

C2.5 ROUTES RURALES ET ACCESSIBILITÉ

La séance du C2.5 a traité 2 thèmes dont sont tirés les enseignements suivants.

Les routes rurales facteur du développement de l'économie locale pour lutter contre la pauvreté

Les travaux de construction des routes rurales constituent un facteur pour lutter contre la pauvreté rurale par le nombre d'emplois qu'ils génèrent. L'expérience en cours d'achèvement au Népal a montré cet impact par la mobilisation et l'implication des populations locales dans la réalisation des travaux. Le problème reste posé pour surmonter les défauts de qualité constatés et la difficulté d'assurer la maintenance ultérieure comme illustré dans le débat pour des expériences similaires en Afrique.

Une nouvelle approche pour l'identification des besoins de routes rurales au Maroc basée sur le taux d'accessibilité considère le critère d'un accès à une route praticable par tout temps à moins de 1 km pour une population habitant une localité de plus de 50 ménages. Cette nouvelle approche a suscité un grand intérêt chez les décideurs des pays en développement et répond à un besoin important pour trouver une alternative aux justifications économiques par un critère de rentabilité financière interne des projets routiers (TRI, VAN) dans des pays où le trafic est faible.

Il est recommandé de faire participer les bailleurs de fonds à l'application de cette démarche dans les pays pauvres pour les faire adhérer aux spécificités locales des routes rurales, constater leur intérêt et accepter leur financement.

L'analyse multicritères est une alternative de la justification financière classique des projets dont un exemple d'application au Bangladesh a été présenté. Cette méthode pose cependant un problème de subjectivité dans la détermination des coefficients de pondération des différents critères.

Implication de la population locale

Cette implication peut intervenir à plusieurs étapes : de la planification des routes, de leur construction ou de leur entretien. Les clés du succès qui ressortent des expériences de différents pays sont :

- La participation financière ou en nature de la population accroît le sentiment d'appropriation de l'infrastructure. Le taux de 10 % a été mentionné comme barre minimale de cette participation.
- L'adhésion de la population est un facteur de pérennité de l'infrastructure.
- L'implication de la population lors de la planification, mais également lors de la mise en œuvre, permet de faciliter le règlement des problèmes de libération des emprises, d'approvisionnement, d'installation de chantier, etc.
- La diaspora d'une région peut constituer une source importante pour le financement des projets routiers (cf. exemple de Haïti, Tiznit)
- Une analogie a été proposée pour assimiler le service d'accessibilité routière à un service d'accès à l'eau potable ou à l'électricité, ce qui permet de penser à une facturation du coût de l'infrastructure aux utilisateurs.

- Pour impliquer la population locale, il est primordial de développer une communication adaptée sur les projets de routes rurales.
- La contractualisation du partenariat est un facteur de succès.