

**XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
DURBAN 2003**

RAPPORT NATIONAL DU ROYAUME-UNI

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE
TS5**

***L'accès à la mobilité :
un service social de base***

Résumé

Le premier chapitre du rapport se concentre sur la situation au Royaume-Uni et se limite aux domaines jugés pertinents au Thème 5. Au Royaume-Uni, la responsabilité en matière d'accès et de mobilité incombe au Ministère des Transports en Angleterre, avec des domaines de responsabilité distincts en Ecosse, au Pays de Galles et en Irlande du Nord. Sur le plan de la mobilité, le principal objectif est d'offrir aux usagers des transports en commun, piétons et automobilistes des politiques et prestations qui soient acceptables, accessibles, disponibles et abordables. L'accent est porté sur la réduction de l'exclusion sociale et la satisfaction des besoins des handicapés et personnes âgées. Le problème de l'isolement dans les zones rurales est abordé à travers un soutien des installations locales, un financement spécial des bus et un soutien communautaire pour améliorer l'accessibilité. Des stratégies ont été élaborées pour renforcer la priorité accordée aux piétons et cyclistes, et des mesures sont en place pour promouvoir la sécurité, la salubrité et la viabilité des trajets scolaires. Des programmes sont déployés pour encourager de nouveaux partenariats imaginatifs entre les secteurs public, privé et bénévole travaillant en collaboration pour développer des solutions locales aux problèmes locaux.

Le Royaume-Uni souhaite vivement soutenir le développement international et le second chapitre du rapport expose l'approche britannique dans ce domaine. La responsabilité au niveau du gouvernement britannique incombe au *Department for International Development* (DFID) (Ministère du Développement International). Une aide de financement est consentie pour soutenir le travail des particuliers et organismes tout en contribuant au travail des agences de développement multilatéral majeures. Le DFID finance un site Internet *Transport-Links* (Liens de Transport) servant de source d'informations pour les personnes travaillant sur les questions de transports dans les pays à faible revenu. Le *Rural Transport Policy Toolkit* (Boîte à Outils de la Politique des Transports Ruraux) vise spécifiquement les problèmes d'accès et de mobilité dans les zones rurales et expose la formulation et le développement des plans d'action. Des directives techniques pratiques sur la construction et la maintenance des routes à faible trafic accompagnent un manuel sur la minimisation des coûts de l'accès rural élémentaire viable. La *Rural Transport Knowledge Base* (Base de Connaissances des Transports Ruraux) offre une documentation de référence et formation sur les dernières réflexions en matière de transports ruraux et chaque document thématique se présente avec des études de cas pratiques à l'appui. Le DFID soutient également les initiatives visant à encourager une prise en compte plus efficace des problèmes sociaux et de transports ruraux dans les nouvelles versions du système d'aide à la décision d'investissement HDM-4 de l'AIPCR.

INTRODUCTION

Le présent Rapport National du Royaume-Uni se divise en deux chapitres principaux. Le premier chapitre aborde les problèmes d'accès à la mobilité que connaît le Royaume-Uni même. Toutefois, le Thème 5 se focalisant sur les problèmes des pays à faible revenu, ce rapport se limite aux problèmes les plus susceptibles de concerner et toucher ces pays. Le second chapitre expose l'approche britannique aux problèmes d'accès et de mobilité telle qu'adoptée par le RU dans son programme de coopération internationale avec les pays en développement. Tandis que les principes sous-jacents sont essentiellement identiques dans chaque cas, les priorités et les problèmes sous-jacents varient clairement d'un pays à l'autre.

CHAPITRE 1 – AU ROYAUME-UNI

La responsabilité en matière de politique de transports incombe en Angleterre au Ministère des Transports. L'Ecosse, le Pays de Galles et l'Irlande du Nord sont responsables au niveau régional de leurs transports et réseaux routiers locaux. Au sein du Ministère des Transports, les questions se rapportant au présent rapport sont traitées par le *Local Transport Directorate* (Direction Régionale des Transports), et par la *Mobility and Inclusion Unit* (Service Mobilité et Inclusion).

L'objectif de la *Mobility and Inclusion Unit* est d'offrir aux usagers des transports en commun, piétons et automobilistes des politiques et prestations qui soient acceptables, accessibles, disponibles, abordables et sûres, et d'encourager une diversité dans le développement des politiques.

Le but du gouvernement est de moderniser les transports locaux dans le cadre d'une stratégie globale visant à préserver un système de transports sûr et fiable, et d'offrir au public un choix plus vaste de moyens de transport.

