

**XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
DURBAN 2003**

**RAPPORT NATIONAL
DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE
DE CHINE**

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE
TS2
*Route et qualité de vie***

**Route rurale : base de l'amélioration
de la qualité de vie des paysans**

Département de Routes du Ministère de Communications
de la République populaire de Chine

Résumé - Le développement et l'amélioration des routes rurales constituent une partie importante de la construction d'infrastructure routière de la Chine. Le présent article fait d'abord une rétrospective du développement des routes rurales chinoises, révèle ensuite les défis actuels et l'objectif du développement routier, et se termine par une brève présentation des politiques et mesures visant à développer les routes rurales chinoises.

1. Rétrospective du développement des routes rurales de la Chine

1.1 amélioration des routes rurales

Le réseau routier chinois se compose des routes nationales , des routes provinciales, des routes du district et des routes pastorales. Ces deux dernières s'appellent communément les routes rurales par lesquelles les districts, les communes ainsi que les cantons sont reliés entre eux . Ce sont essentiellement des routes au service de l'économie interne, de la culture et de l'administration des districts et des communes (bourgs). Du point de vue de fonction, les routes rurales servent de route collectrice et celle d'accès. Depuis l'application de la politique de réforme et d'ouverture sur l'extérieur, les routes rurales chinoises ont connu un changement considérable avec la haute croissance économique. De 1978 à 2002, pendant ces 24ans, la longueur totale des routes rurales chinoises a augmenté de 710 000km, en moyenne une augmentation de longueur de 30 000km par an ; à la fin de l'année 2002, les routes rurales chinoises sont d'une longueur de 1 300 000 km . Les campagnes sont de plus en plus desservies ; la proportion de l'accessibilité des communes et cantons s'est élevée de 91.5% et 65.8% en 1978 à 99.4% □ 92.5% en 2002 . La qualité des routes rurales a également connu une grande amélioration, la longueur de celles-ci dont la qualité atteint la norme technique routière nationale fondamentale s'est évelée de 260 000 km en 1978 à 956 000km en 2001 , dont la proportion dans la longueur totale des routes rurales s'est élevée de 44% à 75%.

1.2 Comment les routes rurales se sont améliorées

Bien que dans les dernières 10 années le GDP moyen par habitant aie augmenté de 350 à 1000 dollars et les recettes financières publiques aient accru en conséquence, la Chine n'en reste pas moins un pays en voie de développement. Pour un grand pays d'une superficie de 9 600 000 km² et d'une population de près de 1 300 000 000 habitant tel que la Chine, la pénurie des fonds demeure toujours un problème exceptionnel qui restreint le développement. Selon la distribution des compétences administratives, la construction et l'entretien des routes rurales sont essentiellement à la charge des gouvernements des districts et ceux des cantons, le gouvernement central et la préfecture y versent les allocations. Depuis longtemps les installations publiques de base et les services dans les campagnes où vivent deux tiers de la population chinoise ont fait des progrès lents à cause des ressources financières limitées, les paysans sont forcés de s'en charger partiellement ; cela présente un contraste avec les villes où les installations publiques de base et les services sont à la charge du gouvernement central et provincial. Comment améliorer les routes rurales d'une façon plus rapide ? Nous faisons face à un défi rigoureux. En effet la Chine a remporté de grands succès dans ce domaine. Les expériences et les méthodes de la Chine se présentent comme suit :

A. Faire connaître l'importance de l'amélioration des routes rurales

“construire les routes d'abord pour s'enrichir” ; voilà la formule très répandue dans les régions rurales de la Chine. La route constitue l'installation unique moderne de transport dans la plupart des régions rurales. L'amélioration des routes rurales permettra aux paysans d'obtenir une abondance d'articles de première nécessité et de jouir des services de la société moderne, tels que l'hygiène, l'éducation et les divertissements, et d'apporter plus d'opportunités en matière sociale et économique. L'amélioration des conditions de la communication signifie la diminution du coût de transport, il en résulte un accroissement des revenus des paysans. Les routes rurales d'une qualité excellente sont nécessaires pour le développement économique, le progrès de la société ainsi que l'amélioration du niveau de vie des paysans.

