

## Transports sécurisés et durables pour les communautés rurales

Nous sommes heureux de vous présenter l'édition de juin du bulletin d'information électronique de ReCAP. Dans cette édition vous trouverez des informations actualisées sur les activités d'AfCAP en Zambie; le travail de la Banque Mondiale pour d'améliorer l'Indice d'accessibilité rurale (RAI) ; les nouvelles initiatives sur le sujet de la parité hommes-femmes dans le secteur des transports ; la mise en place du projet régional d'AfCAP sur les capacités d'adaptation face aux menaces posées par les changements climatiques ainsi qu'un rapport sur un atelier récent sur la Génération de connaissances ayant trait au secteur des Transports ruraux au Népal.

Nous vous invitons à partager ce bulletin avec vos collègues et vous souhaitons une bonne lecture,

L'équipe ReCAP

### CONTENU:

Recherche routière : Un bon début pour la recherche sur les routes rurales en Zambie	1
Questions transverses : Développer et tester la nouvelle méthodologie pour l'Indice d'accessibilité rurale (RAI)	4
Recherche routière : Faire le bilan des progrès et planifier la future recherche sur le transport rural au Népal	7
Questions transverses : Nouvelles initiatives sur la parité hommes-femmes dans le secteur des transports	9
Recherche routière : Le Projet régional d'AfCAP sur l'adaptation aux changements climatiques prend son envol	11
Nouvelles de ReCAP	13
Prochains évènements et appels	14

Recherche routière

### **Un bon début pour la recherche sur les routes rurales en Zambie**

La Zambie est l'un des quatre pays africains ayant été accepté par AfCAP en tant que nouveau partenaire pendant la seconde phase du programme. L'Agence d'aménagement routier (RDA) est l'hôte d'AfCAP en Zambie et a récemment accueilli la réunion du comité directeur d'AfCAP. Plusieurs projets prioritaires de recherche sur l'infrastructure pouvant bénéficier du soutien d'AfCAP ont été identifiés. A présent

une étude initiale des projets de recherches sur les services de transports envisageables est en route.

#### *Projets de recherche sur l'infrastructure*

Un projet a déjà été réalisé et deux projets sont à un stade avancé de préparation (Notes conceptuelles et Termes de référence). Ce sont les projets qui devraient commencer durant l'année en cours (2016/2017).

#### *1. Étude préliminaire pour la création d'un projet-pilote pour l'application de Tractor Technology (TT - tracteurs haute technologie) et d'une Unité de formation et de démonstration (TDU) pour l'entretien des routes.*

Ce projet concerne une étude préliminaire pour la création d'un projet pilote sur des approches basées sur l'utilisation de tracteurs pour l'entretien des routes en Zambie, réalisé par Intech Associates et Clanview Civils. Deux ateliers pour les parties prenantes, accueillis par l'ARD à Lusaka, ont eu lieu pour diffuser les résultats des études et pour obtenir les contributions et le ralliement de ces derniers. Le premier atelier prit place le 4 février 2016 avec des parties prenantes du secteur public qui approuvèrent les conclusions de l'étude et acceptèrent de participer à un second atelier avec des représentants de multiples secteurs, notamment des organismes du secteur privé.



*Niveleuse de 2 tonnes tirée par un tracteur, fabriquée au Zimbabwe (Photo : Rob Petts)*

Le second atelier, qui a eu lieu le 6 avril 2016, a recueilli un très large soutien pour ce qui est des propositions concernant l'application de la Tractor Technology (TT) et à une Unité de formation et de démonstration (TDU), ce qui résulta en la mise en place d'un calendrier provisoire pour les activités requises et l'attribution de responsabilités provisoires pour chaque composante du programme de mise en œuvre. Mais surtout le second atelier a décidé de former un Comité de coordination TDU, avec l'affiliation provisoire d'un grand nombre de parties prenantes incluant des agences du secteur public, les autorités chargées de la formation, des ONGs, des organisations professionnelles et le secteur privé.

La première réunion du Comité de coordination TDU s'est déroulée le 8 avril 2016 et les plans initiaux de la prochaine phase furent élaborés, soient pour la mise sur pied d'un projet-pilote. Les Termes de référence pour la démonstration pilote et les

actions de formation, ainsi que l'acquisition d'équipements et les besoins de soutien seront dorénavant développés par le nouveau Comité de coordination TDU avec l'appui d'AfCAP.

L'étude complète est disponible ici (version anglaise): [Scoping Study for the Establishment of Pilot Project to Implement Tractor-based Road Maintenance Approaches in Zambia](#), ainsi que ses [Annexes](#).

## *2. Conception, construction et supervision de sections d'essai en Zambie de l'ouest et de l'est*

L'objectif de la mission est de concevoir des chaussées revêtues pour les routes rurales à faible circulation (LSVR) en utilisant la méthode DCP-DN (Méthode du pénétromètre dynamique à cône), suivi de la construction des sections d'essai en Zambie de l'ouest et de l'est conformes aux normes, en utilisant différents types de revêtements ainsi que des matériaux disponibles localement (sable du Kalahari et calcrètes en Zambie de l'ouest ; des latérites en Zambie de l'est, respectivement), à titre expérimental.

