

**SUPPORTS DE FORMATION
EN MATIÈRE DE TRANSPORT
RURAL**



Module 5: Enjeux sociaux et environnementaux
Transport et moyens de subsistance durables
Séance 5.3
Partie 1

Présentation: 5.3a



DFID Department for
International
Development



theIDLgroup



SSATP
Africa Transport
Policy Program

Modules de formation

Module 1. Politiques et stratégies

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

Module 3. Gestion et financement

Module 4. Mobilité rurale

Module en cours

Module 5 Enjeux sociaux et environnementaux

Module 5 : Enjeux sociaux et environnementaux

Questions

Séance 5.1 Avantages sociaux du transport rural

Séance 5.2 Les femmes et le transport rural en Afrique et en Asie

Séance courante

Séance 5.3 Transport et moyens de subsistance durables

Séance 5.4 Évaluation et gestion de l'impact environnemental

Séance 5.5 Concepts des études sur le transport rural

Séance 5.6 Jeu de rôle sur le thème du transport rural

1. Introduction

Objectifs de formation

À la fin de la séance, les participants seront capables de :

- ① Décrire les composantes du cadre de travail sur les moyens de subsistance durables
- ① Expliquer la manière dont les transports affectent le moyens de subsistance, en particulier dans les régions rurales pauvres
- ① Analyser les politiques de transport et les institutions qui affectent les moyens de subsistance

Aperçu de la séance

- ③ Contexte des approches relatives aux moyens de subsistance
- ③ Cadre de travail sur les moyens de subsistance durables
- ③ Impacts des transports sur les moyens de subsistance (capitaux) ?
- ③ La rôle des politiques, institutions et processus (PIP)

2. Contexte des approches relatives aux moyens de subsistance (2001)

- ③ Department for International Development (DFID) en Grande-Bretagne
 - engagement pour réduire la pauvreté
 - en harmonie avec les objectifs de développement international
- ③ Stratégie
 - Politiques et actions destinées à promouvoir les moyens de subsistance durables
 - Meilleure éducation, santé, opportunités pour les pauvres
 - Protection et meilleure gestion de l'environnement naturel ou physique

Approche axée sur les moyens de subsistance durables :

- ③ **Axée sur les personnes**
- ③ Approche qui s'appuie sur les moyens de subsistance des pauvres, de la communauté et des individus
- ③ Approche qui vise à renforcer la durabilité des moyens de subsistance des pauvres
- ③ Approche se fondant sur un ensemble clé de principes
- ③ Utilise un cadre de travail employant une analyse holistique

Le cadre de travail des moyens de subsistance développé par le DFID vise à :

- ③ Définir le **champ** et la base de l'analyse des moyens de subsistance
- ③ Faciliter la compréhension des aspects **complexes** des moyens de subsistance ruraux
- ③ Devenir un point de **référence** commun
 - rendre possibles les contributions complémentaires
 - caractère substituable des résultats évalués
- ③ Fournir une base pour le développement des **objectifs** intermédiaires
 - que le DFID doit atteindre en collaboration avec ses partenaires

3. Cadre de travail sur les moyens de subsistance durables

Qu'est-ce qu'un moyen de subsistance ?

Qu'est-ce qui fait la durabilité d'un moyen de subsistance ?

Qu'est-ce qu'un moyen de subsistance ?

- ⊙ des capacités, actifs (matières premières et ressources sociales) et les activités requises pour constituer un moyen de subsistance.

Un moyen de subsistance est **durable** si

...

- ⊙ « il est **résistant** et **résilient** aux contraintes et aux bouleversements,
- ⊙ et il permet de maintenir ou d'**améliorer** ses capacités et actifs dans le présent et l'avenir,
- ⊙ sans **nuire** à la base de ressources »

(DFID 1999)

Composantes du cadre de travail sur les ressources en moyens de subsistance durables