B. Combiner l'amélioration des routes rurales avec le débarassement de la pauvreté

La pauvreté est un phénomène social dans les régions rurales chinoises. Les personnes d'une pauvreté absolue sont principalement dispersées dans l'ouest et d'autres régions dépourvues d'installations de transport de base . Les recherches démontrent que la fermeture est un des plus importants facteurs de la pauvreté. La bonne communication apporte une grande contribution à l'élimination de la pauvreté tant d'une façon directe qu'indirecte ; elle permet d'améliorer les conditions de santé et d'éducation des pauvres, et de modifier le procédé par lequel ceux-ci profitent d'opportunités sociales et économiques afin de favoriser leur utilisation du marché de travail et des marchandises, des écoles et des établissements sanitaires. La participation de nombreux habitants des régions pauvres à la construction des routes rurales d'une part réduit le coût de production, d'autre part leur fournit la chance de travail et augmente leur revenu ; voilà les contributions directes. Et à l'égard des contributions indirectes, à long terme, elle permettra de modifier le motif des gens en stimulant les développements économiques par l'amélioration de l'efficacité de l'utilisation des ressources.

Depuis 1984, le gouvernement chinois a appliqué successivement 7 fois le plan de travail en remplacement de crédit ; il s'agit de troquer les articles de première nécessité pour le travail des pauvres afin d'améliorer leurs conditions économiques et conditions de vie, la construction des routes rurales contre la pauvreté en fait une grande partie. De 1984 à 1993, la longueur des routes rurales construites est de 160 000km . En 1994 le gouvernement chinois s'est mis à l'application du plan gigantesque " Ba Qi" dont l'objectif est de résoudre le problème de la nourriture et de l'habillement de 80 000 000 habitants en 7 ans. De 1994 à 2000, le gouvernement central a poursuivi le plan de travail en remplacement de crédit avec la mise en oeuvre annuelle des marchandises d'une valeur de 920 000 000yuans (110 millions de dollars environ) dans 592 districts de 21 provinces désignés par l'Etat, et a accordé la priorité aux travaux de routes rurales et d'eau portable ; l'investissement annuel pour la construction des routes rurales est de 700 000 000 yuans (85 millions de dollars environ).

En même temps, le gouvernement central a versé plus d'allocation pour la construction des routes rurales dans les régions pauvres. Depuis 1995 l'allocation routière spéciale versée dans la construction des routes en lutte avec la pauvreté est de 920 000 000 yuans (110 millions de dollars environ). L'allocation du gouvernement central introduit les investissements des gouvernements locaux ; en conséquence accélère l'amélioration des routes rurales.

C. Trouver l'équilibre entre la rentabilité économique et les effets non-économiques

Les investissements routiers économiseront indubitablement le temps de voyage, les frais de transport et d'accident de la circulation, il en résulte la rentabilité économique quantifiable et les avantages sociaux. En Chine, les rendements sociaux et économiques issus directement ou indirectement de la construction des routes rurales sont considérables. Bien résoudre les problèmes concernant l'agriculture, les régions rurales et les paysans constituent la tâche primordiale pour le gouvernement chinois nouvellement établi, et la construction et le développement du système routier des régions rurales, servent de conditions préalables et de base importante pour bien régler les problèmes mentionnés ci-dessus. Renforcer la construction des routes rurales permet, premièrement, aux paysans le long des routes de se procurer des revenus directs, à travers soit la fourniture du matériel local, soit l'investissement de la main-d'oeuvre; deuxièmement, de faciliter les communications entre les régions urbaines et rurales, d'entraîner les paysans à réajuster selon la demande du marché la structure de la plantation et celle des variétés des produits, de revitaliser ainsi la circulation des produits agricoles, d'améliorer l'organisation des paysans au cours de leur entrée au marché, et d'élever la rentabilité générale de l'agriculture; troisièmement, de guider de manière rationnelle le regroupement des entreprises rurales, de perfectionner les fonctions de petites villes et des bourgs, de développer l'économie au sein des districts, et de canaliser de manière plus efficace et plus rapide, le surplus de la main-d'oeuvre rurale vers de petites régions urbaines.

Une recherche montre que la récompense productive agricole pour 1 yuan d'investissement routier est de 4.9yuans. Mais l'intérêt qualitatif qu'apportent les investissements routiers dépasse de loin son intérêt quantitatif. On ne peut pas le mesurer absolument par la quantité. La Chine accorde la priorité à la construction des " routes de développement économique" "route de ressources "en vue de stimuler la croissance économique et l'augmentation du revenu des paysans, elle accorde parallèlement de l'importance à la construction des routes d'accès dans les régions peuplées périphériques afin de leur fournir les installations de transport de base.

