

République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

UNIVERSITE MOULOUD MAMMERRI DE TIZI-OUZOU

Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de Gestion Département
des Sciences Economiques

Laboratoire REDYL

Réformes Economiques et Dynamiques Locales

Mémoire de Master en Sciences Economiques

Spécialité : « Management Territorial et Ingénierie des Projets »

Option : « Management des Services Publics Territoriaux »

Préparé par :

Tivane Rainho Paulo

**Les déterminants des principaux services publics au Mozambique :
Application aux Transports Publics**

Sous la direction de :

Pr Malika AHMED ZAID

Soutenu Publiquement le 22/11/2015, devant le jury composé de :

Dr CHENAME Arezki, MCB, UMMTO Président du jury

Pr Malika AHMED ZAID, UMMTO, Rapporteur

Dr KHENNICHE Youcef, MCB, UMMTO, Examineur

Année Universitaire 2014/2015

Les déterminants des principaux services publics au Mozambique:

Application aux Transports Publics

Résumé :

Le transport public constitue un pôle de développement pour de nombreuses sociétés, donc le plus important aujourd'hui est la manière dont il est offert aux utilisateurs, c'est à dire, les services de transport doivent répondre aux besoins des utilisateurs avec commodité, sécurité, efficacité et efficience.

Quant à l'établissement public, il s'agit de toute personne morale de droit public créée par l'État en vue de remplir une mission de service public. Il dispose d'un patrimoine propre et jouit de l'autonomie de gestion.

Avec ce travail, nous allons analyser les principaux services publics au Mozambique, en particulier les services de transport, puis leurs avantages et leurs inconvénients. La contribution de ces services au développement régional en Afrique et ses implications futures. Nous allons voir l'évolution de ces services avec le temps en Mozambique.

Mots clés : services publics, transport, transport public, système de transport, Mozambique.

Resumo

O transporte public constitue um polo de desenvolvimento em v arias sociedades. Com que ent ao o mais importante nos dias de hoje   a forma como ele   oferecido aos utentes, isto  , os serviços de transporte publico devem responder as necessidades dos utentes, com comodidade, segurança, eficácia e eficiência.

Quanto ao estabelecimento publico, trata-se de qualquer pessoa moral do direito public criado pelo Estado para realizar uma missão do service public. Ele dispõe de um patrim nio próprio e cont m uma autonomia de gestão.

Neste trabalho, iremos analisar os principais serviços publicos em Moçambique, em particular os serviços de transporte, suas vantagens e desvantagens. A contribui o desses serviços no desenvolvimento regional da África Austral e suas implica es futuras.

Iremos nos debru ar em torno da evolu o desses serviços publicos em Moçambique.

Palavras chave: Serviços publicos, transporte, transporte public, sist ma de transporte, Moçambique.

Summary: Determinants of key public services in Mozambique: Transportation Services

Currently, public transport is a development hub for many companies, therefore, the most important aspect today is the way it is offered to users, meaning, and transportation services must meet the needs of users with convenience, security, effectiveness and efficiency.

As for the public, it concerns every legal entity or corporation of public law created by the state to fulfill a public service mission. It has its own assets and enjoys management autonomy.

With this work we will analyze key public services in Mozambique, in particular transport services and their advantages and disadvantages. The contribution of these services to regional development in Africa and its future implications. We will see the evolution of these public services in Mozambique.

Keywords: public services, transportation, public transport, transport system, Mozambique.

DEDICACES

A la mémoire de mon frère (Didier Rainho Tivane);

A ma famille en particulier mon Père ;

A ma copine pour la compréhension ;

A mes amis ;

A tous ceux qui m'aiment.

REMERCIEMENTS

Je remercie Dieu tout puissant de m'avoir donné la force de mener ce travail à terme, et pour m'avoir donnée le courage de surmonter les difficultés rencontrées.

Mes remerciements les plus sincères à mon encadreur Professeur Malika AHMED- ZAID-CHERTOUK pour son accompagnement, sa motivation, ses précieuses orientations, et ses judicieux conseils.

Mes remerciements s'adressent à mon professeur Samira RAMDINI pour son accompagnement et ses orientations.

Je remercie également tous les enseignants de la formation, ainsi que mes camarades du Master « Management Territorial et Ingénierie des Projets ».

Mes remerciements s'adressent également à tout le personnel de la Direction de Transports de Tizi-Ouzou, en particulier le Mr.Haddouchi Mebarek (chef des projets).

Je remercie aussi l'Ambassade du Mozambique en Algérie pour la disponibilité des informations nécessaires.

Je présente mes vifs remerciements à tous ceux qui m'ont aidé de prêt ou de loin à l'élaboration de ce travail.

ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES

APIE- Administration du Parc Immobilière de l'Etat

BCP- Banque Commercial de Portugal

BM- Banque Mondiale

BTC- Balance de Transactions Courantes

CEPSA- Centre d'investigation en Sante et Population

CFM- Chemin de Fer de Mozambique

CPI- Centre de Promotion et Investissement

CTA-Confédération des Associations Economiques de Mozambique

DSIR- Document de Stratégie pour le Développement Régional

FEMATRO-Fédération Mozambicain des Associations de Transport

FMI- Fonds Monétaire International

IDE- Investissement Direct Etrangère

IDN- Investissement Direct National

INE- Institut National de Statistique

MTC-Ministère de Transports et Communication

NPM- New Public Management

OMS- Organisation Mondiale de la Santé

OTSP- Operateurs de Transports Semi-Collectif

PIB- Produit Intérieur Brut

PNUD- Programme des Nations Unies pour le Développement

PPP-Partenariat Public-Privé

PSN-New Public Service

SADC-Communauté de Développement de l'Afrique Austral

STPP- Système de Transport Public de Passagers

TIC-Technologies d'information et communication

TPM- Transport Public de Maputo

USAID- Agence des Etats Unies pour le Développement International

Sommaire

Introduction Générale.....	1
Chapitre I: Cadre général sur les services publics.....	8
Section 01 : Définition et généralités des services publics	8
Section 02 : Le transport public local.....	16
Chapitre II : Les facteurs politico-administratifs des services publics : Transport Public au Mozambique.....	21
Introduction du chapitre.....	21
Section 01 : Présentation du Mozambique.....	21
Section 02 : L’approche historico-administratif et de l’organisation des services publics du Mozambique.....	26
Section 03 : Evolution de la réglementation des transports publics au Mozambique.....	41
Chapitre III : Etude du système de Transport public Local.....	44
Introduction du chapitre.....	44
Section 01 : Politiques de transports en commun en Mozambique.....	45
Section 02 : Les modes de transport et leurs relations.....	50
Section 03 : Modes de Gestion de Services Publics.....	57
Chapitre IV : Analyse de l’offre de transport public Local.....	64
Introduction du chapitre.....	64
Section 01 : Les caractéristiques multiples du système de transport public local au Mozambique.....	64
Section 02 : Les effets du transport national dans la zone Austral de l’Afrique.....	71
Conclusion générale.....	77
Références bibliographiques.....	81
Liste des figures	85
Annexes.....	86
Table des matières.....	89

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE

Le service public au Mozambique présente divers aspects et caractéristiques dans le temps. On vous propose de mettre en accent ce concept en montrant ces principales caractéristiques et ses aspects dans le passé et dans nos jours. Pour ça, on va se concentrer sur les entités qu'on toujours agi ou qui depuis quelque temps ont eu et ont encore un rôle important dans ce service public. Avec la crise des années 1970, où il y a eu la stagnation et le chômage frappent les pays de l'OCDE. De Conjoncturelle, la crise devient structurelle, c'est-à-dire durable, le monde a trouvé une nouvelle phase en matière de droits sociaux jusqu'ici garantis par l'État, surtout après la Seconde Guerre mondiale. Comme on pouvait s'y attendre, une telle crise a généré des réponses, y compris la réforme dans l'Etat telles que la suppression des certains droits sociaux et de la modification de l'action de l'Etat sur ces droits. Ces modifications auraient son influence sur la conception du service public lui même et qui a finalement continué à introduire de nouveaux acteurs fournisseurs de services publics. La définition de la notion de service public est de longue date, mais nous voyons que la réforme de l'Etat est la grande marque du concept dans le sens actuel. La reformulation de l'appareil d'Etat est l'événement le plus important du droit administratif au cours des dernières années et dans ce contexte, il devient nécessaire une réflexion pertinente sur la notion de service public (CEZNE, 2005:316).

La décentralisation est une des principales caractéristiques de la notion de service public au Mozambique. Non seulement au sein de l'Etat, mais avec l'ouverture d'autres entités non gouvernementales. Les services publics ont un rôle central dans le développement étant donné que le pays a une petite population qu'est vraiment productive, et la production de biens de consommation dans le pays depuis l'indépendance a été conditionnée au pouvoir politique, laissant la population dépendant de l'état.

Les services publics après l'indépendance sont entrés dans une période de bouleversements accélérés. Pendant la période qui a suivi la libération, leur cadre institutionnel avait peu varié, les administrations nationales avaient été chargées d'assurer l'accès de tous à des biens ou à des services jugés essentiels pour l'appartenance à la collectivité nationale. Disposant de situations de monopole, elles relevaient des grands principes juridiques du service public: égalité, continuité, adaptabilité. Dans ces conditions, il aura des enjeux qui deviennent essentiels pour faire

Introduction Général

en sorte que les bouleversements en cours ne mettent pas en cause le droit de chacun à disposer de services essentiels ou n'engendrent des disparités et exclusions supplémentaires. Cela implique de préciser dans chaque secteur les missions de service public et les moyens, en particulier financiers, de leur accomplissement. Enfin, il faut assurer une régulation publique efficace de l'équilibre précaire entre concurrence et intérêt général: une régulation pluraliste, démocratique et transparente¹. Le Mozambique est confronté aussi, à l'enjeu d'une croissance plus inclusive, qui passe notamment par l'amélioration de la formation et l'accès de la population aux infrastructures et services de base.

Nous analysons les forces et les faiblesses de services publics, qui peuvent être utilisé afin de développer ce secteur. En cherchant à répondre à la modernisation de la gestion et de la gouvernance dans le secteur public au Mozambique, il a été conçu à la lumière des concepts théoriques prônant d'une part, la mise en œuvre des réformes administratives pour améliorer l'efficacité et les résultats, et d'autre part, la création d'un nouveau service public soutenu par de nouveaux modes de relation entre l'Etat et les différents acteurs de la société, comprendre comment ces points de vue ont influencé le processus actuel de réformes administratives dans le contexte national et approfondir la compréhension des hypothèses qui guident l'introduction de pratiques de gouvernance interactifs dans le gouvernement mozambicain.

Le secteur des transports, influencé par les effets de la guerre colonial à était très touché, parce que les effets la guerre colonial étaient claires, avec des voies d'accès détruits et exposes à des explosifs que devrait être démantelé avant d'accéder à ces routes, les chemins de fer, ponts, etc.

Le secteur des transports est devenu aussi un secteur clé pour le développement du pays, par la nécessité de liaison de diverses zones de logements, de l'agriculture, les loisirs, etc. Ce lien a besoin de services de transport sûr et prêts à répondre immédiatement aux exigences du monde moderne dans lequel nous vivons, où le transport est plus que simples moyen matérielles qui se déplace, on peut dire qu'il est devenu une espèce de maisons que se déplacent, et quand nous parlons des maisons, nous nous référons au confort et à plusieurs conditions confortables que nos maisons ont aujourd'hui.

¹Pierre BAUBY, Le service public, éd. Flammarion, 1997

Introduction Général

Au Mozambique, le secteur des transports a adopté diverses facettes et de manière constante, pour des raisons de la dynamique mondiale, mais aussi la population a une tendance à être plus exigeant, même s'il y a une faiblesse de l'investissement non seulement en termes financiers, mais en termes de techniques appropriées afin de répondre aux besoins de l'industrie des transports.

La découverte de ressources minérales a mis en preuve le secteur des transports qui n'a pas répondu efficacement au flux de besoin de transport pour l'écoulement de la production. C'est le cas pour dire qu'une bonne planification des transports en tenant compte des enjeux de la politique des transports est nécessaire (enjeux techniques, enjeux économiques, enjeux humains, enjeux environnementaux, enjeux urbanistiques, etc.).

A travers ce travail de recherche, nous voulons faire une analyse identifiant les déterminants des services publics en vue de la satisfaction des besoins de la population. Dans le présente travail on ne vise pas présenté en détail l'évolution de la notion du service public au Mozambique, cependant, on va souligner ses caractéristiques pour le sens qu'ont le donne dans nous jours. Il est jugé nécessaire de mentionner dans le cadre du travail, la place que le fonctionnaire public occupe et la façon dont il voit et est considérée par la société.

Problématique :

Le concept de services publics est présent dans tous les Etats, mais marquée par une ensemble des éléments dans son sphère, son contenu, son histoire, son organisation, et ses développements que sont aussi marquées pour une série des facteurs culturels et administratives, d'organisations politiques de potentialités ou des limitations naturels/géographiques, du niveau de développement économique, des évolutions démographiques, des influences internationales.

Dans un pays jeune comme le Mozambique, autrement dit, un pays qui a récemment devenu indépendant, qu'est en phase de construction, la combinaison des plusieurs facteurs comme l'organisation administrative et politique, l'évolution démographique, le développement économique et les facteurs internationales est un point fondamentale. En vue d'analyser quel est l'influence et l'impact de l'exploitation des services publics au Mozambique on se demande : *Qu'est ce que caractérise les services publics au Mozambique, notamment dans le domaine de transport ?*

Introduction Général

La problématique principale suggère d'autres questions secondaires qui sont :

- Comment les services publics de transport sont-ils organisés ?
- Quels sont les stratégies déployées afin d'améliorer les services publics de transport pour l'efficience et efficacité ?
- Le rôle réservé aux services publics de transport par les autorités publics correspondent-ils aux enjeux socio-économiques, stratégiques des services publics?

Hypothèses du travail :

H1 : La transition d'un système politico-administratif centralisé vers un système politico-administratif décentralisée en Mozambique est un déterminant majeur pour les services publics en général et les transports publics en particulier.

H2 : L'environnement économique marqué au début de 1987, le néolibéralisme, ont marqué l'organisation du service public au Mozambique par la performance privé dans la mission du service public.

H3 : Les services publics au Mozambique ont pour objectif global, le développement des systèmes et/ou des combinaisons de transport connectés qui sont suffisamment concurrentiel, convaincante et durable pour faciliter l'investissement, conduisant à l'intégration économique régionale et à améliorer les possibilités de développement.

L'intérêt du sujet:

Cette recherche se base sur l'analyse des différentes politiques que sont prises comme déterminants des politiques de services publics au niveau national. Les différents phases que les services publics on traversé n'ont pas répondu d'une manière satisfaisante aux besoins des utilisateurs de ces services. Ce que nos questionne que depuis plusieurs années avec des différents programmes comme les plans de développement national, les plans Stratégiques, les décrets, les règlements des services publics au Mozambique semble ne pas être vraiment adaptés a la réalité mozambicaine.

Introduction Général

Il nous semble qu'il existe toujours une défaillance en ce que concernent les choix des politiques publiques, la question de décentralisation n'a pas une application effective.

En ce qui concerne le transport, l'un des causes le plus inquiétant pour la population en général, est le transport public. La grande majorité des zones urbaines ont une certaine forme de transport public. Généralement, dans la théorie des finances publiques, il est produit et offert par l'entité de l'état ou municipal. Mais il peut également être produit et offert par le secteur privé, ou produite par l'État et offert par le secteur privé par l'octroi de licence ou bien des subventions pour les sociétés privées. Mais le grand bénéficiaire est toujours le public en général que considère l'état l'entité qui doit garantir l'efficacité de ces services.

Au-delà de la simple utilisation des transports publics, dans le programme actuel de l'économie mondiale, les transports publics sont considérés comme d'une importance cruciale dans la réduction de la pollution de l'environnement et la congestion du trafic urbain, car il permet la réduction de voitures en circulation.

Au cours des dernières années, le service fourni par le secteur public se détériore en raison de la permanence à divers facteurs tels que l'augmentation des utilisateurs et de la faiblesse des investissements de l'Etat.

Méthodologie de recherche

Pour mener à terme ce travail, nous avons effectué une recherche bibliographique en matière de théorie, que nous a permis de définir les principales déterminants des services publics en Mozambique, appliqué aux services des transports.

Alors pour répondre à nos questions nous avons essayé de faire une étude qualitative basée sur des études et des entretiens directs effectués à partir d'une recherche exploratoire (consisté en une étude préliminaire en vue d'améliorer les idées ou les intuitions de la découverte à ce sujet).

Aussi une recherche documentaire (matériaux composés de consultation inédite, tel est le cas, des documents officiels et des informations statistiques, l'objectif était de rechercher une interaction réelle autour du transport public).

Sources orales: étant donné que la question à voir concerne le Mozambique, on a pris le contacte directe avec les Mozambicains vivant en Algérie, et à travers les réseaux sociaux pour ceux qui sont au Mozambique.

Introduction Général

Pour cerner tous les éléments de notre problématique, nous avons scindé notre travail en Quatre chapitres :

Dans le premier chapitre, nous allons présenter le cadre théorique général, concernant la définition et les généralités de services de publics. Et puis nous allons traiter le transport, en particulier les transports publics locaux, leurs particularités et la mise en œuvre.

Dans le deuxième chapitre, nous allons traiter l'organisation politico-administrative du Mozambique, de l'époque coloniale à nos jours, en tenant compte du fait que certains services publics au Mozambique fonctionnent ou sont encore d'héritage colonial. Et nous allons concentrer nos efforts pour étudier le Mozambique depuis la période de l'indépendance jusqu'à aujourd'hui, donnée qui est la phase du réel du pays, et nous devrions tirer notre réflexion pour les problèmes du Mozambique réel, c'est-à-dire, après la colonisation, mais sans sous-estimer l'histoire.

Dans le troisième chapitre, nous allons traiter le transport public local, à savoir de Mozambique, son évolution et ses règlements, le cadre juridique, les modes de gestion, les types de transport plus considéré par les acteurs publics.

Dans le quatrième et dernier chapitre, nous allons parler de cas de transport dans les grandes villes du pays, en particulier la ville de Maputo, la capitale que va représenter toutes les autres villes. La relation de service public au Mozambique avec les pays voisins d'Afrique australe, la contribution du transport à ce développement. En fin nous terminerons notre travail par une conclusion générale qui mettra en évidence notre analyse sur les services publics au Mozambique en général et les services de transports en particulier.

Aborder cette question nécessite une complexité des disciplines, mais nous amène à faire beaucoup plus de récurrence à l'économie, au droit et aux sciences de gestion, et pour l'observation des hypothèses avancées, on va adopter une approche descriptive qui nous permet de fournir les éléments nécessaires pour notre problématique, toujours en s'appuyant sur des approches qui ont servi de principe directeur pour l'observation et de référence pour son interprétation. L'objectif dans ce travail de recherche, sont les éléments, les facteurs qui sont prises en compte pour le fournissement de services publics en Mozambique.²

² KEDEROUCI Sabah, Mémoire de Magister en Sciences de Gestion, Administration et performance Le cas de l'administration Algérienne, 2010, page 9.

Difficultés et limites de la recherche

Étant donné que c'est un travail de recherche que parle de Mozambique, les difficultés rencontrées dans la réalisation de ce travail étaient nombreux, par manque de disponibilité des ouvrages scientifique sur l'Internet, la faible publication de travaux ou documents pour faciliter le travail. Dire que la plupart du matériel utilisé pour la réalisation de ce travail est d'origine Lusophone, avec le travail de traduction peut créer une certaine faiblesse dans le vrai sens du sujet.

CHAPITRE I:
CADRE GENERALE SUR LES SERVICES PUBLICS

CHAPITRE I: CADRE GENERALE SUR LES SERVICES PUBLICS

Introduction du chapitre

Le besoin croissant de modernisation de l'administration publique résultant de hautes pressions et des exigences socio-économiques et politiques du monde contemporain vu au cours de ces dernières années ont donné lieu à des États et des gouvernements et à d'énormes défis liés à la mise en œuvre des réformes administratives. Ces réformes visent l'adoption de nouvelles pratiques de gestion publique considérées comme essentielles pour répondre aux problèmes d'efficacité et d'efficacités, de l'affirmation de l'intérêt public à l'appui des activités des organes de l'État et en particulier la relation entre l'État et la société dans le processus de la formation et la mise en œuvre des politiques publiques³.

Dans cet effort, au sens large, au-delà du souci constant d'élever le niveau de performance de la gestion publique, la transparence est demandée, la responsabilité et la reddition de comptes, une plus grande participation du public dans l'administration publique.

Et c'est dans ce sens que nous donnons à ce chapitre les différentes visions sur les services publics et leurs différentes généralités qui sont typiques d'un service public, mais bien sûr, chaque nation avec son modèle de service public.

Section 01 : Définition et généralités des services publics

La notion de service public relève, à première vue, de l'ordre de l'évidence. Dans toute société, on trouve un ensemble d'activités considérées comme étant d'intérêt commun et devant être, à ce titre, prises en charge par la collectivité : le service public évoque cette sphère des fonctions collectives, nécessaires à l'existence même du social. Faisant écho aux thèmes du « Bien commun », de l'« Intérêt général », de l'« Utilité publique », avec lesquels elle forme une configuration idéologique complexe, la notion a donc des racines anciennes et apparaît comme inhérente à l'organisation des sociétés modernes⁴.

³ Albino Alves Nito da Silva Simione, *Governança no Setor Público Moçambicano: um Estudo no Município de Xai-Xai*, 2012.

⁴ Chevallier Jacques, « Introduction », *Le service public*, Paris, Presses Universitaires de France, « Que sais-je ? », 2012, page 1.

Les services publics

La nécessité de la modernisation des services publics résultant des exigences socio-économiques et politiques du monde contemporain vu au cours des dernières années, a donné aux autorités publiques d'énormes défis liés à la mise en œuvre des réformes administratives. Ces réformes visent l'adoption de nouvelles pratiques de gestion publique pour répondre aux problèmes d'efficacité et d'efficacités la relation entre l'État et la société dans le processus de la formation et la mise en œuvre des politiques publiques.

Selon Pierre Bauby⁵, les services publics permettent de prendre en compte des phénomènes que le marché ignore :

- gestion du long terme ;
- investissements lourds, pas forcément immédiatement rentables ;
- préservation d'un bien rare ou précieux ;
- gestion de l'espace.

Il dit aussi que la définition du service public doit être relativisée par la prise en compte de différents points de vue (économique, juridique, historique, culturel...) et chaque pays à sa définition. Si on l'attache aux missions et aux finalités, le « service public » est le produit d'un mode d'organisation sociétale, du lien et du contrat sociaux. C'est à la fois, à chaque niveau territorial :

- la garantie du droit individuel d'accéder à des biens essentiels et celle d'exercice des droits fondamentaux de la personne, conditions du lien social (universalité, continuité) ;
- l'expression de l'intérêt général d'une collectivité pour assurer la cohésion sociale et territoriale (égalité d'accès, de fourniture, de service et de qualité, recherche du moindre coût, péréquation géographique et temporelle des tarifs, adaptabilité) ;
- un moyen essentiel que se donne la puissance publique pour réguler le marché, conduire des politiques publiques (par exemple : protection de l'environnement, politique énergétique, sécurité d'approvisionnement, recherche-développement..., concourir au développement économique et social (emploi, participation au développement local...)).

