

Papier présenté au congrès mondial de la route, Durban 2003

**Titre: Discussion sur la question de durabilité pour
l'entretien de route rurale:**

Expérience de projet RT2, Vietnam.

Comité C20: Développement approprié

Sous Thèmes:

Planning approprié pour le développement et le management des routes rurales, Entretien effectif, Renforcement de la capacité institutionnelle pour le développement et mangement des routes rurales.

Mots clés:

Routes rurales, entretien, renforcement institutionnel, management/planning

Auteurs

Mme Kirsteen Merrilees et Mme Hoang Thu Huong
c/o Office de l'assistance technique de RT2, Institut de la Stratégie et du développement de
Transport, 162 Tran Quang Khai, Hanoi, Vietnam
fax: +84 (0)4 8240712
email: kirsteenm@hn.vnn.vn

Résumé	
<p>Comité C20: Développement approprié</p> <p>Sous - thème du papier: Planning approprié pour le développement et le management des routes rurales, Entretien effectif, Renforcement de la capacité institutionnelle pour le développement et mangement des routes rurales.</p> <p>Mots clés: Routes rurales, entretien, renforcement institutionnel, management/planning</p>	<p>Auteurs</p> <p>Mme Kirsteen Merrilees et Mme Hoang Thu Huong c/o Office de l'assistance technique de RT2, Institut de la Stratégie et du développement de Transport, 162 Tran Quang Khai, Hanoi, Vietnam fax: +84 (0)4 8240712 email: kirsteenm@hn.vnn.vn</p>

Discussion sur la question de durabilité pour l'entretien de route rurale: Expérience de projet RT2, Vietnam.

Ce papier décrit les initiatives d'entretien étant développées et déroulées au sein du Ministère du Transport au Vietnam à travers l'assistance du projet RT2. En particulier, il décrit comment ce projet aide le Ministère du Transport à prendre des premiers pas visé à développer une « culture de l'entretien » dans le secteur des routes rurales, comment la question de durabilité du projet est adressée, comment sont effectives les interventions et quelles expériences tirées ?

Le projet RT2 est co-financé par la Banque Mondiale et DFID, duquel bénéficient 40 des 60 provinces du Vietnam. À la fin du projet, en septembre 2005, environ 10000 km de route rurale seront reconstruit. Théoriquement, la reconstruction ne limite qu'au sein ces 40 provinces du projet, mais les initiatives dans le composant d'entretien seront tous introduites aux autres provinces ou le Ministère du Transport décidera de le faire au niveau du pays entier dans le futur.

L'approche et la stratégie générale pour l'amélioration de l'entretien des routes rurales sont développées en collaboration avec le Ministère du Transport et PDOT. Le noyau de stratégie est de résoudre la question de l'entretien simultanément par deux direction – l'assistance de 'top down' pour le Ministère du Transport et celle de 'bottom up' pour les provinces. Ces deux cas insistent sur la construction d'une propriété des initiatives dont chacune est la réponse directe à une situation urgente.

La stratégie générale pour évaluer les occasions de l'entretien est de désagréger les élément constituant l'entretien de route rurale et de lier ces éléments à la capacité des institutions responsables de l'entretien. La stratégie des initiatives de l'entretien se développe dans une reconnaissance d'un besoin non seulement pour établir une capacité de l'autorité responsable de l'entretien mais aussi pour réduire à l'égard de l'entretien de la route rurale le fardeau que subissent les communautés et les autorités locaux ayant les ressources limitées disponibles.

Pour l'instant, l'assistance du projet est 'offre conduisante' en accord avec les initiatives de projet visant à un ensemble des objectifs tels que manuel de l'entretien, améliorer l'inventaire routier et la condition des processus d'enquête... Dès que progresse l'engagement provincial et ministériel, l'assistance deviendra plus 'demande conduisante', étant structuré selon les demandes urgentes des partenaires.

