

LES NOUVELLES MODALITÉS DE GOUVERNANCE DES SERVICES PUBLICS : CAS DES TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS

Abdeladim BENALLEGUE

*Consultant, Ancien haut fonctionnaire au ministère
des transports*

1 - INTRODUCTION

La performance du secteur public et de la gouvernance constitue un pilier essentiel de la stratégie d'engagement des pouvoirs publics.

Depuis un certain temps, les liens entre gouvernance et développement sont bien compris. Une mauvaise gouvernance affaiblit l'environnement des affaires dans l'optique d'investissements productifs en créant une incertitude sur les politiques et en imposant des coûts bureaucratiques.

Une mauvaise gouvernance affaiblit également la couverture d'un service public équitable parce qu'elle ne parvient pas à impliquer, dans la formulation et la gestion des services, ceux mêmes qui ont recours à ces services. En outre, l'importance d'une bonne formulation et d'une bonne gestion des services augmente à mesure que la couverture des services devient plus complexe. A une époque où montent les aspirations des populations en pleine croissance, les capacités des gouvernements demeurent limitées. En raison du déséquilibre croissant entre les aspirations et les capacités, l'action sur la gouvernance devient une question urgente.

1 - Problématique des sujétions de services publics

Service public : activité considérée comme d'intérêt général et à ce titre prise en charge par les autorités publiques, directement ou indirectement, selon un certain régime.

La notion de service public, liée à celle d'activité d'intérêt général est une notion contingente.

Si elle recouvre, stricto sensu, l'ensemble des activités, dites régaliennes, dont la réalisation est confiée exclusivement à l'Etat : la défense, la police, la justice, les finances, elle appréhende, au sens large, nombre d'autres activités sociales, culturelles, festives ou sportives, ou même financières, prises en charge par d'autres entités, dont la qualification d'activités d'intérêt général est, alors, directement liée à des exigences circonstanciées.

A cette acception matérielle de la notion de service public s'ajoute une acception organique: par extension, elle désigne aussi les structures et les organismes qui prennent en charge ces activités d'intérêt général. Ainsi définie, cette activité d'intérêt général, est prise en charge directement ou indirectement par les autorités publiques. Des entités privées peuvent, en effet, exercer des missions d'intérêt général.

On peut situer l'émergence de la notion de service public à la fin du dix-neuvième siècle. Les principes du service public se sont peu à peu constitués autour des éléments suivants:

- * égalité de traitement des usagers,
- * continuité du service,
- * mutabilité ou adaptabilité du service public.

Mais aussi neutralité et transparence, les attributs conférés aux services publics ne vont cesser de s'étendre au cours du vingtième siècle. Parallèlement, la propriété publique devient de plus en plus la règle en matière de fourniture du service public.

Si l'hypothèse de l'exercice direct d'une activité de service public (Etat, collectivité publique, ou établissement public) est la plus fréquente, certains organismes se voient également reconnaître des missions de service public. Un rattachement certain à la personne publique doit alors s'ajouter à la prise en charge d'une activité d'intérêt général pour que la mission de service public soit caractérisée : droit de regard de l'administration sur l'accomplissement de la mission, pouvoirs de contrôle et de nomination des membres de l'organisme de l'autorité publique, volonté de celle-ci de confier à l'organisme l'usage de prérogatives de puissance publique.

Ces entités n'exercent cependant pas nécessairement à tout moment des missions de service public. Il est donc nécessaire de déterminer, parmi l'ensemble de leurs activités, celles qui peuvent recevoir la qualification d'activités de service public.

Les services publics se différencient entre eux selon qu'ils ont un caractère administratif ou industriel et commercial, c'est-à-dire selon qu'ils sont en principe des services à gestion publique ou des services à gestion privée. La nature de l'objet, l'origine des ressources et les modalités de fonctionnement du service public industriel et commercial diffèrent faiblement de ceux d'une entreprise privée.

L'intérêt de ces distinctions réside dans le fait que la notion de service public et ses déclinaisons, et partant, les personnes qui sont chargées d'une telle activité, sont soumises à un régime spécifique.

2 - Le régime du service public

Des règles particulières liées à la notion même de service public régissent l'ensemble des services publics. Certains principes sont, en effet, communs à l'ensemble des services publics. Ces principes - d'égalité, de continuité et de mutabilité (ou « adaptabilité») sont qualifiés de « lois » du service public.

