

# Examen des politiques nationales sur les routes rurales dans les Pays avec une économie en développement

**Paola Villani**

- CT 2.5 *Réseaux de routes rurales et accessibilité*
- Président du Comité Technique National (Italie)
- [paola.villani@polimi.it](mailto:paola.villani@polimi.it)



**POLITECNICO**  
MILANO 1863

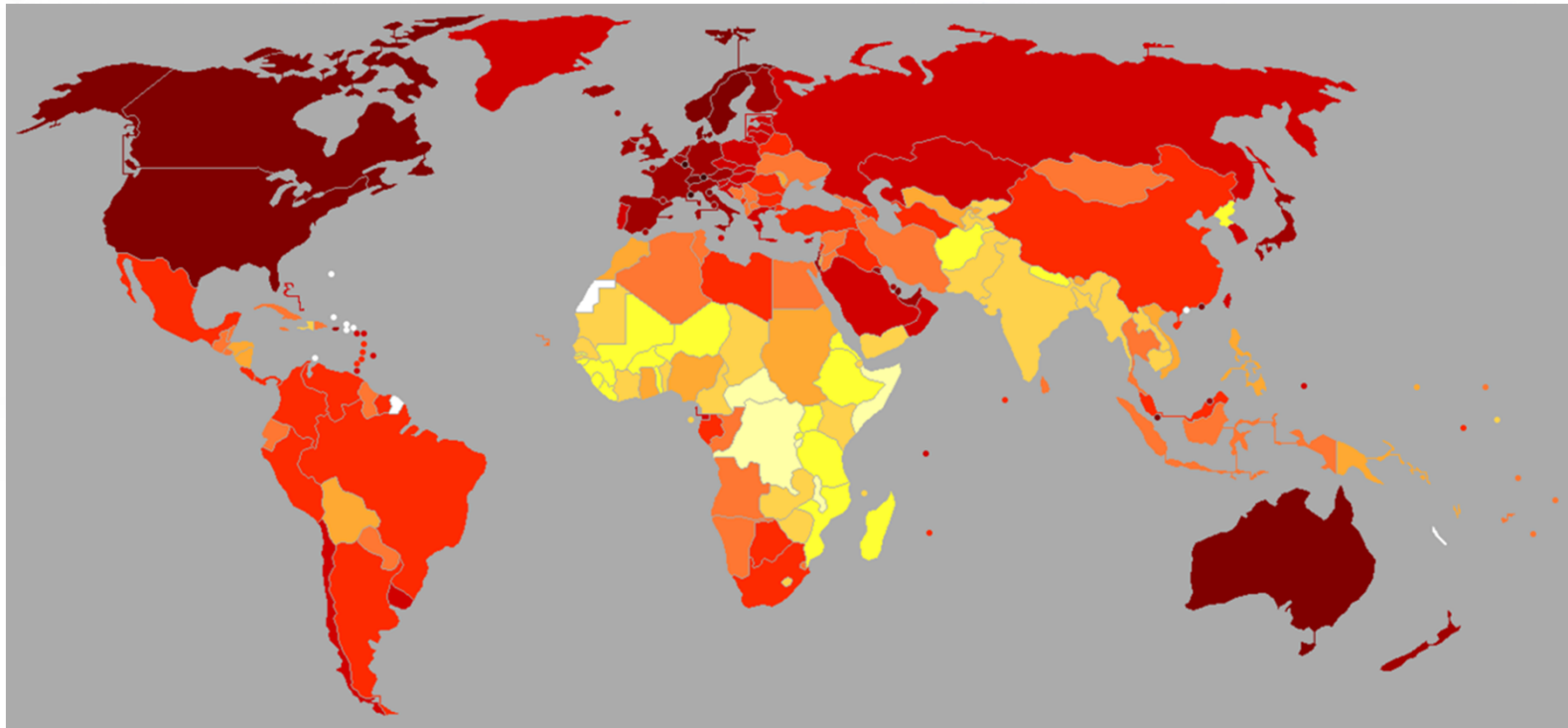
# But et objectifs du document

Ce rapport vise à fournir des informations aux gestionnaires d'infrastructure routière quant à les meilleures pratiques pour l'entretien routier rural durable dans tous les Pays, mais surtout pour les Pays d'Asie, d'Afrique et d'Amérique centrale et du Sud avec des économies en développement.



