

Transports sûrs et durables pour les communautés rurales

Nous souhaitons vous adresser nos meilleurs vœux pour 2017 et sommes heureux de vous présenter l'édition de janvier de la lettre d'information de ReCAP. Dans cette édition vous trouverez des informations sur les activités d'AfCAP au Ghana, un aperçu des activités visant à promouvoir l'égalité des sexes en Asie et en Afrique, une introduction à la deuxième phase de la collaboration entre ReCAP et le Partenariat pour des transports durables à faible intensité de carbone (SLoCaT), afin de plaider en faveur de l'accès rural aux niveaux multilatéraux, et le projet régional de l'AfCAP sur la Croissance économique par la gestion efficace des actifs.

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

L'équipe ReCAP

Contenu :

Développement d'outils et compétences pour une meilleure gestion du patrimoine d'infrastructure routière rurale en Afrique	1
Élargissement de notre boîte à outils : de nouvelles méthodes dans la recherche en matière de transport rural	4
Le Ghana accélère le rythme de la recherche sur l'infrastructure rurale et le transport	6
L'ONU insiste sur l'importance du transport rural comme moteur essentiel pour honorer la promesse de l'Agenda 2030 de ne « laisser personne derrière »	9
Nouvelles de ReCAP	11
Prochains événements et appels	12

Développement d'outils et compétences pour une meilleure gestion du patrimoine d'infrastructure routière rurale en Afrique

Le projet Croissance économique grâce à la gestion efficace du patrimoine d'infrastructure routière (GEM) est un des projets régional actuels de ReCAP axé sur la recherche régionale de transformation et le renforcement des capacités. Le projet GEM vise à réaliser des avantages économiques et sociaux pour les communautés locales grâce à une meilleure gestion des biens routiers.

Contexte

La philosophie du projet GEM est de favoriser l'autonomie des administrations de la route concernant la gestion de leur patrimoine routier et d'encourager une plus grande responsabilité envers les usagers de la route et d'autres intervenants du secteur. La démarche du projet est de faciliter les résultats améliorés soutenus par

l'administration de la route dans la gestion du patrimoine d'infrastructure routière, plutôt que d'imposer n'importe quel système de gestion du patrimoine d'infrastructure routière spécifique ou préconçu ou des dispositifs institutionnels, de gestion et de financement.

Pour y parvenir, le projet s'associe avec les administrations routières rurales locales en leur fournissant des outils et des cours de formation qui leur permettent d'auto-évaluer les domaines de la gestion routière à améliorer avec le temps. En même temps, le rendement des réseaux routiers ruraux des administrations routières est surveillé sur le plan des conditions et avantages socioéconomiques. Il est prévu que cette démarche permettra à une administration rurale d'identifier et d'aborder les domaines de la gestion routière qui risquent d'avoir le plus grand impact sur le rendement de leurs réseaux routiers ruraux avec le temps. En ce faisant, l'administration pourra améliorer le service offert aux usagers de la route et aux communautés locales.

Phase de mise en œuvre

À la suite de la phase de formulation du projet, au cours de laquelle l'équipe de projet a élaboré les outils nécessaires à l'auto-évaluation de l'administration routière, le projet a été mis en œuvre dans les districts locaux des trois pays partenaires : la Sierra Leone (district de Tonkolili), l'Ouganda (district de Kamuli) et la Zambie (district de Chongwe). Le ministère des Transports et des Travaux publics, Gouvernement du Cap Occidental, Afrique du Sud, participe également afin de fournir aux pays AfCAP retenus des pratiques exemplaires dans la gestion du patrimoine d'infrastructure routière.

Dans le cadre du processus de mise en œuvre, Rob Geddes (chef d'équipe) et Kingstone Gongera (expert maintenance) se sont rendus dans chacun des domaines du projet en juillet 2016 pour rencontrer des intervenants clés et discuter des objectifs du projet et de la méthodologie de recherche.

En juillet et août 2016, l'Expert en surveillance de l'état routier (Charles Bopoto) de l'équipe de projet a effectué des visites de suivi dans chaque région pour former le personnel de l'administration routière locale dans les méthodologies de collecte de données nécessaires pour évaluer le rendement de la gestion des routes rurales et de l'état des routes rurales. L'Économiste en matière de transport rural de l'équipe de projet (Camilla Lema) se rendra dans les zones du projet en décembre 2016 et janvier 2017 pour aider les administrations routières à recueillir des données socioéconomiques de référence sur les routes du projet.

