

**Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique**
Conférence ministérielle sur les transports**Troisième session**

Moscou, 5-9 décembre 2016

Point 3 f) de l'ordre du jour provisoire*

Les grandes questions en matière de transports**La connectivité rurale aux réseaux plus larges****Note du secrétariat***Résumé*

La plupart des pauvres du monde vivent dans des zones rurales, isolés des marchés, des hôpitaux et des écoles à cause des longues distances à parcourir pour les atteindre et des difficultés du terrain. Ce problème est aigu dans la région Asie-Pacifique, où près de 700 millions de personnes n'ont pas accès à la route en toutes saisons. Manifestement, il existe un lien entre l'isolement rural et la pauvreté, en raison surtout de la faible productivité agricole et du manque d'accès à des opportunités économiques plus importantes. L'isolement est également associé à de piètres conditions de santé et à un faible taux de scolarisation.

Le présent document souligne le rôle de la connectivité du transport rural dans la réduction de la pauvreté et l'amélioration des résultats en matière de santé, d'éducation et d'économie. Il propose des moyens de mieux assurer la connectivité rurale aux réseaux plus larges tels que les réseaux de la Route d'Asie, du Chemin de fer transasiatique et des ports secs. Il préconise par ailleurs certains domaines clefs pour améliorer la connectivité du transport rural, tels que l'identification des effets bénéfiques plus larges, les stratégies permettant d'améliorer l'accès rural et d'en élargir la portée, les options financières offertes pour y parvenir, l'examen des progrès accomplis et le renforcement des capacités à l'échelon régional.

I. Introduction

1. La connectivité physique des zones rurales demeure problématique dans la région. Environ 30 % des habitants de la région vivent dans des communautés rurales qui sont souvent isolées et non rattachées à un réseau de transport plus large. Ces communautés sont souvent marginalisées parce qu'elles ne sont pas reliées aux zones d'activités et d'opportunités plus importantes qui dépendent des réseaux nationaux ou régionaux plus étendus, tels que la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique. Il est donc

* E/ESCAP/MCT(3)/L.1.

nécessaire de s'attaquer aux problèmes économiques et sociaux qui résultent de cette situation d'isolement en créant une connectivité rurale durable.

2. Les objectifs de développement durable comprennent deux objectifs liés à l'accès rural, à savoir « Éliminer la pauvreté » (objectif 1) et « Éliminer la faim » (objectif 2) et les transports peuvent grandement contribuer à les atteindre. Avant leur adoption, la région Asie-Pacifique n'avait cessé d'accomplir des progrès notables vers la réalisation des cibles associées aux objectifs du Millénaire pour le développement, en particulier s'agissant de la réduction de la pauvreté¹. Malgré ces acquis, la région Asie-Pacifique compte toujours près des deux tiers des pauvres de la planète, qui pour la plupart n'ont pas accès à des routes praticables en toute saison. Il a été démontré qu'il est plus facile de réaliser des progrès en matière de réduction de la pauvreté lorsque les populations ont accès à des routes praticables en toute saison et à tout moment, qui leur permettent de bénéficier de services essentiels et d'avoir accès aux marchés. D'après les études menées par le Gouvernement vietnamien et la Banque mondiale, on estime que chaque 1 % du produit intérieur brut (PIB) investi dans le transport rural se traduit par une réduction de la pauvreté de 1,5 %².

3. Dans la région Asie-Pacifique, on estime à 700 millions, soit environ 40 % de la population rurale, le nombre de personnes n'ayant pas directement accès à une route praticable en toute saison. Les agriculteurs vivant dans des zones mal desservies doivent se cantonner à l'agriculture de subsistance, ce qui les empêche de sortir de la pauvreté. Dans nombre de pays en développement de la région, l'insuffisance d'infrastructures de connectivité rurale durables est un obstacle à la croissance favorable aux pauvres.

4. Par rapport à d'autres types de dépenses publiques, on a constaté que les dépenses consacrées aux routes étaient celles qui avaient le plus d'incidence sur la pauvreté rurale. Pour chaque million de roupies indiennes (22 000 dollars É.-U.) investi dans les routes rurales, 163 personnes ont été sorties de la pauvreté³. Des études empiriques récentes ont également démontré que le rôle joué par les infrastructures de transport dans la croissance soutenue de la production, de l'emploi et des revenus était décisif pour réduire la pauvreté sur le long terme. Par exemple, une étude⁴ sur l'impact de l'aménagement de routes sur la pauvreté en Indonésie a montré que les investissements dans ce domaine avaient contribué à la croissance économique des provinces et permis de réduire la pauvreté: pour toute hausse de 1 % de la croissance du PIB des provinces, la pauvreté a reculé de

¹ Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, Banque asiatique de développement et Programme des Nations Unies pour le développement, *Making It Happen: Technology, Finance and Statistics for Sustainable Development in Asia and the Pacific – Asia-Pacific Regional MDGs Report 2014/2015* (Bangkok, 2015).

² Viet Nam, Transport Development and Strategy Institute, *Updating of the Rural Transport Development Strategy in Vietnam: Final Report* (Hanoi, 2006).

³ Banque mondiale « IDA at work: connectivity – providing access that links people to opportunities of health, education, social needs, trade and services » (Washington, D.C., World Bank, 2009). Disponible à l'adresse: http://siteresources.worldbank.org/EXTRURALT/Resources/515369-1264605855368/IDA_tr.pdf.

