

**SUPPORTS DE FORMATION  
EN MATIÈRE DE TRANSPORT  
RURAL**



**Module 4: Mobilité rurale**

**Routes rurales : une approche de marché basée sur  
les concepts de financement et d'organisation**

**Séance 4.4**

**Partie 2 - Étude de cas**

**Présentation: 4.4b**



DFID Department for  
International  
Development



theIDLgroup



**SSATP**  
Africa Transport  
Policy Program

# 1. Introduction

## Objectifs d'apprentissage

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

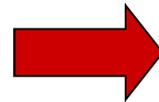
- ③ Décrire le concept de financement de l'entretien des routes rurales
- ③ Expliquer le rôle des subventions dans l'aide au développement du réseau routier en milieu rural
- ③ Analyser l'impact du projet du Bangladesh sur la pauvreté
- ③ Identifier les enseignements tirés de cette expérience qui peuvent être appliqués aux autres pays

# Vue d'ensemble de la session

- ③ Chaînes de transport rural
- ③ Concepts de financement
- ③ Classification et financement des chemins reliant les fermes aux marchés
- ③ Étude de cas au Bangladesh

## 2. Chaînes de transport rural

Champs  
agricoles



Marchés  
locaux

Marchés  
locaux



Principaux  
axes routiers

## 🌀 Des champs agricoles aux marchés locaux

- trafic journalier faible
- transport non motorisé
- pas de propriété publique
- pas de division du travail entre le propriétaire du chargement, le propriétaire du véhicule et celui du chemin
- responsabilité des agriculteurs

## 🌀 Des marchés locaux aux principaux axes routiers

- trafic plus dense
- considérées comme des "routes rurales" par le gouvernement
- responsabilité du gouvernement

# 3. Concepts de financement

- ③ Principaux **critères** de fixation des priorités au sein du réseau de transport rural :
- taille du marché
  - population des villages voisins
  - importance de la production rurale de la zone environnante

# "routes normales" versus "routes rurales"

## ⊙ Routes normales

- entre 100 et plusieurs milliers de véhicules par jour
- les coûts de la route représentent en moyenne 10% des coûts de transport du véhicule
- peuvent être financées par les usagers de la route

## ⊙ Routes rurales

- jusqu'à 25 - 40 véhicules par jour
- les coûts de la route représentent plus de 100% des coûts de transport du véhicule
- pas d'auto-financement
  - obéissent à d'autres principes – doivent être **subventionnées**

# Degré de subventionnement - enjeux

- ③ Les routes rurales ne sont **pas rentables**
  - Les analyses coûts-bénéfices concernant les routes individuelles sont improductives !
- ③ Financement **global**
- ③ **Contraintes budgétaires** générales
  - Le gouvernement central désigne le secteur qui devra supporter le coût des routes rurales
- ③ **Diviser les routes rurales en 2 catégories sur le plan financier :**
  - 1. route reliant le principal axe routier au marché - financée par**
    - réseau de l'axe routier. Responsabilité du Secteur routier national
  - 2. chemins reliant les fermes au marchés - financés par**
    - agriculteur/propriétaire terrien, ou
    - Ministère de l'agriculture lorsque la production est subventionnée

## 4. Classification et financement des chemins reliant les fermes aux marchés

- ③ Le **passage** de l'économie de subsistance à l'économie de culture marchande est nécessaire
  - double le rendement de la récolte
  - génère des fonds pour acheter de nouveaux moyens de transport

### Coûts de transport réduits par

#### ③ MTI

- les animaux de bât et les charrettes tirées par des animaux coûtent le  $\frac{1}{3}$  du transport sur la tête
- les pick-up pourtant plus chers sont utiles pour les longues distances
- engins agricoles

#### ③ "Transport en gros"

- par camion à partir de 7 tonnes
- mais .... requiert une infrastructure **différente** et **coûteuse**, constituée de routes en gravier & goudronnées

## Règle générale :

Le niveau de **mécanisation** de l'agriculture doit correspondre à la mécanisation du transport sur les chemins/routes reliant les fermes aux marchés.

## De plus...

Le niveau d'utilisation de la **main d'œuvre** dans l'agriculture peut correspondre au niveau d'utilisation de la main d'œuvre sur les routes rurales, ainsi que pour l'entretien des routes de classe supérieure reliant les marchés aux grands axes routiers.

# Corrélation entre la mécanisation de l'agriculture et celle du transport rural

Équipement	Agriculture	Construction de routes rurales et transport
<b>I. Agriculture de subsistance</b> Houes Brouettes, pelles	(champs jusqu'à 1 ha par famille) Houes Récoltes de petits champs, houes pelles, remorques à bras	Houes, pelles Distribution de la terre pour routes non revêtues
<b>II. Agriculture marchande</b> Boeufs Vélo	(jusqu'à 2 fois la surface et de 2 à 4 fois la récolte de l'agriculture de subsistance) Labourage avec des boeufs Transport vers et depuis le champ avec des vélos-remorques	Transport en charrette à boeufs Transport vers et depuis les marchés, transport routier en charrette à boeufs
<b>III. Agriculture mécanisée et partiellement motorisée</b> Tracteurs Tracteurs-remorques Motos et motos-remorques	Labourage (avec tracteur loué) Transport vers et depuis le champ Motos et motos-remorques	Compactage (avec rouleau) par tracteur loué ou compacteur à moteur Transport vers et depuis le marché Motos et motos- remorques
<b>IV. Agriculture industrialisée</b> Motorisation et automatisation	(en Europe sur des terrains de plus de 30 ha) Moissonneuses motorisées et en partie automatisées, etc	Matériel de construction routière entièrement motorisé et poids lourds

# 5. Étude de cas au Bangladesh : développement des infrastructures dans le district de Tangail

🌀 Projet lancé en 1992

## 🌀 Objectifs

- améliorer l'accès au marché
- accroître la commercialisation des marchandises agricoles et commerciales
- améliorer durablement l'attractivité des zones rurales
- aide aux "femmes sans ressources"
  - le projet leur a offert des opportunités d'emploi temporaires
  - programme de formation

## 🌀 Progrès actuels

- 152 km de routes rurales
- 12 centres économiques/marchés
- 800 000 jours-hommes d'emplois directs
- plusieurs milliers d'emplois permanents indirectement créés

# Développement des infrastructures au Bangladesh



## Étude de cas

- A. *De quelle façon ce projet a-t-il pu aborder les enjeux liés à la pauvreté ?*
- B. *Quels enseignements tirés de ce projet peuvent être appliqués aux autres pays ?*

# Impact sur la réduction de la pauvreté en 3 ans

- ◎ Opportunités de générer des **revenus**
- ◎ Action ciblée sur les **femmes** sans ressources
- ◎ Hausse du nombre d'**usagers des routes**
- ◎ Augmentation des **visites** sur les marchés
- ◎ Augmentation des étals et des **vendeurs** de marché
- ◎ Hausse du **volume** de marchandises transportées
  - diminution des coûts
  - réduction du temps passé dans les transports