

**SUPPORTS DE FORMATION
AU TRANSPORT RURAL**



Module 1: Politiques et Stratégies

**Programmes de routes rurales au Pérou : Une approche
intégrée du transport rural, du développement économique et
de la réduction de la pauvreté**

Séance: 1.2

Partie 2 – Étude de cas #1

Présentation: 1.2b (#1)



DFID Department for
International
Development



theIDLgroup



SSATP
Africa Transport
Policy Program

1. Introduction

Objectifs d'apprentissage

À l'issue de la séance, les participants pourront :

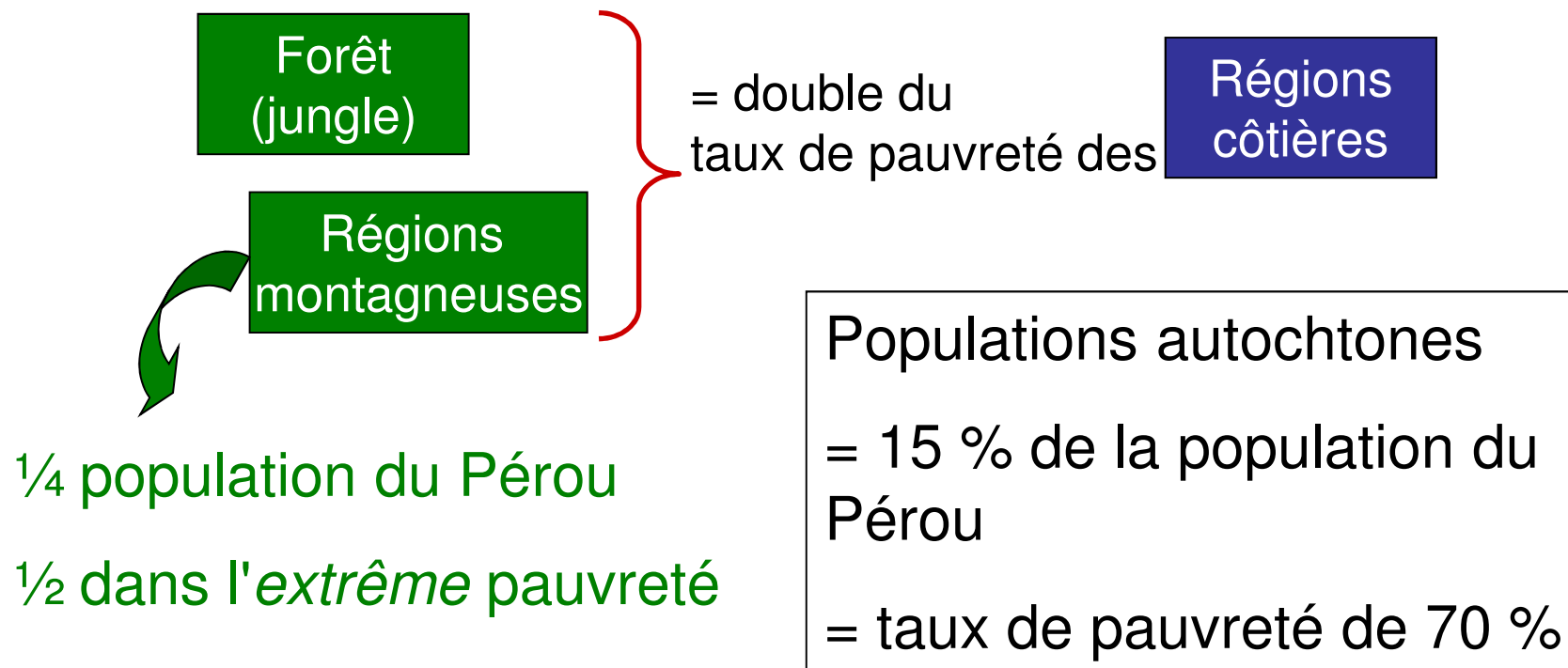
- ① Faire le lien entre les problèmes de pauvreté et l'accès en milieu rural au Pérou
- ① Expliquer les approches adoptées par le Programme de routes rurales au Pérou
- ① Identifier les enseignements clés tirés de l'étude de cas
- ① Comparer les enseignements tirés de l'étude de cas avec la situation de leur pays respectif
- ① Analyser les liens entre l'accès en milieu rural, le développement économique et la réduction de la pauvreté

Programme de la séance

- ③ La pauvreté au Pérou
- ③ Pauvreté et accès en milieu rural
- ③ Nature des réseaux et services routiers
- ③ Programme de routes rurales au Pérou
- ③ Enseignements
- ③ Examen de l'étude de cas

2. La pauvreté au Pérou

- ⊙ Pauvreté : rurale > urbaine
- ⊙ 1/2 population rurale < 1\$/jour



© La pauvreté est multidimensionnelle et comprend également :

- la perte des droits et de la dignité, le sentiment d'impuissance, l'inégalité en termes d'accès aux ressources et de contrôle de ces dernières, la vulnérabilité, l'isolement, la santé et les ressources temporelles.