Depuis la mise en œuvre, le personnel des trois administrations routières rurales ont participé au projet avec enthousiasme. Le Président du district de Tonkolili et l'ingénieur du conseil du district, Ing. Sallieu Konneh, ont fortement contribué à la réussite du projet. L'Administration routière de Sierra Leone (SLRA) a affecté son ingénieur basé au niveau du district, Ing. Mohamed Lahai, pour aider avec les activités du projet ainsi que les fonctions habituelles d'administration. L'ingénieur dispose d'un bureau entièrement équipé et a accès au transport à moto. La première auto-évaluation de la maturité des pratiques de gestion des actifs au sein de la SLRA a été achevée et se présente comme diagramme radar dans la Figure 1.

L'inventaire et les questionnaires ont été bien accueillis en Ouganda où ils ont été adaptés pour répondre aux conditions locales. L'inventaire routier et la collecte des données socioéconomiques sont en cours dans le district de Kamuli et devraient être terminés d'ici la fin de janvier 2017.

En Zambie une excellente coopération entre l'Agence du développement routier (RDA) et le district de Chongwe a permis de réaliser des progrès importants dans toutes les activités prévues. On y a défini et cartographié le réseau de projet, réalisé

des inventaires de plus de 200 structures (ponceaux et ponts) et effectué des enquêtes sur l'état des routes.

Figure 1

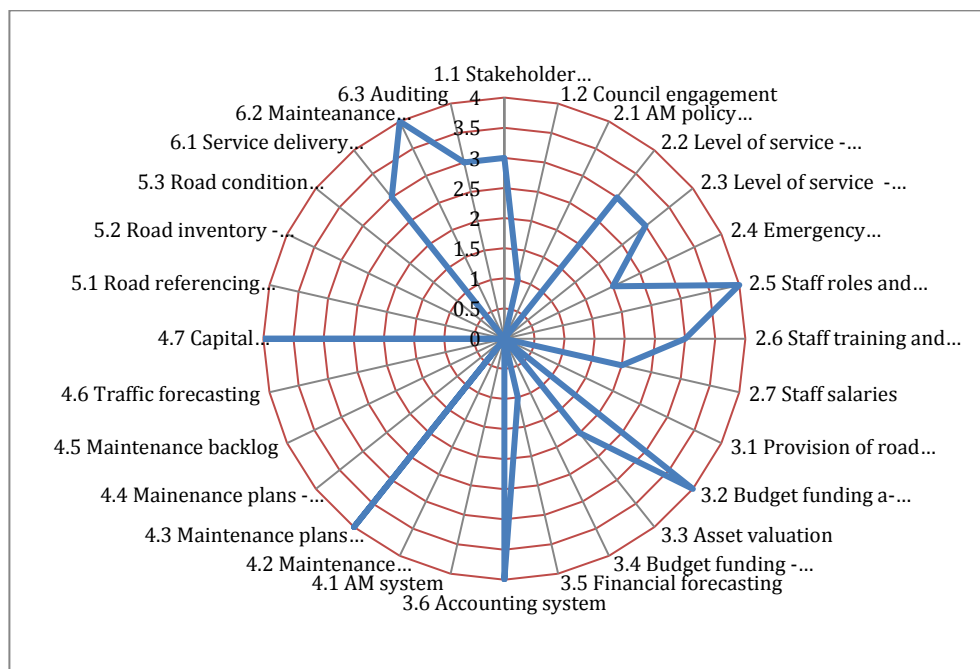


Figure 1 : La première auto-évaluation de la maturité des pratiques de gestion des actifs au sein de la SLRA.

Réunions de l'équipe de mise en œuvre du projet (PIT)

Les réunions de l'équipe de mise en œuvre du projet (PIT), tenues périodiquement, sont au cœur de la philosophie du projet. La PIT est composée de représentants des administrations routières locales participantes qui rendent compte des progrès réalisés jusqu'à présent, de représentants d'autres pays partenaires de l'AfCAP, et de l'équipe de projet. Les réunions de la PIT suscitent un esprit de participation, de coopération et de compétitivité.