⁴ Paul J. Gertler et al., « The role of road quality investments on economic activity and welfare: evidence from Indonesia's highways », document de travail (Boston, Boston University, 2014). Disponible à l'adresse: http://sites.bu.edu/neudc/files/2014/10/paper_250.pdf.

0,33 % dans les provinces dotées de « bonnes routes » et de 0,09 % dans celles dotées de « mauvaises routes ».

5. La connectivité rurale varie fortement d'un pays à l'autre de la région. On estime que 36 % des 24 millions de Népalais vivent au minimum à deux heures de marche de la route praticable en toute saison la plus proche, et le pays s'emploie toujours à relier par la route les 75 chefs-lieux de district. La densité et la qualité de l'ensemble du réseau routier népalais sont parmi les plus médiocres de la région. Environ 60 % des routes principales et quasiment toutes les routes rurales ne sont pas praticables par tous les temps. En Inde, 25 % des communautés des régions reculées ne sont toujours pas desservies par des routes⁵.

6. Dans l'ensemble de la région, la santé et l'accès à l'éducation des populations rurales ont connu une nette amélioration suite aux investissements dans les infrastructures, qui ont permis d'accroître la productivité de la main-d'œuvre et d'accélérer les résultats de développement. Les sources documentaires traitant des infrastructures et de la croissance⁶ montrent que 63 % des études empiriques ont mis en évidence une corrélation positive et sensible entre les infrastructures et certains résultats de développement. Une étude sur l'Indonésie⁷ a montré que la présence de routes provinciales entraînait une progression directe des revenus et de l'emploi des pauvres. En République démocratique populaire lao, il semblerait également que l'accès à des routes praticables en toute saison pour tous les ménages ruraux permette de réduire considérablement l'incidence de la pauvreté rurale; dans de nombreux cas, la réduction de la pauvreté rurale peut être attribuée à la seule amélioration de l'accès aux routes⁸.

7. À partir de ces constats, le présent document passe en revue les questions et les difficultés auxquelles font face les États membres s'agissant de l'amélioration de la connectivité rurale, et il présente également certaines orientations générales susceptibles d'améliorer la connectivité rurale. Y sont en outre proposés des éléments à inclure dans le projet de programme d'action régional pour la connectivité durable des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

⁵ Disponible à l'adresse: web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/NEWS/0,,contentMDK:21322050~menuPK:141310~pagePK:34370~piPK:34424~theSitePK:4607,00.html.

⁶ Stéphane Straub, « Infrastructure and growth in developing countries: recent advances and research challenges », document de recherche sur les politiques, numéro 4460 (Washington, D.C., World Bank, 2008). Disponible à l'adresse: <http://elibrary.worldbank.org/doi/pdf/10.1596/1813-9450-4460>.

⁷ Eunkyung Kwon, « Infrastructure, growth and poverty reduction in Indonesia: a cross-sectional analysis », document présenté lors d'un atelier d'ADB sur les infrastructures de transport et la réduction de la pauvreté (Manille, juillet 2005).

⁸ Peter Warr, « Roads and poverty in rural Laos », Departmental Working Papers, No. 2005-04 (Canberra, Australian National University, Arndt-Corden Department of Economics, 2005). Disponible à l'adresse: <https://crawford.anu.edu.au/acde/publications/publish/papers/wp2005/wp-econ-2005-04.pdf>.

II. Questions liées à l'insuffisance de la connectivité rurale

A. Accès aux marchés et débouchés économiques insuffisants

8. Isolées des marchés extérieurs, la plupart des petites collectivités rurales ne pratiquent que l'agriculture de subsistance, et la production d'excédents n'apporte aucune valeur ajoutée. Comme ces communautés ont peu de sources de revenus possibles, les marchandises ou les produits provenant d'ailleurs sont souvent inabornables. En outre, les intrants qui permettraient d'accroître la production ou la variété des produits sont très onéreux, les communautés isolées ou peu peuplées ayant un faible pouvoir d'achat.

9. Pour certaines communautés, l'accès aux routes est peu fiable car il dépend des conditions météorologiques, ce qui pose des problèmes de sécurité alimentaire, qui occasionnent à leur tour des pénuries et renchérissent le prix des denrées alimentaires dans les zones urbaines. Les cas d'altération des aliments et de pertes après récolte sont nombreux, faute de solution de transport fiable et d'installations de stockage. Bien souvent, des moyens de transport intermédiaires - bicyclettes, motos, chariots et animaux de trait - sont requis pour transporter les produits entre l'exploitation agricole et les routes secondaires, ce qui entraîne un coût unitaire élevé et prend du temps. Ce « premier kilomètre » du transport peut représenter jusqu'à 20 % des coûts totaux d'acheminement et entraîner une dépréciation de la valeur du produit en raison des opérations de manutention qui y sont associées⁹. Lorsqu'ils ont accès aux marchés extérieurs, par exemple à des réseaux de transport plus étendus tels que la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique, les habitants des zones rurales sont plus à même de pratiquer des activités commerciales, ce qui a pour effet d'accroître la production économique. De plus, ils peuvent diversifier leur production à mesure qu'augmente la demande.

