



Module 1: Politiques et Stratégies

Impact socio-économique des interventions en matière de transport rural et réduction de la pauvreté

Séance: 1.4

Partie 1

Présentation: 1.4a

Modules de formation

Ce module

Module 1. Politiques et stratégies

Module 2. Planification, conception, évaluation et mise en œuvre

Module 3. Gestion et financement

Module 4. Mobilité rurale

Module 5. Enjeux sociaux et environnementaux

Module 1. Politiques et Stratégies

Présentation de la séance : Aperçu des modules et des enjeux liés au transport rural

Séance 1.1 Nouvelles orientations en matière de transport rural

Séance 1.2 Nouveau cadre en matière de transport rural

Séance 1.3 Transport au niveau du village

Cette séance

Séance 1.4 Impact socio-économique des interventions en matière de transport rural

Séance 1.5 Processus de développement d'une politique de transport rural

Séance 1.6 Stratégie liée à la sécurité du transport rural

1. Introduction

Objectifs d'apprentissage

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

- ③ Examiner le rôle des approches conventionnelles en matière d'investissements routiers dans la réduction de la pauvreté
- ③ Expliquer la mesure dans laquelle les investissements en routes rurales peuvent servir de catalyseur de croissance
- ③ Analyser l'importance des travaux routiers à haute intensité de main d'œuvre
- ③ Décrire les conditions nécessaires pour que les pauvres puissent bénéficier d'investissements routiers et de programmes d'entretien

Programme de la séance

- ④ Aperçu : investissements en routes rurales et réduction de la pauvreté
- ④ Le rôle des investissements routiers dans la croissance : *l'environnement propice*
- ④ La place croissante des technologies à haute intensité de main d'œuvre
- ④ La contribution des technologies à haute intensité de main d'œuvre à la réduction de la pauvreté

2. Aperçu : investissements en routes rurales et réduction de la pauvreté

Question clé :

Dans quelle mesure les investissements en matière de construction de nouvelles routes réduisent-ils la pauvreté?



Le grand débat !
Investissements routiers et
réduction de la pauvreté



Activité de groupe

L'affirmation proposée est la suivante :

"Les investissements en matière de construction de nouvelles routes réduisent la pauvreté."

Préparez des plaidoyers en faveur et contre cette affirmation.

3. Le rôle des investissements routiers dans la croissance : *l'environnement propice*

Les investissements routiers...

Un catalyseur de
croissance ?

OU

Juste
une conséquence
de la croissance ?

Les recherches de Wilson laissent penser que...

- ③ Les investissements routiers n'entraînent pas de croissance
- ③ Les variations concernant les résultats des investissements routiers peuvent s'expliquer par des différences en termes de :
 - création d'opportunités économiques
 - réponse aux opportunités économiques

Discussion autour du modèle de Wilson des années 70 :
"l'environnement propice"

La mesure dans laquelle les investissements routiers...

1. Créent des opportunités économiques dépend:

- ☉ De la qualité et quantité des ressources de la région
- ☉ Du changement des tarifs et services de transport
- ☉ Du prix des matières premières

2. Répondent aux opportunités économiques dépend:

- ☉ Du fait d'avoir conscience des opportunités
- ☉ Des comportements à l'égard des changements, des capacités et des encouragements économiques

Un facteur important influençant la **réponse** aux nouvelles capacités de transport est

le fait d'**avoir conscience** de leur potentiel.

Cela dépend du nombre d'individus directement concernés.

De nouvelles capacités de transport favorisent

les régions **densément peuplées**,

dont le potentiel agricole est

généralement plus élevé.

Lorsqu'une route ouvre un nouveau territoire

- ⊙ L'état des sols ou des forêts détermine :
 - le type d'activité
 - la croissance de la production/du rendement
- ⊙ Avec une augmentation du rendement/des prix - les **taux de fret réduits** ne constituent qu'une *mesure de relance supplémentaire*

Mais !

- Plus les taux de fret sont bas = plus la relance est forte
- Les nouvelles routes ont plus de retombées positives que les routes réhabilitées ou améliorées.

Les nouvelles capacités de transport sont la conséquence d'un contexte propice et non la cause.

Conditions nécessaires afin de garantir que les investissements en infrastructures routières aient des retombées socio-économiques positives...

Les politiques d'investissements en transport qui se concentrent sur les infrastructures routières...
n'auront des retombées positives que dans les régions où existent

Un dynamisme
préalable

Un secteur
du transport motorisé
compétitif

Dynamisme préalable

Dynamisme préalable = recherche et exploitation rapide des opportunités économiques

⊙ Dans des zones à forte croissance de la population, de la production, etc...



