

**XXIIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
PARIS 2007**

LE BANGLADESH – RAPPORT NATIONAL

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS1

DEFIS POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE DU SYSTEME DE TRANSPORT ROUTIER AU BANGLADESH

A.R.M.A. Hossain
Ingénieur En chef
E-Mail : armanwarhossain@yahoo.co.uk

&

M.R. Islam
Ingénieur De Superintending
E-Mail : islamr@rhd.gov.bd

&

M. D. Uddin
Ingénieur Exécutif
E-Mail : uddind@rhd.gov.bd

RÉSUMÉ

Le développement durable des routes est un énorme défi au Bangladesh car son réseau routier se développe encore et que les besoins d'entretien des routes existantes s'accroissent parallèlement. Cet article traite les défis que le Bangladesh relève actuellement en termes de développement durable des routes et des mesures prises pour les réaliser.

Le volume significatif de la voirie prioritaire étant accompli, et le rôle des organismes de route décale graduellement plus vers l'entretien pour sauvegarder l'investissement dans les systèmes de route. Mais le placement d'entretien est dans le manque aigu. Des fonds locaux et externes sont dirigés pour l'entretien. En outre, des fonds d'entretien de route sont créés pour le but. Les fonds de développement sont également dans la pénurie chronique et sont armés de la source locale et des agences externes d'aide. Permettre l'environnement a été créé pour l'investissement de secteur privé dans le secteur de route. Mais le niveau actuel du trafic ne qualifie pas beaucoup construit actionnent et transfèrent les projets (BOT).

En outre, la pénurie financière aiguë, d'autres défis sont choix du bon projet, exécution suivant la conception et la qualité appropriées, bâtiment institutionnel de capacité, réalisant la valeur pour l'argent, la bonne institutrice, l'Inondation fréquente grave, la réforme nationale etc. de politique. Le cadre d'évaluation de projet (PAF) sont présentés qui offre un mécanisme simplifié d'évaluation de multicritère pour le Bangladesh, qui adresse l'allègement de pauvreté et le développement social a besoin sans compter que la viabilité économique et assure la comparabilité du développement de projets et l'outil de gestion (HDM-4) s'est avéré être outil efficace en donnant la priorité au programme d'entretien périodique et a aidé à exécuter des agences pour opter pour le jugement objectif.

L'E-Gouvernement est dans et à travers des modes. Système de gestion de capitaux de route (RAM) employant bonjour gagnant l'utilisation croissante dans tous les départements. L'introduction des systèmes de gestion centraux (CMS) basés sur la gestion gagnée de valeur au coût de commande, au progrès physique et à la responsabilité du travail par les systèmes automatisés est un progrès de borne limite dans le secteur. La politique et les normes unifiées de fourniture pour tous les départements ont été présentées en s'accordant avec des normes internationalement convenues pour l'efficacité, le transparent et la responsabilité. Des réformes de politique sont projetées en formulant la politique nationale de transports terrestres (NLTP) et la politique multimodale intégrée de transport (IMTP). Les progrès durables considérables dans des secteurs intéressés ont été réalisés avec des engagements de gouvernement et la participation des associés de développement en réponse au mouvement fort vers une meilleure exécution, une efficacité accrue, une participation publique et une responsabilité améliorée.

1. INTRODUCTION

Le Bangladesh a une aire de 147 000 m carré avec une population de plus de 130 millions lui faisant un du le plus en masse peuplée dans le monde. Le secteur de 88 % est plat et 12 % est accidenté. C'est également un secteur enclin d'inondation ayant la plaine d'inondation de 80 %. La majeure partie du pays est sur un delta constitué par le dépôt du sédiment porté par les trois grands fleuves qui déchargent d'Himalaya dans le compartiment du Bengale. Il y a plus de 200 autres fleuves qui interrompent le transport de mouvement par voie de terre. Le climat est tropical et humide avec des précipitations moyennes annuelles de entre 2 200 mm et 2 500 millimètres. Environ 80 % de ces précipitations se produit pendant une seule saison de mousson, durant habituellement autour quatre mois. Ceci peut causer l'inondation soudaine et grave dans les nombreux secteurs bas-menteur du pays, et rend souvent beaucoup de secteurs ruraux inaccessibles pendant la période de mousson.

Quand le Bangladesh est devenu indépendant en 1971 il y avait seulement 3 500 kilomètres de routes pavées dans tout le pays. Ce chiffre est maintenant de 50 000 kilomètres - un accomplissement remarquable, qui a contribué aux les deux la croissance stratégique nationale, et réduction rurale de pauvreté. L'exportation en chef du Bangladesh est les vêtements prêts à l'emploi, et plusieurs des matières premières pour ces derniers sont importées. Le port principal des poignées de Chitagong plus de 90 % du commerce extérieur du pays, et le raccordement de route entre lui et Dhaka, le capital et centre de l'industrie de vêtement est le couloir économique principal du pays.

La voirie nationale comporte 21 000 kilomètres, dont 83 % est maintenant pavé. Ce réseau porte deux tiers du trafic¹ de la nation. De ce réseau 3 500 kilomètres sont indiqués en tant que routes nationales - en reliant le capital aux sièges sociaux et aux ports divisionnaires de mer et de terre, et ces routes qui sont seulement 7 % par la longueur de tout le réseau pavé, portent un tiers de tout le trafic de route.