Des règles particulières régissent les activités considérées comme d'intérêt général qui constituent les services publics. Ces derniers sont caractérisés par les principes d'égalité, de continuité et d'accessibilité.

Le principe d'égalité garantit l'égalité de tous devant les services. Il impose l'égal accès aux emplois publics et l'égalité de traitement des usagers des services publics se trouvant dans une situation semblable. Si aucun principe de gratuité des services publics ne peut donc être dégagé, le principe d'égalité a pour corollaire un principe de neutralité du service public.

Le principe de continuité assure un fonctionnement régulier des services, sans interruptions autres que celles prévues par la réglementation en vigueur (droit de grève des personnels du service, par exemple) en respectant tout de même le service minimum.

Le principe de mutabilité des services publics présente la garantie que le régime des services publics doit pouvoir évoluer selon les exigences d'un intérêt général variant avec le temps.

Des règles particulières liées, cette fois, à la nature même du service en cause régissent les différents services publics. Si les relations d'un service public industriel et commercial avec ses usagers, son personnel et les tiers sont régis par le droit privé, les rapports d'un service administratif avec ses usagers, son personnel et les tiers sont, en principe, régis par le droit public. La différence de droit applicable conduit à une différente compétence juridictionnelle. Les juridictions administratives sont compétentes pour les services publics administratifs, alors que les juridictions judiciaires connaissent des litiges relatifs aux services publics industriels et commerciaux.

Le service universel tend à assurer à tous l'accès à un service d'une certaine qualité et à un prix abordable, en imposant aux opérateurs économiques en charge des services d'intérêt économique général des obligations d'intérêt général (obligation d'égalité d'accès au service, de continuité, de sécurité).

Nombre de remises en cause sont intervenues concernant le périmètre des services publics. Alors que la vision extensive de l'intervention des services publics dans la vie économique et sociale du pays a longtemps fait l'objet d'un relatif consensus au sein de la société et de la classe politique, la libéralisation intervenue depuis une vingtaine d'année a animé un vigoureux débat entre défenseurs des services publics et partisans d'une modernisation de ces derniers dans un cadre ouvert à la concurrence.

Par ailleurs, les usagers se sont progressivement montrés plus exigeants envers les services publics. L'efficacité est devenue un critère aussi important pour ces **usagers** de plus en plus considérés comme des **clients** que celui de continuité. Cette caractéristique du service public cristallise d'ailleurs de plus en plus de revendications, et en particulier celle de l'exigence d'un service minimum.

L'évolution du rapport des usagers aux services publics est au coeur de la remise en question du mode traditionnel de fourniture des services publics. Or, l'émergence de la **notion de service public** s'est fondée en grande partie sur l'importance à accorder aux droits des **utilisateurs des services publics**.

On assiste à un **renforcement progressif de la dimension marchande du service public**, même si l'idée que l'utilisateur doit payer le service à son coût est présente depuis longtemps dans la notion de service public. Auparavant, ce dernier était avant tout vu comme devant être servi uniformément (**principe d'égalité**). La remise en cause des contours du service public poussée par l'évolution technologique et économique a conduit à poser la question des limites de l'intérêt général.

Cette évolution est en partie due à la libéralisation de certains secteurs qui ont offert la possibilité aux usagers de s'adresser à des prestataires diversifiés. Peu à peu, sous l'effet conjugué de la libéralisation, mais aussi d'attentes croissantes vis-à-vis du service rendu, la logique **d'usager** s'est transformée en logique de **client** dans les services publics en réseaux.

3 - L'analyse économique du service public

Longtemps, l'analyse économique a justifié l'intervention de la puissance publique pour la fourniture de biens collectifs par le fait que les agents économiques ne trouvaient aucun intérêt à produire certains biens ou services dont la société avait pourtant besoin. Ces défauts de marché justifient l'intervention de l'Etat pour assurer leur fourniture.

Toutefois, les récentes évolutions de la pensée économique ont remis en cause cette vision et se sont attachées à souligner **les défaillances de l'Etat producteur** et même de l'Etat régulateur.

4 - Qu'est-ce que la régulation ?

La notion de régulation est apparue récemment dans le vocabulaire économique et législatif. **D'origine anglo-saxonne**, le terme de **régulation** recouvre un **domaine d'intervention relativement large**.

