

## Le transport sûr et durable pour les communautés rurales

Cher / Chère collègue

Nous sommes heureux de vous présenter la première édition du Newsletter électronique de ReCAP. Le rôle de ReCAP est de regrouper les activités du Partenariat d'Accès Communautaire en Afrique (AfCAP) et du Partenariat d'Accès Communautaire en Asie (AsCAP). Notre bulletin d'information sortira tous les trois mois et aura pour but de vous informer des différents projets et des résultats dans le cadre du programme de ReCAP, des appels à contribution à venir pour ce qui est de documents/résumés, des annonces d'événements et des appels d'offre.

Nous saisissons cette occasion pour vous signaler une excellente opportunité d'en savoir plus sur les avancées en matière de recherche en transports et circulation routière, lors de la prochaine Conférence internationale sur la Recherche sur les Transports et la Circulation Routière qui aura lieu à Mombasa au Kenya, du 15 au 17 mars 2016. Nous nous ferons un plaisir de vous y accueillir, conjointement avec le Conseil National des Routes du Kenya (KRB) et le Département d'Essai des Matériaux et de Recherche (MTRD) du Ministère des Transports et de l'Infrastructure du Kenya. De plus amples renseignements à ce sujet se trouvent sur le site web de la conférence. Nous vous prions de cliquer [ici](#).

N'hésitez pas à partager ce bulletin d'information avec vos collègues et sachez aussi qu'une édition en langue anglaise est à votre disposition sur demande.

L'équipe ReCAP

Contenus:	Page :
ReCAP accorde un contrat de Gestion d'actifs à Roughton	1
Intégration de la parité hommes-femmes dans le secteur des transports	2
Audit technique des routes à faible circulation au Malawi	4
Reflet des transports ruraux dans les Objectifs de développement durable (SDG)	5
Nouvelles de ReCAP	6
Prochains événements et appels	7

### Recherche routière: ReCAP accorde un contrat de Gestion d'actifs à Roughton

ReCAP a le plaisir d'annoncer que le projet régional de "Recherche sur les nouvelles approches de gestion d'actifs pour le maintien et l'amélioration des accès routiers locaux" a été attribué à Roughton International Limited.

Vers la fin des années 80, une étude clé de la Banque mondiale sur la *Détérioration des routes dans les pays en développement – Causes et remèdes* mit en évidence le besoin urgent de s'attaquer au problème de l'entretien des routes en Afrique subsaharienne, afin de ne pas perdre les investissements en matière d'infrastructure routière. Depuis lors, des progrès significatifs ont été faits dans le domaine de l'entretien des routes principales, ceci incluant la création d'un Fonds routier dans un certain nombre de pays. Cependant, comparativement peu de progrès ont été faits au niveau des routes locales favorisant l'accès des communautés rurales en Afrique subsaharienne.

Celles-ci incluent typiquement certaines routes secondaires mais plus particulièrement des routes rurales tertiaires et d'autres routes d'accès local qui représentent environ 80% du réseau routier total de la région.

La raison d'être de ce projet est le fait que l'approche actuelle en matière d'entretien des routes locales et des routes tertiaires qui fournissent un accès communautaire - qui s'appuie sur une approche similaire à celle utilisée pour les routes principales - n'est pas appropriée. La planification et la mise en œuvre de l'entretien des routes locales en particulier, ne tiennent pas suffisamment compte des réalités actuelles, parmi lesquelles:

- Les compétences disponibles dans les départements techniques des gouvernements locaux, les entrepreneurs locaux et les organisations communautaires ;
- Les points forts et les faiblesses des dispositions de gestion locale des routes et des structures institutionnelles ;
- Les points forts et les faiblesses des systèmes en place pour le transfert des fonds nécessaires à l'entretien et à l'amélioration des routes depuis les autorités centrales vers les autorités locales ;
- Les types de routes – en particulier la prévalence des routes en terre et en gravier – dont la plupart ne sont pas bien conçues et construites ;
- Le type et le volume du trafic sur le système de routes tertiaires; il peut n'y avoir que 10 véhicules à moteur par jour sur certaines routes, mais il y aura un niveau élevé de trafic non motorisé.

Il est prévu que le projet dure 27 mois, et l'un de ses objectifs sera d'examiner de nouvelles méthodes de gestion et d'entretien du réseau de routes tertiaires qui fournissent un accès indispensable aux communautés rurales. Le projet se fera en trois phases qui couvriront l'élaboration, la mise en œuvre et la diffusion. Il est prévu que la phase d'élaboration se fasse sur les 5 premiers mois du projet. Elle fournira un rapport détaillé de conception d'étude qui inclura une proposition de méthodologie de recherche et une sélection de pays partenaires qui seront impliqués dans la phase de mise en œuvre du projet. Un atelier d'intervenants se tiendra à la fin de la phase d'élaboration pour se mettre d'accord sur la façon de procéder lors de la mise en œuvre et de la diffusion des résultats.

