

Indicateurs d'accès rural et cadre de résultats pour le développement d'un transport durable : implications pratiques et de politiques

Paul Starkey

Consultant en Transport Intégré

SLoCaT en collaboration avec UN-Habitat, DFID et GIZ

Avec reconnaissance de l'apport du

Forum international pour le transport rural et le développement (FITRD)

Partenariat pour un transport durable à faible émission de carbone (SLoCaT)
En collaboration avec UN-Habitat, DFID et GIZ
Développer un cadre axé sur les résultats pour le développement durable

‘Accès universel à un transport sûr, propre et abordable’



Transport urbain



**Pietons
et cycles**



Transport rural

Accès universel à un transport sûr, propre et abordable

Cible

Accès des ruraux et citadins

Les ménages urbains peuvent avoir accès à des emplois, biens et services à 30 minutes par transport public et/ou de marche ou par cycles ;

Les ménages ruraux ont accès à des routes praticables par tous les temps, grâce à des services de transport appropriés ;

Accès économique

Cible

Sécurité routière

Les accidents de la circulation mortels sont réduits de moitié en 2025, avec pour objectif de réaliser la vision de zéro tué ;

Social

Cible

Réduction de la pollution de l'air et des gaz à effet de serre

La pollution de l'air causée par le transport de passagers et de fret est réduite de moitié en 2025 ; et les émissions de GES causées aussi par les transports augmentent globalement, atteignant un sommet en 2020, avec comme vision ultime une réduction de 40 à 60% en 2050, par comparaison aux niveaux de 2005.

Environnemental

- **Cible : accès urbain SLoCaT**
En moyenne, les ménages urbains sont en mesure d'accéder aux emplois, biens et services en 30 minutes par transport public et/ou à pied ou en utilisant des cycles, grâce à des infrastructures de qualité.
- **Cible : accès rural SLoCaT**
Les ménages ruraux ont accès aux routes pavées ou praticables en toutes saisons, avec les services appropriés pour transporter des produits aux marchés et accéder aux services essentiels



Justification

- Les populations rurales ont besoin d'infrastructures et de services de transport pour accéder à leurs moyens de subsistance, aux marchés, services de santé, d'éducation et de nombreuses opportunités économiques, sociales et civiques.
- De bon transports sont essentiels pour la réduction de la pauvreté, le développement économique et social et pour réaliser d'autres objectifs de développement durable
- Les routes sont vitales, mais elles ne sont pas assez suffisantes
- Les populations rurales ont aussi besoin de services de transport.