La voirie nationale est administrée par le département de routes et de routes (RHD), sous le ministère des communications. Les défis pour le développement durable du système de route au Bangladesh est un sujet fondamental pour RHD au cours des 20 années à venir, et le département doit embrayer jusqu'à relèvent ces défis. Les questions clés à faire face pendant cette période sont :

- recrutement le développement et le soin de la voirie
- fabrication de la meilleure utilisation des ressources existantes
- parvenir le réseau pour répondre au développement et à la croissance
- employer des critères raisonnables pour le choix et l'exécution de projet
- prise de la commande et de la responsabilité
- faire participer des dépositaires

¹ En le véhicule-kms

2. LES PROBLÈMES ONT FAIT FACE

Partiellement en raison de l'accessibilité faible, mais de la demande politique plus due, il a y eu beaucoup de construction rurale de route par l'administration nationale de route. Il y a plus de 10 000 kilomètres pavés de prétendues routes de Zila, où typiquement les niveaux du trafic sont moins de 500 véhicules par jour. Le soin de ces routes avait placé un fardeau énorme sur l'administration, et en raison des ressources insatisfaisantes par grande proportion de ces routes devez maintenant être reconstruit.

Les transports routiers sont l'option dominante toujours croissante de transport pour les passagers et le fret. Entre 1975 à 1997 le pourcentage des passager-kilomètres par la route a augmenté de 54 % à 73 %, alors que la part par chemin de fer diminuait de 30 % à 13 %. (MOC, 1998). Les chiffres de correspondance pour le fret étaient de 35 % à 63 % pour des routes et 28 % à 7 % pour des chemins de fer.

Les routes ont dominé des attributions de ressource dans le secteur de transport, comme illustré par le cinquième plan quinquennal (1997-2002) dans lequel l'attribution de fonds pour le développement de différents modes de transport est comme suit : routes – 63 %, chemins de fer – 20 %, transport d'eau intérieure – 11 %, et transports aériens - 6. %. En effet, les ressources allouées au secteur de route lui ont fait le tiers la plupart de secteur important, derrière la santé et l'éducation. Cependant, cette position privilégiée ne peut pas être soutenue. Il est clair que l'emphase des associés de gouvernement et de développement commutera loin des projets à grande échelle d'infrastructure vers à des programmes plus focalisés de réduction de pauvreté.

Par des honoraires de permis de véhicule et d'autres coûts stationnaires de véhicule, avec des utilisateurs de route de péages payez² actuellement autour du Taka 4 000 millions par an, équivalent à autour de \$ 62 million. Cependant, le budget pour l'entretien de route pour les routes nationales est bien au-dessus de ceci, et le besoin réel d'entretien de route est encore plus haut. Le fait que les utilisateurs de route sous-contribuent à l'entretien de la voirie est composé par le bas coût de carburant³. Des prix diesel sont efficacement subventionnés par la société d'Etat de pétrole.

Le trafic sur les routes principales augmente à environ 5 % par an. Plusieurs des routes nationales, construit en tant que routes simples à deux voies de chaussée, approcheront la capacité au cours des 10 à 15 années à venir, et il y aura un besoin d'élargissement significatif et de nouvelles routes pour adapter à des demandes du trafic.

RHD entreprend régulièrement des enquêtes d'état de route sur les routes pavées avec des données pour 2005/2006 d'expositions que la grande majorité de routes sont bonne ou juste qui exigent des évaluations et le placement précis raisonnables de la routine de longue durée et de l'entretien périodique. Le schéma suivant 1 montre les conditions de route. Plus de 60 % de routes nationales soyez dans les pauvres ou l'état très faible. Cet arriéré d'entretien augmente annuellement.

L'administration rurale de route (LGED)⁴ consomme plus de ressources que l'administration nationale de route, en dépit de porter seulement 7,5 % du trafic de la

² principalement sur les grands ponts

³ diesel est réglé au Taka 35 (les USA 51 cents) par litre, octane au Taka 58 (les USA 90 cents) par litre.

⁴ technologie Department*pew de gouvernement local

nation. Pendant l'exercice 2005-2006 les fonds de développement assignés sur le budget national pour RHD et LGED étaient US\$ 286 millions et US\$ 438,43 millions respectivement.

La surcharge, en les deux camions et autobus, est aiguë au Bangladesh. Les aperçus récents indiquent que les axes standard équivalents des camions moyens (2-axle) sur les routes nationales sont entre 4 et 5. Ceci a pu ramener la vie de conception de ces routes de 20 ans à 5 ans - une imposition financière énorme.

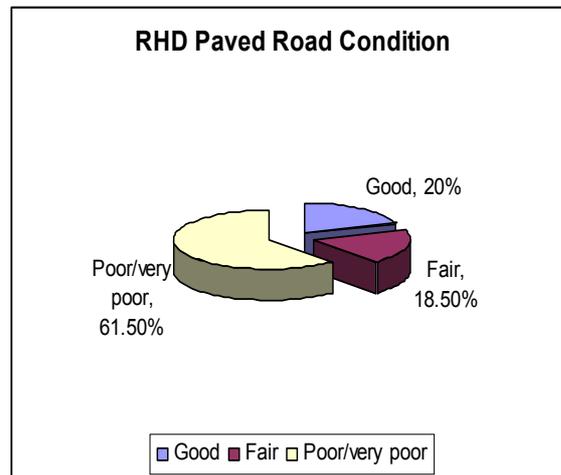


Figure 1 - État De Route (Bureau De Fonds De Route,2006)

3. ENTRETIEN ET DÉVELOPPEMENT DE RECRUTEMENT

Le plus grand défi pour RHD, le gouvernement, et en effet le pays, doit trouver une manière durable de financer le développement, le soin et l'entretien de la voirie nationale.

