

LA PARTICIPATION DES COMMUNAUTÉS AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT RURAL

M. Wattam, IT Transport Ltd (1998)

Objectifs de l'article

Résumé

Ces recommandations sont conçues à l'intention des planificateurs et ingénieurs des transports désirant faire participer des communautés ou des groupes à la réfection et l'entretien des infrastructures de transport. Les recommandations ont été élaborées sur trois ans de recherches effectuées en Afrique de l'Est, et plus précisément en Ouganda, Tanzanie et Kenya. Elles s'appuient aussi sur des expériences conduites dans le monde entier à la faveur de projets faisant participer les communautés à l'entretien durable des ressources communes. L'entretien des ressources communes et notamment des infrastructures de transport rural (ITR) a été négligé autrefois, ce qui a entraîné un cycle de reconstruction ou réfection.

Points-clés

- L'entretien des ressources communes, notamment des ITR, doit faire l'objet de davantage de soins.
- Les projets et programmes doivent insister sur le développement d'approches plus durables et réalistes de l'entretien.

Thèmes principaux

- Facteurs affectant la participation des communautés
- Étapes des projets de participation des communautés

1. INTRODUCTION

L'entretien des routes a une importance cruciale en Afrique sub-saharienne en raison des caractéristiques inhérentes des réseaux routiers. Dans ces pays peu développés, le trafic est faible, ce qui rend difficile de justifier les coûts élevés de revêtement des routes. Beaucoup de routes sont donc en terre ou en gravier, et par conséquent moins coûteuses à construire mais relativement plus à entretenir. Ces coûts plus élevés entraînent inévitablement des régimes d'entretien insuffisants, qui réduisent les avantages apportés aux déplacements et transports et limitent leur impact sur le développement et la possibilité d'améliorations supplémentaires. Ce cercle vicieux étouffe la croissance économique et a poussé le ministère britannique pour le Développement International (DFID) à charger IT Transport Ltd d'étudier et rédiger ces 'Recommandations pour la participation des communautés à l'entretien des routes'.

Ces recommandations sont conçues à l'intention des planificateurs et ingénieurs des transports désirant faire participer des communautés ou des groupes à la réfection et l'entretien des infrastructures de transport. Elles présentent un certain nombre d'options pour la participation des communautés et ont été élaborées sur trois ans de recherches en Ouganda, Tanzanie et Kenya. Elles s'appuient aussi sur des expériences conduites dans le monde entier à la faveur de projets faisant participer les communautés à l'entretien durable des ressources communes. Bien que tous les projets étudiés aient été différents et aient nécessité des approches variées, les questions essentielles sont restées les mêmes:

- Qui participe et pourquoi?
- Qui bénéficie?
- Quelles sont les perspectives de viabilité à long terme?

2. DEFINITION DES TERMES

2.1. Communauté

Le concept de communauté varie entre les projets, les secteurs, les régions et les pays. On peut identifier trois types de communautés selon leurs caractéristiques légales ou administratives, sociales et de ressources.

2.1.1. Communautés légales ou administratives

Elles sont généralement définies par la législation du gouvernement local de chaque pays, qui reconnaît une hiérarchie de communautés et codifie leur administration en termes de structures traditionnelles ou politiques.

2.1.2. Communautés sociales

Elles sont définies par leurs propres membres et reflètent la différenciation de la population rurale selon des normes sociales, économiques et culturelles, qui peuvent être renforcées par une ségrégation résidentielle. Il peut s'agir par exemple des commerçants, fermiers et fonctionnaire locaux.

2.1.3. Communautés géographiques

On peut les définir en termes de géographie ou de planification et par exemple utiliser des caractéristiques topographiques ou des niveaux d'offre/demande pour déterminer des intérêts communs ou des zones de captage.

En termes simples, la participation est le rôle actif pris par une communauté dans une activité. Les types de participations sont indiqués en Tableau 1.

Tableau 1: Types de participations

Type de participation	Caractéristique
Participation passive	Les gens participent en habitant dans la zone du projet. On peut leur dire ce qui va se produire ou s'est déjà produit, mais ils n'auront aucun autre rôle.
Participation pour une raison matérielle	Les gens participent en étant payés pour leur travail, en vivres ou en espèces, sur un projet déterminé. Cela peut être en tant que 'communauté' ou groupe.
Participation par apport de ressources	Les gens participent en apportant une ressource, comme du travail ou de l'argent, à un projet déterminé.
Participation par consultation	Les gens participent en étant consultés (peut-être avec des options) sur des projets où la plupart des décisions ont été prises. Leur opinion pourra ou non être prise en compte.
Participation interactive	Les gens participent en collaborant avec des professionnels extérieurs à l'analyse de leur situation, à l'élaboration des plans d'action et à l'adoption de projets communs.
Mobilisation spontanée	Les gens participent en prenant leurs propres initiatives, indépendamment des professionnels extérieurs, pour changer leur situation. Ceci peut mener à des projets d'entraide ou à des demandes d'aide à d'autres institutions.