Services de transport rural

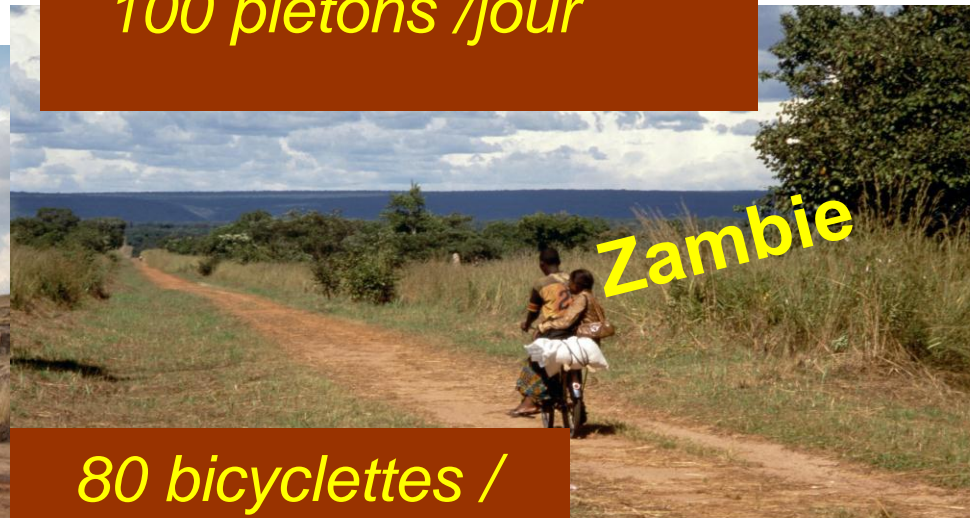


Routes rurales

- Relient les villages aux marchés et aux centres de services
- Différent grandement des routes nationales traversant les zones rurales
- Souvent très peu utilisées pour le transport
- Sont souvent “invisibles” car peu de décideurs ou chercheurs les utilisent



100 piétons /jour



Zambie

80 bicyclettes /

0 véhicules de transport public / jour

Exemple de la route de Bago-Talawanda, District de Bagamoyo, Tanzanie



25 bicyclettes / jour

50 motocyclettes / jour

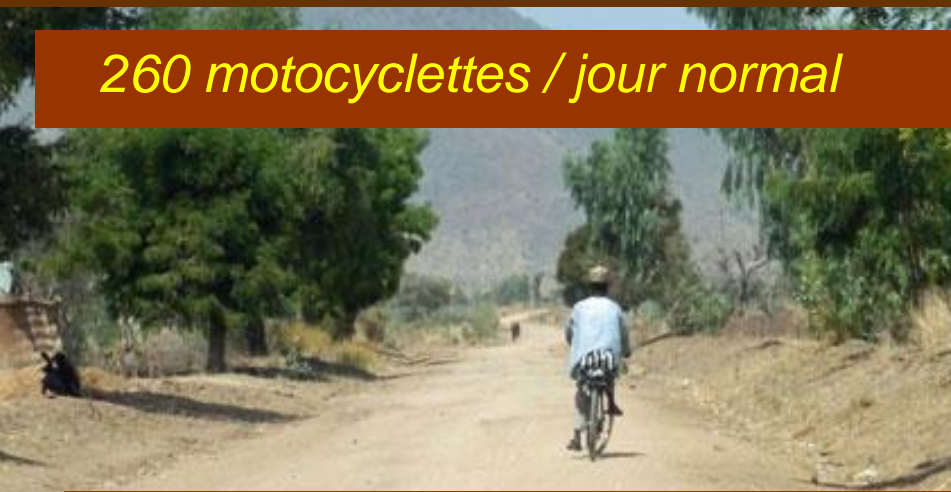
1 camion de charbon / jour



Aucune route du district de Bagamoyo n'a de service de transport public régulier si ce n'est par motocyclettes

Sur la plupart des routes de district du nord du Cameroun, les seuls moyens de transport public six jours par semaines, sont les taxis motocyclettes

260 motocyclettes / jour normal



0 minibus / jour normal

0 camion mixte / jour normal



2 minibus / jour de marche



8 camion mixtes / jour de marche



820 motocyclettes/ jour de marche

La cible accès SDG nécessite

- Dotation en infrastructure
- Mobilité
(moyens de transport et/ou services de transport)

SLoCaT développe un 'cadre de résultats' qui propose

- Disponibilité de données et lignes de base
- Niveau désiré des cibles
- Indicateurs pour mesurer les progrès réalisés pour atteindre les cibles