# Perspectives économiques et analyse des différents Continents

Les pays du monde classés selon la valeur de leur produit intérieur brut (PIB) annuel (2013) par habitant.



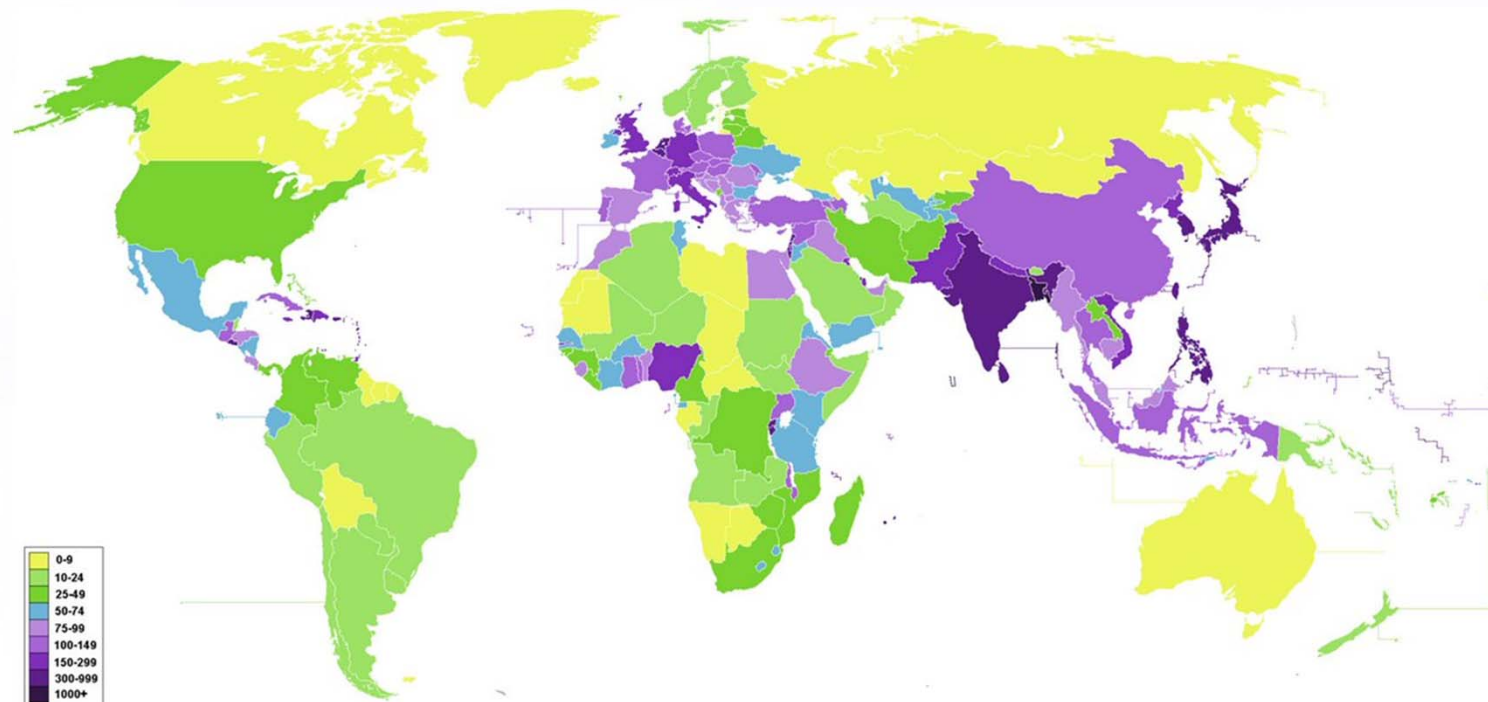
# Perspectives économiques et analyse des différents Continents

Les membres du Comité ont l'opinion que le PIB par habitant n'est pas un bon indicateur de développement, pour plusieurs raisons: d'abord, les dépenses liées à des événements (l'érosion, les inondations, les tremblements de terre, etc.), les dépenses liées aux accidents de la circulation déterminent une augmentation des coûts. Toutes les mesures d'urgence mises en œuvre en conséquence pour réduire le risque hydrogéologique (des glissements de terrain et des pannes de réseau) vont augmenter le PIB mondial, mais cela ne signifie pas que le pays a une économie en croissance.