Les objectifs clés de la stratégie globale sont les suivants :

- Réduire l'exclusion sociale en examinant le rôle joué par les transports, et collaborer avec d'autres ministères et autorités locales pour promouvoir l'accès à l'emploi, aux biens et aux services. Promouvoir des transports socialement inclusifs en analysant les exigences de transport des différentes catégories sociales.
- S'assurer qu'à l'avenir les transports en commun soient totalement accessibles et que les besoins de mobilité des handicapés et personnes âgées soient satisfaits.
- Reconnaître le rôle des transports bénévoles et communautaires dans la satisfaction des besoins de mobilité des personnes âgées, des handicapés et autres personnes socialement exclues.

Les statistiques du Ministère des Transports montrent que près de 15% de la population britannique (environ 8,6 millions de personnes) souffrent d'un handicap et 85% des handicapés ne sont pas nés handicapés mais le sont devenus ultérieurement suite à un accident ou une maladie. 66% environ des handicapés sont des personnes âgées et au cours des 50 prochaines années le nombre de sexagénaires devrait doubler et le nombre d'octogénaires tripler.

Rapport gouvernemental sur les Transports (1998)

Ce Rapport Gouvernemental expose une nouvelle approche en matière de politique de transports qui s'applique à l'ensemble du Royaume-Uni, et incarne une conception nouvelle et moderne de l'intégration des transports aux autres aspects de la politique gouvernementale. Certains des débats figurant dans ce rapport ne concernent que l'Angleterre. Mais les principes directeurs s'appliquent à l'ensemble du Royaume-Uni.

L'accès aux transports pouvant être une question de justice sociale, des transports en commun de grande qualité doivent être conçus pour être facilement utilisés par tous. Il est nécessaire de combattre la spirale négative du désavantage au sein des régions les plus défavorisées du pays, où les difficultés d'accès à l'emploi viennent s'ajouter à d'autres problèmes sociaux et économiques. L'amélioration des transports est un élément essentiel de notre programme *New Deal for Communities* qui élargira les opportunités économiques, s'attaquera à l'exclusion sociale et améliorera la gestion des quartiers et la qualité de vie dans certains des quartiers les plus déshérités du pays.

Outre des villes prospères, le Royaume-Uni veut une campagne florissante offrant de véritables emplois et débouchés aux personnes qui y vivent. Ainsi, chaque fois qu'un nouveau programme de développement est envisagé, il doit être conçu de façon à soutenir les communautés existantes. Les besoins de transport varient énormément au sein des zones rurales et d'une zone rurale à l'autre. Les problèmes des communautés insulaires isolées d'Ecosse sont très différents de ceux des villages ruraux du sud-est de l'Angleterre. Il en sera de même pour les solutions.

Les objectifs du programme *New Deal for Transport* sont les suivants :

- plus de diversité et vitalité locales à travers une meilleure planification ;
- rendre les opportunités d'emploi accessibles :
 - o grâce à des transports soutenant la régénération ;
- Des bus en plus grand nombre et de meilleure qualité ;
- combattre l'isolement dans les campagnes grâce à :
 - o un soutien des installations locales ;
 - o un financement spécial des bus ;
 - o un soutien des projets communautaires d'amélioration de l'accessibilité ;
- répondre aux besoins de transport des femmes, des handicapés, des personnes âgées et des personnes à faible revenu ;
- réunir les communautés divisées par le trafic :
 - o grâce à une gestion du trafic, un ralentissement et une réduction du trafic ;
- surveiller les impacts des politiques sur les différentes catégories sociales

Près d'un tiers des fonds de transport seront alloués aux autorités locales pour la mise en œuvre de leurs plans de transports locaux. Cela permettra aux autorités, en partenariat avec la population, les entrepreneurs de transports routiers, les entreprises locales et autres, d'apporter des améliorations concrètes sur le terrain, contribuant à l'atteinte des résultats et objectifs ambitieux définis dans le Plan Décennal.

Stratégie Piétons

Un document de consultation visant à améliorer les conditions pour les piétons est en cours d'élaboration.

Le document préliminaire résume la politique publique sur les piétons, les objectifs des directives, les moyens de surmonter ces obstacles, les partenaires clés chargés de surmonter les obstacles, et les indicateurs proposés.

Les politiques ont changé ces dernières années pour accorder une plus grande priorité aux usagers de la route vulnérables, y compris piétons et autres non-automobilistes. Les améliorations pour les piétons sont largement financées par les fonds du Plan de Transports Locaux. Il est demandé aux autorités routières d'identifier les lacunes de l'infrastructure locale et de proposer des améliorations du réseau piéton.