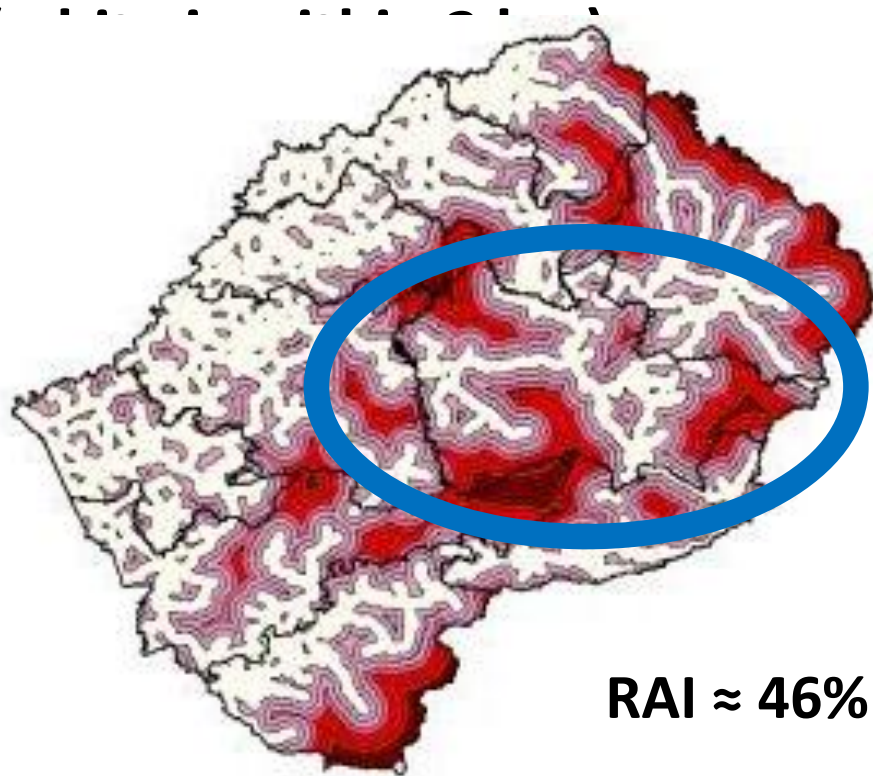
Peut on s'appuyer sur le RAI? Pourcentage de la population rurale avec 2 km de route carrossable

- Développé en 2004-2006 par la Banque mondiale
- Maintenant obligatoire pour les pays bénéficiaires
- Il était prévu que les données proviennent des enquêtes sur les ménages (*non encore achevées*)
- Peut être estimé utilisant les modèles
- Peut être estimé utilisant GIS
- Peut être estimé utilisant les images par satellite



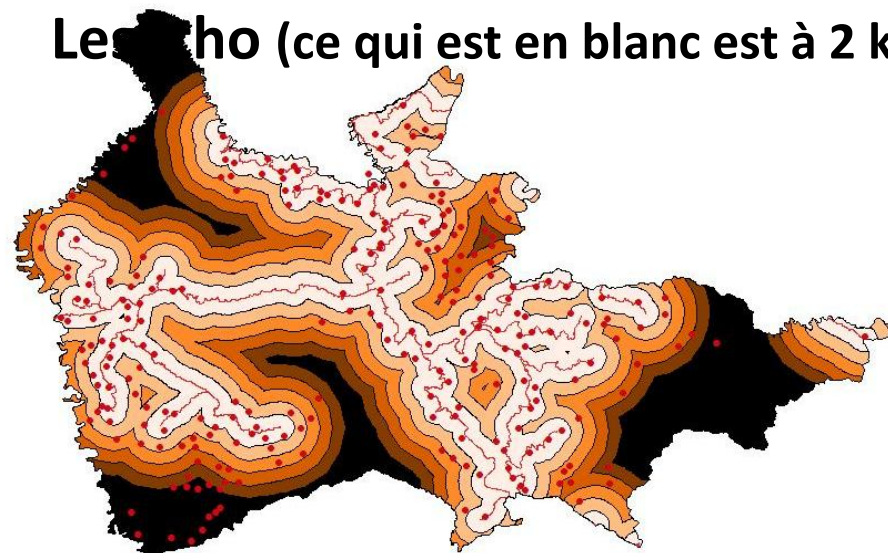
Index d'accès rural (RAI) : *exemple d'estimation GIS*

Carte GIS montrant la distance par rapport aux routes carrossables au Lesotho (ce qui est en blanc est à 2 km)