Une matrice expérimentale de conception et de recherche, identifiant les variables devant être étudiées et la logique liant la recherche passée et la recherche présente en vue d'atteindre un objectif défini, sera élaborée pendant la phase de conception.

Ce projet a un volet formation et renforcement des capacités important. Le personnel du Département de recherche de la RDA aura la possibilité de participer à tous les aspects du développement et de la mise en œuvre du projet. Le personnel de la RDA sera accompagné et formé autour du développement des processus de recherche et la mise en pratique des recherches, ainsi qu'en matière des exigences en matière de supervision de la construction et du suivi technique conformément aux protocoles régionaux.

La seconde partie de la formation impliquera l'industrie de la construction du secteur privé local, ainsi que des établissements d'enseignement et de formation. Ceci inclura la formation sur site des fournisseurs et le personnel clé du consultant gérant, ainsi que la dissémination des conclusions de l'étude. La dissémination se fera par le biais de visites aux sites de démonstration, d'ateliers et de documents de conférences.

À l'achèvement de la construction, des données de référence seront recueillies et un programme de contrôle des performances des chaussées à long terme (LTPP) sera établi.

### *Services de recherche en matière de transports*

AfCAP est en train d'aider la Zambie à explorer les défis et les solutions possibles quant aux services de transports ruraux sur les Routes rurales à faible circulation (LVRR). AfCAP voudrait plus particulièrement soutenir la recherche portant sur des initiatives d'ordre pratique et à des politiques qui pourraient considérablement améliorer l'accès rural et qui permettraient de ce fait aux villageois ayant accès à des routes rurales à faible circulation de pouvoir rejoindre les marchés, les structures sanitaires et éducatives, et qui permettraient aux enseignants, au personnel sanitaire et autres prestataires de services de travailler efficacement dans les zones rurales.

AfCAP a pour but de maintenir une approche intégrée pour améliorer l'accès aux LVRR, et il est de ce fait important que les parties prenantes concernées par la construction et l'entretien des LVRR soient pleinement informées quant à la

recherche au sujet des services de transport ruraux (passagers et marchandises) qui fonctionnent sur les LVRR.

*Pour plus de renseignements sur les activités d'AfCAP en Zambie, nous vous prions de contacter Nkululeko Leta, Responsable technique régional d'AfCAP pour l'Afrique de l'est et l'Afrique australe, à l'adresse courriel suivante : [nkululeko.leta@cardno.uk.com](mailto:nkululeko.leta@cardno.uk.com).*

Questions transverses

## **Développer et tester l'Indice d'accessibilité rurale (RAI)**

La Banque mondiale, en consultation avec ReCAP et avec l'appui financier du DFID, a développé un nouvel Indice d'accessibilité rurale (RAI) qui reposera sur les technologies Systèmes d'Informations Géographiques (SIG). Cet indice aidera à mesurer l'accessibilité rurale tant au niveau national qu'au niveau décentralisé, et sera utilisé comme indicateur de progrès en vue d'améliorer l'accès en milieu rural au sein des nouveaux Objectifs de développement durables (SDG).

### *Antécédents et l'Indice d'accessibilité rurale initial (RAI)*

Il est amplement reconnu qu'une bonne accessibilité rurale et une bonne mobilité sont essentielles pour la lutte contre la pauvreté, et pour le développement économique. Les améliorations de la santé, de l'éducation, de la production agricole et des revenus en zones rurales sont liées de près aux routes rurales et aux services de transport. De façon à pouvoir planifier le développement rural et à mesurer les progrès en fonction des objectifs de développement, il est nécessaire de pouvoir mesurer l'accessibilité rurale et la mobilité. De ce fait, la Banque mondiale développa, au début du 21<sup>ème</sup> siècle, le RAI comme « indicateur de base » (Roberts et Thum, 2005). Cet Indice était défini comme étant le pourcentage de la population rurale vivant dans un rayon de deux kilomètres (typiquement équivalant à une marche de 20 minutes) d'une route toute saison. Une « route toute saison » est une route qui est praticable toute l'année par le moyen de transport local prédominant. La « route toute saison » fut incluse dans la définition pour que les routes qui étaient inutilisables pendant plusieurs mois ne comptent pas. Cependant, l'Indice d'accessibilité rurale ne spécifiait pas les routes praticables par tous les temps, celles-ci ayant des normes de conception bien plus coûteuses.

Le RAI n'était qu'une mesure de la proximité des infrastructures et ne tentait pas de mesurer la mobilité ou la disponibilité des services de transport. Cet Indice était désigné comme étant un indicateur obligatoire pour que tous les gouvernements recevant une aide financière de la Banque mondiale/IDA aient à soumettre des estimations. Des estimations initiales sur les Indices d'accessibilité rurale furent faites pour la plupart des pays en développement, basées sur des enquêtes auprès des ménages (dans très peu de pays) et sur des modèles informatiques.

