niveaux d'accès aux divers équipements et services dans les villages d'un district permet de définir les principaux problèmes d'accès et de mettre les interventions par ordre de priorité.

Des évaluations quantitatives, les indicateurs d'accessibilité, sont effectuées pour montrer la difficulté ou la facilité avec laquelle les ménages ont accès aux marchandises et services. Les indicateurs d'accessibilité sont généralement définis pour les besoins suivants: eau, bois à brûler, terres cultivées, conservation des cultures, éducation, santé, apports agricoles et marchés, commerces de détail et petites industries.

Le calcul des indicateurs d'accessibilité met simplement en relation le nombre des ménages ayant besoin d'accéder à ces services ou équipements et le temps mis à présent pour le faire. La formule de base d'indication de l'accessibilité est:

$H \times T$, où:

H = le nombre des ménages ayant besoin d'accéder à un certain service ou équipement, et

T = le temps mis à présent pour accéder à ce service ou équipement.

Si, par exemple, il y a 40 ménages, dans un village, qui doivent se déplacer pour chercher de l'eau, et que le temps moyen d'un aller-retour est de 120 minutes, l'indicateur d'accessibilité de l'eau dans ce village sera $40 \times 120 = 4800$. Du point de vue de la planification du district, les indicateurs d'accessibilité montrent quels villages ont le plus de problèmes d'accès pour certains besoins. Différents villages, par exemple, ont des scores différents pour un service donné. Un village qui a un score élevé pour l'eau signifie que le temps mis pour aller chercher de l'eau est plus élevé, ou qu'il y a davantage d'habitants qui doivent se déplacer pour chercher de l'eau, ou les deux. Ce village aurait par conséquent une plus grande priorité pour recevoir une amélioration d'accès qu'un autre village ayant un score plus bas.

Afin de faire ressortir la place des femmes, ces chiffres devront être exprimés séparément pour les femmes et les hommes. Ils devront également avoir un coefficient différent selon le moyen de transport utilisé, de telle façon, par exemple, qu'un trajet plus long en autobus donne un score plus bas, dans le cadre des problèmes d'accessibilité, qu'une distance plus courte à pied sur des côtes dures. L'accessibilité sera donc exprimée par:

Nombre de femmes x temps mis x coefficient du moyen de transport

Nombre d'hommes x temps mis x coefficient du moyen de transport

Plus le transport est difficile, plus le coefficient sera élevé, ainsi :

marche sur des côtes dures = 5;

marche sur des routes plates = 3;

par âne = 2;

par véhicule motorisé = 1.

2.2.7 Définition des stratégies de lutte contre les problèmes d'accès rural

La planification de l'accessibilité a pour but principal de réduire le temps, le coût et l'effort des habitants des zones rurales à accéder aux services et équipements essentiels. On peut regrouper les stratégies de lutte contre les problèmes d'accès rural en deux catégories:

- i) Rapprochement des services essentiels
- ii) Amélioration de l'accessibilité aux services par l'amélioration du système de transport

La planification de l'accessibilité examine tout un éventail de solutions possibles et fournit une occasion d'en sélectionner une ou plusieurs parmi les mieux appropriées.

2.2.8 Mise en ordre de priorité du site des interventions

Cette étape concerne l'endroit où les interventions seront introduites. On désigne et on sélectionne les routes, les villages et les arrondissements qui recevront certaines mesures. Les indicateurs d'accessibilité auront donné une idée de la situation en matière d'accès – c'est à dire le degré auquel les différents secteurs sont affectés par des problèmes d'accès et le degré auquel un village spécifique est affecté par un besoin d'accès spécifique.

2.2.9 Intégration des interventions dans des plans d'action

Les informations destinées à définir et mettre en ordre de priorité les stratégies de lutte contre les problèmes d'accès rural doivent être regroupées et intégrées au sein d'un plan d'action général ou plan de développement.

C'est la commission de planification du district qui est chargée d'élaborer des plans et propositions de programmes de travaux, en consultation avec les représentants des secteurs concernés. La planification de l'accessibilité utilisant une procédure commune pour identifier les problèmes et offrir des solutions, elle propose un cadre unique permettant à tous les secteurs de planifier ensemble la mise en oeuvre.

Beaucoup d'interventions pourront apporter des avantages à plus d'un secteur, et par conséquent il vaut mieux concrétiser les interventions par un travail de planification en commun. En outre, on pourra aussi inviter des représentants des ONG et d'autres organisations fournissant des biens et services à y participer.

Il est important d'examiner les résultats analysés lors d'une séance réunissant les secteurs intéressés du district. Tout en offrant aux fonctionnaires du district de nouvelles informations sur la nature des problèmes d'accès dans différentes zones de leur district, cette réunion permettra de les faire participer à la préparation d'un plan d'action cohérent.