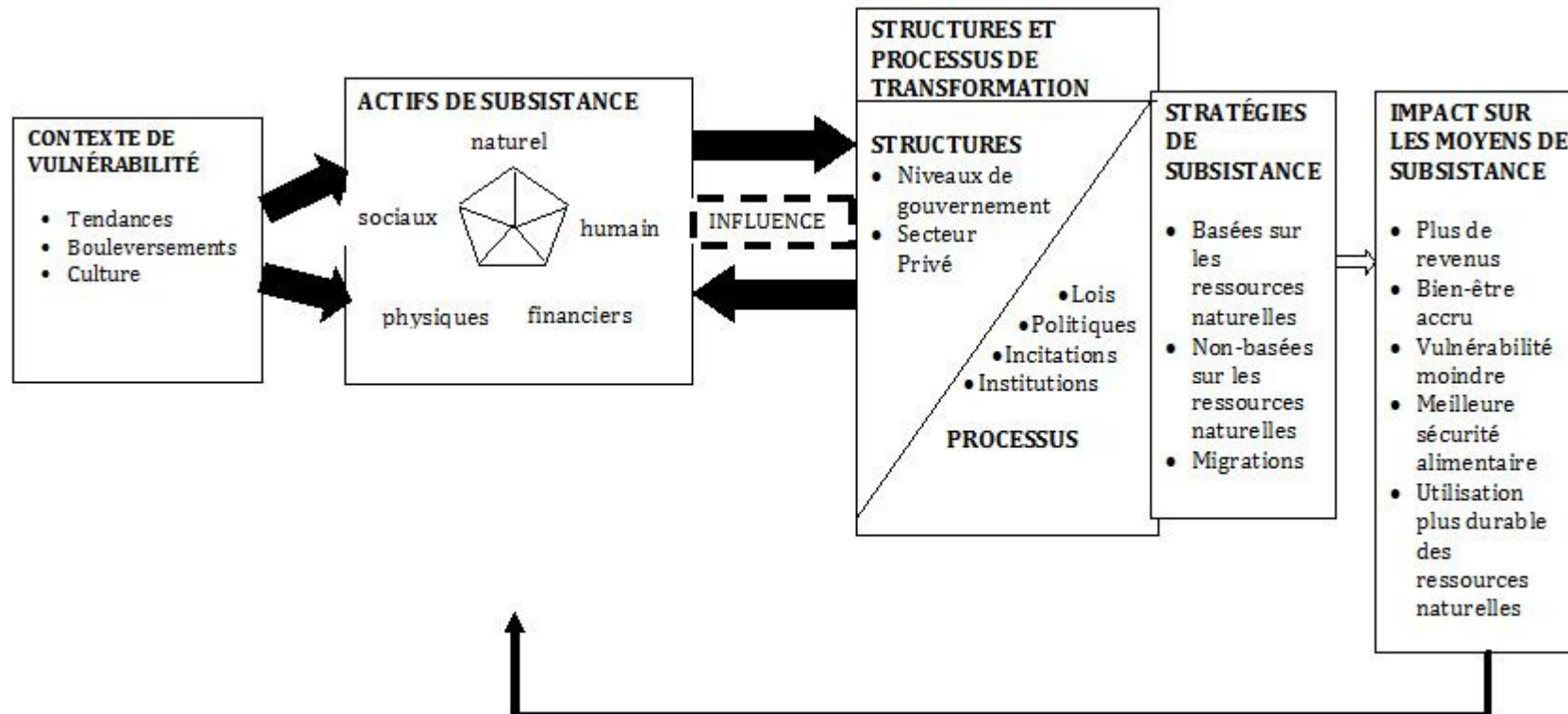
Capitaux
(ou actifs)

Moyens de subsistance :
stratégies

Politiques, institutions
et processus (PIP)

Vulnérabilité
Contexte

Moyens de subsistance :
objectifs



« Transformation des structures et des processus » plus connue sous l'appellation : *politiques, institutions et processus (PIP)* a partir de 2002

Capitaux (ou actifs)

Utilisés par les personnes
pour subvenir à leurs besoins
stratégiques

③ Capital naturel

- terres, eau, vie sauvage, biodiversité, ressources environnementales

③ Capital social

- réseaux, groupes avec membres, relations de confiance, accès à des institutions plus élargies dans la société

③ Capital humain

- compétences, connaissances, capacité de travail et bonne santé

③ Capital physique

- infrastructure de base - transport, abris, eau, énergie et communications, équipements de production