Le trafic quotidien sur la plupart des tronçons des routes rurales en particulier des routes pastorales est moins de 200 véhicules. La circulation fluide est d'une composition diverse : les véhicules automobiles, les véhicules non-automobiles et les piétons. Les véhicules automobiles comprennent tant les voitures de voyageurs de toute dimension et les camions à grande vitesse que les moteurs, les tracteurs et les cyclecars à vitesse moins grande. Les véhicules non-automobile se composent principalement de bicyclettes et de véhicules à bétail. La dimension et la composition de la circulation fluide varient selon la condition économique locale et le temps. Dans les régions côtières de l'est de la Chine, le trafic routier rural a connu une croissance plus rapide; les voitures se substituent progressivement aux tracteurs. La construction des routes a des besoins importants financiers ; celle dans les régions montagneuses coûte particulièrement cher, en même temps il faut prendre les influences écologiques en considération. Les routes rurales sont d'une norme fondamentale étant donné les ressources limitées ; la largeur des 80% des assiettes des routes se trouve entre 6.5m et 4.5m. Cela permettra à plus de paysans de disposer le plus vite possible des installations de transport de base.

La Chine a appliqué la politique d'émigration dans les campagnes sans ressources potentielles, ou de conditions de vie misérables, ou de prix de revient démesurément élevé, pour que les paysans bénéficiés puissent commencer leur nouvelle vie aux endroits dotés de transport pratique et de meilleures conditions de vie.

D. rassemblement des fonds par de multiples canaux

Depuis longtemps, les ressources financières stables et abondantes ont toujours fait défaut pour la construction et l'entretien des routes rurales en Chine, les droits de passage des tracteurs perçus par les gouvernements locaux en constituent la source principale, mais la somme est inférieure de loin à la demande d'investissements. La crise des fonds s'aggrave de plus en plus avec la diminution de la proportion des tracteurs dans les véhicules. Toutes sortes de méthodes ont été adoptées aux différents endroits du pays pour réunir les capitaux. Il existe environ 10 canaux principaux comme le droit de passage des tracteurs, l'offre du travail des paysans (ou capitaux en remplacement de travail), le travail en remplacement de crédit, l'allocation spéciale routière du gouvernement central, la subvention du droit de passage du gouvernement provincial, les recettes financières locales, les crédits et les donations sociales. Le rôle que ces différents canaux financiers jouent dans la construction et l'entretien des routes rurales varie selon la condition économique locale. Dans la province côtière du Zhejiang de l'est de la Chine, les investissements gouvernementaux représentent plus de 52% du total des fonds de la construction des routes rurales, les investissements des paysans sous forme de travail et de capitaux en représentent environ 18%. . Mais dans la province du Anhui au centre de la chine, les investissements des paysans sous forme de travail et de capitaux représentent 50% du total des fonds.

En 2001 et 2002, en émettant les dettes nationales, le gouvernement central a appliqué deux fois le plan spécial de subvention pour améliorer les routes rurales. La longueur des routes améliorées et en cours d'amélioration est de 200 000km.

Le total des investissements pour les routes rurales en Chine s'est élevé de 1 700 000 000 yuans (à peu près 210 millions de dollars)en 1992 à 35 800 000 000yuans (60millards de dollars) en 2001 par ces multiples canaux.

2. Les défis auxquels font face les routes rurales de Chine

Les pressions qui proviennent de l'extérieur et l'intérieur du secteur routier, constituent les défis auxquels font face les routes rurales de Chine.

2.1 Des problèmes internes

Par rapport à la rapidité de la croissance économique, et à l'amélioration de jour en jour du niveau de vie des habitants, les routes chinoises se développent d'un rythme relativement lent. Notamment les routes rurales qui occupent 74% du réseau routier de Chine, sont généralement d'un niveau très bas. Les problèmes essentiels existants sont les suivants :

A. Faible accessibilité des routes rurales

Maintenant, on compte encore 317 communes que ne desservent pas les routes, soit 0,7% du nombre total des communes chinoises; et à peu près 60 000 villages qui ne sont pas couverts au trafic, soit 8,2% du nombre total. Jusqu'aujourd'hui, environ 60 millions de Chinois ne bénéficient pas encore des installations et service élémentaires de communications modernes.