Stratégie Cyclistes

La Stratégie Nationale pour les Cyclistes vise à promouvoir et encourager plus largement l'usage de la bicyclette, avec comme objectif central une multiplication par quatre du nombre de trajets à vélo d'ici 2012 (basé sur les chiffres de 1996).

Comme pour les piétons, les améliorations des installations destinées aux cyclistes sont largement financées par les fonds du Plan de Transports Locaux. De plus, le gouvernement a introduit des mesures de promotion de l'usage de la bicyclette ; en Angleterre, une Commission Nationale Stratégique pour les Cyclistes (*National Cycling Strategy Board*) a été mise sur pied ; des *Cycling Development Team* et *Cycling Projects Fund* ont également été créés.

Stratégie des Transports en Commun Ruraux

Le gouvernement a lancé trois programmes pour améliorer les transports en commun ruraux :

- *Rural Bus Subsidy Grant (RBSG)* – finance les services réguliers locaux
- *Rural Bus Challenge (RBC)* – encourage les nouvelles idées
- *Rural Transport Partnership (RTP)* – finance essentiellement les initiatives communautaires

De plus, un fonds Transports pour les Petits Villages Ruraux (*Rural Parishes Transport*) a été constitué par la Countryside Agency, visant à soutenir les initiatives à petite échelle, dont informations sur les transports en commun, nouveaux abribus et programmes de bons de taxi.

Rural Bus Subsidy Grant (RBSG)

La RBSG (Subvention des Bus Ruraux) est allouée aux autorités locales en fonction de la taille de leur population rurale. Cette subvention est destinée au financement de services de bus locaux nouveaux ou améliorés en Angleterre. Il incombe à l'autorité locale de décider des services et communautés à soutenir. Cette subvention a offert plus de 1800 services nouveaux et améliorés reliant des zones rurales à des bourgs, et améliorant l'accès pour les résidents ruraux. Les critères ont été élargis à des services vers les bourgs comptant jusqu'à 25.000 habitants (contre 10.000 précédemment). La fréquentation de ces services est passée de 10 M la première année à quelque 17 M de trajets en 2000/01.

A l'issue de l'expérience initiale, il a été décidé d'offrir plus de flexibilité dans l'usage de la subvention, notamment pour préserver les services de bus existants tout en soutenant les services de bus ruraux totalement nouveaux.

Un récent rapport de CPRE/ Transport 2000 sur la RBSG a indiqué que la subvention "avait donné un nouvel élan aux services de bus dans de nombreuses communautés rurales" et constitue de toute évidence une avancée majeure.

Rural Bus Challenge (RBC)

Le *Rural Bus Challenge* est un concours annuel au cours duquel les autorités locales soumettent une offre de financement de programmes innovateurs visant à fournir et encourager les transports en commun ruraux, en améliorant la qualité et le choix à travers le pays. A l'édition 1998 du concours, 46 programmes ont été financés pour un total de 11,4 M £, tandis que 58 autres offres totalisant 16,8 M £ ont été approuvées au concours 1999. Le financement est actuellement de l'ordre de 20 M £ par an.

Les types de programmes soutenus par le concours sont les suivants:

- améliorations sur l'ensemble d'une zone rurale, basées sur un service principal, des services d'appoint et des transports communautaires s'accompagnant d'une amélioration des informations et de l'infrastructure;
- services d'appoint vers les itinéraires principaux;
- services répondant à la demande;
- soutien des transports communautaires;
- service de taxi collectif;
- intégration des transports au moyen d'un centre d'appels;
- courtage des véhicules existants;
- programmes vélo/bus;
- développement d'informations en temps réel;
- modernisation de l'infrastructure

Rural Transport Partnership (RTP)

Le programme *Rural Transport Partnership* (Partenariat sur les Transports Ruraux) a été lancé dans le cadre de la série de mesures de soutien des transports ruraux faisant suite au Budget 1998. Le programme est administré par la Countryside Agency et avoisine actuellement les 10 M £ par an. Il a pour but d'encourager de nouveaux partenariats imaginatifs entre les secteurs public, privé et bénévole travaillant en collaboration pour développer des solutions locales aux besoins locaux.

De nombreux partenariats ont été établis à ce jour. Le financement de ces partenariats se décompose en deux phases. La première consiste à désigner un responsable partenarial qui, en collaboration avec les dépositaires d'enjeux locaux clés, entreprend un examen des besoins locaux et dresse un plan d'action pour y répondre. Les partenariats tirent ensuite des fonds pour financer les coûts de mise en œuvre des plans d'action.