# Pays du monde classés par la densité

Nous avons élaboré des indicateurs spécifiques (densité des réseaux, en termes de kilomètres de routes par kilomètre carré de superficie, pourcentage de routes revêtues au total), indicateurs de densité des routes pour chaque Pays qui permettent une lecture exhaustive et peuvent aider à élaborer des politiques cohérentes et durable.



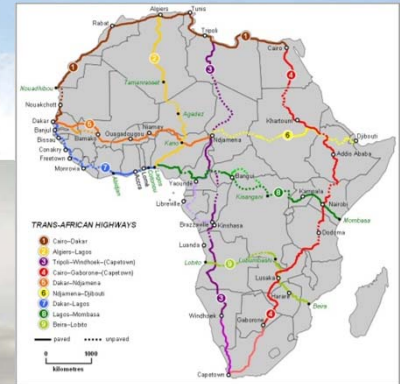
# Qu'est-ce que c'est une route? Qu'est-ce que c'est un chemin ou une route de campagne?

Dans les programmes pour les routes rurales et secondaires, la définition de ces concepts est constamment confondue. Une route ou un itinéraire c'est une route collectrice de domaine public, conçue et bâtie principalement pour la circulation des véhicules.

Un **chemin** est une voie de communication où on passe habituellement. Dans ce contexte, une **voie devient une route quand nous améliorons les spécifications techniques** et nous concevons la chaussée pour résister à des véhicules plus lourds, selon le type de route. Nous avons plusieurs méthodes pour classer nos routes: la classification géométrique / fonctionnelle (trafic) / administrative.

# Classement géométrique\* / fonctionnel° (trafic) / administratif^

A104 Nairobi-Nakuru [ Kenya ] (136 km)



- \* route secondaire
- ° route de grande liaison
- ^ route nationale



# Routes rurales

Ce comité a mis l'accent sur les routes rurales avec les suivantes caractéristiques techniques :

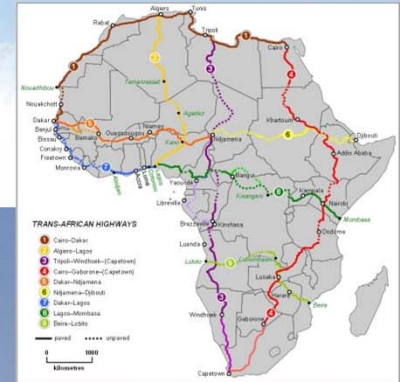
TYPOLOGIE E	
Chaussée	Revêtue
Nombre de voies	1
Trafic moyen journalier	jusqu'à 100 véhicules
Pente maximale	13%
Largeur de chaussée	4.6 m

et nous avons analysé les expériences qui ont été appliquées au *réseau routier avec des spécifications supérieures* pour connecter davantage le réseau rural.



# Classement géométrique / fonctionnel (trafic) / administratif

## A109 - Mombasa Road [ Kenya ] (470 km)



Autoroute A109 Mombasa –  
Route Transafricaine 8 (TAH 8)  
Lagos-Mombasa, 6.259 km



# Les politiques nationales pour les routes rurales

L'entretien régulier des routes est essentiel à la vitalité économique d'un pays. Il est particulièrement nécessaire de se concentrer sur l'entretien des routes rurales lorsque nous planifions et gérons un vaste réseau de transport, bien que les routes soient souvent considérées comme moins importantes que les principales routes ou autoroutes.



# Pour établir de bonnes politiques il faut connaître et mesurer

Population et superficie des pays, des régions ou des macro-continentes 2013 (densité des routes classées, des autoroutes, des routes nationales, revêtue, pas revêtue, etc. - en kilomètres de routes 100 km / km<sup>2</sup>).

