ReCAP
Research for Community Access Partnership

Partnership on Sustainable Low Carbon Transport

UKaid
from the British people

LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT RURAL À LA RÉALISATION DES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

photo by: Ravisankar Pandian

D'ici 2050 les communautés rurales représenteront 34% de la population mondiale et il est indispensable qu'elles ne soient pas exclues de l'Agenda 2030 pour le développement durable. Or, l'accessibilité rurale est un levier essentiel à l'accomplissement de plusieurs Objectifs pour le développement durable (ODD) figurant à l'Agenda 2030. Même s'il n'y a pas d'objectif de développement durable dédié exclusivement à l'accessibilité en milieu rural, un effort accru et réussi pour améliorer le transport rural contribuera à la réalisation des ODD suivants : ODD 1 Éliminer l'extrême pauvreté ; ODD 2 Faim « Zéro » ; ODD 3 Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être ; ODD 4 Assurer l'accès de tous à l'éducation ; ODD 5 Autonomiser les femmes en milieu rural ; ODD 6 Faciliter l'accès de tous à l'eau propre et à l'assainissement ; ODD 8 Promouvoir une croissance partagée et la possibilité de participer à la vie économique ; ODD 9 et ODD 11, bâtir une infrastructure durable et des communautés ouvertes à tous ; et ODD13 renforcer la résilience aux changements climatiques et l'adaptation des milieux ruraux. En outre ces liens indirects avec les ODD, l'indicateur 9.1.1, élaboré par le Groupe d'experts interinstitutions sur les indicateurs des ODD, renvoie directement à l'accessibilité rural (« proportion de la population rurale vivant à moins de 2 km d'une route praticable en toute saison ») élaboré par le Groupe d'experts interinstitutions sur les indicateurs des ODD.

Pour toute information supplémentaire, cliquez sur le lien suivant (en anglais) : www.slocat.net/ruraltransport

Messages essentiels portant sur le transport rural et les objectifs de développement durable

photo by: Maastricht School of Management

Un meilleur transport rural sert de moteur au développement rural durable et à la croissance économique nationale

photo by: sunlifegroup.in

Un transport rural solide est essentiel à la sécurité alimentaire et à la réalisation de l'objectif faim « Zéro »

photo by: Simon Elwell

Un système de transport rural défaillant condamne les pauvres à rester pauvres et déconnectés du monde

photo by: World Bank

Le développement et l'entretien des réseaux routiers et des services de transport en milieu rural dépendent de soutien financier et d'engagements supplémentaires

photo by: Monzur Sadeque

L'avancement des transports ruraux exige une approche locale pour répondre aux problématiques locales

Un meilleur transport rural sert de moteur au développement rural durable et à la croissance économique nationale

Une infrastructure routière solide associée à un ensemble de services connexes permet d'améliorer la connectivité et la cohésion sociale. Ces éléments servent de levier au développement agricole, commercial et industriel, et facilitent l'accès aux connaissances, à l'emploi, la santé, l'éducation et les services économiques et sociaux nécessaires à la lutte contre la pauvreté, l'exclusion et l'isolation sociales.

- En Ethiopie, la consommation connaît une croissance de 16% grâce à l'accès à des routes praticables en toutes saisons, ce qui permet de réduire l'incidence de pauvreté de 6,7%.[1]
- Au Bangladesh, les routes en milieu rural ont contribué à une réduction ostensible de la pauvreté en raison d'une plus grande productivité agricole, une hausse des salaires, un amenuisement des coûts de production et de transport, et une augmentation des prix de vente.[2]
- Un accès rural amélioré en Indonésie, au Sri Lanka et aux Philippines est à l'origine d'une augmentation de 20% du nombre de personnes pouvant se rendre à l'hôpital.[3]
- Les données de recherche venant de pays tels que le Bangladesh, l'Ethiopie, l'Inde, le Maroc, le Pakistan et le Vietnam témoignent de l'efficacité des investissements, visant les réseaux routiers ruraux, et en particulier lorsque cela permet de créer un accès au niveau du 'premier mille', à augmenter le nombre d'inscriptions scolaires.[4]
- Aujourd'hui encore les femmes vivant en milieu rural font face à un risque de mortalité maternelle trois fois plus élevé qu'en zone urbaine.[5] Un meilleur accès aux maternités permettrait de réduire sensiblement ce risque.
- La hausse des revenus a déjà été reconnu comme moteur efficace pour stimuler la demande en produits industriels, phénomène qui est à l'origine de la croissance économique à échelle nationale sans précédent vécu par les pays d'Asie orientale.[6]

