

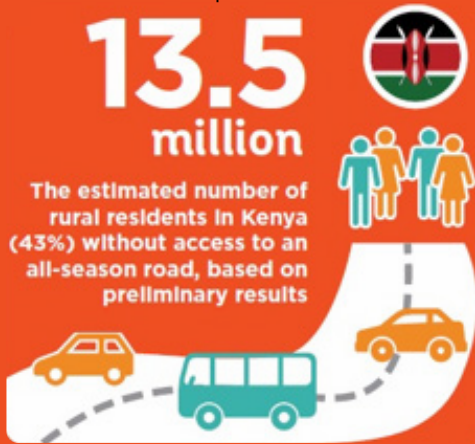


L'ISOLEMENT COMME UN FACTEUR CENTRAL DE LA PAUVRETÉ RURALE

Qu'est-ce que l'isolement rural?

58% de la population des pays en voie de développement vit en zone rurale, et pourtant 78% des personnes en situation d'extrême pauvreté s'y trouvent. Dans son travail séminal "Rural Poverty Unperceived" ("La pauvreté rurale inaperçue"), Robert Chambers a fermement lié l'indigence rurale à l'isolement. "Si une région rurale n'est pas facilement accessible, si ses habitants ne peuvent pas voyager avec aisance, si le flot de biens et de services vers et depuis cette zone est physiquement difficile, peu fiable ou trop cher...voilà les caractéristiques de l'isolement". Actuellement, un milliard de personnes dans le monde n'ont pas d'accès à des routes praticables en toute saison et ainsi subissent un isolement. Les pauvres eux-mêmes reconnaissent l'isolement comme un facteur majeur de leur pauvreté et de leur marginalisation.

Figure 1. Le nombre estimé de la population rurale au Kenya sans accès aux routes praticables en toute saison constitue 43%, selon une recherche préliminaire.



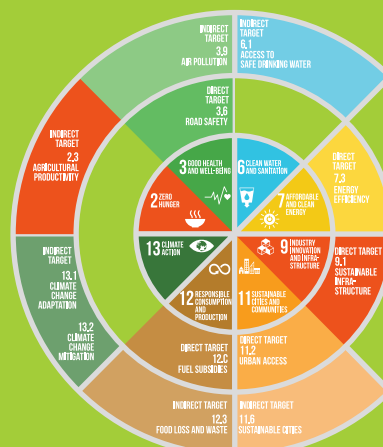
L'isolement cause la pauvreté

L'isolement contraint le développement économique rural, rend l'accès aux marchés difficile et cher, diminue les prix à la production et donc les revenus ruraux. Il a des effets négatifs sur la productivité car l'accès aux services de vulgarisation agricole est entravé et peu d'incitations sont accordées aux agriculteurs pour augmenter la production. L'isolement empêche également l'accès aux sources de revenu non-agricoles.

Le mauvais accès aux écoles et aux services de santé baisse le niveau d'éducation, favorise les maladies et fait augmenter la mortalité infantile. Un cercle vicieux est ainsi formé où un niveau plus bas d'éducation et de standards sanitaires abaisse à son tour le niveau de productivité et génère donc moins de revenus, moins d'économies et une formation du capital plus basse.



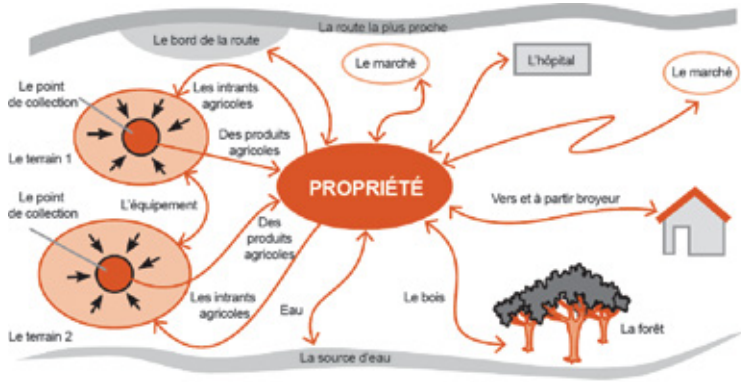
Figure 2. Le transport rural et les Objectifs du Développement Durable