B. Faible densité, répartition peu rationnelle des routes rurales

Les routes rurales constituent la partie principale du réseau routier chinois, cependant, la densité de ce dernier n'est équivalente qu'à 1/5 à 1/20 de celle des pays développés. Pour le moment, les routes rurales existantes forment un système relativement indépendant basé sur les districts, ainsi elles n'ont pas encore formé un réseau efficace. La structure des routes rurales prend forme d'une arborescence typique, soit les routes de district étant le tronc, et les routes de commune, les branches. Cette structure correspond au système des compétences administratives, en d'autres termes, on construit d'abord des routes s'allongeant des district aux communes, ensuite, des routes qui relient les communes et les villages. La liaison routière entre les communes reste cependant insuffisante, il en est de même pour les routes de districts dans certaines régions.

En 2001, l'accessibilité¹ des districts est de 2,4; celle des communes est de 1,2; alors que celle des villages, seulement 0,6.

C. Qualité médiocre des routes rurales

En 2001, plus de 70% des routes rurales ne sont pas encore couvertes de goudron ou de ciment, 44% des routes ne sont couvertes au trafic qu'en fonction des saisons. Notamment dans les régions montagneuses, étant donné de fortes pentes, de nombreux virages, et de faibles rayons de courbe routière, il existe beaucoup de dangers latents, la sécurité de la circulation est donc en état critique. Beaucoup de routes ne sont pas à la hauteur de résister aux catastrophes naturelles. Chaque année, à cause des calamités naturelles telles que l'inondation, la coulée boueuse et le glissement de terrain, les routes ont connu des dégâts très importants. Ces dernières années, avec l'amélioration du niveau de revenu, les habitants ruraux manifestent une demande de plus en plus forte pour le confort de la circulation, surtout dans les régions de l'est et du centre de la Chine.

D. Déséquilibre du développement entre régions

La densité de routes de l'Ouest est de 10 kilomètres/100 kilomètre², soit 1/5 de celle de l'Est. A l'heure actuelle, presque la moitié des routes rurales qui n'ont pas atteint l'exigence fondamentale de la Norme technique routière de Chine, se trouvent dans l'ouest de la Chine. Dans l'Est, 45% des routes rurales ont déjà été couvertes de goudron ou de ciment, alors que dans l'Ouest, moins de 17%. Dans l'Ouest, les communes ainsi que les villages pas encore desservis occupent respectivement 69,7% et 52,6% du nombre total de Chine.

¹ Une norme théorique pour mesurer l'état d'accessibilité des points nodaux du réseau routier : l'accessibilité 3 signifie un point nodal accessible à 6 voies; l'accessibilité 2, un point nodal accessible à 4 voies; l'accessibilité 1, le point nodal accessible à 2 voies.

E. Maillon faible du fonctionnement et de l'entretien

Le fonctionnement et l'entretien des routes rurales demeurent un maillon faibles, ce qui est un phénomène général en Chine. Faute de fonds, on manque d'équipes qui s'occupent de l'entretien de routes rurales, et le matériel et l'équipement nécessaires à l'entretien font aussi défaut. Maintenant, les routes sur lesquelles on effectue des entretiens occupent 62,6% de la longueur totale des routes rurales.

F.Coordination imparfaite entre les routes de différents niveaux

Un réseau routier dispose en général de deux fonctions, soit la mobilité et l'accessibilité. La première met accent sur l'efficacité et la quantité (trafic), l'autre vise surtout au raccordement de points nodaux . Ces deux fonctions sont assumées par le réseau routier composé de voies principales, de voies collectrices (les routes affluentes) ainsi que de routes d'accès. A l'heure actuelle, la distance totale des routes principales de Chine est de 335 000 kilomètres, et celle des autoroutes a atteint 25 000 kilomètres. Relativement parlant, du point de vue de qualité et de quantité, les routes rurales dont domine la fonction d'accessibilité, ne sont pas totalement compatibles aux voies principales.