L'avancement des transports ruraux exige une approche locale pour répondre aux problématiques locales

Pour rendre l'accès rural possible, des solutions fondées sur les ressources locales sont exigées, assurant ainsi une symbiose avec le secteur routier local, à savoir les ingénieurs et les techniciens responsables de la conception des routes, les maîtres d'ouvrage et les ouvriers chargés de leur construction et les utilisateurs du réseau routier – les villageois - qui assurent son entretien

- À Dehong, en Chine, la communauté locale a organisé 69 équipes chargées de l'entretien de 656 km de routes rurales. Cela a garanti à 80% de la population locale un accès à la route par toute saison, a créé des opportunités d'emplois et a mené à l'acquisition de compétences pour 1,648 habitants et 350 migrants (90% de femmes et 56% issus de minorités ethniques).[25]
- Au Nicaragua, des campagnes de réhabilitation des routes employant une main d'œuvre locale a mené à une hausse de 10% dans l'utilisation de latrines par rapport aux villages n'ayant pas bénéficiés de réhabilitation des routes.[26]
- À Mpwapwa, en Tanzanie, un système d'entretien régulier assuré par la communauté locale a été mis sur pied pour un coût annuel de US$600 - US$1,200/km, plutôt que de faire appel à un contrat cadre plus typique qui aurait représenté un coût annuel de US$1,500/km.[27]
- Des études montrent que les niveleuses trainées par tracteurs agricoles pour l'entretien des routes rurales ont une performance équivalente aux niveleuses automotrices plus coûteuses en termes de coût en capital et frais d'entretien (au Kenya, en Tanzanie, au Zimbabwe et en Zambie).[28]
- Au cours d'essais menés pendant 2 à 5 ans au Cambodge, en RPD Lao et au Vietnam portant sur le revêtement des routes, la durabilité des routes à faible trafic ayant un revêtement par dalles fabriqué à bases de matériaux locaux a été confirmée dans les zones à forte pluviométrie.[29]

Un transport rural solide est essentiel à la sécurité alimentaire et à la réalisation de l'objectif faim « Zéro »

L'amélioration de l'accès rural peut accroître la production et faire baisser les coûts de production dans les exploitations agricoles, tout en amenuisant les coûts de transport des produits finis destinés à la vente. Un meilleur transport rural permettra de faire avancer la productivité grâce à l'accès aux connaissances sur les meilleurs pratiques agricoles.

- Il est estimé que la pauvreté rurale en RPD Lao pourrait décroître de 33% à 29,7% en assurant un accès pendant les saisons sèches et que ce chiffre pourrait être revu encore à la baisse jusqu'à 26% si chaque foyer avait un accès en toutes saisons au réseau routier.[7]
- Au Népal, le taux d'utilisation d'engrais baisse de manière nette par rapport à l'augmentation du temps de trajet vers les centres de distribution, et le prix des récoltes s'affaibli au fur et à mesure de la hausse des coûts de transport.[8]
- Une étude réalisée sur une période de 35 ans en Afrique subsaharienne a démontré qu'un doublement de l'accès aux marchés générait une augmentation des surfaces cultivées de 2-6% et une légère mais perceptible hausse du PIB.[9]
- Au Ghana, rapprocher de 5 km l'accès aux véhicules permettrait d'augmenter le prix de vente de maïs à la ferme de 11.4%.[10]
- En Ouganda, le réaménagement de plus de 200 routes rurales a permis une hausse de 7,5% dans la proportion des produits agricoles commercialisés, une augmentation des prix de vente à la ferme de 36%, un accroissement des revenus des ménages de 40% et une baisse dans les pertes après récoltes de près de 20%.[11]

Étude de cas : Incidence du projet de routes de desserte dans la province de Zambézie au Mozambique

