



Partenariat sur le transport durable à faible émission de carbone

# Fiche Résumé sur le Transport Rural et le Développement Durable



Photo: Paul Starkey



## Le transport rural et le nouvel agenda pour le développement durable 2015-2030

L'année 2015 sera décisive pour déterminer la stratégie globale de développement durable jusqu'en 2030. L'assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies (ONU) est censée adopter en septembre 2015 les Objectifs de Développement Durable (ODD), et pour la première fois, le transport durable est inclus dans la stratégie, au travers de différents points des 17 ODD. Cependant, les besoins en matière de développement du transport rural et de l'accès aux régions rurales ne sont pas affichés de façon prééminente dans les propositions d'ODD, ce qui occulte la contribution directe de l'amélioration de l'accès rural à l'atteinte de certains ODD:

- ODD1 : Mettre fin à la pauvreté sous toutes ses formes et partout.
- ODD2 : Mettre fin à la faim dans le monde, arriver à procurer une sécurité alimentaire ainsi qu'une amélioration de la nutrition, et promouvoir l'agriculture durable.
- ODD3 : Garantir une vie saine et le bien-être de tous et pour tous les âges.
- ODD4 : Garantir un égal accès à une éducation de qualité, et promouvoir des opportunités d'apprentissage tout au long de la vie.
- ODD5 : Promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes.
- ODD6 : Garantir un accès égal et durable à l'eau et aux installations sanitaires à tous.
- ODD7 : Garantir un accès à l'énergie renouvelable.
- ODD8 : Promouvoir une croissance économique durable et solidaire, le plein emploi dans des conditions de travail décentes pour tous.
- ODD9 : Construire des infrastructures dans la durée, promouvoir une industrialisation durable et solidaire et encourager l'innovation

# Pourquoi le transport rural est-il important?

- 58% de la population des pays en voie de développement habitent en zone rurale, et 78% des personnes en situation d'extrême pauvreté<sup>1</sup> s'y trouvent.
- Au total un milliard de personnes habitent à plus de 2 kilomètres d'une route « toutes saisons<sup>2</sup> »
- En 2030, 30% de la population mondiale, soit plus de 2,5 milliards de personnes vivront encore en zone rurale.



Photo: Paul Starkey

L'isolement est un des facteurs majeurs de la paupérisation. L'isolement rural rend extrêmement difficile l'accès aux infrastructures médicales, à l'éducation, à l'emploi et aux marchés de biens. Une faible accessibilité contribue à l'augmentation des coûts liés aux transports, à la baisse des revenus des fermiers, fait augmenter le prix des biens de consommation dans les zones rurales et le prix de la nourriture dans les zones urbaines. Cela contribue aussi à baisser la qualité et le nombre de services hospitaliers, d'éducation, d'acheminement d'eaux potables, etc. disponibles. Dans certains pays, comme l'Éthiopie, le Népal ou la Papouasie Nouvelle Guinée, de nombreux villages sont situés à plus de 4 heures de marche d'une route.

*Les infrastructures et services liés au transport rural, qui améliorent l'accès aux marchés de biens et de services sont indispensables pour l'atteinte de nombreux ODD.*

Un transport rural de mauvaise qualité et la paupérisation peuvent former un cercle vicieux qui doit être détruit. Des transports peu fréquents et des prix élevés peuvent aboutir à de faibles taux de mobilité et de faibles interactions avec les marchés de biens et de services. Il n'y a alors qu'une faible mobilité des biens et des personnes. Les populations locales dépensent une grosse partie de leurs efforts à transporter des biens et à marcher sur de longues distances. Ces différents facteurs engendrent directement une baisse du niveau des soins, de l'éducation, de la productivité et donc à la pauvreté.



Photo: Paul Starkey

## Les femmes supportent de loin le plus gros fardeau en matière de transport.

Il est courant pour les familles en Afrique rurale de passer 5 heures par jour à effectuer des tâches liées au transport, comme les corvées d'eau, de bois, aller à la ferme, au moulin ou encore au marché local. Le plus gros de cet effort est effectué par des femmes portant ces fardeaux sur leur tête ou leur dos. En zone rurale de la Tanzanie par exemple, il est estimé que les femmes portent une charge 5 fois plus lourde que les hommes sur leur dos ou leur tête.

## Le transport rural inclus non seulement les infrastructures, mais aussi les services

Le transport rural comprend les infrastructures (ex. trottoirs, pistes, routes en terre, gravillonnée ou pavées, les ponts, berges de rivières, etc.) et les moyens de transport ou les services de transport (ex. marche à pied, le transport de marchandises à dos d'homme, le transport d'animaux, les vélos, les motos, véhicules agricoles, pickups, bus, voitures, camions, bateaux, etc.)