L'accès interne dans le village

Du point de vue des ruraux, la plupart des activités de transport sont effectuées dans le village, principalement pour satisfaire des besoins de subsistance comme l'accès à l'énergie et à l'eau, des tâches remplies en quelques secondes dans les pays industrialisés. En Afrique, il est courant que les voyages liés aux corvées domestiques consomment entre 30 et 60% du temps de voyage des foyers ruraux^{xiii}. Les produits agricoles sont ramassés sur les terrains, transportés au domicile ou vers des lieux de stockage, et de là directement vers les bords de route, points d'achats ou marchés locaux et régionaux. Les femmes supportent souvent plus de 80% du fardeau en matière de transport.

Figure 3. L'accès interne dans le village



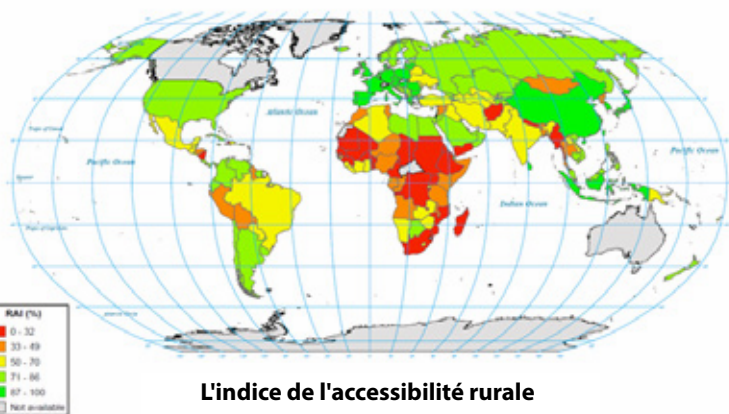
Source: Gebresenbet, O'Neill, Mutua, & Oram 1997

L'accès externe depuis le village

Même si la plupart des voyages sont effectués dans le village, l'accès externe est crucial pour atteindre les marchés, les services sociaux et les lieux d'emploi. Pourtant, beaucoup de villages ne peuvent être atteints que par des sentiers, des pistes ou des routes qui ne sont pas utilisables durant toute l'année. Un chemin de terre peut devenir impraticable pendant des jours en cas de pluies, ou un ruisseau peut interdire le passage de véhicules à moteur.

L'indice de l'accessibilité rurale (IAR) développé par la Banque Mondialeⁱⁱ, mesure le nombre d'habitants ruraux à moins de deux kilomètres d'une route praticable en toute saison (c'est-à-dire qui soit utilisable tout au long de l'année par les moyens de transport dominants), ce qui équivaut à une marche de 20 ou 25 minutes. Plus d'un milliard de personnes dans le monde n'ont pas d'un accès adéquat aux transports. A l'échelle régionale, 90% de ruraux en Asie de l'Est et dans le Pacifique bénéficient d'un accès suffisant aux transports tel que défini par l'IAR, par rapport à seulement 34% de leurs homologues d'Afrique subsaharienne.

Figure 4. Part de la population à moins de deux kilomètres de marche de la route praticable en toute saison la plus proche



L'indice de l'accessibilité rurale

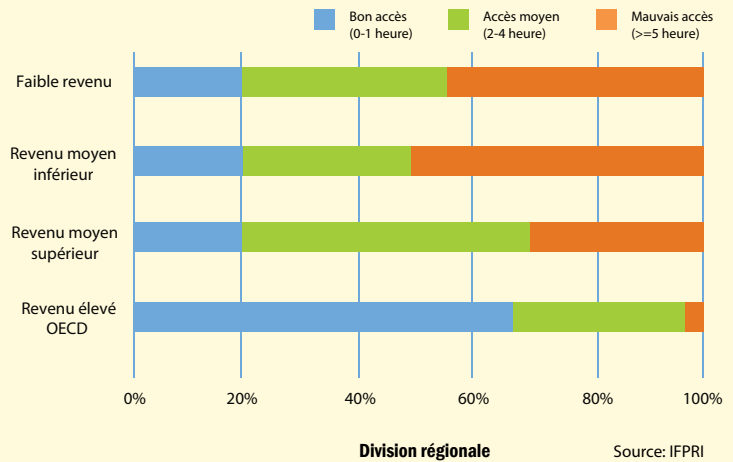
Source: L'Institut international de recherche sur les politiques alimentaires