⁵Pierre Bauby, Les modèles de service public, 1995

Ce travail est soutenu par tous les éléments évoqués par Pierre Bauby, parce qu'ils partagent l'idée que la fonction publique vise à répondre aux besoins des individus et comment nous pouvons constater dans l'article n°11 la constitution de la République du Mozambique concernant les objectifs fondamentaux de l'Etat mozambicain.

1.1 Définition des services publics

L'État considère que son devoir assume certaines activités appelées services publics, parce qu'il n'est pas socialement souhaitable qu'il soit régi par le secteur privé. Ces activités sont conçues pour répondre à la collectivité en général, parce que ceux-ci sont des prestations de services publics et de commodité matérielle. L'État les place donc sur le cours de droit public.

Le concept dépeint vient de France, et d'une grande amplitude observée historiquement, que les services publics ont été associés à toutes les activités de l'État.

Pour Alexandre Santos de Aragão⁶, la définition d'un concept ne devrait pas examiner les fondements de relations juridiques qui ont été abordés, mais leur statut juridique, qui est son propre contenu. Il est évident que le fondement de l'activité de l'État, le bien commun ou la réponse aux besoins des individus ne doit pas être pertinentes à être conceptualisées " service public ". Il faut tenir compte du régime juridique pour la conceptualisation service public. L'auteur souligne également le fait que toutes les activités de l'État, de tout le pouvoir, possèdent inévitablement, un fondement ou un but couvert par le «bien commun ou de satisfaire les besoins des citoyens, " est donc faux de conceptualiser un service public ayant pour base, les relations juridiques qui sont en cours d'analyse.

Il existe plusieurs définitions de services publics, de cette façon, nous allons analyser certains, qu'inspirent de nombreux pays lusophones :

. De la Constitution fédérale de 1988, Alexandre Santos de Aragão va adopter une notion de service public, " les services publics sont les activités de prestation des services économiques à certains individus, placés par la Constitution ou la loi de l'État, avec ou sans réserve de propriété, et il effectue directement ou à travers ses délégués, gratuits ou payants, en vue du bien-être de la communauté ". Ce concept met en évidence le bénéfice direct des individus, où la prestation des services publics est donnée pour la satisfaction des besoins, qui nécessite

⁶SANTOS DE ARAGÃO, Alexandre; *Direito Dos Serviços Públicos*. Editora Forense. 1aEd. 2007. Rio de Janeiro p.129

l'utilisation de biens et services, appart les ressources limitées. Alexandre de Aragão cite également un extrait de l'œuvre d'Edgon Bockmann Moreira, car il prévoit que l'État, dans le cas d'un service public, a le devoir d'agir directement ou indirectement, car il est nécessaire d'avoir une disposition publique soutenue et appropriée. Il ne donne pas d'importance à la propriété de la fonction publique dans le concept proposé, mais la responsabilité de l'État sur l'activité, l'obligation de fournir un tel service public.

En parlant des services publics de transport, dans le contexte mozambicain au-delà de la simple notion de transport public ou collectif, il ya l'existence d'une troisième notion appelée le transport semi-public. En vertu du décret n ° 11/2009 de 29 mai, les transports semi-collectifs passagers est défini comme celui qui est réalisé avec l'utilisation d'autobus avec une capacité jusqu'à 25 sièges ou poids brut des véhicules de fret jusqu'à 7000 kg, adaptée au transport de passagers, quand il ya une nécessité de transporter les gens et quand d'autres solutions ne se proposent pas. En pratique, c'est une notion que met en évidence l'aspect mobile d'un système de transport qui dans le contexte mozambicain est venu pour combler le «vide» laissé par les transports publics.

1.2 Éléments de définition

La vision de la doctrine prend en considération la combinaison de trois éléments dans la définition de ce qui serait un service public; le matériel, le subjectif et la formelle. Le concept matériel prévoit le service public comme l'activité qui répond directement aux intérêts de la collectivité, le concept subjectif identifie le service public comme étant ce qu'est fournis par l'État, et enfin le concept formel indique les services publics tels que ce régis par la procédure du droit public.

Selon Maria Sylvia di Pietro⁷, la notion de service public a évolué face à des difficultés de sa définition. Il y a eu une crise dans la notion de service public, en raison de la dissociation de deux des trois éléments considérés comme essentiels par la doctrine à la définition du service public : l'élément subjectif et l'élément formel.

Cette dissociation a son origine dans la crise de l'État libéral, c.à.d. lorsque l'État a commencé à élargir sa liste des activités entraînant la nécessité pour la délégation de la mise en œuvre de plusieurs de ces activités au privé. Cette délégation était de contrats de concession de service

⁷ Maria Sylvia Zanella Di Pietro, Direito administrativo, Edição 28ª/2015

public à des individus et à travers les personnes morales de droit privé. À partir de cette délégation, l'élément subjectif a été affecté parce que l'État ne serait pas le seul à offrir un service public et l'élément formel a été affecté parce que pas tout le service public serait disponible exclusivement sur le régime juridique public. On constate donc que la combinaison de ces éléments n'est pas parfaite, ce qui admet une extension des activités de l'administration, ce qui influe sur la notion du service public.

1.3 Principes du service public

Les services publics sont des activités de l'administration publique et sont soumis aux principes de l'administration publique. Les principes d'égalité, de continuité, de mutabilité et d'accessibilité ont valeur juridique, ils sont des principes communs à tous les services publics, ils ont été consacrés par les tribunaux dès la fin du XIXe siècle. Les principes de transparence, de neutralité, de fiabilité se retrouvent dans la Charte des services publics (la documentation française) de 1992. Tout comme ceux débattus au niveau de l'Union européenne, ils font l'objet d'intenses débats publics :

-Principe de continuité du service public : il constitue un des aspects de la continuité de l'État. Il repose sur la nécessité de répondre aux besoins d'intérêt général sans interruption. Cependant, selon les services, la notion de continuité n'a pas le même contenu (permanence totale pour les urgences hospitalières, horaires prévus pour d'autres). En France par exemple, la jurisprudence du Conseil d'État est très précise sur cette exigence : est ainsi condamnée un service qui ne respecte pas les heures d'ouverture annoncées (ouverture tardive, fermeture hâtive). Toutefois, ce principe de continuité doit s'accommoder du principe, constitutionnel lui aussi, du droit de **grève**. La plupart des agents des services publics disposent de ce droit, à l'exception de certaines catégories pour lesquelles la grève est interdite (policiers, militaires...) ou limitée par un service minimum (navigation aérienne, transports ferroviaires, télévision et radio...).

-Principe de l'égalité devant le service public: est l'application à ce domaine du principe général d'égalité de tous devant la loi, proclamé par la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789. Il signifie que toute personne a un droit égal à l'accès au service, participe de manière égale aux charges financières résultant du service (égalité tarifaire sauf pour les services facultatifs, tels que les écoles de musique, par exemple), et enfin doit être traitée de la même façon que tout autre usage du service. Ainsi, le défaut de neutralité – principe qui est un

prolongement du principe d'égalité – d'un agent du service public, par exemple une manifestation de racisme à l'encontre d'un usager, constitue une grave faute déontologique.

-Principe de l'adaptabilité ou mutabilité : présenté comme un corollaire du principe de continuité, il s'agit davantage d'assurer au mieux qualitativement un service plutôt que sa continuité dans le temps. Cela signifie que le service public ne doit pas demeurer immobile face aux évolutions de la société ; il doit suivre les besoins des usagers (ex : souplesse d'organisation des services publics) ainsi que les évolutions techniques (ex : passage, au début du XXe siècle, du gaz à l'électricité).

- **Principe de l'accessibilité :** l'accessibilité et la simplicité sont les conditions mêmes d'un service tourné vers les usagers. La complexité des règles administratives, l'inflation des textes législatifs et réglementaires sont à juste titre dénoncés et l'opacité de certaines règles ne peut que susciter l'incompréhension entre les services publics et l'utilisateur-citoyen. La complexité est pour une part inévitable, dans une société elle-même de plus en plus complexe et diversifiée et pour une administration qui s'efforce de répondre à des exigences de plus en plus fortes et à des demandes de plus en plus personnalisées. L'existence de procédures ou de textes clairs et compréhensibles est toutefois garante de l'état de droit d'une société républicaine : neutralité, égalité et respect de la loi dans des conditions identiques pour tous en fonction des situations de chacun. L'effort de simplification et de clarification administrative est donc un levier essentiel de l'amélioration de la relation des services publics avec leurs usagers. Les services publics doivent aussi être accessibles en termes d'implantation géographique. Ainsi en est-il de la présence administrative en milieu rural comme dans les quartiers en difficulté des zones urbaines. De nouvelles formes de coopération interservices publiques doivent être recherchées au cas par cas, en fonction des besoins et des spécificités locales, pour faire en sorte que les services publics soient présents et accessibles sur tout le territoire national. Ces services publics de proximité pourront prendre la forme de mise en commun de moyens, de guichet unique, de formations communes, éventuellement de réorganisations fonctionnelles conduisant à des regroupements de service ou des redécoupages de circonscriptions d'action locale.

D'autres principes, que sont considérées politiques et susceptibles de débats permanents:

-Principe de neutralité : la Charte des services publics introduit un principe de neutralité, corollaire du principe d'égalité, la neutralité garantit le libre accès de tous les services publics sans discrimination. Intimement liée à la nature d'un État républicain, à son

rôle de gardien des valeurs républicaines, la neutralité doit s'inscrire dans l'activité quotidienne des services publics. Elle implique la laïcité de l'État, l'impartialité des agents publics et l'interdiction de toute discrimination fondée sur les convictions politiques, philosophiques, religieuses, syndicale ou tenant à l'origine sociale, au sexe, à l'état de santé, à l'handicap ou à l'origine ethnique. Tout usager dispose donc des mêmes droits face à l'administration et les procédures doivent être garantes de son impartialité.

-Principe de transparence : la transparence et la responsabilité permettent aux citoyens et aux usagers de s'assurer du bon fonctionnement du service public et de faire valoir leurs droits, cette exigence s'est renforcée au milieu des années quatre-vingt, en réaction de divers scandales révélant que des conventions de délégation de service public permettaient de fonder un circuit de financement occulte de partis politiques. Et que plus largement, les règles de passation des marchés publics n'étaient trop souvent pas respectées par les collectivités locales. Le principe de transparence permet à tout citoyen ou usager de s'assurer du bon fonctionnement des services publics. Tout usager dispose d'un droit à l'information sur l'action des services publics et ceux-ci ont l'obligation d'informer les usagers de manière systématique (média, presse, brochure, guide). La transparence doit être conçue comme une condition du dialogue et de la concertation, mais également comme un instrument du contrôle de l'action des services publics par les usagers.

-Principe de confiance et fiabilité : la confiance et la fiabilité imposent de se comporter en toute circonstance en partenaires loyaux. L'utilisateur a le droit à la sécurité juridique et à la fiabilité dans ses relations avec l'administration et les services publics. Cela signifie notamment que :

- l'État doit établir clairement les modalités et conditions de fonctionnement de ses services publics ;
- les règles doivent être stables : en cas de changement imposé par l'évolution de la société ou les circonstances, les nouvelles règles doivent être mises en vigueur suivant des modalités permettant à l'utilisateur de s'adapter dans les meilleures conditions.

À ces éléments s'est ajoutée la place traditionnellement importante de l'État en France. Depuis l'époque de Colbert (XVIIe siècle), la puissance publique a toujours considéré qu'elle avait un rôle à jouer dans le développement économique du pays. Le service public a souvent servi de fondement à cet effort de développement dans des domaines extrêmement variés :

transports ferroviaires (Plan Freycinet à la fin du XIXe siècle), transports aéronautiques (concorde), téléphone (appui donné à l'entreprise Cit-Alcatel durant les années 1970)...selon Celso Antonio Bandeira de Mello, l'administration publique est décrite selon la consécration de deux principes : de la suprématie de l'intérêt public au détriment du privé et du refus par l'administration des intérêts publics. Le premier fait référence à la préservation du droit collectif au détriment de l'individuelle, même pour assurer la survie de droit particulier lui-même. Le deuxième principe, il est clair que ces intérêts collectifs ne sont pas soumis à la libre disposition de personne, pas même les organes de gestion publics.

En tenant compte des principes de services publics, les services publics au Mozambique répondent de manière acceptable aux besoins de la société. Tel est le cas du Décret n°30/2001 du 15 Octobre que se réfère aux normes de fonctionnement de l'administration publique (la création d'une administration publique au service du développement harmonieux du pays, du besoin des citoyens et de la société en général devrait être une des préoccupations permanentes de la modernisation de l'administration comme indiqué dans le programme du gouvernement, motivée par le rapprochement de l'administration vers les utilisateurs, la fourniture de meilleurs services en simplifiant les procédures et en améliorant la qualité de la gestion et le fonctionnement de l'administratif de l'Etat).

Il faut aussi dire que ces principes au Mozambique ne sont pas toujours mis en œuvre, c'est le cas du principe de l'égalité devant le service public, où on vérifie presque tous les jours des voitures particulières qui font le transport de passagers en conditions inacceptables, mais qui pratiquent le même tarif que les voitures autorisées.

1.4 Fonctions des services publics

Selon les finalités poursuivies, le service public remplit quatre fonctions principales. On distingue :

- Les services publics à finalité d'ordre et de régulation: la défense nationale, la justice, la protection civile, les ordres professionnels... ;
- Les services publics ayant pour but la protection sociale et sanitaire: Sécurité sociale, service public hospitalier... ;
- Les services publics à vocation éducative et culturelle: enseignement, recherche, service public audiovisuel... ;

- Les services publics à caractère économique.

Section 02 : Le transport public local

Le secteur des transports est fondamental dans la vie de nos sociétés où chacun se déplace continuellement, où la plupart des produits consommés viennent d'ailleurs et où circulent continuellement l'argent, les images, les informations... Que les transports s'arrêtent (pour cause d'intempérie ou de grève) et c'est toute la vie économique qui est mise en léthargie.

2.1. Transport public

Le transport est aujourd'hui un pôle important de développement territorial, les nations ont réalisé que parmi les priorités, la nécessité de développer ce secteur est un investissement économique et social durable à long terme.

Étant donné que l'État a constamment essayé de remplir son rôle de fournir à la société des services de transport confortables, fiables et durables, on constate en permanence les différentes politiques soutenus par la loi comme un élément de régulation de cette activité dans le sens où il peut répondre aux besoins du consommateur.

Un des principes fondamentaux pour les services publics de transports, c'est qu'ils sont un service pour tous, donc toutes les politiques publics doivent être orientés dans ce sens. Pour les transports en commun tout d'abord, ce principe doit se traduire par une offre de qualité (fréquence, maillage, rapidité, confort). C'est la densité urbaine qui permet de développer cette qualité et qui constitue la garantie d'une viabilité économique et sociale du "système" de transport urbain. Les transports en commun ne doivent pas être un service d'appoint, même plutôt bien aidé, au service universel implicite que serait la voiture, mais ils doivent vraiment constituer un service de base pour tous. La liberté de recours à la voiture ou un autre type de transport individuel ne doit pas fragiliser, ni dégrader la qualité des transports en commun. Ce principe des "transports en commun service de base" est rarement mis en œuvre par les autorités publiques de transport. C'est pourtant lui qui doit guider les études, les projets, les décisions. On doit se poser systématiquement la question à chaque décision : cette opération conforte-t-elle effectivement la qualité des transports en commun ou bien va-t-elle plutôt conforter les transports individuels, dont la voiture est dégradée de ce fait l'économie et la qualité du système de transports en commun ? En tout état de cause, la décision doit être prise en toute conscience des avantages et des inconvénients provoqués, ainsi que des personnes

qu'elle va affecter. Dégrader ou ne pas améliorer un système de transports en commun, ou de modes doux, ou la marche..., c'est favoriser les uns au détriment des autres, mais qui va en profiter.

2.1.1 Définition

-Transport : c'est le déplacement de marchandises, de personnes par des moyens de transport déjà étudiés.

-Le transport public : c'est un système de véhicules tels que les autobus, les trains... qui fonctionnent à des heures régulières sur des routes fixes et qui sont utilisés par le public. Le **transport en commun**, ou transport collectif met en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes.

Les transports en commun sont souvent organisés, en France par exemple, par les pouvoirs publics. C'est ce qui explique leur dénomination abusive : "transports publics" ; il faudrait en réalité appeler ces transports collectifs organisés par les pouvoirs publics "**transports publics de voyageurs**", comme c'est souvent le cas, ou encore mieux "**transports de voyageurs organisés par les pouvoirs publics**".

-Le transport public durable : Un système de transport durable est un système :

- qui permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes avec équité entre les générations.
- dont le coût est raisonnable, qui fonctionne efficacement, qui offre un choix de moyen de transport et qui s'appuie sur une économie dynamique.
- Qui limite les émissions et les déchets de manière à ce que ceux-ci ne dépassent pas la capacité que possède la planète de les absorber, minimise la consommation des ressources non renouvelables, limite la consommation des ressources renouvelables dans le respect des principes de développement durable; réutilise et recycle ses composantes et minimise l'usage des terres et le bruit.

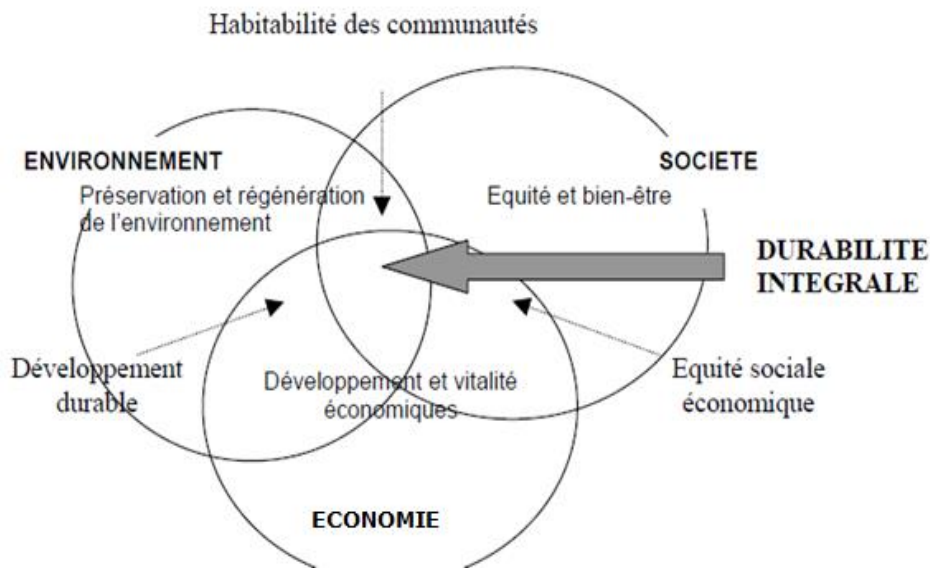
Les facteurs économiques sont constitués essentiellement de moyens permettant d'influencer les facteurs environnementaux et sociaux. Le transport des personnes et des produits compte parmi les moyens qu'emploient les humains pour influencer les facteurs sociaux et économiques, pour satisfaire leurs besoins et pour atteindre leurs objectifs. Le transport peut être durable en raison de la nature de son influence sur l'environnement et sur la société. Il

peut également constituer un moyen aidant à parvenir à la durabilité dans d'autres aspects de l'activité humaine.

Au niveau mondial, le secteur des transports représente environ 25% de la demande énergétique et plus de 55% du pétrole utilisé chaque année. Le secteur est tributaire des produits pétroliers pour plus de 95% de ses besoins énergétiques.

Figure n°1 : Place occupée par les services transport au niveau mondial

UN MONDE DURABLE ET LA PLACE QUE LE TRANSPORT Y OCCUPE



2.2 L'action du pouvoir public au niveau du transport public local

Le transport en général, est un moyen pour que d'autres activités de production puissent être effectuées, convient donc, au gouvernement l'obligation de le fournir pour répondre au droit des individus de l'utiliser.

Dans le cas du transport privé, l'action du gouvernement est limitée à la construction du réseau routier, la réglementation de leur utilisation et au contrôle trafic du service en général.

Par conséquent, la gestion du transport public exige une connaissance plus diversifiée et complexe que celle utilisée dans l'étude de transport privé (par rapport au système de

circulation), soit en engageant les modes distinctes, aussi pour la nécessité d'une intervention directe des pouvoirs publics dans les quatre composantes: l'infrastructure, le matériel roulant, le comportement de l'utilisateur et le fonctionnement de l'équipement.

2.2.1 Le besoin de planification opérationnelle

Les transports publics devraient entrer en conformité avec les caractéristiques de la région et être capable d'avoir une adaptation constante à la dynamique locale, à la fois en termes quantitatifs comme aussi à la technologie des véhicules.

Ainsi, les différents types de transport qui le composent devraient fonctionner comme un système de transport public de passagers(STPP), répondant chacun une fonction spécifique, à la recherche constante d'une rationalisation et de réduction des coûts de transport opérationnel.

Dans cette situation, ils vont ressortir les solutions de caractère opérationnel quand il cherche à maximiser l'utilisation de l'infrastructure existante, la rationalisation et la coordination des différents moyens de transport en commun pour rejoindre leurs capacités nominales de transport et, si possible, les dépasser grâce à des stratégies pour toute exploitation STPP.

La planification opérationnelle doit toujours transmettre les solutions pour les problèmes du STPP, en reconnaissant que la plupart, les utilisateurs sont captives des transports publics, pour ne pas avoir leurs propres véhicules ou de ne pas avoir des moyens pour son usage fréquent. Également des conditions économiques de ces utilisateurs ne permettent pas que les tarifs sur ce service public soient élevés, causant un conflit permanent entre la meilleure qualité de services x coûts de transport élevés et des tarifs réduits de caractère social.

En outre, contrairement au transport particulier, le STPP nécessite une définition appropriée des routes ou itinéraires, une agrégation pratique de la demande, etc.

Ainsi, la planification opérationnelle devrait couvrir les aspects précités, en faisant la formulation de règles de fonctionnement fixées par le pouvoir public, à être accompli par les opérateurs du transport et précédemment informé et débattu avec les utilisateurs.

2.3 Acteurs éléments

Le processus de planification du STPP, à la différence de la planification du transport traditionnel, doit se tenir aux aspects de nature opérationnelle, de caractéristiques de conjoncturelles.

La principale préoccupation de la planification du STPP doit être la constante réévaluation du rendement du système, soit des paramètres opérationnels que les coûts de transport, en cherchant à trouver un équilibre entre le maintien d'un tarif réduit et à l'amélioration de la qualité des services offerts aux utilisateurs.