3. MESURES INSTITUTIONNELLES

3.1 Questions stratégiques dans la planification de l'accessibilité

L'accessibilité rurale est une question qui touche beaucoup de secteurs, notamment les secteurs essentiels comme l'eau, la santé et l'éducation. On définit la fourniture

des services de ces secteurs par des objectifs de distance et de population de captation. Par exemple:

- Il devrait y avoir une école primaire pour chaque village de 250 ménages. La distance maximum à ses locaux ne doit pas dépasser 3 km.
- Il faut prévoir un point d'eau propre pour 200-250 personnes. D'ici 2002, la distance à une source d'eau potable ne devrait pas dépasser 400 m.
- Une terre à bois devrait être mise à la disposition de chaque ménage.

3.2 Questions d'organisation dans la planification de l'accessibilité

La structure organisationnelle de la planification de l'accessibilité diffère selon les pays et le processus de PRP devra être adapté à chaque cas. Le cas suivant, pris en Tanzanie, fournit toutefois un exemple assez typique.

Il y a trois paliers de planification de développement local:

- i) le conseil de village,
- ii) le comité de développement de l'arrondissement, et
- iii) le conseil du district.

Ces structures ont été mises en place pour décentraliser le pouvoir et dévoluer les pouvoirs de prise de décision aux institutions représentatives du district.

3.2.1 Le conseil de village

Un conseil de village comprend entre 17 et 25 membres selon la taille du village, et détient le pouvoir exécutif pour toutes les affaires de celui-ci. Il forme des comités pour: les finances, la planification et les questions économiques, les services sociaux et les activités d'entraide, et la sécurité intérieure. On peut créer d'autres comités si nécessaire. Le conseil de village lance les propositions de projets de développement dans son territoire et les fait passer aux niveaux plus élevés de la hiérarchie de planification gouvernementale.

3.2.2 Le comité de développement de l'arrondissement

Il se compose de membres élus dans le district pour représenter l'arrondissement (conseillers d'arrondissement), de fonctionnaires détachés à l'arrondissement, des présidents et secrétaires de tous les comités de développement des villages de l'arrondissement, et de l'administrateur principal de l'arrondissement. Ses fonctions comprennent la prise de décisions en matière d'activités de développement dans l'arrondissement, et le suivi de leur mise en oeuvre.

3.2.3 Le conseil de district

Le conseil de district se compose de:

- membres élus dans chaque arrondissement du district;
- trois membres nommés par le ministre du gouvernement local, et
- un ou plusieurs députés représentant les circonscriptions du district.

D'autres membres élus par le conseil de district parmi les présidents des conseils de village comprennent le directeur exécutif du district, qui est secrétaire du conseil. En gros, la fonction du conseil de district consiste à promouvoir les conditions de vie

économique et sociale de tous les résidents de district, en accord avec la politique nationale de développement rural et urbain.

Il se divise en comités permanents:

- finances et planification
- administration et effectifs
- services sociaux
- éducation
- services économiques

Les besoins de planification de l'accessibilité rurale doivent être étudiés dans le cadre de la structure actuelle de planification du district. Ce processus implique la création de capacités dans les villages, arrondissements et districts permettant de dégager les problèmes d'accès et de formuler des solutions à ces problèmes.

4. RESSOURCES

On entend par Ressources toute la catégorie de facteurs requis pour lancer et poursuivre une activité. Elles définissent donc les limites de ce qui peut être réalisé, et dans quelle mesure cela peut être réalisé. Un élément important du processus de planification est d'identifier le besoin en ressources pour une intervention, et d'essayer de le faire correspondre aux ressources mobilisables. Les planificateurs devront donc posséder des informations adéquates sur:

- les crédits mobilisables
- le personnel et les compétences
- le matériel
- la capacité et la volonté des villages à payer ces interventions.

La principale source de revenus des villages et des districts vient du gouvernement central. Les crédits affectés par cette source, cependant, sont généralement arbitraires ou se basent sur les crédits de l'année précédente. Les crédits sont principalement consacrés aux dépenses courantes du conseil de district, ce qui laisse peu de fonds à investir dans de nouvelles activités ou l'exécution des activités existantes. Pour éviter ce problème dans le cadre de la planification de l'accessibilité:

1. Les propositions faites à chaque niveau devront être examinées pour assurer qu'elles ne se basent pas sur des ressources non mobilisables.
2. Les planificateurs du district devront chercher à obtenir des contributions d'autres acteurs du développement, dont les ONG, le secteur privé et les groupes locaux.

5. SUIVI ET ÉVALUATION

Le suivi a pour but de fournir au responsable de la planification du district les informations qui lui permettront d'évaluer les progrès de la mise en oeuvre et les changements se produisant dans l'environnement afin de prendre des décisions opportunes. Le suivi couvre deux éléments principaux:

- i) *L'avancement du processus de mise en oeuvre*: par ex. l'efficacité de l'approvisionnement et l'utilisation des éléments intrants,
- ii) *L'avancement par rapport aux objectifs définis*: les résultats physiques des activités, et leur impact sur les communautés concernées.

