

BASE DE CONNAISSANCE SUR LE TRANSPORT RURAL

INTRODUCTION

Objectifs de la base de connaissance sur le transport rural

Jusqu'à un passé récent la plupart des pays en développement ainsi que les organismes financiers internationaux ont toujours estimé que les problèmes de transport en milieu rural pouvaient être résolus, simplement, par la construction des routes d'accès. Il est vrai que la construction de route d'accès peut bien améliorer la situation, mais on s'est néanmoins rendu vite à l'évidence qu'une perspective plus large devrait être adoptée pour la mise en place de mesures complémentaires afin de prendre en charge les problèmes d'accessibilité et de mobilité spécifiques au milieu rural dans les pays en développement.

Le transport rural englobe un certain nombre de moyens de transport ainsi que les infrastructures appropriées au niveau du village, du district et de la région. Pour résoudre les problèmes de transport rural, il est également important de prendre en considération d'autres alternatives nécessitant des solutions complémentaires non-transport telles qu'une meilleure localisation des services de proximité tels que les écoles et les centres de santé. Ces solutions sont plus efficace et peuvent avoir un plus grand impact sur la demande de transport rural.

La base de connaissance sur le transport rural est une série de documents de référence sur les récentes idées et expériences dans le domaine de transport rural. Les documents sont tirés aussi bien des publications que des études de cas et visent à informer les décideurs politiques, les planificateurs et les praticiens de transport rural dans les pays en développement. La base de connaissance est structurée en cinq modules qui couvrent plusieurs aspects relatifs au transport rural; la politique des transports, la gestion et le financement des infrastructures, l'offre de service de transport ainsi que les interventions complémentaires non-transport.

Les cinq modules sont:

1. Politiques et stratégie des transports
2. Planification, aménagement, évaluation et réalisation des infrastructures de transport
3. Gestion et financement des transports
4. Les services de transport rural et les moyens intermédiaires de transport (MIT)
5. Les questions d'ordre social et environnemental

Le projet est réalisé pour le compte du Programme de Transport Rural de la Banque mondiale, (RTTP), partie intégrante du Programme sur la Politique des Transports dans les pays de l'Afrique Sud-Saharienne (SSATP). Le programme SSATP est géré par la Banque mondiale avec un support financier du Département britannique pour le Développement International, DFID.

1. LES CONTRAINTES DU TRANSPORT RURAL

Dans un passé récent, un certain nombre de contraintes relatives au transport rural ont été identifiées. La liste ci-dessous présente les contraintes les plus importantes:

- Un effort humain significatif est réalisé quotidiennement pour le ramassage du charbon de bois et la collecte de lois potable.
- La charge supportée particulièrement par les femmes pour satisfaire les besoins ménagers de transport.
- Les difficultés pour satisfaire la demande de transport pendant la saison des moissons.
- Accès inadéquat, particulièrement pour les femmes, aux moyens intermédiaires de transport, MIT y compris les bicyclettes, le transport humain et le transport animal.
- L'isolement des communautés rurales du réseau routier engendrant des marches sur longues distances pour le transport de produits vers les marchés et les malades vers les centres de santé.
- Faible niveau d'accessibilité aux marchés, écoles, centres de santé et services administratifs.
- Routes et pistes qui restreignent les déplacements pendant les saisons de pluies ou durant route l'année à cause de leurs mauvais états.
- Routes d'accès inadéquates à cause des surfaces glissantes et l'absence de ponts pour la traversée des cours d'eau.
- Offre d'infrastructure faible et financement inadéquat de l'entretien routier.
- Faible planification et mauvaise distribution des ressources destinées aux infrastructures routières engendrant la construction de route à haut niveau d'aménagement alors que des populations rurales restent isolées et éloignées du réseau routier.
- Offre de services de transport faible et à coûts élevés, du notamment à la présence de monopoles.
- Des coûts d'entretien des véhicules élevés particulièrement en Afrique.
- Absence d'investissements complémentaires et de facilité de stockage pour assister la commercialisation des produits agricoles.
- Investissements de transport fluvial insuffisants pour la construction et l'entretien des canaux de navigation et l'approvisionnement en moyens de transport.

2. IDENTIFICATION DES PRIORITES

Une approche globale est nécessaire pour développer une stratégie de transport rural appropriée. Bien que plusieurs études aient été menées pour résoudre les problèmes identifiés ci-dessus, des données supplémentaires sont encore nécessaires pour développer une stratégie adéquate pour chaque pays ou région.

Plusieurs approches sont cependant nécessaires pour identifier les priorités. Les priorités et les perspectives locales peuvent être obtenues à l'aide de techniques d'évaluation participatives y compris des enquêtes et des ateliers de travail. Les consultations avec les chefs de village et de districts, des transporteurs et des commerçants, sont importantes, seulement, on ne devrait pas occulter les intérêts des

autres usagers. Les plans d'aménagement des districts sont également utiles pour l'identification des contraintes de transport.

