



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Forum des ministres asiatiques des transports
Réunion de hauts responsables gouvernementaux

Première session
14-16 décembre 2009
Bangkok

**GRANDES QUESTIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS :
LES TRANSPORTS ET LA PAUVRETÉ**

(Point 5 c) de l'ordre du jour provisoire)

L'ACCÈS RURAL ET LA LOGISTIQUE DE LA FERME AU MARCHÉ***

Note du secrétariat

RÉSUMÉ

À sa première session, qui s'est tenue à Bangkok du 29 au 31 octobre 2008, le Comité des transports a convenu que le point de l'ordre du jour consacré aux transports et à la pauvreté porterait principalement sur la réduction des problèmes liés au transport des produits agricoles de la ferme au marché, et sur l'accès des communautés rurales aux principaux réseaux de transport et de logistique.

Dans l'introduction du présent document, on trouvera un bref aperçu de la situation régionale de la pauvreté, et une description des différentes caractéristiques de la pauvreté dans les zones rurales et urbaines. Est ensuite avancée l'idée qu'il importe d'améliorer les infrastructures pour assurer l'accès aux possibilités économiques et sociales, et pour accroître la qualité des produits agricoles qui sont livrés.

Sont également décrites plusieurs initiatives mises en oeuvre depuis peu dans la région, lesquelles viennent illustrer les progrès significatifs accomplis dans l'accès offert aux communautés rurales.

Les délégations souhaiteront peut-être faire part au Forum des mesures qu'elles mettent en oeuvre dans le secteur des transports et de la logistique pour contribuer à faire reculer la pauvreté rurale.

Afin d'aider le secrétariat à mettre en oeuvre le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), au titre de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, les délégations sont également invitées à indiquer dans quelle mesure elles souhaiteraient présenter des études de cas concernant les pratiques optimales; diffuser leurs rapports d'études sur les corrélations entre les transports et le développement socioéconomique; accueillir des séminaires et des ateliers.

* La soumission tardive du présent document est due à l'examen approfondi dont il a fait l'objet.

** Traduction non révisée

*** La mention d'une firme ou d'une marque commerciale dans le présent document ne signifie pas qu'elles ont l'aval du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Introduction.....	2
I. LA PAUVRETÉ DANS LA RÉGION.....	2
II. LES TRANSPORTS ET LES LIENS ENTRE ZONES RURALES ET ZONES URBAINES.....	4
III. LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE DANS LES ZONES RURALES	5
A. Accès rural.....	6
B. La logistique et les chaînes d’approvisionnement en zone rurale	6
IV. L’EXPÉRIENCE DE CERTAINS PAYS DE LA CESAP ET LES INTERVENTIONS RÉALISÉES	7
A. Accès rural.....	8
B. La logistique et les chaînes d’approvisionnement en zone rurale	10
C. Aspects institutionnels et organisationnels des services logistiques et des services de commercialisation.....	11
V. QUESTIONS À EXAMINER	13

Introduction

1. Les interventions destinées à améliorer les infrastructures et services de transport et de logistique, notamment les routes rurales, les transports motorisés et non motorisés, les installations de stockage, les marchés, la commercialisation et la logistique de la ferme au marché, peuvent avoir une forte influence en matière de réduction de la pauvreté et d’accroissement de la sécurité alimentaire. Le Comité des transports l’a reconnu lors de sa première session, tenue à Bangkok du 29 au 31 octobre 2008, lorsqu’il a convenu que le point de l’ordre du jour consacré aux transports et à la pauvreté serait centré sur la « réduction des problèmes liés au transport des produits agricoles de la ferme au marché, et l’accès des communautés rurales aux principaux réseaux de transport et de logistique » (voir E/ESCAP/CTR/8, paragraphes 10 et 65).

2. L’introduction du présent document dresse un tableau sommaire de la pauvreté dans la région, en particulier dans les zones rurales. Est ensuite abordée l’importance des liens entre la campagne et la ville. Le document examine ensuite les difficultés auxquelles se heurte la lutte contre la pauvreté rurale, difficultés liées aux insuffisances de l’accès physique, à certains obstacles non physiques entravant l’exploitation des possibilités économiques et sociales, ou encore à l’inefficacité des filières logistiques.

3. Le document dresse un aperçu de plusieurs initiatives récentes ayant permis aux pays de faire des progrès significatifs dans l’accès offert aux communautés rurales. Plusieurs questions sont ensuite soumises au Forum pour examen.

4. Les délégations souhaiteront peut-être faire part de leur expérience en ce qui concerne le développement des transports et de la logistique dans les zones rurales, et donner au secrétariat des indications quant aux activités futures à réaliser dans ce domaine.

I. LA PAUVRETÉ DANS LA RÉGION

5. Dans leur publication conjointe sur les Objectifs du Millénaire pour le développement, intitulée « Un avenir à portée de main » (*A Future Within Reach 2008: A Path to 2015 in Achieving the Millennium Development Goals in Asia and the Pacific*), la CESAP, le Programme des Nations Unies pour le développement et la Banque asiatique de développement ont indiqué que la région de l’Asie et du Pacifique comptait environ 641 millions de personnes vivant avec moins d’un dollar par jour en parité de pouvoir d’achat; approximativement 545 millions de personnes consommant moins que la norme mondiale

de 2 200 calories par jour, ce qui représente 65 % du nombre mondial de personnes sous-alimentées ; environ 4 millions d'enfants mourant avant d'atteindre l'âge de cinq ans ; et approximativement 250 000 femmes mourant chaque année durant l'accouchement ou par suite de complications liées à la grossesse. Le taux net d'inscription à l'école primaire était de plus de 90% dans presque tous les pays de la région.¹ La proportion des élèves du primaire atteignant la cinquième année n'était cependant que de 79,1% en Asie du Sud-Est, et de 73,1% en Asie du Sud et du Sud-Ouest.²

6. De nombreux pays de la région accomplissent des progrès significatifs dans la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement. Toutefois, les indicateurs de la pauvreté monétaire et non monétaire tels qu'exposés plus haut montrent clairement que la pauvreté est un sérieux motif de préoccupation.