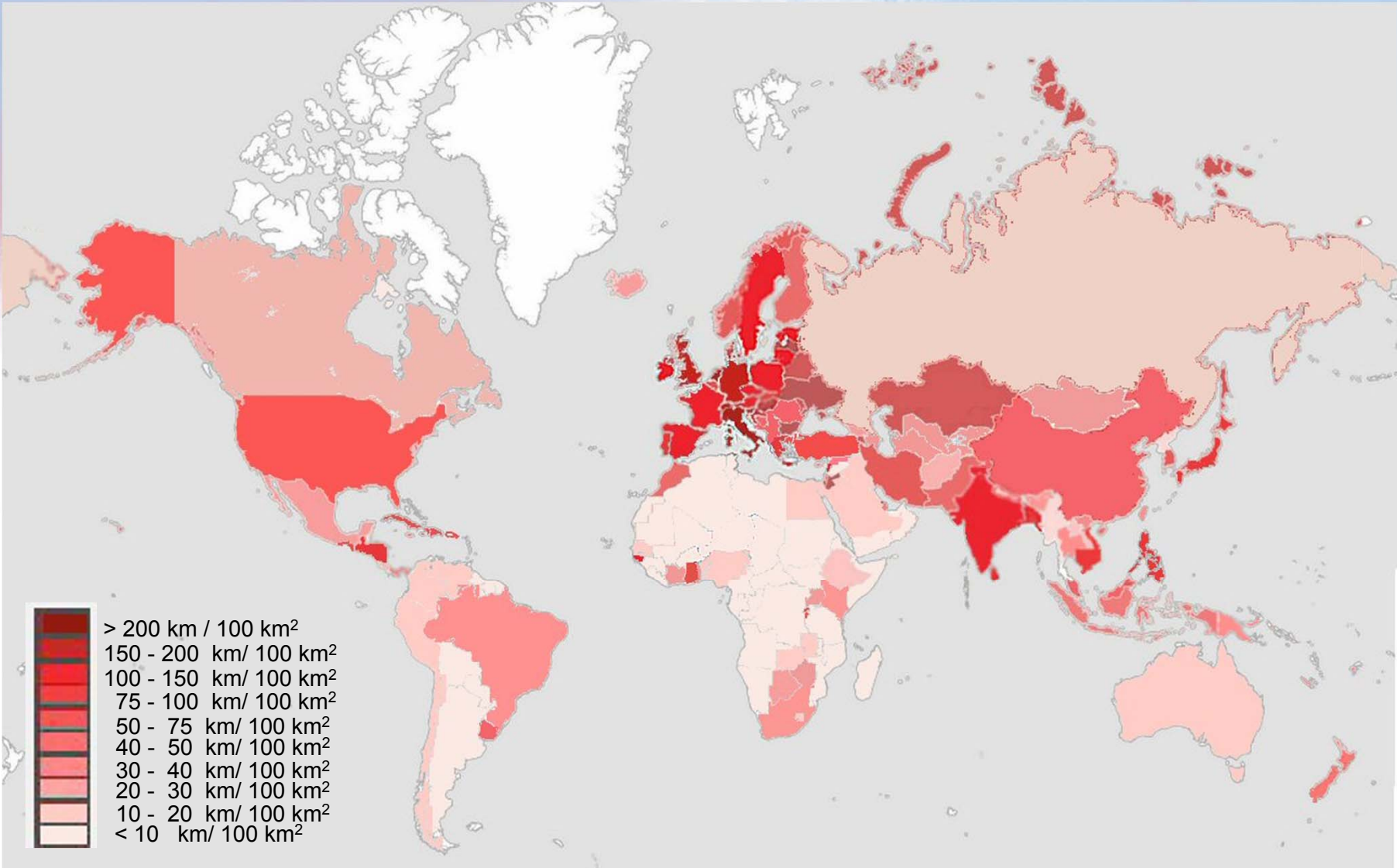
Stratégie d'échantillonnage statistique: Population et superficie des 12 macros régions en 2013. Base de données: 215 Pays du monde		Variables pour l'analyse économique des infrastructures routier de chaque Pays	Source d'information	Observation
12	215	<b>Population</b>	Banque mondiale (1)	Chiffres estimés à partir de données de la Division de la population de l'Organisation des Nations Unies
12	215	<b>Superficie</b>	Banque mondiale (1)	
12	215	<b>Réseau routier</b>	Banque mondiale (1)	Données des Membres du Comité Technique 2.5 (rapport d'études, actes de Congrès, Conférences, Séminaires, etc.)
12	215	<b>Réseau routier classé</b>	Banque mondiale (1)	
12	215	<b>Routes qui ont une chaussée d'une largeur entre 3 et 7 mètres</b>	Données des Membres du Comité Technique 2.5 (rapport d'études, actes de Congrès, Conférences, Séminaires, etc.)	
12	215	<b>Km de chaussées revêtues et pas revêtues</b>	Données des Membres du Comité Technique 2.5 (rapport d'études, actes de Congrès, Conférences, Séminaires, etc.)	
12	215	<b>Densité routière : nombre de km de route par 100 km<sup>2</sup></b>	Statistiques routières mondiale, AIPCR / PIARC, IF	Nombre de km de route par 100 km <sup>2</sup> en 2013 (année d'étude) ou la dernière année où ces données étaient disponibles.
7	215	<b>Politiques nationales en faveur de l'investissement routier</b>	Enquête effectuée par le Comité Technique 2.5	Documents officiels des différents États, Questionnaire