B. Accès insuffisant aux services sociaux

10. L'accès à des services de santé est fondamental pour améliorer le bien-être général des populations rurales. Les femmes sont très vulnérables aux complications liées à la grossesse et à l'accouchement lorsqu'elles n'ont pas facilement accès à des soins prénatals et postnatals, d'où un taux de mortalité infantile et maternelle élevé dans les zones rurales. L'absence de soins de santé d'urgence pénalise également les plus vulnérables, tandis que la longueur des trajets pour recevoir des soins limite l'accès aux vaccins, ce qui a pour effet de réduire globalement l'espérance de vie des populations rurales par rapport à celles des zones urbaines. Les pays ayant une proportion élevée de routes non goudronnées tendent à enregistrer des taux plus élevés de mortalité maternelle et infantile. Par exemple, en Papouasie-Nouvelle-Guinée, 42 % des accouchements hors du domicile se font dans des structures gérées par des églises, et non pas dans des établissements de santé publics, preuve de l'absence de services de santé adéquats pour les femmes¹⁰.

⁹ Voir www.slocat.net/sites/default/files/recap_factsheet_2_-_final_-_english.pdf.

¹⁰ John Gibson et Scott Rozelle, « Poverty and access to infrastructure in Papua New Guinea », Working Paper, No. 02-008 (Davis, University of California, Davis, 2002). Disponible à l'adresse: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/11944/1/wp02-008.pdf>.

11. L'accès à l'éducation est souvent un facteur décisif pour briser le cycle de la pauvreté. Pourtant, les écoles sont parfois trop éloignées du domicile et il arrive que les enfants travaillent plutôt que d'aller à l'école. Une étude de cas sur la Papouasie-Nouvelle-Guinée¹¹ montre que le trajet à effectuer pour se rendre à l'école, qui est en moyenne de trois heures, nuit à la scolarisation des enfants et l'on estime que si l'âge moyen de la fin de la scolarité était fixé au minimum au niveau du certificat d'études primaires, la pauvreté serait réduite de 10 %. En raison des conditions de vie dans les zones rurales, il est également difficile d'attirer des enseignants qualifiés. L'éducation, en plus d'ouvrir les possibilités d'emploi, est également corrélée à l'amélioration de la santé et de l'hygiène, à une progression de l'alphabétisation, et à une amélioration générale de l'exposition à l'information, ainsi qu'aux technologies agricoles modernes.

12. Les femmes et les enfants sont souvent les plus durement touchés par l'absence d'accès aux services. La corvée d'eau, qui nécessite de parcourir de longues distances depuis le village, en est un bon exemple. Le temps qu'il faut aux enfants pour effectuer les trajets peut faire baisser, voire réduire à néant, le taux de fréquentation scolaire, et des problèmes de sécurité peuvent aussi se poser dans les régions isolées. L'isolement social complique également beaucoup l'accès aux activités politiques et communautaires.

13. La construction de nouvelles routes pour les communautés rurales et isolées entraîne souvent des accidents de la route, d'où une augmentation des blessés et des morts sur les routes. Cela tient au fait que les populations rurales partagent les routes avec les véhicules motorisés et à l'absence de campagnes publiques adéquates de sensibilisation à la sécurité routière. Le mauvais état des routes, ou encore les travaux d'aménagement géographiques ou topographiques insuffisants, aggravent encore ce phénomène, qui peut également occasionner une augmentation des frais liés à l'entretien et à la remise en état des véhicules.

C. Difficultés financières en matière d'amélioration de l'accès rural

14. La construction et l'entretien des routes rurales coûtent cher, et le taux de rendement des capitaux investis et le nombre de personnes qui en bénéficient directement sont nettement moins importants que si les fonds avaient été investis dans des infrastructures de transport urbaines ou interurbaines. Une analyse coûts-avantages d'un projet d'infrastructures rurales montre la pleine mesure de ses avantages économiques: augmentation de la productivité agricole, diversification de l'emploi, possibilités d'exploitation des ressources, gains sociaux, amélioration de la santé et du niveau d'éducation de la population, mais aussi recul des pratiques sociales non souhaitables ainsi que nombre d'autres effets et externalités, qui ne sont généralement pas pris en compte dans une analyse axée sur la rentabilité de l'investissement.

¹¹ Ibid.

D. Fréquence accrue des phénomènes météorologiques extrêmes

15. En 2016, la région Asie-Pacifique a enregistré une fréquence accrue des phénomènes météorologiques extrêmes et des catastrophes naturelles. Ces phénomènes extrêmes peuvent avoir des conséquences sur la planification et la construction des infrastructures de transport dans les régions rurales et, par conséquent, sur la mobilité humaine.

16. Ces phénomènes ont de vastes répercussions sur les systèmes humains et les milieux naturels, puisqu'ils exacerbent les risques déjà présents, notamment en matière de sécurité alimentaire, de santé publique et d'inclusivité sociale. De fait, de nombreux pays en développement de la région s'emploient activement à sortir de la pauvreté, mais ces phénomènes extrêmes ternissent leurs résultats. En moyenne, les inondations dans la région Asie-Pacifique coûtent aux pays en développement entre 3 et 5 % de leur PIB, ce qui anéantit les initiatives importantes allant dans le sens de l'élimination de la pauvreté et de la promotion du développement social¹².