La première réunion de la PIT s'est tenue à Caledon, Cap occidental, Afrique du Sud, au cours de la semaine du 14 novembre 2016. La réunion a accueilli de nombreux participants représentant 13 des 15 pays membres actuels de ReCAP, dont 2 en Asie. Deux autres projets régionaux d'AfCAP, le premier sur l'adaptation au changement climatique et le second sur l'utilisation des solutions haute technologie pour l'évaluation du réseau routier (images satellitaires) ont été présentés à l'auditoire par leurs chercheurs responsables. Il existe un certain nombre de similitudes entre les trois projets concernant les types de données recueillies et les moyens de collecte. Il a donc été convenu que la mise en place d'un mécanisme de partage des données pertinentes et de savoir-faire entre les trois projets pourrait être utile.

Renforcer la capacité des chercheurs universitaires

Le renforcement des capacités fait partie intégrante du projet. En plus de fournir des conseils et du savoir-faire au personnel local pour améliorer le rendement local de la gestion des actifs, le renforcement des capacités implique également le développement de la carrière des deux chercheurs qui complètent leur diplôme de recherche à l'Université de Birmingham. Leurs projets de recherche sont intimement liés aux objectifs principaux du projet GEM.

Peter Kome, qui est employé par la SLRA, fait des études de recherche qui visent à établir un solide moyen d'améliorer la gestion du patrimoine d'infrastructure routière au sein des administrations routières. En utilisant les résultats des exercices d'auto-évaluation effectués dans le cadre du projet, sa recherche permettra d'établir une méthodologie d'analyse efficace des écarts qui peut être utilisée pour identifier et donner la priorité aux domaines de la gestion du patrimoine d'infrastructure routière afin de renforcer davantage la satisfaction des usagers de la route.

Robert Kakiiza est un consultant indépendant basé en Ouganda qui possède une connaissance approfondie des routes rurales en Ouganda qu'il a acquise en travaillant à la fois comme Ingénieur de district dans les régions rurales ougandaises et, plus récemment, au ministère des Travaux publics et des transports. La recherche de Robert est axée sur l'élaboration d'un cadre qui permet d'obtenir sur une échelle commune des avantages économiques et sociaux de l'investissement dans les routes rurales, de sorte que les décideurs et les politiciens puissent mieux comprendre la vraie valeur de ces routes. Robert fera donc largement appel aux données socioéconomiques recueillies dans le cadre du projet GEM pour développer et prouver ses modèles. Peter et Robert sont impliqués dans les activités de collecte de données du projet dans leurs pays respectifs.



Photo : Robert Kakiiza travaillant sur la collection des données socio-économiques dans le district de Kamuli, Ouganda

Pour plus d'informations, veuillez contacter le responsable du projet, Robert Geddes à l'adresse courriel rgeddes@cdsafrika.com ou le responsable de connaissances Michael Burrow à l'adresse courriel m.p.burrow@bham.ac.uk. Toute la documentation relative au projet se trouve sur la page web dédiée : [Croissance économique grâce à la gestion efficace du patrimoine d'infrastructure routière](#).

Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que leur auteur et ne reflètent pas nécessairement les opinions de ReCAP ou de Cardno Emerging Markets (UK) Ltd pour lesquels cet article fut écrit.

Élargissement de notre boîte à outils : de nouvelles méthodes dans la recherche en matière de transport rural

Le projet de recherche de ReCAP sur l'intégration de la parité hommes-femmes comprend sept équipes de recherche qui travaillent dans huit pays. Les thèmes de ces projets de recherche transverse sur la parité hommes-femmes et l'inclusion sociale ont été introduits dans la lettre d'information de juin 2016 avec de plus amples renseignements dans la lettre d'information d'octobre 2016. Les rapports

initiaux pour la majorité de ces projets sont désormais disponibles sur le site web de ReCAP.