Cependant cet Indice n'a jamais abouti en tant qu'indicateur efficace, dû au manque de cohérence entre les pays l'utilisant pour des estimations. Il avait été envisagé que les données seraient collectées par le biais d'enquêtes auprès de ménages, mais ces dernières requièrent un long travail de mise en œuvre et d'analyse, et peu de pays entreprirent des procédures d'enquêtes qui auraient pu obtenir des estimations utiles. L'interprétation des statistiques nationales sur l'Indice d'accessibilité rurale manquait de clarté ; ceci était dû au fait que la proximité des routes rurales peut varier largement au sein d'un pays, les zones les plus développées ayant une haute densité de population vivant dans un rayon de 2 kilomètres d'une route toute saison,

et les zones plus distantes ne comptant qu'un faible pourcentage de la population vivant à proximité de la route. Il y avait une certaine confusion quant à savoir si l'Indice était un objectif à atteindre (avec pour but d'achever 100%) ou juste un indicateur d'accès.

#### *Développer un nouvel Indice d'accessibilité rurale*

Quand les nouveaux Objectifs de développement durables (SDGs) furent adoptés, un des indicateurs de progrès qui fut proposé était basé sur l'Indice d'accessibilité rurale (la proportion de la population rurale vivant dans un rayon de deux kilomètres d'une route toute saison). La Banque mondiale fut identifiée comme étant l'institution qui surveillerait cet indicateur. Des discussions prirent place entre ReCAP, la Banque mondiale et le DFID, et un projet de recherche fut mis en place avec pour but de développer un nouvel RAI qui reposera sur les technologies SIG. L'équipe de la Banque mondiale était dirigée par Atsushi Iimi.

En termes de données, le nouvel indice nécessitait des informations précises à haute résolution relatives à l'emplacement des populations rurales et des routes rurales, et à l'état physique des routes. L'équipe étudia plusieurs options pour ce qui est de la population et opta pour l'utilisation de la base de données WorldPop qui est largement disponible et qui a une résolution de 100 mètres. Il y eut des discussions au sujet des démarcations entre les populations urbaines et les populations rurales, en termes de secteurs périurbains et de populations de « villes rurales ». Arriver à trouver des définitions uniformes relatives aux conditions physiques des routes sur le plan international et pouvant être appliquées dans les pays à faible revenu fut plus problématique.

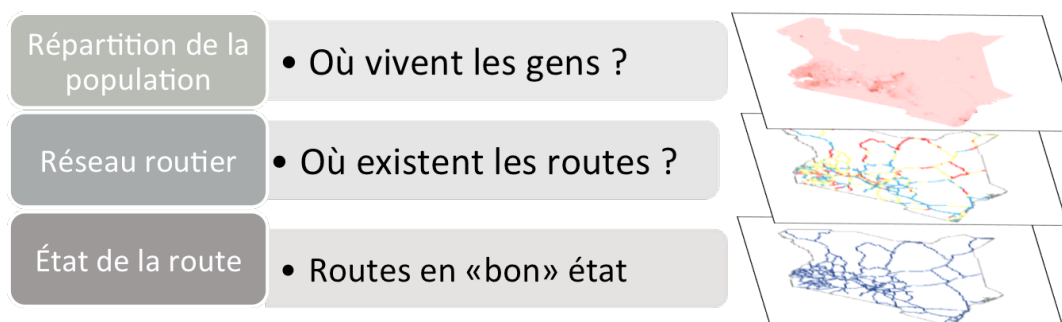


Figure 1 Les trois couches de données SIG nécessaires pour le nouvel indice RAI

#### *Projets pilotes dans huit pays de ReCAP*

La Banque mondiale a travaillé avec les autorités nationales de six pays d'AfCAP (L'Éthiopie, le Kenya, le Mozambique, la Tanzanie, l'Ouganda et la Zambie) et deux pays d'AsCAP (le Népal et le Bangladesh). Pour arriver à déterminer quelles routes inclure il fut nécessaire de faire des compromis entre l'exactitude du point de vue des utilisateurs et la fonctionnalité du point de vue institutionnel. En tant qu'un indice lié à la pauvreté, toutes les routes praticables dans de bonnes conditions météo devraient être incluses (de telles routes assurent l'accès et assistent au développement). Cependant, pour être un indicateur utile lors de la planification, les données doivent pouvoir être facilement accessibles et actualisables de façon régulière (ce sont uniquement les routes nationales sur lesquelles existent des bases de données qui seront susceptibles de répondre à ces critères). De ce fait l'équipe décida que la définition serait la part de la population vivant dans un rayon de deux kilomètres d'une route en « bonne condition » dans des zones rurales. Les routes en « bonne condition » sont définies comme étant des chaussées revêtues classifiées dont l'Indice international de rugosité (IRI) est de moins de 6 m/km, et des chaussées non revêtues classifiées comme ayant un IRI de moins de 13 m/km. Si aucune donnée

portant sur l'IRI n'existe, il est nécessaire d'utiliser d'autres critères pour décrire la condition des routes : pour les chaussées revêtues il s'agirait d'« excellente condition », de « bon état » et d'« état passable » ; pour les chaussées non revêtues il s'agirait d'« excellente condition » et de « bon état ». Ces définitions ne couvrent pas les chaussées non revêtues étant dans un état « passable » même si ces dernières sont praticables en toute saison.