7. Étant donné que, dans la plupart des pays de la région, la population rurale est plus nombreuse que la population urbaine, on peut supposer que les pauvres sont plus nombreux en ville qu'à la campagne. Cette hypothèse est corroborée par les données statistiques. La sixième colonne du tableau 1 montre que, dans les pays étudiés, la part de la pauvreté monétaire rurale se situe entre 71% (Philippines) et plus de 99% (Bhoutan), le Bangladesh, l'Inde, l'Indonésie et le Pakistan étant compris dans une fourchette allant de 80 à 90%. Néanmoins, les deuxième et troisième colonne mettent en exergue les disparités qui existent entre les zones rurales et les zones urbaines; c'est ainsi qu'en Inde, au Népal et en République démocratique populaire lao, par exemple, environ deux tiers des ruraux vivent avec moins d'un dollar par jour en parité de pouvoir d'achat, contre une proportion allant de 19 à 27% dans le cas des citadins. En d'autres termes, le taux de pauvreté rurale peut être trois fois plus élevé (ou davantage) que le taux de pauvreté urbaine.

Tableau 1. Répartition de la pauvreté entre les zones rurales et les zones urbaines, sur la base du seuil de pauvreté calculé pour l'Asie (enquête sur la pauvreté en parité de pouvoir d'achat, 2005)

Pays	Année	Indice numérique (en pourcentage)		Nombre (en millions)		Part de la pauvreté rurale dans la pauvreté totale (en pourcentage)
		Zones rurales	Zones urbaines	Zones rurales	Zones urbaines	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Bangladesh	2005	49,7	23,5	57,1	9	86,3
Bhoutan	2003	38,7	2,2	0,2	0	99,3
Fidji	2002	43,5	11,9	0,2	0	78,9
Inde	2005	65,8	26,8	532	87,1	85,9
Indonésie	2005	34,1	8,8	40	9,5	80,8
Népal	2004	64,4	18,9	14,5	0,8	95
Pakistan	2005	31,4	8,2	32,3	4,5	87,7
Philippines	2003	44,5	11,6	14,1	5,8	71
RDP lao	2003	63,2	23,1	2,7	0,2	91,7
Sri Lanka	2002	11,1	2,8	1,8	0,1	95,6
Viet Nam	2004	21,7	2,9	13,5	0,6	95,5

Source: Banque asiatique de développement, *Key Indicators for Asia and the Pacific 2008*, partie I, tableau 5.5.

^a Le seuil de pauvreté pour l'Asie est de 1,35 dollar par jour en parité de pouvoir d'achat, ce qui représente la moyenne du seuil de pauvreté national de 15 pays (Bangladesh, Bhoutan, Cambodge, Inde, Indonésie, Malaisie, Maldives, Mongolie, Népal, Pakistan, Philippines, République démocratique populaire lao, Sri Lanka, Thaïlande et Viet Nam).

¹ Banque asiatique de développement, CESAP et Programme des Nations Unies pour le développement, *A Future Within Reach 2008: A Path to 2015 in Achieving the Millennium Development Goals in Asia and the Pacific* (Publication des Nations Unies, numéro de vente : E.08.II.F.15).

² CESAP, *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2008* (Publication des Nations Unies, numéro de vente: E.09.II.F.1), tableau 13.1.

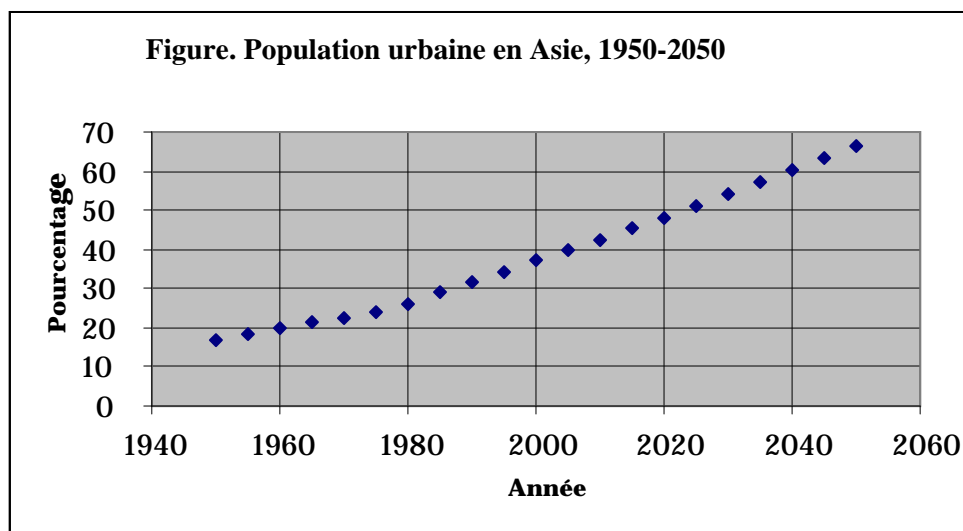
8. Tenant compte de l'importance de la réduction de la pauvreté rurale, le rapport du Secrétaire général sur la promotion d'une approche intégrée du développement rural dans les pays en développement en faveur de l'élimination de la pauvreté et du développement durable (E/2003/51) affirme que « l'objectif énoncé dans la Déclaration du Millénaire de réduire de moitié, d'ici à 2015, la proportion de la population mondiale dont le revenu est inférieur à un dollar par jour et celle des personnes qui souffrent de la faim ne pourra donc pas être atteint à moins de réduire d'urgence la pauvreté dans les zones rurales. De plus, il ne sera pas possible de réaliser les autres objectifs sans améliorer considérablement les revenus et les possibilités de développement des habitants des zones rurales, ainsi que les soins de santé, l'éducation et les services sociaux dans ces zones » (paragraphe 1 et 2).