17. La dépendance à l'égard des ressources locales peut entraîner une surexploitation et une perte de résilience ou d'adaptation aux chocs externes, notamment face aux changements climatiques, aux phénomènes climatiques violents et aux catastrophes naturelles. Par exemple, faute d'un accès fiable aux communautés rurales toute l'année, en cas de phénomène climatique extrême comme une sécheresse, l'approvisionnement en eau est difficile, mettant les communautés isolées en péril. La topographie peut aussi poser des difficultés, notamment dans les zones montagneuses où il est particulièrement difficile d'assurer l'entretien et la sécurité des routes, ainsi que dans les plaines, sujettes aux inondations. Plus important encore, les phénomènes météorologiques extrêmes risquent de détruire les infrastructures de transport rurales; c'est pourquoi il est nécessaire d'avoir accès à des routes rurales mieux conçues et plus résilientes, avec pour corollaire une augmentation des coûts de construction et d'entretien.

III. Politiques générales visant à améliorer la connectivité rurale

18. L'amélioration de la connectivité rurale exige de mettre en place et d'appliquer des politiques et stratégies adaptées. Les autorités doivent considérer que la connectivité rurale est une priorité et se doter de politiques appropriées et de technologies novatrices pour en favoriser l'essor.

19. Sur la base des observations précédentes concernant l'accès rural dans la région, les solutions suivantes pourraient être étudiées: identification des effets bénéfiques plus larges de la connectivité; moyens d'améliorer la connectivité des transports en milieu rural et leur impact sur la réduction de la pauvreté, sur la santé, sur l'éducation et sur la création d'emplois; mise en place d'une stratégie/d'un plan directeur/d'un cadre général à l'échelon régional en vue d'améliorer la connectivité des transports dans les zones rurales et de les rattacher aux réseaux plus vastes de transport locaux, nationaux et régionaux; examen des différentes options et dispositifs de

¹² Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, *Overview of Natural Disasters and their Impacts in Asia and the Pacific, 1970-2014* (Bangkok, 2015). Disponible à l'adresse: www.unescap.org/sites/default/files/Technical%20paper-Overview%20of%20natural%20hazards%20and%20their%20impacts_final.pdf.

financement permettant d'améliorer la connectivité rurale; examen périodique de la situation régionale pour recenser les progrès accomplis en matière de connectivité rurale; renforcement des capacités des institutions et des parties concernées en matière de planification, de conception et d'exécution de programmes de connectivité rurale durables. On trouvera dans les paragraphes suivants des informations plus détaillées sur les composantes de ces politiques.

A. Identification des effets bénéfiques plus larges qui découlent de la connectivité

20. Les avantages liés à la construction et à l'entretien de routes rurales vont au-delà d'un simple profit financier et économique pour les pouvoirs publics. Assurer la connectivité des communautés rurales présente de nombreux avantages, directs et indirects, dont il convient de tenir compte lors de la planification de mesures en la matière. Pourtant, la norme est encore d'évaluer les projets relatifs à l'accès rural sur la base du seul critère de la rentabilité de l'investissement, raison pour laquelle de nombreux pays de la région investissent encore peu dans ce domaine.

21. Dans une analyse coûts-avantages classique, les avantages perçus (en particulier sur le plan de la lutte contre la pauvreté en milieu rural) de la construction de routes rurales peuvent rarement être quantifiés avec précision en termes monétaires. En revanche, les coûts des travaux et de l'entretien des routes sont relativement importants et faciles à comptabiliser. Du fait de ce déséquilibre, les analyses coûts-avantages ne permettent souvent pas d'estimer correctement la valeur respective de différents projets de construction de routes rurales, ni même de déterminer le taux de rendement absolu par rapport à d'autres initiatives. La solution à ce problème consiste d'ordinaire à effectuer une analyse multicritères pour tenter de prendre en compte l'aspect financier et l'aspect qualitatif de l'impact du projet. Cette analyse fait souvent intervenir la communauté, ce qui permet de définir les priorités et les besoins sur le plan local et de faire largement accepter les indicateurs de qualité et leur méthode de mesure, mais aussi d'arrêter le critère définitif sur la base duquel l'intérêt du projet sera évalué.