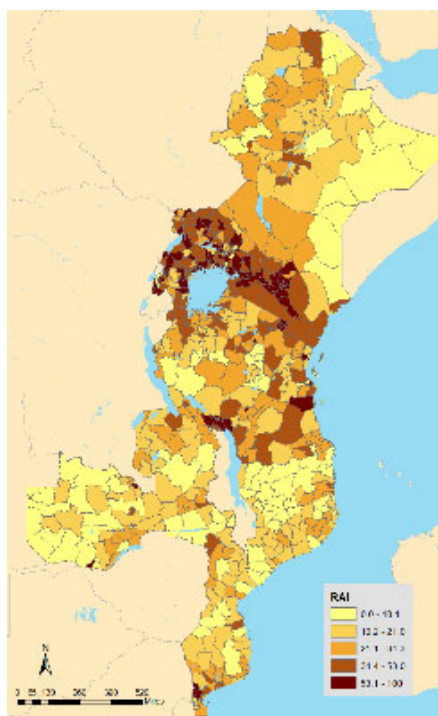


Figure 1 Plan schématique de l'Afrique de l'Est présentant de nouvelles estimations provisoires du RAI pour tous les districts (plus la couleur est foncée, plus l'indice RAI est élevée (Source : Banque mondiale

Les études pilotes effectuées dans huit pays ont fourni des estimations nationales et locales du nouvel RAI, et des graphes ont été créés pour illustrer clairement les variations importantes de l'Indice entre les pays et au sein des pays. La Banque mondiale communiquera bientôt un rapport décrivant le développement du nouvel RAI et fournissant des exemples concis du travail effectué dans les pays partenaires (les détails seront postés sur le site web de ReCAP). Des corrélations statistiques ont montré que l'Indice est un indicateur raisonnable de pauvreté rurale, avec des pourcentages RAI nouveaux plus élevés correspondant à des indices de développement plus élevés.

#### *Valeur du nouvel RAI et autres travaux de développement*

Le nouvel Indice présente de gros avantages par rapport à l'ancien RAI. Le fait qu'il soit de « haute résolution » et qu'il puisse être actualisé de façon régulière, implique qu'il peut être utilisé à des fins de planification au niveau des districts et au niveau provincial. Ceci sera particulièrement important pour ce qui est de faciliter la mise en œuvre de politiques et de pratiques de développement social et économique pro-pauvres. Le fait que le nouvel RAI soit fonction de

la classification des routes aussi bien que de l'état des routes est un compromis pragmatique. Cependant, ceci pourrait amener à une situation de changements par « étapes » au sein de l'Indice par le biais de processus institutionnels de reclassement qui ne se rapportent pas directement aux accès ruraux à proprement parler. Les nouvelles normes se rapportant aux routes qui sont incluses sont assez élevées, et les répercussions sur les politiques et les pratiques demeurent inconnues. Tout comme pour l'ancien Indice, le nouveau RAI ne mesure que la provision d'infrastructures et de ce fait ne fournit pas d'informations sur la mobilité effective assurée par les services de transport ruraux.

ReCAP entend travailler concrètement avec la Banque mondiale et le DFID pour que le nouveau RAI soit soumis à des essais et à des développements supplémentaires, et a l'intention d'appuyer des travaux connexes relatifs à l'évaluation et à la mesure de l'état des routes à l'aide d'imagerie satellitaire.

*Pour plus de renseignements, nous vous prions de contacter Paul Starkey, Directeur de recherche des services de transport de ReCAP à l'adresse courriel suivante : [paul.starkey@cardno.uk.com](mailto:paul.starkey@cardno.uk.com).*

## **Faire le bilan des progrès et planifier la future recherche sur le transport rural au Népal**

Le Département de l'infrastructure locale et des routes agricoles (DoLIDAR) du Népal a mis en œuvre trois projets de recherche sur les routes rurales avec l'appui du Partenariat d'accès communautaire en Asie (AsCAP). Dans ce contexte, un atelier d'une journée sur la génération de connaissances dans le secteur du transport rural au Népal a eu lieu le 12 avril 2016 à Katmandou, avec la participation de nombreuses parties prenantes. Les objectifs de l'atelier étaient les suivants :

- Présenter les résultats d'une étude exploratoire sur « L'élaboration d'une approche participative pour la protection des bords de routes rurales au Népal » et recueillir les commentaires pour des initiatives de mise en œuvre éventuelles ;
- Passer en revue les programmes en cours ;
- Identifier des projets de recherche éventuels pour l'avenir qui pourraient être appuyés par AsCAP ; et
- Sensibiliser et discuter les besoins et l'application quant à la gestion et la diffusion des connaissances dans le sous-secteur du transport rural au Népal.

L'atelier a été inauguré par l'honorable Mme Kunti Kumari Shahi, ministre d'État, Ministère des Affaires fédérales et du Développement local (MoFALD). Dans son discours d'ouverture, Dr Sumitra Amatya, honorable membre de la Commission de planification nationale et invitée spéciale, a donné quelques suggestions pratiques pour lancer et développer le travail de recherche dans le sous-secteur du transport rural du pays. M. Ram Krishna Sapkota, directeur général de DoLIDAR, a présidé la session. M. Les Sampson, responsable de la recherche sur l'infrastructure de ReCAP, a présenté un aperçu des activités actuelles et futures de ReCAP/AsCAP qui ciblent le Népal.

L'inauguration a été suivie par la présentation et la discussion d'une étude exploratoire, réalisée par Helvetas, sur « L'élaboration d'une approche participative pour la protection des bords de routes rurales au Népal ».