9. Les infrastructures et les services du secteur des transports et de la logistique donnent un accès physique à ces possibilités économiques et sociales. Par conséquent, leur développement peut contribuer de façon significative à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement.

II. LES TRANSPORTS ET LES LIENS ENTRE ZONES RURALES ET ZONES URBAINES

10. Bon nombre des possibilités économiques et sociales évoquées plus haut sont présentes en zone urbaine. Du point de vue de la politique des transports, il importe donc de réfléchir à la nature du processus d'urbanisation, à l'accès physique aux zones urbaines et à l'importance des liens entre zones rurales et zones urbaines.

11. Selon les prévisions de l'ONU sur l'urbanisation dans le monde, telles que révisées en 2007 (*World Urbanization Prospects*)³, la population urbaine de l'Asie est passée de 16,8 % à 39,7 % de sa population totale entre 1950 et 2005, et continuera d'augmenter pour atteindre 66,2 % d'ici à 2050 (voir la figure ci-après).



Source: Données de l'Organisation des Nations Unies, Département des affaires économiques et sociales, Division de la population, *World Population Prospects: The 2006 Revision* et *World Urbanization Prospects: The 2007 Revision*. Documents consultés le 25 juin 2009 à l'adresse suivante: <http://esa.un.org/unup>.

12. Dans le rapport 2006-2007 sur l'état des villes dans le monde (*The State of the World's Cities Report 2006/2007*), le Programme des Nations Unies pour les établissements humains estime que c'est dans les villes que sera gagné ou perdu le combat mené pour

³ Organisation des Nations Unies, Département des affaires économiques et sociales, Division de la population, *World Population Prospects: The 2006 Revision* et *World Urbanization Prospects: The 2007 Revision*. Documents consultés le 25 juin 2009 à l'adresse suivante: <http://esa.un.org/unup>.

réaliser les Objectifs du Millénaire pour le développement.⁴ Le même rapport s'attarde également sur l'une des façons dont une victoire remportée dans les villes contribuerait à réduire la pauvreté rurale:

Les villes sont également des moteurs de développement rural. Elles offrent de nombreuses possibilités d'investissement, ce qui favorise non seulement le développement urbain, mais contribue aussi au développement rural dans un environnement caractérisé par des liens solides entre zones urbaines et zones rurales. L'amélioration des infrastructures reliant les zones rurales et les villes permet d'accroître la productivité rurale et d'élargir l'accès des ruraux à l'éducation, aux soins de santé, aux marchés, au crédit, à l'information et à d'autres services.⁵

13. Du point de vue des villes, l'amélioration des transports et des filières logistiques reliant les zones rurales et les zones urbaines a ceci d'avantageux qu'elle fait baisser les prix, améliore la qualité des produits agricoles livrés aux consommateurs des villes, et crée de nouveaux débouchés pour les biens et services produits dans les zones urbaines.

14. Le *Rapport sur le développement dans le monde 2009*, intitulé « Repenser la géographie économique » (*World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*) contient un message similaire:

Les transformations dans les liens campagne-ville sont le mieux favorisées quand les responsables politiques sont conscients de l'interdépendance économique entre ces lieux de peuplement. Dans la hiérarchie des villes, agglomérations et villages d'un pays donné, chaque unité se spécialise dans une fonction particulière et entretient des relations étroites avec les autres. C'est pourquoi le débat politique ne doit pas avoir lieu aux deux extrêmes que sont le niveau national et celui des lieux de peuplement individuels, mais plutôt au niveau de ce que l'on appelle une zone, et qui est généralement un état ou une province.⁶

15. Les liens solides entre zones rurales et zones urbaines ont été pleinement pris en considération dans la conception des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique. Les critères retenus pour le choix des itinéraires routiers et ferroviaires et des itinéraires de feroutage incluaient les suivants : a) des liaisons de capitale à capitale (pour les transports internationaux) ; b) des liaisons avec les principaux centres industriels et agricoles (liaisons avec les lieux d'origine et de destination des importations) ; c) liaisons avec les principaux ports maritimes et fluviaux (intégration des réseaux de transport terrestre et de transport sur l'eau); et d) liaisons avec les principaux terminaux et dépôts de conteneurs situés à l'intérieur des terres (intégration des réseaux ferroviaire et routier). Dans la plupart des cas, les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique sont des composantes des systèmes constitués des principales lignes nationales, lesdits systèmes étant à leur tour des composantes des réseaux de transport des différents pays.

16. Le sens de ces messages est clair: l'urbanisation va se poursuivre; les infrastructures et les services de transport sont nécessaires dans les zones rurales et dans les zones urbaines; et des liaisons de transport efficaces entre zones rurales et zones urbaines sont essentielles.

III. LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE DANS LES ZONES RURALES

17. La partie qui précède montre que le manque d'accès constitue l'un des principaux facteurs contribuant à la pauvreté.

⁴ *The State of the World's Cities Report 2006/2007: 30 Years of Shaping the Habitat Agenda* (Earthscan, 2006).

⁵ Voir note 4, p. 49.

⁶ Banque mondiale, *Rapport sur le développement dans le monde 2009: Repenser la géographie économique* (Washington, D.C., 2009), p. 199.

18. L'amélioration des infrastructures et des services de transport et de logistique apporte proximité (diminution du temps de voyage entre lieu de départ et lieu de destination) et mobilité, élargissant par là l'accès physique et économique.

19. Le présent chapitre porte sur l'accessibilité physique rendue possible par les infrastructures, les services de transport, la logistique et les chaînes d'approvisionnement des zones rurales. Sont également examinés les différents facteurs institutionnels et organisationnels qui nuisent à l'efficacité des systèmes de transport et de logistique.

A. Accès rural

1. Des routes praticables par tous les temps

20. Si certaines initiatives sont mises en œuvre dans différents pays de la région (voir le chapitre IV ci-après), l'accès physique demeure toutefois généralement un problème, surtout en zone rurale. Dans certains pays, entre 30 et 40 % des villages n'ont pas de routes d'accès qui soient praticables par tous les temps, et une minorité de villages n'ont aucun accès routier. Dans d'autres pays, de nombreuses routes reliant la capitale et les chefs-lieux de province sont non pavées ; une part importante des routes provinciales ne sont toujours pas pavées, et sont parfois impraticables durant la saison des pluies.

2. Sécurité alimentaire

21. L'insécurité alimentaire, dont l'accès est un élément, constitue une dimension importante de la pauvreté.

22. La sécurité alimentaire englobe plusieurs éléments : l'accès aux aliments à tout moment, l'accès aux aliments d'un point de vue économique, l'accès aux aliments d'un point de vue physique, et l'accès à des aliments possédant la valeur nutritive nécessaire à une vie saine. L'insécurité peut être temporaire (en cas de catastrophe naturelle, d'effondrement de l'économie ou de conflit, par exemple); ou permanente (à cause de certains facteurs tels que la pauvreté persistante et le manque de développement économique). Une amélioration des infrastructures et des services de transport et de logistique peut renforcer la sécurité alimentaire, et contribuer ainsi à atténuer la pauvreté.

3. Réduction des effets des catastrophes

23. L'accès revêt également une importance essentielle lorsqu'une catastrophe se produit et qu'il faut acheminer des secours aux victimes des inondations, sécheresses, tsunamis et tremblements de terre. Pour être à même d'intervenir en cas de catastrophe, il faut non seulement adopter des stratégies d'atténuation des risques (notamment en élaborant des plans d'urgence concernant les transports et la logistique), mais également concevoir des infrastructures adaptées susceptibles de résister à ces catastrophes. L'expérience a montré qu'il convenait d'accorder davantage d'attention à ces stratégies d'atténuation et d'adaptation dans le secteur des transports et de la logistique.

B. La logistique et les chaînes d'approvisionnement en zone rurale

24. En zone rurale, la logistique et les chaînes d'approvisionnement sont affectées par plusieurs facteurs complexes et interdépendants, y compris les suivants: le régime foncier, la taille de l'exploitation agricole, la structure du marché (y compris l'emprise qu'ont sur ce dernier les divers acteurs de la chaîne), la circulation de l'information, la disponibilité et le coût des services financiers et bancaires, la disponibilité des infrastructures et services logistiques, les politiques publiques (cadre législatif, réglementaire et budgétaire), et le niveau de participation des secteurs public et privé. Bon nombre de ces facteurs échappent au champ d'intervention habituel des ministres des transports. Ils illustrent toutefois la nécessité d'adopter une démarche multisectorielle en ce qui concerne la logistique et les chaînes d'approvisionnement en milieu rural.

25. Les paragraphes qui suivent mettent en évidence les signes de l'inefficacité des transports, de la logistique et des chaînes d'approvisionnement. Le chapitre suivant examine notamment les politiques susceptibles de nuire à l'efficacité dans ces différents secteurs.

26. Dans le cas des cultures céréalières, les pertes encourues après la récolte sont considérées comme significatives. Selon les estimations de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), les pertes subies aux différentes étapes de la chaîne d'approvisionnement se situent dans les fourchettes suivantes: récolte (1-3 %), manutention (2-7 %), battage (2-6 %), séchage (1-5 %), entreposage (2-6 %) et transport (2-10 %). Les pertes totales se situent donc dans une fourchette de 10 à 37 %, et les composantes logistiques que sont l'entreposage et le transport (4-16 %) comptent pour beaucoup dans ces chiffres.^{7,8}

27. Dans le cas des produits frais et des légumes, une étude publiée par l'Institut indien de gestion avance que le total des pertes s'élève à environ 50 %.⁹ Le tableau 2 ci-après présente les différentes composantes intervenant dans ce chiffre.