La régulation consiste à organiser l'ouverture de la concurrence de services en réseaux autrefois fournis par des entreprises (le plus souvent publiques) dans le cadre de monopoles réglementés par l'Etat.

La coexistence aujourd'hui dans un même secteur de missions d'intérêt général assurées par un seul opérateur et d'activités en situation concurrentielle nécessite en effet une action publique spécifique qui parvienne à concilier ces deux principes apparemment contradictoires.

Afin d'assurer au mieux cette tâche, il a été instauré dans la plupart des pays des instances de régulation indépendantes. Néanmoins, le pouvoir réglementaire reste du ressort de l'Etat, ce qui marque la différence fondamentale entre réglementation et régulation, cette dernière ne visant qu'à appliquer le cadre législatif, fournir des avis sur les décisions des pouvoirs publics et les comportements des acteurs du marché, et enfin collecter l'information statistique pertinente sur le secteur en question.

De même, il convient de ne pas confondre régulation et application du droit de la concurrence. La régulation concerne d'abord des secteurs où existent des obligations de service public qui nécessitent pour pouvoir être correctement remplies, un certain aménagement de la concurrence régnant sur d'autres marchés du secteur.

Libéraliser les services publics ne signifie donc pas déréglementer et encore moins déréguler. Au contraire, la régulation et l'action réglementaire de l'Etat sont encore plus nécessaires pour veiller au bon fonctionnement du secteur libéralisé.

C'est d'ailleurs là une limite possible à l'action de régulation. En effet, une régulation efficace implique que des moyens conséquents soient affectés aux instances de régulation et que l'arsenal réglementaire accompagnant la libéralisation soit le plus précis possible.

La coexistence aujourd'hui dans un même secteur de missions d'intérêt général assurées par un seul opérateur et d'activités en situation concurrentielle nécessite en effet une action publique spécifique qui parvienne à concilier ces deux principes apparemment contradictoires.

Afin d'assurer au mieux cette tâche, il a été instauré dans la plupart des pays des instances de régulation indépendantes. Néanmoins, le pouvoir réglementaire reste du ressort de l'Etat, ce qui marque la différence fondamentale entre réglementation et régulation, cette dernière ne visant qu'à appliquer le cadre législatif, fournir des avis sur les décisions des pouvoirs publics et les comportements des acteurs du marché, et enfin collecter l'information statistique pertinente sur le secteur en question.

De même, il convient de ne pas confondre régulation et application du droit de la concurrence. La régulation concerne d'abord des secteurs où existent des obligations de service public qui nécessitent pour pouvoir être correctement remplies, un certain aménagement de la concurrence régnant sur d'autres marchés du secteur.

En effet, une régulation efficace implique que des moyens conséquents soient affectés aux instances de régulation et que l'arsenal réglementaire accompagnant la libéralisation soit le plus précis possible.

5 - Gouvernance et service public de transport

L'activité des transports est située, comme dans tous les pays, au carrefour des échanges économiques. Quelle que soit la nature des échanges, le volume ou l'intensité des flux, il est attendu fluidité et efficacité dans les échanges.

L'histoire démontre que les peuples qui ont mis au point et utilisé les meilleurs moyens pour le transport ont prospéré alors que ceux qui ne s'étaient pas doté de systèmes de transport semblables sont restés à la traîne. Les centres commerciaux et cités implantés le long des itinéraires empruntés par les flux de transport ont prospéré davantage que ceux qui en étaient éloignés.

Le transport constitue un instrument incontournable de toute politique d'aménagement du territoire et de développement des différentes régions. **L'indice de performance d'un système de transport se mesure par la possibilité qui est offerte aux utilisateurs de bénéficier d'un système permettant le déplacement dans des conditions optimum de coût (en temps et en argent), de qualité et de sécurité.**

C'est pour cela que le secteur des transports en sa qualité de secteur horizontal, son dynamisme ou au contraire sa léthargie, affectera de manière quasi-directe l'ensemble des secteurs de l'activité économique.

Les conditions de mise en oeuvre d'un système de transport efficace sont résumées dans les points suivants :

- * la compréhension de la formation des coûts et son intégration dans les prises de décision relatives à la tarification générale et spécifique des différentes prestations;

- * la promotion de relations coordonnées entre les transporteurs, incluant les conditions d'hygiène, de sécurité et de qualité de service ;

- * la conception d'un système de transport souple qui permette des itinéraires rapides et des changements modaux sélectifs ;

- * le développement d'un système d'infrastructures d'accueil (gares) adaptées au niveau de trafic et au type de prestations et dotées des commodités d'accompagnement.