2.2. Les ITR

La participation des communautés peut être possible dans tous les types d'ITR, des voies navigables aux routes, mais dans le cadre du présent article nous l'étudierons en général et non telle qu'elle peut concerner une ITR en particulier.

On a avancé que si les communautés participent à l'entretien des infrastructures de transport, non seulement cela sera plus rentable mais que cela aura des retombées importantes en matière de développement – dont des opportunités de revenus monétaires, le développement de compétences et une plus grande mobilisation sociale. Pour le gouvernement central et les grandes routes locales, les avantages de la participation des communautés concernent particulièrement l'entretien courant, qui s'accorde avec le profil des compétences des communautés agricoles et peut s'adapter au calendrier agricole.

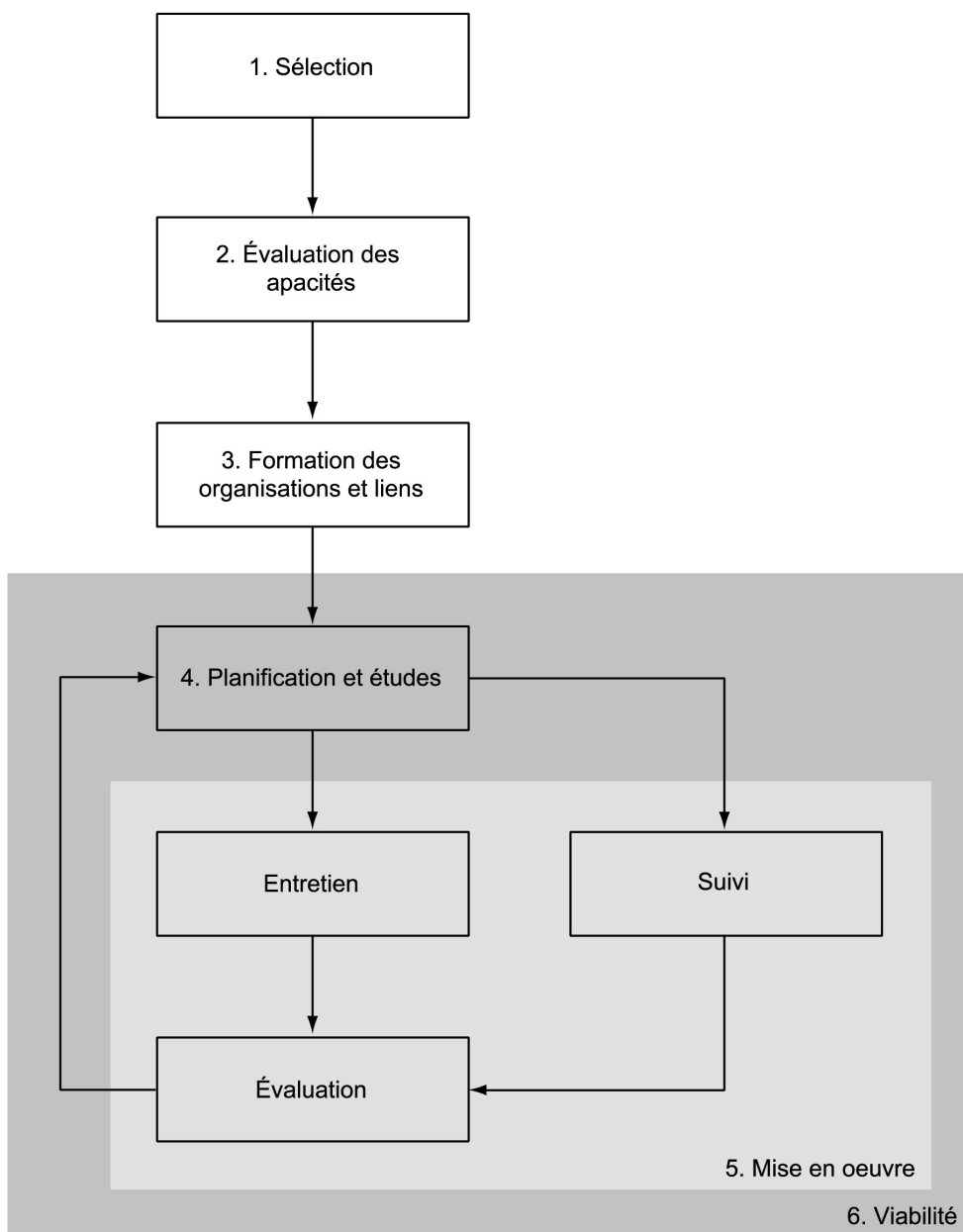
Le manque de crédits dont dispose le gouvernement local, cependant, signifie que la participation des communautés s'applique de plus en plus souvent à l'entretien périodique et d'urgence des routes de desserte et de voisinage. Dans cette situation, le manque de compétences en construction routière et matériaux peut limiter l'efficacité de la main d'oeuvre non qualifiée offerte par la communauté.