Tableau 2. Marges et pertes dans la chaîne d'approvisionnement du secteur des produits frais

<i>Chaîne d'approvisionnement</i>	<i>Agriculteur</i>	<i>Agent à la commission (village)</i>	<i>Agent à la commission (district)</i>	<i>Grossiste</i>	<i>Semi-grossiste</i>	<i>Détaillant</i>	<i>Total</i>
Marge (pourcentage du prix final)	35	15	10	10	10	20	100
Pertes (à chaque niveau)	20	8	2	5	5	10	50

Source: Chodavarapu Ysaswi, "Development of an efficient supply-chain model for organized retail in farm-fresh fruits & vegetables", Institut indien de gestion (Bangalore, ca 2007).

28. Dans une étude que la Banque mondiale a consacrée à la compétitivité du secteur horticole indien, on faisait également remarquer que « l'indicateur le plus important de l'absence d'infrastructures adéquates pour l'entreposage et la commercialisation dans le secteur de l'horticulture [était] le niveau des pertes dans le système, lequel, selon certaines estimations, atteignait 20 à 40 % de la production totale ».¹⁰

IV. L'EXPÉRIENCE DE CERTAINS PAYS DE LA CESAP ET LES INTERVENTIONS RÉALISÉES

29. Dans de nombreux pays de la région, on met en œuvre des projets dont le développement des transports et de la logistique en milieu rural constitue le thème principal ou l'un des volets. Dans bien des cas, ces projets sont bénéfiques aux communautés visées. Néanmoins, si l'on veut progresser dans la lutte contre la pauvreté rurale (voir le chapitre I), il conviendrait de multiplier les interventions fructueuses de ce genre.

⁷ M. de Lucia et D. Assennato, "Agricultural engineering in development: Post-harvest operations and management of foodgrains", Bulletin des services agricoles de la FAO n° 93 (Rome, 1994). Consulté le 29 octobre 2009 à l'adresse suivante : www.fao.org/DOCREP/T0522E/T0522E00.htm#Contents.

⁸ "Prevention of post-harvest food losses: fruits, vegetables and root crops", Documents de formation de la FAO, n° 17/2 (Rome, 1989). Consulté le 29 octobre 2009 à l'adresse suivante: www.fao.org/docrep/T0073E/T0073E00.htm#Contents.

⁹ Chodavarapu Ysaswi, "Development of an efficient supply-chain model for organized retail in farm-fresh fruits & vegetables", Institut indien de gestion (Bangalore, ca 2007).

¹⁰ A. Mattoo, D. Mishra et A. Narain, *From Competition at Home to Competing Abroad: A Case Study of India's Horticulture* (Banque mondiale, 2007).

30. Le chapitre qui suit présente une série d'initiatives mises en œuvre récemment dans certains pays, parfois à une échelle relativement grande.

31. Il est toutefois admis que, si les interventions dans le secteur des transports et de la logistique peuvent contribuer au processus de réduction de la pauvreté et constituer un point d'entrée dans ce processus, il convient cependant d'adopter une démarche multisectorielle pour s'attaquer à ce problème.

A. Accès rural

32. En Inde a été lancé le Programme de routes rurales du Premier Ministre (« Prime Minister's Rural Roads Scheme », ou PMGSY), lequel est financé intégralement par les autorités centrales et a pour but de développer les liaisons routières des zones rurales. Il s'agit de construire des routes praticables par tous les temps pour les agglomérations comptant 1 000 habitants ou plus, et pour celles comptant 500 habitants ou plus. Dans les zones vallonnées, désertiques et tribales, les agglomérations visées sont celles comptant 250 habitants ou plus. Le tableau 3 montre que 178 768 agglomérations entraient dans ces différentes catégories en 2002. Dans le cadre du dixième plan quinquennal (2002-2007), 88 % des agglomérations visées ont pu être reliées au réseau routier.

33. Parmi les caractéristiques novatrices de ce projet, on peut citer les suivantes: premièrement, il est financé par une taxe de 50 paisa (soit une demi-roupie indienne) sur le diesel; deuxièmement, les normes techniques sont fixées par le Gouvernement central; troisièmement, la mise en œuvre matérielle et financière du programme fait intervenir un système informatique centralisé, les responsables de projet présentant leurs rapports (y compris des photographies des chantiers) par voie électronique.

Tableau 3. Agglomérations reliées au réseau routier dans le cadre du programme PMGSY : objectif visé et réalisations (situation au 31 mars 2007)

<i>Type d'agglomération</i>	<i>Agglomérations qualifiées</i>	<i>Objectif visé d'ici à la fin du dixième plan quinquennal (2002-2007)</i>	<i>Agglomérations reliées au réseau routier</i>
1 000 habitants et plus	60 030	25 371	20 478
500 habitants et plus	79 208	14 854	13 193
250 habitants et plus	39 530	2 511	3 816
Total	178 768	42 736	37 487

Source: Gouvernement indien, *Onzième plan quinquennal (2007-2012)*, vol. III, Commission de la planification (New Delhi, 2008), chapitre 9. Consulté le 29 octobre 2009 à l'adresse suivante : <http://planningcommission.nic.in/plans/planrel/fiveyr/welcome.html>.

34. En 2007, le programme PMGSY a été intégré au programme Bharat Nirman lancé en 2005-2006. Ce dernier est un programme plus large portant également sur l'eau potable, les télécommunications, les routes, l'électricité et l'irrigation. En ce qui concerne les routes rurales, son objectif est de relier au réseau routier, d'ici à 2012, toutes les agglomérations rurales comptant 1 000 habitants ou plus (500 habitants ou plus dans les zones vallonnées et tribales).¹¹

¹¹ Gouvernement indien, "Bharat Nirman: A Business Plan for Rural Infrastructure". Consulté le 29 octobre 2009 à l'adresse suivante : www.bharatnirman.gov.in.