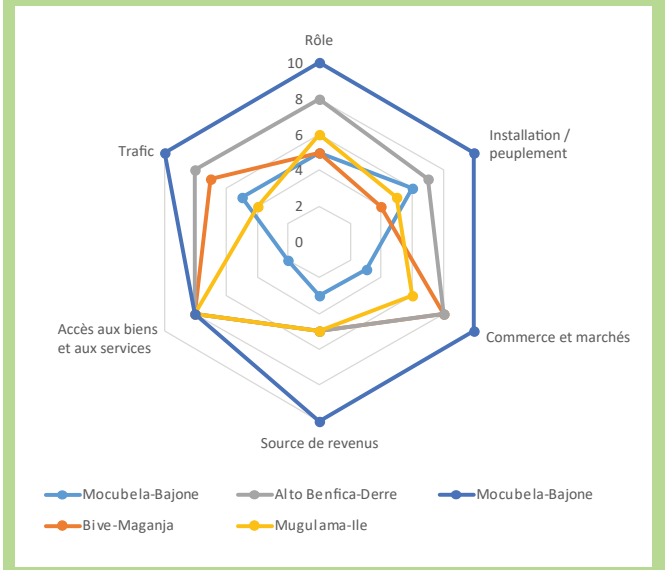

Figure 1. Évaluation de l'impact des cinq routes rurales réaménagées au Mozambique (Thompson and Pedro 2012)[12]

Plus de 900 km de routes rurales de dessertes ont été réhabilités au cours de ce projet dans la province de Zambézie entre 1996 et 2001, en employant des méthodes centrées sur la main d'œuvre. Plusieurs changements socioéconomiques se sont produits depuis, à savoir, un plus grand accès aux services et à certaines infrastructures sociales (écoles, centre de soins, approvisionnement en eau) ; une augmentation dans le nombre des petites entreprises, une activité accrue commerciale et de traitement des produits, une hausse dans le mouvement des biens et des transporteurs ; par ailleurs, une évolution dans les choix d'installations des ménages - plus proche du bord de la route, une augmentation dans l'exploitation forestière, la fabrication du charbon de bois et leur commercialisation, et une participation accrue des femmes sur le marché de l'emploi informel dans des activités génératrices de revenus.

Un système de transport rural défaillant condamne les pauvres à rester pauvres et déconnectés du monde

Un transport rural plus efficace servira de base pour stimuler les marchés et multiplier les possibilités d'emploi. L'accès aux marchés par le biais d'une infrastructure de transport rural amélioré, accompagné de services de transport appropriés, est une précondition pour la création de sources supplémentaires de revenus en milieu rural, et pour l'élimination de la pauvreté. Seul un accès par toutes saisons permettra aux agriculteurs d'optimiser leur production afin de générer une croissance rurale.

- Plus de 70% de la population mondiale la plus pauvre vit en zone rurale. Or, ce sont souvent les foyers les plus démunis qui fournissent la main d'œuvre employée dans les fermes et dans l'industrie agricole.[13]
- Au Bangladesh, il a été constaté que l'aménagement des routes rurales pouvait réduire la pauvreté entre 5 et 7%. Il s'avère que l'incidence générale d'une amélioration de l'état des routes sur la consommation annuelle des ménages par personne était une croissance de près de 11%.[14]
- Il a été estimé que chaque US$ 1'000 investi dans le réseau routier rural pouvait sortir 7 personnes de la pauvreté en Inde et 9 en Chine.[15]
- Il a été démontré que le réaménagement de plus de 200 routes rurales en Ouganda est à l'origine de l'ouverture de nouvelles écoles et de centres de soins, une hausse dans le nombre d'inscriptions scolaires et une amélioration du niveau de santé, en particulier des femmes enceintes.[16]
- En Tanzanie, la probabilité de migration d'une communauté rurale vers un centre urbain a baissé d'environ 7% lorsque la route nationale qui se trouvait à proximité a été rénovée, grâce aux nouvelles opportunités économiques et une amélioration des conditions de vie.[17]

Le développement et l'entretien des réseaux routiers et des services de transport en milieu rural dépendent de soutien financier et d'engagements supplémentaires

Il est nécessaire aujourd'hui d'accroître les financements actuels et d'en assurer de nouvelles sources. Ces fonds devront non seulement viser et être déployées pour la construction du réseau routier, mais également servir à la gestion, l'entretien des routes et le développement de services connexes. Une volonté politique ciblée fait partie des prérequis à la réalisation d'un meilleur accès rural et un entretien efficace.