L'efficacité des initiatives de l'entretien est revue annuellement par le système de supervision et d'évaluation basé sur les indications Logframe du projet. Ces initiatives qui visent à améliorer les systèmes et la capacité de contrôler l'entretien, ne signifieront pas nécessairement que le plein entretien sera effectué, comme il est peu susceptible se produire jusqu'à la politique et la stratégie budgétaire a été convenue et mise en application. Toutefois, la routine de l'entretien est et sera effectué au moins pour les routes RT2, et potentiellement pour le réseau entier des routes rurales comme le résultat direct des interventions du projet. Les initiatives de projet sont vraiment effectives dans l'élaboration d'un profil d'entretien des routes rurales, mettant l'entretien dans le programme de promulgation des politiques et accroissant la connaissance sur les questions concernées des autorités locales ou centrales responsable de gérer la route rurale.

Les principales leçons sont basées sur les principes spécifiques justifiant la réussite au cours de la réalisation de RT2 par lequel les principes généraux qui émergent sont testés.

Les impacts des initiatives d'entretien du RT2 sont déjà observés ayant un élan très fort. Le niveau de la propriété du Ministère du Transport en matière de ce composant est élevé. Les initiatives sont tous introduites avec une telle façon assurant l'impact durable sur le management du réseau des routes rurales. D'autres part, les leçons tirées sont très valables pour le RT3.

Discussion sur la question de durabilité pour l'entretien de route rurale: Expérience de projet RT2, Vietnam.

1 Introduction

Cet article décrit les initiatives d'entretien étant développées et mises en application au sein du ministère du transport au Vietnam, au travers de l'appui du projet RT2. En particulier il décrit comment le projet soutient le MOT pour prendre ses premières mesures vers développer une culture d'entretien de dans le secteur de route rurale, comment les questions de durabilité des initiatives de projet sont adressées, comment efficaces sont-elles les interventions et quelles leçons ont été apprises.

La section 2 fournit une brève vue générale du projet RT2, de sa sphère et de sa couverture. La section 3 décrit comment la durabilité des initiatives a été intégré dans l'approche de projet, et comment des initiatives ont été développées et présentées de façon à maximiser leur durabilité après que l'appui de projet finisse. La section 4 discute l'efficacité des initiatives d'entretien, et comment ceci est surveillé et évalué. Et en conclusion, la section 5 décrit les leçons principales apprises par RT2, ceux qui peuvent être appliqué à la conception et à l'exécution de futurs projets dans le secteur.

2 Le projet RT2

2.1 Général

Le projet RT2 est co-financé par la banque mondiale et DFID. Selon lequel, la banque mondiale fournit les capitaux pour la reconstruction de route rurale, et DFID finance l'assistance technique associé aux travaux de reconstruction et à un composant associé d'entretien. Le projet a été lancé en septembre 2000 et touchera la fin en septembre 2005.

Le projet est mise en application en collaboration avec le ministère du transport (MOT), notamment l'unité de management des projets 18 (PMU18) et de leurs unités provinciales de management de projet (PPMUs) pour le composant de reconstruction ; et l'unité de transport rural (RTU) dans le département du plan et de l'investissement et les départements provinciaux de transport (PDOTs) pour les composants d'entretien et de capacité, et beaucoup d'autres départements ont participé aux différents aspects du projet.

Le groupe de Louis Berger International (LBI) est les consultants en matière d'assistance technique responsables du composant de reconstruction et le WSP International Management Consulting (WSPimc) est les consultants d'assistance technique responsables du composant d'entretien.

Le cadre logique du projet décrit les objectifs globaux du projet.