3. FACTEURS AFFECTANT LA PARTICIPATION DES COMMUNAUTES

- D'après les recherches, il est clair que, pour que la participation des communautés réussisse et soit durable, il faut qu'il existe de grands groupes homogènes, au sein de cette communauté, qui tireraient un avantage de la présence de bonnes routes.
- La communauté entretient la route en fonction de son besoin d'un niveau donné d'accès, par ex. accès en saison sèche par les transports motorisés. Si suffisamment de résidents ne ressentent pas ce besoin, par exemple si la majorité des gens se déplacent à pied ou portent les récoltes sur leur tête jusqu'à un marché voisin, il est probable que la communauté hésitera à participer à un autre entretien que celui des chemins ou des passerelles.
- La participation dépendra de la capacité du conseil de la communauté à faire exécuter les arrêtés municipaux de mobilisation de main d'oeuvre locale et à organiser les travaux. Si par conséquent les gens ne font pas les travaux qu'ils doivent faire, ils doivent payer une amende ou exécuter le travail à une date ultérieure. Les ménages plus riches pourront décider de payer l'amende ou de payer quelqu'un d'autre pour faire le travail. Malheureusement, dans beaucoup de communautés rurales ces arrêtés de mobilisation de main d'oeuvre sont impopulaires et ne sont pas appliqués.
- Les travaux d'ITR précédents effectués par les communautés ont un fort impact sur la volonté de participation de celles-ci. Si des travaux ont été exécutés sur la route et qu'il n'y a eu que peu ou pas de consultation avec les villageois, ceux-ci pensent que la responsabilité de la route est passée à l'organisation chargée de ces travaux.
- La méthode de construction peut fortement affecter la mobilisation des communautés autour de l'entretien de la route. Si une route a été construite avec un matériel lourd, et avec l'aide de nombreux experts et de main d'oeuvre importée, cela dévalorise la communauté et sape sa capacité à exécuter des travaux par la suite. Par contre, l'utilisation de techniques basées sur la main d'oeuvre et d'outils manuels met l'organisation et la durée des travaux de construction au niveau de la communauté et les gens peuvent s'identifier avec ces techniques et les appliquer à leurs propres activités.

4. ETAPES DES PROJETS DE PARTICIPATION DES COMMUNAUTES

Le schéma suivant résume le processus d'implication des communautés dans la participation.

Figure 1: Étapes de projet pour la participation des communautés

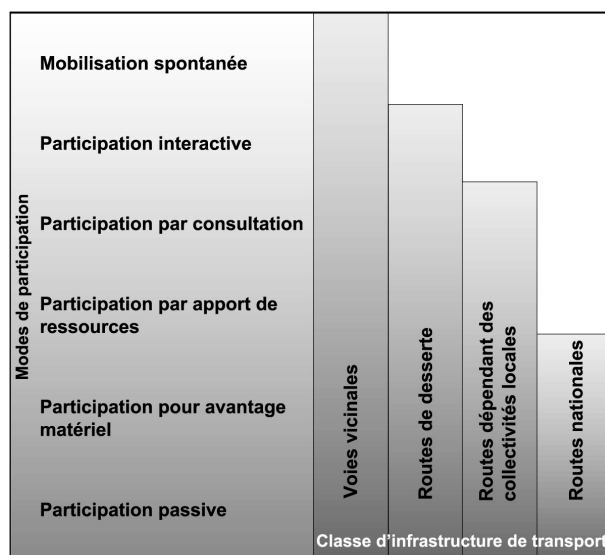
4.1. Sélection

La sélection est la première étape du processus de participation des communautés. Cette sélection a deux objectifs: tout d'abord juger si l'entretien de la route constitue une priorité pour la communauté; et deuxièmement juger si le projet se prête à la participation de la communauté.