La recherche en réseau

Pour permettre aux chercheurs d'exploiter les synergies et de partager les connaissances grâce à « la recherche en réseau » ou à une démarche basée sur « la mise en commun des projets », ReCAP a créé un « groupe Google ». Cela permet aux équipes de partager leurs progrès et défis et d'apprendre les uns des autres. Certains résultats des discussions du groupe Google seront intégrés dans [GATNET](#), le serveur de listes parité hommes-femmes et transport, et partagés par les médias sociaux pour encourager la collaboration avec un plus grand réseau de chercheurs, praticiens et décideurs sur la parité hommes-femmes et le transport.

Les résultats issus des phases initiales des projets de recherche ont fourni des indications intéressantes sur la façon dont les différentes initiatives en matière de transport rural dans plusieurs pays ont eu une incidence sur l'égalité des sexes. Par exemple, les stéréotypes existants sur les hommes et les femmes et leurs rôles au sein de la famille et de la communauté ont eu tendance à limiter l'impact transformateur des programmes d'intégration des questions de parité hommes-femmes. Ce facteur important sera examiné plus amplement au fur et à mesure que la recherche avance.

Approches et méthodologies innovantes

En outre, les équipes adoptent des méthodologies et outils de recherche novateurs. Par exemple, un projet de recherche (NEP2044D) mis en œuvre par Women in Science and Engineering au Népal (WISE Népal), recueille des données qualitatives à l'aide d'une « méthode d'immersion » qui est semblable à la méthodologie d'observation des participants¹ favorisée par des anthropologues et sociologues. Ce type de recherche nécessite un ensemble spécifique de compétences et d'attitudes. Avec une équipe composée essentiellement d'ingénieurs ayant peu d'expérience de recherche en sciences sociales, WISE Népal a fourni une formation initiale sur la méthodologie spécifique qui a renforcé en particulier les capacités des femmes ingénieurs de Wise Népal à long terme. La formation comprenait deux jours de formation en classe, deux jours d'immersion pratique (les stagiaires étaient logés deux nuits dans une communauté rurale où il y avait eu une intervention au niveau de l'infrastructure), et un jour de réflexion. Les commentaires des stagiaires ont confirmé que la formation a accru leurs connaissances en matière de méthodes de recherche qualitative, de méthodes d'immersion et d'outils de recherche. Les stagiaires estimaient aussi que les sessions sur l'écoute et les conversations, les exercices sur les hypothèses et la compréhension et l'atténuation des préjugés seraient utiles non seulement pour recueillir des perspectives au cours de l'étude principale... mais aussi pour leur vie personnelle".

Un autre projet de recherche du groupe (ETH2044E) porte sur l'intégration des questions hommes-femmes dans la construction de routes rurales à base de main-d'œuvre en Éthiopie. Il est mise en œuvre par une équipe de l'Université de MetaMeta et Mekelle. Les chercheurs utilisent deux méthodologies innovantes - « Raconter des histoires avec Photovoice » et la méthode d'enquête sociale fondée sur la méthodologie « El buen vivir » (« Le bien-être ») développée en Amérique Latine. Cette dernière s'écarte des méthodes conventionnelles d'entrevue et de discussion de groupe. Comme l'explique le rapport de recherche, c'est une méthode qui « crée un lien entre les personnes interrogées et la personne qui interroge ». La méthode permet de « partager la vie des autres pendant un temps et d'apprendre les

¹ <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/viewArticle/466/996>

uns des autres ». Dans cette méthode, les « deux parties sont égales. La hiérarchie est supprimée par la façon dont on est présenté, la façon dont on se déplace (en s'intéressant aux activités de la maison), le langage du corps (ne pas s'asseoir séparément, pas d'aliénation à cause des bloc-notes) ou les questions réciproques et les comparaisons des vies respectives (en montrant des photos de famille, par exemple). Le bien-être est l'élément primordial : qu'est-ce qui fait vivre les gens au niveau personnel, quels sont leurs intérêts, espoirs et préoccupations. Les thèmes de recherche sont compris dans le contexte de la vie des gens et n'en sont pas séparés ».

MetaMeta utilise Photovoice afin d'aider les femmes à prendre des photos et des clips vidéo à l'aide de dispositifs simples tels que leurs téléphones portables et de les encourager à les utiliser au cours de la période du projet. L'application de cette méthodologie produira un flux continu de données visuelles au cours de la période du projet qui peuvent servir à des analyses ainsi qu'à des fins de documentation et de diffusion. Elle est conçue pour obtenir un degré plus élevé de participation des femmes dans les activités du projet tout en contribuant également à leur sens de participation.