③ Capital financier

- économies, crédit, paiements régulières, pensions

Moyens de subsistance : stratégies

- ③ Les **choix** des personnes quand il s'agit de se construire un capital :
 - production agricole améliorée
 - plus de terres cultivées
 - diversification en activités source de revenus non agricoles
 - migration temporaire ou permanente
- ③ Combinaison d'activités = **portefeuille de moyens de subsistance**
- ③ Un portefeuille peut être diversifié dans le **temps**
 - entre les foyers, les communautés et les générations
 - les stratégies de moyen de subsistance sont **dynamiques**
 - nécessite une approche **historique** et **holistique** de l'analyse

Politiques, institutions et processus (PIP)

- ③ Autrefois appelés «*Structures et processus de transformation*»
- ③ Les composantes PIP décrivent les
 - politiques
 - les lois, les réglementations (institutions formelles)
 - normes, croyances, culture (institutions informelles)
 - structures organisationnelles
 - les changements frappant les politiques et les institutions
- ③ PIP
 - définir les options quant aux moyens de subsistance et aux stratégies
 - déterminer qui a accès aux actifs
 - influencer la valeur effective de chaque actif

Contexte de vulnérabilité

🌀 Tendances

- changements dans le temps pour les facteurs tels que les prix, les niveaux d'emploi, les taux de croissance de la population et le réchauffement climatique, et

🌀 Bouleversements

- inondations, tremblements de terre, maladies soudaines, troubles sociaux, et

🌀 Analyse de la capacité des personnes à **résister** aux impacts de ces tendances et bouleversements

Moyens de subsistance : objectifs

- ③ Le résultat de la stratégie utilisée par les personnes pour construire leur base d'actifs, c-à-d
 - Plus de revenus, revenus durables
 - Bien-être accru
 - Vulnérabilité réduite
 - Meilleure sécurité alimentaire
 - Utilisation plus durable des ressources naturelles

Approche relative aux moyens de subsistance les implications

- ③ Une approche centrée sur les moyens de subsistance nécessite une **participation active dans tous les secteurs** ayant un intérêt dans les actifs des communautés, y compris le secteur des transports
- ③ Pour le secteur des **transports**
 - comment doit-il être perçu dans le contexte de cette analyse ?
 - quelles contributions peut-il apporter au développement des moyens de subsistance durables ?

Secteur des transports et moyens de subsistance

- ③ Dans le secteur des transports, les améliorations concernent principalement le **capital physique**
- ③ Mais l'**accès** aux transports et autres services (écoles, cliniques de santé, marché)
 - est intégral au développement de tous les capitaux
- ③ Les **professionnels** des transports ont un rôle significatif à jouer
 - compréhension et soutien aux moyens de subsistance durables
 - dans le cadre d'une analyse multi-sectorielle des communautés et de leurs moyens de subsistance

Impact des transports sur les moyens de subsistance des pauvres en milieu rural



Activité de groupe

- A. *Quels sont les impacts des transports sur les capitaux de subsistance (capitaux) ?*
- B. *Comment les politiques et les institutions associées aux transports affectent-elles les moyens de subsistance ?*

4. Impact des transports sur les moyens de subsistance (capitaux)

Contexte d'analyse

⊙ Caractéristiques d'un environnement rural typique :

- densités de population faibles
- faibles niveaux d'activité économique - faibles revenus
- faible proportion de propriétaires
- peu de routes disponibles (qualité et quantités)
- quasi-absence de services de transport

⊙ Trajets peu nombreux comparés aux communautés urbaines

L'impact des transports sur les moyens de subsistance suivants :

Capital naturel

Capital social

Capital humain

Capital physique

Capital financier



Capital naturel

- ③ Le développement des transports est capable de dégrader l'environnement
- ③ Zones urbaines
 - volumes de trafic élevés (pollution de l'air, bruit)
- ③ Construction d'une route rurale
 - impacts négatifs sur la stabilité des pentes, l'érosion, le drainage naturel
- ③ Érosion = impact environnemental majeur

Capital naturel

③ Mesures de **contrôle** de l'érosion

- **Conception** des routes
 - par exemple, canaux de drainage, ponceaux adéquats
- **Mise en œuvre** des travaux routiers
 - par exemple, végétaliser les pentes exposées
- Les méthodes **utilisant la main d'œuvre** (par opposition au travail machine) sont plus précises et plus sensibles