Il y a plusieurs façons d'évaluer les besoins de la communauté, allant des études quantitatives aux techniques participatives. La majorité des animateurs ruraux connaîtront bien ces méthodes et pourront déjà posséder des plans ou demandes de la communauté. A ce stade, le type de projet qu'on prépare n'aura ni détails précis ni plans de travaux mais la structure de base sera en place, par ex . entretien d'une

grande route et non amélioration des points sensibles d'une route de desserte. Comme on peut l'imaginer, l'éventail des modes de participation décroît avec l'augmentation de la longueur et de l'importance de la route. La figure 2 indique les modes de participation auxquels on peut s'attendre.

Figure 2: Type de participation en fonction du type de route



A partir de ces deux évaluations, on peut juger de la bonne volonté de la communauté et de son intention de participer, ainsi que du type de participation qu'on peut prévoir pour ce type de projet.

4.2. Évaluation des capacités

Les capacités durables de l'organisation et de la communauté à participer sont un risque du projet – essentiel mais souvent considéré comme acquis. Par exemple, beaucoup de communautés voudront bien participer une fois, mais au plus long terme elles pourront se montrer moins disposées. On doit aussi juger si la chaîne de gestion financière et physique aura les capacités voulues.

Au niveau de la communauté, on peut étudier le niveau des capacités dans les domaines suivants:

- Capacités d'organisation de la communauté;
- Ressources naturelles, par ex. bois, terre, gravier et roches qui peuvent servir à l'entretien;
- Ressources humaines: manoeuvres, contremaîtres, techniciens ou surveillants qui peuvent réduire les coûts de projet et augmenter la responsabilité de la communauté et sa participation;
- Ressources financières.

Dans le cadre de tous les facteurs ci-dessus, il faut évaluer les capacités des sous-groupes de la communauté: hommes, femmes, enfants, personnes âgées, jeunes, etc.

On dispose d'un certain nombre de méthodes pour l'évaluation de ces facteurs, dont les entretiens, les enquêtes par questionnaire et les techniques de discussion de groupe.

4.3. Formation des organisations et liens entre elles

Grâce à l'évaluation des capacités, on gagnera des connaissances de la structure de direction ou d'administration de la communauté. Au sein de cette structure, on trouvera un certain nombre de comités traitant des divers secteurs, dont l'infrastructure du village. La phase d'évaluation des capacités fera ressortir si ce comité est capable ou non de représenter la communauté et de participer au projet. Si ce comité n'en est pas capable, il faudra peut-être le revitaliser ou le restructurer entièrement.

La représentation de la communauté dans ces comités est essentielle sur deux plans. Tout d'abord, des connaissances insuffisantes de l'éventail des déplacements individuels et des transports dans la communauté entraîneraient un risque de polarisation de la planification et des activités du projet sur une minorité de la population. Deuxièmement, si les besoins de cette seule minorité sont satisfaits, il est probable que la viabilité à long terme du projet sera compromise.

Ceci peut donc signifier qu'il faut revitaliser le comité, ce qui peut se faire simplement par le biais d'une simple élection avec des sièges alloués à certains groupes de la communauté – hommes, femmes, commerçants et fermiers par exemple. On peut aller plus loin et incorporer une formation destinée aux membres du comité afin de les faire participer pleinement au projet. Celle-ci pourra comprendre une introduction à l'entretien de la route, y compris ses coûts et ses contraintes physiques, et éventuellement le suivi et l'évaluation du projet.

Si on juge qu'il faut un nouveau comité, le problème sera de décider comment il s'intégrera à la structure municipale existante et quelle situation légale il aura dans cette structure et le reste de l'administration. On devra également se demander si le nouveau comité sera viable une fois le projet fini. Les façons d'encourager cette viabilité seront examinées plus loin, mais à ce stade du début du projet, il vaudra peut-être la peine d'encourager des liens avec d'autres organisations pour favoriser la viabilité.

D'autres liens pourront être créés entre les planificateurs et les ingénieurs, et d'autres services gouvernementaux et non-gouvernementaux. Si l'on veut éliminer les problèmes d'accès, il est essentiel de connaître les plans que les secteurs de l'eau ou de la santé préparent. En outre, les liens avec les organisations non-gouvernementales pourront s'avérer utiles car beaucoup d'entre elles auront acquis l'expérience du travail avec les communautés.