Photo : Kebraleme Arzawi a participé à un exercice « Photovoice » dans son village en Éthiopie (Photo : MetaMeta).

De plus amples renseignements sur ces outils et d'autres outils d'intégration de la parité hommes-femmes seront disponibles dans les divers rapports de projet, dont des versions finales seront disponibles sur le site web de ReCAP. Vous trouverez également des discussions sur les méthodes et d'autres questions sur GATNET, Facebook et les forums LinkedIn.

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.

Le Ghana accélère le rythme de la recherche sur l'infrastructure rurale et le transport

Plus de 50 pour cent de la population du Ghana vit dans des collectivités rurales ce qui fait que le transport rural essentiel pour le développement du Ghana. Le Département des routes de desserte rurales (DFR) relevant du ministère des Routes et autoroutes (MRH) gère un réseau de 42 054 km de routes rurales au Ghana. La notation actuelle de l'état des routes se présente comme suit : 35% sont bonnes, 34% passables et 31% mauvaises. Seulement 2% (840,9km) des tronçons sont

bitumés. La protection des autres 41 213,1km de routes en gravier et en terre est un défi majeur. Ces routes sont susceptibles de subir des taux élevés de détérioration à cause des effets climatiques, notamment dans le contexte d'un financement limité pour les régimes d'entretien efficace. La mobilité en milieu rural est également caractérisée par des carences qui affectent le bien-être socioéconomique de ces communautés.

Le 2 décembre 2015, le DFR a signé un protocole d'entente en vertu de la phase 2 du programme AfCAP afin de demander de l'aide pour la recherche fondée sur des données probantes permettant d'accompagner le développement du transport rural au Ghana. De plus, le Ghana a réalisé des progrès importants relativement à la mise en œuvre de 8 projets d'étude routière rurale identifiés dont 2 sont déjà achevés, 4 en cours et 2 à l'étape de l'approvisionnement. Les thèmes de recherche, incluant infrastructures et services de transport, englobent également des questions transversales comme expliqués ci-après :

Projets de recherche sur l'infrastructure

La recherche d'options de revêtement durable constitue un aspect important des thèmes de recherche. Le DFR met actuellement en œuvre trois projets clés dans ce domaine ayant comme objectif global d'atténuer l'érosion et les problèmes de drainage et de fournir des voies d'accès praticables dans toutes les conditions climatiques en utilisant des matériaux disponibles localement.

Formation sur la méthode DN DCP :

Le DFR a lancé cette composante du programme AfCAP pour renforcer les capacités dans l'application de la méthode de conception à l'aide du Pénétromètre Dynamique à Cône (DCP) comme alternative aux autres méthodes de conception structurelle des chaussées. Cette méthode évite l'utilisation d'une corrélation directe avec l'essai CBR en utilisant le taux de pénétration au cône (valeur DN) obtenu directement à partir des mesures du DCP pour quantifier la résistance in-situ des matériaux. Au total, 30 ingénieurs ont été formés, dont 25 provenant du Ghana et 5 de la Sierra Leone. Les stagiaires ont reçu de l'information générale sur la méthode de conception DCP-DN et les principes de conception LVSR/EOD. Des essais au pénétromètre ont été effectués sur le terrain ainsi que des essais de laboratoire sur les matériaux de chaussées. Une présentation et démonstration du logiciel de conception des chaussées de l'AfCAP LVR-DCP ont été faites.



Exercice pratique sur la route Tinkong-Konko

Formation de formateurs sur la méthode DCP DN :

Une activité de formation de formateurs (Training of the Trainers) supplémentaire sur la conception, la construction et la surveillance d'un site de démonstration pour faciliter une application plus large de la méthode, est en cours. Cette activité comprend 8 ingénieurs avec 2 représentants chacun de la Sierra Leone et du Liberia. Cette activité vise à renforcer les capacités dans l'utilisation de la méthode en démontrant des tâches pratiques pour permettre aux stagiaires de s'acquitter de ces tâches correctement et de transmettre ces connaissances à leurs pairs.

