

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



**Module 5: Enjeux sociaux et environnementaux
Choisir les investissements en transport rural pour réduire la
pauvreté : méthode pour tirer profit des avantages
non monétaires (Vietnam)**

**Séance 5.1
Partie 2 – Étude de cas #2**

Présentation: 5.1a (#2)

1. Introduction

Objectifs de formation

- À l'issue de la session, les participants seront capables de : -
- ③ Décrire les défis rencontrés dans le contexte vietnamien lors des analyses socio-économiques
 - ③ Expliquer les conditions et l'étape du cadre d'analyse utilisé dans l'allocation des coûts au Vietnam
 - ③ Identifier les leçons tirées de cette approche
 - ③ Analyser dans quelle mesure l'approche permettant d'évaluer les avantages non monétaires des investissements routiers peut être appliquée à d'autres contextes

Programme de la séance

- ③ Défis
- ③ Approche
- ③ Étapes
- ③ Réflexions

2. Défis

Les avantages importants des transports ruraux pour les populations pauvres ne sont pas mesurables en termes monétaires

- ① Un approche en plusieurs étapes a été développée au Vietnam pour adresser ce défi
- ① Dans les zones :
 - à forte pauvreté
 - à potentiel économique élevé
 - à faible accessibilité

3. Approche

Six conditions nécessaires

③ Flexibilité

- prendre en compte les plaintes institutionnelles, les opinions et les plaintes des habitants

③ Pilote

- réviser après le 1^{er} cycle, et modifier en fonction des expériences

③ Tous les acteurs acceptent

- les coûts de mise en route, les délais requis pour la collecte et l'analyse des données et pour émettre des propositions

⊙ Budget fixe

- disponible pour rénover les routes
- concurrence entre les provinces

⊙ Équipe projet + variables et coefficients de pondération définis par le gouvernement

⊙ Décentralisation de la formule

- provinces responsables de faire des propositions et de postuler pour un financement

4. Étapes (x8)

1. Variables
d'échelle et sociales

2. Variables
d'échelle et sociales

3. Coefficients de pondération
d'échelle et sociaux

4. Assistance
technique

5. Propositions

6. Incitations

7. Allocation des
fonds

8. Taux de rendement
interne (TRI)

1. Variables potentielles

⊙ Variables potentielles déterminant les gains en termes d'efficacité -

- densité du réseau routier
- mesure du développement des ressources humaines en % des enfants terminant un cycle scolaire
- autre (complémentaire) projets de développement dans la région
- accessibilité des services sociaux
- accessibilité des autres formes de transport (train, voies d'eau)

Suite : -

1. Variables potentielles

Suite : -

- potentiel de développement agricole mesuré par la quantité de terres en jachères avec potentiel agricole ;
- état actuel des routes
- liaisons avec le réseau de routes existant

© Données disponibles auprès

- des communes et des arrondissements
- consultation exhaustive

2. Variables d'échelle et sociales

- ③ Gros plan sur les **données** relatives à la pauvreté
 - TMI, revenus moyens, niveau d'alphabétisation, proportion d'enfants en âge scolaire à l'école secondaire, malnutrition, etc.
- ③ Il faut déterminer une **échelle** qui permette de compiler ces valeurs
 - puisque les unités de ces indicateurs ne sont pas les mêmes.

2. Variables d'échelle et sociales

Le défi ...

- ④ Les données sur la pauvreté par commune devraient être disponibles au niveau national
 - bien souvent ces données existent, **mais**, il n'existe aucun système pour les compiler au niveau national
- ④ Il y a une possibilité :
 - les provinces élaborent un classement de leurs communes à l'interne sur la base d'un indice de variables composé (Z)
 - ensuite, le contenu et l'échelle font l'objet d'une décision centralisée

3. Coefficients de pondération pour les variables

- ③ Élaboration d'une échelle des valeurs
 - les plus pauvres de la CE par rapport aux moins pauvres
 - échelle des égalités
- ③ Définir les coefficients de pondération après consultation
 - groupe gouvernemental multi-disciplinaire, experts non-gouvernementaux vietnamiens, banque mondiale, donateurs

4. Assistance technique

④ Assistance technique à :

- expliquer les règles du jeu
- établir des plans pour le projet
- faire des commentaires sur les projets possibles
- expliquer comment contrôler et valider
- expliquer les rapport coûts/avantages (voir ci-dessous)

5. Propositions

Pour faire des propositions,
comparez

le coût de travaux
de réparation ponctuels

le coût
de rénovations
complètes

par rapport aux

réfections

5. Propositions

- ③ Chaque province doit dresser une liste des avantages et des coûts pour toutes les liaisons routières dans les zones de sous-projet potentielles
- ③ Cela inclut :
 - +1 liaison routière
 - combinaison des différents niveaux de liaison routière

6. Incitations

- ③ Le processus décentralisé, donc
 - il faut des incitations
- ③ Validation des évaluations effectuées au hasard dans les provinces
- ③ Pénalités, par exemple, taxe indexée sur les coûts

7. Allocation des fonds

- ③ Financement accordé aux propositions des provinces où le **taux coût/avantage** est le plus élevé
- ③ **Problème potentiel**
 - les meilleurs projets peuvent être concentrés dans quelques provinces ...
 - ... et les budgets alloués à quelques régions uniquement

7. Allocation des fonds

Solution aux problèmes éventuels :

1. Le 2^{ème} financement est affecté à différentes provinces
2. Les provinces sélectionnées obtiennent un minimum du total, c'est-à-dire 1/60^{ème} si 30 provinces ont participé
3. Formule :
 - 1/2 du budget est affecté en proportion de la taille de la province ou de la population et l'indice provincial d'inaccessibilité et de pauvreté
 - 1/2 est alloué aux propositions les plus rentables

8. Taux de rendement interne (TRI)

- ③ TRI calculé pour les projets représentatifs et pour chaque type de route (à partir de l'étape 7) c'est-à-dire pour **chaque type de sous-projet**
- ③ Fixation d'un TRI acceptable
- ③ Si les projets rejetés à l'étape 7 sur la base du rapport coûts/avantages ont un TRI au-dessus de la moyenne, ils peuvent être sélectionnés à nouveau pour recevoir un financement
- ③ Les projets ayant un **TRI élevé et le meilleur rapport coût/avantages** sont sélectionnés pour recevoir un financement

5. Réflexions

À propos de cette approche

- ③ Se baser sur les approches, les observations et les expériences passées
- ③ Concentrer ses efforts sur un cadre public et économique dans lequel
 - les questions d'efficacité et d'égalité sont inséparables
 - les informations sont incomplètes
 - les ressources sont limitées

À propos de cette approche

- ③ Elle permet d'intégrer les objectifs sociaux contrairement aux analyses économiques pragmatistes qui les excluent
- ③ Elle reconnaît les contraintes pratiques d'une évaluation rigoureuse sur la base d'informations limitées

Avantages de cette méthode

- ③ Faciliter le renforcement des capacités
- ③ participative
- ③ utilise des informations locales non centralisées
- ③ faisable
 - s'appuie sur la participation des autorités locales à l'évaluation des sous-projets
- ③ L'approche doit faciliter le choix d'investissements contribuant à réduire la pauvreté
 - informations fournies et contraintes de ressources

Intégrer les avantages sociaux et économiques des investissements routiers



Activité de groupe

Activité de groupe : -

- A. *Dans quelle mesure l'approche consistant à intégrer les avantages non monétaires dans l'évaluation des investissements routiers peut-elle être appliquée à votre contexte national ?*