Pour obtenir cet équilibre est essentielle la réconciliation des intérêts de trois groupes avec différentes préoccupations sur la performance du système:

. **Utilisateurs** : qui utilisent un service public pour répondre à leurs besoins de déplacement et qui n'ont pas de préoccupations avec l'opération des services. À l'utilisation des transports publics ce segment réfléchit une série attributs, régularité, temps de déplacement, le confort, le coût..., pour la prise de décision de quand, où et comment utiliser les transports.

.**Les opérateurs** : qui sont responsables de la gestion et l'exploitation d'un système complexe transport (financement, l'acquisition, l'entretien, le renouvellement de la flotte, etc.) et de le commercialiser sous la forme d'un service public. Ses préoccupations sont liées aux variables qui influent sur les coûts et chiffres d'affaires dans la fourniture du service.

.**Le pouvoir public** : étant légalement responsable pour les transports publics, il doit réglementer, prévoir, planifier et superviser la performance des services, servant constamment comme arbitre dans les conflits d'intérêts entre les utilisateurs et les opérateurs, profitant de la législation spécifique.

À ces trois groupes, on peut associer une quatrième, le public en général, dont les intérêts sont indirects, causés par les externalités du système (bruit excessif, pollution de l'environnement, les conflits avec l'utilisation des terres, etc.).

CHAPITRE II :
**LES DETERMINANTS POLITICO-ADMINISTRATIFS DES SERVICES
PUBLICS**

CHAPITRE II : LES DETERMINANTS POLITICO-ADMINISTRATIFS DES SERVICES PUBLICS

Introduction du chapitre

Le présent mémoire met en exergue la croissance remarquablement vigoureuse du Mozambique depuis son indépendance, ainsi que les obstacles principaux que le pays doit encore surmonter pour sortir de la pauvreté et poursuivre son développement économique. Le Mozambique dispose d'une occasion unique de tirer parti de la découverte de ressources naturelles considérables, si celles-ci sont bien gérées, elles permettront au pays d'atteindre ses objectifs de développement social et de ne plus dépendre de l'aide extérieure.

La constitution de la République du Mozambique est le premier déterminant pour la réalisation de n'importe quel service public au sein de ce pays.

Section 01 : Présentation du Mozambique

Le Mozambique est un des pays d'Afrique subsaharienne qui connaît la plus forte croissance économique depuis une vingtaine d'années, période durant laquelle le PIB réel a progressé en moyenne de 7,4 % par an. Cet essor a fait suite à plusieurs années d'une guerre civile qui a dévasté le pays et s'est achevée avec l'accord de paix signé à Rome en 1992. Divers indicateurs de progrès du développement humain tels que le PIB par habitant, l'incidence de la pauvreté et l'espérance de vie se sont considérablement améliorés. Ces résultats impressionnants sont notamment le fruit de la mise en œuvre déterminée de politiques macroéconomiques et de réformes structurelles crédibles, d'une conjoncture extérieure favorable, de l'aide des bailleurs de fonds et ces dernières années, de la découverte et de l'exploitation de ressources naturelles.

Bien que les choix macroéconomiques restent généralement prudents, le programme des réformes structurelles est long et inachevé et les besoins de renforcement des capacités sont immenses. Les ressources naturelles découvertes et mises en valeur ces dernières années ont dopé la croissance, et le Mozambique devrait devenir l'un des premiers exportateurs mondiaux de charbon et de gaz durant la prochaine décennie. Il est donc d'autant plus

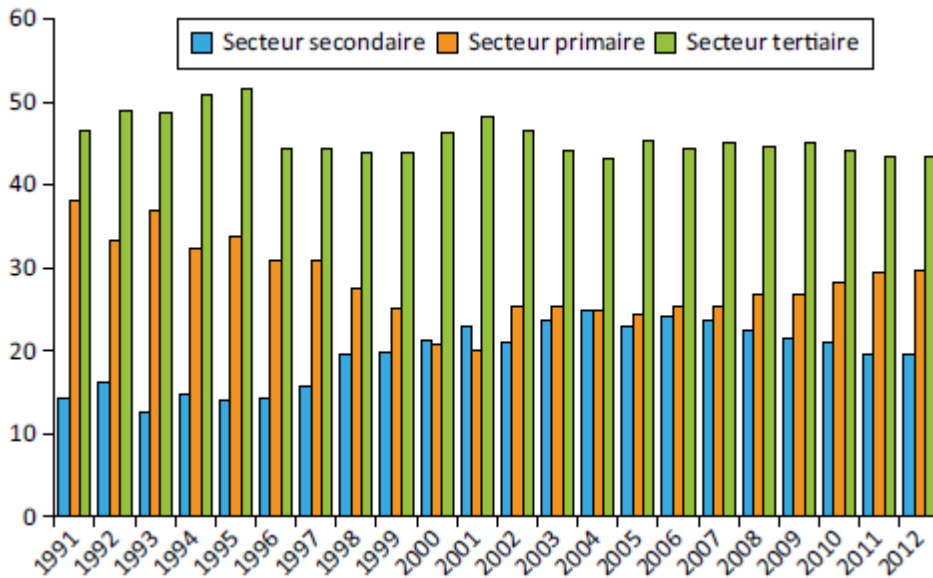
nécessaire d'opter pour une gestion prudente des ressources tout en diversifiant l'économie et en répartissant plus équitablement les fruits de la croissance.

1.1 L'organisation économique de 1992 à 2012

L'évolution de la croissance mozambicaine se comprend mieux si on l'articule en deux périodes distinctes : dans la décennie qui a suivi le conflit (1992–2002), les politiques gouvernementales ont privilégié la reconstruction et l'établissement des bases d'une économie de marché. Depuis, un recentrage s'est opéré sur la consolidation des gains enregistrés et le maintien de taux de croissance élevés. Les résultats économiques ont été globalement très satisfaisants sur les deux périodes, mais la croissance a été plus volatile durant la première décennie, avec de forts décrochages en 1995 et 2000 consécutifs à des chocs climatiques (inondations). Les résultats économiques du Mozambique s'expliquent en grande partie par les politiques gouvernementales de libéralisation des marchés et de privatisation. Pendant la seconde période, la croissance s'est davantage appuyée sur des investissements dans des mégaprojets. Le pays a bénéficié d'un niveau élevé de concours des bailleurs de fonds durant toute la période considérée.

La production économique n'est pas très diversifiée, même si l'économie a connu des changements structurels. Pendant la décennie de reconstruction qui a suivi le conflit, la part de l'agriculture (secteur primaire) a chuté de 38 % du PIB en 1992 à 20 % en 2001, ce qui correspondait à la reconstruction de l'économie, la remise en état de la centrale hydroélectrique de Cahora Bassa (1995–97) et la construction de la fonderie d'aluminium Mozal (1998–2003). Mozal a été le premier mégaprojet de l'après-conflit et le gouvernement mozambicain avait attiré les investisseurs étrangers en leur proposant des incitations fiscales généreuses et une électricité à bas coût. C'est ainsi que la part du secteur secondaire (industries extractives et manufacturières, électricité et bâtiment) dans le PIB a progressé régulièrement, avoisinant 25 % en 2004. Depuis, le démarrage de plusieurs grands projets d'investissement dans des exploitations agricoles commerciales a permis à la croissance agricole de dépasser celle d'autres secteurs; en 2012, la part du secteur primaire était aux alentours de 28 % du PIB. Le secteur tertiaire (commerce, transports et services publics principalement) a représenté environ 45 % du PIB tout au long de la période étudiée.

Figure 2 : La distribution sectorielle du produit intérieur brut (en pourcentage du PIB)



Sources : INE; estimations des services du FMI.

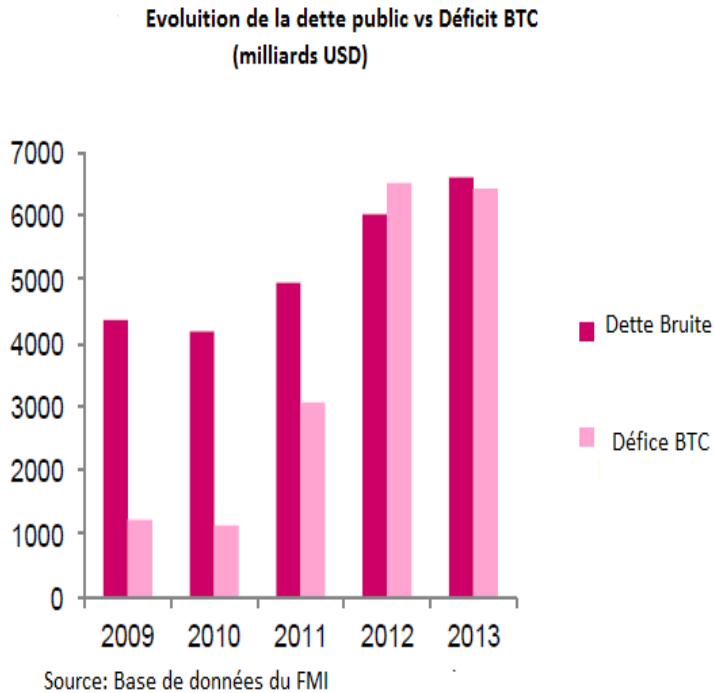
Les investissements, en particulier dans des mégaprojets, ont dopé la croissance, contribuant, selon les estimations, à 2–4 points de croissance supplémentaires pendant les années de construction proprement dite. Juste après le conflit, les investissements correspondaient aux efforts de reconstruction financés par l’aide, mais l’attention s’est rapidement portée sur les projets d’infrastructure et les investissements directs étrangers (IDE), principalement sur les projets Cahora Bassa, Mozal et Sasol (gazoduc vers l’Afrique du Sud). Depuis 2004, plusieurs projets miniers ont démarré, y compris le projet d’extraction de sables lourds de Kenmare, les mines de charbon de Vale et Rio Tinto et, plus récemment, les travaux d’exploration gazière conduits avec succès par ENI et Anadarko dans le bassin de Rovuma, au large des côtes nord du pays.

Grâce à la reconstruction et aux réformes du marché engagées après la guerre civile, les exportations nettes de biens et de services se sont sensiblement redressées. Le rebond des investissements et des entrées d’IDE observé depuis 2007 est lié à une croissance des importations, et les exportations nettes ont de nouveau fléchi après 2011. Durant la première

décennie post conflit, les principales sources d'exportation étaient des secteurs traditionnels comme la crevette, le coton, le bois d'œuvre, les noix de cajou brutes et le sucre. Désormais, ce sont plutôt les secteurs liés aux mégaprojets (aluminium, électricité et charbon, pour l'essentiel) : ils représentent environ 70 % des exportations totales de marchandises, même si les exportations traditionnelles ont poursuivi leur progression en valeur absolue. Les produits d'importation sont principalement la bauxite, les combustibles et autres importations liés aux industries extractives, et le déficit courant a atteint 46 % du PIB en 2012. Si l'on exclut les mégaprojets, le solde des transactions courantes hors dons est proche de l'équilibre.

L'effort requis par les plans d'investissement dans les infrastructures a été reflété dans l'aggravation du déficit commercial, en raison de l'augmentation des importations de biens d'investissement. Incidemment, ce phénomène se reflète dans l'augmentation de la dette publique que le FMI estime à près de 50% du PIB en 2016. Selon les données de la Banque du Mozambique en 2012, plus de 30% des importations ont été associés à des mégaprojets qui impliquent une augmentation de la demande de machines et combustibles minéraux transformés. En ce qui concerne les exportations, plus de 60% proviennent des mégaprojets, tels que la fonderie d'aluminium Mozal à Maputo, et que les contributions de ce métal et des combustibles minéraux représentent près de la moitié les exportations.

Figure n°3 : Évolution de la dette publique

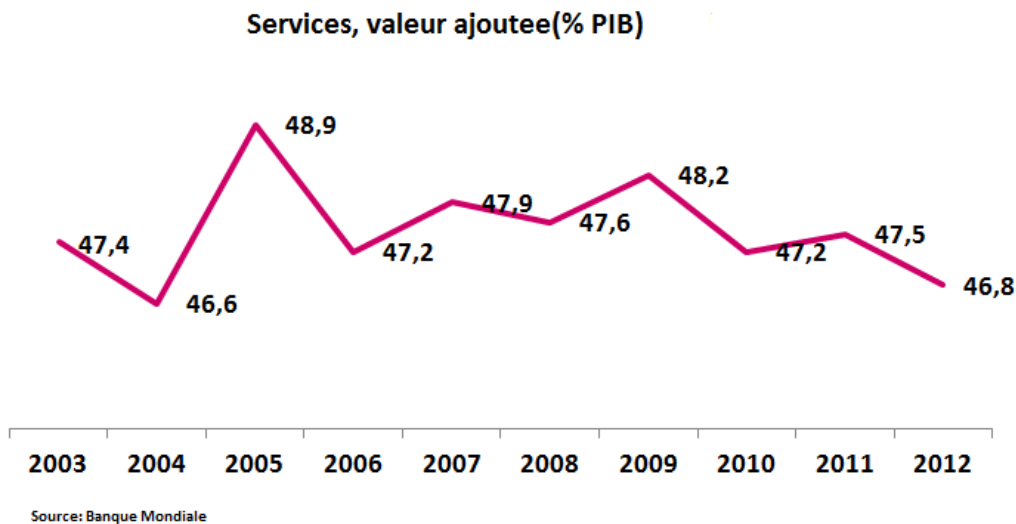


Tenant compte de l'augmentation des multinationaux dans le pays, il y avait une nécessité à améliorer les conditions en termes d'infrastructures, qui ont aggravé le déficit budgétaire en raison de l'augmentation des importations de biens d'investissement (matériaux de construction, équipements, accessoires, pièces, ou d'autres biens), pour faciliter et encourager les investissements directs étrangers (IDE), et ces phénomènes seront reflétés dans la dette publique comme nous le voyons dans le graphique n°3, ou le FMI estime la dette à 50% du PIB en 2016. Et on remarque une évolution annuelle d'environ 2%.

1.2 Le secteur de services publics :

Selon les chiffres fournis par la Banque mondiale, le secteur tertiaire a joué un rôle pertinent dans l'économie mozambicaine, avec une valeur ajoutée de près de 50% du PIB. Selon les statistiques de la Banque du Mozambique, la performance de l'activité économique mozambicaine est due principalement à la dynamique des services, un accent particulier sur les transports et les communications.

Figure n°4: Évolution du secteur des services 2003-2012 (internalisation de l'économie au Mozambique, Millenium BCP, Pag.19)



Section 02 : L'approche historico-administratif et organisationnelle des services publics du Mozambique

L'histoire d'un pays est la pierre angulaire pour la compréhension des différents phénomènes qui doivent être clarifiées, dans cette section nous allons aborder l'organisation de l'Etat mozambicain dans de nombreux aspects pour mieux comprendre la fourniture de services publics.

2.1 Développement Historique de l'administration Publique

2.1.1 L'évolution historique

Les Portugais sont arrivés au Mozambique à la fin du XVe siècle (1498), et ont connu plusieurs périodes, depuis la période d'or où ils se sont installés sur la côte du Mozambique, d'abord comme marchands, puis comme colons. Après la période d'Ivoire (XVII-XIX), où les émeutes qui ont eu lieu en 1693 la production d'or a été abandonné progressivement et les marchands s'intéressaient plus pour l'ivoire. Et longtemps après la période des esclaves

(XVII-XIX), où la demande pour les esclaves dépassait la demande pour l'or et l'ivoire. Les esclaves étaient vendus aux Français pour la canne à sucre et les plantations de café dans les îles Mascareignes dans l'océan Indien et de la deuxième étape ont commencé à être envoyés au Brésil, São Tomé, Cuba, Amérique du Nord, les Comores et Madagascar.

La structure administrative coloniale a été effectivement réalisée dans tout le territoire depuis la mise en place de contrats de concession par le gouvernement portugais sur le territoire des zones à grandes entreprises qui ont des intérêts au Mozambique pour développer des activités économiques et aussi assurer l'exercice de délégué par l'autorité administrative dans les territoires sauf le sud du pays qui a été considéré comme la main-d'œuvre réserve pour les mines d'or en Afrique du Sud.

Avec le coup d'Etat qui a eu lieu de mai 1926 au Portugal, le nouvel Etat est né, qui a gagné la force en 1930 et consolidé en 1932 avec le développement du nationalisme économique. Après il y a eu la division du continent à travers la conférence de Berlin en 1884.

Après la démarcation des frontières, l'organisation administrative de la colonie installe deux structures de l'administration territoriale, à savoir, la structure administrative coloniale et la structure d'administration traditionnelle.

L'administration traditionnelle a entraîné la mise en place de règles de soumission à l'autorité coloniale tout en restant matriarcale ou patriarcale dans la nature en respectant les usages et les coutumes des régions du pays.

Dans la période, depuis le début de l'occupation effective jusqu'aux années 60, Mozambique a été appelé colonie de Mozambique. De cette période est venu à être connu comme la province du Mozambique et à partir des années 70 a été connue comme l'État du Mozambique.

La politique d'assimilation des colonies portugaises en général et de Mozambique en particulier, vers le régime de l'organisation administrative de la métropole, fait que les colonies ont été considérés comme de simples provinces du royaume - les provinces d'outre-mer - à laquelle ils ont appliqué avec de légères modifications apportées par les lois sur le continent, les critères de gestion et les plans du gouvernement établis et définis pour la

métropole⁸ perspective, l'ordonnance provinciale n ° 395 du 18 Février 1856, sera considéré en vigueur sur la province d'outre-mer du Mozambique le code administratif de 1842⁹. Ainsi, le système de direction a été importé au Mozambique grâce à l'application du présent Code.

Quelques années plus tard le décret du 1er Décembre 1869, qu'était la deuxième Charte organique des colonies, a étendu l'entrée en vigueur du Code à toutes les provinces d'outre-mer.

Le territoire colonial portugais a été divisé en six provinces. Les provinces divisées en districts et ceux-ci en municipalités. Au Mozambique, il y avait un gouverneur général et les districts des gouverneurs subordonnés. Avec le gouverneur général il y avait : le Conseil de Gouvernement formé par les principaux employés de l'administration centrale de la colonie et le Maire de la capitale. Il y avait aussi un conseil de la province, qui était un tribunal administratif.

Ainsi, sont nées les structures administratives qui devraient soutenir le développement du système de direction au Mozambique. Plusieurs réformes d'administration coloniale sont entrées en vigueur plus tard¹⁰, mais aucun n'a mis en cause le système qu'on a continué à être guidé par les principes d'organisation du régime administratif.

Les services publics au Mozambique ont comme héritage le système colonial, qui a défini les modes de gestion qui persiste jusqu'à nos jours.

Et ce produit a toujours été garanti par le service de la police coloniale, qu'ont soumis les populations à un travail forcé. L'une des politiques par eux utilisées, était la création du tribalisme et du régionalisme au sein de la population « séparer pour mieux gouverner."

Ces services d'exploitation étaient aussi garantis par une hiérarchie composée par le gouverneur, après les officiers Portugais (qui étaient aussi des juges pour les populations) et à la fin c'est ce qu'on appelle « **Regulos** », ils étaient des représentants des populations que devraient faciliter la communication entre les deux parties, et surtout pour la collecte de la taxe de hutte, aussi pour recruter la main d'œuvre pour le service des mines au Sud Afrique (où ils devrait cotiser la moitié de son salaire en or pour la couronne).

⁸CISTAC G., O Tribunal Administrativo de Moçambique, Maputo, Ed. Faculdade de Direito da Universidade Eduardo Mondlane, 1997

⁹ Bulletin officielle n.º 10 de 1856.

¹⁰ CISTAC G., O Tribunal Administrativo de Moçambique, op. cit, p. 10.

Avec une politique d'intimidation, ces provinces servaient pour la collecte de la matière première pour l'industrie Portugaise.

En 1930, la Loi Colonial a été publiée, la législation organisant le rôle de l'Etat dans les colonies portugaises avec des objectifs précis :

- la nomination d'administrateurs pour les districts "indigènes", qui a commencé à organiser leurs petites armées de cipayes;
- les recensements qui ont déterminé la perception des impôts et la «vente» de la main d'œuvre pour les mines de l'Afrique du Sud;
- la création de «tribunaux privées pour les indigènes»;
- la définition de l'Eglise catholique comme la principale force pour «civiliser» les indigènes, devenant la principale forme de l'éducation.

Et pour accompagner cette loi, en 1933 Le ministre Salazar (ministre des finances) avec ses gouverneurs coloniales, ont déterminé comme mesure de contention des couts, que tous les Portugais pauvres devrait passer à habiter dans les colonies pour aider l'Etat a contrôler les indigènes.

Dans les années 1950, le gouvernement colonial a lancé les plans de développement pour les colonies, y compris le financement de la construction d'infrastructures (en particulier ceux qui étaient liés au commerce régional, tels que les ports et les chemins de fer) et la fixation de colons. Ce plan de Développement, couvrant les années 1953-1958, a fourni un investissement au Mozambique de 1.848.500 contes, avec 63% destinés aux infrastructures et 34% à " l'utilisation des ressources et de la population." Sous cet investissement en 1960 il avait déjà été installé autour de Limpopo 1400 familles.

A cette phase aussi, il y a la mise en œuvre de la politique par des objectifs, tels que l'offensive de production (1976), la lutte contre la corruption (1981) et l'opération de production (1983), qui a considéré l'agriculture comme un élément central pour mériter l'attention de tous Mozambicains.

2.1.2 La guerre de libération

Avec l'indépendance des colonies Françaises, Anglaises en Afrique dans les années 1959-1960, les Mozambicains ont gagné de motivation pour lutter. Il était dans cette perspective qu'ils sont contrariés à la politique de tribalisme et régionalisme instauré par les Portugais, en rassemblent trois(3) mouvements de lutte contre l'oppression portugaise (UDENAMO,

MANU, et UNAMI) pour former une seule, le FRELIMO (front de libération de Mozambique), fondée officiellement le 25 juin 1962. Donc ces trois(3) sont des régions différentes, base sociale et ethnique différente.

Avec le FRELIMO ils ont fait une guerre qu'a duré 10 ans. Et pendant cette période, cette partie a créé ces petits services dans les zones libérées basées sur sa nécessité de sécurité militaire, pour l'approvisionnement et les voies d'accès pour les autres bases. Une fois la guerre terminée avec les accords de LUSAKA entre le gouvernement Portugais, ils ont formé un gouvernement de transition. Le Mozambique est devenu indépendant à 25 juin 1975.

2.2 Services publics à période post indépendance : Application au transport

2.2.1 Les nationalisations

Le mandat de ce premier gouvernement du Mozambique indépendant était de rétablir au peuple mozambicain des droits qui avaient été refusés par les autorités coloniales. À cette fin, le 24 Juillet 1975, le gouvernement a déclaré la nationalisation de la santé, de l'éducation et de la justice et, en 1976, des foyers de revenu, soit résident ou étranger tout mozambicain a acquis le droit à l'habitation permanente, mais a perdu le droit à louer pour une autre personne. Le gouvernement a pris la direction des habitations qui ont été loués puis en formant une entreprise appelée APIE (Administration du Parc immobilier de l'Etat).