LES AVANTAGES D'UN ACCÈS AMÉLIORÉ

Si des fermiers n'ont pas d'accès aux marchés ou bien un accès insatisfaisant, ils sont exclus de l'économie monétaire, ce qui les force à demeurer dans une économie de subsistance et donc dans la pauvreté. L'accès au marché est une condition sine qua non du développement rural. 45% de la superficie terrestre dans les pays à faible revenu et 51% de la superficie terrestre dans les pays à revenu moyen inférieur sont situées à plus de cinq heures du marché local le plus proche.

Les impacts d'un accès amélioré aux marchés

Figure 5. L'accès au marché en zone rurale



Division régionale

Source: IFPRI



Photo: Niklas Sieber

Fournir un accès aux marchés peut mener à un développement du marché local induit par le transport qui aide les ruraux à échapper à la trappe à pauvreté^{vii}. Des recherches de la Banque Mondiale au Vietnam ont montré les impacts significatifs d'un projet routier rural "sur la présence et la fréquence de marchés et sur la disponibilité de services variés"ⁱⁱⁱ.

Les impacts d'une accessibilité rurale améliorée sur l'emploi et la pauvreté

Les investissements dans un réseau routier rural au Bangladesh ont réduit "considérablement la pauvreté par la croissance de la production agricole, l'augmentation de salaires, la baisse des coûts des intrants et des transports et l'augmentation du prix des produits"^{iv}. Une étude en Ethiopie^v a révélé que "l'accessibilité aux routes toutes saisons fait augmenter la croissance de la consommation de 16% et réduit le taux de pauvreté de 6.7%." Des effets significatifs de l'accessibilité rurale sur la génération des emplois sont observés au Nicaragua^{vi} à travers l'emploi direct dans les travaux routiers et l'emploi indirect dans le secteur non-agricole. Au Vietnam, un nombre important des foyers ruraux sont passés de l'agriculture à des emplois dans le secteur tertiaire.^{vii}



Photo: Niklas Sieber

L'accès à l'éducation et aux établissements de santé

Il y a un large consensus parmi les chercheurs concernant les effets positifs des routes rurales sur l'accessibilité des services sociaux et des lieux d'emplois. D'après un sondage^{viii} au Cambodge, l'amélioration des routes rurales fait augmenter le taux de présence des enfants à l'école primaire (changement marginal), au premier cycle du secondaire (26%) et au deuxième cycle du secondaire (16%). Selon une étude au Brésil,^{xi} l'amélioration des routes rurales a eu un impact positif sur la scolarisation, surtout des filles. Une étude au Vietnam^x a confirmé que "les effets immédiats et durables d'une accessibilité améliorée sur le taux de complétion d'études primaires".

Un autre effet important est une accessibilité améliorée aux établissements médicaux. Entre 40% et 60% de la population des pays en voie de développement habitent à plus de huit kilomètres d'un établissement médical. Babinard and Roberts (2006) ont examiné de nombreuses études du monde entier afin de souligner qu'une mauvaise accessibilité constitue une cause majeure de la mortalité périnatale, avec selon les estimations 75% de cette mortalité provenant de transports insatisfaisants vers des équipements médicaux de base et/ou pour des transferts aux hôpitaux. Au Cambodge, un programme de réhabilitation des routes a fait augmenter le taux de fréquentation de centres médicaux ruraux de 36%^{xii}.