- Selon les estimations les sommes nécessaires à l'entretien du réseau routier rural en Afrique Subsaharienne sur une période de 10 ans occuperaient environ 30% du budget global d'investissement pour les infrastructures. Cela représente presque 0,8% du PIB régional et dépasse de loin les dépenses actuelles pour les routes rurales.[18]
- Une étude menée au Rwanda a permis de constater que seulement US$ 12 centimes perçus par litre de carburant suffirait à financer l'entretien de l'ensemble du réseau routier du pays.[19]
- Outre l'infrastructure, les services liés au transport rural devront également faire l'objet de développement afin d'apporter une réponse aux problèmes d'accès rural dans de nombreux pays à faible revenu. À titre d'exemple, la proportion des populations rurales ayant accès à une route à moins de 2 km utilisable en toute saison est inférieur à 40% au Bangladesh, à 36% en Mongolie, 22% en Afghanistan, 23% au Myanmar et 17% au Népal.[20]
- Il a été démontré au Vietnam que garantir l'accès à une route praticable en toute saison pouvait augmenter de 6% le nombre de personnes possédant un vélo et conduire à une hausse sensible du nombre de ménages proposant des motocycles à la location.[21]

Évaluation des routes rurales revêtues à faible volume par une analyse des coûts sur la durée de vie

Un entretien défaillant ou inexistant pourrait gravement entamer la valeur du patrimoine routier rural, augmenter le coût de son utilisation et freiner l'interaction sociale. Pourtant, les budgets dans les pays à faible revenu alloués à l'entretien des routes rurales sont insuffisants. Cela appelle à étudier le problème par le biais d'une analyse des coûts sur la durée de vie qui prend en compte la valeur sociale. Une telle approche permettrait d'identifier et de hiérarchiser la périodicité et les différents types d'entretien nécessaires, en fonction de l'usage, le type et l'apport social de la route sur l'ensemble du réseau routier.

L'emploi plus généralisé de ce type d'analyse permettrait d'identifier les routes ayant besoin d'être réhabilitées pour des raisons socio-économiques (par exemple, revêtement de routes en gravier à faible trafic, pour réduire les coûts d'exploitation des véhicules et améliorer l'accès à faible coût).

À titre d'exemple, la Banque mondiale propose un modèle Développement et Gestion des Routes (HDM-4), qui permet d'identifier la périodicité optimale pour les différentes options de rechargement des routes en graveleux, en fonction du niveau de trafic et du type de graveleux.[22,23] Une étude de coût sur toute la durée de vie démontre que dans un pays à faible revenu, l'amélioration d'une route en gravier en route enduite à faible trafic représente une valeur patrimoniale actuelle nette d'environ USD $50,000 par km sur une période de 20 ans d'analyse.[24]

Étude de cas : « C'est ma route, c'est ma responsabilité » autonomisation des femmes au Vietnam pour l'entretien des routes rurales[30]

Ce projet financé par le département du développement international du Royaume Uni (DFID-UK), avec le soutien de la Banque Mondiale, encadre la formation de femmes pour l'entretien des routes rurales, leur créant ainsi une source de revenu supplémentaire tout en prolongeant la vie des routes, et améliorant l'accès aux écoles et aux marchés. L'union des femmes de la région a organisé des équipes autonomes, chacune chargée de l'entretien du tronçon de route traversant son village. Hormis la diversification des revenus des femmes générée par cette activité, ce projet a également porté ses fruits pour les autorités publiques locales, car ils ont pu éviter le recrutement de maîtres d'ouvrage plus coûteux qui aurait été obligés, pour ces travaux, de déplacer leur matériel et leurs ouvriers basés en ville dans ces zones rurales très reculées.

Source : Banque mondiale (en anglais)
http://www.worldbank.org/en/news/feature/2013/03/07/my-road-my-responsibility-empowering-women-in-vietnam-to-maintain-rural-roads

La Déclaration de Vientiane sur le transport rural durable pour contribuer à l'Agenda 2030 pour le développement durable

La Déclaration de Vientiane sur le transport rural durable, ayant pour finalité de répondre aux objectifs de l'Agenda 2030 pour le développement durable, a été adopté par les états membres du 10ème Forum intergouvernemental régional sur les transports écologiquement viables (EST) en Asie, le 16 mars 2017 à Vientiane, RPD Lao. La déclaration entérine un engagement régional visant à promouvoir des services et une infrastructure de transport rural durables, accessibles, abordables et inclusifs, afin de répondre aux ODD à travers :

- La promotion de l'accès rural, la connectivité rurale-urbaine et le transport des marchandises durable ;
- L'exploration des investissements ciblant une infrastructure et des routes capables de s'adapter aux changements climatiques ;
- La mise en place de systèmes de transport (routiers) ruraux à faible intensité de carbone ;
- L'amélioration de la sécurité routière dans les zones rurales ;
- Le développement de stratégies nationales et de cadres politiques nationaux qui favorisent la connectivité des transports ruraux.