*Pour plus de renseignements, nous vous prions de contacter l'équipe ReCAP à l'adresse courriel suivante : [recap@cardno.com](mailto:recap@cardno.com)*

## **Enjeux transversaux: Intégration de la parité hommes-femmes dans le secteur des transports**

ReCAP a initié un débat, dirigé par Mme Priyanthi Fernando sur <https://dgroups.org/worldbank/gatnet> ayant pour but de recenser les besoins en recherche sujet de l'intégration de la parité homme-femmes dans les transports ruraux. En dépit de plus de dix années de recherche sur le sujet des différences entre les sexes dans le milieu des transports par le Forum international sur les transports ruraux et le développement (IFRTD), la Banque mondiale, des universités et d'autres agences, les problèmes relatifs au genre n'ont pas été intégrés au secteur des transports et **les femmes demeurent désavantagées par rapport aux hommes** en matière de mobilité et d'accès. La discussion repose sur le postulat que beaucoup d'informations sont disponibles sur le sujet de la mobilité des femmes et leurs besoins en termes d'accès etc. De ce fait le problème n'est pas un problème de manque de savoir mais est relatif à la façon dont les décisions sont prises dans le secteur, aux informations qui sont partagées et à la façon dont elles le sont.

Les débats ont été organisés en quatre segments hebdomadaires. Le premier segment eut lieu la première semaine de novembre et examina la signification de l'intégration de l'égalité entre les sexes, et la raison pour laquelle cette dernière est importante dans le secteur des transports ruraux. Le second segment commença le 9 novembre et collecta des anecdotes des participants ayant trait à leurs expériences positives et négatives de l'intégration de l'égalité des sexes dans le domaine des transports. L'accent était donc mis sur les transports ruraux et était spécifiquement centré sur des témoignages. Le troisième segment fit usage des histoires partagées lors du second segment, et avait pour but d'essayer de comprendre les facteurs permettant l'intégration de la parité hommes-femmes et les facteurs limitatifs. Ce segment était basé sur une approche plus analytique. Finalement, la discussion du quatrième segment aura pour but d'identifier **les domaines sur lesquels plus de recherche serait souhaitable** et servira de base à une demande de proposition de ReCAP.



Photograph: Paul Starkey

Les débats de la première semaine adoptèrent la **définition** de l'intégration de la parité des sexes proposée par les Nations Unies en 1987:

*« Une telle démarche consiste à évaluer les incidences pour les femmes et pour les hommes de toute action envisagée, notamment dans la législation, les politiques et les programmes, dans tous les secteurs et à tous les niveaux. Il s'agit d'une stratégie visant à incorporer les préoccupations et les expériences des femmes aussi bien que celles des hommes dans l'élaboration, la mise en œuvre, la surveillance et l'évaluation des politiques et des programmes dans tous les domaines – politique, économique et social – de manière que les femmes et les hommes bénéficient d'avantages égaux et que l'inégalité ne puisse se perpétuer. Le but ultime est d'atteindre l'égalité entre les sexes. »*

Mais la discussion avait aussi pour but d'étudier son **caractère transformateur** plus en détails, caractère qui permet de contester la domination du patriarcat et le présupposé implicite d'un ordre sexospécifique naturel. À la fois de façon implicite et explicite, les contributions aux discussions montrèrent comment les femmes transcendent les stéréotypes (par exemple en devenant conductrices de véhicules électriques de location à trois roues au Népal), comment ces initiatives conduisirent à la transformation des rapports entre les sexes au sein d'une communauté, au renforcement de la participation des femmes à la vie politique et à la consolidation de leur statut économique au niveau local.

D'autres exemples qui furent partagés : comment des femmes furent intégrées à la planification des transports grâce à des formations en leadership ; comment certaines initiatives renforcèrent la participation de femmes au processus de prise de décision à l'échelle communautaire ; comment des femmes ingénieures furent recrutées par des organisations de transport/livraisons dominées par des hommes ; et comment des projets garantirent un salaire égal à travail égal tout en restant sensibles au fait que les femmes ont aussi un rôle de dispensatrice de soins, et offrant de ce fait des garderies pour que les femmes ayant des enfants puissent venir travailler. Les discussions ont par ailleurs abordé la question de ce que les féministes appellent « l'intersectionnalité » c'est-à-dire comment la discrimination et les privations dues au genre entrecroisent d'autres facteurs tels l'âge, la caste, l'ethnicité et les handicaps.