Niveau de Logframe	Description	Réalisateur principal
Objective	Réduire la pauvreté rurale au Vietnam	
But	Augmenter le flux des gens, biens et services dans le secteur rural de Vietnam	
Résultat 1	Enhanced capacity of the Ministry of Transport to support delivery of rural transport services	MOT / WSPimc
Résultat 2	Renforcer la capacité des Départements Provinciaux de Transport et les districts afin d'assister le développement de transport rural	PDOTs / WSPimc
Résultat 3	Mise en application d'un programme d'entretien de route rurale	MOT / PDOTs / WSPimc
Résultat 4	Mise en application d'un programme de reconstruction de principal réseau de route rurale	PMU18 / PPMUs / LBI

2.2 Sphère et couverture

Le projet RT2 couvre 40 provinces du total national de 61, environ deux tiers du pays. Il y a approximativement de 170,000km de routes rurales au Vietnam, et on estime que le projet remettra en état approximativement 10,000km de ces derniers, donc environ 6% du réseau entier de la route rurale sera remis en état par le projet. Un total d'approximativement 900 ponts sur ces routes sera également réparé ou construit par le projet.

Tandis que le composant de reconstruction est limité à travailler dans ces 40 provinces, toutes les initiatives sous le composant d'entretien doivent être présentées dans tout le pays, ou le Ministère du Transport décidera de le faire dans le futur.

	Initiatives de RT2	Sphère des impacts
1	Reconstruction des routes sélectionnées du réseau de route rurale	40 provinces de RT2, approximativement 10,000 km de route et 900 ponts
2	Engagement Provincial– l'assistance sur la capacité de construction pour l'autorité locale	40 provinces de RT2
3	Stratégie de politique et finance de l'entretien de route rurale	Pays entier
4	Recueil des données sur la supervision et l'évaluation de route rurale	40 provinces de RT2, mais les données seront applicable dans la stratégie nationale de politique et finance
5	Amélioration des systèmes d'information, de données, Extension du réseau	Piloter dans 40 provinces de RT2, le Ministère de Transport visant à une extension dans le pays entier
6	Numérisation des équipements de carte liant le réseau routier aux données socio-économique.	40 provinces de RT2
7	Manuel de l'entretien pour les fonctionnaires communaux	Pays entier, approximativement 10,500 communes + 600 districts
8	Manuel de l'entretien pour les fonctionnaires provinciaux	Pays entier, 61 provinces
9	Formation de l'entretien	Pays entier, 61 provinces + 600 districts, + 10,500 communes – 2 fonctionnaire de chacun signifie approximativement 22,000 personnes formées.
10	Essais de stabilité de pente – fournit l'amélioration de standard de conception	Pays entier
11	Essais de façonner les routes – fournit l'amélioration de standard de conception	Pays entier

Pour avoir plus informations sur le point 1, SVP de prendre des contacts avec PMU18 ou LBI. Pour avoir plus informations sur des points 2-11, SVP de prendre des contacts avec RTU ou WSPimc.

3 Question de durabilité

3.1 Approche et Stratégie

L'approche et la stratégie globale en vue d'amélioration de l'entretien des routes rurales à travers le RT2 ont été développées dans l'association avec le Ministère du Transport et le PDOTs lors d'une conférence nationale tenue en novembre 2001.

Le noyau émergé de la stratégie est d'attaquer le problème d'entretien de deux directions simultanément. Le 'Top down' soutient le MOT à améliorer les guides, le standard, la politique etc., et le 'Bottom up' soutient les provinces à établir leur capacité de gérer leur route rurale. Dans les deux cas, l'insistance principale est la création de propriété des initiatives, par conséquent chaque initiative soutenue par le projet est une réponse à un besoin exprimé par le Ministère de Transport ou PDOT. Certaines de ces initiatives sont très nouvelles au Vietnam, de sorte que le projet ait dû les présenter dans des endroits pilotés pour démontrer leur utilisation et efficacité aux chefs de Ministère et de PDOT.