### **L'élaboration d'une approche participative pour la protection des bords de routes rurales au Népal**

L'étude de recherche d'Helvetas avait comme objectif d'analyser les pratiques actuelles et d'élaborer des approches novatrices pour la bonne gestion des terres à l'intérieur de l'emprise des routes de district. Les principales conclusions de l'étude sont :

- Le concept d'utiliser des emprises est nouveau au Népal et aucun mécanisme n'existe actuellement. Pour la signature d'un protocole d'entente (PE) tripartite relatif à l'utilisation des emprises le long d'un tronçon de route spécifique, il est essentiel de noter qu'un consensus plus large sera nécessaire sur les questions liées aux mécanismes de partage des avantages et les rôles et responsabilités des différentes institutions gouvernementales comme les municipalités, les comités de développement de village et district, et du DoLIDAR lui-même.
- Deuxièmement, une grande expérience existe en matière d'utilisation des plantes génétiquement modifiées pour la stabilisation des bords de route. Cependant, l'expérience des plantations en bords de route à des fins productives est rare. À partir des observations de terrain, des discussions avec les communautés locales et de la prise en compte des critères socioéconomiques, l'équipe de recherche a pu identifier des plantes appropriées (parmi plusieurs plantes potentielles) à des fins productives pour les bords de routes des districts de

Kailali et Dhankuta.

- Pour qu'un projet pilote réussisse, il est conseillé de ne pas choisir des plantes sur lesquelles aucune information n'est disponible relative aux coûts et avantages, ou pour lesquelles ni les compétences de traitement ni la chaîne de commercialisation n'existent. Pas toutes les plantes ne se prêtent à la plantation par les plus pauvres qui manquent des compétences en matière d'agriculture et de commercialisation. L'étude recommande plutôt la sélection des cultures qui offrent un retour sur l'investissement élevé. Ces plantations doivent être strictement faisables, réalisables et appropriées dans le contexte donné.

Le rapport intégral sera disponible au recueil de données sur le site web ReCAP [www.research4cap.org](http://www.research4cap.org).

Mme Caroline Visser, Responsable Gestion des connaissances et les Communications de ReCAP, a fait un exposé introductif sur la mise en application et l'ancrage de la recherche et le rôle de la gestion des connaissances. Dans un cadre interactif, les participants à l'atelier ont formulé des réponses à trois questions clés ce qui leur a permis d'évaluer les pratiques actuelles de gestion et de diffusion des connaissances et de formuler des améliorations et des idées pour l'avenir afin de renforcer la viabilité et la mise en application de la recherche sur le transport rural.



Photo 1 Les participants à l'atelier discutaient les expériences actuelles et les besoins au niveau de la gestion des connaissances dans le secteur du transport rural (Photo : Caroline Visser)

Le docteur Chandra B. Shrestha a dirigé la session sur Les étapes suivantes. Quelques pistes de recherche pour l'avenir au Népal : suivi de la recherche sur les Plantations en bords de route ; recherche sur les ponts ; pollution par la poussière ; création d'un centre de recherche sur les transports (CRT) ; sécurité des routes rurales et services de transport ; liens entre le développement économique et les infrastructures de transport ; et la formation d'un réseau de recherche sur les routes rurales pour le renforcement des capacités. Les suggestions seront prises en compte au cours du processus de planification concertée de la recherche entre DoLIDAR et l'AsCAP.

L'atelier a été clôturé par M. Ram Krishna Sapkota, directeur général, DoLIDAR, qui a exprimé ses remerciements et souligné la pertinence de tous les sujets abordés pour le Népal.

*Pour plus de renseignements sur les activités d'AsCAP au Nepal, nous vous prions de contacter Dr Chandra Shrestha, Responsable technique régional d'AsCAP pour le Nepal et Bangladesh, à l'adresse courriel suivante : [chandra.shrestha@cardno.uk.com](mailto:chandra.shrestha@cardno.uk.com).*

Questions transverses :

## **Nouvelles initiatives prenant en compte la question de parité hommes-femmes dans le secteur des transports**

« Égalité des sexes, équité et intégration sociale » sont d'importants thèmes de recherche transverse pour ReCAP. Des domaines de recherche potentiels ont été identifiés pour toute une gamme de questions relatives au genre dans les services et infrastructures de transports, et comme problème central à l'accès communautaire. Les services de transport inadéquats et une piètre infrastructure sont liés de près au problème de genre et de l'exclusion sociale puisque les femmes, les personnes handicapées et les personnes âgées seront moins portés à voyager quand l'infrastructure et les services de transport sont de mauvaise qualité, peu fiables et peu sûrs. L'égalité des sexes est une composante clé de la stratégie de recherche de ReCAP et est intégrée à différentes stratégies à travers tous les niveaux des axes thématiques de ReCAP.