4.4. Planification et études

Les trois étapes précédentes peuvent toutes aboutir à la phase de planification du projet, ou en former une partie intégrante. La plus grande partie des informations collectées pourront être utilisées pour influencer la manière dont le processus de

participation continuera lors des étapes suivantes des études détaillées et de la mise en oeuvre.

Pour garder la confiance et les bonnes relations établies jusqu'à présent avec la communauté, il est impératif d'inclure celle-ci dans la phase de planification – en matière d'activités physiques comme de gestion.

4.4.1. Aspects physiques

Il se peut que les représentants de la communauté ne disposent pas d'un haut niveau de connaissances techniques, mais ils connaîtront bien la région et ses problèmes, et ceci pourra être précieux pour décider quelles routes améliorer et dans quel ordre de priorité.

Une façon rapide et simple de collecter ces informations consiste à faire dessiner par les villageois une carte montrant les routes, les rivières et les services tels que les écoles et dispensaires.

Les améliorations apportées par le projet accroîtront invariablement le nombre de véhicules différents et leur vitesse dans la communauté et ses environs, ce qui risquera d'augmenter les accidents de la route. Ceux-ci auront un impact négatif direct sur la communauté, et par conséquent la prise de conscience des changements survenant au trafic et une discussion visant à réduire les risques pourra améliorer les relations avec la communauté. Les points noirs devront donc faire l'objet de discussions, avec des suggestions pour les réduire comme les panneaux ou les ralentisseurs.

Une fois cette première phase de planification terminée, les ingénieurs et architectes pourront commencer à appliquer leur expertise technique et présenter leurs idées à la communauté sous la forme de dessins, préfigurations et modèles.

4.4.2. Gestion

Là aussi, le niveau de l'infrastructure aura une influence sur le niveau de l'organisation communautaire. Pour une grande route, la communauté pourra ne participer qu'à des réunions de compte-rendu, mais pour un chemin ou une piste elle pourra organiser des contributions, de la main d'oeuvre, des réunions et plus encore. Durant la phase de planification et d'étude, il convient de fixer les paramètres de mise en oeuvre. Donc combien de réunions seront-elles nécessaires, à quels intervalles, combien de personnes faudra-t-il pendant combien de journées, etc.?

Des contributions en main d'oeuvre pourront avoir été apportées autrefois, et il se peut qu'il existe un système traditionnel de mobilisation de masse. Quand on planifie des travaux utilisant la main d'oeuvre communautaire, il faudra tenir compte des facteurs suivants:

- Le nombre des membres de la communauté qui sont capables de travailler;
- La saison – est-ce que c'est une saison où il y a déjà beaucoup de travail? Quelles sont les époques traditionnelles de l'année pour les travaux communautaires?
- Qui va organiser la main d'oeuvre? Il est souvent plus simple de laisser le comité de la communauté organiser cette sorte de main d'oeuvre.

Un nombre croissant de projets doivent cependant payer le travail de la main d'oeuvre. Ceci s'applique particulièrement aux communautés où les projets précédents ont payé la main d'oeuvre en espèces ou en vivres. Dans ce cas les gens sont peu enclins à faire don de leur main d'oeuvre sans paiement.

Il vaut mieux laisser la gestion de ces aspects à la communauté, mais un ingénieur ou conducteur de travaux expérimenté devra participer à la surveillance des travaux. Les paramètres et le calendrier de ces contributions devront être convenus avant la mise en oeuvre, et éventuellement sous forme de contrat.

4.5. Mise en oeuvre

La mise en oeuvre d'un projet a lieu lorsque la majorité des activités sont exécutées, et tout cet ensemble repose évidemment sur une base de bonne planification. Pour qu'il y ait donc une participation active et durable des communautés, les étapes précédentes sont essentielles pour la réussite de la phase de mise en oeuvre. La section suivante indique les éléments de la mise en oeuvre du projet auxquels la communauté peut participer le plus activement.

4.5.1. Entreprises de travaux publics

L'emploi des entreprises de travaux publics offre une excellente opportunité pour les communautés locales de participer physiquement à la mise en oeuvre d'un projet. Cette participation peut se faire à plusieurs niveaux:

- Main d'oeuvre qualifiée ou non pour une grande entreprise.
- Manoeuvres et main d'oeuvre semi-qualifiée pour une petite entreprise.
- Entreprises mêmes.

