

SYNTHESE DES PRESENTATIONS DE LA R.D.C. DU BURKINA ET DU SENEGAL

INTRODUCTION

En assurant l'accès aux services économiques et sociaux de base, les Infrastructures de Transport Rural (ITR) ont une action certaine sur le recul de la pauvreté en milieu rural, et ce jusque dans les contrées les plus reculées. Elles jouent un rôle important sur l'économie et les modes de vie des populations, ce qui leur a valu le développement spectaculaire observé au cours des dernières décennies, grâce aux programmes ambitieux d'investissements réalisés par les gouvernements, avec l'appui des partenaires au développement.

Cependant, vu l'ampleur des besoins, le niveau actuel des progrès réalisés reste insuffisant, surtout en matière d'entretien et de maintenance, fortement délaissés au profit de l'extension des réseaux.

Seule la mise en place d'un cadre innovateur pour faciliter la synergie des actions et l'apport de toutes les parties prenantes, et pour préserver les importants efforts déjà consentis, peut mettre les pays pauvres sur la voie du développement.

C'est la raison pour laquelle l'atelier de Gaya avait retenu comme thème la « **Participation Communautaire pour la Promotion des Infrastructures Durables de Transport en Milieu Rural** ».

Il a été organisé par le secrétariat du Forum International pour le Transport Rural et le Développement (IFRTD), en collaboration avec la Direction du Développement et la Coopération Suisse, il a regroupé des représentants du Bénin, du Burkina Faso, du Congo Démocratique, de la Guinée, du Togo, du Sénégal, ainsi que ceux du pays hôte.

L'objectif de la rencontre est de tirer profit d'informations utiles sur les forces et les faiblesses des politiques, stratégies et programmes de construction et de gestion des routes rurales déjà testés dans ces pays, à travers l'expérience de personnes de professions, de secteurs d'activités et de pays variés, concernées par la mise en place d'infrastructures durables de transport en milieu rural, ceci pour trouver des solutions au problème de l'approche participative en matière de construction et d'entretien des routes rurales.

A ce titre, plusieurs communications ont été entendues, dont celles de la R.D.C., du Burkina Faso et du Sénégal, trois productions dont nous nous proposons de réaliser la synthèse.

ESSAI DE SYNTHÈSE

I- DEMARCHE

Dans les trois pays concernés, il s'agit de mettre en place des stratégies de lutte contre la pauvreté par des actions sur le transport rural, à travers le renforcement des capacités de la société civile de manière à accroître sa contribution et son efficacité.

La démarche empruntée est similaire :

- ❖ S'interroger sur les politiques de réduction de la pauvreté pour voir si elles ont suffisamment pris en compte la part du transport dans la contribution aux grands équilibres, mais surtout dans la réduction de la souffrance et de la pauvreté des populations
- ❖ Analyser le mode de prise en charge des aspects liés à la réduction de la pauvreté et sur la pertinence des moyens utilisés à cet effet.
- ❖ Identifier les responsabilités des différents acteurs autour de la question du transport rural comme moyen de réduction de la pauvreté
- ❖ Passer en revue les dispositions réglementaires et le financement du volet transport rural.
- ❖ Elaborer un plan de communication pour sous tendre son plaidoyer en faveur d'une prise en compte effective des aspects liés au transport au même titre que les autres sous secteurs sociaux : éducation, santé, etc.

II- REVUE DES POLITIQUES DE TRANSPORT

Les trois pays ont tous procédé à une revue des politiques de transport et des politiques nationales de développement, au regard des aspects liés à la mobilité et à l'accessibilité aux services. Cet exercice démontre que les programmes en cours se proposent de fournir une solution aux contraintes et difficultés relevées dans les pratiques antérieures. Il s'agit en fait de moyen d'amélioration de la contribution du transport rural à la réduction de la pauvreté.

Il est possible d'entrevoir, à travers le passage d'une forme d'intervention à une autre, une prise de conscience de même qu'une meilleure appréhension de la dimension du transport rural dans son rôle de levier important de réduction de la souffrance et de la pauvreté des populations.