Actuellement, les donateurs contribuent à l'entretien de route au travers de l'appui de budget de secteur et dette-permutent des arrangements. En outre, beaucoup de prêts de distributeur contiennent un composant d'entretien périodique. Dans le long terme, ces arrangements financiers ne semblent ni durables, ni acceptables aux associés de développement.

Le concept de la durabilité doit faire participer des utilisateurs de route payant plus, directement ou indirectement, vers l'entretien de route et le développement. Les outils principaux disponibles au gouvernement sont :

- péages de route et de pont ;
- honoraires de permis de véhicule ;
- frais de masse-distance ;
- la perception de potentiel du prélèvement

de carburant d'un prélèvement de carburant a été recherchée intensivement et avérée parfaitement possible et efficace au Bangladesh. Cependant, la question entière des élévations des prix de carburant est chargée de la sensibilité politique, et surmonter ceci par la conscience et la sensibilité de dépositaire fait partie du défi.

En attendant, les péages sur des routes et les ponts sont généralement acceptables au Bangladesh. Le revenu augmenté (Taka 1 500 millions) par an à presque 30 endroits est un retour relativement faible et on le croit fermement que cette prise de revenu peut, et devrait, être sensiblement augmenté. Ceci donne également la place pour un système de tintement plus raisonnable⁵. Ceci est intensivement recherché actuellement.

Toute l'attribution pour les routes nationales du gouvernement (associés y compris de développement) est demeurée remarquablement constante, à environ le Taka 23 000 millions par an, pendant les dernières années. Le défi doit maintenant s'assurer que, dans n'importe quelle attribution financière donnée, que ce soit le capital ou le revenu, il y a les fonds suffisants pour l'entretien de route. L'entretien doit faire inviter le premier des ressources, à la différence du présent, quand c'est un développement qui prend toujours la priorité. La flexibilité à économiser sera un défi pour le gouvernement. Le défi pour l'administration de route sera d'employer toutes les plus grandes attributions à leur pleine utilisation dans une manière transparente et responsable.

Les cibles pour l'entretien durable comme suit. D'ici la route les utilisateurs 2012 pourront en mesure au salaire pour les pleins coûts d'entretien de route au Bangladesh ? Les contributions de gouvernement vers l'entretien de route peuvent diminuer au cours des six années à venir ? Par 2012 le gouvernement n'aura pas besoin de contribuer vers l'entretien de route ? Là où c'est un déficit d'intérim des ressources, des associés de développement peuvent être invités à aider.

L'attraction de l'investissement privé dans le secteur de route est également un grand défi pour le Bangladesh. Le temps est venu pour que le Bangladesh ouvre son système de route pour l'investissement privé et pour considère ceci comme affaires comme beaucoup d'autres pays pour arranger des fonds pour le secteur de route et pour assurer la durabilité. Le conseil de l'investissement a installé une unité de développement d'infrastructure pour fournir l'appui à en privé financent des projets. Un corps au nom de la cellule de privatisation de route (RPC) avec à responsabilités et à équipements proportionnés a été installé sous la commande de l'ingénieur en chef, RHD. Fournir des directives et des directives de politique, diriger l'exécution de la cellule de privatisation de route et approuver le BOT projette, un Comité présidé par le ministre des communications a été formé.

Des directives pour l'investissement privé dans des routes nationales a été encadrées où des principes d'identification de projet, cadre juridique, soutien gouvernemental, les concessions de taxe/concessions fiscale/autres péages/péage/taxe, procédures de passation de terre, la construction de projet, arrêt de la concession, procédures pour des applications et traiter la procédure etc. de proposition, d'évaluation et d'adjudication sont énumérés. En fait le cadre institutionnel et juridique a été établi.

Il y a intérêt considérable dans le Bangladesh au financement privé de secteur de route. Mais exceptant du trafic courant de couloirs nationaux les niveaux sont trop bas pour payer même une petite proportion des conditions de revenu d'un projet

⁵ Tous les deux géographiquement, et à travers des types de véhicule commercialement placé de BOT. Même alors le soutien gouvernemental peut faire le BOT projeter attrayant aux investisseurs. RHD a déjà identifié quelques projets de route et de pont pendant que le BOT et une certaine proposition d'investissement ont été invités internationalement par le site Web de RHD (www.rhd.gov.bd). La croissance du trafic indique qu'un certain

nombre de projets de route de BOT de potentiel pourraient être viables dans les 6 années to7 à venir.

En conclusion, dans ce défi, l'administration de routes doit se déplacer vers un environnement plus de corporation pour relever les défis d'être un fournisseur de service avec la base de film publicitaire. On examine toujours le point auquel ceci exige de nouveaux établissements ou changements à celles existantes.

4. FABRICATION DE LA MEILLEURE UTILISATION DES RESSOURCES

Dans le cadre de la politique nationale de transports terrestres du gouvernement (2004) une initiative principale doit faire une meilleure utilisation des capitaux à travers, de l'entretien et de la protection.

