

**SUPPORTS DE FORMATION  
AU TRANSPORT RURAL**



**Module 1: Politiques et Stratégies**

# **Transport au niveau du village**

**Séance: 1.3**

**Partie 1**

**Présentation: 1.3a**



**DFID** Department for  
International  
Development



theIDLgroup



**SSATP**  
Africa Transport  
Policy Program

# Modules de formation

Ce module

## Module 1. Politiques et stratégies

Module 2. Planification, conception, évaluation et mise en œuvre

Module 3. Gestion et financement

Module 4. Mobilité rurale

Module 5. Enjeux sociaux et environnementaux

# Module 1. Politiques et Stratégies

Présentation de la séance : Aperçu des modules et des enjeux liés au transport rural

Séance 1.1 Nouvelles orientations en matière de transport rural

Séance 1.2 Nouveau cadre en matière de transport rural

Cette séance

Séance 1.3 Transport au niveau du village

Séance 1.4 Impact socio-économique des interventions en matière de transport rural

Séance 1.5 Processus de développement d'une politique de transport rural

Séance 1.6 Stratégie liée à la sécurité du transport rural

# 1. Introduction

## Objectifs d'apprentissage

À l'issue de la séance, les participants pourront :

- ③ Analyser le processus qui a mené à un nouveau paradigme en matière de transport rural dans les zones à faible revenu
- ③ Décrire l'historique des principales institutions et des évolutions conceptuelles et méthodologiques
- ③ Expliquer le processus permettant de mener une Analyse des déplacements des ménages

# Programme de la séance

- ③ Historique
- ③ Analyse des déplacements des ménages

## 2. Historique

### Principales institutions

- ③ **1971** : Intermediate Technology Development Group (ITDG, Groupe de développement de technologie intermédiaire)
  - groupe d'experts bénévoles chargé d'explorer de nouvelles idées
- ③ **1973**: Étude sur le remplacement de la main d'œuvre de la Banque mondiale et Programme mondial pour l'emploi de l'OIT
  - études en matière de nouvelles technologies routières
  - dictés par les préoccupations croissantes liées à l'emploi et aux problèmes de pauvreté connexes

**Slide 6**

---

**KI1**

Karen Iles, 12/03/2003

## © Fin des années 70 :

- ITDG, OIT, Banque mondiale, groupe de développement international et autres
- Nouveau paradigme de planification

## © 1991 :

- L'OIT a également eu un rôle déterminant dans la mise en place du Forum international pour le transport rural et le développement, avec le soutien financier de l'ACDI, la NORAD, la SDC et la SIDA



# Historique du transport rural



## Activité de groupe

*Construction d'une chronologie illustrant les évolutions conceptuelles et méthodologiques qui ont eu lieu en matière de transport rural depuis 1960*

# Évolution des concepts



Années 60 accent mis sur l'amélioration de l'accès =  
routes bon marché

Années 70 on privilégie les véhicules bon  
marché

Années 70 + études sur la demande  
en transport des usagers

Milieu des années 80 analyse des  
déplacements des ménages

# Recherche d'un nouveau paradigme de planification du transport rural : critiques initiales

- ③ Mécontentement quant à la politique existante
- ③ Recours aux investissements en infrastructures :
  - pour les véhicules motorisés conventionnels
  - comme catalyseur du changement économique et social
  - comme moyen privilégié d'améliorer l'accessibilité et la mobilité personnelle
  - pour la fourniture de véhicules laissée au secteur privé

# Autres critiques

- ③ **Normes de conception inutilement élevées** appliquées aux voies locales de desserte, rapides ou de développement, et niveau de développement du réseau lent et incertain en résultant
- ③ **Coût élevé et indisponibilité** des véhicules motorisés pour la grande majorité de la population
- ③ **Négligence à l'égard de politiques efficaces** pour le développement du transport local et des systèmes de véhicule

# Des routes bon marché aux véhicules bon marché

- ① Années 60 accent mis sur l'amélioration de l'accès
  - Cela impliquait presque exclusivement un accès routier
  - Les investissements et la planification se concentraient sur des routes bon marché
  - Ce qui a conduit à une méconnaissance fondamentale de la véritable nature des demandes en transport de la majorité de la population rurale
- ① En 1976, l'accent est mis sur les véhicules bon marché – en raison du choc pétrolier

# Progrès limités

- ⊙ Peu de changement des politiques d'investissements visant à faciliter la production ou la distribution de véhicules bon marché
- ⊙ Le maintien de la dépendance à l'égard des forces du marché a supprimé l'utilisation de véhicules bon marché
- ⊙ Pourtant, le passage d'une politique privilégiant les routes bon marché à une politique axée sur les véhicules bon marché a élargi le débat
- ⊙ L'attention s'est détournée des infrastructures aux besoins spécifiques des usagers en transport et à la façon dont ces besoins pourraient être satisfaits