La stratégie globale pour évaluer des occasions d'entretien est de désagréger l'entretien de route rurale

Parts constitués de l'entretien

- ◆ Urgence
- ◆ Routine I – basé sur le travailleur
- ◆ Routine II – quelques machines, matériaux et qualifications ont exigé
- ◆ Périodique I – amélioration de maillure
- ◆ Périodique II – Complètement re-gravelant, re-scillant, réparation principale aux structures

dans ses composantes et de lier ces derniers à la capacité existante d'établissements responsables de l'entretien. Plutôt que simplement disant les communes sont responsables de financer et de gérer tout l'entretien de leurs routes, on constate qu'ils ont la capacité de faire seulement la routine 1, et peut-être la routine 2, mais pas l'entretien périodique ou urgent qui nécessitent la gestion et la finance des niveaux plus hauts.

La stratégie pour des initiatives d'entretien a été également développée dans la reconnaissance du besoin non seulement de la construction de capacité des autorités responsables de l'entretien de route rurale, mais également de la nécessité de réduire le fardeau d'entretien des routes rurales sur les communautés et les autorités locales qui ont limité des ressources disponibles à elles.

3.2 L'assistance 'Top Down'

Ce sont des initiatives développées au niveau central qui sont exigées pour fournir les résultats de projet. Elles comportent des initiatives de construction de capacité et des initiatives pour réduire le fardeau d'entretien sur des autorités locales. L'équipe de projet et le Ministère de Transport développent les initiatives afin de soutenir les provinces, bien que la plupart des initiatives aient été développées en consultation avec des provinces pour s'assurer qu'elles sont appropriées.

Assistance technique

▶ Manuel d'Entretien

- ◆ Développé par un comité exécutif comportant le Ministère de Transport et les représentants de projet travaillant coopérativement pour convenir la sphère, le contenu, niveau de langue technique employée ...
- ◆ Le comité exécutif a examiné au niveau local des premières ébauches en assurant qu'elle a rencontré les besoins de personnel local de transport et leur niveau de compréhension de l'entretien.
- ◆ Niveau plus haut de propriété par MOT et PDOT qui ont essentiellement conduit cette initiative
- ◆ Disséminé avec une instruction provisoire du ministre leur donnant le statut juridique exigé pour les assurer qu'elles sont mises en application avec l'effet immédiat.

▶ Formation technique

- ◆ La première principale initiative de formation soutient la diffusion de manuel d'entretien
- ◆ La demande mène au soutien des programmes de formation annuels de PDOT
- ◆ Programme de formation des entraîneurs pour le personnel de PDOT fournissant tous les formation d'entretien aux fonctionnaires de transport de tous les communes et districts comme exigé

▶ Essai de façonnement Alternatif

- ◆ Conduit par une demande forte du Ministère de Transport et de provinces pour convaincre des donateurs que les routes de gravier ne sont pas la meilleure solution en termes de coûts entiers de la vie dans toutes les régions du Vietnam
- ◆ Aura le résultat concerné le développement d'une matrice de décision de laquelle chaque province peut définir ses conditions régnautes pour différentes routes et s'assurer le matériel de façonnement la plus approprié à la route

Assistance de la gestion et du plan

▶ Gestion de Capitaux Routiers

- ◆ MOT a identifié qu'il faut améliorer le système d'information visant à une amélioration de la prise de décision de plan, de gestion et d'investissement, et établir une base nationale de données en matière de transport.
- ◆ Le projet soutient les premières étapes vers ceci en développant une base rurale de données de gestion routière pour inclure l'inventaire de routes et ponts et la condition de données comme exige le manuel aussi bien que les informations sur le budget et le dépense, et pour faciliter la gestion de capitaux de base du réseau de route
- ◆ Le ministère de Transport réserve annuellement un prix à l'effort ou le progrès dans l'exécution d'entretien, et l'amélioration des données disponibles sera utilisée en évaluant ces efforts.