Les recherches de ReCAP serviront de levier pour la mise en œuvre et la réalisation de cette déclaration.

Pour plus d'informations sur cette déclaration, rendez-vous sur : http://bit.ly/2tkXPuo

photo by: UNCRD

Mesurer l'accessibilité rurale universelle dans le cadre d'un rapport mondial de suivi sur la mobilité durable pour tous

L'initiative « Sustainable Mobility for All » (SuM4All) (Une mobilité durable pour tous) a été lancée pour établir une plateforme de campagne visant à exercer une influence sur les politiques de mobilité durable à échelle locale et mondiale. Elle cherche à faciliter la réalisation des quatre objectifs au cœur du transport durable, à savoir, l'accessibilité pour tous, l'efficacité, la sécurité et la capacité à s'adapter au climat (mobilité « propre »). L'accessibilité rurale et l'accessibilité urbaine constituent deux parmi d'autres sous-objectifs liés à la finalité principale du SuM4All, c'est-à-dire, l'accessibilité universelle.

Sous cette initiative, un Rapport Mondial sur la Mobilité (GMR) est en cours d'élaboration pour définir une base de référence et des indicateurs accompagnés de mises à jour réguliers visant à ajuster ces derniers et mettre à jours les analyses des tendances.
Une série d'indicateurs clés et d'autres indicateurs auxiliaires sont également en cours de conception, par exemple, un indicateur sur les intrants (par exemple, les dépenses sur les infrastructures et services de transport rural - US$), indicateur de produit (par exemple, nombre de routes rurales en bon état – km) ; indicateur sur le niveau d'impact (par exemple, un indice sur l'accessibilité rurale), ce dernier servirait à mesurer le rapprochement à la cible 9.1.1 faisant parti des ODD, qui vise à étayer le développement économique, le bien-être humain et garantir un accès juste et abordable pour tous, fondé sur une infrastructure fiable, durable et résiliente.

L'application prévue du rapport GMR inclura d'engager les gouvernements nationaux et les autorités locales dans un dialogue sur la mobilité durable encadré par un « dashboard » par pays, qui servira à cerner les pays à « impact élevé ». Ces pays pourront ensuite faire l'objet d'actions supplémentaires visant à réaliser les objectifs mondiaux pour le développement et à lutter contre les changements climatiques.

Pour toute information supplémentaire, cliquez sur le lien suivant (en anglais) : http://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/sustainable-mobility-for-all

Pour tout complément d'information concernant cette fiche technique, rendez-vous sur : www.slocat.net/factsheetkeymessages

ReCAP est un programme de recherche financé par UK Aid, et ayant pour finalité la promotion d'un transport sûr et durable au sein des communautés rurales en Afrique et en Asie. ReCAP regroupe les activités du Partenariat d'Accès Communautaire en Afrique (AfCAP) et du Partenariat d'Accès Communautaire en Asie (AsCAP). Ce partenariat crée un environnement propice à l'échange de connaissances entre les pays participants, dans le but de promouvoir l'adoption de mesures ayant déjà fait leurs preuves et à faible coût pour garantir l'accessibilité rurale tout en faisant appel aux ressources locales.
www.research4cap.org

Le Partenariat pour le développement durable des transports à faible émission de carbone (SloCaT) œuvre pour une plus grande intégration des transports durables et à faible empreinte carbone dans les politiques mondiales sur le développement durable et pour la lutte contre les changements climatiques. SloCaT est le plus grand partenariat intersectoriel dans le domaine du transport durable, et compte parmi ses 96 membres plusieurs banques de développement multilatérales, des agences de développement bilatérales, des opérateurs de transport, des organisations de la société civile et du secteur privé et des représentants du monde universitaire et de la recherche.
www.slocat.net/ruraltransport