35. En Chine, environ 2 millions de kilomètres de routes classées comme rurales ont été construites durant la période 1996-2004. Les interventions réalisées en Chine ont ceci de particulier qu'elles ne mettent pas en place uniquement des infrastructures, mais également des services de transport. Selon la stratégie de développement des routes, des services ordinaires de bus devront être assurés pour au moins 95 % des villages d'ici à 2010, et pour l'ensemble des villages d'ici à 2020.¹²

36. À Sri Lanka, le programme Gama Neguma vise à assurer le développement économique de l'ensemble de l'île grâce à la création de villages prospères. Le programme a été lancé en 2006 dans 119 divisions de Grama Niladhari, et à terme il couvrira les 14 034 divisions. Au titre de ce programme, 3 354 kilomètres de routes et de ponts ont été construits en 2008, pour un coût de 7,058 milliards de roupies sri-lankaises.¹³

37. Le Bhoutan a construit huit routes de desserte prioritaires dans cinq districts, là où les habitants des communautés rurales isolées devaient auparavant faire entre une et trois journées de marche pour atteindre une route praticable par tous les temps ou pour aller au marché, à l'école, au dispensaire ou à l'hôpital, ou encore pour se rendre dans le chef-lieu de district.¹⁴

38. Une évaluation effectuée par l'Organisation d'évaluation des programmes (Commission indienne de planification) contenait les constatations suivantes :

Le programme PMGSY a permis de relier au réseau certaines des agglomérations les plus méritantes, même si le rythme de mise en œuvre est assez lent dans la plupart des états retenus. Le choix des chantiers routiers semble justifié, sauf si l'on accorde une valeur de pondération importante au coût d'opportunité associé aux chantiers routiers auxquels on a renoncé dans d'autres districts ou états. Tous les états participant à la mise en œuvre du programme ont désigné un organisme de coordination. Tous les états sélectionnés ont plus ou moins respecté les principes directeurs concernant le choix des agglomérations, les propositions de projet et les autorisations. On a estimé que les routes construites dans le cadre du programme PMGSY étaient généralement de bonne qualité. Ces routes assurent la liaison avec des lieux importants (école, marché, bureau, etc.). Elles ont amélioré l'accès s'offrant aux villageois bénéficiaires, et suscité une hausse des revenus (prix plus avantageux pour les produits agricoles, nouveaux emplois, etc.). Dans des états comme l'Himachal Pradesh, relier certaines agglomérations au réseau routier est très coûteux en raison de la difficulté du terrain. Sans le programme PMGSY, on n'aurait pas entrepris de construire des routes dans ces régions peu peuplées.¹⁵

39. En Chine, une étude consacrée au développement des routes, à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté a débouché sur les constatations suivantes :

La principale conclusion de la présente étude est que, du point de vue de la contribution au produit intérieur brut (PIB), les routes de faible qualité (principalement des routes rurales) présentent un ratio avantage-coût environ quatre

¹² Wang Ruijun, Li Huaijian et Li Yang, "Government policy on provincial and rural road development in China", Réseau Asie-Pacifique d'enseignement et de recherche en matière de transport et de logistique (ANTLER), Conférence sur les transports et les Objectifs du Millénaire pour le développement, New Delhi, 14-15 avril 2005.

¹³ Gouvernement sri-lankais, *Rapport annuel 2008*, Ministère des finances et de la planification, consultable à l'adresse suivante: www.treasury.gov.lk/FPPFM/fpd/annualreports.htm.

¹⁴ Association internationale de développement, "Transport: Improving services for the poor" (Washington, D.C., Banque mondiale, septembre 2008), p. 16. Consulté le 29 octobre 2009 à l'adresse suivante: http://siteresources.worldbank.org/INTSD_NETWORK/Resources/IDA_Transport.pdf.

¹⁵ Gouvernement indien, "Summary of A Quick Concurrent Evaluation of Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana", Commission de la planification, Organisation d'évaluation des programmes (2005). Consulté le 29 octobre 2009 à l'adresse suivante: http://planningcommission.gov.in/reports/peoreport/peoevalu/peo_pmgsy.pdf.

fois supérieur à celui des routes de haute qualité. Même dans le cas du PIB urbain, le ratio des routes de faible qualité est bien plus élevé que celui des routes de haute qualité. En ce qui concerne le PIB agricole, les routes de haute qualité n'ont pas d'incidence significative d'un point de vue statistique, tandis que les routes de faible qualité, en plus d'avoir une incidence significative, génèrent également 1,57 yuan de PIB agricole pour chaque yuan investi. Les investissements dans les routes de faible qualité génèrent également des retours élevés en PIB rural non agricole. Chaque yuan investi dans les routes de faible qualité offre un retour de plus de 5 yuans en PIB rural non agricole.

En ce qui concerne la réduction de la pauvreté, les routes de faible qualité permettent de faire passer au-dessus du seuil de pauvreté, par yuan investi, un nombre de ruraux et de citoyens bien plus élevé que ne le font les routes de haute qualité.