Trajets scolaires

C'est un exemple qui démontre la nécessité pour un large éventail de dépositaires d'enjeux d'aborder les problèmes de transport. Dans ce cas, l'initiative se présente sous forme de site Internet financé par le Ministère des Transports, le Ministère de l'Education et le Ministère de la Santé.

Ce site a pour but de donner accès à la multitude d'informations disponibles sur les mesures prises pour promouvoir la sécurité, la salubrité et la viabilité des trajets scolaires.

Rapport Gouvernemental sur les Campagnes

Le Rapport Gouvernemental intitulé 'Nos campagnes: l'avenir' et publié en novembre 2000 par le Ministère britannique des Affaires Environnementales, Alimentaires et Rurales, comprend l'engagement de fonder au moins un partenariat par comté et de réaliser jusqu'à 500 nouveaux projets parrainés par des partenariats sur les trois prochaines années. De plus, les ressources disponibles dans le cadre du programme seront portées à 32 millions £ sur la période 2001/02 à 2003/04.

Les liaisons de transport sont vitales pour les villages. Mais les transports en commun ne sont pas facilement disponibles dans les zones rurales. Et pour un ménage sur trois, le véhicule particulier n'est pas une option dont ils disposent. Pour répondre aux besoins ruraux, les transports doivent être flexibles. Les propositions du rapport gouvernemental visent à élargir le choix des options à la disposition de la population pour se déplacer et à encourager des solutions plus locales et innovatrices.

Nous souhaitons faciliter les liaisons avec les bourgs locaux, quel que soit le lieu de résidence de la population. Sur les trois prochaines années, nous augmenterons la subvention accordée aux bus ruraux de 45 pour-cent par rapport aux trois dernières années. Nous avons l'intention d'offrir un service de bus toutes les heures, ou plus fréquent, à dix minutes de marche pour un tiers de plus des foyers ruraux.

Une cinquantaine de nouveaux contournements ruraux et programmes de réduction de la vitesse du trafic dans les villages amélioreront la sécurité routière des personnes vivant à la campagne.

Nous souhaitons que la population rurale ait son mot à dire sur la prestation des services. Des comités consultatifs ruraux régionaux contrôleront également l'application régionale et locale de la politique dans les zones rurales. Les ministères devront évaluer et exposer l'impact de leurs décisions de politique sur les communautés rurales. Le comité consultatif examinera les évaluations annuelles officielles des progrès conduites par la Countryside Agency.

Les résultats du suivi des politiques et des progrès seront publiés chaque année dans le Rapport sur l'Etat des Campagnes de la Countryside Agency.

Loi de 2000 sur les Transports

La loi de 2000 sur les transports (*Transport Act 2000*) a introduit de nouvelles mesures visant à aider les personnes âgées et les handicapés à utiliser les transports en commun et communautaires. Ces mesures prévoient notamment que les autorités locales s'assurent désormais que toutes les personnes de 60 ans et plus puissent bénéficier de cartes de transport leur permettant d'utiliser les services de bus locaux à demi-tarif ou moins.

Parmi les autres changements récents figure l'octroi aux prestataires de transports communautaires des mêmes remises de la taxe sur le carburant que celles précédemment accordées aux opérateurs de services de bus réguliers.

Inclusion Sociale

Un récent rapport gouvernemental intitulé '*Making the Connections: Transport and Social Exclusion*' (Etablir les Liens : Transports et Exclusion Sociale) www.socialexclusionunit.gov.uk expose une série de mesures visant à améliorer la qualité de vie et les opportunités offertes aux personnes à faible revenu en optimisant les liaisons de transport et modifiant le mode de prestation des services. Ce rapport est axé sur un nouvel engagement en matière de Panification de l'Accessibilité visant à fournir des solutions locales aux problèmes locaux. Pour la première fois, une personne au sein de chaque zone locale sera chargée de collaborer avec divers partenaires pour s'assurer que la population locale puisse se rendre là où elle doit aller.

Le rapport de la *Social Exclusion Unit* s'appuie sur des initiatives gouvernementales existantes d'amélioration de l'accès aux opportunités, telles que le Plan Décennal du Ministère des Transports et le nouveau financement de 5 millions £ annoncé dans le Budget des Equipes d'Action pour l'Emploi dans le but de subventionner des projets de transport visant à aider la population des zones à fort taux de chômage à trouver un emploi.

Les familles à faible revenu tendent également à résider dans des zones au cadre de vie plus pauvre, avec davantage de bruit généré par le trafic routier et une qualité de l'air plus médiocre que la moyenne. Les enfants habitant dans les quartiers plus pauvres courent également plus de risques d'être tués ou blessés par des accidents de la route.