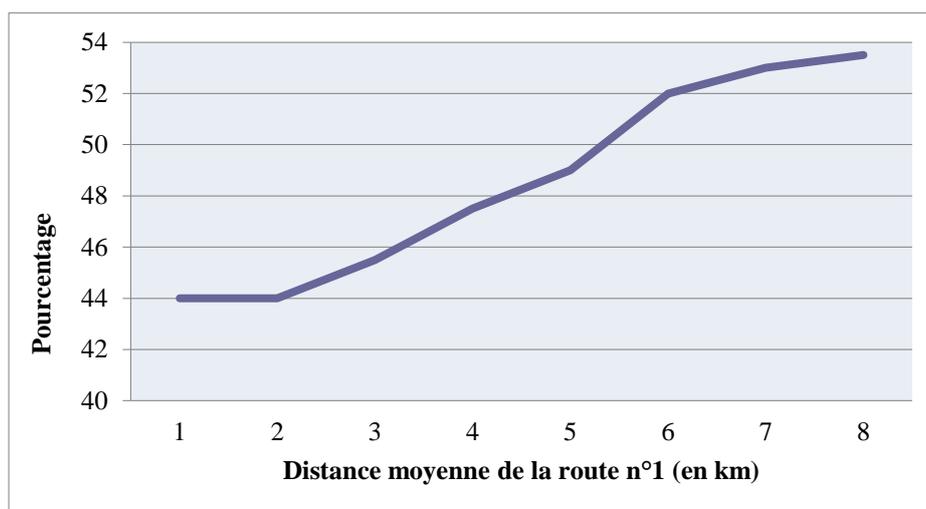
22. Les avantages plus larges découlant de l'accès rural devraient être mieux connus et compris, ce qui nécessite de concevoir des techniques d'évaluation plus adaptées à la situation des zones rurales, surtout pour bien cerner les opportunités (déjà connues ou non) sur le plan de la productivité et des activités économiques rurales – certaines de ces opportunités n'apparaissant qu'au bout de plusieurs années, parfois à la faveur de nouvelles connaissances et d'initiatives de sensibilisation. Par exemple, dans les régions rurales du Viet Nam, le Troisième projet de transport rural¹³ a permis à une plus grande partie de la population locale de se rendre dans les centres de santé, mais aussi d'augmenter le nombre de personnes utilisant les routes donnant accès aux marchés (39,8 % des femmes des villages concernés contre 14 % dans les autres villages). Environ 85 % des personnes ayant participé à cette étude au Viet Nam ont dit que l'amélioration des

¹³ Ren Mu et Dominique van de Walle, « Rural roads and local market development in Vietnam », document de recherche sur les politiques, numéro 4340 (Washington, D.C., Banque mondiale, 2009). Disponible à l'adresse: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/6878/wps4340.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

routes avait eu un effet positif sur leur bien-être, et qu'elles pouvaient désormais vendre leurs produits à des prix plus avantageux parce que leurs denrées agricoles pouvaient être distribuées sur les marchés.

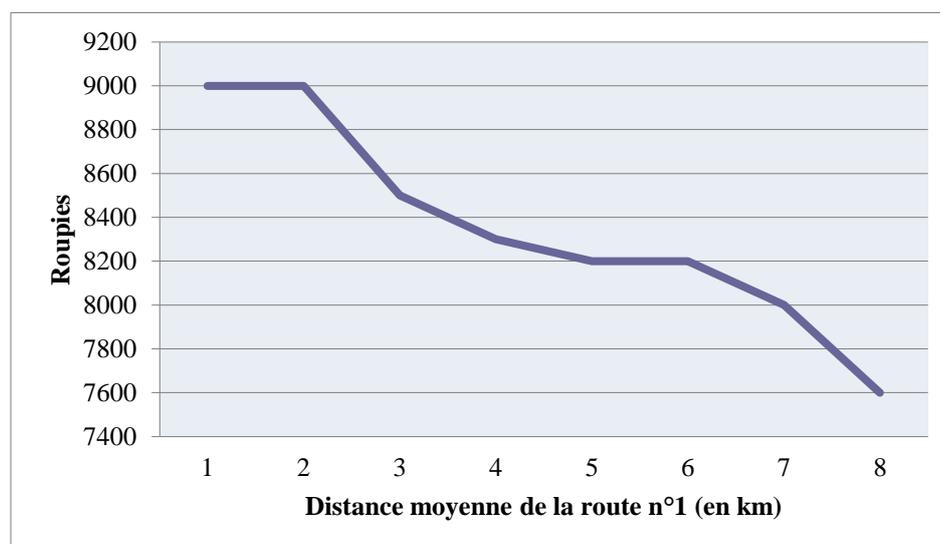
23. Les avantages d'une liaison à un réseau régional plus large ont été démontrés en termes financiers dans le cadre d'une étude réalisée en Inde¹⁴ visant à évaluer comment les populations rurales riveraines du tronçon indien de la route n°1 (rattachée à la Route d'Asie) avaient été affectées par la proximité de cette route. L'étude a permis de constater que cette route était très utilisée par les populations rurales pour diverses activités socioéconomiques et que la proximité de ce grand axe avait des répercussions considérables sur certains aspects essentiels du bien-être social et économique, notamment s'agissant du niveau de revenu et de la réduction de la pauvreté (voir figures I et II). D'un point de vue économétrique, l'étude a montré un accroissement des possibilités d'emploi et des revenus dans des domaines non agricoles. L'accès à l'éducation et aux centres de santé s'est amélioré, et le revenu des ménages et les avoirs qu'ils détiennent ont augmenté. Ainsi, on a constaté qu'une famille rurale pauvre vivant aux abords de la route n°1 avait retiré beaucoup d'avantages de cette proximité.

Figure I
Proportion de ménages pauvres (sur la base du seuil de pauvreté)



¹⁴ Ramprasad Sengupta, Dipankor Coondoo et Bhisna Rout, « Impact of a highway on the socio-economic well-being of rural households living in proximity », *Contemporary Issues and Ideas in Social Sciences*, vol. 3, No. 3 (décembre 2007). Disponible à l'adresse: <http://journal.ciiss.net/index.php/ciiss/article/view/47/41>.

