



Fiche d'activité 35

Avantages et problèmes de la sélection basée sur la pauvreté

Objectif

L'objectif de cette activité est de passer en revue les expériences des méthodes de *sélection* utilisées en Chine, et d'identifier les principaux enseignements qui peuvent être tirés et appliqués à d'autres régions. Les participants peuvent s'appuyer sur les expériences des pays dans lesquels ils travaillent.

Ci-joint est un document qui décrit les expériences des méthodes de sélection en Chine.

Travail de groupe

1. Lisez le document ci-joint et discutez de ce qui suit :

Fondés sur les expériences en Chine — quels sont les avantages et les problèmes potentiels de la présélection basée sur la pauvreté ?

2. Préparez vos conclusions sur un flipchart.
3. Choisissez une personne de votre groupe afin de présenter vos conclusions à la séance plénière.



Sélection des composantes d'aménagement des routes pour la réduction de la pauvreté : Chine

Deux récents projets d'autoroute en Chine financés par la Banque (Second Henan Provincial Highway Project, 1996, et Second Shaanxi Provincial Highway Project, 1996) ont inclus une composante axée sur la pauvreté. La composante fut proposée en marge des programmes du gouvernement provincial d'aménagement des routes pour la réduction de la pauvreté (RIPA), qui visait à fournir un accès en toute saison grâce à la réhabilitation, la mise à niveau et la construction de routes rurales vers un axe routier principal de la province pour chaque comté démunis ainsi que la majorité des villages.

Une procédure de sélection à trois étapes fut développée afin de choisir les routes locales à inclure dans la composante RIPA du projet.

La première étape de sélection a identifié les « comtés prioritaires » qui nécessitaient le plus un aménagement du transport routier en tant qu'élément afin de réduire leur pauvreté. Les critères utilisés pour classer par priorité comprenaient le revenu moyen par habitant, le nombre de « très pauvres » par 10.000 personnes, la valeur de la production agricole, la valeur de la production de minéraux, et d'autres indicateurs de développement social (dont le taux d'alphabétisation, les travailleurs de la santé par mille personnes, et l'accès à l'eau potable).

La deuxième étape de sélection a utilisé un critère de rentabilité afin de choisir les systèmes de routes locales depuis ces comtés prioritaires. Dans cette étape, les routes rurales à aménager dans ces comtés ont été regroupées dans les systèmes RIPA en fonction de trois critères : 1) continuité du système ; 2) maximisation de la population desservie ; et 3) connectivité vers autant de quartiers que possible. Puis, un critère de rentabilité —le coût d'investissement proposé divisé par la population desservie dans la zone d'influence du système— fut utilisé pour sélectionner les systèmes routiers RIPA. Les systèmes très élevés du coût unitaire ont chuté. Enfin, les ressources financières disponibles furent prises en considération pour décider du nombre de systèmes et la taille des ensembles RIPA qui passeraient cette étape de la sélection.

La troisième étape de sélection comprenait une analyse des avantages économiques et sociaux de tous les systèmes routiers soumis à l'examen à la fin de la deuxième étape. En outre, l'analyse incluait un examen des tendances de motorisation afin de guider la sélection d'une classe de route appropriée et d'une conception technique de route qui répondrait aux futurs besoins des trafics motorisés et non motorisés dans ces zones rurales.

Source : Hajj et Pendakur.