▶ Extension du Réseau

- ◆ MOT demande le WAN (télécommunication) liant entre le centre et les provinces, pour améliorer des flux d'information

- ◆ Le WAN est en train de développer en expérimentation dans deux provinces pour arriver un accord sur la sphère finale et le format avant la mise en application des 38 provinces restantes de projet.
- ◆ Le WAN se trouvant dans le plan de développement approuvé par le Ministère de Transport fournit un soutien conditionnel auprès de l'engagement de MOT pour financer les connections, les ordinateurs et le personnel avant que un développement continue au-delà de l'essai dans les provinces pilotes

Assistance institutionnelle

- ▶ Coopérer avec le ministère de transport
 - ◆ Une unité de transport rural (RTU) dans le Département de Plan et d'Investissement du Ministère de Transport est le premier organe facilitant et coordonnant les initiatives de projets au sein du Ministère de Transport
 - ◆ Des comités exécutifs ont été très efficacement habitués en développant des initiatives de projet telles que le manuel d'entretien et les essais de façonnement qui permettent aux clés dépositaires de Ministère de Transport de concevoir leur propre produit avec le conseil et l'appui de l'équipe d'assistance technique à travers une approche participative
 - ◆ L'approche de comité est la méthode de la gestion du Ministère de Transport, réunissant des responsables de différents départements pour prendre des décisions et définir des stratégies. Des décisions sont tout d'abord basées sur le consensus suivis par l'approbation de niveau plus haut plutôt que par un département, par conséquent cette approche de 'comité exécutif' est très réussie au Vietnam
- ▶ Le plan de développement du Ministère de Transport
 - ◆ Un plan pour Ministère de Transport et notamment le RTU pour établir leur capacité de mettre en application et surveiller les politiques et les stratégies courantes dans le secteur de transport rural, entièrement approuvé par les dirigeants de Ministère de Transport
 - ◆ L'appui a fourni par le plan est en fonction de Ministère de Transport faisant les décisions et les engagements principaux. Le ministère est donc dans le siège de conduite et le plan est seulement mis en application dans la mesure et le pas auxquels il est confortable et capable de le faire. C'est très important dans le contexte vietnamien.

Assistance politique

- ▶ Cadre politique et Stratégie de finance
 - ◆ La pression significative des provinces accélère des changements dedans, et l'autre développement de politique d'entretien car ils sont actuellement contraints par des règlements démodés
 - ◆ La première ébauche de papier discuté comme le premier pas dans les discussions de la politique et de la finance.
 - ◆ L'information a recueilli à travers les systèmes d'information... les résultats de conférences fournissent les informations principales requises pour aider le ministère de transport à définir sa politique et stratégie de finance
 - ◆ Une fois que le cadre de politique et la stratégie de placement a été défini par le ministère de transport, celui-ci sera disséminé dans une version facile à comprendre et mettre en application par un manuel de gestion routière au niveau provincial, ce qui couvre les aspects de plan, de gestion, financières, techniques, de la gestion et de l'entretien de route.
- ▶ Ecart financier de l'entretien
 - ◆ La base de données de gestion routière fournira une estimation du budget régulier annuellement exigé pour l'efficacité de l'entretien, et 'l'écart financier d'entretien de l'entretien' - la différence entre la finance exigée et celle qui est mobilisée réellement - pour soutenir plus loin le développement de la stratégie de finance

3.3 Assistance 'Bottom Up'

L'assistance 'bottom up' soutient le mécanisme a été développé par des discussions dans quatre provinces pilotes et des discussions avec Ministère de Transport et chefs de provinces. Les initiatives pour le PDOTs sont basées sur la délivrance les résultats de projet de la capacité améliorée de PDOTs et pour améliorer la gestion et l'exécution au niveau local des activités d'entretien des routes rurales. Ils sont bas-haut dans la mesure où le projet soutient les autorités locales en déterminant quelle aide elles exigent et puis la fournissent dans le cadre et le mandat de finance du projet.