Les routes rurales sont souvent étroites et ne sont pas pavées, avec une seule voie de passage, et n'ont qu'un très faible volume de trafic (la plupart du temps moins de 200 véhicules par jour), toutefois elles restent un moyen de communication vital. Les routes rurales ne doivent pas être confondues avec les autoroutes interurbaines ou les autoroutes nationales qui traversent des zones rurales.

Les investissements dans la construction des routes et leur entretien représentent plus de 95% des investissements publics en matière d'infrastructures rurales. Les 5% d'investissements en services de transport restant déterminent souvent l'impact général des efforts de développement des infrastructures rurales.



Photo: Paul Starkey

# Quelles sont les Interventions de Transport rural et comment les intégrer aux autres secteurs?

Les interventions de Transport Rural comprennent:

- La construction et l'entretien de routes rurales
- La planification et l'offre de différents services (ex. L'eau, l'éducation, la santé, l'accès aux marchés) en même temps que le développement d'infrastructures de transport dans les villages.<sup>3</sup>
- L'investissement dans les moyens de transport d'eau (ex. Jattes, aménagement de canaux)
- La promotion et l'introduction de moyens de transport intermédiaires non motorisés.
- Le contrôle et le management de moyens de service conventionnels (ex. tarifs, permis, subventions, nouvelles formes de compétition)

- L'introduction et le développement de services de transport pour améliorer les résultats dans d'autres secteurs et plus particulièrement la santé.

Les investissements en matière de routes rurales peuvent prendre différentes formes, allant de l'amélioration ponctuelle de pistes en terre au gravillonnage, en passant par le bitumage ou le bétonnage. Les coûts de transport de marchandise par des moyens alternatifs étant beaucoup plus cher (ex. le transport à dos d'homme peut être jusqu'à 30 fois plus cher en tonnes par Km parcouru que le transport en camion), la circulation des véhicules est particulièrement importante.

Là où le trafic routier est le moins important, les interventions à moindre coût (améliorations ponctuelles sur des sections endommagées) pour assurer le passage des véhicules, semble être économiquement, l'approche la plus sensée. Là où le trafic routier est plus important, il est nécessaire de garder la surface des routes en bonne condition afin de réduire les coûts de fonctionnement des véhicules ; les routes gravillonnées ou pavées sont alors plus adéquates.



Photo: Paul Star

## Bonnes pratiques d'intégration du transport rural dans le développement rural

Le programme de transport et de circulation rural d'Éthiopie (ERTTP) a conçu les bases d'une planification du développement régional qui inclut l'agriculture, l'irrigation, la santé, l'éducation, les sources de revenus ainsi que les infrastructures routières en milieu rural<sup>4</sup>. Au Pérou, il a été démontré que lorsque les routes sont développées conjointement avec d'autres infrastructures telles que hydriques, les moyens de communication et l'électricité, alors les revenus économiques étaient bien plus importants que lorsque ces différents types d'infrastructures étaient construites séparément.

Dans le nord du Nigéria, les chauffeurs de taxi sont formés à pouvoir gérer une situation dans laquelle une femme est en train d'accoucher et doit être emmenée à l'hôpital. Entre Décembre 2009 et Septembre 2013, 19 811 transferts en urgence ont été effectués par des chauffeurs de taxi ayant reçu cette formation. Dans la majorité de ces cas il y a eu des complications lors de l'accouchement, ainsi, cette formation a joué un rôle vital dans la réduction du taux de mortalité lors des accouchements<sup>5</sup>.

## Quels sont les impacts de l'investissement dans le transport rural?

L'impact de l'investissement dans le transport rural varie en fonction de la réduction des coûts de transport qu'il a générés (ex. une amélioration importante d'un long segment de route aura plus d'impact qu'une amélioration ponctuelle d'un court segment de route), la disponibilité de terre pas encore exploitée et la capacité des marchés environnants à absorber une plus grande quantité de produits. L'impact de l'amélioration du transport routier rural est très positif, les retours tendent à pointer une réduction des prix et tarifs, un trafic routier plus important, une hausse de la production agricole, de meilleurs marchés agricoles, une hausse des salaires, une hausse de la qualité en termes d'éducation et de santé ainsi qu'une pauvreté réduite:

- Des études de l'International Food Policy Research Institute (IFPRI) ont démontré que les dépenses en matière de réseau routier en zones

rurales sont une des manières les plus efficaces de réduire la pauvreté, juste après la recherche agricole. Les recherches montrent que 10 000 dollars (prix de 2011) dépensés sur les routes rurales pourraient faire sortir 261 Ougandais et 170 Tanzaniens de la pauvreté<sup>6</sup>.