L'approche par "L'analyse des moyens de subsistance" peut être adoptée pour identifier les moyens avec lesquels une mesure particulière peut bénéficier les communautés locales. Cette approche offre un cadre pour comprendre comment les changements proposés peuvent affecter le mode de vie des populations rurales sur le long terme. L'analyse est centrée directement sur les façons avec lesquelles les communautés rurales utilisent et développent leurs actifs humains, financiers, naturels et physiques. Jugeant par la liste des contraintes présentées ci-dessus, il est évident que le transport et les communications influent sur plusieurs aspect de la vie communautaire. Des bénéfices significatifs peuvent être obtenus si on pouvait réduire la force de travail nécessaire pour la collecte du charbon de bois et de l'eau et le transport de produits agricoles vers les marchés. L'amélioration du transport rural entraîne une réduction des coûts de transport des produits agricoles vers des centres urbains et ceci engendre également d'importants bénéfices.

Lorsque cela est possible, une analyse quantitative des coûts et des bénéfices doit être réalisée pour identifier les priorités. L'analyse des niveaux de productivité, d'utilisation de la main d'œuvre, des coûts et des tarifs peut être bien utile. Des analyses comparatives des coûts et des conditions dans différents pays peuvent aider à estimer les bénéfices et à identifier les solutions pratiques.

Pour illustrer l'importance de l'analyse quantitative, il a été estimé que comme alternative au port sur la tête, construire une route d'accès de 5km engendre cent fois plus de bénéfices que l'aménagement d'une piste en route en terre de même longueur.

3. LA STRUCTURE D'ORGANISATION DU TRANSPORT RURAL

Pour une meilleure compréhension des questions de transport rural, il est utile d'identifier les principaux intervenants. Il s'agit des acteurs suivants:

- Les ménages ruraux
- Les communautés villageoises
- Autorités nationales, régionales et locales
- Les organismes routiers
- Les entreprises de construction et d'entretien routier
- Les entreprise et les syndicats de transport
- Les garages automobiles et les mécaniciens
- Les petits grossistes et détaillants
- Les services d'extension agricoles
- Les services de santé et d'éducation
- Les grandes fermes agricoles et les organisations de commerce agricole
- Les services de police
- Les Organisations Non Gouvernementales, ONG

La capacité d'influence et de contrôle du gouvernement sur ces différents acteurs est variable. L'infrastructure de transport rural ne peut être fournie par le marché et les gouvernements ont toujours joué un rôle direct dans la détermination des activités

d'entretien et d'investissements routiers. Il n'existe pas de retour systématique entre les coûts des investissements et les bénéfices et c'est pour cette raison que l'intervention des autorités est nécessaire. Par contraste, les autorités interviennent peu dans les actions des ménages, des transporteurs et des commerçants agricoles. Les ménages peuvent estimer les coûts et les bénéfices de leurs activités de transport au niveau local. Le marché est le mécanisme clé qui gouverne les actions des exploitants de transport. Les Autorités peuvent intervenir particulièrement dans les domaines où existent d'importants effets externes (sécurité routière et santé publique) et des économies d'échelle (l'utilisation de nouveaux moyens de transport) ou bien lorsque des distorsions existent au niveau du marché à cause de pratiques monopolistiques. La mise en place d'un certain nombre de mesures et de politiques par le gouvernement peut influencer tous les acteurs concernés.

4. LA STRUCTURE DE LA BASE DE CONNAISSANCE

Les articles de la base de connaissance sont regroupés en cinq modules et présentent chacun les questions clés relatives à la politique, la planification et la gestion du transport rural.

Module 1: Politiques et Stratégies

Le premier module introduit le sujet et décrit les besoins de transport des communautés rurales en mettant l'accent sur l'importance du transport dans la réduction du niveau de pauvreté. Il décrit également les politiques nécessaires pour faciliter la provision des infrastructures et des services de transport.

Module 2: Planification, Aménagement, Evaluation et Réalisation

Le module 2 analyse dans le détail la provision des infrastructures de transport, les moyens utilisés par les ingénieurs et les planificateurs de transport pour la priorisation des investissements afin d'améliorer le niveau d'accessibilité des zones rurales, les niveaux d'aménagement nécessaires pour satisfaire les besoins des activités des communautés rurales ainsi que les méthodes utilisées pour évaluer la rentabilité des projets d'investissement pour la réalisation des infrastructures de transport rural.

Module 3: Gestion et financement

Des questions d'ordre général sur la gestion locale du transport rural sont formulées dans le module 3 avec un intérêt particulier sur les mécanismes de financement des investissements et l'entretien des infrastructures de transport y compris les fonds routiers et les réformes institutionnelles appropriées.

Module 4: Les services de transport rural et les Moyens Intermédiaires de Transport (MIT)

Le module 4 examine les modes de transport disponibles dans les zones rurales et les contraintes existantes pour l'utilisation des moyens intermédiaires de transport (MIT) et des services de transport. Des recommandations sont faites pour générer un nombre

critique d'utilisateurs des MIT et des services de transport ainsi que les méthodes pour augmenter la demande pour les systèmes de transport rural.

Module 5: Les questions d'ordre social et environnemental

Le dernier module décrit les bénéfices sociaux associés au transport rural, et introduit le concept de "Moyens de subsistance durable" qui vise à fournir une plus large approche aux problèmes de pauvreté du monde rurale. Le module examine également les différentes méthodes d'enquêtes quantitatives et qualitatives pour collecter les informations et les données au niveau local, lesquelles sont nécessaires pour formuler les politiques de transport tout en renforçant les capacités des communautés locales pour prendre en charge leur propre développement.