Un centre médical rural au Mont Kenya
Photo: Niklas Sieber

Les impacts de l'amélioration des routes rurales au Cambodge

Selon une importante évaluation de l'impact du Programme d'Infrastructures Rurales II (RIP II) conduite par l'Établissement de crédit pour la reconstruction (KfW) en coopération avec le gouvernement du Cambodge, les effets positifs suivants ont été observés :

- Une augmentation moyenne de 197% du revenu annuel des ménages, et une réduction de 37% sur l'ensemble des coûts annuels de transport des ménages.
- Une réduction de 15% en moyenne des coûts unitaires de transport et une réduction de 56% du temps de transport moyen.
- Une augmentation de 86% de la circulation quotidienne moyenne sur les routes concernées par le programme, et une augmentation de 139% en véhicules motorisés.
- Des augmentations de la production agricole du riz (11%), des céréales (4%), du manioc (146%), des fruits (16%) et des légumes (23%).
- 74% de participants à l'enquête auprès des ménages estiment que les routes améliorées ont bénéficié au marketing de leurs produits et à un meilleur flux de marchandises vers les villages.



Le Cambodge
Photo: Reiner Koblo, KfW

STRATÉGIES VISANT À RÉDUIRE L'ISOLEMENT RURAL

Types d'infrastructures d'accès et de moyens de transport

La plupart des trajets au sein d'un village sont effectués par des sentiers, des pistes, des chemins et des routes. En dehors du village, des routes en terre, gravillonnées ou pavées, des ponts et des jetées de rivières pour le transport sur l'eau sont utilisés. Les routes rurales sont fréquemment non-pavées et étroites, n'ont qu'une seule voie et ont une circulation quotidienne très basse (généralement moins de 200 véhicules par jour). La qualité de l'infrastructure peut varier en fonction du temps, de la saison, de la construction et de l'entretien; certains moyens de transport exigent des standards d'infrastructure spécifiques pour fonctionner efficacement.



La Tanzanie
Photo: Niklas Sieber

Le mode de transport le plus courant est la marche à pied en portant sur la tête une charge pouvant peser jusqu'à 20 kg à une vitesse moyenne de 3 km/heure. En cas de plus larges quantités à transporter ou de distances plus longues, des moyens de transport motorisés ou des moyens de transport intermédiaires (MTI)^{xiii} peuvent être utilisés. Plus une zone rurale est pauvre, moins il y a de véhicules motorisés disponibles, donc "les routes seules ne sont pas suffisantes"^{xiiii}. Une grande majorité des ruraux est trop pauvre pour se munir d'un véhicule à moteur, voire même d'un vélo dans les zones extrêmement pauvres. Pour plus d'informations, se référer à la Fiche d'information sur le transport rural et l'agriculture de SLoCaT.

L'amélioration de l'infrastructure de transport rural

L'accès est souvent contraint par une infrastructure qui n'est pas praticable lors de fortes pluies ou éventuellement durant toute la saison pluvieuse. En Afrique subsaharienne et en Amérique latine moins de 15% des routes sont pavées et ainsi possèdent une accessibilité en toute saison. Le problème est aggravé par un entretien inadéquat des routes de terre et des pistes ce qui résulte en une détérioration rapide et augmente énormément les coûts de transport.

Le premier pas pour fournir un accès toute saison au milliard de personnes qui subissent l'isolement serait d'améliorer les systèmes d'entretien vers un standard qui ne permet pas une détérioration rapide. Cela exige une volonté politique pour fournir les fonds publics nécessaires et améliorer les systèmes d'entretien. De plus, le concept de l'accessibilité minimale est approprié puisqu'il fixe "le niveau minimum de service d'infrastructure réseau exigé pour soutenir une activité socioéconomique"^{xv}. Ceci peut être obtenu par l'introduction des standards de construction appropriés où une majorité des routes comprennent une infrastructure à bas prix et les investissements plus coûteux sont réservés pour des lieux critiques seulement.



Une ornière au Kenya et le transport agricole
Photo: Niklas Sieber



Un taxi-brousse au Cameroun
Photo: Niklas Sieber

Étant donné que la quantité de routes n'est pas suffisante pour garantir une accessibilité rurale et que peu de personnes possèdent des véhicules motorisés privés dans les pays en voie de développement, le rôle des services de transport ne peut être sous-estimé. "Les services de transport efficaces, fiables et abordables jouent un rôle moteur dans la promotion de la croissance et la réduction de la pauvreté"^{xv}. Pourtant, les services de transport rural de nombreux pays en voie de développement montrent des déficits importants en ce qui concerne leur rapidité, fiabilité, sécurité, confort et prix. Les bus et les taxis sont souvent bondés, fréquemment occupés à 150% de leurs capacités et roulant à grande vitesse sur de mauvaises routes (après avoir laissé les voyageurs attendre des heures pour remplir leur capacité)^{xvi}. L'utilisation de plus en plus fréquente des motos pose des problèmes de sécurité additionnels.