Une autre conclusion importante de l'étude concerne le poids relatif de la croissance et de la réduction de la pauvreté selon que l'on investisse dans le réseau routier de telle ou telle région de Chine. Les investissements offrent les dividendes économiques les plus élevés dans l'Est et le centre de la Chine, tandis que leur contribution à la réduction de la pauvreté est la plus forte dans l'Ouest de la Chine (en particulier dans le Sud-Ouest). Par conséquent, les priorités régionales varient selon que l'on fasse de la croissance économique ou de la réduction de la pauvreté l'objectif principal du pays.¹⁶

B. La logistique et les chaînes d'approvisionnement en zone rurale

1. Les infrastructures de la chaîne d'approvisionnement

40. La construction, la rénovation et l'entretien des infrastructures de transport ne constituent qu'un aspect du processus d'amélioration de l'accès physique et économique. Le développement des autres infrastructures intervenant dans la chaîne d'approvisionnement (y compris le stockage, l'entreposage et les marchés) revêt également une importance essentielle.

41. L'amélioration des marchés a été une composante importante du deuxième projet pour l'amélioration et l'entretien des routes et des marchés ruraux au Bangladesh. Ce projet comportait l'amélioration de 137 marchés considérés comme centres de croissance et de 15 marchés relevant des Union Parishads. Le rapport final du projet donne des indications sur les résultats que permettent d'obtenir les interventions dans le secteur des transports et de la logistique. Il indique que l'amélioration des infrastructures a entraîné une nette augmentation du chiffre d'affaires total et de la fréquentation des marchés; induit un changement significatif dans la répartition des différents types de véhicule; fait baisser les coûts du transport; et donné du travail à un grand nombre de membres vulnérables de la société.¹⁷

2. Le développement et l'encouragement de la chaîne de valeur

42. Dans plusieurs pays d'Asie et du Pacifique et d'autres régions, divers organismes mettent en oeuvre des projets portant de façon générale sur le développement et l'encouragement de la chaîne de valeur. Ces projets ont pour but de permettre aux acteurs de la chaîne de valeur de nouer et d'entretenir des relations efficaces susceptibles d'améliorer

¹⁶ Shenggen Fan et Connie Chan-Kang, "Road Development, Economic Growth, and Poverty Reduction in China", Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, Rapport de recherche 138 (Washington, D.C., 2005), p.46. Consulté le 29 octobre 2009 à l'adresse suivante: www.ifpri.org/sites/default/files/publications/rr138.pdf.

¹⁷ Banque mondiale, "Second Rural Roads and Markets Improvement and Maintenance Project: Implementation Completion Report, Bangladesh", Rapport n° 25229-BD (10 janvier 2003), p. 38-39.

les résultats commerciaux. Au Viet Nam, par exemple, l'Organisation néerlandaise de développement (SNV) met en œuvre les quatre projets suivants :¹⁸

a) Lai Chau et Ha Giang : développement de la chaîne de valeur du thé, afin d'accroître de 20%, d'ici à 2012, les revenus de 2 000 producteurs de thé associés;

b) Lai Chau et Lao Cai : développement de la chaîne de valeur de la cardamome, afin d'accroître de 20 à 30 %, d'ici à 2012, les revenus de 5 000 ménages pauvres;

c) Binh Thuan, Ninh Thuan, Quang Tri et Thua Thien Hue : développement de la chaîne de valeur du jatropha, afin d'accroître les revenus de 10 000 ménages pauvres d'ici à la fin de 2010;

d) Thua Thien Hue, Quang Tri et Quang Binh : développement de la chaîne de valeur du manioc, afin d'accroître de 30 à 40 %, d'ici à la fin de 2010, les revenus de 60 000 ménages pauvres.

43. On trouvera ci-après un examen de certains aspects institutionnels et organisationnels du développement des chaînes de valeur.

3. Les installations situées en bordure de route

44. Les éventaires, magasins et restaurants souvent regroupés en bordure de route sont une des caractéristiques des grandes routes nationales de la région. Ces établissements sont pour les communautés locales une source de revenu et d'emploi, et permettent aux voyageurs de se reposer, et de manger et acheter des produits des régions visitées ou traversées.

45. Au Japon, ces installations sont appelées *michinoekis*. On en compte aujourd'hui environ 800 dans ce pays. Les *michinoekis* présentent trois traits distinctifs. Premièrement, ils sont conçus avec l'aide des communautés, et créent des liens beaucoup plus étroits entre les communautés locales et les usagers de la route. Deuxièmement, ils offrent aux résidents locaux des possibilités commerciales, car des services publics multiples peuvent y être fournis (soins de santé, enseignement et formation, activités culturelles, etc.) en plus des services de restauration et des services commerciaux habituels. Troisièmement, si les usagers de la route constituent bien la clientèle visée, les services offerts ne s'adressent pas uniquement aux usagers motorisés, mais également à ceux qui arrivent à pied ou à vélo. En d'autres termes, les *michinoekis* peuvent contribuer à répondre aux besoins multiples tant des résidents locaux que des voyageurs. Des projets s'appuyant sur des concepts similaires ont été lancés en Chine, au Kenya et en Thaïlande.¹⁹

C. Aspects institutionnels et organisationnels des services logistiques et des services de commercialisation

46. Des mesures institutionnelles et organisationnelles visant à fournir un appui aux services logistiques et aux services de commercialisation sont prises actuellement par différents protagonistes : les gouvernements (y compris aux niveaux central, provincial et local); les organisations humanitaires bilatérales et internationales; les institutions financières internationales; les organisations non gouvernementales nationales et internationales; les coopératives; et le secteur privé.

¹⁸ SNV, "Smallholder Cash Crops, Connecting rural poor with enabling cash crop solutions", <http://www.snvworld.org/en/countries/vietnam/ourwork/Documents/Brochure%20Cash%20Crop%20Final.pdf>.