Dans le cadre de son développement, le secteur des transports a joué un rôle de précurseur dans le processus des réformes structurelles de l'économie nationale mis en oeuvre en Algérie. Le désengagement de l'Etat de la sphère économique, la libéralisation et la démonopolisation des activités économiques et commerciales ont été effectivement observés dès le milieu des années 1980.

Le secteur des transports joue un rôle majeur pour le développement des autres secteurs économiques, pour l'intégration des espaces régionaux ainsi que pour la promotion, le développement et la pérennité des échanges intra et/ou interrégionaux.

Au plan politique, le développement des voies de communication, donc des transports, permet une meilleure cohésion nationale et, par tant, l'unité nationale.

Le service public est encadré par des conventions et des cahiers des charges qui définissent les conditions d'exploitation et les obligations des parties en présence (Etat, collectivités territoriales, opérateurs) et **imposant aux opérateurs économiques en charge des services d'intérêt économique général des obligations de service public.**

Les transports publics terrestres de voyageurs sont consacrés par la législation spécifique comme constituant un service public. Ils sont, de ce fait, organisés dans la perspective d'accessibilité et de commodité pour l'ensemble des utilisateurs.

Dans le cadre de leur exploitation, les systèmes de transport ont traversé différentes périodes de stratégie politique, de la situation de monopole étatique avec un rattachement aux différents échelons de la hiérarchie administrative (commune, wilaya, administration centrale), au retrait total de l'Etat de cette sphère opérationnelle.

Cette définition d'un nouveau libéralisme se heurte à la volonté de préserver les acquis sociaux alors que, après plus d'une décennie marquée par la mise en oeuvre des réformes, on observe aujourd'hui la résurgence d'une demande de services publics.

Pourtant, les législations (lois sur les transports terrestres, codes communal et de wilaya) qui encadrent cette activité, même si l'exploitation des services est privée, prévoient des prérogatives de promotion, de développement et de gestion des services publics notamment par les collectivités territoriales.

Ces dispositions n'ont pas toujours été accompagnées par des mesures de mise en oeuvre opérationnelle ni d'affectation de budgets spécifiques et d'orientations générales d'organisation permettant aux collectivités territoriales de les mettre objectivement en oeuvre.

L'examen du système de prise en charge de l'activité de transport et des déplacements au niveau des collectivités territoriales se caractérise actuellement par les aspects décrits ci-après :

- * une multitude d'opérateurs est en charge de la préoccupation, sensée être commune à l'ensemble des services publics, d'offrir à la collectivité les conditions appropriées de déplacement,

- * des incohérences sensibles sont observées dans le mode d'organisation, d'intervention et, particulièrement, en matière de moyens d'intervention des opérateurs,

- * un décalage chronique est constaté entre la situation réelle du terrain et le contenu des textes législatifs et réglementaires régissant l'acti-

vité de transports et encadrant les attributions des différentes institutions de gestion, de développement et de contrôle en la matière,

* une absence remarquable de stratégie globale et de politique affichées pour définir les modalités de financement des opérations de développement des réseaux et instaurer une transparence dans le mode d'exploitation des services vis-à-vis de la tarification, actuellement, à la charge totale de l'utilisateur,

* la décision relative à la définition de périmètre de transports urbains (et de plans de circulation et de transport urbains) constitue une préoccupation méconnue par les autorités concernées sinon reléguée à la dernière position de leurs priorités,

* le cadre de coordination entre les principaux intervenants en matière de transport local n'étant pas tracé, le dispositif en place pêche par une cohérence précaire, remise en cause souvent dans l'exécution des différents programmes d'action,

* un écart et des différences observés entre les différents instruments de planification dans ce domaine aboutissent à des résultats en déphasage par rapport aux besoins effectifs de la collectivité. Les dispositions prévues dans les textes, instituent un certain nombre de mesures de coordination intersectorielle ou interservices. En fait, plusieurs autorités coexistent sur un même territoire et agissent, souvent, chacune selon sa conception, sur les transports locaux,

