



Fiche d'activité 36

Évaluer le coût de l'accès interrompu

Objectif

L'objectif de cette activité est de s'appuyer sur les expériences des opérateurs de pousse-pousses au Bangladesh afin d'explorer des moyens pour estimer les véritables économies de fonctionnement en matière de Transport non motorisé (TNM).

Travail de groupe

1. Lisez le document ci-joint et discutez des questions suivantes :
 - A. *Expliquez les raisons d'un investissement routier dans du bitume (asphalte), même lorsque le VPJ est inférieur à 50.*
 - B. *Quels sont les véritables coûts de fonctionnement pour les opérateurs de pousse-pousses ?*
 - C. *Comment les coûts avec et sans projet sont-ils le mieux estimés ? Pourquoi ?*
2. Préparez vos conclusions sur un flipchart.
3. Choisissez une personne de votre groupe afin de présenter vos conclusions à la séance plénière.

Les coûts de fonctionnement des pousse-pousses au Bangladesh

Les études au Bangladesh indiquent comment évaluer de manière réaliste (les modifications dans) le coût des services de transport par les pousse-pousses et les fourgons pousse-pousses utilisés en tant que principal moyen de transport rural. Les fourgons pousse-pousses représentent le TNM le plus couramment utilisé pour les biens dans le Bangladesh rural, et est conduit (pédalé) par un conducteur de fourgon. Il peut transporter une charge d'environ 400 kg par voyage. Puisque le principal coût de fonctionnement est la durée et l'utilisation énergétique par son conducteur, son coût de fonctionnement est difficile à estimer. Par conséquent, pour l'analyse des projets, les tarifs imposés en fait par les opérateurs de fourgons pousse-pousses sur différents types de conditions de routes ont été recueillis par le biais d'études.

Les économies en matière de coût de fonctionnement des véhicules utilisés dans l'étude sont basées sur de vrais différentiels de tarifs entre les routes existantes et en mauvais état et les routes aménagées, étant donné qu'elles reflètent en grande partie les variations de coût en raison d'un plus grand effort physique, d'une plus longue durée et de plus de nourriture pour un niveau supérieur d'effort et d'énergie nécessaire pour exercer sur des routes plus difficiles. Étant donné que les transporteurs TNM opèrent dans un marché très concurrentiel où il n'y a pas d'importantes externalités, ces différences financières des tarifs sont prises afin de refléter les divergences économiques des coûts. Les enquêtes ont montré que le tarif par tonne/km pour un déplacement sur une route (en terre) en mauvais état représentait plus du double que le tarif d'une route en asphalte lisse (environ 0,50 \$ par tonne/km pour la route difficile, comparée aux 0,20 \$ par tonne/km sur des routes lisses).

Un aspect intéressant du cas du Bangladesh fut la compréhension que les véhicules tirés par des humains nécessitent des surfaces lisses bien plus que les véhicules motorisés, et que les investissements routiers dans une surface de roulement noire pourraient se justifier lorsqu'il y aura un important trafic de TNM, même si le nombre de véhicules motorisés en circulation est inférieur à 50 par jour.

En outre, il est apparu évident qu'en général les gens avaient des chargements de petits colis ou quelques sacs à la fois à transporter sur de courtes distances, ce qui convenait mieux pour le moyen efficace du TNM au Bangladesh (le fourgon pousse-pousse). En effet, avec l'aménagement des routes, il y eut une rapide augmentation du trafic des véhicules motorisés et du TNM.

Les études au Bangladesh ont également établi qu'après le développement des routes, il y a une croissance dynamique du trafic et un changement dans la composition des véhicules : les bus commencent à apparaître pour la première fois, et la croissance globale du trafic excéda même 100 % la première année après l'achèvement du projet.

En outre, l'étude a conclu que les différences de coûts entre les situations avec et sans projet sont mieux estimées grâce aux modifications probables dans la composition des véhicules (réduction des chars à bœufs et du portage sur la tête, et augmentation du TNM et des véhicules motorisés) ainsi que des coûts unitaires connexes.

Source : (1) « Bangladesh, Étude des impacts de l'infrastructure rurale, avec Référence spéciale à RDP-7 et à d'autres projets », LGED ; préparé par Suivi socio-économique et Recherche environnementale, Dhaka ; septembre 1999 ». (2) Étude des stratégies pour l'infrastructure rurale, 1996