Le gouvernement fait déjà beaucoup pour réduire les impacts du trafic sur les communautés défavorisées dans le cadre de la Stratégie Nationale sur la Sécurité Routière et la Stratégie sur la Qualité de l'Air.

- Définir un nouvel objectif pour réduire les concentrations de victimes d'accidents de la route dans les zones défavorisées. Cette initiative est soutenue par un budget initial de 17,6 millions £ pour les autorités routières locales enregistrant les taux les plus importants d'accidents impliquant des piétons enfants.
- Chaque commune doit atteindre un niveau minimum de qualité de l'air. L'un des moyens d'y parvenir est d'introduire des normes d'émission en vertu desquelles les automobiles ou camions peuvent être verbalisés en cas d'émissions de gaz polluants supérieures à un niveau défini.

CHAPITRE 2 – DANS LES PAYS A FAIBLE REVENU

Cette partie du Rapport National du Royaume-Uni porte sur le travail effectué par divers particuliers et organismes avec l'aide de financement du Ministère britannique du Développement International (DFID) pour le compte des pays à faible revenu. Un grand nombre de sujets abordés ci-dessous sont le fruit de partenariats avec différents acteurs mais, dans tous les cas, le DFID a été un donateur majeur.

L'objectif d'ensemble de la politique britannique à l'égard des pays en développement est l'élimination de la pauvreté et, dans le contexte des transports, il est reconnu qu'un secteur des transports efficace et équitable contribue, à la fois directement et indirectement, à l'élimination de la pauvreté. L'élimination indirecte de la pauvreté nécessite une croissance économique en faveur des pauvres pour qu'un pays soit en mesure de soutenir des activités axées sur la pauvreté. Un système de transports efficace contribue ainsi à la croissance économique et requiert un réseau affichant un bon équilibre entre routes principales, secondaires et d'appoint. Plus directement, la pauvreté est souvent liée à l'isolement et l'éloignement, et c'est dans ces domaines que l'accessibilité et la mobilité sont des critères importants.

La majeure partie du financement direct des projets d'investissement dans les pays à faible revenu provient des prêts accordés par les banques internationales de développement comme la Banque Mondiale, la Banque Asiatique de Développement, la Banque Africaine de Développement, etc. En tant que membre de ces organismes multilatéraux, le Royaume-Uni contribue dans diverses proportions aux projets de transport ainsi financés.

Le financement bilatéral britannique direct se présente entièrement sous forme de subventions et relativement à l'infrastructure des routes principales a tendance à se concentrer sur les projets d'assistance technique axés sur le développement institutionnel et le renforcement des capacités, avec des contributions relativement mineures aux coûts de construction ou de maintenance directe. Des fonds britanniques conséquents ont toutefois contribué à la construction et la maintenance directes de routes secondaires et d'appoint parallèlement aux investissements dans le renforcement des capacités institutionnelles au sein des administrations locales. Le Royaume-Uni fait également partie des rares agences de développement qui financent des activités d'études et de recherche pour le secteur des transports dans les pays à faible revenu.

Etablir des Liens

En 2002, le DFID a publié un document intitulé '*Making Connections – Infrastructure for poverty reduction*' ('Etablir des Liens – Une infrastructure de lutte contre la pauvreté'). Ce rapport ne porte de toute évidence pas simplement sur les routes et les transports routiers, mais reflète néanmoins l'approche du DFID à l'égard de l'infrastructure dans son ensemble.

Ce rapport reconnaît l'aptitude des services d'infrastructure à contribuer à une croissance en faveur des pauvres et la nécessité d'une approche commune liant les gouvernements nationaux et locaux. Un soutien de l'infrastructure est également l'un des meilleurs moyens d'amener une croissance économique et un changement systématique en faveur des pauvres en facilitant le développement de la responsabilisation, la transparence et la mobilisation sociale.

Au niveau national, le Royaume-Uni compte s'assurer que les contraintes d'infrastructure sur le développement durable sont dûment prises en compte dans les stratégies nationales de lutte contre la pauvreté.

Au niveau international, le Royaume-Uni a joué un rôle déterminant pour tenter d'améliorer les instruments financiers disponibles pour surmonter les contraintes sur l'usage de fonds du secteur privé pour l'infrastructure. Un soutien a été accordé à la '*Public-Private Infrastructure Facility*' (PPIAF) (instrument d'investissement public-privé dans l'infrastructure) pour aider les pays à améliorer la qualité de leur infrastructure en faisant appel à des ressources privées. Le Fonds d'Infrastructure de l'Afrique Emergente a également été soutenu pour offrir des prêts à moyen et long termes aux investisseurs privés en vue d'initiatives d'infrastructure.