2.2Les pressions externes

A. Rajustement de la stratégie du développement national

Ces dix dernières années, le gouvernement chinois s'est employé à éradiquer la pauvreté, et le nombre des habitants pauvres a connu une baisse remarquable. Cela n'empêche pas que 30 millions d'habitants mènent encore une vie au-dessous de la barrière absolue de la pauvreté (selon la norme chinoise, le revenu net annuel par habitant est de 625 yuans, soit environ 76 dollars). Si l'on hausse la norme vers 825 yuans par habitants (soit environ 100 dollars), alors le nombre de la population pauvre s'élève tout de suite à 90 millions. Ces habitants pauvres, dans leur immense majorité, vivent dans des régions éloignées, et des régions des minorités nationales.

Dans ces régions, les conditions défavorables de la nature, de la géographie, et de l'économie, rendent la tâche encore plus lourde de faire débarrasser les habitants de la pauvreté. Le gouvernement a déjà mis au point une nouvelle disposition en vue d'éradiquer le plus vite possible la pauvreté absolue.

Le problème de l'écart croissant du revenu entre les habitants civils et les habitants ruraux, constitue un autre déficit pour la Chine. Le revenu disponible annuel des habitants civils a connu une croissance réelle de 8,6% pendant les 5 dernières années, alors que dans les régions rurales, le revenu net par habitant n'a augmenté que de 3,8%. Les statistiques démontrent que le rapport du revenu des habitants civils et celui des habitants ruraux est de 3 contre 1. Si l'on prend en compte le revenu en nature des habitants ruraux et la partie invisible du revenu des habitants civils, le rapport est de 5 :1 à 6 :1. Du point de vue de la structure de la consommation, le coefficient Engel des villes est de 37,9% et celui des campagnes, 47,7%. Ces dix dernières années, le coefficient Engel des villes et celui des campagnes ont baissé respectivement de 15% et de 11%.

Un autre problème que fait face la Chine réside dans l'élargissement des écarts entre les différentes régions. Entre 1991 et 2001, le GDP de l'Est a connu une croissance réelle de 13%, et le GDP par habitant a atteint 12680 yuans (1530 dollars environ), alors que dans l'Ouest, l'augmentation du GDP n'est que de 10%, et le GDP par habitant est de 5211 yuans (630 dollars environ), ce qui démontre un écart de 2 :1 en ce qui concerne le GDP par habitant. Dans les 5 provinces les plus aisées de l'Est, le GDP par habitant a atteint 15810 yuans (1910 dollars), alors que dans les 5 provinces les plus pauvres de l'Ouest, le GDP par habitant n'est que de 4541 yuans (550 dollars). Les écarts du développement des routes entre les différentes régions sont identiques à ceux du développement économique.

L'emploi de la main-d'oeuvre rurale pléthorique se révèle un problème sérieux pour la Chine. Les experts estiment que selon la superficie de terres cultivées disponibles, on compte actuellement 200 milliards de main-d'oeuvre pléthorique dans les régions rurales. Le gouvernement chinois considère prochainement la stimulation de l'emploi de la main-d'oeuvre rurale comme un objectif privilégié de la politique macroéconomique.

Afin de résoudre des problèmes tels que l'élargissement de l'écart entre les différentes régions, l'emploi de la main-d'oeuvre rurale et l'augmentation du revenu des habitants ruraux, le gouvernement a déjà mis en place et continue d'appliquer la stratégie de l'exploitation de l'Ouest et du développement de l'urbanisme. Le gouvernement a lancé, l'an dernier, une stratégie globale du développement national pour les 20 ans à venir, soit la stratégie du développement complet d'une société où le peuple vit dans une modeste aisance.

Les routes rurales joueront un rôle actif et irremplaçable dans les activités visant à éradiquer la pauvreté, à augmenter le revenu des habitants ruraux, à raccourcir l'écart entre les différentes régions, et à stimuler l'emploi de la main-d'oeuvre rurale. Ainsi, accélérer le rythme de l'amélioration des routes rurales est un choix réel d'une grande portée pour la Chine.

B. Rajustement de la Politiques de réforme sur les taxes rurale

Afin d'alléger la charge des paysans et d'augmenter le revenu de ces derniers, le gouvernement met graduellement en application, à partir de 2001, une réforme sur les taxes rurale, dont bénéficient directement 900 millions de paysans. La nouvelle politique a supprimé le travail volontaire et l'offre obligatoire des fonds des paysans, ce qui a aggravé la situation du manque de fonds destinés aux routes rurales, cela a sûrement un impact sur la construction et l'entretien de ces dernières. Par conséquent, il faut trouver de nouvelles sources de fonds pour la construction et l'entretien des routes rurales, établir un nouveau système pour réunir des fonds.