Comme on s'en aperçoit, ces trois pays ont misé sur le fait que, traiter le thème transport et pauvreté revient à revoir le degré de corrélation de la politique de transport par rapport à celle de réduction de la pauvreté, d'une part, mais également les réponses qu'elles apportent dans la lutte contre la pauvreté, d'autre part.

Cette convergence des points de vue a été rendue possible par le fait que des liens étroits ont été notés entre la pauvreté et les infrastructures et moyens de transport. En effet, infrastructures et moyens de transport ont des incidences sur la qualité de vie : ils favorisent, tant en milieu rural qu'en milieu urbain la création d'emplois,

l'accroissement de la productivité de la main d'œuvre, la diminution des pertes de temps, la circulation des biens (productions) et des personnes, l'accès aux soins et autres services sociaux de base.

III- LES FAIBLESSES RELEVÉES

Pour se donner les chances d'atteindre les objectifs de réhabilitation et de construction de routes en terre, dans une proportion en mesure d'influer positivement sur le développement des zones rurales, les pays sus-cités se heurtent à des contraintes qui ont pour noms :

- un cadre institutionnel peu adéquat ;
- des standards de construction quelques fois élevés ;
- le coût élevé des services de transport motorisé ;
- la faiblesse des capacités de planification, de programmation et de gestion des acteurs ;
- l'inégalité hommes-femmes dans le traitement des besoins en transport.
- L'insuffisance de ressources financières pour assurer les investissements et l'entretien des infrastructures et équipements des transports ;
- La dégradation parfois avancée de l'ensemble des infrastructures de transport due au vieillissement et/ou au manque d'entretien régulier ;
- La vétusté et l'obsolescence de l'ensemble des équipements d'exploitation et de l'outil de production ;
- La multiplicité des ruptures de charge due à l'absence de connexion appropriée et entraînant de longs délais d'acheminement ;
- Le vieillissement et la sous-qualification d'une bonne partie du personnel ;
- La non implication des organismes de base dans la validation de la stratégie
- l'absence de coordination entre les nombreux acteurs du sous-secteur du transport rural ;
- L'irrégularité d'approvisionnement en pièce de rechange ;

Pour la RDC, il s'y ajoute l'insuffisance ou la non-application des normes recommandée par les organisations internationales et régionales auxquelles elle a adhéré (OACI, OMM, COMESA, SADC, ...).

IV- LES RECOMMANDATIONS

Au terme de cette revue documentaire sur la problématique du transport rural et pauvreté, et au regard des aspects liés à la mobilité et à l'accessibilité, les différents GFN, compte tenu des objectifs qu'ils se sont fixés, ont formulé les recommandations suivantes :

- 1- Le rapprochement de l'ensemble des parties prenantes pour une prise en compte des aspects liés au transport, de même que pour le développement d'un plaidoyer.
- 2- Permettre aux GFN d'apporter toute leur expertise pour une meilleure prise en compte des aspects liés au transport de manière générale.

- 3- Les GFN, en leur qualité d'organisation de la société civile, devront élaborer un plan de communication pour sous tendre leur plaidoyer en faveur d'une prise en compte effective des aspects liés au transport au même titre que les autres sous secteurs sociaux : éducation, santé, etc.
- 4- Associer les organisations dans le processus de validation de la stratégie pour une appropriation optimale des orientations par ces derniers. Pour cela, les GFN devront aider à l'intégration des Comités de Base dans la phase évaluation.
- 5- Du fait du caractère général de l'appréciation de l'incidence du transport rural sur la Lutte Contre la Pauvreté, il y a lieu d'introduire des indicateurs de performance qui tiennent compte de la dimension pauvreté dans le transport rural, de manière spécifique et mesurable.
- 6- Le développement d'un plaidoyer et d'une capacitation auprès des OCB : Organisations Communautaires de Base (Associations, GIE, ASC, GPF etc.) pour l'appropriation des politiques et stratégie d'une part, et la mise en œuvre d'autre part.