* Le dispositif actuel d'encadrement administratif avec des moyens matériels et humains limités ne permet pas de faire face au nombre important d'opérateurs de transports locaux en matière d'organisation, de contrôle et de planification avec ce que cela suppose sur le plan de la qualité de service des prestations offertes,

Compte tenu des nombreuses préoccupations et problèmes auxquels doivent faire face les pouvoirs publics, la dimension sociale des transports locaux est de moins en moins cernée par l'État. Ces derniers souffrent de distorsions profondes caractérisées, du fait de la politique de « laisser-aller, laisser-faire » mise en œuvre ces dernières années pour permettre aux opérateurs privés d'investir dans cette activité en complément du secteur public. Toutefois, leur intervention massive, bien

qu'elle ait permis de disposer de capacité considérablement importante pour répondre aux besoins de déplacement des populations et de créer de nombreux emplois a abouti à la détérioration notable de la qualité des prestations offertes aux usagers,

Soumis aux règles du marché (rentabilité des services sous peine de disparaître), les opérateurs, se sont trouvés dans la situation de recherche de gains assurés et, partant, d'opter pour l'exploitation des lignes les plus rémunératrices. En l'absence de dispositif d'encadrement réglementaire ou organisationnel et, éventuellement, de mesures d'intéressement pertinentes, ces opérateurs, se sont, ainsi, **totalemment désolidarisés des missions de service public.**

Le nombre considérable d'opérateurs privés de transports locaux exerçant sans cahier de charge et leur atomisation en micro-artisans transporteurs ont conduit à une situation de saturation du système de transport avec tous ses effets pervers en matière de qualité de service (continuité, régularité, hygiène, sécurité, stabilité sociale),

La précarité des services actuels, qui s'éloignent de plus en plus des systèmes antérieurs organisés en réseaux, crée, au sein des usagers, un sentiment d'insécurité et de dépendance vis-à-vis d'opérateurs qui ne se sentent pas concernés par des règles de coordination et/ou d'intégration intra et intermodale en termes physique et tarifaire. Les usagers sont, désormais, pénalisés par la multiplication des ruptures de charge et l'obligation qui leur est imposée de s'acquitter d'un titre de transport, pour un même déplacement, autant de fois qu'ils changent de moyens de transport,

Les mesures d'accompagnement nécessaires pour préserver la fluidité de la circulation et éviter la dégradation du cadre de vie n'ont pas été prises. Le nombre de stations urbaines n'a pas changé et celles existantes n'ont pas connu d'aménagements significatifs, pour l'accueil d'un plus grand nombre de véhicules. En l'absence d'espaces appropriés, des arrêts/stations spontanés se sont constitués à même la voirie, accentuant les mauvaises conditions de circulation et de l'environnement, de manière générale. Le nombre élevé de fourgons et de véhicules de petit gabarit y a beaucoup contribué.

L'absence de plans de transport locaux qui auraient permis de moduler l'offre en fonction de la demande crée une situation anarchique sur le terrain. Les directions de transport de Wilaya en liaison avec les collectivités territoriales sont « chargées » de leur préparation, mais elles ne disposent ni des moyens financiers ni des moyens humains nécessaires à cet effet.

Les remarques formulées, ci-avant, permettent d'affirmer qu'en l'absence d'un cadre organisationnel préalablement codifié dans les différents textes et mis en place au sein **d'un système de planification globale, de coordination et de contrôle de la mise en oeuvre, l'administration locale, décentralisée et déconcentrée, ne pourra exercer ses missions de régulation, de contrôle, de coordination, d'encadrement et d'assistance technique.**

Ces services publics, dans le domaine des transports, étaient assurés précédemment (jusqu'à la fin des années 1980) par le biais des régies ou des établissements publics relevant des collectivités territoriales ou des opérateurs publics sous tutelle de l'administration centrale du secteur des transports. La mise en oeuvre des réformes a entraîné l'ouverture de cette activité aux opérateurs privés qui l'ont investi en très grand nombre du fait des facilités des modalités d'autorisation mises en place. Cette opération avait pour motivation de réduire l'étendue du secteur public afin d'améliorer les performances de l'économie et développer les activités créatrices d'emplois durables sans recourir au budget public.

Cette opération a eu pour conséquence la liquidation de l'ensemble des entreprises locales et des régies communales considérées peu efficace sur le plan opérationnel (le taux d'immobilisation des véhicules avoisinait 80%) et présentaient une situation financière catastrophique (déficit équivalent à plusieurs fois le montant du capital social).