La question de la **viabilité** de ces projets-initiatives fut soulevée de façon très pertinente. On peut considérer que l'essence du principe d'intégration de la parité des sexes relève d'un cadre juridique qui protège la position des travailleuses / représentantes, et leur confère un mandat pour continuer de bénéficier du développement des transports ruraux.

Le débat sur le thème de l'intégration de l'égalité des sexes dans le cadre des transports ruraux continue sur : <https://dggroups.org/worldbank/gatnet>. Pour y participer, inscrivez-vous en envoyant un message courriel à [gatnet@dggroups.org](mailto:gatnet@dggroups.org). Vous pouvez aussi suivre la discussion sur les pages de [Genre, Equité et Transports](#) sur Facebook. Des messages clef peuvent être partagés sur les pages de ReCAP et de SSATP sur LinkedIn.

*Pour plus de renseignements, nous vous prions de contacter Priyanthi Fernando par courriel à l'adresse suivante : [priyanthi.fernando@gmail.com](mailto:priyanthi.fernando@gmail.com).*

### **Recherche routière: Audit technique des routes à faible circulation au Malawi**

Les activités les plus récentes de AfCAP au Malawi incluent une révision des documents contractuels et de conception du projet de soutien au développement agricole baptisé Approche sectorielle de l'agriculture (ASWAp-SP) financé par la Banque mondiale, et un engagement à procéder à un audit technique de deux routes. Le but de l'audit est de s'assurer que les services professionnels fournis par les consultants et entrepreneurs soient fournis conformément aux normes les plus strictes, avec la plus grande efficacité. L'idéal serait qu'un audit technique soit effectué pour chaque projet, ceci étant d'autant plus important dans le cas de routes conçues pour la première fois sur la base du Manuel malawien de conception des routes goudronnée à faible circulation grâce à l'utilisation du Pénétrömètre dynamique à cône (DCP).

Le processus de vérification constitue essentiellement une procédure formelle et systématique qui assure une évaluation indépendante et objective d'un projet dans le but de déterminer à quel point les procédures, normes et spécifications consignées dans le descriptif du projet ont été respectées. Pour ce qui est de ce projet, trois audits sont envisagés pour la phase de construction - au début, pendant et à la fin du processus. Le premier audit a eu lieu et la prochaine étape consiste à faire un rapport des résultats de cet audit à la Direction des routes du Malawi qui aura ensuite l'opportunité de répondre aux questions soulevées.



*Source : Rapport d'audit technique AFCAP MAL2007B de Mike Pinard, Jon Hongve et Estime Mukandila, octobre 2015*

Le rapport d'audit final sera disponible dans le référentiel sur [www.research4cap.org](http://www.research4cap.org) (Rural Access Library). La documentation des activités précédentes d'AfCAP au Malawi associées à ASWAp-SP est aussi disponible, comme par exemple : [Présentation : Principes de conception pour l'évaluation des projets de routes ASWAp-SP](#).

Pour plus de renseignements, nous vous prions de contacter l'équipe ReCAP à l'adresse courriel suivante : [recap@cardno.com](mailto:recap@cardno.com)

## Promotion des transports ruraux: Reflet des transports ruraux dans les Objectifs de développement durable (SDG)

ReCAP s'est associé au Partenariat pour des transports durables à faible émission de carbone (SLoCaT) avec pour but une sensibilisation accrue aux transports ruraux au niveau d'institutions multilatérales et de gouvernements nationaux. Dans le cadre de cette coopération, SLoCaT a récemment présenté un rapport évaluant les défis et les opportunités liés au **financement des services de transport ruraux dans les pays en développement**. Ce rapport est complété par une fiche d'information évaluant **l'importance des transports ruraux pour l'agriculture et le développement rural**. Ces deux produits de connaissances font partie d'un effort continu ayant pour but d'améliorer les transports ruraux et de renforcer les accès ruraux dans le cadre du programme des Objectifs de Développement Durable, qui furent adoptés en septembre 2015.