3. Objectif du développement des routes rurales pour les 20 ans à venir

Selon la stratégie globale du développement complet d'une société où le peuple vit d'une modeste aisance, définie par le gouvernement chinois, le GDP en 2020 sera quadruplé par rapport à l'année 2000, et le GDP par personne dépassera 3000 dollars. A ce moment-là, la Chine réalisera un développement économique et social plus complet, plus équilibré. Le processus de ce développement guidera alors la Chine qui vient de se placer au rang des pays à revenu de niveau bas-moyen, vers un pays à revenu de niveau moyen-élevé.

Le Ministère de Communications a déterminé aussi le nouvel objectif du développement de communications pour les 20 ans à venir, dont les projets du développement des routes rurales sont les suivants:

En 2010, les communes(bourgs) et les villages accessibles aux voitures seront couverts au trafic, les routes qui relient les districts et les communes seront couvertes de ciment ou de goudron, et on fera disparaître les routes en terres entre les communes et les villages. La longueur totale des routes rurales atteindra 1 750 000 à 1 900 000 kilomètres. L'accessibilité des autobus qui circulent entre les villages accessibles aux voitures dépassera 95%.

En 2020, les routes qui relient les communes(bourgs) avec les villages seront pratiquement couvertes de ciment ou de goudron. La distance totale des routes rurales atteindra 2 200 000 à 2 600 000 kilomètres. Tous les villages disposant de routes seront accessibles aux autobus.

Afin de réaliser ces projets en 2010, la Chine devra construire de nouvelles routes rurales d'une longueur de 450 000 à 600 000 kilomètres, et goudronner ou cimenter 640 000 kilomètres de routes. Cela étant, la Chine aura besoin de faire un investissement au total de 470 à 500 milliards de yuans (soit 57 à 60 milliards de dollars).

4. Politiques et mesures

4.1 Collecte de fonds

Les routes rurales étant un produit purement public, le gouvernement devrait donc s'en charger la construction. Ainsi, il faut établir un mécanisme stable, à long terme de collecte de fonds, qui permet de fournir des sources financières suffisantes pour la construction et l'entretien des routes rurales. Pour le moment, le mécanisme n'a pas encore pris forme et les fonds font défaut, et on ne pourra définir le mécanisme qu'après des recherches étendues et des consultations. Avant l'établissement du nouveau mécanisme, le Ministère de Communications a décidé, d'ici 5 ans, de prélever chaque année du fonds spécial de la construction des routes centrales, 40 milliards de yuans pour assister la construction des routes rurales, et d'orienter ainsi le gouvernement local vers l'élargissement de l'investissement des routes rurales.

4.2 Aménagement routier

L'aménagement routier qui sert de base de la construction des routes, est un moyen d'en optimiser l'investissement. Maintenant, en fonction de la demande du Ministère de Communications, on effectue partout dans le pays un aménagement des routes rurales. Ce dernier permettra de définir le point-clé à court terme de la construction routière, d'optimiser la répartition du réseau routier, et de faire raccorder les projets récents de construction et un aménagement à long terme.

4.3 Politiques techniques

Quant à la construction et à l'entretien des routes rurales, afin d'économiser l'investissement et d'améliorer la qualité des travaux, le gouvernement encourage à appliquer des techniques, ainsi que du matériel, des technologies et des équipements avancés et pratiques.

Le manque d'une norme technique locale des routes rurales qui correspond aux conditions réelles est un phénomène général qui touche l'ensemble du pays. Le gouvernement encourage les autorités locales à établir une norme qui puisse satisfaire les besoins de communications des villages, et garantir la sécurité de circulation, laquelle permettra en même temps d'économiser l'investissement, et d'élever la rentabilité de l'investissement.

4.4 Entretien des routes

Le gouvernement se charge de réunir les fonds nécessaires à l'entretien des routes rurales. En appuyant sur cela, le gouvernement encourage les autorités locales à introduire le mécanisme du marché dans le domaine de l'entretien routier, afin d'élever l'efficacité de l'entretien, d'en baisser le coût, et de garantir en même temps la qualité des services de fonctionnement routiers.