

LES ROUTES RURALES – UNE APPROCHE BASÉE SUR LES MARCHÉS AVEC DES CONCEPTS DE FINANCEMENT ET D'ORGANISATION

G. Metschies, GTZ (1998)

Objectifs de l'étude de cas

Cette étude de cas a pour but de résumer une approche de l'offre et la demande des transports ruraux basée sur les marchés, notamment dans les zones éloignées où le développement des marchés, et les services de transports ruraux vers les marchés locaux sont rares ou absents. On trouvera ensuite le résumé d'un projet actuel de développement des infrastructures dans un district du Bangladesh où une approche de l'amélioration de l'accès basée sur les marchés a produit des opportunités de revenus, en particulier pour les femmes.

1. INTRODUCTION

L'Agence allemande de coopération technique (GTZ) considère que les transports ruraux sont d'abord une chaîne de transports avec une extrémité dans les champs et l'autre au marché local, et qu'ils sont ensuite une chaîne de transports allant du réseau routier principal au marché local. Ces deux chaînes de transports ruraux doivent être considérées séparément, car elles sont différentes sur le plan de la propriété et de la responsabilité des routes, ainsi que sur le plan de la division du travail dans les moyens de transport. Les pistes ou voies allant des fermes aux marchés peuvent avoir un trafic journalier très faible, et sont utilisées principalement par des véhicules non motorisés. Ces voies ne sont pas classées officiellement. Il n'y a pas de division du travail entre le propriétaire du chargement à transporter, le propriétaire du véhicule et le propriétaire de la piste. Les routes allant du réseau principal aux marchés, par contre, ont un volume de trafic plus élevé et partent pour la plupart de la ville la plus proche ou du réseau routier principal. Ce sont les routes allant des routes principales aux marchés qui sont les 'routes rurales' dont parlent les institutions d'État. C'est l'État qui est chargé de relier les marchés au réseau routier national, tandis que l'accès des champs aux marchés reste la responsabilité des agriculteurs eux-mêmes. Les marchés qui fonctionnent bien se développent souvent pour devenir des centres sociaux (avec des écoles, dispensaires, etc.).

2. CONCEPT DE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN DES ROUTES RURALES (ROUTES ALLANT DU RESEAU NATIONAL AUX MARCHES)

De même que les autres infrastructures comme l'eau courante et l'électricité, les routes devraient être rentables. Les critères principaux de fixation des priorités dans le réseau rural doivent donc être la taille du marché et la population des villages voisins, ainsi que l'importance de la production agricole de la région.

Le financement des routes rurales (dont le volume de trafic se monte en général à 25 à 40 véhicules par jour), doit obéir à d'autres principes que celui des routes 'normales', qui ont en général un volume de trafic compris entre 100 et plusieurs milliers de véhicules par jour. Alors que le coût de la route ne représente, pour les routes 'normales', que 10% en moyenne des coûts de transport des véhicules qui y passent, sur les routes rurales le coût de la route représente plus de 100% du coût de transport des véhicules. Par conséquent, tandis que les routes 'normales' peuvent être financées par les usagers, les routes rurales ne sont pas autofinancées et doivent être subventionnées.

Le degré de subventionnement peut dépendre des normes techniques des routes rurales. Les conséquences sont, en général, les suivantes:

1. Comme elles ne sont pas rentables de toute façon, cela ne sert à rien d'effectuer des analyses coût-efficacité des routes rurales individuelles.
2. Il faut financer les routes rurales d'un pays de manière globale, c'est à dire par l'État ou un organisme central.
3. En raison des contraintes budgétaires générales, l'État doit décider du secteur qui doit assumer le coût des routes rurales : le secteur agricole, celui des routes, ou tous les deux.
4. La meilleure pratique consiste à diviser les routes en deux sur le plan financier:
 - Les routes allant du réseau national aux marchés devront être financées avec le groupe du réseau national;
 - Les voies allant des fermes aux marchés devront être à la charge du fermier ou propriétaire terrien, ou du Ministère de l'agriculture où la production est subventionnée.
5. Le financement des routes allant du réseau national aux marchés est une responsabilité du secteur national des routes.

3. CLASSEMENT ET FINANCEMENT DES VOIES ALLANT DES FERMES AUX MARCHÉS

Les pistes et voies allant des fermes aux marchés répondent aux besoins des agriculteurs. Leur utilisation dépend de la performance économique du pays et du niveau de productivité agricole. L'approche efficace de cette catégorie de routes dépend de l'approche générale du secteur agricole, qui est en train d'abandonner les subventions, partout dans le monde, pour adopter des principes commerciaux. Dans les pays à faibles revenus, et dont l'économie repose sur l'agriculture, il faudra passer de l'agriculture de subsistance aux cultures marchandes, car cela multipliera presque par deux la production et générera les revenus nécessaires à l'achat de nouveaux modes de transport.