Capital naturel

☉ Impacts environnementaux **indirects**

- faciles à prédire, impacts à long terme possibles

☉ Changements dans **l'utilisation des terres**

- à cause d'une meilleure accessibilité
- routes à utiliser pour se frayer un chemin à travers les forêts tropicales du Brésil
- encourager l'établissement des communautés agricoles
- aux dépens des moyens de subsistance des peuples indigènes
- aux dépens de l'écosystème

☉ Les routes **améliorent** également les moyens de subsistance :

- meilleur accès aux ressources/capital naturel
- meilleure gestion des ressources forestières

Capital social

- ③ Approche du développement social, le **comportement** des individus est déterminé par :
 - le rationalisme économique
 - la société, la culture, l'époque dans laquelle on vit
 - les structures sociales, les réseaux sociaux et d'obligations sociales
 - les connaissances et les valeurs
- ③ « Ce n'est qu'en respectant au même titre le savoir-faire, les valeurs et les compétences techniques des indigènes que la **durabilité** pourra être réalisée. »

Capital social

- ③ les déplacements sont une composante essentielle des moyens de subsistance
- ③ principaux moyens d'accéder au monde extérieur pour les communautés
 - vente de leurs extrants (produits et travail)
 - satisfaction de leurs besoins
 - accès aux installations et aux services
 - lien d'attachement et développement
- ③ analyse par les coûts/avantages inadéquate pour cerner les avantages des transports

Capital social

- ③ Le développement des transports a amélioré la condition des **pauvres**
- ③ Mais les **plus pauvres risquent de ne pas être affectés**
 - n'ont souvent pas un niveau de vie leur permettant de profiter de l'amélioration des transports
- ③ **Zambie - les plus démunis**
 - possèdent du bétail et un peu de terre
 - ne peuvent pas tirer profit des transports meilleur marché

Capital social

- ③ En Tanzanie, les **femmes**
 - entreprennent **75 %** de toutes les **taches de transport**
 - elles sont moins susceptibles de tirer profit des améliorations des transports routiers (services de transport public améliorés)
 - puisqu'elles n'ont que rarement des sources de revenus indépendantes
 - et sont **exclues de la société**
- ③ Les améliorations des transports doivent envisager les besoins et les **responsabilités sociales** des femmes
 - pour éviter que les hommes soient les seuls à bénéficier des avantages

Capital humain

- ③ Développement des infrastructures et services sociaux
 - améliore **l'accès** aux actifs humains : santé, éducation
 - **stimule** la production agricole et le potentiel marchand
 - améliore les **revenus** générés et le capital de surplus alloué aux services essentiels
 - apporte des techniques **manuelles** pour la construction et l'entretien des routes
- ③ **Mais !** – le développement des transports expose
 - également le public à la circulation et aux **accidents**

Capital humain

🎯 Problèmes de **sécurité routière**

- comptent pour **1-2 %** du **produit national brut** en termes de pertes en ressources médicales, de police dans le
- taux de **fatalité** plus élevé dans les pays pauvres
- manque d'assurance, de soins pour la santé, autre soutien gouvernemental
- Les foyers **perdent des revenus** car les accidents peuvent rendre les membres productifs invalides

🎯 **Les pauvres sont affectés de manière disproportionnée**

- ils ne peuvent pas se permettre les dépenses médicales
- ils ont moins de ressources en cas d'incapacité prolongée
- ils rencontrent plus de risques sur les routes car ce sont des marcheurs

Capital physique

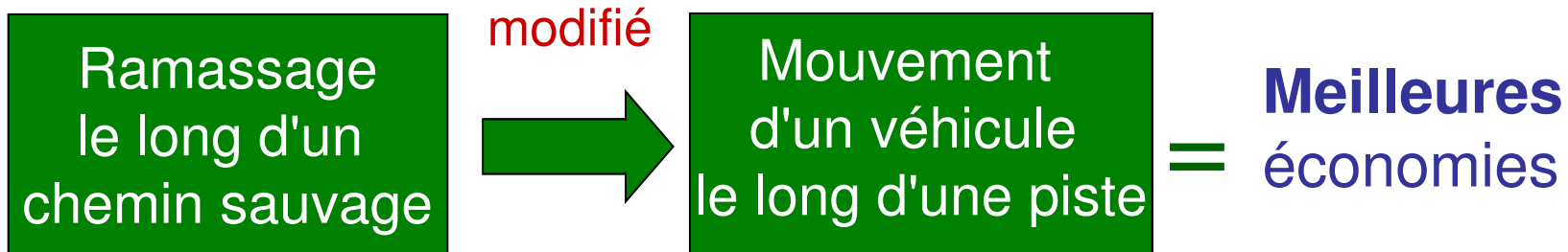
- ⊙ Routes et transport - un élément **clé** dans l'infrastructure du pays
 - typiquement **20 %** de l'investissement total est dépensé à l'entretien

Mais !