L'emploi de grandes entreprises de travaux publics est courant dans la construction et la réfection des routes. Les habitants de la région pourront être employés en tant que main d'oeuvre non qualifiée à qualifiée. La plupart d'entre eux n'auront pas de compétences en matière de construction et seront employés en tant que manoeuvres, et l'entrepreneur fournira sa propre main d'oeuvre semi-qualifiée et qualifiée. Dans certains cas l'entrepreneur formera la main d'oeuvre locale et pourra même l'employer lors de travaux ultérieurs.

Les petites entreprises qui sont généralement basées sur place seront surtout chargées des travaux d'entretien courant ou périodique. Les membres de la communauté pourront être employés de manière semi-régulière en tant que main d'oeuvre non qualifiée ou semi-qualifiée pour exécuter des tâches comme arracher l'herbe et curer les fossés. Avec l'emploi de techniques basées sur la main d'oeuvre, la participation de ces ouvriers pourra s'étendre aux travaux périodiques comme le renouvellement de la couche de surface ou la réparation des terrassements.

Lors des dernières années, les entreprises communautaires se sont développées, selon diverses formes, en tant que type particulier de petite entreprise. Il s'agit généralement d'une petite équipe de travail (2-3 personnes) avec un entrepreneur/surveillant, qui exécute l'entretien de routine comme couper l'herbe ou curer les fossés.

Beaucoup de petites entreprises, et d'entreprises communautaires, ont été créées et employées directement dans le cadre d'un projet. Souvent, sans fonds de projet ni soutien, leur viabilité est incertaine. Elles peuvent être freinées, dans leur recherche d'autres travaux, par un manque de capital, des outils de mauvaise qualité et leur manque de prestige et de capacité à faire des offres concurrentielles. On peut proposer un certain nombre de stratégies pour les aider à vaincre ces obstacles:

Dans l'appel d'offres, il y a souvent des niveaux de marché auxquels certaines procédures sont attachées, et qui font difficulté aux petites entreprises. Pour permettre à celles-ci de participer, les travaux devront être fractionnés en plus petits marchés.

Les petites entreprises manquent parfois de ressources – personnel, machines – pour s'inscrire en tant qu'entreprise agréée. On peut éliminer ce problème en prenant un arrêté local permettant aux petites entreprises d'être agréées. Ce fait leur permettra de soumissionner pour de plus gros contrats. Si cela n'est pas possible, les petites entreprises pourront être employées comme sous-traitants des grosses entreprises. Ces liens devront être mis en place avant la fin du projet.

Une mise de fond initiale ou des fonds renouvelables pourront être prévus pour aider les entreprises à acheter ou louer le matériel nécessaire aux travaux.

La formation des petites entreprises en gestion commerciale peut leur assurer une certaine viabilité, car elles auront alors les compétences nécessaires à soumissionner et exécuter des marchés après la fin du projet. Si cette formation et leur expérience réside en travaux d'entretien courant et périodique, il sera plus probable qu'elles trouveront du travail régulier plutôt que pour des travaux de construction ou de réfection. Là encore, il faudra prévoir des crédits suffisants pour assurer que les travaux d'entretien puissent continuer.

Il convient donc d'employer directement les entreprises pour commencer, afin de leur permettre de gagner de l'expérience et des capitaux, puis de commencer à introduire la mise en concurrence une fois qu'elles seront établies.

4.5.2. Annonce des travaux

S'il n'est pas permis d'employer directement les entreprises, il faudra bien placer les annonces. Il sera possible de le faire par les voies habituelles, dont les journaux locaux et les appels d'offres. Ces annonces risquent cependant de ne pas atteindre la communauté plus large, et il faudra utiliser d'autres médias. Cette méthode aura deux buts : tout d'abord, davantage d'entreprises verront l'annonce, et deuxièmement la communauté apprendra que des travaux vont commencer dans la région. Dans beaucoup de projets, notamment d'entretien courant, les entreprises gérées par les femmes s'avèrent plus efficaces et produisent des travaux de meilleure qualité que celles qui sont dirigées par les hommes. Les annonces pourront donc encourager les femmes à soumissionner.

4.5.3. Évaluation des soumissions

Il existera un ensemble de procédures d'évaluation des offres pour les travaux basés sur des critères techniques et financiers. Beaucoup de ces procédures ne comportent pas de critères tenant compte du but plus large de développement du projet, qui peut inclure la participation des communautés. Pour résoudre ce problème, les personnes

chargées de l'évaluation pourront élargir les procédures et leur ajouter des critères tels que le nombre de résidents de la région à employer, l'emploi de matériaux locaux, la déségrégation hommes-femmes, etc. La question du choix de la méthode de construction est également à prendre en considération car elle peut avoir un impact sur la participation des communautés.