### *Problèmes de la parité hommes-femmes en matière d'accès rural*

La recherche réalisée par plusieurs organisations ces dernières décennies a révélé des différences dans les habitudes de déplacements des hommes et des femmes dans les zones rurales des pays à faible revenu. Les facteurs qui influencent ceci incluent les rôles sociaux et le comportement culturel. Les femmes jouent un rôle plus important pour ce qui est de l'utilisation des transports locaux à des fins domestiques alors que les hommes ont plus tendance à voyager hors de la zone locale à des fins professionnelles ou commerciales. Des études ont montré que les femmes parcourent de plus longues distances et transportent des charges bien plus élevées que les hommes. Les hommes sont bien plus susceptibles de posséder leur propre moyen de transport et de l'utiliser, que les femmes. Les femmes ont un accès bien plus restreint à l'argent et aux téléphones portables, et ont tendance à prendre moins de risques que les hommes. Ceci fait que la sûreté, la sécurité, la fiabilité et le coût des transports sont d'importants problèmes de genre qui doivent faire l'objet d'investigations.

Le manque de routes rurales a généralement un impact négatif sur l'éducation des tous les jeunes, mais ceci est encore pire lorsqu'il s'agit de filles. Les infrastructures et les services de transports en milieux ruraux peuvent avoir des effets très différents sur les hommes et les femmes, et de nombreuses interventions sur les transports ruraux semblent souvent biaisées à l'égard des hommes. Bien que les femmes et les hommes puissent contribuer à la construction et à l'entretien des routes, ces sont généralement les hommes qui bénéficient des projets à forte intensité de main d'œuvre. De ce fait, de nombreuses opportunités s'offrent pour ce qui est d'évaluer les différents impacts physiques, sociaux et économiques des interventions dans le domaine des transports ruraux sur les hommes et les femmes, et pour ce qui est de l'application de ce savoir en vue de planifier et formuler des politiques. Cela peut inclure des éléments comme la parité des sexes, l'emploi, et les problèmes socio-économiques locaux lorsqu'il s'agit d'établir des priorités en matière de construction et de maintenance des routes rurales, et pour l'exploitation des services de transports ruraux.

Le soutien de ReCAP à la Conférence Internationale sur la Recherche en matière de transports et de circulation routière (qui s'est déroulée du 15 au 17 mars 2016 à Mombasa au Kenya) incluait une séance plénière axée sur le partage des expériences quant à la question de la parité hommes-femmes dans le secteur des transports, par un panel de parties prenantes du secteur des transports africains et asiatiques. Les discussions furent animées et inspirées mais elles exposèrent des attitudes très différentes quant au problème de la parité des genres et quant à l'importance de politiques et de pratiques sensibles à la dimension de genre.

#### *Groupe de recherche sur la parité hommes-femmes*

Le projet de recherche de ReCAP sur la parité hommes-femmes dans le secteur des transports ruraux (GEN2044) commença en octobre 2015 avec des discussions facilitées (à l'aide de sites Web, des media sociaux et de courriels) sur le sujet de la parité hommes-femmes dans le secteur des transports ruraux en vue d'identifier des sujets de recherche pertinents pour une exploration plus approfondie. Quatre thèmes de recherche furent définis :

1. L'impact transformateur de la parité hommes-femmes au niveau du ménage/de la famille, de la communauté et au niveau national.
2. L'impact transformateur de la parité hommes-femmes au sein des institutions de transport rural.
3. La possibilité que de nouvelles initiatives en matière de transports ruraux centrées sur le genre soient intensifiées et intégrées aux politiques portant sur les transports ruraux.
4. L'utilisation de méthodologies, de cadres analytiques et d'indicateurs pour la surveillance d'une parité hommes-femmes effective dans le secteur des transports ruraux.



Photo 1 Une étude examinera l'intégration de la question de parité homme-femme du point de vue des personnes âgées en Tanzanie.

Un appel d'offres ouvert pour concepts de recherche fut émis en janvier 2016. Trente-quatre réponses furent reçues et évaluées en mars 2016. Sept concepts de recherche furent sélectionnés afin que des propositions complètes puissent être soumises. Ensemble, ces concepts couvrent les quatre thèmes de recherche ci-dessus et comprendront notamment des travaux sur l'égalité des sexes dans huit pays d'Asie, d'Afrique de l'ouest et d'Afrique de l'est. Les équipes qui mettront en œuvre la recherche démontreront un juste équilibre entre les sexes, et des chercheurs africains et asiatiques seront impliqués au plus haut niveau. Sous réserve de l'approbation des autorités pertinentes au niveau national, les contrats de recherche devraient être octroyés en juillet 2016.

Le but est d'avoir un « groupe » de projets qui seront indépendants les uns des autres mais qui seront conscients de leur existence mutuelle ; des conversations et des liaisons techniques

seront encouragées. Certains travaux de recherche étudieront les conséquences sexospécifiques des projets de construction de routes à forte intensité de main d'œuvre et de l'infrastructure rurale. Un des groupes prendra en considération les implications des motos-taxi exploités par des hommes et par des femmes. Une partie de la recherche se portera sur l'impact des politiques et des pratiques de la parité hommes-femmes au sein des institutions de transport ruraux. Une recherche sur la parité des sexes dans des situations variées sera menée par des chercheurs se trouvant dans des institutions basées dans des pays variés qui échangeront des informations : il est de ce fait envisagé que la 'masse critique' d'idées, les leçons et les outils analytiques qui seront créés auront la capacité d'influencer les politiques et les pratiques du secteur des transports ruraux.

De plus amples informations sur ces études et les progrès effectués seront affichés sur le site web de ReCAP et partagés par ReCAP par le biais de son Lettre d'information et des media sociaux.