RAI \approx 46%

Carte GIS montrant les villages et la distance des routes carrossables dans le district de Thaba-Tseka, Lesotho (ce qui est en blanc est à 2 km)



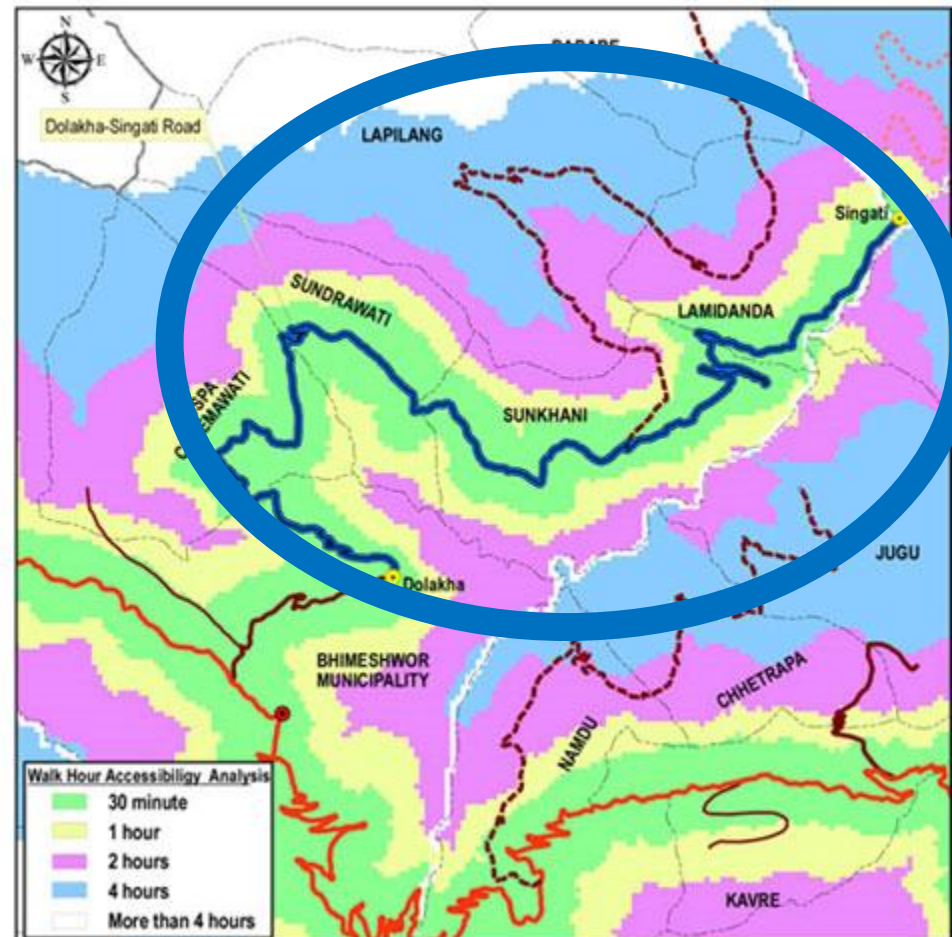
Index d'accès rural (RAI): *exemple d'action pour amélioration*

Exemple de construction de route rurale influençant le temps d'accès (*En vert clair = 30 minutes de marche pour la route. Blanc = 4 heures et +*)

Avant
BEFORE



Après
AFTER



Index d'accès rural (RAI): *exemple de variations au sein d'un pays*

L'Index d'accès rural varie selon la localité.