Site Internet Transport – Liens

Le site Internet des transports du Royaume-Uni/DFID www.transport-links.org a pour but d'offrir un service à toutes les parties concernées par les transports dans les pays à faible revenu. Il a été lancé en 2001 et a fait l'objet d'une amélioration continue depuis cette date. La plupart des activités décrites dans cette partie du rapport sont traitées plus en détail sur le site Internet. Ce site devrait constituer une importante source d'informations pour les Centres de Transfert de Technologie de l'AIPCR dans les pays à faible revenu. Il convient également de noter que les produits et directives destinés aux praticiens sont de plus en plus élaborés dans un format adapté à une distribution électronique afin que les utilisateurs puissent simplement télécharger les informations pertinentes à tout moment donné. Cela signifie également que les documents peuvent être régulièrement mis à jour en fonction des derniers développements.

Boîte à Outils de la Politique des Transports Ruraux

Il s'agit d'une Boîte à Outils de la Politique pour une Mobilité Rurale Accrue. Cette boîte à outils a été conçue comme un centre de services intégrés dans le but de soutenir les décideurs et praticiens à prendre des décisions sur des interventions appropriées pour soutenir le développement rural grâce à des systèmes de transports ruraux efficaces et axés sur les usagers et la pauvreté.

Cette boîte à outils a été conçue pour permettre aux utilisateurs de ‘piocher’ sans avoir à lire la totalité des documents – seuls les outils appropriés doivent être utilisés au moment opportun. Elle ne fournit pas toutes les réponses, mais elle expose les questions clés et indique où trouver des informations plus détaillées.

La boîte à outils s'adresse aux décideurs nationaux et locaux. Une politique de transports ruraux efficace ne peut toutefois pas être formulée sans consulter au préalable un large éventail de dépositaires d'enjeux. En conséquence, la boîte à outils sera également très utile à de nombreux autres organismes divers intéressés par l'accessibilité et la mobilité rurales.

Une consultation est nécessaire tout au long du processus de développement et de mise en œuvre de la politique et la Boîte à Outils commence par des conseils sur la consultation des dépositaires d'enjeux clés. Au départ, les dépositaires d'enjeux doivent convenir que les transports sont une priorité d'intervention, suivi d'un consensus sur les interventions appropriées répondant aux besoins d'accès.

L'identification de la nécessité d'une politique de transports ruraux est peut-être la phase la plus critique du processus de développement de la politique. Cette section indique comment la collecte d'informations, à l'aide de diverses approches quantitatives et participatives et méthodologies, peut aider à identifier les problèmes et questions apparentés aux transports nécessitant une politique.

Une section sur la formulation de la politique et l'élaboration de plans d'action décrit les éléments nécessaires au développement de politiques de transports ruraux avec une référence spécifique à la fourniture d'une infrastructure routière et de moyens de transports ruraux. Elle offre également des conseils sur les questions juridiques, financières et de gestion.

Une autre section montre comment une sélection d'outils peut être utilisée pour mettre en œuvre une politique de transports. Elle explique la nécessité de prendre en compte les groupes vulnérables, et offre des conseils spécifiques sur la fourniture et la gestion d'une infrastructure et de moyens de transport.

La dernière section étudie différentes approches de suivi de la politique à l'issue de sa mise en œuvre. Elles intègrent une analyse des impacts sociaux et environnementaux, et une analyse des sources de revenus, en portant l'accent sur l'utilisation d'indicateurs mesurables pour évaluer l'impact de la politique sur la classe rurale pauvre.

Minimiser les Coûts de l'Accès Rural Élémentaire

Il est largement reconnu que, par le passé, bon nombre de décisions d'investissement dans les transports se sont concentrées sur le financement de projets spécifiques aux dépens du réseau routier dans son ensemble. La concentration de fonds de donateurs sur des projets spécifiques a également eu tendance à focaliser les ressources locales sur les mêmes projets et s'est traduite par une négligence du reste du réseau. La réduction de la valeur de l'actif sur le reste du réseau n'a par conséquent pas été compensée par l'augmentation de la valeur de l'actif sur les projets financés par des donateurs. A l'avenir, espérons-le, en portant davantage l'accent sur la gestion de l'actif, et avec le développement continu de systèmes complets d'aide à la décision tels que HDM-4, la situation s'améliorera.