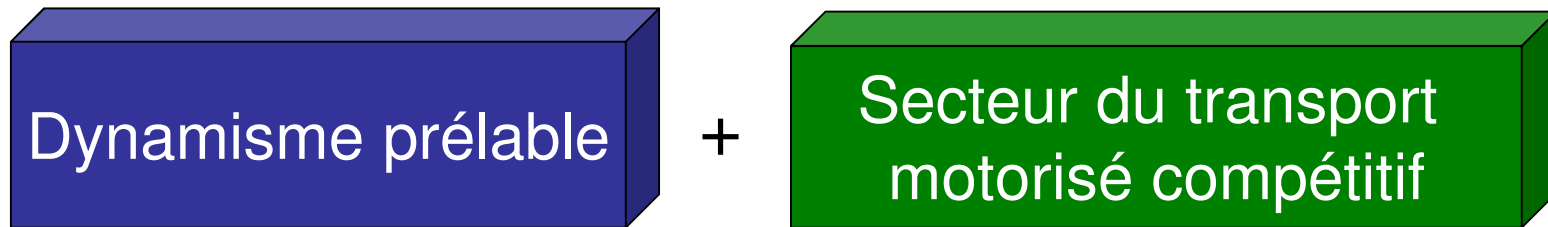
les moyens de transport existants provoqueront probablement un "goulot d'étranglement"

⊙ Une hausse des capacités de transport est donc nécessaire afin d'éliminer le goulot d'étranglement pour que les individus puissent exploiter les opportunités économiques

Secteur du transport motorisé compétitif

- ③ Une mesure de relance visant à augmenter la production
 - est une réduction drastique des taux de frêt...
 - associée à un renforcement des capacités en véhicules
- ③ Un secteur du transport compétitif constitue donc un mécanisme par lequel les économies réalisées sur les coûts sont transmises aux producteurs

Problème...



ne sont pas des caractéristiques habituelles
des zones très pauvres

- ⊙ Les investissements routiers seuls ne réduiront donc pas la pauvreté !

L'expérience a également montré que...

- ③ La construction de routes
 - n'augmente pas automatiquement la compétitivité des services de transport rural
- ③ Depuis les années 1980 - pays à faible revenu =
 - rationnement des devises et
 - conséquences du choc pétrolier de 1973

La réalité est la suivante :

Les zones rurales deviennent un marché pour les "vendeurs" de services de transport, pas pour leurs acheteurs.

4. La place croissante des technologies à haute intensité de main d'œuvre

Contexte historique

- ⊙ Années 60 et 70 = développement des réseaux routiers lié
 - aux cultures commerciales du thé, café, sucre, blé
 - à l'éventuelle rentabilité des petits exploitants agricoles
- ⊙ Mais quel a été l'impact de ce développement sur les pauvres ?
 - plutôt négatif

Les pauvres n'en ont pas bénéficié car...

- ③ La répartition des revenus et la réduction de la pauvreté n'ont que rarement été considérées comme des critères de *sélection* des projets.
- ③ L'éventuelle contribution d'une région à la production agricole était le principal facteur pris en compte pour la construction de routes

Ces facteurs :

- ③ Renforcent les structures sociales et économiques existantes
- ③ Accélèrent la hausse des disparités sociales et économiques
 - car ils permettent à des producteurs plus prospères et mieux informés de se développer plus vite que d'autres

Et aussi...

- ③ L'utilisation des technologies à haute intensité de main d'œuvre était rare - les pauvres n'ont donc bénéficié que de peu de transferts de revenus directs
- ③ Le mauvais entretien des nouvelles routes a annihilé bon nombre des bienfaits liés à la construction de routes

Gagnants et perdants

- ③ Les mieux placés en profiteront
- ③ Augmentation des disparités de revenus et centralisation du capital
- ③ Occupation des terres
- ③ Cultures commerciales v. cultures alimentaires
- ③ Des mesures d'accompagnement (centres de culture et associations de crédit) peuvent réduire les disparités de revenus.

Pour que les pauvres en bénéficient, le défi des responsables politiques est...

- ③ D'assurer que les projets de construction de nouvelles routes soient complétés par des programmes visant à promouvoir
 - la concurrence entre les transporteurs
 - une réforme agraire
 - l'accès au crédit

Les investissements routiers : incapables de servir de catalyseur du développement et de réduire la pauvreté ?