L'administration de route doit saisir ceci par des techniques améliorées d'entretien. L'entretien périodique est maintenant un dispositif régulier du travail de l'administration, et le prochain défi est entretien courant, et la participation des entrepreneurs dans l'exécution a basé des accords avec RHD.

La gestion du trafic doit être améliorée, particulièrement sur nos routes nationales, où l'indiscipline par des conducteurs et des activités de bord de la route empêchent la voirie de réaliser sa pleine capacité. Nous ne pouvons pas nous permettre d'établir notre ennui de sortie et les solutions peu coûteuses à ces problèmes sont un défi immédiat et serrant.

La surcharge de contrôle est également un défi pour l'entretien durable de route comme elle a endommagé prématuré de trottoir de route. Les études (enquête de charge d'axe, 1998) ont montré la surcharge large de diffusion des camions sur la route, particulièrement sur les routes nationales et régionales. Les camions sont principalement responsables de la surcharge et à une moyenne sage de pays d'étude l'ESA a été trouvé 4,62 dans l'enquête de la charge 1998(Axle, 1998) mais sa grandeur augmente pendant que de meilleures routes sont construites. Les incidents de l'augmentation de surcharge sur de meilleures routes (enquête de charge d'axe, 1998) posant des défis pour l'entretien durable des routes nationales et régionales du Bangladesh. La surcharge rapidement endommage les trottoirs de route particulièrement après saison des pluies ou pendant et juste après l'inondation qui se produit fréquemment au Bangladesh. L'agence de route peut jaillir doivent augmenter son budget d'entretien près jusqu'à un quart pour faire face au problème (rapport de comité de coordination sur gestion de charge d'axe, 99). Les organismes principaux impliqués dans la gestion des transports motorisés sont l'autorité de transports routiers du Bangladesh (BRTA), la police, et les RHD. Un comité de coordination de niveau élevé (Sc) a été formé pour surveiller, évaluation et pour prendre la mesure appropriée de commander la surcharge. Toutefois le manque d'application de loi, la tendance générale du camion propriétaire/conducteur de ne pas respecter loi, le manque d'équipement et la surveillance avaient empiré la situation.

L'absence de l'entretien régulier et du travail court de limite souvent utilisé face aux manques budgétaires a eu comme conséquence un fardeau latent considérable sous les couches de surface bangladaises posant le défi pour l'entretien durable de route. La condition continue pour l'entretien est autour de double les dépenses localement placées de courant. Des attributions d'entretien pour différentes agences de route sont données sur le schéma 2.

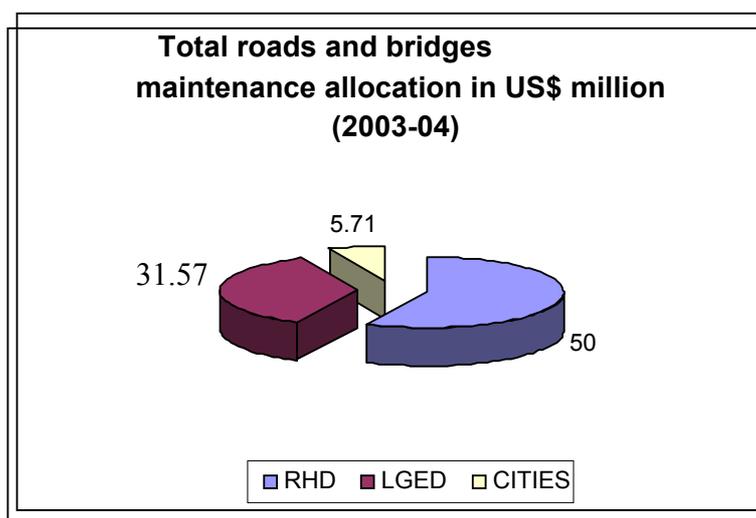


Figure 2 - Toute l'attribution d'entretien de routes et de ponts (2003/04)

Il y avait une augmentation significative de l'entretien périodique principal dans 2004-05 fourni par DFID (appui de budget de secteur) et JBIC (arrangement d'échange de département). À l'exclusion de ceci extérieurement les coûts de dépense et de bac de finances, dépense étaient raisonnablement constants à environ US\$ 50 millions par an. Toute la dépense estimée pour l'entretien du plein réseau est US\$ que 200 millions qui est autour d'US\$ 64,28 millions davantage qu'ont été dépensés en 2004-05 (bureau de fonds de route, 2006). Cependant la dépense de RHD inclut US\$ 54,28 millions des agences internationales d'aide. Sans cette aide toute la dépense serait seulement 40 % de toute la condition. L'arriéré courant pour la voirie entière de RHD est US\$ 285 millions (MOC, 2006-07). Les aides externes de DFID et de JBIC sont prévues pour continuer en prochaines années.

Les discussions ci-dessus prouvent que l'entretien n'est pas proportionné et il entrave la conservation appropriée des capitaux. Par conséquent le développement de route peut ne pas être durable à la longue. Pour à entretien proportionné local soutenu de route d'écoulement de fonds des fonds sont créés.