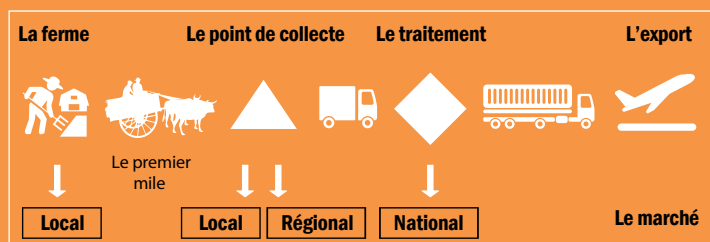
Les plaintes les plus courantes des passagers, en particulier dans les zones rurales les plus isolées, se rapportent au manque de services, surtout de transports d'urgence, et à des tarifs de transport inabordables. Les causes de ces problèmes sont une demande d'une faible densité et le mauvais état des routes, qui tout deux ont pour résultat une offre limitée, une faible concurrence et un marché inefficace qui permet aux fournisseurs de service de maximiser les profits tout en offrant des services de qualité médiocre.

Une accessibilité améliorée par des chaînes logistiques modernes

70% de la population dans les pays les moins avancés (PMA) travaille dans l'agriculture^{xvii}. Des chaînes logistiques modernes peuvent aider les fermiers à accéder à de nouveaux marchés et ainsi augmenter leurs revenus. Le diagramme montre que les chaînes logistiques commencent dans le village où les marchandises sont transportées par "le premier mile"^{xviii} jusqu'au point de collecte, qui peut constituer 20% des coûts totaux de transport. Les coûts peuvent être réduits grâce à l'utilisation de moyens de transport intermédiaires (MTI).

Le reste de la chaîne de transport est effectué par des fourgons ou des camions réfrigérés vers des marchés régionaux, nationaux ou internationaux. Des compléments tels que des dispositifs de réfrigération bon marché, des hangars de classement, une garantie de standards de qualité et l'organisation des producteurs sont nécessaires pour réduire les pertes alimentaires et augmenter les revenus des fermiers. L'expérience du Kenya montre que les chaînes logistiques modernes, surtout pour les cultures à forte valeur, sont très bénéfiques aux petits et moyens agriculteurs^{xviii}.

Figure 6. Des chaînes logistiques modernes pour des grandes cultures



Source: KENDAT, IFRTD, TCP International (2013): Rural Logistics for Smallholder Farmers to Meet New Agricultural Market Demands: Analysis of various Horticultural Value Chains, Project AFCAP/GEN/060

- Hine, J. and P. Starkey (2014): Poverty and sustainable transport: How transport affects poor people with policy implications for poverty reduction, A literature review, ODI, UN-Habitat, SLoCaT.
- Roberts, P., K.C. Shyam and C. Rastogi (1996): Rural Access Index: A Key Development Indicator, Transport Papers 10, World Bank, Washington DC.
- Sieber, N. (2009): Leapfrogging from Rural Hubs to New Markets, Rural Transport in Developing Countries; Transport Toolkit, The World Bank
- SLoCaT Partnership (2015): Financing Rural Transport Services in Developing Countries: Challenges and Opportunities, Draft Discussion Paper
- SLoCaT Partnership (2015): Factsheet on Rural Transport & Sustainable Development <http://bit.ly/1n0HzeR>
- SLoCaT Partnership (2015): Factsheet on Rural Transport & Agriculture <http://bit.ly/1RmzkWA>
- Starkey, P. (2007): Rural Transport Services in Africa, SSATP Working Paper No 87-B, World Bank, Washington.