¹⁹ Multiply, Inc., « 'Michinoeki': urban-rural exchange in Japan ». Consulté le 29 octobre 2009 à l'adresse suivante: <http://marukuwato.multiply.com/journal/item/184>.

47. Aux niveaux central, provincial et local, les pays prennent des initiatives pour déréglementer les marchés agricoles et rationaliser les chaînes d'approvisionnement, élargissant par là l'accès des agriculteurs aux marchés.

48. Ces politiques permettent non seulement d'accroître les revenus des agriculteurs, mais aussi de rendre la chaîne d'approvisionnement plus efficace et de faire baisser les prix.

49. L'apparition des supermarchés dans les pays de la région a donné aux agriculteurs l'occasion de diversifier leur production en ajoutant aux légumes secs, céréales et féculents, de nouveaux produits à forte valeur comme les légumes, les fruits, les fleurs, les plantes décoratives, les condiments et les épices. Commercialiser ces produits sur les marchés locaux, nationaux, régionaux et mondiaux peut contribuer à réduire la pauvreté de deux façons principales. Premièrement, cela peut accroître les revenus et, partant, améliorer l'accès économique aux aliments; deuxièmement, cela peut accroître la valeur nutritive des aliments consommés.

50. En Inde, plusieurs grandes entreprises (y compris Future Group, Reliance Fresh et FieldFresh Foods, cette dernière étant une coentreprise réunissant Bharti Enterprises et Del Monte) possédant leurs propres sociétés logistiques sont en train de mettre en place de tels points de vente au détail. Le modèle commercial de Reliance s'appuie sur le principe « du champ à la table ». Cela veut dire que les agriculteurs peuvent livrer leurs produits directement aux magasins ou aux centres de collecte, où les produits sont traités avant d'être distribués aux magasins. Ce modèle réduit la longueur de la chaîne d'approvisionnement, laquelle peut inclure l'agriculteur, le groupeur, l'agent à la commission, le négociant, le grossiste, le semi-grossiste, le détaillant et le consommateur.

51. Au Bangladesh, la société Agora, qui exploite quatre supermarchés à Dhaka, a signé un accord avec une coopérative de 1 000 agriculteurs du Bengale du Nord afin d'acheter directement auprès d'elle des fruits et des légumes. Les prix des produits sont fixés en fonction de la moyenne des prix pratiqués le jour en question sur les marchés de gros des zones adjacentes. La coopérative a accepté de respecter les normes de qualité d'Agora, et s'est engagée par contrat à ne pas utiliser de pesticides, de produits chimiques ou d'engrais superflus aux stades de la culture et de la récolte.

52. Si les contrats entre exploitants agricoles et grands supermarchés, entre autres choses, posent plusieurs questions de politique générale encore non résolues, nombreux sont les consommateurs et les agriculteurs qui bénéficient de ces nouveautés.

53. Comme il importe de mettre en place des chaînes d'approvisionnement efficaces et de réaliser des économies d'échelle dans l'entreposage, le transport, la commercialisation et la distribution en gros et au détail, on a créé des coopératives dans de nombreux pays de la région. Dans certains de ces pays, les coopératives représentent une part significative de la production nationale. Si ces structures institutionnelles et organisationnelles affichent un bilan mitigé, notamment en ce qui concerne leur réputation, un bon nombre d'entre elles sont considérées comme efficaces pour lutter contre la pauvreté.

54. Les regroupements et le renforcement des réseaux sociaux au sein des chaînes d'approvisionnement sont de plus en plus souvent considérés comme d'importants instruments pour combattre la pauvreté rurale. Les activités de SNV telles que décrites plus haut en constituent un exemple. Ces initiatives constituent un aspect important de la gestion du savoir pour les communautés rurales, et permettent d'améliorer l'accès aux informations techniques sur les cultures et les marchés, compte tenu également des avantages supplémentaires découlant de l'appartenance à des réseaux au sein desquels il est possible de partager l'information et de solliciter des conseils. À cet égard, il existe des arguments convaincants en faveur des regroupements.

V. QUESTIONS À EXAMINER

55. Les délégations souhaiteront peut-être faire part au Forum des mesures qu'elles mettent en œuvre dans le secteur des transports et de la logistique pour contribuer à faire reculer la pauvreté en milieu rural.

56. Étant donné que certains des problèmes mentionnés plus haut concernent spécifiquement certains pays, le Forum souhaitera peut-être donner au secrétariat de nouvelles indications quant aux activités régionales qu'il pourrait entreprendre dans ce domaine.

57. À cet égard, les délégations souhaiteront peut-être faire des observations sur la nécessité d'aborder les éléments mentionnés dans la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique (E/ESCAP/63/13, chap.V), à savoir :

a) Séminaires et ateliers consacrés au rôle que peuvent jouer les transports dans la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement, et documents d'information sur les bonnes pratiques suivies dans la région pour le développement des transports conformément aux objectifs;

b) Examens et études analytiques et quantitatives concernant les rapports entre les transports et le développement socioéconomique;

c) Diffusion de l'information sur les pratiques et interventions optimales destinées à améliorer les liaisons de transport et l'accès aux transports.

58. Afin d'aider le secrétariat à mettre en œuvre le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011), au titre de la Déclaration de Busan (E/ESCAP/63/13, annexe), les délégations sont également invitées à indiquer dans quelle mesure elles souhaiteraient présenter des études de cas concernant les pratiques optimales ; diffuser leurs rapports d'études sur les corrélations entre les transports et le développement socioéconomique ; accueillir des séminaires et des ateliers.

- - - - -