*Pour plus de renseignements, nous vous prions de contacter Paul Starkey, Directeur de recherche des services de transport de ReCAP à l'adresse courriel suivante : [paul.starkey@cardno.uk.com](mailto:paul.starkey@cardno.uk.com).*

Thème : Recherche sur les routes rurales

## **Le Projet régional d'AfCAP sur l'adaptation aux changements climatiques prend son envol**

*(Cet article contient des extraits d'une Note de briefing préparée par le CSIR, Paige-Green Consulting (Pty) et St Helens Consulting (Ltd))*

Pour essayer d'aider à relever le défi posé au développement de l'Afrique par la menace importante du changement climatique, AfCAP a lancé un programme régional s'agissant l'adaptation aux changements climatiques, qui aborde en particulier la gestion du risque et l'optimisation de la résistance pour ce qui est des routes rurales en Afrique. Le projet a pour but d'augmenter la capacité des pays partenaires d'AfCAP pour réduire les impacts climatiques courants et futurs sur l'infrastructure des routes rurales grâce à des directives régionales relatifs aux accès ruraux résistants aux changement climatiques. Trois pays partenaires participeront directement à la recherche, alors que les autres pays partenaires seront tenus informés et seront impliqués dans les discussions par le biais de réunions régulières et de diffusion de données. Un consortium composé du Conseil de la recherche scientifique et industrielle (CSIR) d'Afrique du Sud, de Paige-Green Consulting (Pty) et de St Helens Consulting Ltd effectuent la recherche. Le projet a commencé en avril 2016 et durera deux ans.

### *Le défi*

Des études montrent que le continent africain est confronté à une responsabilité directe potentielle de 184 milliards de dollars US pour la réparation et l'entretien du réseau routier existant endommagé par les précipitations et les changements de températures liés directement aux changements climatiques prévus pendant ce siècle. La responsabilité n'inclut pas les coûts associés aux impacts sur la construction de nouvelles routes - absolument indispensables, et ceci également pas l'impact socio-économique indirect suscité par les communautés ruinées et la perte de routes d'accès rural.

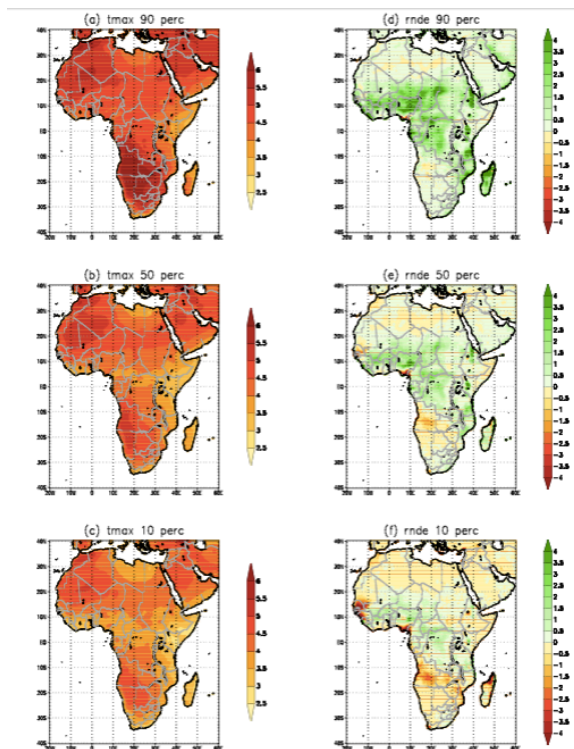


Illustration 2 Changements prévus en températures maximales (0 C, gauche) et précipitations extrêmes pour la période de 2071 à 2100, par rapport à la période de 1961 à 1990. (Source : CSIR)

Il n'y a aucun doute que les changements climatiques affectent déjà l'ampleur et la fréquence de certains phénomènes météorologiques extrêmes. Les pays partenaires d'AfCAP qui sont plus particulièrement vulnérables sont l'Éthiopie, le Kenya, le Mozambique, le Soudan du sud, la Tanzanie et l'Ouganda ; cependant tous les pays africains sont concernés. La recherche et le développement sont nécessaires à l'identification des menaces que posent les changements climatiques, à la mise au point des approches d'adaptation aux changements prévus, à l'incorporation des changements à des plans de développement à moyen et long terme, et pour l'obtention du financement nécessaire à la proposition d'adaptation qui est indispensable.

Afrique australe et en Afrique du nord subtropicale (Engelbrecht et al., 2015). Les effets de telles augmentations de température se feront sentir non seulement par la hausse des températures moyennes mais aussi par l'apparition de températures extrêmes pendant des vagues de chaleur par exemple. En général, l'Afrique méridionale est susceptible de devenir plus sec suite aux changements climatiques, tandis que plus de précipitations sont prévus en l'est de l'Afrique (Christensen et al., 2007 ; Niang, et al., 2015). Des pluies extrêmes, à la fois par leur sévérité et leur fréquence, augmenteront le nombre d'événements d'inondation causant des dégâts considérables. Dans les zones affectées, les infrastructures routières seront particulièrement vulnérables.