3. Pauvreté et accès en milieu rural

Accès en milieu rural

- ③ 3 millions d'individus vivent dans des villages reculés situés dans des zones montagneuses difficilement praticables
- ③ Pas d'accès
 - aux marchés
 - à l'emploi
 - aux services socio-économiques

Réseau routier

- ③ Densité du réseau routier péruvien = 1/3 de celle du Chili et du Brésil
- ③ Réseau routier total = 78 000 km
- ③ Nombre de routes non classées inconnu
 - Assurant la liaison des communautés éparses
- ③ Routes bitumées = 6,7 km/1000 km²
- ③ 47 000 km de routes rurales ~ 80 % en très mauvais état en raison d'un
 - Mauvais entretien
 - Système de drainage inadapté

Services de transport

- ③ Mauvais réseau routier → services de transport pas fiables
- ③ Principalement des véhicules non motorisés utilisés pour les déplacements à l'extérieur des villages
... à l'abandon et peu sûrs

4. Programme de routes rurales au Pérou

Phase 1 : 1995

- ◎ **Objectif** : réduction de la pauvreté + augmentation du niveau de vie.
 - 10 départements en région montagneuse + 2 en forêt ~ 314 districts
- ◎ **Stratégie** :

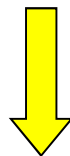
Réhabilitation
des routes

Entretien
durable

Réhabilitation
des routes



Entretien
durable



11 200 km de routes + routes secondaires

- pour la liaison vers les centres régionaux

3000 km de sentiers

- pour le transport non motorisé

Organisations communautaires

- ✓ **Accessibilité** rurale de base restaurée
- ✓ Rentabilité
- ✓ Réduction de la pauvreté encouragée
 - Moyens de subsistance sociaux et économiques

Phase 2 : 2001 - 2006

- ◎ **Objectif** : renforcer l'impact dans les 12 départements
 - Lutter contre la pauvreté en améliorant l'**accès** des communautés rurales aux marchés, les opportunités hors et au sein du secteur agricole, les services sociaux
 - Mettre en place un système d'**entretien** du réseau routier à haute intensité de main d'œuvre - création d'emplois
- ◎ **Stratégie** :
 1. Entretien durable
 - Au niveau institutionnel et financier
 2. Stimulation de la **croissance** économique
 - Pilotage du Volet développement local (VDL) afin de faciliter les activités productives telles que la génération de revenus

Phase 2 : 2001 - 2006

⊙ Approche intégrée, multifacette ...

⊙ Résultats :



Nouveau paradigme :
Planification des transports et croissance économique axées sur la croissance

Décentralisation :
Éléments de réussite

Réhabilitation

Entretien

Renforcement institutionnel

S&E +
apprentissage organisationnel

5. Enseignements

1. Amélioration des conditions de transport
 - Meilleur accès à la santé et à l'éducation
2. Planification participative et intégration
 - Meilleure affectation des ressources
 - Meilleure prise en compte des besoins des communautés

3. Une stratégie d'entretien des transports stimule le développement du secteur privé & l'entrepreneuriat + les **micro-entreprises**.

- Compense en cas d'insuffisance du financement des municipalités
- Remédie aux insuffisances d'un entretien centralisé de nombreux chemins et routes reculés
- Rentable
- Retombées directes sur le développement local et l'emploi
- Point de contact pour les services de vulgarisation
- Mobilise des ressources inexploitées pour des entreprises communautaires