(Son utilisation est compatible avec une hiérarchie de cibles et indicateurs)

Ethiopia 2004 WMSQ (HH)			
Region		N	Mean
Tigray		1935	38%
Afar		679	47%
Amahara		4724	25%
Oromiya		6790	29%
Somale		999	38%
Benishangul Gumu		85	36%
S.N.N.P.R.G		732	43%
Harari		236	73%
Addis Ababa		270	39%
Dire Dawa		280	50%
Total		23973	32%

Nécessité de compléter l'Index d'accès rural (RAI)

- Le RAI n'évalue pas la mobilité
- Le RAI est le même pour les routes avec ou sans bons services de transport
- Le RAI est insensible aux améliorations en matière de surface ou de qualité routières (ex : paver une route carrossable en gravier)
- Besoin d'un indicateur d'accès complémentaire pour 'mesurer' la mobilité et les services de transport rural



Projet Indicateurs des Services de Transport Rural (RTSi)



- Le projet IFRTD 2012-2013 financé par l'AFCAP a développé des indicateurs de services de transport ruraux pour les routes individuelles
- Les données recueillies à partir des perspectives des utilisateurs, opérateurs, régulateurs et responsables du développement
- Les indicateurs détaillés produits sont adaptés aux évaluations et évaluations des routes
- Les indicateurs comparatifs principaux proposées, sont ventilés pour les principaux modes de transport
 - Prix tarifaires pratiqués (convertis en US \$ cents par kilomètre)
 - Fréquence (possibilités de voyages par jour)
 - Coût du petit fret (converti en \$ US la tonne-kilomètre)
 - Fiabilité et perturbation du service (à développer)

Projet Indicateurs des Services de Transport Rural (RTSi)



- **Les indicateurs RTSi initiaux étaient basés sur les routes: doivent être agrégés au niveaux district et national** (*hiérarchie des cibles et indicateurs est appropriée*)
- **Les indicateurs RTSi séparés pour ‘véhicules de transport public’** (bus, minibus) **et moyens intermédiaires de transport** (taxis motocyclettes et trois roues)
- Les taxis motocyclettes sont très importants pour le transport rural dans certains pays, mais sont interdits dans d’autres : ils présentent de nombreux défis lorsqu’il faut définir des mesures d’accès.



Le nombre de taxis motocyclettes a beaucoup augmenté dans de nombreux pays ces dernières années



Très importants pour les communautés rurales pour le transport de fret et de passagers



Leur contribution au transport et au développement est souvent hautement appréciée



Les motocyclettes contribuent souvent à plus de 75% du marché annuel de passagers et de petit fret sur les

Les taxis motocyclettes complémentent et établissent une liaison avec des moyens de transport plus grands



Plus chers que d'autres services de transport
(souvent +50 -100%)