... l'exception à la règle : **Le cas du Bangladesh**

L'amélioration des infrastructures routières a eu un impact considérable sur les revenus des pauvres

- ⊙ Les ménages ont vu leurs revenus augmenter de 33 %.
Revenus provenant
 - de l'augmentation de la production agricole (24 %)
 - du développement du bétail et de la pêche (78 %)
 - du fait que les salaires ont doublé
- ⊙ Mais les revenus provenant du commerce et de l'industrie n'ont augmenté que de 17 %

Institut bangladais des études sur le développement (BIDS) 1982, et Institut international de recherche sur les politiques alimentaires (IFPRI) 1990.

Le plus surprenant : la répartition de ces augmentations

- ③ Une grande partie des hausses des revenus des agriculteurs sans terre et des petits exploitants proviennent des cultures, des salaires, du bétail et de la pêche
- ③ Alors que les grands propriétaires terriens sont les principaux bénéficiaires de la faible augmentation des revenus provenant du commerce et de l'industrie

Des appels ont ainsi été lancés afin que les investissements mettent l'accent sur les capacités en infrastructures routières au lieu de réduire les goulots d'étranglement. Et afin de reproduire cette approche dans d'autres pays.

Cela contredisait les données et recherches empiriques précédentes.

Comment expliquer la réussite des investissements routiers au Bangladesh ?

- ③ Plaines inondables fertiles et riches
- ③ Densité des populations rurales - plus de 800 personnes par kilomètre carré (entre 175 et 4200)
- ③ La population peut bénéficier des éléments suivants :
 - 12 % des terres peuvent faire l'objet d'une triple culture
 - 59 % d'une double culture
 - 29 % d'une unique culture
- ③ 50 % de la population privée de terres = secteur tertiaire prolifique
 - notamment le transport non motorisé (TNM)
 - bien adapté au caractère "réduit" de la plupart des expéditions de biens

- ③ Les TNM sont produits par les populations autochtones, sont bon marché et solides
- ③ Augmentation annuelle de la production de riz (4 %) et de la population (1,8 %) = hausse de la demande en transport
- ③ Les nouvelles routes s'appuient sur la demande en transport et un secteur tertiaire souhaitant et pouvant répondre à ces besoins

Toutefois...

- © L'environnement unique du Bangladesh fait douter de l'applicabilité de ces résultats à d'autres pays
 - sauf éventuellement en Inde (plaine gangétique), au Pakistan (bassin de l'Indus), à Java et en Chine

Conclusion globale :

Une approche en termes de "goulots d'étranglement" des investissements en infrastructures de transport rural constitue la voie la plus efficace menant au développement, au détriment de la voie jusqu'alors suivie.

5. La contribution des technologies à haute intensité de main d'œuvre à la réduction de la pauvreté

- ◎ Création d'emploi au niveau local
- ◎ La plupart des bénéficiaires directs proviennent des revenus
- ◎ Les bénéficiaires sont maximisés si les activités :
 - présentent une haute intensité de main d'œuvre et non de capital
 - sont assurées dans des zones largement occupées par des pauvres
 - sont gérées de sorte que les plus démunis font l'objet d'une prise en charge efficace, notamment les femmes

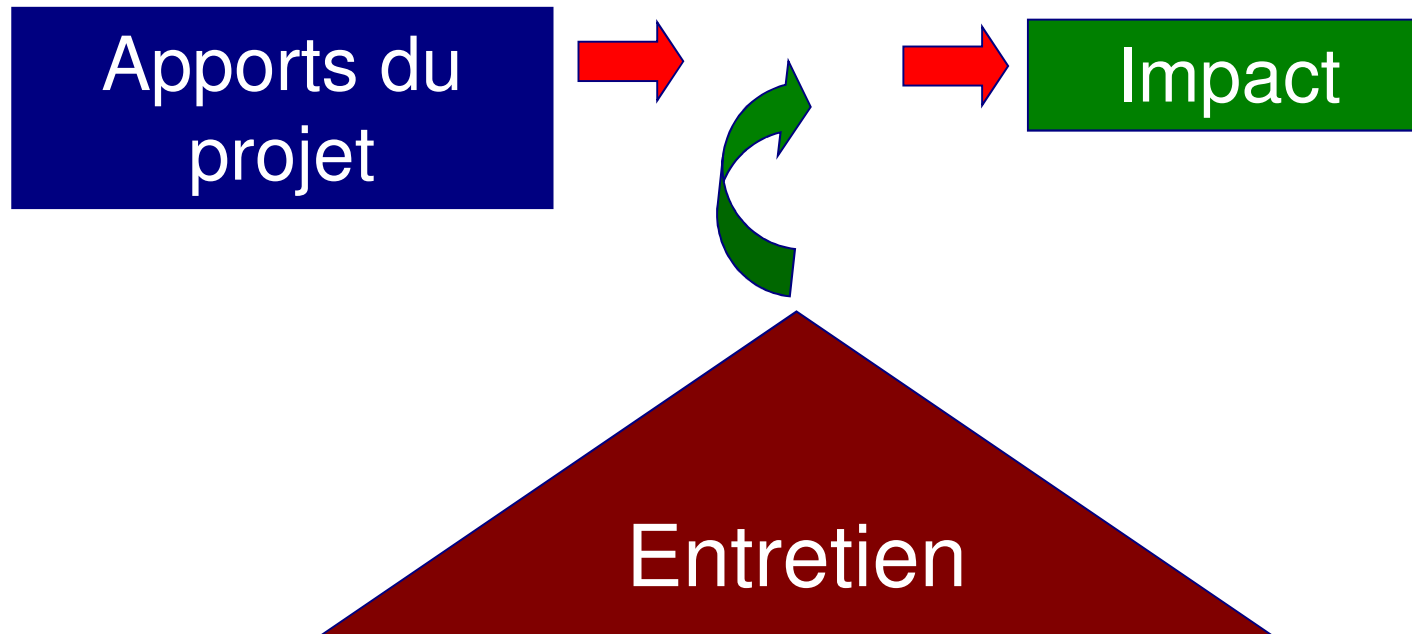
Mais !