Figure II
Revenu par habitant (annuel)



B. Améliorer la connectivité rurale et ses effets

24. Plusieurs études empiriques confirment que les infrastructures de transport contribuent à la croissance économique. Elles montrent toutefois aussi que, si ces infrastructures sont nécessaires à la réduction de la pauvreté, elles ne sont pas suffisantes. De fait, il est possible de réduire encore la pauvreté en améliorant les infrastructures au moyen d'investissements plus favorables aux pauvres. Les investissements dans les infrastructures devraient être axés sur les besoins des pauvres, lesquels devraient être associés à tout le processus – de la planification et la mise en œuvre jusqu'à la gestion et l'entretien – de manière à tenir compte de leurs besoins et à considérer les éventuels effets positifs et négatifs du projet.

25. Pour tirer parti du potentiel de l'aménagement des routes rurales dans la réduction des coûts de transport et la stimulation de l'activité économique, des ressources et politiques supplémentaires seront sans doute nécessaires pour tirer pleinement parti de l'amélioration des routes. Il s'agira d'accorder moins d'importance au rôle catalyseur de ces initiatives, l'accent devant être mis sur le rôle complémentaire des routes rurales dans le développement et les activités commerciales et l'amélioration des résultats en matière de santé, d'éducation universelle et d'emploi.

26. Au Viet Nam, la remise en état des routes a permis de diversifier les marchandises vendues sur les marchés par les ménages, y compris des aliments de base comme les fruits, les légumes et la viande, et a favorisé une plus grande participation aux activités commerciales et aux services. Ces effets peuvent varier en fonction du contexte géographique, politique et économique.

27. De nombreuses méthodes d'évaluation de la faisabilité des projets exigent un retour minimum sur investissement et, généralement, les investissements dans l'aménagement de routes rurales ne font pas exception; cependant, il faut reconnaître qu'on ne peut attribuer de valeur monétaire à certains avantages potentiels importants. Les avantages induits par

l'amélioration de la desserte des zones rurales dépendent largement du contexte culturel, social et géographique et des liaisons créées en complément d'autres infrastructures. Par exemple, une étude au Viet Nam¹⁵ a montré que quatre à six ans après les travaux de remise en état des routes, les services de transport routier étaient plus réactifs dans les zones où il existait des marchés et que des infrastructures étaient disponibles presque partout.

28. Une étude sur certains cas d'amélioration de la connectivité rurale et sur les politiques qui sous-tendent ces progrès aiderait les décideurs et les responsables de la planification à concevoir un ensemble de politiques à l'appui de la planification, de l'aménagement et du suivi des programmes de connectivité rurale. Cette étude régionale pourrait examiner les tendances nouvelles en matière de connectivité rurale dans la région et présenter des initiatives qui permettent de rendre plus sûrs, plus efficaces, plus adaptés et plus abordables les réseaux d'accès rural, tout en faisant appel aux populations et aux ressources matérielles locales. Elle pourrait également comprendre des études de cas recensant les bonnes pratiques en matière de connectivité rurale et mettre en évidence l'impact de cette amélioration sur les communautés concernées.

29. L'étude en question apporterait une contribution précieuse à la publication biennale *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*.

C. Stratégies permettant d'améliorer la connectivité rurale

30. De nombreux pays d'Asie et du Pacifique ne possèdent pas de politique stratégique en matière de transport rural propre à assurer la connectivité des communautés rurales et isolées aux réseaux plus larges, comme les réseaux de transport nationaux et régionaux (tels que la Route d'Asie, le Chemin de fer transasiatique et les ports secs).

31. Dans la région, les expériences fructueuses, notamment celles qui permettent de stimuler la croissance économique et d'améliorer le bien-être social grâce à des investissements dans l'accès rural, sont de plus en plus corrélées à un ensemble d'investissements intersectoriels et complémentaires. Il convient d'adopter une stratégie globale de développement des zones rurales qui donne la priorité aux investissements, assure la coordination et la cohérence des réalisations dans divers secteurs, et crée un environnement favorable à de multiples sources d'investissement.

32. De nombreux pays de la région ont conscience que la planification de la connectivité rurale mérite une attention particulière. Les méthodes classiques d'évaluation économique ne permettent pas de tenir compte des problèmes liés à la quantification des effets escomptés d'un projet donné. Dans le cadre du processus de décentralisation, la norme est désormais d'opter pour une approche participative afin de définir et de hiérarchiser les besoins des communautés locales.

¹⁵ Ren Mu et Dominique van de Walle, « Rural roads and local market development in Vietnam », document de recherche sur les politiques, numéro 4340 (Washington, D.C., Banque mondiale, 2009). Disponible à l'adresse: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/6878/wps4340.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

33. Dans le cadre de sa politique ou stratégie globale en matière de transport durable, chaque pays devrait se doter d'une politique nationale de connectivité rurale exhaustive. Les gouvernements pourraient être invités à s'engager à améliorer la connectivité rurale. S'ils ne l'ont pas déjà fait, ils pourraient définir, adopter et mettre en place un cadre national en matière de connectivité rurale axé sur l'élargissement de la couverture et l'amélioration de l'accessibilité en toutes saisons.

34. Les gouvernements pourraient encourager les autorités des districts ruraux à adapter les politiques nationales aux besoins locaux particuliers, sur la base de plans directeurs en matière de connectivité rurale qui soient cohérents avec le cadre national dans ce domaine.