Ces nationalisations étaient la cause immédiate de la vague d'abandon de nombreuses personnes qui étaient propriétaires de ces services sociaux ou ont été tout simplement utilisateurs des services de certains spécialistes ou services exclusifs; la majorité de ces personnes sont portugais, ils étaient souvent aussi les propriétaires d'usines, bateaux de pêche et autres moyens de production, le gouvernement a été forcé de prendre en charge la gestion de ces unités de production. Initialement, il a organisé pour les plus petites unités, un système d'autogestion dans lequel les comités de travailleurs, généralement organisés par les cellules du FRELIMO, a également appelé le groupe dynamisateur, a assumé la gestion de fait.

Plus tard, en raison de l'absence de capacités de gestion et les difficultés économiques actuelles, le gouvernement a commencé à fusionner les petites entreprises dans le même secteur, d'abord dans les unités de direction et ensuite dans les entreprises d'État.

Figure n°5 : Structure organisationnel dans la période de nationalisation en Mozambique :

Unités territoriales	Représentants et pouvoir décisionnel
Province	Gouverneur provincial
Ville	Conseil exécutif de la ville (CEC) Assemblée de ville
Distriets urbains	Administrateur nommé
Quartiers communaux (<i>Bairros comunais</i>)	Directeur des quartiers communaux « Groupe dynamisateur » dirigé par un secrétaire.
Quarteirão (50 familles)	Chef de <i>quarteirão</i>
"10 maisons"	Chef de "10 maisons"

Source : "Droit administratif en Mozambique, Gilles Cistac, 2009, page.37

Le secteur des transports bien qu'il soit essentiel au cours de cette période, pour des fins logistiques, n'a pas eu la même valorisation ou bien l'attention adéquat à la hausse que les autres secteurs. Surtout parce que le secteur des transports n'a pas subi de nationalisation, par le manque d'expérience et main-d'œuvre non qualifiée, aussi par manque d'infrastructure pour donner la continuité au fournissement du service de transport national. Donc le transport été de nature privée. Ce qui est arrivé était que les colons ne se sentaient pas en sécurité, avec la révolte de la population ils ont abandonné le service et ont fui vers le pays d'origine laissant le service de transport sur la responsabilité de l'État. Qui, à l'époque sans ressources matérielles et humaines suffisantes il a dû improviser.

A cette époque, la population de leur côté aussi, a du improviser pour se déplacer, en utilisant divers moyens de transport, soit les chariots d'attraction animale, les bicyclettes, les motos, des voitures privées, etc.

2.2.1.1 Les entreprises de l'État :

Les premières entreprises de l'État ont également été formées dans le même esprit que l'État doit assurer aux individus les nécessités de base "libres" de l'exploitation mercantiliste. Une de ces sociétés était une "importation" les zones libérées:

- l'entreprise de l'État des **magasins populaires**, une entreprise de grands supermarchés de la société de commerce général ;
- **PESCOM**, qu'assurent l'importation et la distribution du poisson, qui était la base de protéine plus facilement disponible et, plus tard, l'exportation de crevettes et autres fruits de mer ;

- **ENACOMO** il était un importateur et exportateur de produits principalement agricoles;
- **MEDIMOC**, encore existant, qui a assuré l'importation de médicaments et de fournitures hospitalières.

Il y a eu d'autres politiques pour faciliter les services d'aide aux besoins de la population, comme la socialisation du champ avec le but de promouvoir une production agricole accrue, puisque plus de 80% de la population vivait dans les zones rurales, tandis que l'amélioration de leurs conditions de vie.

2.2.2 Les services centralisés et la Guerre civile

Malgré la transition vers l'indépendance était pacifique, la paix au Mozambique n'a pas duré beaucoup de temps. Immédiatement après l'indépendance, certains dissidents militaires (ou ex-militaires) portugais et du FRELIMO se sont basés en Rhodésie, qui a vécu une situation de "l'indépendance unilatérale" non reconnue par la plupart des pays du monde.

Le régime d'Ian Smith, déjà en discussion avec un mouvement de résistance interne qui avait apparemment une base au Mozambique, a pris ces dissidents pour attaquer ces bases.

En fait, le FRELIMO a soutenu les rebelles rhodésiens et, en 1976, le gouvernement du Mozambique a déclaré que vont appliquées officiellement les sanctions établies par les Nations Unies contre le gouvernement illégal de Salisbury et a fermé les frontières avec ce pays. La Rhodésie dépendait en grande partie du corridor de Beira, y compris la ligne du chemin de fer, par route et par pipeline reliant le port de Beira à ce pays enclavé. Bien que la Rhodésie ait de bonnes relations avec le régime d'apartheid d'Afrique du Sud, cette fermeture de leurs sources d'approvisionnement était un coup sérieux pour le régime rhodésien.

Peu de temps après, en plus d'intensifier les attaques sur les routes, les ponts et les colonnes de ravitaillement au Mozambique, les Rhodésiens ont offert aux dissidents de Mozambique l'espace pour former un mouvement de résistance - la «Resistencia Nacional mozambicain» ou RENAMO - et de créer une station radio utilisée pour la propagande antigouvernementale. Et là on assiste au mouvement que donnera naissance à une guerre civile à Mozambique qui a duré 16 ans.

Ces actions ont eu un énorme rôle déstabilisateur de l'économie, puisque non seulement ont forcé le gouvernement à concentrer les ressources significatives sur une machine de guerre,

mais surtout parce qu'il a conduit à l'exode de plusieurs milliers de personnes des zones rurales vers les villes et vers les pays voisins, ce qui a diminué la production agricole.

Et pendant ce moment les services publics qui étaient déjà faible, s'affaiblit encore, le pays répond avec des difficultés aux besoins de base de la population, mais sans croissance économique par manque de production, la dette nationale augmente, et l'insatisfaction de population aussi.

Compte tenu des problèmes économiques à travers le Mozambique, le gouvernement a signé un accord avec la Banque mondiale et le FMI en 1987 et ceux l'ont forcé à abandonner complètement la politique «socialiste». La guerre, cependant, ne prit fin qu'en 1992 avec l'Accord de paix, signé à Rome le 4 octobre.

2.2.3 La décentralisation et la gouvernance locale au service du transport

Après la signature des accords de paix, l'Etat a vu la nécessité de s'associer à la base territoriale pour mieux développer les services des transports, autrement dit, il devrait créer un système de transport qui pouvait mettre en interaction les territoires ruraux avec les grands centres urbains.

La gouvernance est une notion à la mode, largement utilisée par de nombreux acteurs au nombre desquels les organisations internationales et les agences de coopération bilatérales ne sont pas des moindres. Avec cependant le risque de devenir comme d'autres concepts un simple mot-valise au sein duquel chacun mettra ce qu'il souhaite et qui progressivement n'aura plus une signification précise, chaque discipline et/ou acteur lui donnant un sens particulier.

Cette diversité de sens a cependant une origine, ce vocable -étymologiquement renvoyant à la notion de pilotage- étant utilisé aussi bien en science politique, dans le cadre de l'administration publique, l'économie, le développement durable ou encore les relations internationales. Elle implique aussi des distinctions en fonction de la nature des politiques, privée ou publique, et des échelles d'intervention, de la gouvernance mondiale à la gouvernance locale. Cette polysémie n'est donc pas en soi problématique mais mérite

toutefois, dans un document portant sur la gouvernance locale et la décentralisation, une tentative de définition et quelques éléments d'histoire afin d'en faciliter la compréhension.

Selon François-Xavier Merrien¹¹, la gouvernance peut se définir comme un processus où "les acteurs de toute nature et les institutions publiques s'associent, mettent en commun leurs ressources, leurs expertises, leurs capacités et leurs projets et créent une nouvelle coalition d'action fondée sur le partage des responsabilités".

La gouvernance locale peut se définir comme un système de gestion des affaires où au niveau d'un territoire, plus petit espace vers lequel se tourne les administrés pour régler leurs problèmes immédiats, un "gouvernement local" gère les affaires de la cité avec la possibilité pour chaque citoyen de participer à la prise de décision. A ce titre, la gouvernance locale est fréquemment associée aux processus de décentralisation développés, ou du moins relancés dans certains pays depuis la fin des années 80.

Fondée sur le principe du transfert de certaines compétences de l'Etat à des entités territoriales dotées de la personnalité morale, de l'autonomie financière et de l'autonomie de gestion, la décentralisation vise à améliorer l'action administrative, à accroître les services fournis aux citoyens, en d'autres termes, à impulser le développement de la collectivité décentralisée sur la base des besoins et solutions identifiés localement. Participant à la refondation de l'Etat, la décentralisation implique la conduite des affaires des collectivités territoriales par des organes élus, processus censé assurer une meilleure transparence dans la gestion des affaires publiques, garantissant une participation citoyenne effective et par extension, favorisant une nouvelle citoyenneté et une meilleure gouvernance locale. Elle procède de l'idée qu'il existe au sein de l'entité décentralisée des intérêts communs pour lesquels les administrés et leurs représentants légitimement élus sont plus à même pour identifier et mettre en œuvre des réponses adaptées aux réalités locales.

Les enjeux liés à la décentralisation sont donc multiples. Au plan politique, la décentralisation a vocation à participer à la reconstruction de l'Etat et à restaurer sa crédibilité, largement déficitaire suite à la faible capacité de l'Etat à satisfaire les besoins essentiels des populations. Elle est également censée constituer une école d'apprentissage de la démocratie, permettant aux citoyens d'exercer des responsabilités politiques au niveau local, futur vivier de compétences susceptibles d'investir par la suite l'espace politique national. En d'autres termes,

¹¹Professeur à L'institut des Sciences Sociales et Pédagogiques de l'Université de Lausanne

la décentralisation doit participer au renouvellement du paysage politique à partir de la base. Au plan culturel, la décentralisation a vocation à valoriser les cultures et les traditions à travers leur prise en compte dans la définition des plans d'actions et des budgets d'investissements de la collectivité. Enfin et ce n'est pas le moindre des enjeux, la décentralisation peut amener un développement économique plus harmonieux en favorisant les initiatives communautaires et individuelles moyennant l'instauration d'un cadre incitatif soutenant les dynamiques locales et tenant compte des spécificités de la collectivité.

Mozambique a commencé en début des années 90 avec le programme de réforme des autorités locales, un processus de décentralisation, qui fait partie d'un ensemble de réformes politiques, économiques et administratives. Mais il faut aussi dire que ces réformes n'ont touché le système de transport.

Bien que motivante et initié en interne, le processus de décentralisation a été et est encore l'objet de divisions internes, que ce soit dans le parti au pouvoir au sein du Frelimo, et entre le Frelimo et l'opposition. Mais les difficultés du processus ne découlent pas seulement de l'opposition et les différences politiques internes. D'autres facteurs influencent également la portée, l'ampleur et le succès de la décentralisation, comme la participation effective de tous les acteurs impliqués, la disponibilité de ressources financières et humaines, le respect des pratiques démocratiques dans la gestion du développement local, le renforcement des capacités, etc.

Fortement soutenu par les bailleurs de fonds en général, le processus de décentralisation a subi de grands changements depuis sa création à la réalisation, en Juin 1998, les premières élections municipales, limitée à 33 communes et couvrant ainsi seulement une petite partie de la population mozambicaine, selon le gradualisme que le gouvernement a imprimé au processus.

Compte tenu des résultats des élections locales, marquées par un taux d'abstention élevé et boycottées par l'opposition plus ou moins généralisée l'attitude (par le gouvernement, l'opposition et les bailleurs de fonds) est la nécessité de repenser le processus. Par les donateurs, il est à savoir repenser l'appui à la décentralisation et à promouvoir de nouvelles approches à une plus grande participation, l'implication et la responsabilisation de tous les acteurs responsables ou impliqués dans le processus.

La décentralisation encourage un meilleur équilibre dans la mobilisation et la répartition des ressources. Les déséquilibres régionaux et intra-régionaux existants au Mozambique non seulement le développement économique, politique, sociale et plus équitable et équilibrée limitée, mais sont aussi des sources potentielles de conflit, l'expansion du régionalisme et de discréditer le rôle de l'Etat.

Bien que le processus de décentralisation a eu origine dans le Frelimo avant que les donateurs ont choisi la décentralisation comme une priorité ou une condition de l'aide au Mozambique, est une résistance importante au sein du Frelimo sur la nécessité de la décentralisation et au-dessus de toutes les différences dans le type la décentralisation, les avantages et les inconvénients de, et son évolution:

- clivages entre centralisateurs et non-centralisation du degré de décentralisation, en particulier entre le gouvernement, le parti et le groupe parlementaire du Frelimo (mais aussi dans l'opposition et dans l'élite mozambicaine);
- clivages entre les structures supérieures et les fondations du Frelimo (ce qui peut expliquer en partie le niveau élevé de l'abstention aux élections municipales¹²);
- conflits de leadership au sein du parti.

Certains, en particulier dans le Frelimo et de l'administration, font valoir que la décentralisation comporte des risques graves pour le maintien de l'unité de l'Etat (craintes de régionalisme et le séparatisme) et de multiplier les niveaux régionaux et locaux des vicissitudes du gouvernement central (bureaucratie, le manque la capacité, la corruption). La décentralisation économique, politique et administrative implique nécessairement des changements importants dans la distribution et les niveaux de pouvoir, de sorte qu'il pourrait être une source potentielle de conflit.

Le système de transport est un facteur déterminant de la cohésion sociale et territoriale, et pour fournir une plus grande compétitivité. Pour que le système puisse jouer son rôle il faut accorder une attention particulière à l'amélioration de l'infrastructure à l'échelle nationale, en tenant compte des besoins d'équité et la solidarité de tous les citoyens pour assurer leur mobilité et leur propriété. La décentralisation du système de transport au Mozambique se

¹²Les élections municipales tenues le 30 Juin 1998, à 33 «autorités» ont été marquées par boycott de l'opposition, menée par la Renamo, et surtout par une forte abstention qui planait en moyenne 86%. Complètement valeurs opposées aux élections générales de 1994, où le degré de participation était supérieur à 80%.

manifeste par la construction de corridors, des zones économiques spéciales, la déconcentration de l'organisme de tutelle des transports (le ministère de transport et communication).

2.3 Le déterminant économique et modes de gestion

La nouvelle organisation politico-administrative de la ville se base explicitement sur le découpage mis en place à l'indépendance par le Frelimo, une structure pyramidale. Il n'y a donc aucune rupture avec le fonctionnement territorial en place avant la municipalisation. Suivant les prescriptions des bailleurs de fond, les responsables locaux (secrétaires des quartiers et chefs de *blocs*) sont désormais élus et le parti du Frelimo est séparé officiellement de l'administration locale.

Afin de protéger le pouvoir d'achat de la majorité de la population, l'État avait fixé les prix des produits de première nécessité et des taux de change. Comme les termes de l'échange sont allés détériorent et encore la guerre de déstabilisation avait déjà commencé à en ressentir les effets, le pays se trouva sans devises étrangères pour importer des biens de consommation et des matières premières nécessaires pour le fonctionnement de l'économie. Le marché noir de biens de consommation, tels que des devises, avait pris place.

Le gouvernement du Mozambique a ensuite été contraint de signer des accords avec la BM et du FMI et le lancement en 1987 d'un «programme de restructuration économique», qui devrait changer la politique économique du Mozambique et de relancer l'économie. La première étape était la prise par le gouvernement était la dévaluation du metical¹³ que dans environ deux ans a atteint plus de 1000%. Dans le même temps l'ont réduit les prix des biens de consommation à l'exception du carburant (encore à ce jour, en 2007, pour être indexé par le gouvernement) et le poisson, considéré comme la consommation et l'exportation de produits stratégiques (crevettes).

Ensuite on assiste à un programme de privatisation des entreprises publiques et interventionnistes. Une des mesures visant à prévenir l'appauvrissement généralisé était la transformation de certaines entreprises et banques publiques en sociétés anonymes, en attribuant des quotas à leurs gestionnaires, ou même un plus grand nombre d'employés.

¹³Le metical, au pluriel meticais, est la devise officielle du Mozambique depuis le 16 juin 1980, il est divisé en 100 centavos. Le terme vient de l'arabe *mitqal*.

Cependant, la plupart des entreprises ont été privatisées en vertu des règles de la Banque mondiale, qui est l'institution de mentor de ce programme.

Et pour les transports l'efficacité d'un système de transport présuppose l'existence d'un sous-système de réseau de transport routier, ferroviaire, aérien et maritime à fonctionner d'une manière interconnectée. Et pourtant, les liens entre les sous-systèmes qui constituent la logistique opérationnelle et efficace soit pour la marchandise soit pour les passagers. Que peut rationaliser les coûts, accroître l'accessibilité et élargit les options de citoyens et les investisseurs en général. Donc il été le moment que ce secteur demander pour se faire noter de plus en plus.

2.4 La période multipartiste

Pendant les années 80 et 90 nombreux pays en développement ont vu un ensemble de réformes politiques et administratives qui entraînaient des perturbations qui ont changé la forme d'organisation de l'administration publique. Ces facteurs ont contraint certains Etats à abandonner les paradigmes de développement planifiée et adopté des systèmes politiques et économiques plus décentralisés et rendre des comptes à la sphère non étatique. Les causes de la réforme ont été liées à la réduction de la capacité, l'efficacité et l'efficacite de l'État à fournir des biens et services de qualité (la santé, l'éducation, le transport, la communication, et d'autres services) et d'assurer un environnement institutionnel pour promouvoir l'investissement national et étranger qui pourrait relancer le développement et la stabilité politique.

La Constitution de 1990 a introduit la règle de droit démocratique, qui est fondée sur la séparation des pouvoirs, le pluralisme politique, la liberté d'expression et le respect des droits fondamentaux. La démocratie est le gouvernement du peuple, où le pouvoir suprême appartient au peuple qui l'exerce directement par elle ou par ses représentants, à travers un système électoral libre¹⁴. Selon Abraham Lincoln «la démocratie est le gouvernement du peuple, par le peuple et pour le peuple». Si vous voulez savoir et évaluer la démocratie dans une société donnée, il faut recourir à la dynamisation ou les aspects essentiels de la

¹⁴Initiative de la Société AfriMAP& Ouvrir pour l'Afrique australe, 2009

démocratie, à savoir: l'homme-objet, le citoyen, le peuple et les partis politiques (Mazula, 2000).

La Constitution de 1990 a introduit dans le système politique mozambicain la possibilité de l'organisation des partis politiques qui pourraient autrement passer à participer à la gouvernance du pays. Et cette possibilité on n'a pas profité par manque de décentralisation du pouvoir en réalité dans les institutions publiques pour dynamiser le service public.

Après une longue période de guerre civile entre le parti au pouvoir (FRELIMO) et le parti d'opposition (RENAMO), les deux parties sont parvenues à un accord en 1992 "L'Accord général de la paix" en Rome, Italie.

Le FRELIMO, désirant la paix, a renoncé à sa philosophie et à sa ligne politique en acceptant les principes du multipartisme, le programme d'ajustement structurel, l'économie de marché et la décentralisation. Le rôle social de l'État a ainsi perdu de son importance et la priorité est maintenant à l'efficacité dans le remboursement de la dette.

L'éducation, la santé et les services urbains doivent être privatisés. Au niveau de la communauté en périphérie urbaine, ils sont encore sous la responsabilité de la structure communautaire qui a été créée dans un contexte socialiste par le FRELIMO, lequel a désormais perdu son statut avec l'introduction du multipartisme. Du fait que les services sociaux sont considérés comme non productifs (parts d'une fonction "reproductive"), ce sont les femmes qui en assument la responsabilité.

Avec cet accord, il a été introduit au Mozambique le système multipartite qui a eu son point culminant dans la réalisation des premières élections démocratiques, qui ont été remportées par le FRELIMO. Et à partir de cet accord les déterminants de réalisation de services publics ont pris un autre regard, il été le moment de parler de la répartition équitable de bénéfices ou biens de services publics.

Il a été le moment de parler de la décentralisation au niveau du pouvoir public, qui a été l'une de principales causes de la guerre civile. C'est dans cette vision que la révision constitutionnelle de 1996 a permis l'introduction d'une politique décentralisatrice de l'administration publique. Le pays devient ainsi un pays unitaire décentralisé. Depuis, en 1997, des lois et des règlements aménageant le régime juridique de la mise en œuvre de décentralisation ont été adoptés. Ces textes concernent notamment, le processus électoral local, le cadre légal pour l'implantation des collectivités territoriales, l'organisation et le

fonctionnement des collectivités territoriales, le régime financier et la tutelle de l'état sur les collectivités territoriales. La décentralisation se matérialise à travers le transfert effectif des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales, dans plusieurs domaines.

2.5.1 Déterminants non formels des services publics Locaux

Pour développer leurs activités, les autorités publiques utilisent tous les outils possibles afin de mieux répondre aux besoins de la population. Et ces besoins qui varient de région à région.

Et parmi les nombreux outils non formels, que le pouvoir public prend en compte pour la fourniture de services publics, se distingue:

- Le tribalisme

Un problème qui entrave la fourniture de services à la population pour raisons ethniques, en tenant compte du fait que dans certaines régions, par exemple, les relations sont à la base de la confiance, alors le niveau de l'action des pouvoirs publics prend son temps pour être exécutées.

Le Mozambique connaît aujourd'hui une préoccupante vague de tribalisme que découle directement de la guerre civile. Ce phénomène constitue un sérieux recul par rapport à la première République (1975-1990), qui avait fait de la lutte contre le tribalisme un des points forts de la construction de la Mozambicanité¹⁵ ; bien plus, ce tribalisme ne constitue un recul par rapport à la politique assimilationniste du Portugal, qui obligeaient les identités locales à se situer relativement à la métropole, empêchant tout élan tribaliste.

- Le régionalisme :

Avec les mêmes caractéristiques que le tribalisme, un enjeu qu'a toujours fait partie des discours du premier président de Mozambique Independent, Samora Moises Machel "Nous ne sommes pas Macondes¹⁶, Yao¹⁷, Changane¹⁸, nous sommes Mozambicains".

¹⁵ Ensemble de caractères et des façons de penser, de sentir et de se exprimer des Mozambicains.

¹⁶ Population de langue bantoue d'Afrique australe, vivant principalement dans le sud-est de la Tanzanie et au nord du Mozambique. On les trouve également au Kenya et en petit nombre à Mayotte.

¹⁷ Population bantoue d'Afrique australe, vivant principalement au Malawi, également au Mozambique et en Tanzanie, à la pointe sud du Lac Malawi.

¹⁸ Population de langue bantoue d'Afrique australe, vivant principalement dans le sud du Mozambique.