Le procédé approprié de l'entretien est également un défi. L'entretien de route dans RHD est effectué par des entrepreneurs sauf l'entretien courant qui est fait départementalement. Mais LGED en plus de ce effectuent également l'entretien rural de route par un innovateur et la manière participatoire appelée "travaillent la société se contractante" (LCS) d'une manière durable. Les objectifs du LCS sont faire participer directement les femmes du sans terre groups/destitute, éliminer des intermédiaires, fournir des occasions d'emploi/salaires et d'assurer le salaire juste aux travailleurs par l'entretien de leurs routes voisines. Le LCS est défini pendant que le groupe d'hommes sans terre et de femmes travaille qui dépendent du travail manuel en tant que leur source de revenu principale et qui ne fonctionnent pas plus de 0,5 arre de terre et est généralement organisé par le conseil rural de développement du Bangladesh et les organismes non gouvernementaux (O.N.G.S). Les LCS groups/member sont impliqués dans le travail de la terre, la construction, le bâti de pipe et l'installation de ponceau, le HBB s'étendant, la plantation d'arbre et l'entretien de la route de terre, le bridge/culvert, etc.

5. PARVENANT LE RÉSEAU POUR RÉPONDRE À LA CROISSANCE

L'économie du Bangladesh est conçue pour se développer dans un certain nombre de secteurs industriels et agricoles principaux. La voirie a exigé de la planification soignée de relever ce défi, et s'assure que des ressources sont déployées afin d'aider le développement national.

Avec l'aide de la banque de développement asiatique, l'administration a initié un programme de route pendant les 20 années à venir. Ceci guidera le document de panoramique et d'investissement pour le système de route. Il contiendra la gamme complète des initiatives de développement et d'entretien requis, avec des augmentations de capacité où garanti par des demandes prévues du trafic, avec la gestion et les mesures de protection.

6. CRITÈRES RAISONNABLES POUR LE CHOIX DE PROJET

Le projet approprié évaluation/appraisal est un défi pour le développement durable de route car il est l'outil essentiel de priorization de projet d'investissement et bien plus crucial en cas de ressources limitées. Si sous le budget contraint le choix approprié d'investissement n'est pas fait le développement gênera. La situation autre empire au Bangladesh où les priorités politiques régissent souvent particulièrement dans le projet localement placé. Des projets sont évalués par le département intéressé et par la ligne ministère elle va à la Commission de planification où selon le ministre de planification de coût de projet ou l'ECNEC (comité de direction pour le conseil économique national) approuvez le projet. Expédier récemment le processus d'approbation de projet c'est fait à limite de temps. Une fois qu'intéressé le département envoyé un projet pour approbation là est un instant spécifique l'où la ligne ministère, projetant la Commission doit prendre la décision concernant la proposition. Actuellement des projets sont évalués en utilisant le format connu sous le nom de proposition de projet de développement (DPP). Pour le gouvernement des projets du Bangladesh (GOB), les souhaits généralement politiques du gouvernement régissent dans l'approbation du projet. Taux de rendement du l'Avantage-Coût ratio/Internal (IRR)/Net la valeur actuelle que (NPV) n'est pas faite et il est accentué en tant que projet de secteur de service. Mais le nouveau cadre d'évaluation de projet (PAF) est sur le processus de l'approbation où une évaluation plus systématique de détails de tous les GOB et projets facilités étrangers sera faite de ce fait si tout va bien puisse excentrer au choix politique de certaine ampleur du projet placé par GOB.

Pour relever les défis du développement durable de route un cadre d'évaluation de projet a été conçu pendant qu'un outil pour permettre à planification et à priorizing conformés du secteur de transport projette en conformité avec des objectifs des politiques nationales énumérées dans la stratégie de réduction de pauvreté (P.R.), la politique nationale de transports terrestres (NLTP), et la politique Multi-Modale intégrée de transport (IMTP) etc. Représentant les changements récents des techniques d'évaluation, le PAF offre un mécanisme simplifié d'évaluation de multi-critère pour le Bangladesh qui adresse l'allégement de pauvreté et le développement social a besoin sans compter que la viabilité économique. L'adoption de PAF dans le secteur de transport aidera à assurer la comparabilité des projets dans et à travers des modes. PAF sera applicable aux projets de nouvelle construction et d'entretien pour les modes extérieurs de transport. L'évaluation sera basée sur l'ensemble d'indicateurs. Les études aiment l'évaluation sociale initiale, évaluation sociale d'impact, examen environnemental d'initiale, évaluation d'incidences sur l'environnement et n'importe quelle autre étude ont également pour être faites.

Le PAF a adopté deux ensembles d'indicateurs - un pour assurer des capitaux propres et l'autre pour l'efficacité. Différentes sorties quantitatives données de chaque indicateur ils sont appliqués pour ranger chaque projet en vue de l'aide le processus décisionnel sur une base commune. Chaque indicateur est donné des points dans une balance de 0 à 10, avec 10 reflétant le meilleur cas et 0 le plus mauvais.

Les capitaux propres et l'efficacité sont deux larges objectifs de n'importe quelle intervention de secteur public vers des développements. En cas de PAF le développement économique social et (inclut l'état économique du secteur de projet, genre public, le reclassement etc.) les indicateurs prennent soin des capitaux propres tandis que l'intégration et la sûreté de l'efficacité de transport (EIRR/FIRR), de placement, multimodal sont considérées comme indicateurs d'efficacité.

Une fois que le rapport d'évaluation de projet est mené à bonne fin et l'évaluation le tableau que synoptique a accompli les points peut être interprétée en conformité avec le tableau 1 suivant.