- ⊙ ... la **sur-conception** des routes en contexte rural
 - apporte de **petits avantages** mesurables (coûts d'exploitation des véhicules et économies) par rapport aux coûts de construction
 - améliore **l'accès des véhicules** à l'aide de méthodes simples **100 fois plus bénéfiques**
 - ... que la transformation des sentiers en chemins à gravier
 - ... du point de vue des fermiers

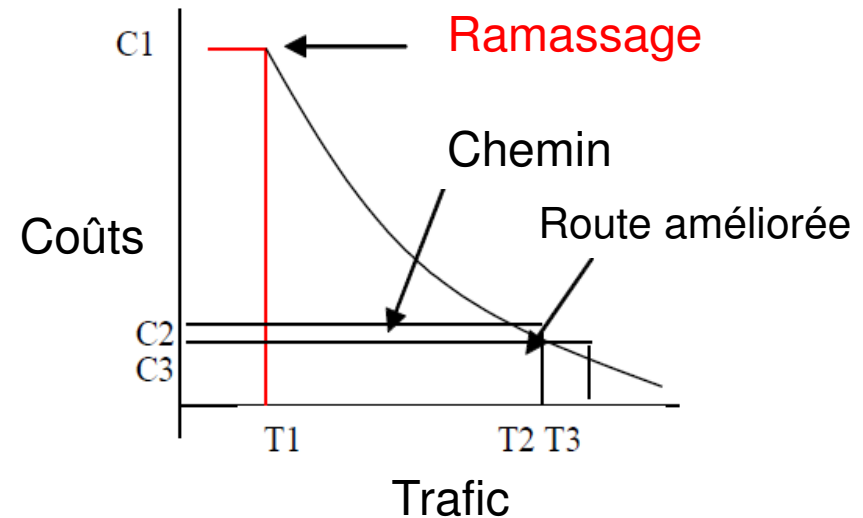
Capital physique

L'étude au Ghana examine les effets des **normes d'accès** sur les prix nets et les économies sur les coûts de transport



Capital physique

	C1 Route améliorée Chemin Ramassage Longueur de route à rénover	
	5 km	20 km
Réfection d'un sentier en route à gravier	0.08	0.29
Réfection d'un sentier en chemin de terre	11.4	70.6



Augmentation du pourcentage du **prix net** du maïs et accès amélioré

Graphique de **rentabilité** de la mise à niveau des pistes roulables

Capital financier

- ③ Autrefois l'objectif principal de l'investissement en transports = réduire le coût
 - contribue à une **meilleure rentabilité**
- ③ **Contexte urbain:** les embouteillages sont un problème clé
 - économies principales de l'investissement dans les transports (gestion du trafic, services de transport public, élargissement des routes) = **réduction des temps de trajet**
 - meilleure productivité des transports
- ③ **Contexte rural**
 - principales économies = **coûts d'exploitation du véhicule**
 - intrants agricoles et prix des produits plus bas

Capital financier

- ◎ Meilleure efficacité et réduction des coûts dans le secteur des transports
 - Contribution importante au développement durable

Mais ! ... les avantages pour les pauvres risquent de ne pas être tangibles

Par exemple ...

- ◎ La construction d'une route toutes saisons peut ne pas représenter suffisamment de valeur pour la communauté rurale
 - **Si les transporteurs ne parviennent pas** à fournir des services le long de la nouvelle route

Capital financier

- ③ Il y a un lien **vital** et **inextricable** entre le secteur des transports et des autres
 - secteurs
 - par exemple, les installations de santé nécessitent des connexions efficaces : routes et services de transport

5. Le rôle des politiques, des institutions et des processus (PIP)

auparavant - était de transformer les structures et les processus

- ③ Le secteur des transports est relativement **bien organisé**
 - le code de lois, les réglementations et les normes sont établis depuis longtemps
 - cadres organisationnels

Mais !