- Des études sur l'investissement en routes rurales en Éthiopie montrent également que les améliorations d'accès routiers avaient augmenté la production agricole de 27%<sup>7</sup>.
- L'investissement en routes rurales a aussi des effets particulièrement bénéfiques en matière d'utilisation des infrastructures médicales, de taux de vaccination, d'accès à des accouchements modernes et a aussi amélioré l'accès aux toilettes.
- Une meilleure accessibilité en zone rurale a aussi eu des effets positifs sur la présence des femmes en cours au Maroc<sup>8</sup>, l'accès à l'éducation des femmes au Pakistan<sup>9</sup> et le taux de complétion du parcours à l'école primaire au Vietnam<sup>10</sup>.

## Comment est mesuré l'accès rural?

L'index d'accessibilité rural est une des mesures les plus communément acceptée pour mesurer l'accès rural. Il a été développé par la Banque mondiale, qui le définissait en 2003 comme une partie du plan de mesure des résultats de l'Association pour le Développement International (IDA).

Cet indicateur mesure le nombre de personnes qui vivent à moins de 2km (ce qui équivaut à une marche de 20-25min) d'une route pérenne en proportion de la population rurale totale. Une route pérenne est une route praticable toute l'année par les moyens de transports ruraux les plus utilisés (typiquement un pick-up ou un camion n'ayant pas 4 roues motrices). Des interruptions occasionnelles et de courte durée du trafic sont acceptées lors de conditions climatiques plus rudes (fortes pluies), plus particulièrement sur les routes avec peu de trafic<sup>11</sup>.

## Lectures

- Hine, J (2014) *Good policies and practices on rural transport in Africa: planning infrastructure and services*. SSATP Working Paper 100. World Bank, Washington DC. [www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/SSATPWP100-Rural-Transport-Planning.pdf](http://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/SSATPWP100-Rural-Transport-Planning.pdf)
- Porter G. (2013) *Transport Services and their Impact on Poverty and Growth in Rural Sub-Saharan Africa* AFCAP/ Durham University. [r4d.dfid.gov.uk/pdf/outputs/AfCap/AFCAP-GEN-060-J-Transport-Services-Poverty-and-Growth.pdf](http://r4d.dfid.gov.uk/pdf/outputs/AfCap/AFCAP-GEN-060-J-Transport-Services-Poverty-and-Growth.pdf)
- Roberts, P, S. KC and C. Rastogi (2006) *Rural Access Index: A Key Development Indicator*, Transport Papers TP-10. World Bank, Washington DC <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/17414/360060TP100Rural0access0index01PUBLIC1.pdf?sequence=1>
- Starkey P. and J Hine (2014) *Poverty and sustainable transport: How transport affects poor people with policy implications for poverty reduction A literature review*. Overseas Development Institute (ODI), UN Habitat, and SLoCaT. [www.slocat.net/sites/default/files/u10/odi-unhabitat-slocat-transport-poverty-review-starkeyhine-141022-submitte.pdf](http://www.slocat.net/sites/default/files/u10/odi-unhabitat-slocat-transport-poverty-review-starkeyhine-141022-submitte.pdf) (This last one needs updating with the latest version)

## Cette fiche résumé a été développée par :

**AFCAP / ASCAP**



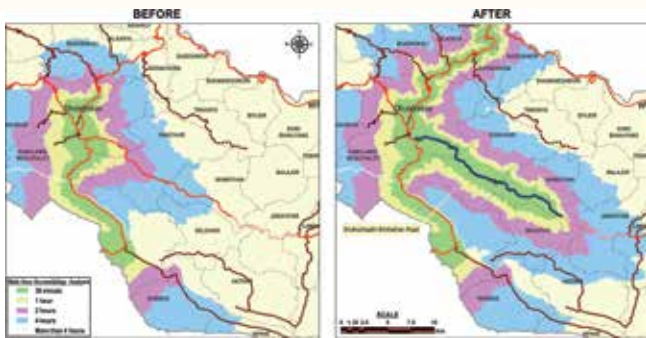
Africa/Asia Community Access Partnership

L'African and Asian Community Access Partnership (AFCAP-ASCAP) est un programme de recherche financé par le département du développement International du Royaume-Uni (DFID) et soutenu financièrement par les gouvernements participants et les partenaires au développement, qui promeuvent un accès durable et sécurisé aux zones rurales pour toutes les populations d'Afrique et d'Asie.