35. Ce cadre national en matière de connectivité rurale permettrait aux communautés rurales de bénéficier de la planification intégrée, le but étant de desservir un plus grand nombre de collectivités rurales qui ne le sont pas encore. Un tel engagement stratégique garantirait la stabilité de la planification et des investissements et permettrait aux donateurs et aux banques multilatérales d'investir dans les infrastructures de transport rural.

36. Ce cadre pourrait fournir aux pays membres et à leurs partenaires de développement les grandes orientations nécessaires à l'élaboration de plans directeurs en matière de connectivité rurale, en favorisant l'adoption d'approches communes à l'appui de stratégies de déploiement rentables. Il pourrait également contribuer à regrouper, afin de mieux les coordonner, les mesures nationales, bilatérales, sous-régionales et régionales, dans le but d'accélérer l'exécution des programmes de connectivité rurale et de susciter une collaboration plus poussée entre les gouvernements, les entreprises, les organisations de la société civile, les organisations internationales, le monde universitaire, les responsables de la planification des transports et les communautés rurales.

D. Options financières permettant d'améliorer la connectivité rurale

37. La plupart des investissements dans les infrastructures de transport sont financés à partir de fonds publics. Par exemple, dans le cadre du dernier plan quinquennal de développement national, achevé en 2015, le Viet Nam a consacré environ 2 % de son PIB aux transports ruraux. Cela représente quelque 4 milliards de dollars, et il est prévu de multiplier ce chiffre par deux au prochain cycle. Les fonds publics peuvent également venir de sources externes grâce aux institutions internationales de financement, comme les banques de développement et les donateurs bilatéraux. Il existe d'autres formes de financement, par exemple les fonds souverains et les fonds régionaux/sous-régionaux pour l'infrastructure. Les donateurs, les fonds et les banques peuvent coopérer pour accorder des prêts à des conditions favorables ou des subventions, ou une combinaison de ces deux formules.

38. Les institutions financières internationales soutiennent le financement de projets d'infrastructures de transport rural dans la région Asie-Pacifique depuis de nombreuses années et, si l'essentiel des fonds provient de prêts, des subventions considérables ont été allouées en faveur d'initiatives en matière de transport rural en Afghanistan, au Kirghizistan, en République démocratique populaire lao et au Tadjikistan.

39. On fait de plus en plus appel au secteur privé et l'idée selon laquelle les partenariats public-privé peuvent compléter les mécanismes de financement public classiques trouve un écho croissant.

40. Toutefois, la plupart des projets relatifs à la mise en place de la connectivité rurale et à sa pérennisation sont financés à l'aide de sources publiques. Dans les régions reculées des pays en développement, les populations locales n'ont souvent pas la capacité d'obtenir d'autres moyens de financement. Il arrive que les autres modes de financement de projets, tels que les partenariats public-privé, soient hors de portée en raison du manque d'intérêt pour le financement de projets dans les régions rurales, où la rentabilité n'est pas suffisamment bonne. De plus, si des péages sont installés le long des nouvelles routes rurales, elles risquent de rester inutilisées par les usagers potentiels, qui sont désavantagés sur le plan socioéconomique.

41. Il pourrait être utile pour les gouvernements de disposer d'une étude recensant divers cas concluants de financement de la construction de routes rurales, qui les éclairerait sur les possibilités offertes, les coûts, les risques ainsi que les conditions en la matière.

E. Examen régional des progrès accomplis en matière d'amélioration de la connectivité rurale

42. Le défi à relever pour 2016 et pour l'avenir est de faire en sorte que les politiques et investissements actuels dans le domaine de la connectivité rurale contribuent à la réalisation des objectifs de développement durable.

43. Un examen des progrès accomplis au niveau régional aux fins de l'amélioration de la connectivité rurale aiderait les décideurs et les responsables de la planification à suivre l'avancement des initiatives visant à étendre la connectivité ainsi que les progrès économiques, sociaux et environnementaux qui en résultent. Il permettrait également aux pays de la région de disposer d'un outil de comparaison pour suivre leurs progrès individuels et la situation au regard des pays voisins et pour comprendre quelles politiques et méthodes interviennent dans l'élaboration d'un ensemble de politiques, ainsi que dans la planification, la hiérarchisation et la mise en œuvre des projets destinés à améliorer la connectivité rurale. Cet examen pourrait rassembler des exemples d'initiatives réussies en matière d'accès rural actuellement mises en place dans certains pays en développement. Il pourrait également s'intéresser aux approches, techniques et méthodes novatrices dans le domaine de l'accès rural (planification, construction, supervision et maintenance), ainsi qu'à la prise en compte des questions d'égalité hommes-femmes.

F. Renforcement des capacités à l'appui de la connectivité rurale

44. Afin d'améliorer la connectivité rurale dans la région, il importe de prendre des décisions éclairées sur les priorités et les méthodes à employer. La mise en commun des connaissances et des données d'expérience concernant les approches, les techniques et les méthodes qui ont permis d'améliorer la connectivité rurale aiderait les acteurs concernés à envisager les diverses politiques en matière de planification et d'amélioration de la connectivité rurale.