4.5.4. Choix de la technique de construction

Le choix de la technique de construction dépend des machines disponibles, des ressources humaines et des ressources financières. On débat depuis longtemps des mérites comparés des techniques basées sur le matériel ou la main d'oeuvre, et ces discussions ont soulevé un certain nombre de questions séparées. Dans le contexte de la participation des communautés, l'application des méthodes basées sur la main d'oeuvre est préférable pour les raisons suivantes:

- Un plus grand nombre de résidents locaux peuvent en profiter directement, en gagnant de l'argent;
- La communauté participe davantage aux travaux routiers, ce qui peut créer un sentiment de responsabilité envers les infrastructures.
- Les projets basés sur la main d'oeuvre assurent généralement la formation de tous les ouvriers, même les manoeuvres, et ces compétences pourront être utilisées dans les travaux continus d'entretien ou autres.
- Les équipes de travail basées sur la main d'oeuvre peuvent travailler sur plusieurs chantiers à la fois, ce qui permet d'utiliser un système de 'cantonnier/entrepreneur'.
- Si la densité de la population est suffisante le long de la route, les entreprises peuvent être basées dans les villages.
- Les travaux d'entretien peuvent être exécutés selon un tarif à la pièce, qui peut représenter jusqu'à une demi-journée de travail pour permettre aux membres de la communauté de s'occuper de leurs autres tâches telles que la garde des enfants ou les travaux des champs.

Comme on l'a dit ci-dessus, les femmes peuvent être de meilleurs entrepreneurs que les hommes, sur le plan de la vitesse, la qualité et la facilité de construction. Si l'on considère ces aspects positifs, on peut se demander pourquoi davantage de femmes ne participent pas aux travaux routiers, mais lorsque l'on replace cette question dans un contexte plus large la réponse devient évidente. Il se peut, par exemple, que les femmes ne veuillent pas travailler parce qu'elles n'ont personne à qui confier leurs enfants, ou que les travaux routiers soient considérés comme humiliants par la communauté au sens large. Les planificateurs devront donc, s'ils veulent permettre aux femmes de participer plus pleinement, tenir compte des besoins plus larges des femmes comme les heures de travail, les crèches, les locaux pour allaiter et les toilettes.

4.6. Suivi et évaluation

Le suivi et l'évaluation d'un projet de transport concerne généralement les aspects physiques, comme le nombre de kilomètres refaits, la quantité de matériaux utilisés, la qualité des travaux, etc. Certains projets examinent aussi l'impact et les effets sociaux et économiques. Les communautés peuvent participer à ces deux étapes, ainsi qu'à une troisième constituée par le suivi et l'évaluation de la participation des communautés.

4.6.1. Aspects physiques

Les ingénieurs qualifiés disposeront des connaissances, de l'expérience et des procédures voulues pour assurer les éléments plus quantitatifs des activités de suivi. La communauté peut participer à cette activité mais de manière assez limitée. Lors de la phase d'évaluation, toutefois, la communauté peut jouer un grand rôle. Si la route, par exemple, a été mal construite, la communauté qui utilise cette route vous le dira vite, du moment qu'elle a l'occasion de le faire. Les gens pourront disposer d'informations de première main si l'entreprise a employé de la main d'oeuvre locale. S'il y a, de même, une partie des travaux qu'il faut modifier, à leur avis, ils pourront évaluer la situation plus rapidement que l'ingénieur responsable.

Il conviendra de faire ce type d'évaluation en deux étapes:

- Réunions avec le comité pour présenter et discuter l'avancement des travaux.
- Après la réunion initiale, une visite sur place pourra servir à montrer aux membres du comité pourquoi les travaux ont été exécutés ainsi.

4.6.2. Aspects sociaux et économiques

Les méthodes de suivi et d'évaluation des aspects sociaux et économiques dépendent de la longueur de la route. Pour les routes nationales, il convient d'appliquer les méthodes classiques de comptage du trafic. Pour les routes plus petites, cependant, avec davantage de piétons et de vélos, ces méthodes ne sont pas appropriées. On peut alors utiliser des questionnaires distribués aux ménages, des techniques participatives et les archives de l'administration locale. La participation de la communauté dans un sens passif est implicite, mais elle peut participer de manière plus active à la collecte et l'analyse des données.