Dans la plupart, sinon la totalité, des pays, les fonds disponibles pour la construction et la maintenance d'un réseau équilibré sont insuffisants. Les obligations de construction et maintenance de routes, souvent de qualité inappropriée, se traduisent par la négligence d'une grande partie du réseau, réduisant par là même la valeur d'ensemble de l'actif. Dans les zones rurales isolées, il existe des arguments solides en faveur d'une amélioration de l'accès et la mobilité, mais peu de justifications économiques pour la construction de routes à des niveaux de qualité élevés.

Les communautés isolées attachent beaucoup de valeur à l'accès routier rural élémentaire, mais les arguments économiques en faveur d'une amélioration de la qualité au-delà du nécessaire pour garantir des routes praticables toute l'année sont minimes. Des projets d'étude financés par le DFID sont en cours pour examiner les méthodologies de construction et maintenance disponibles pour fournir cette qualité minimum à un coût d'ensemble minimum. Les résultats seront publiés prochainement sous forme de manuel électronique sur la 'Minimisation des coûts de l'accès rural élémentaire viable', qui se concentre notamment sur l'usage d'améliorations localisées.

La base de connaissances des transports ruraux

La base de connaissances des transports ruraux est un ensemble de documents de référence et de formation regroupant les dernières réflexions et pratiques dans le domaine des transports ruraux. L'accent est mis sur l'expérience et la pratique, et chaque question clé s'accompagne d'une étude de cas.

La planification traditionnelle des transports ne répond pas aux besoins de toutes les catégories sociales. La relation entre les transports et le développement n'est ni évidente, ni simple. Construire simplement une route n'est pas une garantie de développement futur. De plus, des études montrent que la fourniture d'installations de transports ne profite pas de manière égale à toutes les catégories sociales. Les principaux bénéficiaires d'une nouvelle route, par exemple, sont généralement les commerçants et les tranches des revenus moyens, qui sont en mesure de tirer profit de l'expansion du réseau pour augmenter leurs sources de revenus. La classe rurale pauvre (la plus importante catégorie sociale des pays en développement) tire généralement très peu profit des systèmes de transports traditionnels, et dans beaucoup de cas leurs sources de revenus en souffrent.

En pratique, il est évident que les systèmes de transports ne jouent pas simplement un rôle économique; ils jouent également un rôle social important. La population utilise les routes (et, beaucoup plus largement, les pistes et les sentiers) pour aller chercher de l'eau, déplacer les troupeaux, apporter du bois pour le feu, visiter leur famille, aller à l'école, se rendre chez le médecin ou au marché hebdomadaire. De plus, la population à faible revenu a des moyens de locomotion autres que la voiture. Elle se déplace à pied, à vélo, en charrette, en pousse-pousse ou à dos de cheval, d'âne ou de buffle.

Par conséquent, dans les pays en développement, la mobilité ne passe pas simplement par la fourniture d'une chaussée régulière et large destinée au transit des marchandises et de la population sur de longues distances pour accroître le commerce. Les voies de transport sont des artères vitales, mais pour la plupart de la population des pays en développement, 'la vie' fait référence à la vie de la classe rurale pauvre. Les concepts intervenant dans la fourniture de transports à cette population diffèrent à de nombreux égards des concepts traditionnels de la planification des transports.

La base de connaissances des transports ruraux se divise en 5 modules principaux:

1. Politiques et stratégies
2. Planification, Conception, Evaluation et Mise en Œuvre
3. Gestion et Financement
4. Services de Transports Ruraux et Moyens de Transport Intermédiaires (MTI)
5. Questions Sociales et Environnementales

Guide de l'Economiste

Outre une vue d'ensemble des facteurs clés intervenant dans l'évaluation économique, les extraits du site Internet offrent des informations spécifiques sur les questions d'évaluation relatives à l'accès et la mobilité. Des mini-guides sont fournis sur des sujets tels que:

- L'effet du caractère praticable des routes sur la demande de trafic
- Les coûts d'exploitation du trafic non motorisé
- L'évaluation des trajets multitâches
- Le coût de la marche et du portage sur la tête
- Les seuils de viabilité économique
- Analyse de répartition et impact sur la pauvreté
- Considérations VIH / SIDA
- Considérations environnementales et
- Sources de revenus et transports

Systèmes d'Aide à la Décision – Hiérarchisation

Les aspects sociaux et environnementaux de l'accès et la mobilité sont des paramètres qui ne sont normalement pas pris en compte dans les systèmes d'évaluation traditionnels utilisés pour l'aide à la décision d'investissement dans le secteur des transports. Il est toutefois de plus en plus reconnu qu'il s'agit de paramètres importants dans la prise de décisions de transport et notamment en ce qui concerne les voies à faible trafic des zones isolées. Parmi les exemples d'initiatives britanniques conduites dans ce domaine figure le développement du système HDM-4 de l'Association Mondiale de la Route.