Tableau 1 - Résultats et signification récapitulatifs

Chaînes De Points	Signification
50 et en haut	Très Bon
40-50	Juste
35-40	Pauvre
En-dessous de 35	Très Pauvre

Le choix des projets ne dépendra pas des points d'aucun projet lui-même. Plutôt comment les points de ce projet de détail comparés à d'autres projets et combien ressource coûte disponible pour placer des projets devraient également être les facteurs de guidage. La priorité des projets dépendra des points relatifs des projets. Un projet peut être placé si les conditions suivantes sont remplies

- le projet marque mieux que tous les projets rejetés
- à fonds proportionnés sont disponibles de sorte que le projet puisse être fini à l'heure
- le projet est au moins juste selon les gammes fournies dans la table précédente la

7. PRISE DE LA COMMANDE ET DE LA RESPONSABILITÉ

Pour le Bangladesh trop long a tendent à agir en tant que destinataire passif de l'aide de distributeur, et dans une certaine mesure, priorités de distributeur. Un défi principal pour le pays est charge et responsabilité de prise de ses actions et déploiement de ressource dans le secteur de route.

Dans le commandant passé récent jamais plus d'emphase a été donnée à la réforme nationale de politique pour le développement durable de route dont une partie est comme suit. Les défis se trouvent est en avant à l'instrument de ces politiques sur la terre.

La condition préalable nationale de la politique de transports terrestres (NLTP) A pour le développement est bonne infrastructure. Le NLTP a été formulé à la lumière de l'engagement de gouvernement pour établir un système de transport qui est un sûr, bon marché, moderne, technologiquement sûr, environnement amical et acceptable à la lumière de la globalisation. Le NLTP a été préparé pour une vision à long terme au moins

de 30 ans rendre le rôle du transport dans des activités économiques plus significatif et soutenir le développement économique et social continu. Dans ce transport de pays de riverine des occasions seront optimisées par un système multimodal de transport et il y a une réflexion appropriée des sujets mentionnés ci-dessus dans cette politique.

La politique multimodale intégrée de transport (IMTP) elle doit développer des transports routiers peignants de secteur de transport avec les chemins de fer, l'aviation civile et le transport d'eau intérieure (IWT). Ses visions pour les opérations de fournir l'infrastructure sûres, sûres, efficaces, efficaces et entièrement intégrées de transport et qui satisferont mieux les besoins du fret et des passagers en améliorant des niveaux de service et réduiront au minimum le coût en quelque sorte qui soutient des stratégies de gouvernement pour le développement économique et social tandis qu'étant dans l'environnement et économiquement durable. En outre, il rendra le système de transport efficace dans un contexte régional pour permettre au Bangladesh d'exporter sa position géographique unique.

La construction de route particulièrement pour le petit gouvernement placé projette la conception appropriée suivante et la qualité est un défi pour le développement durable de route au Bangladesh. Les projets localement placés étant plus petits dans la méthode intensive d'équipement de tailles de travaux ne pourraient pas eu les moyens ayant pour résultat la route de mauvaise qualité. Mais des projets facilités étrangers de routes sont correctement conçus et la qualité de construction est bonne. Il y a des manuels pour la conception de route, les directives de contrôle de qualité, la garantie de la qualité etc. manuel, mais leur application appropriée dans les projets plus petits localement placés est très difficile.

Réaliser la valeur pour l'argent là n'est aucune alternative à efficace, efficace et la politique de fourniture et la norme et elle unifiées transparentes ont posé en tant que défi pour le développement durable depuis long. La constitution du Bangladesh n'a aucune disposition directe sur la stimulation des commandes publiques ni n'importe quelle loi nationalement applicable de fourniture existe précédemment pour régler approximativement USS 3 milliard par an de fourniture de gouvernement. Entité précédemment chaque de département et de secteur public a eu ses différents manuels et procédures. L'expertise insatisfaisante de fourniture, les processus décisionnels bureaucratiques complexes, le manque de transparent, les allégations de la corruption dans la fourniture des marchandises, les travaux et les services ont contribué considérablement à l'exécution de projet de ralentissement. Par conséquent le besoin de gouvernement amélioré dans la fourniture de secteur public. On l'a estimé qu'afin de réaliser ceci, une unité permanente devrait être établie pour fournir le conseil technique à toutes les agences du gouvernement comprenant des ministères. Le CPTU de l'IMED (département d'exécution, de surveillance et d'évaluation sous le ministère de la planification) est cette unité permanente.

Les objectifs pour la réforme dans la stimulation des commandes publiques étaient contribuent à l'exécution améliorée dans la stimulation des commandes publiques par l'introduction des mesures de rendre le système conforme avec des normes internationalement convenues pour l'efficacité, le transparent et la responsabilité, bâtiment de capacité de gestion de fourniture et par la création des professionnels nationaux de fourniture.

Le CPTU sera responsable de mettre le projet de réforme de stimulation des commandes publiques (PPRP) suivant les recommandations du rapport d'évaluation de fourniture de

pays (CPAR). Dans le gouvernement, le CPTU est responsable de la formulation, de la coordination, de la surveillance et de l'amélioration de politique de la stimulation des commandes publiques au Bangladesh. Pour tout le département impliqué dans le format standard et le procédé unifiés de stimulation des commandes publiques a été mis en application qui inclut des documents comme les documents de la soumission standard, demande standard des citations, documents standard etc. de Prequalification.