En matière de fourniture de services publics, il est impossible de fournir le même type de services au niveau national, à cause de la haute diversité ethnique et la diversité culturelle que le Mozambique présente¹⁹.

Tout d'abord, il faut se rappeler que le Front de libération du Mozambique (Frelimo), créé en 1962 à Dar es Salaam, en Tanzanie, est officiellement un résultat de la fusion de trois mouvements: l'Union démocratique nationale du Mozambique (UDENAMO), l'Union nationale africaine du Mozambique (MANU) et l'Union nationale pour le Mozambique indépendant (MANU). La UDENAMO avait comme fondateurs les émigrants mozambicains dans l'ex-Rhodésie du Sud, dont la plupart a été proviennent de l'ancien district de Manica et Sofala (cas de UriaSimango²⁰), à l'exception de son président Adelino Gwambé, né en Inhambane, dans le sud du Mozambique, mais que, avant d'émigrer en Rhodésie du Sud, il avait travaillé à Beira, ancienne capitale du district de Manica et Sofala. Le MANU, dont le plomb était Matthieu Mole et Milinga Malinga, était un mouvement essentiellement composé d'émigrants Makonde au Kenya et en Tanzanie. Le MANU, dont le chef était Baltazar da Costa Chagonga provenant du vieux quartier de Tete, avait été formé en 1961 principalement par les indigènes du même district. Eduardo Mondlane, un Changane, un natif de Chibuto dans la province de Gaza, au sud du Mozambique, a été élu président du Frelimo et Uria Simango, vice-président.

Basé sur le discours officiel présenté ci-dessus, il est plus facile de comprendre ce qui suit, à savoir, pourquoi Frelimo dont la direction a été principalement constituée de personnes du sud du Mozambique a toujours été accusé de discrimination contre les Mozambicains du nord de la rivière Save.

Renamo, maintenant le principal parti d'opposition, n'échappe pas à ce phénomène. En effet, si le Frelimo est accusé d'être essentiellement un parti du "sud" ou d'être un parti de et vers les machanganes, la Renamo pour sa part, est accusé d'être un parti seulement pour les gens Ndaou, groupe ethnique des deux premiers dirigeants, et notamment André Matsangaïça Afonso Dlakhama.

Nous pouvons conclure que le problème du régionalisme au Mozambique est associé à la lutte de libération nationale, et le fait que la plupart de la population a encore un

¹⁹ Adapté à partir du Mia Couto, *Cada Homem é uma Raça* (1^a ed. da Caminho em 1990; 9^a ed., 2005).

²⁰ Ancien vice-président du FRELIMO

faible niveau d'éducation, il ne pas doter de capacités afin de comprendre ces phénomènes, contribuant à un déséquilibre dans l'offre de services public.

On fait référence à ces deux éléments (Tribalisme et Régionalisme), pour mettre en accent, le fait que la fourniture des services publics de transport au niveau national, nécessite une 'intégration et coordination de tous les acteurs éléments dans tout le territoire national, ce qui parfois ne se vérifie pas au Mozambique à cause de ces différences.

Section 03 : Evolution de la réglementation des transports publics locaux

D'une part, le développement d'une nation dépend de la qualité et de la quantité des infrastructures et la répartition territoriale (cette répartition devrait, autant que possible permettre l'intégration nationale), et ce système de transport, on le trouve pas au niveau national.

Au-delà d'un doute, le système de transport au Mozambique, a été influencé par la découverte ou pour servir les colonies anglaises de l'arrière-pays, ce qui entraîne la faiblesse de l'intégration nationale.

En outre, chaque type de transport est dépendant, par conséquent, toute activité nécessite d'une certaine manière le complément de l'autre. Et cette réalité n'est pas le cas dans le réseau national.

1.1 Les routes Nationales

Selon le rapport de l'ANE (Agence National de Routes) (2004), Mozambique dispose d'un réseau classé de 25,051 km de routes, dont 4300 km sont des routes primaires, 7621 km sont secondaires, et 13,130 kilomètres sont tertiaire. En plus des routes y sont encore classés les routes de district et route non classés est estimé à environ 9281 km. Le réseau total correspond donc à environ 34332 km.

Ce système de classification définit le réseau routier de la manière suivante :

. **Les routes principales** : routes reliant les capitales provinciales et les grands centres; routes reliant ces centres aux grands ports et des passages frontaliers; les routes qui sont les corridors internationaux reliant les pays voisins dans les ports;

. **Les routes secondaires** : routes qui relient les centres des provinciaux, maritimes et fluviaux, et d'autres secteurs économiques de l'allègement, la capitale provinciale ou réseau routier primaire;

. **Les routes tertiaires** : routes reliant les centres de population du district et les zones de l'activité économique au réseau routier national ou à une capitale provinciale;

Routes non classé que reliant les villages ou de petites zones d'activité économique au réseau routier classé.

La stratégie intégrée expose en détail les priorités pour les routes primaires, secondaires et tertiaires. Les objectifs de ces trois classes de la route sont:

- **Les routes principales:** l'intégration nationale et internationale ;
- **Les routes secondaires:** cibler les centres de production.
- **Routes tertiaires:** développement équilibré et équitable.

1.2 Le rôle des corridors au développement national

Selon Fonseca (1971), l'idée de corridors de développement qui aujourd'hui, Corrobore les stratégies de croissance du Mozambique, ne tombe pas du ciel, c'est grâce à intellectuel qui était Alcantara Santos.

Les corridors, au regard de l'ingénieur Alcantara Santos, ne sont pas une fin en soi mais un moyen pour le développement. Il défend la création de brigades de développement autour de chaque corridor pour faciliter l'écoulement de la production pour les corridors. L'idée était que les corridors devraient également développer le pays de l'intérieur et ne pas rester seulement comme facilitateurs du commerce international dans les pays en arrière-pays.

En bref, la vision d'Alcantara est que les corridors puissent construire des pôles de développement bouleversé aussi pour l'agriculture en aidant la commercialisation de la

production nationale. Ce fut une vision dans le sens où il a été considéré comme la passerelle pour l'entrée d'oxygène dans notre économie.

**CHAPITRE III:
ETUDE DU SYSTEME DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL**

CHAPITRE III: ETUDE DU SYSTEME DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Introduction du Chapitre

Dans la plupart des pays, les pouvoirs publics interviennent dans le fonctionnement des transports en commun de manières différentes. Les systèmes de transports en commun étaient généralement exploités par le secteur public et toutes les décisions en matière de tarifs et d'investissements relevaient directement du pouvoir politique. Beaucoup de pays ont commencé à privatiser les entreprises de transports publics, sans toutefois, dans la plupart des cas, renoncer à réglementer les tarifs et les investissements. Les transports publics ont pour particularité d'être souvent largement subventionnés. On note que les véhicules automobiles ne couvrent pas la totalité des coûts de construction et d'utilisation des routes (et à plus forte raison les coûts environnementaux et le coût des accidents). Aux États-Unis, les sommes payées par les usagers (taxe sur l'essence, taxe d'immatriculation et autres redevances) ne couvrent même que 60 pour cent de l'ensemble des dépenses routières²¹ (Bruckner, 2005). En Europe, le niveau plus élevé des taxes sur l'essence donne à penser que les aides à la mobilité motorisée devraient être nettement plus réduites. Ces aides ont manifestement des répercussions sur le choix du mode de transport utilisé pour les migrations alternantes.

Les subventions influencent également le choix du mode de transport. Ce choix dépend évidemment de la part des coûts que les particuliers doivent prendre à leur charge. Le subventionnement des transports peut donc conduire à des surinvestissements (Bruckner, 2005). Les subventions et le choix du mode de transport ont des retombées sur l'efficacité et la distribution des ressources. Il est ainsi fréquent que différents groupes sociaux soient contre ou défenseurs des transports publics ou d'aides aux autres modes de transport. Winston (2000) avance que les pouvoirs publics continueront à s'impliquer fortement dans les transports urbains, parce que les politiques des transports sont modelés par des intérêts politiques. Le but de cet article est de présenter l'influence du transport dans le développement national.

²¹Bruckner, 'A SWITCHING REGRESSION ANALYSIS OF URBAN POPULATION DENSITIES, 2005.

Section 01 : Politiques de transports en commun en Mozambique

Dans le propos du développement des services de transport au Mozambique, le gouvernement, par la résolution n° 5/96 du 2 avril 2006, se réfère à la nécessité d'encourager et d'améliorer l'infrastructure de transport en vue d'établir une circulation croissante de personnes et des produits.

À part la satisfaction des besoins de déplacement de populations, le transport joue un rôle fondamental dans l'économie du pays en permettant la rencontre des moyens et les facteurs de production en vue de la transformation des matières premières en produits finis. Le transport permet ainsi l'intégration de tous les éléments de la société (personnes et marchandises) dans les territoires plus éloignés et l'intégration des économies nationales et régionales.

En parallèle, le secteur des transports fonctionne comme générateur de devises, contribuant à équilibrer et améliorer la balance des paiements du pays, atteignant 27% des recettes mondiales en 1994. Il est également un important générateur d'emplois, absorbant 17% de la puissance travail actif (INE).

Il est dans cette perspective qu'il a été défini les politiques de transport au Mozambique. Il est prévu qu'elles constituent la base pour la définition des plans et projets de développement du secteur. Notez les aspects novateurs de ces politiques par rapport à la politique approuvée en 1990, l'époque de la naissance de l'économie de marché. Ce sont des aspects de virage dans tous les sens, l'importance et la nécessité de reconnaître la participation du capital privé dans la création et la réhabilitation des infrastructures, dans la gestion par contrat ou concession, totale ou partielle, pour les ports, les chemins de fer et les aéroports, et la constitution et l'exploitation d'entreprises de la navigation aérienne et maritime.

À l'état est réservé le rôle de facilitateur, étant responsable de la définition des politiques et la création d'environnements propices à des agents économiques. L'état inscrit également les activités de son propre à lui, à savoir la création des lois et l'autorisation des services de transport, et également, la supervision et le suivi de tous les aspects du service de transport.

1.1 La réglementation de transport au Mozambique

En tenant compte des objectifs du programme du gouvernement (bulletin officielle de la République de Mozambique, résolution n° 5/96 du 2 avril 2006), les objectifs généraux de la politique des transports sont:

- Encourager et améliorer le transport routier, ferroviaire, maritime, fluvial, lacustre et aérien, afin d'assurer et de faciliter le commerce intérieur et international;
- Réactiver, améliorer et prioriser les transports publics des passagers, que ce soit en milieu urbain ou dans les zones rurales, à travers l'augmentation et l'amélioration de la capacité des services rendus;
- Veiller à ce que le transport public soit efficace et sûr à travers une réglementation et l'application correcte;
- Améliorer les conditions, les moyens, les infrastructures pour la circulation des marchandises, avec une attention particulière dans le développement du cabotage maritime;
- Transformer les corridors de Nacala, Beira et Maputo en pôles de développement nationaux en essayant d'augmenter le trafic interne et externe de marchandises et de passagers sur les mêmes;
- Développer l'infrastructure ferroviaire et portuaire dans les bassins versants des zones franches industrielles;
- Établir pour les entreprises de transport public urbain de voyageurs, une politique de prix qui permettrait la viabilité opérationnelle de ces entreprises par des subventions directes et indirectes, si cela est jugé nécessaire, compte tenu de la nature sociale de cette activité. Rechercher pour les mêmes, d'autres formes de gestion, y compris la gestion privée;
- Faire les entreprises d'appartenance à l'État efficace et encourager leur participation dans des sociétés privées ou mixtes, selon les intérêts du pays;

- Promouvoir et encourager le développement de la participation du secteur privé dans tous les modes de transport;
- Planifier l'investissement de l'État dans le secteur, en priorité, la réhabilitation des infrastructures et de l'équipement de secours;
- Simplifier les aspects bureaucratiques en tout ce qui concerne la circulation des marchandises;
- Renforcer et assurer le respect des mesures de sécurité afin de protéger les vies humaines, les biens et les marchandises;
- Renforcer les mesures de sécurité au sein de l'infrastructure portuaire, ferroviaire et de l'aéroport.

De ce qui précède, les principales lignes d'évolution doivent être trouvées en tenant attention, la vocation des différents modes de transport et les hypothèses suivantes:

1.1.1 Le transport de passagers:

- Le transport routier sera considéré de passagers par excellence, tandis que le ferroviaire contribuera à la décongestion de la circulation urbaine et péri urbaine le long des lignes de chemin de fer;
- Le transport aérien pour son caractère de coûts d'exploitation élevés sera réduit pour transporter des passagers à des voies de circulation bien définies, sur de longues distances et dans les zones où les réseaux routiers sont difficiles ou inexistantes;
- Le transport maritime et fluvial participera à la circulation des personnes aux passages à niveau et relie les îles et péninsules sur le continent.

1.1.2 - Transport de marchandises

- Pour le transport de marchandises sera assumé un rôle où les modes du système de structuration sera le transport en masse, maritime le long de la côte, le ferroviaire vers l'est-ouest et du nord au sud routier et parallèle a la côte. Le Routier va assumer encore la fonction

d'alimentateur, en partage avec le fluvial, pour assurer l'écoulement des produits des zones rurales et de l'intérieur du pays vers les villes et à la côte;

- Le développement des installations portuaires, des entrepôts, terminaux de fret, des systèmes d'exploitation concertée et fret conteneurisation doivent permettre la facilitation de la circulation et l'inter modalité;

- Le transport ferroviaire sera prioritaire pour l'écoulement du trafic de la charge vers les pays voisins, afin de permettre la génération de devises étrangères, pour équilibrer la balance des paiements;

- Le transport aérien de fret sera mené principalement par rapport à la précieuse cargaison ou des marchandises périssables, et d'urgence.

2.2 Les instruments des Transports Publics Locales

Selon Dios (2001)²², le domaine des transports comporte plusieurs aspects qui sont: l'infrastructure, les véhicules et les opérations commerciales.

L'Infrastructure, y compris le réseau routier de transport ferroviaire, aérien, fluvial, etc., ainsi que les terminaux (aéroports, gares, les ports et les terminaux de bus).

Les véhicules peuvent être, les voitures, les bicyclettes, les bus, les trains qui circulent habituellement dans le réseau.

Les opérations commerciales, se réfèrent à la façon dont les véhicules circulent sur le réseau et l'ensemble des procédures spécifiques pour le but recherché, y compris l'environnement juridique (codes, lois, règlements, etc.) et les politiques.

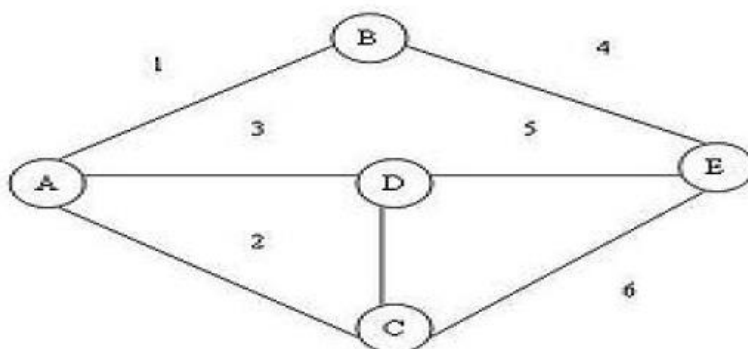
Un autre concept d'une importance primordiale dans l'analyse de transport est la notion de réseau de transport, qu'est un ensemble interconnecté de routes spécifiques, qui circulent les transports. Dans les études mathématiques, ces réseaux sont connus comme graphes et sont constitués de nœuds et d'arcs. Les nœuds sont généralement les points les plus importants du réseau, et les liens entre les nœuds faites par des arcs. (Novaes, 1989)²³

²² DIOS O. (2001). Modelling transport, 3^a ed. Chichester: John Wiley & Sons [Consultado a 12 Maio 2008, no Website WWW: ISBN 978-0-471-86110-2] ;

²³ NOVAES, A. et al, (1989). Sistemas logísticos: transporte, armazenagem e distribuição física de produtos. São Paulo, Edgard Blucher;

Dans l'organisation des villes, il est fréquent de trouver des réseaux de transports urbains qui rendent les services plus efficaces et efficients. Dans la généralité des cas, les réseaux sont constitués de nœuds et arcs comme est montré dans la figure ci-dessous.

Exemple d'un réseau, où les lettres (A, B, C, D, E) montrent les nœuds et les numéros (1, 2, 3, 4, 5,6) montrent les arcs.



Source: adapte sur la base du schéma de Novaes

Cet ensemble de nœuds et les réseaux interconnectés, nous emmène a ce qu'on appelle système de transport.

Dans la pratique, selon Bouton (2001)²⁴, il n'y a pas de définition précise du système de transport. Mais, selon le type de transport utilisé ou de l'infrastructure, il existe diverses caractérisations des systèmes de transport. Une définition ne doit être considérée comme existant pour les types de transport multiples, chacun étant défini comme un système isolé. Cependant, il est habituel de classifier les systèmes de transport en deux classes: les systèmes de transport physiques et des systèmes de transports liés au transport de l'information via le câble ou sans fil. Certains types de transport peuvent être vus comme une combinaison de la partie physique du système et des inputs d'information qui permettent la réalisation de l'activité de transport.

²⁴BUTTON, K.J. (1993). *Transport economics*, 2^a Edição, Cambrige Universit Press;

Ces réalisations se révèlent extrêmement importants pour le système de transport joue son rôle de fonction socio-économique.

Section 02 : Les modes de transport e leurs relations

Au Mozambique, les transports sont placés au cœur des stratégies de développement, avec l'élaboration de politiques sectorielles sous-tendues par des investissements massifs dans les infrastructures et les services.

Une stratégie intégrée, accompagnée de réformes structurelles, a visé notamment à accroître la qualité des services de transport afin de soutenir dans les meilleures conditions l'accessibilité et la mobilité des biens et des personnes et, au-delà, le développement socio-économique et la préservation de l'environnement.

On constate que le secteur des transports au Mozambique est dominé par une prééminence du secteur routier où beaucoup d'investissements ont été faits. Cependant, on assiste depuis ces dernières années à des réalisations importantes dans les transports aériens et maritimes de personnes et des marchandises. Le développement s'est manifesté par l'affirmation d'une vision claire à travers des politiques, des stratégies et surtout à la mise en œuvre de programmes sectoriels sur les transports.

2.1 Les différents types de transport

Parmi les quatre modes de transport existants (maritime, ferroviaire, routier et aérien), le transport routier est le plus répandu par présenter un certain nombre de caractéristiques positives telles que la flexibilité, la disponibilité et la vitesse. Cependant, pour le transport à longue distances, le transport routier a un coût élevé pour le fret dense en relation aux maritimes et ferroviaires alternatives.

La domination d'un système de transport routier, a été déformée avoir des répercussions sur le développement économique et souvent contribuer à la perpétuation des déséquilibres régionaux. Etudes réalisée dans de nombreux pays, avec le temps montre que l'efficacité le transport routier dans les meilleurs conditions de gestion se vérifie lorsque la distance ne dépasse pas 500 km.

Le transport ferroviaire est considéré comme le plus approprié pour les charges vrac et de longues distances. La capacité de charge plus élevée et la facilité de transport de tout type de charge confère au transport ferroviaire la possibilité de réduction significative des coûts par unité. Toutefois, ce moyen de transport nécessite des investissements initiaux élevés et il a moins de souplesse par rapport à au transport routier.

Le transport maritime a le grand avantage de ne pas nécessiter l'infrastructure, et il se montre préféré sur tous les autres quand on parle du transport de marchandises sur de longues distances, notamment pour les déplacements International. Toutefois, la nécessité pour le transbordement, l'emballage, les restrictions d'accès maritimes déterminées par la profondeur aux navires, exige ce moyen de transport l'existence d'un système d'exploitation et de logistique sophistiqués.

Compte tenu de ces aspects, le système de transport du pays devrait être tel qu'explorer les avantages de chaque mode de transport afin d'étendre les options de consommateurs pour le transport le moins cher dans un système qui est intégré et avec complémentarité. Ainsi, en tenant compte des objectifs générales définis ci-dessus, la configuration géographique du pays et les avantages de chaque mode de transport, ce qu'est prévue pour le Mozambique en horizon à long terme est un système de transport intégré dans le sens Nord-Sud (distances de plus de 500 Kms) qu'est dominé par les transports maritime et ferroviaire, tandis que vers Est-Ouest est dominé par le transport routier et le transport fluvial. Ce format n'exclut pas des exceptions qui prennent en compte les routes d'orientation Nord-Sud, et les lignes ferroviaires d'orientation est-ouest qui servent les intérêts stratégiques tels que les impératifs de l'intégration économique régionale. Pour la réalisation de cette vision, État doit créer un environnement propice, à la fois en termes d'investissement en infrastructures et services, tant en termes de législation appropriée.

En tenant compte des objectifs généraux ainsi que la relation intermodale, la première ligne stratégique est préoccupé par la définition et la mise coups progressifs des artères principales à mettre en place les services d'infrastructure et de transport, en tenant compte des aspects d'une économie mondiale, les principaux pôles de développement du pays, les stratégies globales et sectorielles du gouvernement, les districts isolés par manque l'infrastructure, la commercialisation agricole et le développement du tourisme dans tous ses aspects. Comme en témoigne ci-dessus, les artères nord-sud donnent la priorité principale pour le transport maritime et ferroviaire. Sur Est-Ouest, les principales artères prendre en compte l'accès à la

mer pour l'intérieur des pays de la SADC en matière d'intégration économique régionale et l'emplacement stratégique des nœuds intermodaux et les principaux centres logistiques. La direction est-ouest donne la primauté au transport fluvial et le transport routier.

2.1.1 Le transport maritime

Intrinsèquement, la logique, la complémentarité et la compétitivité, le transport maritime est par excellence la primauté du choix pour Mozambique. La forme allongée du pays au long de l'océan Indien et la position géographique du pays dans le Planisphère mondiale rend le Mozambique un des centres de la logistique globale de monde, avec le transport maritime comme pivot. Ceci est l'une de plus grand avantage comparatif qui compte pour nous donner le timbre nécessaire à la compétitivité du pays.

Aux fins de cette stratégie, ils sont considérées deux vecteurs pour le transport maritime, en particulier son rôle dans le commerce international et le transport de cabotage. Dans le premier vecteur on tient en compte le rôle de l'expédition pour les importations et exportations au Mozambique et vers les pays de l'Afrique australe. Les déterminants pour faciliter le transport maritime sont les ports et la profondeur de l'eau liée au projet de navires.

Les ports sont essentiels à la compétitivité de la production dans leur zone d'influence, ayant un poids énorme dans le calcul des coûts globaux aux transactions commerciales. L'expérience des dernières années de la transformation du mode de gestion de la CFM²⁵ et des ports, montre que le modèle de privatisation de la gestion a été victime d'une fraude qui suit en quelque sorte les attentes initiales de l'efficacité et une plus grande compétitivité. Dans le cadre de cette stratégie, il devient nécessaire de revoir les modèles de gestion actuels, d'apporter, en fait, la valeur ajoutée qui va positionner les ports du pays dans le marché international pour jouer le rôle proactif attendue dans l'intégration économique régionale.