# Pour établir de bonnes politiques il faut connaître et mesurer

Le travail comprend un questionnaire pour déterminer la longueur du réseau en kilomètres (routes nationales , routes départementales, voies communales, chemins\* vicinaux), l'investissement et l'état d'entretien du réseau routier (densité du réseau routier classé, autoroutes, routes nationales, revêtues, pas revêtues , etc. - en kilomètres de routes / 100 km<sup>2</sup>).

\* Dans quelques Pays (par exemple en France), un chemin rural, est un chemin affecté à l'usage du public mais appartenant au domaine privé de la commune, non classé dans la voirie communale

# Densité de routes classées (Kilomètres de routes / 100 km<sup>2</sup> de superficie)



## Pour établir de bonnes politiques il faut connaître et mesurer

La base de données est tout à fait déficiente pour ce qui concerne le nombre de routes existantes. En outre, dans quelques Pays, l'ensemble du réseau ne dénote pas une bonne coordination entre les espaces sous-régionaux ou ne prend pas en charge la localisation des activités de production: cet aspect ne permet pas d'évaluer pleinement et d'apprécier les ressources du pays.

D'autre part, il y a de graves lacunes pour les conditions de circulation en raison de faible maintenance et de manque d'infrastructures (ponts, etc.)

# Pour établir de bonnes politiques il faut connaître et mesurer

Le réseau routier analysé par ce rapport est un réseau composite, avec des parcours de largeur variable, même au sein de Pays: routes avec largeur de la route de 3 à 7 mètres, routes pavées ou pas revêtues avec des pourcentages différents dans le vaste réseau des infrastructures routières de chaque Pays.



# Scénario économique et politiques

1/4

Une nouvelle approche pour le financement de la gestion et l'entretien des routes rurales est nécessaire. **L'objectif stratégique devrait se concentrer sur la participation des différents niveaux de gouvernement et les secteurs différents:** la coordination et l'intégration sont nécessaires pour mettre en œuvre des initiatives spécifiques pour assurer l'entretien des routes de la planification financière (et dans le cas présent, les pistes), l'entretien préventif et à long terme.





# Scénario économique et politiques

2/4

Cette coordination doit inclure des lignes directrices qui donnent la priorité à la reconstruction de l'infrastructure routière existante, au renforcement de talus pour préserver la route contre les dommages, prévenir les glissements et affaissements de terrain. Il faut assurer un financement perpétuel.



# Scénario économique et politiques

3/4

Lorsque nous négligeons les routes rurales, cela peut provoquer un déséquilibre nuisible qui a un impact négatif sur le développement socio-économique et la participation politique: dans de nombreux cas les questions de dommages hydrogéologique sont un exemple clair des politiques erronées qui ont financé seulement le réseau principale au lieu de tous les itinéraires de base.