- ③ Mais bon nombre de ces instruments sont **déphasés** par rapport aux pratiques et aux idées courantes
 - la fraude est courante
 - les lois sont souvent peu efficaces et non respectées
- ③ Les ressources pour la mise en œuvre et la surveillance des lois sont souvent **insuffisantes** et **non disponibles**

Développements institutionnels

☉ ...prennent

- beaucoup de temps, nécessitent une supervision continue
- planification, formation et gestion détaillée
 - ... pour amener des changements d'attitude, dans les habitudes de travail et l'utilisation des ressources

☉ Ces éléments sont souvent **manquants** ou **mal conçus**

- résultat = de nombreux programmes ne sont pas mis en place correctement

L'éducation et la formation

- ③ ... sont des processus clés
 - offrent de réelles opportunités pour les bénéficiaires qui veulent participer
- ③ Mais : les ressources ne sont pas toujours disponibles
 - par exemple, les compétences des conducteurs ne sont qu'une priorité faible
 - les organisations embryonnaires essaient de promouvoir ces activités ... mais ont des ressources insuffisantes et manquent de matériaux adéquats

Construction de capacités

🌀 Développements importants dans les capacités de **construction domestiques**

- encouragées par les ministères
- par exemple, le ministère des routes et des transports du Ghana offre des formations régulières aux entrepreneurs et aux ouvriers locaux

🌀 **Le secteur des conseils** se développe rapidement

- il y a de nombreuses firmes locales qui réussissent
- entreprendre une étude de faisabilité des routes et un travail de conception détaillé
- fournir des services de supervision

Des ressources limitées nécessitent de nouveaux mécanismes de financement

- ③ **Participation privée** avec risques associés et distribution des bénéfices
- ③ Nouveaux moyens de financement **organismes publics** :
 - les contributions de l'assurance automobile aux programmes de sécurité routière
 - vignette automobile et péages pour financer les programmes d'investissement routier
 - frais de permis pour couvrir les coûts de l'examen
- ③ ... des **mécanismes durables** équilibrent les coûts

Remarques et conclusion

- ③ L'**impact** des transports sur les options de subsistance
- ③ L'analyse des développements en transport nécessite une **approche synchrétique** des opportunités et des priorités de développement au niveau de la communauté
- ③ Les fermiers pauvres risquent de pas apprécier les **avantages** d'un meilleur accès sans des installations supplémentaires pour leur faciliter la tâche
 - Par exemple, si les récoltes marchandes prennent de l'essor

Remarques et conclusion

🎯 L'analyse des moyens de subsistance

- ne **fournit pas de réponse définitive** au problème de développement
- évalue les **retombées** possibles du projet en termes d'impact pour les parties prenantes
- peut suggérer des **politiques** et des **changements institutionnels** nécessaires pour soutenir les moyens de subsistance et le développement associé du secteurs des transports
- cerne certains **impacts qualitatifs** du développement des transports
 - en général en dehors de l'analyse conventionnelle des coûts/avantages
 - appliquée traditionnellement à l'évaluation des programmes de transport

Remarques et conclusion

③ Une analyse des moyens de subsistance

- peut identifier les **points d'entrée** du développement des transports
 - compte tenu du rôle de soutien essentiel des transports, ils figurent dans bien des programmes de développement des moyens de subsistance

Remarques et conclusion

L'approche relative aux moyens de subsistance est là pour nous rappeler que le transport est une industrie de services, c'est la fin qui justifie les moyens et pas une fin en soi

- ③ Le développement des transports doit être envisagé dans le **contexte élargie** des
 - besoins individuels, foyer, communauté, développement
- ③ Les impacts des transports doivent être envisagés **au-de là** du niveau **économique** élémentaire
 - il doit prendre en compte les préoccupations et des aspirations de la **société** et de l'**environnement**

Remarques et conclusion

- Les **politiques** et **actions** menées pour améliorer la durabilité des moyens de subsistance doivent contribuer à :
 - **politiques** robustes et en faveur des **pauvres** et de la croissance économique
 - développement de **marchés** efficaces et bien réglementés
 - **accès** des pauvres aux terres, ressources et marchés
 - bonne **gouvernance** et application des droits de l'homme
 - prévention et **résolution des conflits**
 - élimination de la discrimination **sexuelle**