Les progrès techniques font baisser les coûts de transport. Le transport traditionnel sur la tête est le plus cher s'il faut engager des porteurs, le chargement d'animaux coûte le tiers, et les véhicules à traction animale peuvent encore réduire le coût au tiers. Les transports en charrette peuvent coûter autant qu'en bicyclette, mais les camionnettes, bien que plus coûteuses, sont plus utiles pour les transports sur les longues distances. Il y a donc des différences de prix entre les transports effectués par du matériel qui vous appartient en propre et est utilisé pour les travaux agricoles et le port des produits au marché, et les transports confiés à des tiers sur les routes reliant les

marchés aux routes nationales. Une réduction supplémentaire des coûts de transport n'est possible que par l'emploi de 'transports en gros', c'est à dire en lots de 7 tonnes et plus sur des camions de poids moyen et lourd, mais qui exigent une infrastructure entièrement différente, et coûteuse, de routes de gravier et de bitume.

Différentes normes de moyens de transport exigent donc différentes normes de pistes reliant les fermes aux marchés. E, règle générale, le niveau de mécanisation de l'agriculture doit correspondre à la mécanisation des transports sur les pistes et voies reliant les fermes aux marchés, et inversement (Voir la Figure 1).

Figure 1: Corrélation entre la mécanisation de l'agriculture et des transports ruraux

Équipement	Agriculture	Construction des routes rurales et transports ruraux
I. Agriculture de subsistance Houes Brouettes, pelles	(champs de jusqu'à 1 ha par famille) Houes Récoltes de petits champs, houes, pelles, charrettes à bras	Houes, pelles Distribution de la terre pour routes non revêtues
II. Agriculture marchande Boeufs Bicyclette	(jusqu'à 2 fois la surface et de 2 à 4 fois la récolte de l'agriculture de subsistance) Labourage avec des boeufs Transports vers et depuis les champs en remorque tirée par bicyclette	Transports en charrette à boeufs Transports vers et depuis les marchés, transports sur route en charrette à boeufs
III. Agriculture mécanisée et partiellement motorisée Tracteurs Tracteurs et remorques Motocycles et remorques à motocycles	Labourage (avec tracteur loué) Transports vers et depuis les champs en motocycle et remorque tirée par motocycle	Compactage (avec rouleau) par tracteur loué ou compacteur à moteur Transports vers et depuis les marchés en motocycle et remorque tirée par motocycle
IV. Agriculture industrialisée Motorisation et automatisation	(en Europe sur des terrains de plus de 30 ha) Moissonneuses entièrement motorisées et partiellement automatisées, etc.	Matériel de construction routière entièrement motorisé et poids lourds

En même temps, le niveau d'utilisation de la main d'oeuvre en agriculture peut correspondre à celui des routes rurales, notamment pour les pistes et voies reliant les fermes et les marchés en général, mais aussi pour l'entretien des routes, de niveau plus élevé, reliant les marchés et le réseau national.

4. DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DANS LE DISTRICT DE TANGAIL, BANGLADESH

Le Projet de développement des infrastructures de Tangail, lancé en 1992, a pour objectif de fournir l'accès aux pôles d'attraction et à leurs zones d'influence, afin

d'améliorer et d'assurer la commercialisation des produits agricoles et des autres marchandises dans la zone du projet. L'accès carrossable par tous les temps aux pôles d'attraction est donc nécessaire. Les progrès actuels comprennent le développement de 152km de routes rurales et de 12 centres économiques/marchés, en plus de la création d'environ 800,000 jours-homme d'emplois directs et plusieurs milliers d'emplois permanents.

Le projet a pour but d'améliorer l'accès aux marchés, d'encourager la commercialisation des produits agricoles et commerciaux, et d'améliorer de manière durable l'attraction des régions rurales en tant qu'environnement de vie et de travail. Diverses mesures ont rendu les marchés centraux plus attractifs. En outre, dans la ligne de son objectif déclaré d'aide continue aux femmes dans le dénuement, le projet leur a offert des opportunités de travail temporaire en plus d'un programme de formation.

Le projet s'attaque donc à la pauvreté de deux manières. Tout d'abord, l'exploitation d'opportunités de production de revenus et d'utilisation des capacités aide les populations rurales pauvres et évite l'extension de la pauvreté, qui pourrait par exemple se produire du fait de l'exode rural vers les bidonvilles. Deuxièmement, en appliquant des mesures destinées spécialement aux femmes dans le dénuement, le projet cible clairement un groupe de population généralement très durement touché par la pauvreté.

Avec le soutien d'un système de suivi, il a été possible d'évaluer le succès du projet et de le quantifier en pourcentages. Trois ans après le lancement du projet, les impacts prévus de réduction de la pauvreté ont pu être confirmés; on a pu constater une augmentation sensible des usagers des routes, des visites aux marchés et des vendeurs et étals sur les marchés, ainsi qu'une augmentation du volume des marchandises transportées, conjointement avec une diminution des coûts et des temps de transport.

Source : Metschies, G. (1998). Rural Roads – A Market Approach with Concepts for Finance and Organisation. GTZ Transport Working Paper No.2. GTZ (German Agency for Technical Co-operation).