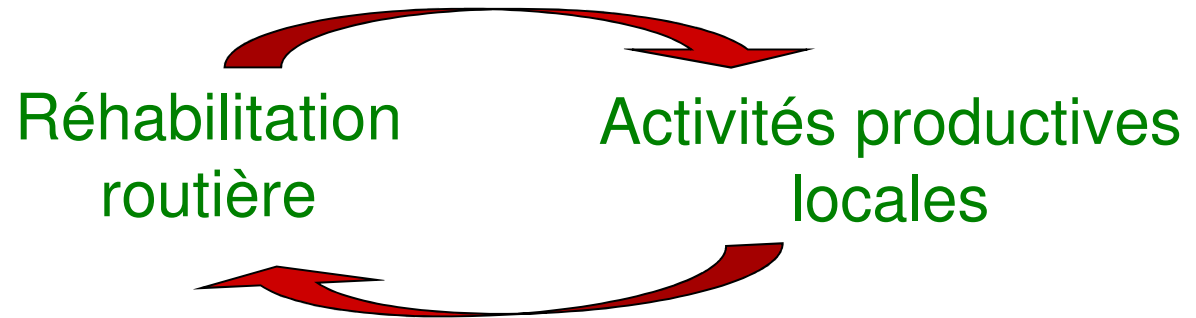
4. Routes en gravier ~ solution efficace (si environ 50 véhicules/jour)

- Plus rentables que les routes goudronnées (pour < 200 véhicules/jour)
- Durables - avec un entretien adéquat

5. Les municipalités peuvent gérer efficacement les actifs routiers, avec

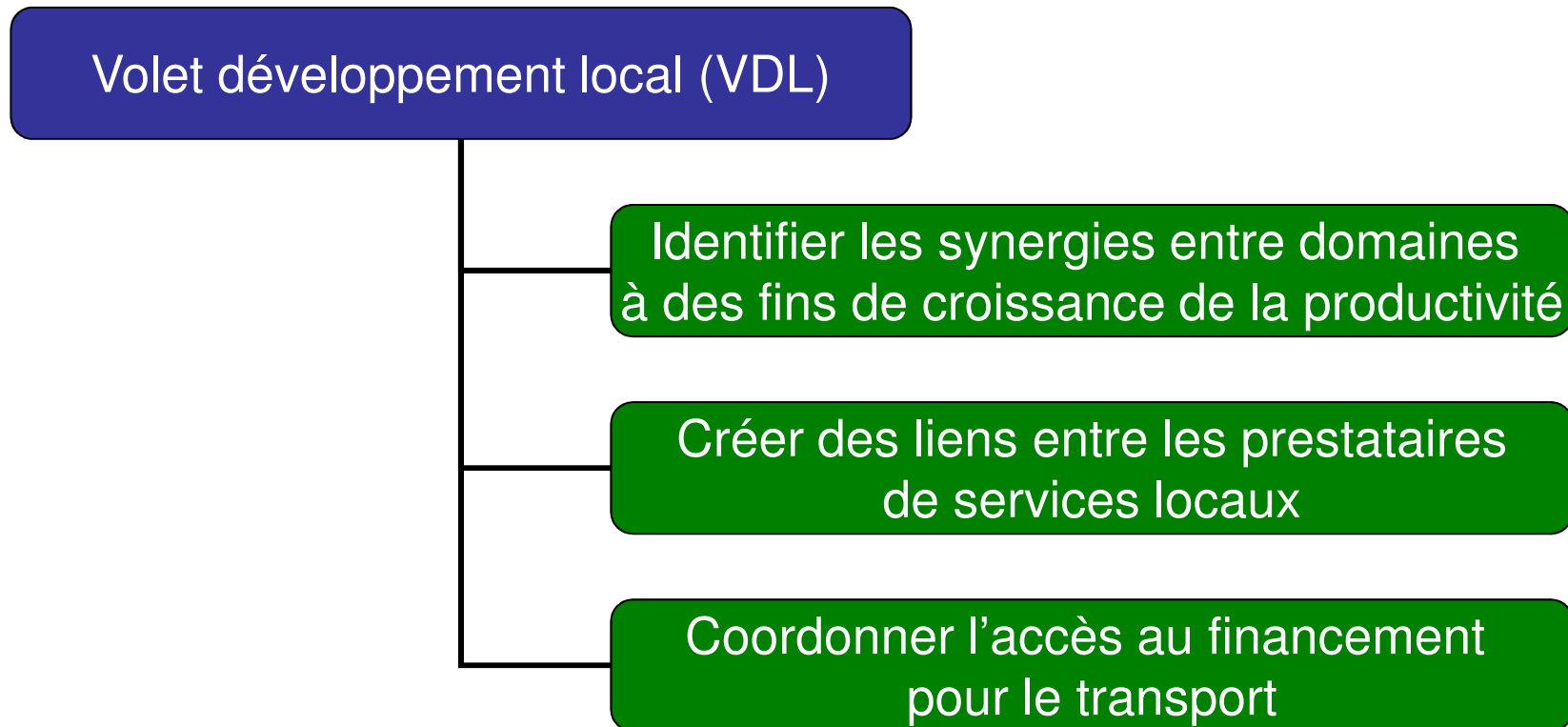
- Une expertise technique
- Des ressources financières