5.1 Suivi et évaluation pendant la phase de planification

Lors de la phase de planification, il convient de surveiller soigneusement tous les aspects concernant les femmes, en déterminant à partir des données les facteurs d'accessibilité et en mettant les interventions par ordre de priorité. Il faudra surveiller la qualité des données en ce qui concerne:

- la désagrégation des données selon le sexe;
- la participation des femmes au processus de collecte des informations en tant qu'informants;
- le soin mis à obtenir l'opinion des femmes et des hommes sur les problèmes d'accès les plus graves;
- les contraintes spéciales ressenties par les femmes dans le cadre des interventions d'accès aux transports;
- les besoins de sensibilisation aux problèmes des femmes au niveau local et du district;
- les besoins institutionnels, tels que des comités de transport dans les arrondissements et les villages, où les deux sexes soient également représentés;
- les besoins de formation dégagés, et qui en sont les cibles.

Les indicateurs d'accessibilité aident à déterminer la nature, le champ d'application et l'étendue du problème, et à définir la situation désirée. Si par exemple l'accès à l'eau figure très haut dans les indicateurs, les mesures d'amélioration de l'accès auront pour but de faire baisser son score d'un montant déterminé.

5.2 Suivi et évaluation pendant la phase de mise en oeuvre

Pendant cette phase, on assure le suivi de trois aspects:

- i) l'avancement de la mise en oeuvre en termes de résultats physiques conformément au programme des travaux;
- ii) si les résultats physiques des activités correspondent aux priorités et cibles définies;
- iii) si les interventions ont l'objectif désiré de réduire le temps et les efforts que les habitants des zones rurales, et surtout les femmes, consacrent aux déplacements et transports.

Tandis que les deux premiers aspects sont faciles à évaluer par rapport aux plans d'action et aux programmes de travaux, le dernier est complexe, car les femmes pourront augmenter leurs visites à un équipement s'il est situé plus près. On a trouvé, par exemple, que si l'on situe un point d'eau dans un village, les femmes ont tendance à collecter davantage d'eau. L'avantage se mesure alors non pas en termes de temps gagné mais en meilleurs niveaux d'hygiène et santé.

5.3 Suivi de l'impact de l'intervention sur les femmes

Les impacts positifs sur les femmes peuvent comprendre:

- Une augmentation potentielle des revenus si le temps gagné est employé à des activités productives ou sociales;
- La réduction des charges portées sur la tête;
- La redistribution des travaux des femmes, par ex. les hommes pourront mener une charrette à traction animale pour aller chercher de l'eau ou emporter le grain au moulin.

Impacts négatifs sur les femmes:

- Augmentation des temps de déplacement et de transport, par ex. dans les projets de reboisement ou d'agro-foresterie parce que le travail n'est pas réparti équitablement entre les femmes et les hommes.
- On ne tient pas compte des préférences des femmes, par ex. lors de la mise en ordre de priorité des accès, elles ont exprimé le besoin d'un meilleur chemin menant aux champs mais le choix des hommes, un chemin menant à la route, a été réalisé.
- Impact sur les déplacements et les charges transportées par les femmes en raison de leur incapacité à payer les coûts de location ou d'achat des moyens de transports.

5.4 Capacité à réagir aux données fournies par le suivi et l'évaluation

Si la mise en oeuvre de l'intervention a un impact négatif, la planification doit être souple et offrir plusieurs stratégies. Par exemple, s'il n'y a pas d'ânes en vente pour porter les produits au marché, est-ce qu'il ne serait pas utile d'améliorer la route de desserte pour encourager les transports motorisés à venir jusqu'au village? Dans certains cas, il n'y a pas de meilleure solution, et le personnel concerné au niveau du district devra visiter le site et, en consultation avec les villageois concernés, trouver des façons de faire aboutir le projet ou de faire participer pleinement les femmes, comme convenu au début de l'intervention, ou de faciliter un partage plus équitable des tâches entre les femmes et les hommes, afin que la main d'oeuvre ne soit pas uniquement fournie par les femmes.

Le suivi et la planification sont liés par un mécanisme de remontée des informations. Il faut réexaminer les plans à la lumière des informations générées par la réalité de la mise en oeuvre. Les besoins de modifier les plans ou de les rendre plus souples sont exprimés par le suivi. D'autre part, un bon plan devra définir des activités, des objectifs et des cibles faciles à surveiller.

BIBLIOGRAPHIE

Ghana Department of Feeder Roads (2000). Feeder Road Prioritisation Consultation Handbook.

ILO and SDC (1997). A guide to integrated rural accessibility planning in Tanzania: Socio-economic considerations in the use of accessibility planning tools. Dar es Salaam, United Republic of Tanzania.

Njenga P (1994), Guidelines on Integrated Rural Accessibility Planning in Tanzania.

Mascarenhas O (1995). Guidelines Incorporating Gender Issues in Rural Transport Planning. ILO/ Swiss Development Corporation.

Strandberg T (1996). Workshop on Rural Accessibility Planning, ILO Consultancy Mission Report, LSC Scandinavia AB.