La décentralisation appropriée est très importante pour le fonctionnement efficace et efficace d'un département. Le pays est administrativement divisé en 64 zones et 464 Upzilas. RHD et LGED ont obtenu l'entité et fonctionnent exécutant des bureaux appelés Divisions jusqu'au niveau de zone et LGED a de tels bureaux au nom de l'ingénieur d'Upzila jusqu'au niveau d'Upzila. La puissance financière considérable est investie sur ces officiers d'expédier l'exécution des travaux programmés. Dans RHD au-dessus des Divisions il y a des cercles dirigés par Superintending Engineer et bureau de zone dirigé par l'ingénieur en chef d'Additional où des puissances financières de plus en plus élevées ont été déléguées. Des puissances financières ont été déléguées parmi le Comité de Cabinet de l'achat général (CCGP) - le corps le plus élevé pour l'approbation de projet, ministre intéressé et ingénieur en chef. La délégation de ces puissances est temps au temps révisé par Ministry des finances comme priée. Sans compter que la puissance financière des puissances administratives ont été également déléguées à ces niveaux.

Pour se réunir les défis de l'organisation de développement de route et du plan durables de gestion de RHD ont changé de dernières décennies considérablement finies pour la rendre département efficace, efficace, moderne et durable avec le système en place pour changer plus loin à l'avenir comme exigé. Le plan de gestion représenté ci-dessous sur le schéma 3 montre la hiérarchie d'information de gestion exigée pour définir l'organisation et les procédures, qui sont exigés pour des opérations efficaces. Le NLTP est vu pour être le document de guidage pour toutes les issues au sujet des transports terrestres. Ces activités relèvent des auspices du ministère des communications ou du ministère du gouvernement local, du développement rural et des coopératives. Le ministère de la politique de communications est un sous-ensemble des routes et des routes de bâche de NLTP (principalement par RHD).

La stratégie de RHD est conçue pour répondre aux exigences du ministère de la politique de communications en ce qui concerne ces activités. Pour soutenir ceci, une stratégie séparée a été préparée pour chacune des ailes et des zones dans le département. Deux types de documents ont été définis pour aider à l'accomplissement des activités dans les stratégies de Wing/Zone. Les deux types de document sont des plans opérationnels de cercle et des manuels de gestion de cercle. Les plans opérationnels de cercle contiennent des détails des objectifs, des sorties et des activités de chaque cercle dans le Wings/Zones ainsi que des détails du personnel et d'autres ressources exigés. Chaque plan opérationnel de cercle est soutenu par un budget opérationnel qui est essentiel pour l'exécution réussie du plan. Les manuels de gestion contiennent des procédures opérationnelles et des règlements et des descriptions des fonctions pour les diverses catégories du personnel et pour les poteaux spécifiques. Le total de somme de ces documents dans la forme de RHD "le plan de gestion de RHD".

La gestion de RHD que le plan n'est pas un document statique, il sera changée comme changements de département et des parties du document, particulièrement des plans opérationnels de cercle et des manuels de gestion, seront régulièrement mises à jour. Ces documents indiquent l'ampleur et la nature du travail à entreprendre par chaque cercle et

fournissent la justification derrière le nombre de personnel, de ressources physiques et de budgets exigés si le RHD réorganisé doit fonctionner efficacement.

L'E-Gouvernement est essentiel pour l'opération efficace, efficace et transparente de n'importe quelle organisation en relevant les défis nationaux et globaux. Selon la politique nationale d'ICT (technologie de communications de l'information) le ministère 2002 de communication a mené à bonne fin à la préparation de la politique de l'ICT du ministère et de la cellule d'ICT. Le ministère a pris des mesures pour préparer le plan d'action, la formation et l'utilisation intégrée d'ICT. Tous les départements sous le ministère a accueilli le site Web avec les documents nécessaires, l'information, les données, les projets continus principaux, les offres actives, etc. L'offre doit être éditée dans le site Web de RHD et la valeur tendre plus qu'uß 0,14 million doit être éditée dans (unité technique de fourniture centrale) le site Web de CPTU. RHD a été au premier rang au Bangladesh pour présenter l'E-gouvernement. RHD avait officiellement lancé le site Web de RHD en juillet 2003. Le site Web contient une grande variété d'information sur les questions techniques et gestionnaires. Ceci inclut des routes et jette un pont sur des données, des données personnelles, l'information financière de projet, de différents manuels, et des méthodes d'essai standard, des normes de conception pour des routes et des ponts aussi bien que des plans de gestion pour chaque secteur.

RHD a présenté le système de gestion central (CMS) qui est l'outil de gestion automatisé qui adresse comme le progrès de transparent, physique et financier etc. en utilisant le système lui-même comme moyens essentiels d'effectuer des affaires quotidiennes. Il se compose du module de contrat et du module financier. Les dispositifs principaux du paquet de champ est le service pour que la gestion développe et pour surveillance des contrats donnant de ce fait à des directeurs un avis rapide et facile de l'exécution des contrats desquels ils sont responsables. Le progrès est surveillé en utilisant l'analyse de la valeur gagnée (EVA). Quand chaque contrat est surveillé et contrôlé lui est possible par l'intermédiaire des tringleries dans le module de contrats au progrès de vue à n'importe lequel d'un Division, le cercle, ou le bureau de zone, ou les têtes entières de budget, regardez le progrès d'un projet spécifique et regardez l'exécution des entrepreneurs, dans une zone ou dans tout le réseau entier de RHD. L'examen médical et le contrôle des coûts des projets peuvent être contrôlés par EVA. En outre, la surveillance et l'évaluation Divisions de RHD ont informatisé la base de données et le système de reportage par lequel le coût et le progrès du projet sont contrôlés. Puisque le système de CMS est employé pour fournir des évaluations, des documents de contrat et des certificats de paiement et puisqu'il y a un lien direct entre la mesure physique et la dépense enregistrées dans le livre de caisse, la gestion de RHD peut être confiante qui des figures et des diagrammes du disque de système ce qui se produit réellement dans le domaine.