Autre revêtement pour les fortes pentes - Phases 1 et 2 :

Une deuxième étude sur les options de chaussée est axée sur d'autres revêtements de passages à forts degrés d'inclinaison. Un exercice de cadrage a été réalisé en vertu d'une composante de la phase 1 qui a identifié 18 options de revêtement classées sous béton, bitumineux, pierre/galet/pavé. Quatre options privilégiées sont à tester dans le cadre d'un projet ultérieur avec des sites de démonstration pour évaluer les résultats. Cette deuxième phase du projet est à un stade avancé de l'approvisionnement.



Ravinement sur le tronçon Teiwanya-Sekasua

Béton compacté au Rouleau :

Une troisième étude sur les options de chaussée examine l'utilisation du béton de masse compacté au rouleau (BCR). Ce projet vise à concevoir un mélange optimal pour le BCR en ayant une excellente résistance à la compression pour la construction des chaussées routières utilisant des matériaux localement disponibles. Il s'agit aussi de tronçons d'essai dont les données seront prises en compte dans les résultats finaux du projet : les spécifications et directives à utiliser par le DFR.

Services de recherche en matière de transports

Recherche en matière de diagnostics sur le transport rural :

Cette recherche sert à identifier les besoins en matière de services de transport rural par le biais d'une évaluation rapide. Cette étude a pour objectif de mieux comprendre

les besoins de mobilité en milieu rural du point de vue de la collectivité et de fournir des recommandations sur les domaines de recherche ultérieure.

L'approvisionnement est en cours.

Recherche sur des questions transversales

Recensement des tronçons routiers dangereux :

Une étude de recherche est en cours pour mieux recenser les tronçons dangereux des routes rurales. Le cadre vise à réduire les 1 800 vies perdues en moyenne chaque année à cause des accidents de la route au Ghana. La recherche est axée sur les causes des accidents liées à l'ingénierie, en particulier sur les tronçons non pavés. Un système de gestion des points noirs, basé sur le système iMAAP développé par Transport Research Laboratory (Royaume Uni), a été utilisé pour identifier des méthodes d'atténuation moins coûteuses pour éliminer les dangers connus.

Chemin à suivre

Le Ghana est aussi un lieu de démonstration de **deux projets régionaux d'AfCAP**. Il s'agit notamment de projets visant à introduire des mesures de résilience au changement climatique pour la construction de routes rurales et l'utilisation efficace de solutions de haute technologie pour la gestion des routes par l'imagerie satellitaire.

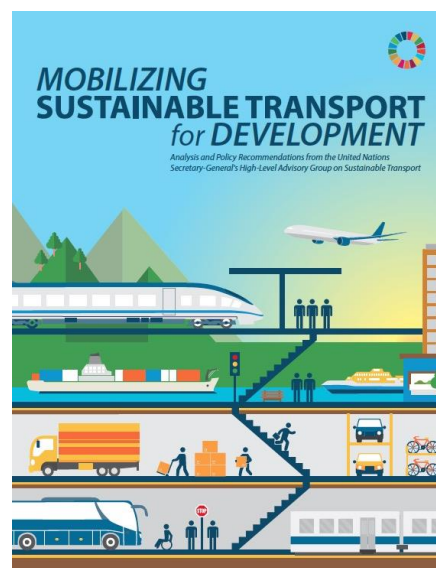
Une étude visant à élaborer un logiciel DCP DN sur place par le biais d'un programme doctoral au sein d'une université locale et le développement d'un système de gestion des ponts sont retenus comme des thèmes prioritaires pour les futures recherches. L'intégration des résultats de la recherche soutenue par ReCAP permettra au gouvernement du Ghana d'améliorer la mobilité et l'accès rural et de renforcer le développement rural durable.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter Mme Paulina Agyekum, responsable technique régionale AfCAP pour l'Afrique de l'Ouest, à l'adresse courriel Paulina.Agyekum@cardno.uk.com.