Les hauts salaires par rapport à ceux de l'économie locale auront tendance à exclure les pauvres et vice versa

Conséquences socio-économiques de l'amélioration des routes via des technologies à haute intensité de main d'œuvre

- ◎ **25-30 % moins cher** que des techniques comparables à forte intensité de capital
- ◎ La **main d'œuvre engagée est multipliée par 5** et les salaires sont fixés afin d'aider les plus pauvres
- ◎ Nouvelle construction ou réhabilitation d'envergure = **3 000 - 5 000 \$/km injectés** dans l'économie locale.
- ◎ **Coûts d'opportunité =**
 - 10 % pour les femmes résidant dans de pauvres villages isolés en Inde
 - 100 % en Thaïlande et dans quelques endroits d'Afrique
- ◎ Les **liens en aval** (dépense des revenus lors de la construction) étaient censés générer des multiplicateurs de revenus de **1,5 – 2,8**

Le maillon faible



L'entretien est le maillon faible entre les conséquences des apports du projet et l'impact

- ③ Incapacité à préserver la qualité d'une route = impact socio-économique réduit
- ③ Les défauts des premières améliorations risquent de perdurer
 - une fois qu'un terrain a été perdu au détriment d'une route, il est rarement récupérable à d'autres fins

L'impact socio-économique des routes n'est pas permanent

- ⊙ La nature, le type, l'ampleur et la durée des effets liés à la construction d'une route dépendront
 - du niveau de l'installation fournie à l'origine
 - de la mesure dans laquelle ce niveau est maintenue
- ⊙ Années 1980 = crise de l'entretien et peu de nouvelles constructions
- ⊙ Reconstruction de routes existantes - censée relancer les développements renforçant les modèles établis de répartition des revenus
 - sauf pour les bénéfices tirés des technologies à haute intensité de main d'œuvre

Les effets sur la réduction de la pauvreté ont été limités

Les années 1990 - un nouveau réalisme

- ⊙ L'insuffisance des fonds dédiés à l'entretien a causé des ravages et de nombreux pays ont dû faire face à des retards énormes en termes de réhabilitation d'envergure et d'entretien
- ⊙ Nouvelles initiatives
 - par exemple le Kenya - expérimente des politiques innovantes dites de "point-à-temps" afin de répartir davantage les rares ressources financières disponibles

Une nouvelle approche des investissements routiers était nécessaire

- ③ **Approche fondée sur l'offre** = processus centré sur le système routier via une planification descendante
 - met l'accent sur l'efficacité du transport motorisé sur de longues distances
- ③ **Un processus fondé sur la demande** est plus adapté aux besoins en déplacement des pauvres
 - met l'accent sur l'efficacité du transport non motorisé sur de courtes distances

Les investissements en routes rurales peuvent être améliorés et réduire la pauvreté

1. En favorisant le recours à des techniques à haute intensité de main d'œuvre

2. Via des procédures d'attribution de fonds

3. En faisant la promotion d'un "environnement propice" en stimulant les services de transport complémentaires

1. Favoriser le recours à des techniques à haute intensité de main d'œuvre

Principales raisons de leur succès

- ⊙ Étaient envisagées à long terme et bénéficiaient d'un appui au niveau national
- ⊙ Évaluation de la faisabilité technique et de l'efficacité économique
- ⊙ Reconnaissance des capacités technologiques et institutionnelles
- ⊙ Accent mis en tout temps sur les aspects techniques, institutionnels, organisationnels et socio-économiques