# Études sur la demande en transport des usagers

- ③ À partir de 1970, accent mis sur les **besoins spécifiques des usagers en transport**
  - doutes quant aux avantages liés à des investissements en véhicules conventionnels et motorisés pour les pauvres  
(issus des travaux menés au Bangladesh et au Népal par le Groupe de développement international)
- ③ Réalité des petits exploitants
  - transport de petites charges sur de courtes distances
  - exemple : Kenya, unités de 10–150 kg sur 1–25 km
  - services de transport motorisé rarement disponibles, abordables ou même nécessaires

# Dix études de cas en Afrique et Asie

- ③ Milieu des années 80. Couvrent 3 principaux volets :
  - études locales des modèles de transport
  - enquêtes sur 7 modes de transport au niveau local
  - évaluations plus larges des politiques et de la planification en matière de transport et de leurs implications pour les communautés rurales
- ③ Clairement axées sur les activités de transport
- ③ Ont tenté de :
  - définir les besoins en transport des petits exploitants et des ménages
  - relier les limites physiques aux autres limites



## *Conclusions*

### Études sur les déplacements des usagers

Type et qualité des infrastructures par rapport aux services

Efficacité limitée du système routier

Privation de la majorité des individus

Transport fréquent de petites charges sur de courtes distances

Utilisation de véhicules simples et non conventionnels

Manque de crédit

Négligence des responsables politiques

# Type et qualité des infrastructures par rapport aux services

- ③ Corrélation entre le type et la qualité des infrastructures et le type et la qualité des services de transport
- ③ S'il existe des routes toutes saisons, des véhicules motorisés fournissent des services réguliers
- ③ Mais les véhicules motorisés ne sont normalement pas disponibles sur des routes saison sèche
  - sauf en cas d'une amélioration de la qualité dépassant de 200 à 400 % celle des routes toute saison
  - les véhicules non motorisés comblent parfois les lacunes des services sur les routes saison sèche, mais les coûts unitaires sont élevés

# Efficacité limitée du système routier

- ⊙ Peu de perspectives d'extension du système routier
- ⊙ Une partie importante de la population n'est pas accessible par tout temps
- ⊙ Lente amélioration prévue
- ⊙ Mais dans de nombreux pays les plus pauvres, les perspectives économiques se sont détériorées depuis l'étude

# Privation de la majorité des individus

- ⊙ Même de ceux disposant d'un accès à des routes toute saison – beaucoup sont dans l'incapacité de payer pour les services fournis.



# Utilisation de véhicules simples et non conventionnels

- ③ Une grande variété de véhicules non conventionnels et simples sont utilisés sur et hors route, notamment en Asie.
- ③ Ces véhicules :
  - sont bon marché
  - ont de faibles besoins en infrastructures

# Transport fréquent de petites charges sur de courtes distances

- ③ Véritable nature du transport local
- ③ Transport des ménages principalement à des fins de subsistance
- ③ Principal objectif du transport = subsistance
- ③ Besoins en protection sociale = temps de transport rallongé
- ③ Peu de ménages disposent d'un moyen de transport
  - la marche, le vélo et le transport par animaux sont les moyens les plus développés

# Manque de crédit

- ③ L'accord de crédits aux petits exploitants est un aspect généralement reconnu de la politique de développement, **mais**
  - les moyens de transport simple et les installations consacrées à la réparation et production sont souvent "oubliées"
- ③ En cas de mise en place de programmes de prêts, les **pauvres en sont exclus** en raison
  - du niveau de garantie exigé par les établissements de crédit locaux
  - des taux d'intérêt élevés et des mises de fond
  - de la combinaison de ces raisons

# Négligence des responsables politiques

- ③ Manque de perception des problèmes de transport au niveau local
- ③ Les procédures actuelles d'analyse et de planification des politiques ont évolué afin de prendre en compte les aspects les plus visibles de l'économie
  - exportations, importations, industrie et leurs principaux investissements et infrastructures
- ③ Les procédures et critères ayant permis la définition des programmes d'investissement n'ont pas été pris en compte
  - non-usagers des services de transport
  - besoins en transport local des populations rurales
- ③ Le point de départ des besoins en analyse doit s'envisager au niveau local



# Utilité de l'analyse des déplacements des usagers

⊙ L'analyse a anéanti la validité de l'approche centrée sur les infrastructures "prévoir et subvenir" pour la fourniture de transports ruraux à la majorité des populations des zones à faible revenu.

⊙ Mais !

elle ne nous a pas encore donné un bilan complet

# Inconvénients de l'analyse des déplacements des usagers

- ③ Aucune autre méthode de quantification de la demande en transport rural pouvant conduire à la formulation d'une politique plus efficace n'a été trouvée
- ③ L'accent mis sur l'agriculture et la catégorisation du transport comme *au sein* ou *à l'extérieur* de l'exploitation agricole se sont avérés inutiles :
  - des petites exploitations agricoles comprenaient des fragments épars de terres
  - les ménages non agricoles et les différences entre les membres d'un ménage n'ont pas été pris en compte

Et ....