Cette fiche d'information est développée par:



ReCAP est un programme de recherche financé par UK Aid dans le but de promouvoir un transport sûr et durable pour les communautés rurales en Afrique et en Asie. ReCAP comprend le Partenariat pour l'accès communautaire en Afrique (AfCAP) et le Partenariat pour l'accès communautaire en Asie (AsCAP). Ces partenariats soutiennent le partage des connaissances parmi les pays participants afin de faciliter l'adoption des solutions de l'accessibilité rurale prouvées et à faible coût qui maximisent l'utilisation des ressources locales.



Le Partenariat pour le transport durable à faible émission de carbone (SLoCaT) promeut par sa composition multipartite l'intégration du transport durable à faible émission de carbone dans la politique mondiale sur le développement durable et le changement climatique.

Bibliographie

- ⁱ Ian Barwell's introductory speech at the First Africa Meeting of the Forum for Rural Transport and Development in Lilongwe, Malawi November 1993.
- ⁱⁱ Roberts, P., K.C. Shyam and C. Rastogi (1996): Rural Access Index: A Key Development Indicator, Transport Papers 10, World Bank, Washington DC.
- ⁱⁱⁱ Mu, R. and D. van de Walle (2009): Rural Roads and Market Development in Vietnam, mimeo, PRMGE, World Bank, Washington DC. Policy Research Working Paper No. 4340, Development Research Group, World Bank, Washington, DC.
- ^{iv} S. R. Khandker, Z. Bakht, G.B. Koolwal (2006): The Poverty Impact of Rural Roads, Evidence from Bangladesh, World Bank.
- ^v Dercon, S., D.O. Gilligan, J. Hoddinott and T. Woldehanna (2007): The impact of roads and agricultural extension on consumption, growth and poverty in fifteen Ethiopian villages, CSAE WPS/2007-01.
- ^{vi} Randa (2011)
- ^{vii} Mu, R. and D. van de Walle (2009): Rural Roads and Market Development in Vietnam, mimeo, PRMGE, World Bank, Washington DC. Policy Research Working Paper No. 4340, Development Research Group, World Bank, Washington, DC.
- ^{viii} KfW (2013): German Financial Cooperation with Cambodia, Rural Infrastructure Programme (RIP) II, Ex-Post Social Impact Assessment, Report.
- ^{ix} Iimi, A., E.R. Lancelot, I. Manelici, and S. Ogita (2015): Social and Economic Impacts of Rural Road Improvements in the State of Tocantins, Brazil, World Bank, Policy Research Working Paper 7249.
- ^x Mu, R. and D. van de Walle (2009): Rural Roads and Market Development in Vietnam, mimeo, PRMGE, World Bank, Washington DC. Policy Research Working Paper No. 4340, Development Research Group, World Bank, Washington, DC.
- ^{xi} KfW (2013): German Financial Cooperation with Cambodia, Rural Infrastructure Programme (RIP) II, Ex-Post Social Impact Assessment, Report.
- ^{xii} Sieber, N. (2009): Leapfrogging from Rural Hubs to New Markets, Rural Transport in Developing Countries; Transport Toolkit, The World Bank.
- ^{xiii} Barwell, I. (1996): Transport and the village, SSATP Working Paper No.23, World Bank, Washington DC.
- ^{xiv} Lebo and Schelling (2001), Design and Appraisal of Rural Transport Infrastructure - Ensuring Basic Access for Rural Communities, Technical Paper 496, World Bank.
- ^{xv} Porter, G. (2013): Transport Services And Their Impact On Poverty And Growth In Rural Sub-Saharan Africa, AFCAP/ Durham University.
- ^{xvi} Sieber, N. (2009): Leapfrogging from Rural Hubs to New Markets, Rural Transport in Developing Countries; Transport Toolkit, The World Bank.
- ^{xvii} http://www.uneca.org/eca_resources/news/200706unctad_launch-FACTS-aboutLDCs.htm
- ^{xviii} KENDAT, IFRTD, TCP International (2013): Rural Logistics for Smallholder Farmers to Meet New Agricultural Market Demands: Analysis of various Horticultural Value Chains, Project AFCAP/GEN/060.