L'ONU insiste sur l'importance du transport rural comme moteur essentiel pour honorer la promesse de l'Agenda 2030 de ne « laisser personne derrière »

En 2014, le Secrétaire Général des Nations Unies Ban Ki-moon, a annoncé la création d'un [Groupe consultatif de haut niveau sur le transport durable](#) (HLAGST) pour promouvoir le transport durable qui soit en phase avec la croissance inclusive et équitable, le développement social, la protection de l'environnement mondial et des écosystèmes, et la lutte contre le changement climatique. Le HLAGST a livré ses recommandations en octobre 2016 au travers du [Rapport concernant les perspectives de transport durable au niveau mondial : Mobiliser le transport durable pour le développement](#).

Le rapport montre comment tous les modes de transport dans les pays en développement et les pays développés peuvent stimuler le



développement durable et répondre aux besoins des gens dans leur vie personnelle et économique tout en respectant la capacité des générations futures de répondre à leurs besoins. Le rapport met en évidence l'importance du transport rural comme un moteur clé pour résoudre le problème du dernier mille (Last Mile challenge) et permettre aux communautés pauvres de sortir de la pauvreté et de surmonter l'exclusion sociale. Cela aidera à honorer la promesse de l'Agenda 2030 pour le développement durable de ne « laisser personne derrière ». Ce dernier mille est défini comme la dernière étape du chaîne logistique, comprenant une partie significative des coûts total du transport des marchandises.

Le rapport insiste sur l'importance d'adopter une approche intégrée pour le transport durable en incluant le transport à courte et longue distance, le transport intra et inter-villes, le transport urbain et rural, et le transport de passagers et de marchandises, par tous les moyens de transport. Il souligne que l'urbanisation doit être considérée « dans le contexte de l'ensemble de la population mondiale, se rappelant qu'aujourd'hui, dans certaines régions en développement, la majorité de la population vit encore dans des zones rurales ».

Les communautés rurales des pays en développement « sont souvent complètement déconnectées des grandes routes, des lignes ferroviaires, ainsi que des possibilités de transport public qui facilite l'accès aux activités et opportunités économiques et sociales des villes ». Par conséquent, le système de transport doit être intégré pour répondre aux besoins non seulement des utilisateurs urbains mais aussi des gens vivant dans les zones rurales.

ReCAP privilégie une approche en faveur des pauvres et a plusieurs projets de recherche qui se penchent sur l'amélioration du transport sur le « premier mille » ; il s'agit de la liaison de transport qui relie les petits exploitants agricoles à la route carrossable la plus proche ou au point de collecte le plus proche, lieux souvent critiques pour les produits périssables qui doivent atteindre les marchés à temps. Le transport sur le premier mille représente un coût démesurément élevé pour les petits exploitants agricoles.

En outre, le rapport souligne que le transport est un « moteur clé ainsi qu'un marché de développement économique » qui permet aux personnes et aux communautés des zones rurales « de sortir de la pauvreté et de surmonter l'exclusion sociale, d'établir des liens entre les marchandises et les marchés et de relier les zones rurales et villes de marché aux grandes villes et au marché mondial ».

En citant les termes de l'article 9 de la Convention des Nations Unies sur les droits des personnes handicapées, le rapport indique que le transport, dans les zones rurales et urbaines, est une mesure essentielle pour permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie. Les services de transport sûrs, accessibles et fiables sont des « bouées de sauvetage » pour « tous les groupes vulnérables, ainsi que pour les communautés de migrants et les personnes vivant dans des zones rurales reculées et à faible densité de population ». Une étude de cas sur un programme de subvention de la connectivité au Chili est présentée dans le rapport pour montrer comment l'intervention de l'État peut aider à fournir gratuitement le transport en bus aux enfants handicapés des régions éloignées et à créer également un environnement compétitif pour les opérateurs de transport desservant les zones rurales.

Avec les [17 Objectifs de développement durable \(ODD\)](#) officiellement adoptés en septembre 2015, il est clair que le transport rural occupe une place unique dans

l'Agenda 2030. Bien qu'il n'y ait pas d'objectif spécifique pour le transport rural, toujours est-il que des liens importants existent entre le transport rural et l'ODD 1 (Pas de pauvreté), 2 (Faim « zéro »), 3 (Bonne santé et bien-être), 4 (Éducation de qualité), 5 (Égalité entre les sexes), 8 (Travail décent et croissance économique), 9 (Industrie, innovation et infrastructure), 12 (Consommation et production responsables) et 13 (Mesures relatives à la lutte contre le changement climatique). En outre, il existe un indicateur spécifique pour l'accès rural sous Objectif 9.1 de la [liste des indicateurs proposés](#) par le groupe consultatif international d'experts sur les objectifs de développement durable.