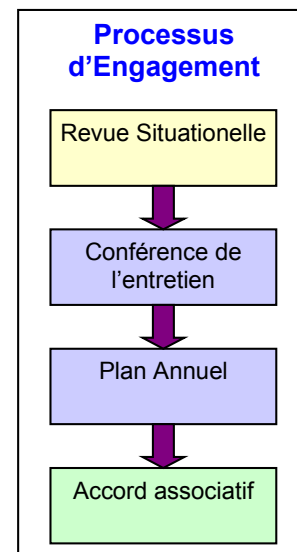
Engagement Provincial

► Centres Régionaux d'Assistance

- ◆ Le mécanisme pour fournir les services de formations, de consultations et de construction de capacité aux autorités locales
- ◆ 5 RSCs couvrent les 40 provinces et fournissent l'interface principale entre le projet et les autorités provinciales, et se chargent de l'exécution des services d'assistance

► Processus d'Engagement

- ◆ Revue situationnelle entreprise par le personnel de PDOT, récapitulant le réseau actuel, les politiques ou le plan de la gestion et de l'entretien de route rurale
- ◆ Conférence de l'entretien s'est tenu pour discuter la courante situation, problèmes expérimentés avec la participation des représentants de niveau de province, de district et de commune
- ◆ Le résultat des conférences est le plan d'amélioration de l'entretien composant les problèmes, leurs causes et les recommandations pour les surmonter
- ◆ Ces recommandations qui font partie de la sphère du projet RT2 sont employées pour définir un cadre de soutien à partir duquel on prépare un plan annuel
- ◆ Les processus et les futures relations de travail sont formalisés dans un accord d'association signé par le Comité populaire de province (l'autorité provinciale) et le projet.



3.4 Offre conduisante à demande conduisante

Dans son appui aux provinces, l'équipe de projet agit en tant que l'agence offre les services de formation et de consultation aux provinces participantes, comportant les paquets d'assistance de conception en réponse à leurs besoins urgents, et la capacité de mettre en application et démontrer l'engagement afin d'établir une culture améliorée d'entretien.

Actuellement la formation et tout autre appui fournis est offre conduisante en concordance avec les initiatives de projet visées aux objectifs généraux, tels que la diffusion de manuel d'entretien, l'inventaire routier amélioré et des processus d'enquête de condition. Quand l'engagement de province progresse, l'appui deviendra demande conduisante avec l'appui structuré autour des besoins urgents de chaque province.

En outre le projet soutiendra une série de plus petite demande menant les études proposées par le Ministère de Transport en réponse aux lacunes de la connaissance au sein du ministère. Les propositions seront données la priorité contre des critères pré-convenus tels que leur contribution pour améliorer la culture d'entretien dans le ministère ou les provinces.

4 Efficacité des Initiatives de l'entretien

4.1 Rapport de supervision et évaluation

L'équipe de projet rend compte annuellement du progrès contre les indicateurs Logframe de projet pour démontrer l'accomplissement courant des sorties de projet, et les changements socio-économiques au niveau de but pour démontrer s'il y a une amélioration des secteurs de projet. Tandis qu'il est très difficile de lier directement RT2 à des changements socio-économiques plus larges, les études de cas sont employées pour déterminer comment les routes RT2 et les initiatives, et les routes rurales en général, affectent les vies de peuples.

4.2 Efficacité des initiatives de projet

Ces initiatives qui visent à améliorer les systèmes et la capacité de contrôler l'entretien, ne signifieront pas nécessairement que le plein entretien sera effectué, comme il est peu susceptible se produire jusqu'à la politique et la stratégie budgétaire a été convenue et mise en application. Toutefois, la routine de l'entretien est et sera effectué au moins pour les routes RT2, et potentiellement pour le réseau entier des routes rurales comme le résultat direct des interventions du projet.

Les niveaux plus hauts de l'entretien peuvent seulement se produire une fois que des fonds suffisants sont rendus disponibles et des responsabilités de leur gestion et la finance sont adressés au niveau de politique. RT2 l'indique exactement pour RT3.