²⁵Ports et chemins de fer de Mozambique, EP - CFM est une personne morale de droit public, qui détient la capacité d'exploration dans le domaine de l'industrie du transport, ferroviaires et portuaires, de satisfaire les besoins de mobilité et de déplacement de populations, contribuant à l'équilibre et à améliorer la balance de paiements du pays, ainsi que le travail en tant que générateur d'emploi.

Avec des perspectives de croissance d'échanges commerciaux du pays et de la SADC²⁶, il est nécessaire d'élargir l'offre des infrastructures et services portuaires, pour cela, il est nécessaire de trouver un cadre institutionnel et réglementaire qui permettrait la participation du capital privé dans le processus.

L'un des problèmes liés à l'amélioration des opérations portuaires au Mozambique concerne l'incidence des impôts et des procédures douanières. Il est nécessaire de simplifier ces instruments et mécanismes, combiner des équipements modernes avec l'organisation, de la formation et un cadre réglementaire favorable. Donc, l'une des principales orientations stratégiques dans ce domaine est la conception et la mise en œuvre d'une politique nationale des ports pour entrer dans un nouveau modèle de gestion portuaire qui apportera plus compétitive et suffisamment attractif pour les armateurs et les opérateurs maritimes.

D'autre cote, Mozambique dispose d'un réseau de voies navigables considérable et pratiquement sous-utilisés pour le transport, qui se utilisée, même pour de petites charges (en particulier la famille d'origine agricole) va augmenter de manière significative la compétitivité des produits. Le transport fluvial de l'utilisation réelle présuppose l'existence d'infrastructures de base impliquant dragage, de signalisation et terminaux, et sa viabilité doit être combinée avec la préservation de l'environnement et de la nécessité d'une utilisation multiple de l'eau (y compris la production d'électricité et pêche).

Pour que la navigation intérieure à l'expression dans l'économie nationale, il doit être intégré dans d'autres systèmes modaux et que va permettre à de petites quantités des produits d'origine rurale peuvent utilisées ce moyen de transport pour la logistique où travaillent sur des économies d'échelles et ils seront intégrées dans le transport de plus grands volumes de fret. Ces actions doivent être précédées ou accompagnées par d'autres qui comprennent des règles spécifiques qui fournissent les multiples usages de l'eau, le développement des liens entre les réseaux modaux, y compris les liaisons ferroviaires et routières, ainsi que la mise en œuvre de terminaux de navigation.

2.1.2- Le transport ferroviaire

²⁶La Communauté de développement d'Afrique australe (ou SADC, sigle de l'anglais Southern African Development Community) est une organisation qui vise à promouvoir le développement économique de l'Afrique australe.

Le transport ferroviaire au Mozambique a peu d'évolution compte tenu de son importance stratégique. En effet, les lignes ferroviaires existantes ont été conçus presque exclusivement pour favoriser l'écoulement des produits de l'origine internationale vers et depuis les pays voisins du Mozambique. Le scénario actuel de développement du pays et dans le monde exige une utilisation maximisée du transport ferroviaire dans un système intégré avec le d'autres modes de transport afin de faciliter la logistique, promouvoir le développement national, accélérer l'intégration régionale et d'adapter le pays à une économie mondiale de plus en plus concurrentiel.

La nécessité pour l'utilisation du transport ferroviaire dans un contexte combiné et intégré exige que la conception du transport ferroviaire suit le principe de corridors²⁷ de développement où ils cherchent de synergies et d'économies d'échelle de telle sorte que chaque facteur transporté rend possible le service de transport.

Le concept de corridor de développement a l'avantage de faciliter la planification, la mise en œuvre et la gestion intégrée où le transport ferroviaire interagit avec les ports, les voies routiers et des investissements ancrés dans sa zone d'influence. Dans le contexte de la vision spatiale du réseau de transport en combinaison avec l'objectif fixé, le pays devrait avoir une ligne de chemin de fer d'orientation nord-sud à être construit par les établissements de connexions entre les lignes de chemin de fer existantes reliant les ports du pays avec quelques pays de la SADC.

2.1.3 Transport aérienne

La vision stratégique pour le transport aérien a l'attention principale pour le développement de centres de tourisme et le développement dans le pays et de la région. Dans le contexte international, la stratégie vise essentiellement à contribuer à la croissance de l'industrie du tourisme, ce qui exige l'identification des principales sources de touristes et les principales destinations au niveau national ainsi que des destinations régionales, ce qui peut drainer des

²⁷Les corridors de transport visant à l'implantation de systèmes d'infrastructures d'exploitation modernes pour le transport, la manutention, le stockage et la commercialisation des flux denses de produits (minéraux, céréales, pétrole et produits pétroliers et même les grands cargaison générale unifiée), permettant du point de vue du marché intérieur, une intégration croissante des grands centres industriels et les zones adjacentes, les régions de la fourniture de matières premières et de la nourriture. 'Josef Barat, corredores de transportes, 2009''.

touristes au Mozambique ou considérables destinations complémentaires vers les destinations domestiques.

Dans cet esprit, il est nécessaire de concevoir, définir et construire des nouveaux terminaux de l'aéroport national qui devrait être le point de départ et la destination des vols et des touristes de passagers ordinaires. Alors que la plupart des touristes viennent de l'hémisphère nord et dans la région de la SADC et compte tenu du potentiel touristique de la région de nord du pays, les deux terminaux de l'aéroport acceptables sont les villes de Nacala et Pemba.

L'existence d'aéroports internationaux qui agissent comme des terminales dans le nord aideront à attirer les entreprises du transport aérien européen, American et de l'Afrique du Nord par le raccourcissement des temps de vol et la conséquente économie sur les coûts pour les opérations de vol.

La nécessité que le pays a pour jouer un rôle de premier plan dans la région du Sud nécessite également de repenser dans un endroit stratégiquement placé pour la distribution du trafic régional en complémentarité avec les aéroports de Maputo, Nacala et Pemba. La ville de Tete pour son emplacement et l'importance qu'elle aura dans un avenir proche dans l'industrie minière et l'agriculture, remplit les conditions nécessaires pour fonctionner comme un autre terminal de l'aéroport, un rôle déterminant au marché régional.

Les infrastructures aéroportuaires en Mozambique (nationales et internationales), aujourd'hui, sont un important limitant à encourager les compagnies aériennes internationales à faire l'échèle de leurs destinations dans le pays. Ces limitations sont situées dans différentes dimensions, y compris la sécurité (navigation aérienne et la sécurité physique), capacité de transport de passagers, les pistes d'atterrissage pour accueillir des grands avions et la fourniture d'autres services adjacents et connexes. Les orientations stratégiques pour l'amélioration des infrastructures de l'aéroport devraient tenir compte non seulement de la mise en place de nouveaux terminaux, ainsi que la réhabilitation des aéroports existants et la construction de nouvelles si nécessaire.

Certaines destinations touristiques justifient la nécessité pour la construction de nouveaux aéroports avec des caractéristiques internationales. Parmi ces destinations on a XaiXai²⁸, Inhambane²⁹, Vilanculos³⁰ et Mocimboa da Praia³¹.

²⁸Xai-Xai (autrefois João Belo) est une ville du Mozambique et la capitale de la province de Gaza.

La création de terminaux de l'aéroport, la construction et la réhabilitation des aéroports devrait être accompagné par un remplacement progressif mais efficace des systèmes associés à l'aviation et à la sécurité de l'aéroport ainsi que leur adoption des services météorologiques avec des équipements et des moyens plus modernes et plus sophistiquées pour la navigation aérienne.

2.1.4 Transport Routier

Contrairement à d'autres modes de transport, le parking du pays a connu une croissance exponentielle dans le pays. Les figures 6, 7 sous forme graphique témoin le fait. En Octobre 2007, il y avait dans le pays environ 12,010 véhicules immatriculés, et 9120 pour le transport de passagers (8126 pour le transport urbain et 994 pour le transport interprovincial) et 2709 pour le transport de fret. Une grande partie des zones rurales du pays demeurent isolés les uns des autres, ce qui rend difficile de soutenir la croissance du secteur privé de plus en plus avec un accent particulier sur l'encouragement de l'agriculture, de l'élevage, le tourisme et l'industrie de la pêche.

La principale limitation est dominée par l'insuffisance d'insuffisantes et de la mauvaise qualité dans la plupart des infrastructures existantes. Les coûts de transaction ne sont toujours pas adaptés à l'économie. La qualité des infrastructures et de la flotte automobile ainsi que le faible niveau de formation des transporteurs conduit à des taux élevés d'accidents de la route en grandes proportions. En effet, les 10 dernières années, la période 1996-2006 ont été enregistrés 59,739 accidents de la route qui ont causé 79,726 victimes humaines dont 11 512 morts. Cela signifie que, en moyenne, il y a 16 accidents de la route par jour et que tuent en moyenne 31 personnes par jour également.

La plupart des accidents se produisent dans les villes, où la dynamique dans les changements et occupation de l'espace urbain génère une demande du système de transport qui ne pas accompagner d'un environnement d'infrastructures routier avec la signalisation approprié.

²⁹Inhambane est une ville portuaire du Mozambique et la capitale de la province d'Inhambane.

³⁰vilanculo est une ville portuaire du Mozambique à la province d'Inhambane.

³¹Mocimboa da praia est une ville portuaire du Mozambique à la province de Cabo Delgado.

Figure 6: Illustration graphique de la croissance du nombre de transport de passagers

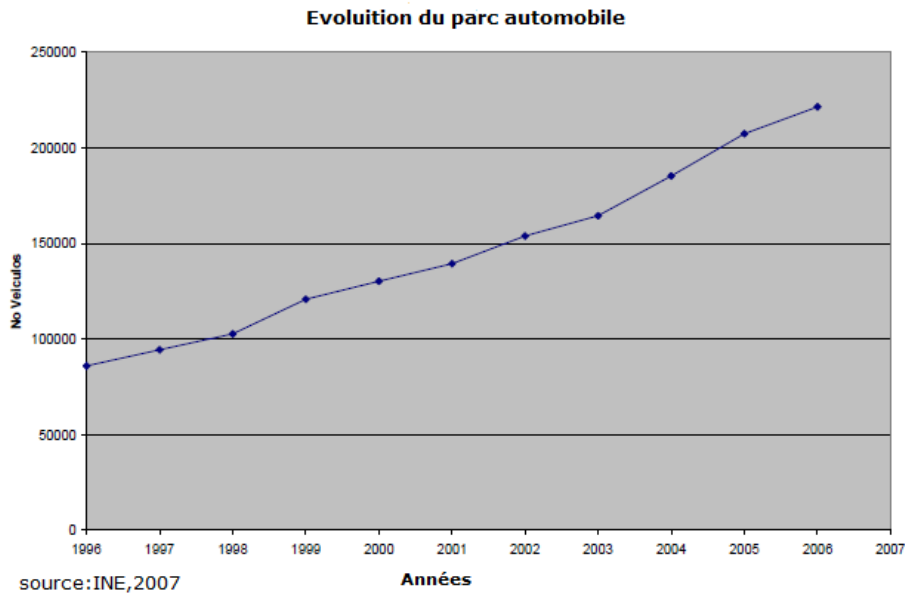


Figure 7: Evolution de la flotte de transport routier de passagers par province

Province	Transport de passagers				Transport m/ses	
	Flottes				Flottes	
	Transp Urbano	Transp Interpro	Transp intern	Semi-colectif	National	Internacional
Cabo-Delgado	2	12	0	80	75	0
Niassa	0	2	0	150	53	0
Nampula	6	37	0	1716	597	0
Zambézia	4	3	0	461	189	0
Tete	0	8	0	250	115	164
Manica	0	10	0	507	207	27
Sofala	21	62	0	498	239	474
Inhambane	3	52	0	172	145	27
Gaza	0	307	0	750	0	0
Maputo-Cidade	39	373	181	2045	0	345
Maputo Provincia	0	128	0	1422	0	52
Sub-total	75	994	181	8.051	1.620	1.089
Sub-total	9.301				2.709	
Total	12.010					

Section 04 : Modes de Gestion de Services Publics

La création des services publics est le fait de l'autorité publique à tous les niveaux d'organisation institutionnelle, pour répondre aux besoins d'intérêt commun ou général de l'activité concerné. Les domaines d'intervention sont divers et de plus en plus vastes, et le partage des compétences est complexe et variable.

La distinction entre services publics nationaux (justice, diplomatie, sécurité intérieure, défense nationale, sécurité sociale) et services publics locaux traduit le partage des compétences entre les autorités nationales et locales, que varient selon les Etats, leurs histoires et leurs institutions, mais aussi dans le temps³².

3.1 Le PPP : Partenariat Public-Privé

Apparus en Grande Bretagne vers 1992, les Partenariats Public-Privé désignent une forme de coopération entre les autorités publiques d'une part et les entreprises privées d'autre part. De nombreux pays s'en sont inspirés et aujourd'hui, les PPP se présentent à travers les pays sous des formes de plus en plus variées notamment : les contrats d'exploitation et d'entretien; les contrats de service; la conception, la construction et le financement; les contrats de péage fictif; l'affermage, l'exploitation et le transfert; les privatisations intermédiaires; construction-exploitation-transfert ou Build Operate Transfert (BOT) ; construction-transfert-exploitation; construction-propriété-exploitation et enfin, les contrats clés en main.

3.1.1 Définition

Le Partenariat Public-Privé peut être défini comme une entente contractuelle de longue durée entre des partenaires publics et privés qui fixent les résultats à atteindre pour améliorer une prestation de services publics. Cette entente établit un partage des responsabilités, des investissements, des risques et des bénéfices de manière à procurer des avantages mutuels qui favorisent l'atteinte des résultats.⁹

Frédéric Marty, Arnaud Voisin et Sylvie Trosa (2006), définissent le Partenariat Public-Privé comme toutes formes d'associations du secteur public et du secteur privé destinées à mettre en œuvre tout ou partie d'un service public.

Selon le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), le PPP décrit le spectre des relations possibles entre les acteurs publics et privés pour assurer la délivrance de services publics en étroite coopération.

³²Bauby Pierre, Service Public, Services Publics, Paris : la documentation Française, 2011, page 48

Pour le Fonds Monétaire International (FMI), le PPP implique l'offre par le secteur privé d'infrastructures ou de services traditionnellement fournis par le gouvernement.

3.1.2 Caractéristiques

Les PPP se caractérisent par quatre éléments :

- la gestion par le secteur privé ;
- le suivi contractuel ou réglementaire de la prestation de services ;
- l'exécution d'aménagements physiques ou de travaux nouveaux pour améliorer les services et ;
- la restructuration financière (parfois avec des prêts concessionnaires) qui permettra à l'opérateur privé de faire un profit lorsque les services fournis aux consommateurs sont plus accessibles et les normes de services respectés.

3.1.3 Avantages et inconvénients des PPP

En effet, il n'en existe, ni cadre précis, ni contrat type des PPP. On ne peut qu'observer la grande diversité de contrats déjà existants. Cette absence de cadre a des avantages et des inconvénients.

3.1.3.1- Avantages des PPP :

• Sur le plan financier :

- Réduction des coûts par la globalité des prestations ;
- Grande variété dans les formes de financement ;
- Variété des formes de rémunération du partenaire privé ;

• **Sur le plan opérationnel :**

- Réflexion poussée sur la définition du projet et des rôles de chacun qui permettra un gain de temps par la suite ;
- Partage des risques entre les partenaires ;
- Réduction des délais ;
- Innovations ;

3.1.3.2- Inconvénients et risques des PPP :

- Coûts et délais de certains montages de dossiers et du financement privé
- Risques liés au non-contrôle du partenaire privé : le contrôle doit impérativement être effectué et ce, dans la durée. Ceci peut-être prévu contractuellement.
- Relation nouée parfois pour longtemps

3.1.3.3 Exemples types de PPP en Afrique

Il existe actuellement une faible documentation des pratiques et expériences de Partenariats Public-Privé, en raison du caractère relativement récent de ce concept, surtout en Afrique où ces quinze dernières années, les expériences de PPP ont connu un sort mitigé allant du succès total à la résiliation prématurée du contrat.

D'une façon générale, les PPP aboutis, concernent plutôt des branches comme les routes, l'eau, l'électricité, les installations portuaires, la téléphonie mobile et le tourisme³³.

Les exemples de PPP malheureux ne manquent pas. Entre 1990 et 2003, des projets comptant pour 9,2% des investissements avec participation du secteur privé dans le monde ont été enterrés, ou alors l'une des parties a demandé la résiliation du contrat³⁴. Cependant, il existe quelques exemples de partenariats efficaces et fructueux :

- *L'énergie éolienne au Cap-Vert*

³³Peter Farlam (2005), *Assessing Public-Private Partnerships in Africa*, Nepad Policy Focus Report No. 2

³⁴Stephen Thomsen (2005), *Perspectives de l'investissement international*, Chapitre 3, Edition OCDE.

Au Cap-Vert, les ressources naturelles sont rares. L'énergie provient traditionnellement du bois des forêts locales. L'archipel a cependant un fort potentiel d'énergie éolienne, utilisé depuis longtemps pour pomper l'eau. Depuis 1994, des batteries d'éoliennes produisent 2,6 MW d'électricité, ce qui équivaut à 10-15% de l'approvisionnement énergétique. Le Fonds pour l'environnement mondial de la Banque mondiale a soutenu un Partenariat Public-Privé pour construire une usine éolienne d'une capacité de 7,8 MW. Non seulement celle-ci a des effets positifs sur l'approvisionnement énergétique du pays, mais elle contribue aussi à réduire les rejets de CO₂³⁵.

- Une route à péage entre l'Afrique du Sud et le Mozambique

La N4, route à péage qui mène de l'Afrique du Sud au Mozambique, fait partie d'un programme de développement régional. En plus de la réfection de la route, le port de Maputo a été modernisé grâce à un Partenariat Public-Privé.

On tient à dire que le PPP peut améliorer la qualité du service public de transport aussi, à travers les concours publics, que minimisent les coûts, mais aussi améliore la qualité.

Ni l'Afrique du Sud ni le Mozambique n'avaient suffisamment de ressources pour entretenir et développer la route, alors, les gouvernements des deux pays ont décidé de former un Partenariat Public-Privé. Une concession de trente ans a été accordée à un consortium privé. L'exploitant a remis la route en état et a adopté un système de péage différencié, qui fait que celui-ci est moindre au Mozambique, un pays plus pauvre que l'Afrique du Sud³⁶.

4.2 Contexte Mozambicain de gestion de services publics

Selon notre travail, nous marquons que le partenariat public-privé est l'un des modes de gestion le plus prioritaire au Mozambique, on a également constaté que avec le temps, l'État cherche à s'adapter à diverses formes de gestion des services publics.

³⁵Commission Économique pour l'Afrique (2004), *Libérer le potentiel commercial de l'Afrique* Rapport économique sur l'Afrique Addis-Abeba.

³⁶ Peter Farlam (2005), *Assessing Public-Private Partnerships in Africa*, Nepad Policy Focus Report No. 2

L'introduction des modèles de gestion renouvelables considérées à partir des années 1980, y compris le New Public Management (NPM), le Nouveau Service Publique (PSN) et de l'application des pratiques de gouvernance interactifs (IG), a frappé profondément les structures de l'administration publique traditionnelle et a confronté les différents gouvernements à entreprendre des réformes administratives qui font l'émergence de nouvelles structures institutionnelles dont le but est de répondre plus adéquatement aux exigences du processus de service public et les demandes des communautés.

Il existe des différences dans l'accent et l'intensité des réformes administratives dans différents contextes nationaux sous l'influence de conceptions liées à la NPM. Bien que la NPM à soucier de la performance, l'élévation des résultats et de l'amélioration de la qualité des services publics, les mesures prises dans les réformes des différents pays ne sont pas univoques depuis que les réformes administratives dépendaient ou dépendent des priorités, les circonstances et de points particuliers dans chaque pays. En particulier, inspiré par les techniques de gestion du secteur privé, le NPM n'a pas priorisé les aspects démocratiques et la responsabilisation en limitant la participation des "citoyens considérés comme des clients" pour contrôler les services, sans constituer des mécanismes d'intégration de la société en matière de politique publique. Mais alors que ces critiques peuvent être faites, en particulier par le PSN, il est entendu que certains des principes et des pratiques de gestion apportés par NPM restent actuellement, tels que le souci des résultats, l'assurance de l'efficacité et l'efficacité des politiques publiques.

Dans le contexte du Mozambique, les nouvelles pratiques de gestion publique visant à sensibiliser l'IG ont acquis une plus grande centralité dans les années 2000, avec l'émergence de la réforme administrative traduit par la Stratégie Globale pour la Réforme du Secteur public (EGRSP), qui vise à moderniser le secteur public. Ces réformes sont axées sur la mise en œuvre de nouvelles pratiques de gestion pour améliorer l'efficacité, l'efficacité, le contrôle, la participation du public et la bonne gouvernance dans le secteur public à tous les niveaux, central, provincial, de district et des municipalités.

Toutefois, l'évaluation des hypothèses et des pratiques qui ont été adoptées, indique que la mise en œuvre de cette réforme a été marquée par des limitations de nature structurelle et fonctionnelle qui sont dans la pratique imposée par le modèle adoptée. Les grands dilemmes se posent concernant les objectifs d'efficacité et de parvenir à des résultats et processus participatifs.

Pour que les objectifs de la création d'un nouveau service public modernisé et interactif soient atteints efficacement, il devient fondamentale que l'administration public prend ce défi du point de vue des applications des modes de gestion qui suggèrent une plus grande transparence, la participation du public, rendre comptes et avec un souci constant de répondre aux besoins des acteurs publics avec qualité.

CHAPITRE IV :
ANALYSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

CHAPITRE IV : ANALYSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Introduction du chapitre

Le secteur des transports a un rôle clé dans les sociétés contemporaines influencé par la vie des gens, soit sur la forme directe et indirecte. Ce secteur a la plus haute importance pour le développement économique des pays car elle crée synergies et améliore différents secteurs d'activité. Au Mozambique, les organismes d'État institutionnel reconnaît que «le transport joue un rôle clé dans l'économie, ce qui permet le mélange des moyens et facteurs de production, l'intégration de tous les éléments dans des zones géographiques plus larges et une intégration plus poussée des économies nationales et régionales » (Conseil des ministres, 1996a). Même en reconnaissant son importance, le transport n'a pas toujours été possible d'appréciation réelle sur ce sujet.

Section 01 : Les caractéristiques multiples du système de transport public local au Mozambique

Les études dans le domaine du transport public sont d'une importance fondamentale dans la réalité actuelle du pays en particulier et le monde en général, surtout quand il a l'intention d'introduire un nouveau système de transport public, sur la base de l'octroi de routes à des transporteurs privés.