6. Coordination de :



- Améliore l'efficacité des projets routiers
- Stimule le développement
- Mais ! ... une simple réhabilitation ne permet pas d'améliorer l'accès. Il faut également : -
 - Des services de transport disponibles et fiables
 - Une réduction du coût des transports et du temps de déplacement

7. Une perspective à long terme



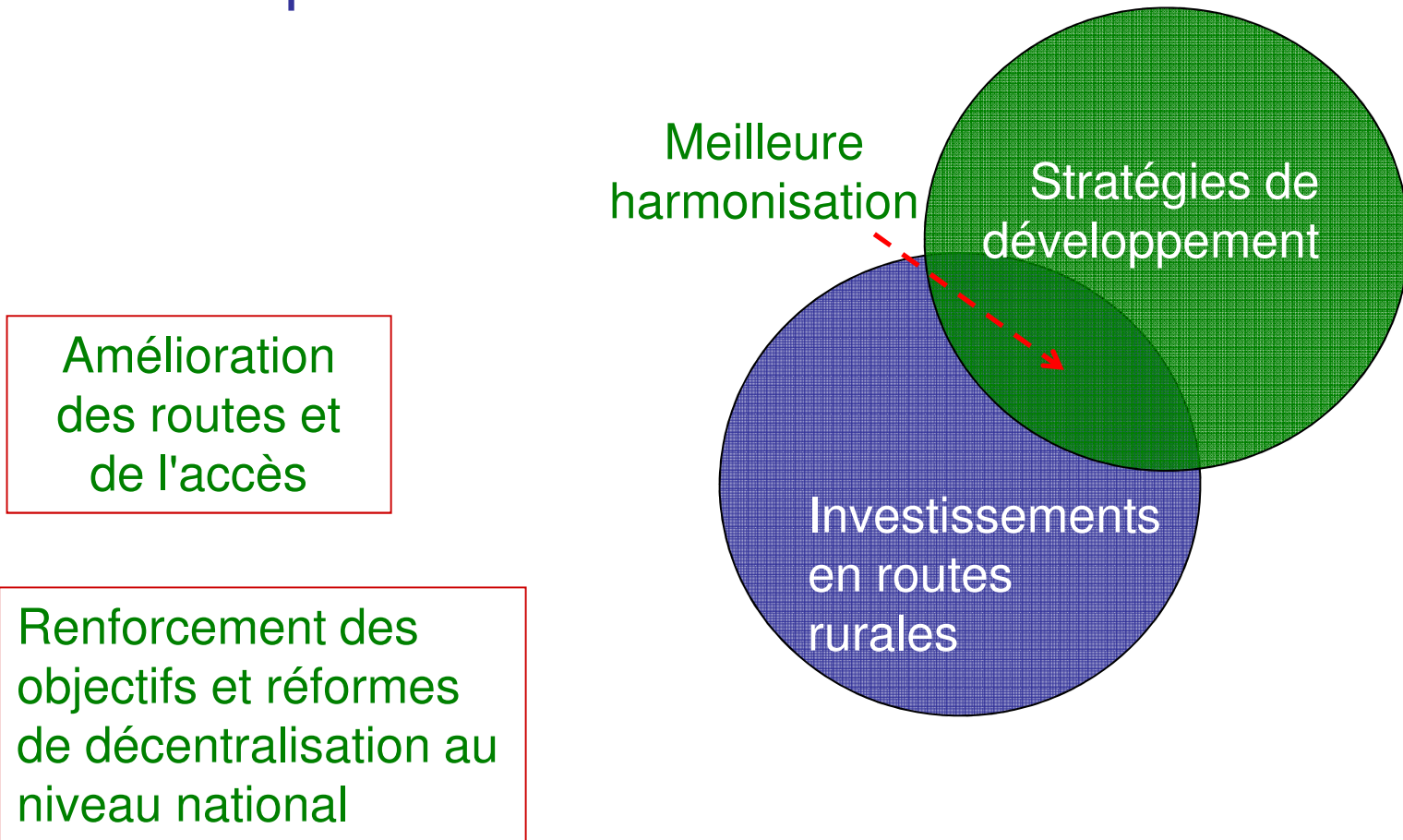
Géré par CARITAS

Résultats du VDL

85 districts des 12 provinces les plus pauvres

- Amélioration des transports
 - Accès aux marchés facilité et plus sûr
- Opportunités d'emploi + revenus générés au niveau local et régional
- Identification des meilleures initiatives de production ~ réduction des coûts de transaction pour des donateurs potentiels
 - 850 stade de pré-faisabilité ... 167 stade de faisabilité
 - 72 parrainages
- Organisation de 8 "project fairs" régionaux et 1 national ~ 7,2 millions de DTS
- Exemples de projet
 - Projet de production du yacón - Département de Junín
 - Exploitations piscicoles - Sauce, département de San Martín

8. Décentralisation du programme de transport rural



9. Genre

Rôle des femmes

- 24 % du personnel des micro-entreprises
- 20 % des membres du comité de la voirie

Avancées pour les femmes

- Est montré dans quelle mesure le manque de services de transport touche les femmes
- Opportunités d'emploi pour les femmes pour l'entretien des routes (micro-entreprise)
- Amélioration des voies non motorisées selon les besoins des femmes
- Meilleure acceptation par les communautés de l'utilisation par les femmes des centres de santé et de leur accès aux marchés