# Besoins des populations pauvres mal identifiés

- ③ La demande en transport associée à des **tâches de subsistance** est plus importante pour les ménages les plus démunis
- ③ D'où la nécessité d'une évaluation qualitative et quantitative de la nature des déplacements des ménages ruraux
  - importance, fréquence, durée, but, égalité hommes/femmes et moyens utilisés

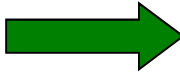
# 3. Analyse des déplacements des ménages

- ③ Une grande avancée conceptuelle !
- ③ Attribuable aux études de 1952 et 1956 sur le trafic et le transport à Détroit et Chicago
- ③ Les pratiques en termes de planification sont passées de méthodes fondées sur des systèmes à une modélisation mathématique du comportement des usagers
- ③ Les caractéristiques des déplacements des ménages sont devenues l'unité fondamentale des études et analyses

# Recours précoce à l'analyse des déplacements des ménages

- ③ Dans les années 70, surtout utilisée dans les zones urbaines des pays en développement
- ③ À la fin des années 60, le Kenya a essayé d'utiliser cette analyse mais cette tentative s'est soldée par un échec car :
  - elle se fondait sur la notion de transport alors acceptée se limitant aux véhicules motorisés modernes
  - les niveaux d'accession à la propriété en matière de véhicule motorisé étaient si bas en milieu rural que les enquêtes auprès des ménages ne pouvaient être réalisées

# Première utilisation systématique au milieu des années 1980

- ③ Définition plus large du transport :   
*"sortie du foyer dans un but quelconque, et via un moyen quelconque, dont la marche ou le transport de charges sur la tête ou le dos"*
- ③ Entretiens structurés
- ③ Enregistrement de données de base relatives
  - aux ménages
  - aux activités de transport locales et externes des membres des ménages

# Enquête auprès des ménages



## Discussion de groupe

- A. *Comment mener une étude afin d'évaluer les caractéristiques des ménages en termes de transport ?*
- B. *Indiquez les principales caractéristiques qui seront examinées dans le cadre de l'étude.*

## **A. BASE DE DONNÉES DES MÉNAGES**

Situation géographique des ménages  
Composition des ménages  
Possessions des ménages  
Sources de revenus  
Dépenses des ménages  
Terrains  
Intrants agricoles

## **B. ACTIVITÉS DE TRANSPORT DANS LE VILLAGE**

Collecte de l'eau  
Collecte du bois de chauffage  
Activités du village  
Production  
Récolte

## **Enquête auprès des ménages**

## **C. DÉPLACEMENTS À L'EXTÉRIEUR DU VILLAGE**

Mouture des céréales  
Santé  
Matériaux de construction  
Commercialisation des produits  
Achat de nourriture et biens de consommation  
Principaux marchés  
Déplacement en d'autres lieux



# Quantification des déplacements des ménages

- ⊙ Temps consacré aux déplacements
- ⊙ Distance parcourue jusqu'aux différentes installations (collecte de l'eau, du bois de chauffage, centres de santé, mouture des céréales, marchés)
- ⊙ Tonne et tonne/km de charges
- ⊙ Modes de transport utilisés
- ⊙ Engagement en fonction du sexe et de l'âge (adulte/enfant)

# Principales conclusions de l'analyse des déplacements des ménages

- ③ Quantités substantielles en termes de temps et d'efforts consacrées par les ménages juste pour les activités de transport
- ③ Charge disproportionnée incombant aux femmes
- ③ Prédominance des tâches de subsistance par rapport aux tâches de production
- ③ Transport de subsistance = contrainte plus importante qu'auparavant sur les capacités productives des ménages
- ③ **Contrainte préemptive**
  - les ménages ne peuvent se permettre de ne pas assurer les tâches de subsistance, c'est-à-dire que les activités productives ne peuvent être menées qu'après satisfaction des besoins de subsistance

# Sérieuse avancée de la méthode

- ③ Quantification précise de la demande en transport des ménages
- ③ Il est dorénavant possible de séparer les différences en termes de demande de transport entre villages et ménages
- ③ L'aide apportée peut être ciblée et personnalisée en fonction de besoins spécifiques
- ③ Quantification des contributions apportées en fonction du sexe et de l'âge (adulte/enfant)

# Solutions non basées sur le transport

- ③ Le temps et les efforts consacrés afin de répondre aux demandes en transport des ménages pourraient être réduits par :
  - un transport plus efficace
  - des interventions n'entrant pas dans le cadre du transport = meilleurs services (fourniture en eau, établissements de santé, etc.)
- ③ L'aspect diagnostic a permis de contribuer à la planification générale du développement