Posent de nombreuses questions réglementaires
et de sécurité



Taxis motocyclettes

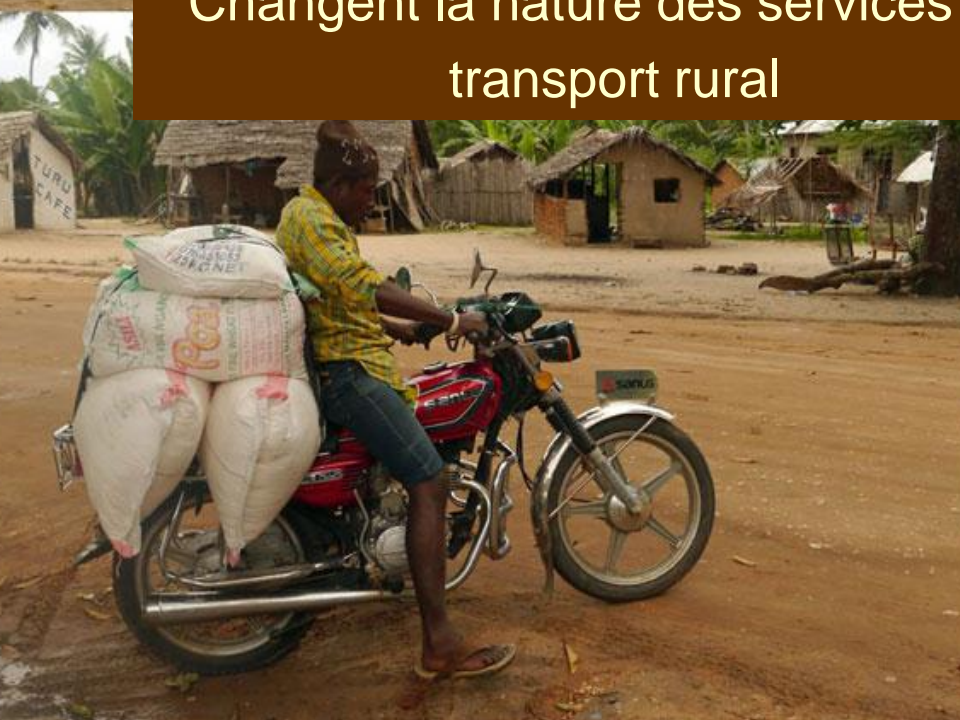
Tres pratiques
Se déplace hors route

Accessible par
telephone portable



Changent la nature des services de
transport rural

Le concept d'accès
change lorsque les
services de
transport se déplace
hors route



Les objectifs des indicateurs de développement durable devraient être

- **Simple**s
- **Pertinents** pour les parties prenantes
- Faciles à **comprendre** et à interpréter
- **Mesurables** utilisant des données rentables
- **Réactifs** (*pouvant changer selon interventions*)
- **Fiables** and répétables
- **'Pouvant donner lieu à une action'** (*l'action politique pouvant les changer*)



- Indicateur d'accès rural possible (tel que proposé par l'IFRTD):
- **Proportion de la population rurale vivant à 30 minutes à pied de services de transport abordables, fiables et sûrs**
 - 30 minutes Liens avec SLoCaT cible d'accès urbain
 - 30 minutes Liens avec RAI (environ 2 km)
- **Les indicateurs des services de transport peuvent être spécifiques au contexte**
- **Les indicateurs de «qualité du service»** (abordable, fiable, sûrs) pourraient être adaptés au contexte et à des niveaux déterminés par les pays (incluant ou excluant les moyens intermédiaires de transport).
- Il pourrait y avoir des hiérarchies d'objectifs et d'indicateurs au niveaux local, décentralisé (district) et national



- Une échelle binaire pourrait être utilisée pour plus de simplicité (% de personnes «avec accès»), même si l'accès est sur une échelle mobile de qualité
- Niveau de «avec accès» à définir à l'échelle nationale (contexte)
- Les mesures et les sources de données à déterminer pour
 - **Les tarifs facturés (converti en US \$ cents par kilomètre)**
 - **La fréquence des services de transport (possibilités de voyages par jour)**
 - **Coût du petit fret (convertis en \$ US par tonne-kilomètre)**
 - **Fiabilité et perturbations du service**
- Indicateurs «proxy» possibles en provenance des enquêtes de HH existantes à court terme (par exemple, le temps de voyage nécessaire pour accéder aux services de santé, marchés et écoles).



Les responsables du développement peuvent élaborer des politiques et des pratiques visant à améliorer l'accès et ainsi atteindre les objectifs par :

- La construction, la réhabilitation et l'entretien des routes ou d'autres infrastructures de transport, pour que plus de personnes soient à 30 minutes de marche d'une route carrossable
- Stimuler / réglementer en vue d'améliorer la fréquence, la capacité et la sécurité des services de transport
- Stimuler / réglementer en vue d'améliorer l'accessibilité des services de transport, y compris la qualité des routes afin de réduire les coûts d'exploitation des véhicules
- Améliorer les services décentralisés / opportunités afin que les déplacements vers les services et les marchés soient plus courts et plus abordables
- **Résultat : Accès à des transports propres, sûrs et abordables pour tous.**



Pour toute information supplémentaire, voir <http://www.slocat.net>



Paul Starkey
Transport Consultant



Merci!

Pour plus d'information voir
<http://www.slocat.net>