45. Le partage des conclusions des recherches est un domaine dans lequel les ateliers de renforcement des capacités pourraient apporter une valeur ajoutée. Le programme intitulé « South-East Asian Community Access Programme » est un exemple de programme de recherche consacré à l'étude de méthodes plus durables permettant de concrétiser et de pérenniser la connectivité rurale. Les travaux de recherche portent en particulier sur les possibilités d'exploiter les compétences des communautés locales et d'adapter les méthodes de construction et matériaux locaux des zones rurales de la sous-région.

46. Des ateliers et séminaires pourraient aussi être consacrés aux diverses techniques de construction et aux méthodes recommandées, comme les modes de construction axés sur la main-d'œuvre, à savoir la conception optimisée en fonction de la topographie et des variations de l'environnement tout au long de la route (par exemple, terrains en forte pente, zones humides et marécageuses facilement inondées ou terrains d'entretien aisé), ainsi que la technique du point-à-temps, qui repose sur le même principe et permet de garantir que chaque tronçon de route est équipé du revêtement le plus adapté aux circonstances.

47. Les ateliers ou séminaires de renforcement des capacités pourraient servir à faire connaître diverses politiques et stratégies concluantes susceptibles d'être utilisées pour améliorer la connectivité rurale. Parmi celles énumérées ci-après, certaines pourraient être incorporées dans un recueil d'études de cas et diffusées à l'occasion d'ateliers de renforcement des capacités:

- Promouvoir l'importance de relier les communautés rurales grâce à de meilleures infrastructures de transport;
- Veiller à ce que les méthodes de construction soient adaptées au terrain et à l'utilisation prévue des routes;
- Employer des matériaux de provenance locale, durables et adaptés au climat et aux conditions locales, lorsque cela est possible;
- Renforcer les capacités des communautés locales et les associer à la planification, à la construction, à l'amélioration et à l'entretien, ainsi qu'à l'ensemble du processus d'amélioration de l'accès rural, en vue de favoriser davantage l'emploi et l'appropriation;
- Renforcer les capacités des administrations et communautés locales pour qu'elles obtiennent des financements et acquièrent des compétences spécialisées en matière de construction et d'entretien des routes;
- Rendre l'entretien des routes rurales gérable, abordable et efficient;
- Tenir compte des techniques d'estimation des coûts du cycle de vie dans la planification et la conception des projets de connectivité rurale.

IV. Questions à examiner

48. La connectivité rurale aux réseaux plus larges varie fortement sur le plan de la disponibilité et de la qualité, et souffre des difficultés associées aux coûts élevés et à une mauvaise performance. La demande en matière de connectivité rurale dans la région est très forte, mais les financements et la rentabilité des projets ne sont pas suffisants pour y répondre. Il faut de nouveaux moyens de financement et de nouvelles méthodes d'évaluation pour rendre les projets de connectivité rurale économiquement abordables, réalisables et durables. L'amélioration de la connectivité rurale aux réseaux plus larges exige de disposer de politiques et stratégies efficaces et donc d'accroître les capacités des parties prenantes et des collectivités locales en matière de planification et de mise en œuvre des programmes de connectivité rurale. Les politiques novatrices et inclusives ont démontré leur efficacité dans la région, et elles doivent être étayées par des documents et reproduites pour parvenir à mettre en place un réseau de transport véritablement intégré comprenant l'accès à la Route d'Asie, au Chemin de fer transasiatique et aux ports secs.

49. Les gouvernements sont invités à faire part de leurs observations sur les vues exprimées dans le présent document et sur les éléments suivants qu'il est proposé d'inclure dans le projet de programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

Objectif immédiat. Aider les pays membres à développer et à assurer une connectivité rurale plus étendue ainsi que des liaisons avec les réseaux de transport plus larges.

Produits

1. Étude sur l'amélioration de la connectivité de transport rural et son incidence sur la réduction de la pauvreté, la santé, l'éducation et la création d'emplois;
2. Stratégie/plan directeur/cadre de politique générale au niveau régional en vue d'améliorer la connectivité de transport rural aux réseaux plus larges à l'échelon local, national et régional (Route d'Asie, Chemin de fer transasiatique et ports secs);
3. Étude sur les options de financement aux fins du développement de la connectivité de transport rural;
4. Rapport sur les progrès accomplis à l'échelon régional quant à l'amélioration de la connectivité de transport rural;
5. Atelier/séminaire/réunion/services consultatifs visant à aider les pays membres à développer l'accès au transport rural.

Indicateurs de succès

1. Publication d'un rapport démontrant les effets de l'amélioration de l'accès rural sur la réduction de la pauvreté, la santé, l'éducation et la création d'emplois.

2. Élaboration d'une stratégie/d'un plan directeur visant à améliorer la connectivité rurale et utilisation de cette stratégie ou de ce plan directeur par les États membres pour formuler leurs propres politiques et plans aux fins d'incorporer l'accès rural dans les réseaux de connectivité à l'échelon régional.
 3. Publication d'une étude sur les options de financement de la connectivité rurale et prise en compte des difficultés dans ce domaine par les États membres.
 4. Préparatifs en vue de l'examen des faits nouveaux en matière de connectivité rurale dans la région.
 5. Organisation de séminaires/ateliers de renforcement des capacités et amélioration des compétences des responsables des politiques de transport, des responsables de la planification et des responsables de l'exécution des programmes dans le domaine de la planification et de l'amélioration de la connectivité rurale.
-