Une des conclusions principales qui ressort des projections du changement climatique futur en Afrique est la hausse rapide des températures en

### Objectifs du projet

Le projet a pour but de renforcer de façon durable les capacités des pays partenaires d'AfCAP pour faire face à l'impact de la variabilité des conditions météorologiques et du changement climatique sur les accès ruraux vulnérables sur le long terme. Deux objectifs principaux ont été formulés :

- **Objectif A** : Déterminer, caractériser et démontrer les procédures d'adaptation appropriées des pratiques d'ingénierie et des pratiques non-techniques qui pourraient être mises en place pour renforcer la résilience des accès ruraux à long terme. Pour parvenir à cet objectif des travaux seront menés pour, entre autres choses : évaluer les tendances climatiques actuelles et les prédictions futurs pour la région, évaluer la vulnérabilité des chaussées face au climat, développer et mettre en place des plans d'adaptation, et assurer le suivi des interventions.

- **Objectif B** : Renforcer les capacités et diffuser les connaissances. Pour atteindre cet objectif le projet se concentrera sur la sensibilisation et le renforcement des connaissances en Phase 1, et sur la diffusion des connaissances, la formation et le renforcement des capacités en Phase 2. L'élément de renforcement des capacités implique la sélection de chercheurs homologues venant de pays partenaires qui seront intégrés à l'équipe de recherche et qui participeront à toutes les activités à l'échelon du pays.

Le projet cherche à établir un réseau dédié à l'échange des connaissances. D'autres informations seront disponibles sur le site web de ReCAP [www.research4cap.org](http://www.research4cap.org) et par le biais des media sociaux de ReCAP dans les mois à venir.

La Note de briefing complète de mai 2016 sur l'Adaptation aux changement climatiques – dont cet article est extrait – peut être téléchargée ici (version anglaise) : [Climate Adaptation: Risk Management and Resilience Optimisation for Vulnerable Road Access in Africa](#).

*Pour plus de renseignements, nous vous prions de contacter Les Sampson, Responsable de la recherche sur l'infrastructure de ReCAP, à l'adresse courriel suivante : [les.sampson@cardno.uk.com](mailto:les.sampson@cardno.uk.com).*

## **NOUVELLES DE RECAP**

### **Ajouts récents au référentiel sur l'Accès Rurale**

Sur son site web ReCAP détient un recueil de données en libre accès, qui est constamment mis à jour et contient les travaux et activités d'AfCAP et d'AsCAP ainsi que les bilans de programmes antérieurs sur les accès ruraux, financés par le DIFD. Cette bibliothèque en ligne contient plus de 800 articles qui varient entre des bilans de recherche, des manuels de conception et normes pour les Routes à faible circulation dans différents pays partenaires, des rapports d'ateliers, des documents de séance de conférence et des exposés, etc Parmi les ajouts récents vous trouverez :

- Le Rapport initial (version anglais) du projet régional d'AfCAP récemment lancé ayant trait à l'utilisation high-tech de solutions appropriées pour l'analyse de l'état des réseaux routiers, y compris l'utilisation d'imagerie satellitaire.
- Nous sommes en mesure de dresser un bilan positif de la Conférence Internationale sur la Recherche en matière de transports et de circulation routière (ITRARR) qui s'est déroulée à Mombasa au Kenya en mars 2016, avec le soutien d'AfCAP. Vous pouvez accéder à notre rapport sur la conférence en cliquant sur : [AfCAP Support to the International Transport and Road Research Conference \(iTRARR\)](#) (version anglais).
- Un bilan de recherche (version anglaise) par Gina Porter de l'Université de Durham, Royaume Uni, basé sur des recherches d'AfCAP, au sujet de La Mobilité en Afrique Rurale : Nouvelles Connections, Nouveaux Défis.

### **Réunion du Comité directeur d'AfCAP à Livingstone en Zambie**

Le Comité directeur d'AfCAP, composé de représentants d'organisations hôtes dans les pays partenaires, s'est réuni en mai 2016 à Livingstone en Zambie pour discuter des activités en cours et pour fournir des conseils pour ce sur le programme de travail pour 2016-2017.



**AfCAP Steering Committee**  
Livingstone, Zambia, 17-18 May 2016

### PROCHAINS APPELS À CONTRIBUTION ET ÉVÈNEMENTS :

Évènement	Lieu	Date
<a href="#">14<sup>ème</sup> Conférence internationale sur la recherche en matière de transports (WCTRS)</a>	Shanghai, République populaire de Chine	Du 10 au 15 juillet 2016
<a href="#">Forum de la Banque asiatique de développement sur les transports 2016</a>	Siège de la Banque asiatique de développement (ADB), Manille, Philippines	Du 13 au 15 septembre 2016
<a href="#">Conférence Internationale sur les transports en Afrique 2016 (ICTA)</a>	Ramada Resort, Accra, Ghana	Du 26 au 28 octobre 2016
<b>Appel à contribution :</b> <a href="#">96<sup>ème</sup> Réunion annuelle de la Commission de recherche sur les transports (TRB)</a>		Date limite de soumission : 1 août 2016
<b>Appels d'offres:</b> La liste des derniers appels d'offre peut être consultée sur <a href="#">la section Appels d'Offre</a> du site web de ReCAP.		



This material has been funded by UKaid from the Department for International Development, however the views expressed do not necessarily reflect the department's official policies.