Le forum politique de haut niveau 2017, « Éliminer la pauvreté et promouvoir la prospérité dans un monde changeant » se tiendra du 10 au 19 juillet 2017 à New York pour examiner les ODD no. 1, 2, 3, 5, 9, et 14. Le Partenariat pour des transports durables à faible intensité de carbone (SLoCaT), dans le cadre de la phase II de son projet de collaboration avec ReCAP, continuera à renforcer le sujet de l'accès rural durable de l'Agenda 2030 dans les années à venir et devrait contribuer au débat de juillet à New York.

Pour plus d'informations sur le projet, veuillez contacter Mme Alice Yiu à l'adresse courriel alice.yiu@slocatpartnership.org <http://www.slocat.net/ruraltransport> ou visiter <http://www.slocat.net/ruraltransport>.

Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que leur auteur et ne reflètent pas nécessairement les opinions de ReCAP ou de Cardno Emerging Markets (UK) Ltd pour lesquels cet article fut écrit.

NOUVELLES DE RECAP

Les comités directeurs d'AfCAP et d'AsCAP se réunissent ensemble à Katmandou, Népal

Accueillis par le ministère de l'Infrastructure locale et des Routes agricoles (DOLiDAR), les Comités directeurs d'AfCAP et d'AsCAP ont convoqué leur 2^e réunion conjointe à Katmandou, Népal, les 6 et 7 décembre 2016. La réunion avait pour objet d'examiner l'ensemble des progrès du programme ReCAP et d'offrir une tribune aux pays partenaires en Afrique et en Asie pour échanger leurs points de vue et apprendre les uns des autres. Les membres du Comité directeur étaient accompagnés de représentants du DFID, du Groupe d'experts techniques de ReCAP et de l'Unité de gestion de projets.



ReCAP signe un protocole d'entente avec le Gouvernement du Myanmar

Le Directeur du Programme ReCAP a assisté à la signature du protocole d'entente entre ReCAP et le ministère du Développement Rural (DRD), le Gouvernement de la République de l'Union du Myanmar. Cela fait du Myanmar un partenaire officiel du Partenariat pour la recherche sur l'accès communautaire. L'équipe a hâte de travailler en étroite collaboration avec le DRD sur les 3 prochaines années. Deux projets initiaux ont été identifiés : un projet sur le développement des standards et des spécifications pour les routes rurales en faible trafic et un autre projet sur le développement d'une unité de Recherche de Transport au sein de DRD. Ces projets sont actuellement en phase d'approvisionnement.



AfCAP sera présent à la Conférence T2 en mai 2017 à Livingstone, Zambie

Le programme AfCAP sera présent à la prochaine conférence T2, à Livingstone, Zambie, du 8 au 10 mai. Le programme comprendra des ateliers AfCAP ainsi qu'un stand d'exposition. Le Comité directeur d'AfCAP profitera de l'occasion de convoquer la réunion le jeudi 11 mai.

PROCHAINS ÉVÉNEMENTS ET APPELS

Événement	Lieu	Dates
10^{ème} Forum EST pour l'Asie	Vientiane, Lao PRD	ReCAP/UNCDR/SLoCaT événement préalable : 13 mars Forum : 14-16 mars 2017
8e Conférence sur le transfert de technologie des transports de l'Afrique	Livingstone, Zambie	8 au 10 mai 2017
Séminaire international de l'AIPCR « Gestion des routes rurales et des routes à faible trafic »	Santa Cruz de la Sierra, Bolivie	Mai 2017
Appel à résumés/communications	Lieu	Dates
Rencontre mondiale de l'IRF 2017 Appel à communications	Delhi, Inde	14 au 17 novembre 2017 Date limite de soumission

		des résumés : mardi 31 janvier 2017
Offres : Surveillez la Section Appels sur le site web de ReCAP pour voir les dernières offres et possibilités.		



Ce matériel a été financé par UKaid du Département pour le développement international. Cependant les vues exprimées ne reflètent pas nécessairement les politiques officielles du ministère.