HDM-4 (*Highway Development and Management – 4*) (Développement et Gestion des Routes) est le tout dernier produit d'un programme d'étude et de développement à long terme visant à améliorer la prise de décisions d'investissements dans le secteur des transports. Il est essentiellement contrôlé par l'Association Mondiale de la Route (AIPCR) pour le compte de ses membres nationaux. L'un des objectifs de la dernière version est de renforcer le système d'aide à la décision pour permettre une meilleure prise en compte des questions économiques, sociales et environnementales.

Le manque d'accessibilité est connu pour être un facteur critique qui entrave le développement économique et social des zones rurales des pays en développement. L'accessibilité déterminant l'opportunité dont dispose un individu de participer à des activités profitables, les avantages sociaux sont liés au niveau d'accessibilité offert par l'infrastructure routière. La valeur de ces avantages peut être intégrée à la structure d'analyse économique HDM-4.

La mobilité peut également dépendre en grande partie de véhicules non motorisés, et ces véhicules ont souvent été ignorés dans les systèmes d'évaluation traditionnels. Le HDM-4 prévoit l'incorporation des avantages de ces véhicules à la structure d'analyse.

Etudes et Recherche

Le Royaume-Uni soutient depuis de nombreuses années un programme d'études du secteur des transports portant tout particulièrement sur les besoins des pays à faible revenu. Cette initiative a conduit à la publication d'un large éventail de directives pratiques. Les programmes d'études en cours relatifs à l'accessibilité et la mobilité comprennent des travaux complémentaires sur l'évaluation des avantages sociaux, l'usage de véhicules non motorisés et la réduction des coûts des routes à faible trafic.

Groupe de Réflexion International

Le Groupe de Réflexion International sur le Génie Routier Rural (*International Focus Group on Rural Road Engineering* - IFG) est un partenariat de pays, d'organismes et de praticiens qui se sont engagés à fournir des transports viables aux plus pauvres. L'IFG est né d'une initiative financée par le Royaume-Uni pour encourager une participation plus active des pays à faible revenu à la gestion et la direction d'un groupe de projets d'étude portant sur le génie routier rural à faible coût. Elle s'est avérée très efficace et populaire auprès des dépositaires d'enjeux, et le groupe compte aujourd'hui 16 pays avec divers soutiens financiers. Les essais grandeur nature sont effectués dans des pays membres et les résultats sont partagés au sein du groupe afin de développer des directives pratiques de mise en œuvre mutuellement acceptables. Même si les travaux initiaux se sont limités au génie routier rural, des discussions sont en cours pour étendre le concept à l'ensemble des parties intéressées du secteur des transports.

Soutien britannique de l'Association Mondiale de la Route (AIPCR)

Suite à sa participation mondiale aux programmes du secteur des transports dans les pays en développement et à son programme unique Etudes et Recherche, le Royaume-Uni a toujours vivement souhaité encourager la dissémination efficace des directives basées sur ses programmes d'études et son expérience pratique. Il reconnaît toutefois depuis longtemps éprouver des difficultés à transformer les recommandations de bonnes pratiques en une mise en œuvre effective sur le terrain.

L'évolution de l'orientation stratégique de l'AIPCR sur les dix dernières années a souligné la nécessité pour l'AIPCR d'offrir un meilleur service à tous ses membres. Ceci tient compte du fait que plus de 60% de ses pays membres (actuellement 57 sur 104) font partie des tranches à faible revenu ou revenu moyen inférieur avec un PNB de moins de 2.975 \$ par tête. La vision de l'AIPCR étant de devenir 'le leader mondial de l'information sur les routes et politiques et pratiques de transports routiers dans un contexte durable intégré', il était évident que l'AIPCR et le Royaume-Uni avaient de nombreux intérêts en commun.

Au cours des 4 dernières années, ce partenariat du Royaume-Uni avec l'AIPCR a permis ce qui suit:

- Adhésion du DFID au Comité National Britannique de l'AIPCR
- Soutien du DFID aux représentants britanniques de 3 comités techniques comptant une expérience spécialisée des pays en développement
- Soutien aux représentants de pays en développement de 2 comités techniques
- Aide à la coordination du Programme International de Séminaires de l'AIPCR
- Aide à la coordination du Programme TTC de l'AIPCR
- Contributions au développement du système HDM-4

Toutes ces activités conduites par le Royaume-Uni contribuent à différents degrés à la promotion de l'accessibilité et la mobilité dans les pays à faible revenu.