- ③ De solides organismes dotés de systèmes de gestion performants ont été créés
- ③ Équilibre entre décentralisation et centralisation
- ③ Formation = exhaustive et bien ciblée
- ③ Soutien politique à long terme
- ③ Engagement financier à long terme
- ③ Bonne coordination entre les services du gouvernement, les services assurant l'administration du programme, les autorités locales, les organismes offrant un soutien technique et les bailleurs de fonds
 - facilitée par des conseils externes objectifs de l'OIT
- ③ Il ne s'agissait pas de programme de sauvetage d'urgence à court terme

2. Procédures d'attribution de fonds

- ③ Une procédure d'attribution de fonds axée sur la réduction de la pauvreté doit s'attaquer au problème de l'***égalité d'accès***
- ③ Une approche fondée sur les réseaux est nécessaire
- ③ L'accès est une décision politique
 - construction d'écoles, de centres de santé et d'autres services sociaux

Exemple : le Kenya, décembre 1993

- ◎ Appel à la fourniture de 2 millions de tonnes de nourriture afin de lutter contre les effets d'une sécheresse prolongée
- ◎ La plupart de l'aide était destinée aux terres arides/semi-arides
 - 80 % des terres
 - nécessitant un réseau routier rural d'envergure
 - où résident 30 % de la population
- ◎ La fourniture d'un accès à ces zones ne constitue peut-être pas une nécessité économique - mais ! il se peut que le gouvernement n'en ait pas conscience
- ◎ L'attribution de fonds d'investissement pour des routes rurales doit se fonder sur les **aspects sociaux et économiques** si son but est de satisfaire les besoins des **pauvres**

3. Promotion d'un "environnement propice" en encourageant les services de transport complémentaires

- ③ Les investissements routiers n'entraîneront pas spontanément une amélioration des services routiers
 - ils doivent être orientés vers les pauvres
 - ils doivent être accompagnés d'actions complémentaires et de politiques gouvernementales
- ③ Le mécanisme ? Changement des caractéristiques du transport privé ou des services de transport découlant directement d'une amélioration des routes
- ③ Si aucun changement n'est observé = impact socio-économique limité de l'amélioration des routes

Facteurs influençant le développement des services de transport

- ⊙ Les gouvernements peuvent contrôler les coûts et tarifs
- ⊙ Les opérateurs peuvent former des ententes afin que les coûts de transport restent inchangés pour les usagers

Mais !

- ⊙ Les déficits en devises étrangères peuvent limiter le développement ou l'utilisation du parc automobile de sorte qu'il n'y a pas plus de trafic
- ⊙ La possibilité de bénéficier de trajets plus rapides peut être freinée par le manque de flexibilité de la programmation des services
- ⊙ Gains de temps = peu d'importance pratique en raison de la courte durée de la plupart des trajets

Pourquoi les services de transport ne se développent pas avec des investissements en routes rurales

- ③ Évaluation des conditions nationales et locales affectant la fourniture de services moins chers, plus rapides, plus fréquents et plus fiables
 - permet une évaluation qualitative de l'impact économique et social
- ③ L'importance des changements opérationnels influence l'ampleur de l'impact, d'où :
 - identification des principales limites
 - adoption de mesures visant à les réduire
 - par exemple des investissements complémentaires ou des politiques gouvernementales

Observations finales

Investissements conventionnels en routes rurales...

- ⊙ Excluent souvent les pauvres du processus de planification
- ⊙ N'ont pas réussi à en faire bénéficier les pauvres
- ⊙ Peu probable qu'ils aient un impact significatif sur la réduction de la pauvreté, sauf
 - dans des circonstances exceptionnelles (Bangladesh)
 - lors de la mise en œuvre du projet via l'emploi à court terme
- ⊙ À long terme, il est probable qu'ils renforcent les structures sociales et économiques existantes et les processus de stratification

Toutefois :

Bien que les pauvres ne se déplacent pas fréquemment, ils ont quand même besoin d'un accès de base aux marchés et aux installations sociales (hôpitaux, etc.).

Les investissements routiers peuvent contribuer à la réduction de la pauvreté lorsque...

- ③ Des programmes de construction et d'entretien de routes à haute intensité de main d'œuvre bien organisés ciblent les pauvres
- ③ Des solutions d'ingénierie pour les investissements en routes et leur entretien sont complétées par
 - des politiques visant à relever d'autres défis tels que les services de transport et les moyens de transport intermédiaires (MTI)
- ③ Ils sont perçus comme **permettant au développement** d'être assuré et non comme un catalyseur du développement