8. STAKEHODLERS IMPLIQUANTS

Car une démocratie naissante il n'est aucune surprise que le Bangladesh a un disque faible sur le public et la participation et la consultation de la communauté. De la pression tend à être dirigée par les parties politiques qui guide la capacité des solutions techniques de résoudre des problèmes.

Le défi pour l'administration de routes sera d'atteindre dehors aux dépositaires, nationalement et localement et de comprendre leurs vues et soucis. En même temps, le bâtiment de conscience sera nécessaire pour s'assurer que les dépositaires participent à la pleine connaissance des occasions et des contraintes agissant sur l'administration de routes.

9. CONCLUSION

Les routes nationales et régionales par lesquelles le volume de mouvement commercial principal de fret et de passagers sont toujours dans l'étape se développante et des routes réalisées sont actuellement dans raisonnablement bon à l'état juste. Dus à la pénurie des ressources d'entretien de route que les défis se trouvent sont en avant à la conservation du ce les capitaux d'une façon durable. NLTP, IMTP et programme-cadre de route ont souligné sur l'entretien efficace de route. Le gouvernement a réalisé que son importance et à cet effet établissement des fonds d'entretien de route est à l'étape finale de l'approbation pour résoudre le problème de fonds d'entretien de la manière durable. La PPA doit être présentée au Bangladesh. L'appareil administratif se reliant du plus bas gouvernement de route de Zila au circuit principal de la route du pays exige l'investissement énorme de développement. L'aide étrangère est disponible pour développer une partie de ces routes. La réforme considérable de politique aux niveaux nationaux a été faite particulièrement par formulation de NLTP, d'IMTP et de réforme dans la fourniture pour atteindre la valeur pour l'argent avec le bâtiment de capacité de l'organisation reliée par route comme RHD, LGED, Commission de planification, et ministère de communication. Un autre défi la pose que grande qui est concept, la culture de la qualité et la construction correctement conçue de route particulièrement en cas de gouvernement ont placé de petits travaux spéciaux isolés qui en agrégat sont significatif en coût. Jusqu'ici la politique, le bâtiment d'organisation de capacité, le manuel de guidage et les normes tous sont en place d'une manière satisfaisante mais les besoins leur pleine utilisation sur la terre dans tous les travaux. L'interférence de plus en plus politique dans le secteur est également un problème sérieux si tout va bien sera réduite à l'avenir après exécution d'UAF. L'utilisation des RAM par le modèle de HDM-4 déjà a considérablement diminué des interférences politiques dans le choix du travail d'entretien périodique. Surchargeant le besoin d'être adressé correctement pour la durabilité à long terme.

REFERENCES

1. Fourniture centrale et unité technique, site Web, "www.cptu.gov.bd", juillet 2006.
2. Centre de conférence d'amitié du Bangladesh Chine, "atelier national en des options pour la réduction de risque et de dommages d'inondation du Bangladesh", septembre 2004.
3. Projet d'amélioration de route du Bangladesh troisième (RRMP-III), "enquêtes de charge d'axe", département de technologie du gouvernement 1998
4. local, "démarches de conférence internationale pour le développement rural durable". Septembre 2005.
5. Ministère des communications, gouvernement du Bangladesh, "directives pour l'investissement privé dans le projet national de route, février 1998.
6. Ministère des communications, "revue de Prioritization de projet de développement (basée sur ADP 2002/03)", finale, mai 2003.
7. Ministère des communications, "politique nationale de transports terrestres", version anglaise, avril 2004.

8. Le ministère des communications, "entretien et réadaptation a besoin du rapport de 2006-2007 pour les routes pavées par RHD", mai 2006.
9. Ministère de département de communications, de routes et de routes, « bureau d'établissement de fonds de route de réorganisation », « fonds d'entretien de route du Bangladesh », prospectus d'ébauche, mai 2006.
10. Ministère de département de communications, de routes et de routes, "vers la gestion de capitaux efficace du département de routes et de routes", juin 2001.
11. Proposition du département de routes et de routes, octobre 2004.
12. La Commission De Planification, "A intégré La Politique Multi-Modale De Transport".
13. Site Web de RHD, "www.rhd.gov.bd.", juillet 2006.
14. Le deuxième projet de route et de réadaptation et d'entretien, composant institutionnel de développement, "revue de portée pour Construire-Actionner- Transfèrent dans le secteur de routes du Bangladesh", rapport de commencement, octobre 1995.
15. Rapport du Comité de boeuf sur la charge Management, 1999 d'axe.
16. Le groupe consultatif local du Bangladesh "rapport sur le premier colloque" juillet 2002 de transport.
17. Aile De Coordination De Secteur De Transport, La Commission De Planification, "Cadre D'Évaluation De Projet", Manuel De Secteur De Route, Ébauche, Septembre 2005.