Partenariat sur le transport durable à faible émission de carbone

Le partenariat sur le transport durable à faible émission de CO2 promeut à travers des partenaires aux intérêts variés, l'intégration des Transports durables, à faible émission de CO2 dans les politiques liées au développement durable et aux changements climatiques.



**Analyse d'accessibilité au Népal :** Starkey P, Tubahangfe A and Sharma S, 2013b. Rapport final de l'audit externe du District Roads Support Program (DRSP). Agence Suisse du développement et de la coopération, Katmandou Népal. 82p.

<http://drsp.squarespace.com/storage/DRSP-Review-FinalReport.pdf>

## Comment donner plus d'importance à l'accès aux zones rurales dans les ODD d'aujourd'hui.

Deux options pour mieux intégrer le rôle prépondérant du transport rural dans la stratégie des ODD.

### Rajouter un objectif lié aux transports:

**ODD2 :** Mettre fin à la faim dans le monde, arriver à procurer une sécurité alimentaire ainsi qu'une amélioration de la nutrition, et promouvoir l'agriculture durable.

**Nouvel objectif en plus :** Un accès universel, au travers de modes de transports verts et renouvelables pour les populations rurales d'ici 2030 (l'objectif doit être rempli d'ici 2030)

### Modifier les objectifs actuels pour mettre en valeur le transport rural.

**ODD9 :** Construire des infrastructures durables, promouvoir une industrialisation durable et solidaire et encourager l'innovation.

**Objectif 9.1 modifié :** Développer des infrastructures fiables, de qualité durables et vertes, qui incluent les infrastructures *rurales*, régionales et transfrontalières, pour encourager le développement économique et le bien-être des populations.

### Pour créer un lien plus étroit entre le développement rural et les transports ruraux, un ODD2 modifié pourrait également être considéré:

**ODD2 :** Mettre fin à la faim dans le monde, arriver à procurer une sécurité alimentaire ainsi qu'une amélioration de la nutrition, et promouvoir l'agriculture durable.

**ODD2.3 modifié :** Doubler la productivité agricole et les revenus des producteurs à petite échelle, plus particulièrement les femmes, les autochtones, les familles de fermiers, les bergers et les pêcheurs, d'ici 2030. Ce qui implique une répartition équitable et fiable de l'accès à la terre, de l'accès aux services de base, **incluant le transport**, les autres ressources de production et d'investissement, le savoir, les services financiers, les marchés et les opportunités de création des emplois non agricoles et d'obtention de la valeur ajoutée.

<sup>1</sup> Pedro Olinto, Kathleen Beegle, Carlos Sobrado, and Hiroki Uematsu (2013). *The State of the Poor: Where Are The Poor, Where Is Extreme Poverty Harder to End, and What Is the Current Profile of the World's Poor?* World Bank, Economic Premise Number 125.

<sup>2</sup> World Bank rural access index data: <http://data.worldbank.org/data-catalog/rural-access-index>

<sup>3</sup> Donnges, C. 2003. *Improving Access in Rural Areas: Guidelines for Rural Accessibility Planning*. ILO, Geneva.

<sup>4</sup> IT Transport Ltd, (2008) *Ethiopian Rural Travel and Transport Programme (ERTTP): Assessment of the Pilot Project*, DFID/Ethiopian Roads Authority, Airdington.

<sup>5</sup> <http://www.prrinn-mnch.org/documents/PRRINN-MNCH3EmergencyTransportBrief.pdf>

<sup>6</sup> Hine, J (2014) *Good policies and practices on rural transport in Africa: planning infrastructure and services*. SSATP Working Paper 100. SSATP, World Bank, Washington DC.

<sup>7</sup> Wondemu, K.A., (2010), "Road Infrastructure and Rural Poverty in Ethiopia", Thesis, Development and Economic Studies Department, University of Bedford

<sup>8</sup> Levy, H. (2004) *Rural Roads and Poverty Alleviation in Morocco. Scaling Up Poverty Reduction: A Global Learning Process and Conference*, Shanghai May 25-27, 2004

<sup>9</sup> Essakali, M.D. 2005. *Rural Access and Mobility in Pakistan: A Policy Note*. Transport Note No. TRN-28, World Bank, Washington, DC, 2005

<sup>10</sup> Mu, R., and D. van de Walle., (2007), "Rural Roads and Local Market Development in Vietnam", Policy Research Working Paper 4340, Impact Evaluation Series No. 18, World Bank, Washington DC

<sup>11</sup> Roberts, P, S. KC and C. Rastogi (2006) *Rural Access Index: A Key Development Indicator*, Transport Papers TP-10. World Bank, Washington DC <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/17414/360060TP100Rural0access0index01PUBLIC1.pdf?sequence=1>