La capitale Maputo, ainsi comme les autres grandes villas du pays, ont une population de plus d'un million d'habitants, dont la majorité est pauvre et n'a aucun moyen de transport. Le système de transport public est dominé par les opérateurs du secteur privé, dont la plupart ont seulement un ou deux voitures.

Le système de transport public dans la ville de Maputo ressemble aux systèmes existants dans beaucoup d'autres villes africaines, caractérisé par l'existence d'une entreprise publique pas saine et il fournit un service très limité, tandis que les petits véhicules qui opèrent dans une base large informelle font le reste du service. Le système fonctionne dans la mesure où la population a accès aux transports publics, mais le service est insatisfaisant en plusieurs aspects.

Globalement, à Maputo le transport de passagers semi-collectif opérant par le biais d'une licence accordée par la municipalité pour un itinéraire et capacité particulier. Mais dans de nombreux cas, ils font rarement. Principalement aux heures de pointe, violant ainsi les règles établies au moment de la concession de licence. Ce problème, combiné avec la dynamique et croissant de la ville de Maputo et l'augmentation conséquente de la population urbaine, a conduit le gouvernement mozambicain à mettre en œuvre le principe de routes en concession pour donner l'exclusivité aux et opérateurs correctement préparées et professionnalisées.

On cherche à analyser les causes qui contribuent à la réduction ou la rupture des voies de transport semi-publics et leur faiblesse de l'offre dans les grandes villes, en particulier dans la ville de Maputo comme la capitale du Pays, basé sur l'analyse de la rentabilité et la distribution, à partir du profit réalisé sur les différentes voies et voir dans quelle mesure la politique d'attribution de l'itinéraire pour des sociétés privées peuvent minimiser le problème de l'offre de transports en commun dans cette ville.

1.1 Le transport Urbain

Le transport public de voyageurs dans les principales villes de Mozambique fourni principalement par les petits opérateurs privés que utilisent des voitures connus par « CHAPAS », pour la plupart des minibus de 15 places, et un plus petit nombre de véhicules de 25 places. A Maputo et d'autres villes, ces services sont complétés par des entreprises publiques opérant autobus plus grands et classiques, mais la partie du marché qu'il appartient à ces opérateurs est réduite.

Les CHAPAS fournissent un service essentiel, mais les grands bus seraient probablement plus efficaces et mieux adapté à un environnement urbain moderne. En effet, la politique du gouvernement actuel décourage l'utilisation de petites voitures pour les transports en commun dans les centres urbains. Dans le cadre ce débat, la Confédération des associations économiques du Mozambique (CTA) a commandé une étude sur la politique de transport urbain dans le Grand Maputo afin d'évaluer ces questions à la lumière des meilleures pratiques internationales. Le rapport a conclu que le système actuel fonctionne en ce qu'il assure le transport pour les citoyens à un prix abordable, avec un minimum d'intervention du gouvernement et le seul coût pour le gouvernement est l'allocation payable exploitant d'entreprise de transport public. Toutefois, le rapport fait remarquer que les petits opérateurs ne disposent pas des compétences de gestion ou d'avoir accès au crédit commercial et

beaucoup sont entrées de consommer le capital en retardant l'entretien préventif et de routine, ce qui rend les voitures dangereuses.

Les principales recommandations du rapport sont que le système doit rester tel qu'il est à court terme, mais avec une meilleure application de la réglementation et une meilleure infrastructure, y compris les terminaux et les arrêts de bus; à un stade ultérieur, des groupes prioritaires doivent être introduites pour les autobus. Le rapport recommande également qu'à plus long terme, les petites voitures sont remplacées par de plus gros sur les routes primaires, et les véhicules plus petits devraient circuler sur les routes et les sites qui donneront aux principales routes dans un système intégré. Les opérateurs du secteur privé, des petits opérateurs devraient être regroupés en coopératives ou en entreprises formelles pour faciliter le contrôle et doivent être effectuées la formation pour les propriétaires du secteur privé en ce qui concerne les compétences de base de la gestion et de l'entretien.

1.1.1 Analyse (contradictions du quotidien)

Cette partie se concentre sur les lois qui régissent les transports en voiture particulière et les transports publics, où il y a beaucoup de lois qui, bien approuvées par le conseil de ministres, les exigences imposées ne sont pas respectées.

Conformément au paragraphe 1 de l'article 11, "Il est interdit de transporter des passagers sur les véhicules de charge, et la charge sur les véhicules des passagers," à l'exception de cas décrites en a), b) et c) de ce règlement. Toutefois, cette loi ne s'applique pas. Au moins au niveau urbain, il y a une violation claire de la réglementation quand il transporte des passagers dans des véhicules de charge avec un poids brut égal ou inférieur à 7000 kg, si la population dispose d'autres transports alternatifs.

Figure n°8 : Transport de passagers dans des véhicules de transport de marchandises



Il est facile de voir par exemple au capital Maputo, de petits camions remplis avec des gens qui ont besoin de transport pour arriver à leurs lieux de travail ou tout simplement pour aller d'un endroit à un autre. La chose effrayante est le manque de sécurité dans lequel ces personnes font leurs voyages comme au-delà de la plupart des voitures sont extrêmement vieux, presque tous (sinon tous) les personnes voyageant à pied.

Un des facteurs qui contribuent à cette situation est le déséquilibre de la demande et la fourniture de services publics essentiels qui sont généralement situés dans les centres urbains. En parlant de l'éducation, "alors que nous avons les principales écoles secondaires et les universités dans le centre de Maputo, les gens de Nkobe, Singatela, Magoanine, Zimpeto, Matendene, Malhazine ville, ont la nécessité d'aller à la recherche de ces services là où ils existent ».

Face à ce problème, le gouvernement a acquis plus de 500 autobus qui relient les wagons, navires, trains de passagers et plus. Cependant, à mon avis, cette question ne sera pas résolue avec la multiplication des alternatives en termes de moyens de transport dont certains ont été représentés, dans un sens, inadéquate ou sous-utilisé par le public pour lequel ils ont été conçus (le cas du passage des bateaux Maputo et Matola- Rio).

Un autre article du chapitre où les exigences ne sont pas respectées est le numéro 19: «Il est le raccourcissement ou changement de route ou d'un chemin de carrière interdite. «Si elle est faite est passible de 3000.00 Mt, aggravée par la saisie de la licence et le permis en cas récidive. Mais à cet moment, les amendes émises ici ne sont pas opérationnelles par les

organismes de contrôle, en particulier, police de la circulation, l'Institut national pour le trafic et les institutions concédant.

Le raccourcissement des routes est la déviation, l'interruption volontaire et délibérée de la route ou de la voie de transport normal par ses praticiens.

A Maputo, cette pratique est en cours depuis un bon moment, avec des implications directes pour la «poche» des utilisateurs, où le prix final de voyage finit par doubler.

Face à ce problème, le gouvernement a l'intention d'introduire un système de concession de la route, qui, au moment de la MTC le met en cours.

1.1.2 La rentabilité du transport de passagers

Le service effectué par les Opérateurs de transports semi-collectif (O.T.S.P), suit à un accord effectué entre les propriétaires de véhicules et les conducteurs. Les premiers font la location des véhicules aux conducteurs sur la condition qu'ils doivent payer une redevance quotidienne. Selon une étude réalisée par l'USAID (Agence des États-Unis pour le développement international) jusqu'à 2007, les taux étaient 1.500MT pour une voiture de 15 places et 1.800MT pour 25 places, mais ces taux ont été réduits à 800MT et 1.200MT, respectivement, puisque les conducteurs ne pouvaient plus se permettre de payer les frais fixés après le paiement du carburant, dont le prix a augmenté. Les conducteurs conservent toutes les recettes provenant des tarifs à payer pour la location quotidienne et couvrir les coûts de fonctionnement (carburants et lubrifiants, les pneus, la révision et l'entretien de routine, les frais facturés par FEMATRO, les salaires du collecteur). Le solde c'est le rendement du conducteur. Le propriétaire de la voiture à la responsabilité sur les coûts d'immatriculation du véhicule, les taxes et les réparations majeures. Les propriétaires doivent également payer à FEMATRO un taux journalier de 20MT par véhicule pour couvrir les coûts de la taxe de l'association, dans la pratique, les conducteurs paient ces frais.

La même étude indique que c'est l'intérêt du conducteur de ne pas déclarer le montant exact des recettes et fournir une quantité excessive des dépenses comme un moyen de persuader le propriétaire pour charger aussi peu que possible. Et donc l'intérêt du propriétaire est d'exagérer dans la valeur des dépenses relatives à des réparations majeures pour minimiser son la valeur d'impôt à payer.

En 2005, les tarifs étaient de 5MT sur une distance de 9 km, 7,5MT jusqu'à 30 km, et quelques routes seulement 10MT par 30 km. En Février 2008, de nouveaux tarifs ont été approuvés. Ainsi, le taux de 5MT a été porté à 7,5MT et de 7,5MT est allé à 10 MT.

En raison d'une manifestation publique effectuée dans les différentes rues de la ville de Maputo le 5 Février, les opérateurs ne pouvaient pas procéder à la mise en œuvre effective de ces nouveaux tarifs.

Toutefois, ces opérateurs ont trouvé une stratégie pour recouvrer ce montant par le raccourcissement des routes, ce qu'oblige les passagers à voyager dans deux ou plusieurs véhicules sur la même rota³⁷.

D'autre part, les coûts supportés par les opérateurs de transport semi-public ne sont pas accompagnés d'une augmentation des tarifs. Par exemple, en 2002, le prix du carburant était de 8,5MT par litre et 5MT tarif sur toutes les routes, la distance n'avait pas d'influence sur le tarif pratiqué. En 2005, le carburant a augmenté à 27,5 MT par litre, mais le taux n'a pas changé.

En Février 2008, le gouvernement a été obligé de subventionner le carburant pour les opérateurs privés, une subvention de 30% sur les impôts. Les demandes devaient être effectuées à travers la FEMATRO, et ils devaient apporter avec eux le reçu de la quantité totale de carburant acheté pour le but de l'activité de transport. Cette mesure n'a pas plu les opérateurs parce qu'ils pensaient que le gouvernement allait profiter de calculer le nombre de kilomètres parcourus, et donc les revenus. Cette fois, le système a changé et les opérateurs ont gagné le droit à un rabais de 4,35MT par litre sur le prix régulier de 35,25MT par litre. Il y avait une limite quotidienne de 40 litres pour les véhicules jusqu'à 25 passagers et 60 litres pour les plus grands.

Cette indemnité a été annulée en raison de la réduction des prix du carburant sur le marché international³⁸ qui a été enregistrée dans les mois suivants progressivement. Cependant, on croit qu'il devrait y avoir plus d'ajustement face à l'évolution actuelle des prix du carburant sur

³⁷Les véhicules font une demi itinéraire et prend une valeur que correspond à un itinéraire complet puis laissent que leurs collègues font le reste de la route en demandant la même valeur. Parfois, la même voiture après la demande du tarif en cause va réinitialiser une autre voyage sur le chemin manquant, et demander un autre tarif.

³⁸http://www.tipmoz.com/library/resources/tipmoz_media/cat3_link_1216526668.pdf

le marché international. Ce que nous fait conclure que les bénéfices de "chapeiros"³⁹ et sa rentabilité vont diminuer.

1.2 L'importance du transport public

Les transports publics fournissent un service essentiel et indispensable dans les villes, jouant un rôle social et économique d'une grande importance. Il ya plusieurs aspects qui peuvent être mis en évidence à cet égard. On note que le transport public :

-Démocratise la mobilité en facilitant la circulation de la majorité des personnes qui ne possèdent pas des voitures ou ne peuvent pas conduire;

- socialise espaces publics;

-décongestionne;

-réduit l'utilisation aveugle de l'énergie non renouvelable;

-réduit considérablement les dépenses publiques en matière de santé, à la réduction des accidents et des maladies causées par le trafic et la pollution;

-rationalise la nécessité de construire et d'entretenir des routes et la répartition des zones privilégiées, dans les grandes villes, pour la construction de parcs de stationnement, permettant l'allocation des ressources dans les zones de plus grande pertinence sociale et une utilisation rationnelle et humaine de l'espace urbain.

1.3 Les enjeux économiques et sociaux des transports publics

Les entreprises qui gèrent le système de transport public urbain sont presque jamais auto-suffisantes, les recettes générés par les frais d'entrée et de la publicité ne suffisent pas à couvrir les dépenses liées aux salaires des employés et la maintenance des équipements. Le reste des recettes nécessaires pour maintenir le système de transport public urbain doit être fortement subventionné par le fonds municipalité (ou même le gouvernement) qui peut être coûteux pour les caisses publiques de la ville et qui provoque souvent des querelles publiques

³⁹ Nom donnée aux conducteurs du transport publics (chapas)

et des débats passionnés. A Maputo la société T.P.M. Il est un exemple évident de cette situation.

Les critiques en matière de transports publics, affirment souvent que les transports en commun attirent des «éléments non-souhaitables», comme des histoires de criminels derrière les passagers, et sans abri dormant dans des stations-services⁴⁰.

En outre, un problème majeur causé par les transports publics est associée à des coûts. L'utilisation des transports en commun ou public, a des coûts élevés pour les utilisateurs ainsi que pour les entreprises qui les offrent.

Le coût des transports publics pour les utilisateurs sont les tarifs qui sont payés en fonction de l'itinéraire. Pour l'entreprise qui offre le service, les couts pour lui supporter sont : le frais de transport, le carburant, la manutention des véhicules, assurance et taxes ainsi que toutes les dépenses pour les employés. Les coûts fixes sont tous les coûts qui surviennent de façon indépendante le déplacement du véhicule et les coûts variables correspondent à kilométrage parcouru par le véhicule.

Section 02 : Les effets du transport national dans la zone Austral de l'Afrique

Les accords bilatéraux de transport établissent les conditions générales pour le développement du transport routier et de marchandises. Et renforcent les relations économiques et commerciales, elles promeuvent et facilite les services de transport de voyageurs et de transit et le traitement égal et équitable entre les transporteurs.

Le Mozambique est un signataire du Protocole de la SADC sur les transports, les communications et la météorologie avec le but de rendre les transports, les communications et la météorologie, efficace, pleinement intégré dans sa structure et les opérations, pour promouvoir le développement économique et social.

Il devient de plus en plus difficile de se rendre à son lieu de travail dans les capitales commerciales tentaculaires de l'Afrique. Cette situation est due en grande partie à l'invasion des minibus et motocyclettes qui sont parvenus à prendre la place d'un transport public par

⁴⁰<http://www.bicodocorvo.com.br/transporte/transporte-publico>

autobus défaillant. Les raisons de ce dysfonctionnement du transport urbain ne sont pas difficiles à comprendre. Les régies affaiblies, fragmentées et sous-financées ont été incapables tant de maintenir les services existants que de faire des plans de développement. Les autobus tombent en ruine après des années de surcharge sur des routes défoncées et d'entretiens mécaniques rapidement interrompus par le manque de pièces de rechange. Les tarifs sont trop bas et les subventions trop irrégulières pour assurer des exploitations soutenables. Les habitants des banlieues marchent ou ont recours à des services informels, largement non réglementés, sales, dangereux, inconfortables et fiables.

La solution est aussi claire que le problème lui-même : les villes africaines doivent rapidement évoluer vers le modèle de régie métropolitaine des transports adopté avec succès dans nombre de villes à travers le monde, pour coordonner la planification, la réglementation, l'octroi des permis, le contrôle technique, le suivi et l'application des règles. Il faut trouver un moyen de remettre en circulation les grands autobus. Les villes qui ne peuvent pas assurer le déplacement de leur population finissent étouffées par la croissance.

Les pays africains se rendent de plus en plus compte de l'importance de l'intégration régionale en matière de croissance économique et du rôle de l'Afrique dans l'économie mondiale. Mais on ne doit perdre de vue les nombreux obstacles qui se dressent sur le chemin de l'intégration effective, mauvais réseau de l'infrastructure régionale, en particulier dans les domaines des transports, de l'énergie et des communications, et l'éventail non adapté des cadres légal, institutionnel et réglementaire.

Les douze pays de l'Afrique australe constituent un important marché. La région compte 16,7 % de la population du continent et représente plus de 40 % du produit intérieur brut du continent estimé à environ 430 milliards de dollar américains. Région plutôt bien dotée en ressources naturelles, l'Afrique australe présente de nombreuses perspectives en termes d'énergie, d'agriculture et d'agro-industrie et de bon nombre d'activités productives et à valeur ajoutée. Bien que dans l'ensemble, l'Afrique australe constitue ainsi une grande opportunité de croissance et de réduction de la pauvreté, elle représentait moins de 1 % du commerce mondial en 2008. Le commerce intra régional reste faible par rapport à d'autres régions en développement et il est hautement concentré dans un seul pays. La production d'énergie est confrontée au faible niveau des investissements et aux réglementations défavorables. Des tronçons de route ne répondant pas aux normes ou non bitumés réduisent la compétitivité des produits en augmentant le coût et le temps de transport.

Le Rapport phare de l'équipe du DSIR (Document de stratégie pour l'intégration régionale)⁴¹ a conclu d'une manière résumée que au domaine de:

. Facilitation des échanges

- L'Afrique australe représentait environ 4 % de la population mondiale en 2008, mais moins de 1% des échanges mondiaux ;
- les échanges intra-régionaux en tant que part du volume total des échanges, demeurent très faibles par rapport à ceux des autres régions en développement ;
- les produits manufacturés dominent les exportations intra-régionales, tandis que les exportations sur le marché mondial concernent essentiellement les matières premières.

. Secteur de l'énergie

- L'Afrique australe recèle un important potentiel pour la production d'électricité, mais le faible niveau des investissements se traduit par des pénuries ;
- la mauvaise définition des cadres réglementaires censés régir les partenariats public-privé et l'absence d'accords d'achat d'énergie freinent l'investissement ;
- la faiblesse de la production et les goulots d'étranglement sur le réseau entraînent des délestages de charges dont les coûts économiques sont élevés ;
- le charbon demeurera une source d'énergie importante à court et à moyen terme, compte tenu des investissements effectués dans les centrales électriques à charbon et de l'existence d'importantes réserves de charbon dans la région.

. Secteur du transport

- Les coûts du transport représentent 30 % à 40 % du coût total des importations et des exportations ;
- les tronçons routiers ne répondant pas aux normes, augmentent les coûts et retardent la connectivité ;
- la faiblesse des capacités des ports ne leur permet pas de faire face suffisamment à l'accroissement du trafic ;
- les cadres stratégiques et réglementaires inappropriés, ainsi que les contraintes liées à la gestion, constituent une contrainte supplémentaire pour la performance des corridors.

⁴¹Banque africaine de développement "Strategy Report",2011-2015

. Secteur des TIC

- L'Afrique australe ne dispose d'aucun réseau de dorsales à grande capacité capable de gérer le volume du trafic, en cas de communication de marché de masse;
- la structure de propriété intégrée verticalement de l'industrie de la bande passante constitue un obstacle ;
- les coûts de connexion des dorsales sont très élevés (soit 366 \$ par mois, contre 6-44 \$ par mois en Inde) et la disponibilité est limitée.

. Biens publics régionaux

- La situation pourrait s'améliorer en ce qui concerne la vulnérabilité de la population à des maladies endémiques telles que le VIH/Sida et la coordination des programmes d'intervention;
- il convient d'élaborer des stratégies sur les changements climatiques et l'environnement ;
- la problématique homme-femme mérite d'être mieux prise en compte à l'échelle régionale.

Les capacités statistiques sont insuffisantes pour assurer le suivi et l'évaluation des progrès et impacts dans le cadre des initiatives régionales. "Compte tenu de l'importance de l'infrastructure hydraulique pour la production alimentaire (c'est-à-dire l'irrigation), l'amélioration des conditions de vie (c'est-à-dire l'assainissement) et le transport (c'est-à-dire les ressources en eau transfrontalières).

2.1 Projets et investissements

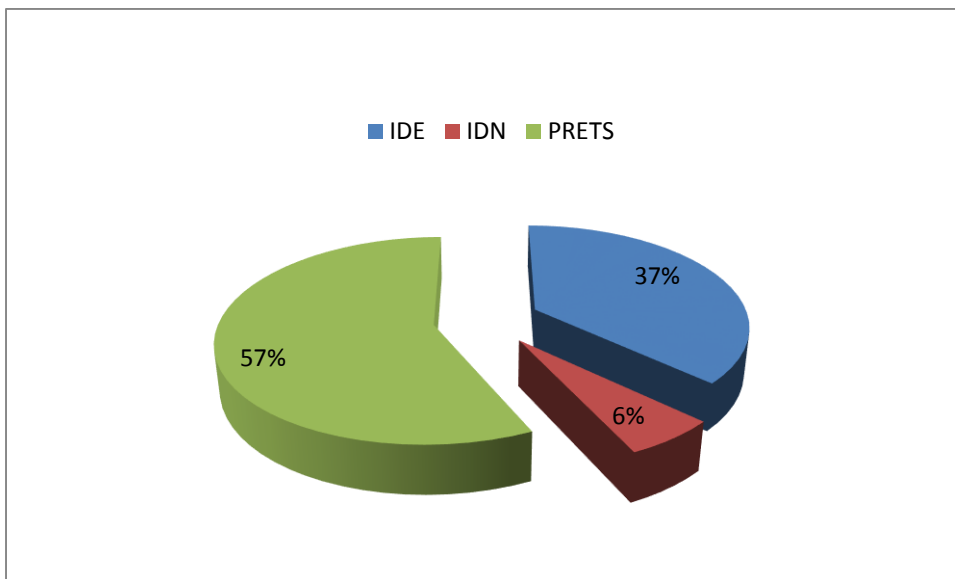
Le Mozambique a 2.700 kilomètres de côtes, la troisième plus grande partie du littoral en Afrique, ce que représente un potentiel pour développer l'industrie des transports à l'échelle nationale, régionale et internationale. La situation géographique du Mozambique toute au long de l'océan Indien et l'existence de ports naturels, donne au pays une grande avantage comparatif en ce qui concerne l'accès au marché, tout en donnant une grande responsabilité dans la création de conditions d'accès de la mer pour les pays de voisins.

Le transport a contribué en environ 10% du PIB en 2009, ce qui lui donne la troisième place dans les secteurs de l'économie qui enflamment directement la croissance économique. En 2012, le transport a vérifié une croissance de 14,2% en chemins de fer et routes, y compris ses services.

Le système de transport est un facteur clé de la cohésion sociale et territoriale, et pour la compétitivité. Pour que le système puisse jouer son rôle, il faut accorder une attention particulière à l'amélioration de l'infrastructure à l'échelle nationale, en tenant compte des besoins de l'équité et la solidarité de tous les citoyens pour assurer leur mobilité et leurs produits. Et pour que ça se déroulent d'une manière efficace, il faut accorder une attention spécial aux investissements directs étrangers(IDE).