C'est la raison pour laquelle l'octroi de subventions ou d'aides est une pratique encore très répandue, qui permet à l'Etat de soutenir et d'orienter l'activité économique. Les subventions sont très diverses et répondent à toutes sortes d'objectifs.

Les subventions s'appliquent aux services publics dont la nature sociale autant qu'économique empêche d'y faire jouer pleinement les mécanismes du marché. Les opérateurs en charge de ces sujétions bénéficient donc à ce titre de subventions de l'Etat et des collectivités territoriales pour les aider à remplir leurs missions de service public.

L'octroi d'une subvention a toujours pour effet de maintenir les prix à un niveau inférieur à celui qu'ils atteindraient dans le cadre d'une économie de marché pure, même si les objectifs des gouvernements sont en réalité tout autres. En effet, malgré un mouvement général qui tend aujourd'hui vers la libéralisation des marchés et une politique de vérité des prix dans tous les secteurs d'activité, les subventions d'Etat continuent de soutenir des pans entiers des économies occidentales, particulièrement en Europe où le modèle d'économie mixte (avec une intervention importante de l'Etat) reste à de nombreux égards le modèle de référence.

6 - Préconisations générales pour la mise en conformité opérationnelle

Pour l'avenir, une clarification des règles actuelles est un préalable à toute démarche de retrait de l'Etat de la sphère économique. Il est nécessaire de voir plus clair au niveau des différents échelons de l'Etat.

Ainsi, de nouveaux objectifs sont assignés au secteur des transports pour réunir les conditions d'un fonctionnement plus performant et d'un développement approprié en mesure d'assurer la prise en charge de la demande dans les meilleures conditions de coût, de sécurité et de qualité.

On ne peut pas laisser les territoires seuls face à ces mutations. Il est nécessaire de construire un accompagnement, outil de cohésion territoriale. La période où l'Etat à lui seul pouvait remplir cette fonction est révolue. Ce sont aujourd'hui les forces conjuguées des collectivités territoriales et de l'Etat, des entreprises et des universités qui peuvent permettre de faire évoluer les choses. Lorsque les entreprises sur un territoire travaillent ensemble, sont en phase avec le monde de la formation, dialoguent avec les centres de recherches et les collectivités locales, la décentralisation est un partage de la responsabilité avec les acteurs.

7- Conclusion générale

Cette contribution a tenté de mettre en exergue les dysfonctionnements observés sur le terrain et le décalage enregistré entre la situation actuelle et les nécessités de normalisation du fonctionnement de ce service public vital pour la communauté constitué par le transport de personnes au niveau local.

Aussi, s'agit-il de se pencher sur l'aspect lié aux mécanismes de décentralisation instauré par les différents textes juridiques relatifs aux transports et aux collectivités territoriales et de faire évoluer la situation vers les mécanismes de prise en charge de cette sujétion, de projeter les conditions opérationnelles et de définir les modalités de financement des différentes actions.

Les collectivités territoriales doivent disposer de schémas directeurs de développement des activités pour s'intégrer dans le processus de prise en charge des besoins des citoyens en cohérence avec les plans globaux du pays et en conformité avec les options fondamentales de l'économie.

En matière de transport les actions suivantes doivent être menées pour assurer un meilleur encadrement de l'activité au niveau local :

- * Accélérer la prise de la réglementation d'application de la loi sur l'organisation des transports terrestres et de la circulation routière (code de la route) ;

- * Edicter les règles de concession des infrastructures de voyageurs (Gares Routières) et d'exploitation de services de transport public;

- * Encourager le regroupement des opérateurs de transport public de voyageurs de statut privé pour constituer des entreprises de dimension économique acceptable et pérenniser leur fonctionnement ;

- * Elaborer les plans de transports et de circulation pour améliorer les conditions d'exploitation des parcs de transport;

- * Adopter un schéma directeur de développement des infrastructures routières en liaison avec les impératifs d'entretien du réseau et de développement des activités économiques et sociales du pays ;

* Mettre en place un système de suivi des opérations en cours et lancer les actions de redressements nécessaires à la réalisation dans les règles de l'art des opérations de constructions des différents axes routiers (modernisation, élargissement, désenclavement,..).