# Scénario économique et politiques

4/4

Les objectifs sont:

- donner aux spécialistes et aux organisations les outils et les meilleures pratiques dans l'entretien durable;
- souligner l'importance de l'entretien des routes rurales, y compris leurs avantages socio-économiques;
- estimer de différentes méthodes d'exploitation qui favorisent les pratiques d'entretien;
- Identifier les coûts de maintenance et les options de financement disponibles;



# Portée du document

1/2

Le rapport couvre un large éventail de sujets, notamment:

- Analyse des procédures de planification, de financement et de gestion, permettant d'identifier les meilleures pratiques;
- identifier les obstacles communs et assurer un bon entretien des routes rurales;
- stimuler l'emploi par l'entretien et la reconstruction des routes rurales;
- évaluer les expériences réussies dans l'allocation des fonds pour l'entretien des routes rurales;



# Portée du document

2/2

- évaluer l'accès des communautés rurales pauvres aux marchés locaux et aux services sociaux;
- déterminer la politique et la gouvernance afin de répondre aux besoins locaux de mobilité et accessibilité;
- considérer que les meilleures pratiques liées à l'utilisation de technologies appropriées et innovantes pour l'entretien des routes se concentrent sur la participation des communautés locales;
- examiner les outils d'analyse utilisés pour évaluer le maintien durable.



20



# Politiques nationales en matière d'accessibilité perpétuelle des zones rurales

- 1) compilation des politiques nationales pour le développement rural
- 2) identifier les aspects institutionnels
- 3a) analyser les questions de décentralisation
- 3b) évaluer les formes de décentralisation
- 4) considérer les mécanismes de financement
- 5) comparer les politiques publiques
- 6) élaborer des recommandations



## ECA Member States

## • Études de cas<sup>1/2</sup>

**Note:** Although Portuguese and Spanish are national languages in a few countries, English, French and Arabic are the three UN working languages that apply to the Africa region.

### English Speaking

Botswana  
 Cameroon (also French)  
 Egypt (also French and Arabic)  
 Eritrea  
 Ethiopia  
 Gambia  
 Ghana  
 Kenya  
 Lesotho  
 Liberia  
 Libyan Arab Jamahiriya (also Arabic)  
 Malawi  
 Mauritius  
 Mozambique  
 Namibia  
 Nigeria  
 Seychelles  
 Sierra Leone  
 Somalia  
 South Africa  
 Sudan (also Arabic)  
 Swaziland  
 Uganda  
 Tanzania  
 Zambia  
 Zimbabwe

### French Speaking

Algérie (also Arabic)  
 Angola  
 Bénin  
 Burkina Faso  
 Burundi  
 Cameroun (also English)  
 Cap-Vert  
 Comores  
 Rep. du Congo  
 Dem. Rep. du Congo  
 Côte d'Ivoire  
 Djibouti  
 Egypte (also English & Arabic)  
 Gabon  
 Guinée  
 Guinée-Bissau  
 Guinée équatoriale  
 Madagascar  
 Mali  
 Maroc (also Arabic)  
 Mauritanie  
 Niger  
 Rép. Centrafricaine  
 Rwanda  
 Sao Tomé-et-Principe  
 Sénégal  
 Tchad  
 Togo  
 Tunisie (also Arabic)

### Arabic Speaking

Algeria (also French)  
 Egypt (also English & French)  
 Libyan Arab Jamahiriya  
 Morocco (also French)  
 Sudan (also English)  
 Tunisia (also French)



### • Durban, 2012

Sudáfrica  
 Benin  
 Etiopía  
 Mali  
 Marruecos  
 Namibia

### • Cotonou, Benin, 2012

### • Niamey, Niger, 2012

### • Abidjan, Cote d'Ivoire 2013












### • Rabat, Maroc, 2014

### • El Salvador, 2012

- Benin
- Chile
- Colombia/Italia
- Costa Rica
- El Salvador
- Guatemala
- India
- México
- Nicaragua
- Paraguay

# • Études de cas <sup>2/2</sup>

Países			
●	●●●●	 Belice	
●	●●●●	 Costa Rica	
●	●●●●	 El Salvador	
●	●●	 Guatemala	
		 Honduras	
●	●●●●	 Nicaragua	
	●	 Panamá	
<b>Territorios Limítrofes de:</b>			
	●●●●	 Colombia (Chocó)	
●	●●●●	 México (Campeche)(Chiapas) (Quintana Roo)(Tabasco)	
Dependencias		Isla Clipperton	 Francia