Selon les données du centre de la promotion des investissements(CPI), de 1990 à 2011 ont été approuvés 3408 projets d'investissement, un montant total de 35,759 millions de dollars, avec un potentiel pour générer 398,125 postes de travail dans le pays. Dans cette valeur totale d'investissement, environ 37% correspond à l'IDE, 6% aux investissements directs nationales(IDN) et 57% des prêts dans les banques nationales et étrangères (voir le graphique 1).

Figure 11 : Investissement privé en %(1990-2011)



Source : Base de données du CPI

Le Mozambique est le troisième pays d'accueil pour les IDE en Afrique australe, profitant notamment de son ouverture maritime, à la différence de ses voisins enclavés. Les flux ont été soutenus ces dernières années, en particulier depuis 2011. En 2014, le Mozambique a attiré plus de 4 milliards EUR d'investissements directs étrangers, en hausse conséquente par rapport à 2013. La découverte de nouveaux gisements de gaz génère un accroissement

important des investissements étrangers, qui devraient se poursuivre dans les années qui viennent. Des permis de prospection ont été délivrés et 1,5 milliard EUR pourraient être investis dans ce secteur. Afin d'exporter ses matières premières (charbon et hydrocarbures) vers l'Asie, un projet financé par des capitaux publics et étrangers devrait aboutir à la construction de voies ferrées et à l'agrandissement des ports minéraliers et gaziers. Fin 2013, le groupe minier brésilien Vale a annoncé un investissement de plus de 2,5 milliards USD pour développer la production de charbon, notamment pour réaliser une voie ferrée reliant les mines de charbon au port de Nacala. Rio Tinto (groupe minier) et ENI (extraction gazière) figurent parmi les autres investisseurs importants. Plus de 25 milliards EUR vont être dépensés pour développer des ports et des unités de production de gaz naturel liquéfié.

Le pays dispose de ressources naturelles variées (énergie, mines, agriculture, sylviculture, pêche). De plus, sa situation géographique lui confère une place privilégiée dans le domaine des transports. Sa constance dans la conduite de réformes et de politiques économiques saines, ainsi que son programme de privatisation d'entreprises publiques offrent également de belles opportunités aux investisseurs étrangers. Cependant, le climat des affaires reste très perfectible selon la Banque mondiale, qui a classé le Mozambique 127ème du classement Doing Business 2015, en léger progrès par rapport à l'année précédente.

Les principaux secteurs auxquels s'intéressent les investisseurs étrangers au Mozambique restent, en 2015, le secteur minier, les hydrocarbures, l'énergie, l'agro-industrie, la pêche, les finances et le tourisme. Les grands pays investisseurs demeurent l'Afrique du Sud (plus de 60% en 2014), le Portugal, la Grande-Bretagne, Hong-Kong et les Pays-Bas⁴².

⁴² Nelsa Massingue e Carlos Muianga, Tendencias e Padroes de investimento privado em Moçambique: Questoes para análise, pag. 128.

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

Cette étude a été menée dans le but de la vérification, de l'analyse, de comprendre les différents éléments, les facteurs, et enfin, les déterminants que les acteurs publics ont pris et prennent en compte pour répondre aux besoins des utilisateurs en termes de services publics. Depuis son indépendance, en dépit de la guerre et certaines situations désagréables que le pays a connues et connaît encore, les services publics fournis par les autorités publiques comme nous avons expliqué dans ce travail, ont apporté plusieurs résultats sur le plan politique, économique et social.

Depuis que la paix a été rétablie à la suite des accords de Rome en 1992, une nouvelle constitution garantie un régime politique multipartite, une économie de marché et des élections libres, qui ont donné des résultats comme la croissance et la réduction de la pauvreté. La croissance a atteint une moyenne de plus de 8 % ces 10 dernières années, due à la bonne performance des secteurs du transport, des communications et de la construction, ainsi qu'au redressement agricole. La mise en œuvre systématique de réformes fondamentales a entraîné l'accroissement de l'investissement direct à l'étranger concernant l'aluminium, le gaz naturel et le titane. La pauvreté a reculé d'environ 15 % entre 1997 et 2003, permettant à près de 3 millions de personnes de sortir d'une pauvreté extrême en l'espace de six ans. La pauvreté a plus diminué dans les zones rurales (de 71 à 55 %) que dans les zones urbaines (de 62 à 52 %), le Mozambique étant le deuxième pays au monde (après le Vietnam) à afficher une telle réussite. Ces réussites sont le fruit d'une stabilité macroéconomique globale, d'une réforme politique, de dépenses publiques en faveur des pauvres et du soutien sans faille des donateurs, qui ont stimulé une croissance robuste dans la plupart des secteurs économiques. Les principales réalisations sont les suivantes⁴³ :

- Libéralisation du commerce : les exportations ont augmenté de 20 % par an ces 10 dernières années, faisant du Mozambique un des rares pays africains dont la part des exportations mondiales a connu une hausse ;
- Rebond du secteur agricole : la croissance de la production s'élève en moyenne à 5,6% depuis 1992 ; elle est due d'une part à l'expansion des terres agricoles, et d'autre part à l'accroissement de la main-d'œuvre et à la hausse du rendement. Le pourcentage de

⁴³<http://www.banquemondiale.org/ida>.

Conclusion Générale

ménages agricoles qui a adopté des techniques recommandées par les agents de vulgarisation agricole est passé de 2,4 % en 2000 à 13 % en 2004 ;

- L'investissement libéral : pour les « mégaprojets », notamment les investissements dans la fonderie d'aluminium, l'exploitation du gaz et des minéraux, qui représentent 1,5 % par an de la croissance du PIB ;
- Gestion efficace des opérations en cas de catastrophes : le Mozambique a réagi rapidement aux grandes inondations ainsi qu'au cyclone qui a eu lieu en 2007, démontrant ainsi qu'il avait renforcé son dispositif de lutte contre les catastrophes naturelles ;
- Réforme du secteur financier : notamment la création d'une banque de réserve indépendante et l'introduction de la concurrence dans le secteur des banques commerciales. Les réalisations récentes comprennent une stratégie arrêtée d'un commun accord pour assurer le respect, par toutes les banques mozambicaines, des normes internationales d'audit dès 2007 ;
- Progrès en matière d'éducation : depuis 1991, le taux net de scolarisation en primaire a progressé de 65 points de pourcentage et le taux d'achèvement étendu à tout le cycle primaire a doublé, et était de 40 % en 2003 ;
- Renforcement des normes de santé : les taux de mortalité infantile et de mortalité des moins de cinq ans ont tous les deux baissé de 35 points de pourcentage depuis 1990 ;
- Réduction des coûts du transport : le nombre de routes jugées dans un bon état ou un état acceptable a été multiplié par sept et représente aujourd'hui 70 % du réseau routier total, alors que le nombre de routes impraticables a été divisé par dix et n'en représente plus que 5 %. Des réformes institutionnelles ont amélioré la pérennité des investissements ;
- Progrès concernant la disponibilité de l'eau : l'accès à l'eau potable a plus que doublé pour arriver à 27% en zones rurales entre 1996-1997 et 2002-2003. Les investissements en infrastructures et les réformes institutionnelles touchant à la gestion des services ont amélioré la qualité, la fiabilité et la viabilité financière des services d'approvisionnement en eau des agglomérations urbaines ; l'objectif de développement pour le millénaire (à savoir une couverture durable de 70 % en zones urbaines) sera probablement atteint.

Conclusion Générale

Ces réussites reposent sur trois piliers : l'appropriation du programme de réforme par le gouvernement, les réformes cohérentes et bien fondées et une aide massive et de mieux en mieux coordonnée des donateurs.

Dans les transports, en tenant compte des objectifs généraux ainsi que l'interface intermodale, la première ligne stratégique est préoccupée par la définition et la mise en place progressive des artères principales à mettant en place les services d'infrastructure et de transport, en tenant compte des aspects d'une économie mondiale, des principaux pôles de développement du pays, des stratégies globales et sectorielles du gouvernement, des districts isolés par manque d'infrastructure, de la commercialisation agricole et du développement du tourisme dans tous ses aspects. Comme montré précédemment, les artères Nord-Sud donnent la priorité principale aux transports maritime et ferroviaire. Les artères Est-Ouest vont prendre en compte l'accès à la mer à l'intérieur des pays de la SADC en matière d'intégration économique régionale et l'emplacement stratégique des nœuds intermodaux et les principaux centres logistiques. La direction est-ouest donne la primauté aux voies navigables et le transport routier.

Les centres urbains sont intrinsèquement complexes en raison de leur nature structurelle où ils devraient capitaliser sur les opportunités dans le renforcement de la compétitivité pour soutenir le développement et l'équité. Le transport public urbain doit être considéré dans un contexte plus large de la gestion de la vie urbaine qui, à son tour doit être basée sur l'optimisation de la compétitivité.

Après avoir vu et analysé plusieurs aspects des services publics au Mozambique, nous pouvons conclure que malgré certains aspects positifs, les services publics au Mozambique ont plusieurs lacunes de gestion, et pas seulement le manque de ressource ou d'investissement.

Nous pouvons vérifier de nombreuses fois que les lois, les plans stratégiques, les plans d'exploitation, même s'ils ne sont pas suffisants, existent. Le problème est au niveau de la gestion du système, où il y a un manque de personnel qualifié pour gérer certaines fonctions.

Le manque de personnel préparé pour le contrôle des transporteurs publics aggrave la situation, en fait cela est le cas pour de nombreux pays en Afrique, comme nous le voyons à Tizi-Ouzou (Algérie), où il y a que trois contrôleurs qualifiés pour le système de transport public au niveau de la wilaya et c'est insuffisant.

En tenant compte que le Mozambique est un pays toujours en développement et qui est encore dans un état de découverte de ses ressources (pétrole, charbon, etc.), il ne dispose pas de ressources suffisantes pour la réalisation de certains investissements qui sont considérables

Conclusion Générale

dans les services publics, ce qui signifie qu'il y a toujours un encouragement pour l'investissement direct à l'étranger (IDE) très fort.

En particulier, la réduction de la pauvreté au Mozambique est fondée sur certaines priorités pour la promotion du développement humain et la création d'un environnement favorable à la croissance rapide, inclusive et vaste. Les principaux domaines d'action sont l'éducation, la santé, l'agriculture et le développement rural, les infrastructures de base, la bonne gouvernance, et la gestion macroéconomique et financière. Ces domaines d'action sont considérés comme indispensables car ils sont absolument essentiels à la réduction de la pauvreté et à la croissance, et aussi parce qu'il y a des effets profonds et vastes⁴⁴.

Et cette dernière phrase montre clairement le manque d'attention accordée à ce secteur des services publics de transport qui a subi plusieurs transformations jusqu'aujourd'hui, mais qui ne constitue pas une priorité fondamentale comme les autres domaines d'action publique.

Le gouvernement a réduit son rôle dans le transport, se transformant en régulateur et mettant en évidence la promotion du secteur privé qui, à son tour, n'a pas la capacité d'agir avec une certaine force et d'appropriation au moins du transport urbain. Le gouvernement à le rôle de réglementation des transports et le secteur privé met en œuvre les politiques de transport.

⁴⁴ Profil de gouvernance en Afrique, décentralisation et développement municipal (1975-2003), résumé exécutif.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ouvrage :

- . Bauby, Pierre, Service Public, Services Publics, Paris: la documentation Française, 2011.
- . Bardin, Laurence. Análise de conteúdo em Moçambique. 3. ed. Lisboa: Edições 70, 2004.
- . Baudy, Pierre, Reconstruction l'action Publique : Service Publics, au service de qui ?, Pars, Syros, 1998.
- . CISTAC G., O Tribunal Administrativo de Moçambique,, Ed. Faculdade de Direito da Universidade Eduardo Mondlane, Maputo,1997.
- . Merlin, Pierre, la planification des transports Urbains, Paris, Masson, 1984.
- . Santos de Arago, Alexandre; Direito Dos Serviços Públicos. Editora Forense. 1aEd. Rio de Janeiro, 2007.
- . Zanella Di Pietro Maria Sylvia; Direito Administrativo. Editora Atlas. 20º Éd., São Paulo, 2006.

Revues et articles :

- . Abdenmour Dahak, Rabah Kara, Le mémoire de Master : Du choix du Sujet à la Soutenance, édition El-Amer, Tizi-Ouzou, 2015.
- . African Development Bank Group, Document de stratégie pays, Aout 2011.
- .Ana Chichava, Fernanda Faria, Descentralização e cooperação descentralizada em Moçambique, Outubro de 1999.
- . Albino Alves Nito da Silva Simione, Governança no Setor Público Moçambicano: um Estudo no Município de Xai-Xai,2012.
- . Andre Almeida-Santos, Moçambique, Maputo,2014.
- . André Cristiano José, Autoridades Ardilosas e Democracia em Moçambique, Sao Paulo, 2005.
- . Banque africaine de développement, Document de Stratégie Pour l'intégration Régional 2011-2015, Afrique Australe, 2011.
- .Banque africaine de développement "Strategy Report",2011-2015.
- . Bauby, Pierre, Les modèles de service public, Paris, 1995.

- . Button, K.J. Transport economics, 2ª Edição, Cambridge University Press, 1993.
- . C.MAJEROWICZ, Rapport d'étude sur la décentralisation et la Gouvernance Locale, quelle contribution de la CBT ?, Bruxelles, 2006.
- . Commission Économique pour l'Afrique, *Libérer le potentiel commercial de l'Afrique* Rapport économique sur l'Afrique Addis-Abeba, 2004.
- . Doris C. Ross, La montée en puissance du Mozambique, International Monetary Fund, Publication Services, 2014.
- . Felizardo Bouene, Moçambique 30 anos de Independencia, Mestrado na UEM, 2005.
- . FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS, Privatisation et réglementation des systèmes de transports publics urbains, table rond 14, 2008.
- . Héloïse Petit, Les déterminants de la mise en Ouvre d'un mode de gestion de l'emploi, ÉCONOMIE ET STATISTIQUE N° 361, 2003.
- . Initiative de la Société AfriMAP & Ouvrir pour l'Afrique australe, 2009.
- . Josef Barat, corredores de transportes, Maputo, 2009.
- . Métier, Perfil da decentralização em Moçambique (1975-2003), Maputo, in sit 2004.
- . Mia Couto, Cada Homem é uma Raça, 1ª ed. da Caminho em 1990; 9ª ed., 2005.
- . Millennium bcp, Intervencionalização de Economia Moçambicana, Lisboa, 2014.
- . Nations Unies, Commission économique pour l'Afrique, Rapport d'examen africain sur les transports (Résumé), 2012.
- . Novaes A., 'Sistemas logísticos: transporte, armazenagem e distribuição física de produtos', São Paulo, 1989.
- . Peter Farlam, *Assessing Public-Private Partnerships in Africa*, Nepad Policy Focus Report No. 2, 2005
- . Proposta do plano económico e social de 2013, Maputo, 2013.
- . Rev. Adm. Pública, A modernização da gestão e a governança no setor público em Moçambique, Rio de Janeiro, 2014.
- . Stephen Thomsen, *Perspectives de l'investissement international*, Chapitre 3, Edition OCDE, 2005.
- . Vasco Nhabinde, Custos de transporte na comercialização agrícola de Moçambique, Maputo, Dezembro de 2001.

Thèses :

- . Andre Almeida-Santos, Education et décentralisation, thèse de doctorat a Université Paris 8.
- .HAMOUR Djamila,Management de l'eau potable et de l'assainissement : entre patrimoine commun et service public Cas de la wilaya de TiziOuzou, Mémoire de Master en Management Territorial et Ingénierie des Projets, U.M.M.T.O, 2009.
- . Nathan Associates Inc., Proposition de politique de transport urbain pour le Mozambique, Maputo, Juin 2008.
- . Sérgio Eduardo Matosse, La rentabilité des opérateurs de transport semicolectif de passagers et la concession des routes à Maputo,Licence a UEM, Maputo, 2010.
- . Thomas Cooper Patriota, Le rôle du Frelimo dans le processus de démocratisation au Mozambique (1990 – 2008), Master2 a Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne, 2008.

Textes législatifs et réglementaires :

- . Décret n°30/2001 de la République du Mozambique.
- .Bulletin officielle n°10 de 1856 de la couronne Portugaise.
- . Constitution de la République de Mozambique, Maputo, 16 Novembre 2004.
- . Loi n°11/2007 sur les droits fiscaux de la République du Mozambique.
- . Loi n° 21/2009 de l'aviation civile du Mozambique.
- . Note de recherche de la Direction nationale du commerce, n ° 18, Maputo, Juin 2001.

Rapports et divers :

- . Commission Économique pour l'Afrique, *Libérer le potentiel commercial de l'Afrique* Rapport économique sur l'Afrique Addis-Abeba, 2004.
- . Hubert DELZANGLES « Les contrats de partenariat public-privé : enjeux contemporains et défis pour l'avenir, 9 mars 2012.
- .Peter Farlam, *Assessing Public-Private Partnerships in Africa*, Nepad Policy Focus Report No.2, 2005.
- . RAMDINI Samira, «Cours management des services publics territoriaux », master2 management territorial et ingénierie des projets, UMMTO, 2014 /2015.

Sites internet :

- . www.cairn.info
- . <http://theses.recherches.gov.mg/>
- . <http://www.vie-publique.fr>
- . www.mtc.gov.mz
- . www.larouse.fr
- . <http://www.vie-publique.fr>
- . <http://dictionnaire.reverso.net/francais>

FIGURE:

Figure 1: Place occupé par le transport à niveau mondial.....	18
Figure 2: La distribution sectorielle du PIB (en pourcentage du PIB).....	23
Figure 3: L'évolution de la dette public.....	24
Figure 4: L'évolution du secteur de services (2003-2012).....	25
Figure 5: Structure Organisationnelle au période de nationalisation à Mozambique.....	30
Figure 6: Illustration graphique de la croissance du nombre de transport de passagers.....	57
Figure 7: Evolution de la flotte de transport Routier de passagers par province.....	57
Figure 8: Transport de Passagers dans les véhicules de transport de marchandises.....	67
Figure 11: Investissement privé en %(1990-2011).....	75

ANNEXES

Extraits de la Constitution de la République du Mozambique

Artigo 11 (Objectivos fundamentais)

O Estado moçambicano tem como objectivos fundamentais:

- a) a defesa da independência e da soberania;
- b) a consolidação da unidade nacional;
- c) a edificação de uma sociedade de justiça social e a criação do bem-estar material, espiritual e de qualidade de vida dos cidadãos;
- d) a promoção do desenvolvimento equilibrado, económico, social e regional do país;
- e) a defesa e a promoção dos direitos humanos e da igualdade dos cidadãos perante a lei;
- f) o reforço da democracia, da liberdade, da estabilidade social e da harmonia social e individual;
- g) a promoção de uma sociedade de pluralismo, tolerância e cultura de paz;
- h) o desenvolvimento da economia e o progresso da ciência e da técnica;
- i) a afirmação da identidade moçambicana, das suas tradições e demais valores sócio- culturais;
- j) o estabelecimento e desenvolvimento de relações de amizade e cooperação com outros povos e Estados.

Figure 10 : Type de bus utilisés pour le transport public dans la ville de Maputo



Minibus (15places)Minibus moyen(25places)



Bus (34places et 90personnes de capacité)

CARTE GRAPHIQUE DU MOZAMBIQUE



- | | |
|--|---|
| ■ Formellement déconseillé | ■ Vigilance renforcée |
| ■ Déconseillé sauf raison impérative | ■ Vigilance normale |

TABLE DES MATIERES

Introduction Générale.....	1
Chapitre I: Cadre général sur les services publics.....	8
Introduction du chapitre.....	8
Section 01 : Définition et généralités des services publics.....	8
1. Les services publics.....	9
1.1 Définition des services publics.....	10
1.2 Éléments de définition.....	11
1.3 Principes.....	12
1.4 Fonctions des services publics.....	15
Section02 : Le transport public local.....	16
2.1. Transport public	16
2.1.1 Définition.....	17
2.2 L'action du pouvoir public au niveau du transport public local.....	18
2.2.1 Le besoin de planification opérationnelle.....	19
2.3 Acteurs éléments.....	20
Chapitre II : Les facteurs politico-administratifs des services publics	21
Introduction du chapitre.....	21
Section 1 : Présentation du Mozambique.....	21
1.1 L'organisation économique de 1992 à 2012.....	22
1.2 Le secteur de services Publics.....	25
Section 2 : L'approche historico-administratif et organisationnelle des services publics du Mozambique.....	26
2.1 Développement Historique de l'administration publique.....	26
2.1.1 L'évolution historique.....	26

2.1.2 La guerre de libération.....	29
2.2 Services publics à période post indépendance : Application au transport.....	29
2.2.1 Les nationalisations.....	29
2.2.1.1 Les entreprises de l'état.....	31
2.2.2 Les services centralisés et la Guerre civile.....	31
2.2.3 La décentralisation et la gouvernance locale au service du transport.....	33
2.3 Le déterminant économique et modes de gestion.....	36
2.4 La période multipartiste.....	38
2.5.1 Déterminants non formels des services publics Locaux.....	39
Section 03 : Evolution de la réglementation des transports publics locaux.....	41
3.1 Les routes Nationales.....	42
3.2 Le rôle des corridors au développement national.....	43
Chapitre III : Etude du système de Transport public Local.....	44
Introduction du chapitre.....	44
Section 01 : Politiques de transports en commun en Mozambique.....	45
1.1 La réglementation de transport au Mozambique.....	46
1.1.1 Le transport de passagers.....	47
1.1.2 - Transport de marchandises.....	47
1.2 Les instruments des Transports Publics Locales.....	48
Section 02 : Les modes de transport e leurs relations.....	50
2.1 Les différents types de transport.....	50
2.1.1 Le transport maritime.....	52
2.1.2- Le transport ferroviaire.....	53
2.1.3 Transport aérienne.....	54
2.1.4 Transport Routier.....	56

Section 03 : Modes de Gestion de Services Publics.....	57
3.1 Le PPP : Partenariat Public-Privé.....	58
3.1.1 Définition.....	58
3.1.2 Caractéristiques.....	59
3.1.3 Avantages et inconvénients des PPP.....	59
3.1.3.1 Avantages des PPP.....	59
3.1.3.2- Inconvénients et risques des PPP.....	60
3.1.3.3 Exemples types de PPP en Afrique.....	60
3.2 Contexte Mozambicain de gestion de services publics.....	61
Chapitre IV : Analyse de l'offre de transport public Local.....	64
Introduction du chapitre.....	64
Section 01 : Les caractéristiques multiples du système de transport public local au Mozambique.....	64
1.1 Le transport Urbain.....	65
1.1.1 Analyse (contradictions du quotidien).....	66
1.1.2 La rentabilité du transport de passagers.....	68
1.2 L'importance du transport public.....	70
1.3 Les enjeux économiques et sociaux des transports publics.....	70
Section 02 : Les effets du transport national dans la zone Austral de l'Afrique.....	71
2.1 Projets et investissements.....	74
Conclusion générale.....	77
Références bibliographiques.....	81
Listes figures	85
Annexes.....	86
Table des matières.....	89