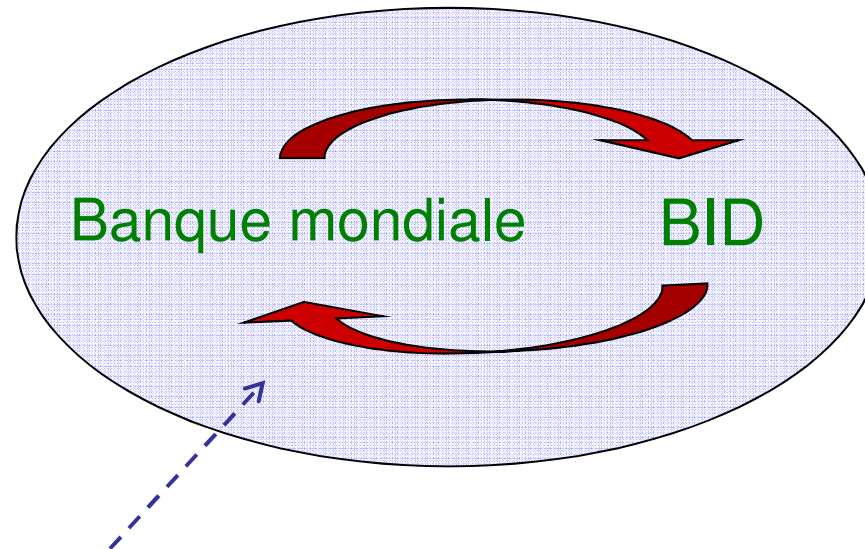
9. Genre

Impact social et personnel pour les femmes et leurs familles

- Pour les femmes :
 - ✓ Nouvelles compétences et connaissances et plus grande confiance en soi
 - ✓ Meilleure estime de soi
 - ✓ Augmentation des revenus
- Répartition plus équilibrée du travail homme/femme au sein du foyer et de la communauté
- Nouvelle image des relations de genre dans le domaine social et culturel
 - ✓ Prise de décision communautaire par les femmes
 - ✓ Postes de direction occupés par des femmes

Remarque : Les questions de genre et les transports ne concernent pas seulement les femmes et filles mais impliquent également les hommes et garçons.

10. Coopération entre les organisations de développement, par exemple



Travailler au sein d'un même cadre a permis :

- de comparer les actions des deux organisations
- d'adopter une approche ouverte
- de résoudre les conflits
- de dégager un intérêt commun pour des politiques d'harmonisation

Étude de cas au Pérou



Activité de groupe 1

Groupes de travail amenés à entamer une discussion à partir des questions suivantes :

- A. *Quelles sont les similitudes et les différences entre les enseignements tirés de l'étude de cas menée au Pérou et ceux tirés de programmes de routes rurales de vos pays respectifs ?*
- B. *Comment expliquez-vous ces similitudes et différences ?*

Étude de cas au Pérou



Activité de groupe 2

Groupes de travail amenés à échanger et à créer un schéma de flux montrant :

les liens entre le transport rural, le développement économique et la réduction de la pauvreté.