Países			
●	●●●●	 Argentina	
●	●●●	 Bolivia	
●	●●●	 Brasil	
●	●●●●	 Chile	
●	●●●●	 Colombia	
●		 Ecuador	
		 Guyana	
●	●●●	 Paraguay	
●	●●	 Perú	
		 Surinam	
		 Uruguay	
		 Venezuela	
Dependencias		Aruba	
		Bonaire	
		Curazao	
		Guayana Francesa	
		Islas Malvinas	
		Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur	



● Bávaro, Rep. Dominicana, 2012

● Roma, 2013

● Madrid, 2013

● Rabat, Maroc, 2014

● Managua, Nicaragua 2015

- Argentina
- Chile
- Costa Rica
- El Salvador
- Mexico
- Nicaragua
- Paraguay

● El Salvador, 2012

- Benin
- Chile
- Colombia/Italia
- Costa Rica
- El Salvador
- Guatemala
- India
- México
- Nicaragua
- Paraguay





*... et en tenant compte du nombre d'États que nous avons analysé comme études de cas ... ici il y a uniquement un résumé des politiques*

## **1. Les pays doivent avoir des politiques bien définies en matière d'entretien des routes rurales.**

- Administration
- Hiérarchisation
- Décentralisation
- Soutenabilité Financière, Technique et Sociale

Etablir des péages sur le réseau secondaire est une erreur déraisonnable et contraire aux motifs qui ont porté à bâtir une route ou à la moderniser.

# Les politiques nationales pour la planification et la construction de routes rurales 1/2

... différences entre les Pays, les modèles et les stratégies



# Les politiques nationales pour la planification et la construction de routes rurales 2/2

## 2. On doit avoir de ressources spécifiques pour l'entretien des routes rurales

La décentralisation ne fonctionne que dans certains pays.

Les ressources globales pour l'entretien des routes rurales sont définis par le gouvernement central.....

La question du réseau routier rural, doit être une politique de l'État

# Quelles sont les ressources financières pour les Fonds spécifiques de routes rurales?

On a identifié les sources de financement suivantes pour l'entretien durable des routes rurales: Taxes, Accises\*, entrepôts fiscaux sur les Poids et les Mesures\*\*, Contributions privées, Autres Contributions, Autres Fonds (gouvernement central, les gouvernements locaux et les municipalités).

\* système reliant tous les Pays à encourager l'utilisation de véhicules motorisés et donc mauvaise système de financement.

\*\* Établir des péages sur le réseau secondaire est une erreur déraisonnable et contraire aux motifs qui ont porté à bâtir une route ou à la moderniser.

# Fonds spécifiques pour l'entretien des routes rurales

L'entretien impérissable et durable des routes rurales et l'accès aux territoires est un problème traité administrativement avec une manière différent dans chaque Pays et qui assume importance grâce à questions politiques, économiques et stratégiques des gouvernements dans la plupart des Pays en développement.



# La décentralisation pour l'entretien des routes rurales

- 3. La participation de la Communauté à l'occurrence de la planification et l'exécution de l'entretien des routes rurales** On a observé généralement une plus grande implication de la communauté dans la planification et l'exécution de l'entretien des routes rurales, ce qu'a porté les communautés à prendre en charge de manière décisive les travaux et à exiger que les responsables prennent de décision avec toute l'attention nécessaire en demandant les ressources financières pour l'entretien durable des routes.



# La pérennité et l'entretien des routes rurales

## 4. Envisager une priorité, la protection de l'environnement dans les tâches d'entretien routier.

La protection de l'environnement est toujours un sujet de débats et, dans certains cas, pris en compte, mais dans la plupart des cas vacille contre les besoins fondamentaux d'avoir des matériaux appropriés pour la formation de routes des matières insuffisance et l'exploitation des ressources financières disponibles.



# Tutelle financière, technologique et sociale

## 5. Rechercher de nouvelles technologies pour la stabilisation des sols. Mettre en œuvre l'utilisation de systèmes de gestion (BIM) pour les routes rurales

- Approfondir et souligner l'importance de la gestion grâce à des systèmes modernes de gestion de l'entretien durable des routes rurales.



- Marquer la portée de l'entretien pour assurer la sécurité alimentaire et l'accès à la santé et à l'instruction.
- Examiner les avantages environnementaux de projets spécifiques.