Dans le cadre de l'analyse économique classique, la participation des communautés se borne à l'emploi des membres de la communauté pour compter le trafic. S'ils sont formés, cependant, ils peuvent être employés comme enquêteurs pour les études reposant sur les questionnaires. L'une des faiblesses des études sur questionnaire repose sur l'exactitude des données, et si la personne interrogée connaît l'enquêteur ses réponses pourront être plus exactes.

L'emploi des techniques participatives se prête évidemment à la participation des communautés dans le suivi et l'évaluation de l'impact des infrastructures sur la vie. Si la planification du projet est effectuée selon des techniques participatives, comme le classement par ordre de priorité et l'établissement de cartes, les résultats pourront être passés en revue par la communauté et évalués par rapport à la situation actuelle. Des indicateurs de changement, à explorer plus à fond, pourront donc être fournis par l'emploi d'autres techniques participatives comme les schémas en H.

4.6.3. Participation des communautés

Comme la participation des communautés est une nouveauté pour beaucoup de planificateurs et d'ingénieurs, le suivi et l'évaluation de son emploi permettront de tirer des leçons de l'expérience, ainsi que de permettre au personnel de projet de se tenir au courant de l'avancement des travaux et des activités.

Le suivi de la participation des communautés peut être effectué par la collecte d'informations sur les activités comme le nombre de réunions, le nombre des participants et qui sont les parties intéressées, etc.

4.7. Viabilité

On néglige souvent d'assurer la continuation de la participation des communautés après la phase initiale ou la fin du projet. Beaucoup de comités établis à l'occasion du projet arrêtent donc aussi de se réunir à la fin du projet.

L'entretien est une activité à long terme, et par conséquent si la participation des communautés s'est montrée utile, il faut la faire continuer. Pour assurer la viabilité, il faut que les communautés le veuillent ainsi que les ingénieurs, les planificateurs et les fonctionnaires locaux. On peut générer cette volonté de différentes façons, dont les plus pratiques sont indiquées ci-dessous:

Réunions courantes: Beaucoup de comités ne se réunissent qu'en cas d'urgence, comme lorsqu'une section de la route est emportée par l'eau, ou la perte d'un pont. Ces comités se réunissent donc rarement et par conséquent les questions comme la mobilisation de la main d'oeuvre ou la recherche de crédits pour l'entretien courant ou périodique ne seront pas discutées. Lorsqu'on essaie de faire revivre un comité il faut donc organiser des réunions régulières, au moins une fois tous les quatre mois, dès le départ. Comme mentionné plus haut, il faut également compter sur la bonne volonté des ingénieurs et planificateurs.

Ordre du jour: Même s'il y a des réunions régulières, il faut fixer un ordre du jour substantiel. Les activités d'entretien, de part leur nature cyclique, s'y prêtent bien. Le comité pourra donc planifier, mettre en oeuvre et évaluer les activités passées et futures. Là encore, il est important que les représentants d'autres organisations assistent aux réunions, y contribuent et guident l'ordre du jour.

Rapports: Si les activités ci-dessus sont documentées dans des procès-verbaux qui seront copiés et envoyés au bureau, on pourra vérifier que les réunions ont bien lieu, contrôler ce qui s'y passe et surveiller les progrès des activités.

BIBLIOGRAPHIE

Connerley E and L Schroeder (1996). Rural Transport Planning: Approach Paper No 19, SSATP Working Paper. Washington D.C: World Bank

Doran J (1996). Rural transport. Energy and environment technology source book. IT Publications.

Eade D (1998). Capacity Building- an approach to people-centred development.

Edmonds G and J de Veen (1992). A labour-based approach to roads and rural transport in developing countries. International Labour Organisation, Maintenance.

Eyben R (1996). The Social Aspects of Works Contracts, Draft 1. London: Department for International Development

Heggie I (1995). Establishing a clear and consistent organisational structure. RMI Second Regional Seminar on Management and Finance, Nairobi, Kenya.

International Labour Organisation, Tanzania (1997). A guide to integrated rural accessibility planning in Tanzania (Gender integrated version).

International Road Maintenance Handbook. Volume 1-4. Crowthorne: Transport Research Laboratory

Malmberg Calvo C (1994). Case study on the role of women in rural transport: Access of women to domestic facilities. Washington D.C: World Bank.

Pretty J, Guijt I, J Thompson and I Scoones (1998). Participatory Learning and Action - A trainers guide. IIED, 1998.

Stock E and J de Veen (1996). Expanding Labor-based methods for roadworks in Africa. SSATP. Washington D.C: World Bank

Wattam, M. (1998). Community Participation in Rural Transport Infrastructure. IT Transport Ltd.