En plus des travaux réels d'entretien étant effectués, l'efficacité du projet peut être mesurée en termes de soulever le profil de l'entretien de route rural. Dans ce contexte, ceux qui suivent ont été réalisés.

- ▶ La conscience des autorités locales sur des questions d'entretien a augmenté par des conférences sur l'entretien – la diffusion des informations concernées de ces événements soulève également la conscience des communautés locales
- ▶ L'entretien est maintenant à l'ordre du jour de politique dans le ministère qui a récemment demandé plus d'appui pour améliorer les mécanismes et les formats de rapport pour les aider mieux à gérer et surveiller la route rurale
- ▶ Manuel communal – augmenter la conscience de l'entretien pour tous les employés de transport

5 Leçons tirées

La liste suivante est la liste des principes principaux qui ont été couronnés de succès dans l'exécution de RT2, et peut être utile pour d'autres concepteurs et applicateurs de projet

5.1 Principes réussis de conception de RT2

- ▶ Approche demande conduisante - assurer l'aide de projet répond aux besoins exprimés plutôt qu'assumés
- ▶ Associations/participation - pour assurer la participation appropriée de dépositaire, particulièrement dans la reconnaissance de l'autonomie provinciale
- ▶ Partage des coûts - pour assurer l'engagement et la meilleure attribution des ressources de projet
- ▶ Construction sur la capacité existante - ne présentez pas trop tôt de nouvelles idées
- ▶ Flexible (menu des services) - fournissez les options pour rencontrer les besoins, les circonstances et les ressources variables des communautés - permettre à la composition flexible des services de l'assistance en satisfaisant aux différents besoins de chaque province
- ▶ Centres régionaux d'assistance - pour adapter à la variété régionale et améliorer la relation et la communication au niveau local

5.2 Principes noyaux suggérés pour les futurs projets

À niveau managérial, un ensemble clair de principes de conception ont émergé et ont essayé et ont examiné par RT2.

- ▶ Travailler avec deux donateurs, plusieurs services ministériels, et deux donateurs, tout avec différentes perspectives, a accentué le besoin d'un projet ayant les objectifs clairs et conformés
- ▶ Les changements dans 'comment des choses sont faites' doivent être réalisés une structure encourageante pour renforcer des objectifs de projet est exigé plutôt qu'un qui soutiennent la suite des pratiques inefficaces.
- ▶ Les critères clairs et conformés pour la participation au projet doivent être établis pour renforcer le travail réalisé visant les objectifs prévus
- ▶ Afin de gérer une telle approche de projet, il exige un système de surveillance efficace soutenant le plan et la gestion de l'exécution
- ▶ Car la distribution des avantages de projet dépend de la performance, la conception de projet doit inclure la flexibilité suffisante de soutenir le processus d'approche
- ▶ Afin de changer des attitudes et pratique d'une construction biais pour inclure le entretien proportionné exige un cadre de politique clair et cohérent, une organisation et une stratégie de finance.

6 Conclusion

Le composant d'entretien du projet RT2 est maintenant tout à fait réussi, quoiqu'après un début lent, en accomplissant le progrès aux niveaux centraux et locaux vers un établissement d'une culture d'entretien pour les routes rurales. Plusieurs des initiatives sont toujours tôt dans leur exécution, toutefois on observe déjà leurs effets et l'élan augmente rapidement. Le niveau de la propriété du ministère pour ce composant est maintenant très élevé, et il y a beaucoup de leur

pression sur l'équipe d'assistance technique d'aider à faire avancer des choses. Les leçons apprises de RT2 sont introduites dans la conception RT3, et ont été discutées à l'atelier initial de la conception RT3 tenu en mai 2003. Toutes les initiatives d'entretien ont été présentées de façon à les assurer ont comme conséquence un impact soutenable sur la gestion de la route rurale.