Jusqu'à ce jour, la majeure partie des efforts des gouvernements et des donateurs en faveur des transports locaux s'est concentrée sur le financement de *l'infrastructure* des transports ruraux sans prêter assez d'attention à l'expansion du transport de marchandises et du *transport* de voyageurs en milieu rural. La majorité des services de transport ruraux sont fournis par le **secteur informel** qui est généralement exclu des arrangements financiers conventionnels. Même quand les services de transports ruraux sont bien organisés ils sont souvent dominés par des associations de transports ou cartels, ce qui engendre un important fossé entre le coût et le prix des produits de l'agriculture, et des biens vendus en milieu rural.

De ce fait, les financements extérieurs pour les services de transport ruraux sont **la clef de l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement en nourriture** et de l'expansion d'autres activités permettant de générer une rémunération. Les recommandations pour l'amélioration de la fréquence de service et de la fiabilité des transports ruraux incluent :

- Des stratégies visant à compléter les initiatives en matière d'infrastructure routière à l'aide de subventions appropriées en faveur des prestataires de services ;
- Promouvoir l'utilisation innovante de TIC pour prêter assistance aux secteurs sous-desservis; et
- Fournir des services d'urgence et accroître l'efficacité du transport de marchandises et de passagers au travers d'options de transport partagé ou commun.



Un système de transport rural efficace est crucial au développement de l'agriculture et à la réduction de la pauvreté puisque la réduction des coûts des transports ruraux peut avoir un impact sur le prix à la production, peut accroître les revenus des fermiers et peut aider à réduire le prix des denrées alimentaires vendues en zone urbaine. Cela peut également faciliter les livraisons de produits nécessaires à l'agriculture (tels par exemple les insecticides et les engrais), l'accroissement des rendements, l'agrandissement des zones cultivées et la réduction des pertes post-récolte. Et pourtant jusqu'à maintenant, les systèmes de transport en zones rurales dans la plupart des pays en développement et particulièrement en Afrique sont loin d'être idéaux, et ceci peut donc entraîner une augmentation des coûts et perpétuer la pauvreté.

Des stratégies pour l'amélioration des transports ruraux et de la production agricole incluent : **s'attaquer aux obstacles fondamentaux** que l'on rencontre lorsque l'on transporte des produits de la ferme au marché, remédier aux inefficacités et aux pratiques monopolistiques

des opérateurs de transports ruraux, développer des chaînes d'approvisionnement agricoles modernes (plus particulièrement pour les cultures de valeur pour l'exportation) et accroître la capacité d'adaptation aux changements climatiques grâce entre autres choses, à l'amélioration des routes rurales.

Vous pouvez télécharger la [Fiche d'information sur l'agriculture et les transports en zones rurales](#) ici.

*Pour plus d'informations sur les produits de connaissance et sur le cadre plus large des partenariats ruraux de transports entre ReCAP et SLoCaT, nous vous prions de visiter la section [Transports ruraux](#) du site web de SLoCaT.*

## **Nouvelles de ReCAP:**

### **Les groupes directeurs d'AfCAP et d'AsCAP se rencontrent à Londres**

Les groupes directeurs d'AfCAP et d'AsCAP (nouvellement créé) se sont rencontrés à Londres pour discuter des progrès et de la planification de projets de recherche. Une réunion conjointe fut organisée pour discuter des enjeux transversaux et pour resserrer les liens entre les partenariats régionaux. L'élection du président d'AsCAP, M. Jeevan Kumar Shrestha, Directeur général du Département pour le développement de l'infrastructure locale et des chemins agricoles (DoLIDAR) du Népal, eut lieu lors de la réunion.



*Les membres du comité directeur d'AfCAP et d'AsCAP auxquels se sont joints les membres du comité executive, conseil technique de ReCAP et l'équipe de gestion de projets.*

### **Article de blog de ReCAP: Développement durable et routes à faible circulation**

ReCAP se fait un plaisir de vous présenter un premier article de blog faisant partie d'une série traitant des tendances actuelles dans le secteur des transports qui ont un impact sur le développement et la mise en œuvre de routes à faible circulation et sur les services de transports ruraux en Asie et en Afrique. Nous devons ce premier article de blog au Dr Dipanjan Basu qui est professeur adjoint à l'Université de Waterloo au Canada.

[En savoir plus...](#)

## Prochains évènements et appels:

<a href="#"><u>Conférence internationale sur les revêtements de chaussée durables en asphalte pour les pays en développement (ICONDAP) 2016</u></a>	New Delhi, Inde	21- 22 janvier 2016
<a href="#"><u>Conférence internationale sur la recherche en matière de transports et de circulation routière</u></a>	Mombasa, Kenya	15 - 17 mars 2016
<a href="#"><u>Conférence sur la recherche dans le domaine des transports routiers</u></a>	Varsovie, Pologne	18 - 21 avril 2016



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.