



BICYCLE RESEARCH REPORT NO. 22

Mars 1992

MICHAEL A. REPLOGLE:

DES CONCEPTS DURABLES EN MATIERE DE TRANSPORTS POUR LE DEVELOPPEMENT DU TIERS-MONDE

Le vélo: Technologie de transports adaptée à l'Afrique et à l'Asie. Le tiers monde ne peut pas se permettre un trafic automobile

Résultat principal Tandis que dans les pays asiatiques comme la Chine, l'Inde ou le Bangladesh, une partie très importante des déplacements s'effectue avec des engins à pédales, les vélos ne sont que peu utilisés en Afrique ou en Amérique Latine. Pourtant d'après de récentes études de la Banque Mondiale, le vélo constituerait là aussi une alternative idéale au trafic motorisé, car ces pays pourraient ainsi économiser les devises qui leurs manquent.

Contenu Le vélo a une importance inégale dans les différents pays du Tiers-Monde. Alors que dans la plupart des pays africains, la majeure partie des déplacements, ainsi que le transport des marchandises, s'effectue à pied, sur les petites distances, en Asie, ils s'effectuent en grande partie à vélo.

En Chine, il y a plus de 270 millions de vélos et dans les villes pratiquement une personne sur deux possède un vélo. En Inde, on dénombre 25 fois plus de vélos que de voitures. A Dhaka (Bangladesh), les *trishaws* à pédales constitue les éléments dominants de la circulation. En Thaïlande, en Indonésie et aussi au Pakistan les vélos et les tricycles ont une importance similaire. Dans une grande partie de l'Amérique latine, des Caraïbes et de l'Afrique, au contraire, les vélos et les tricycles sont presque inexistantes.

Plusieurs sortes de causes expliquent ces différentes évolutions: les investissements, les subventions, les impôts, les salaires, les infrastructures, les lois, la topographie, la culture, les coutumes, l'aménagement du territoire. Beaucoup de ces décisions sont responsables des investissements, du gouvernement et de la politique, qui misent sur l'automobile et ne prennent pas le vélo au sérieux. Beaucoup de pays du Tiers-Monde ont d'ailleurs pris des mesures centre la circulation cycliste.

La Banque Mondiale n'est pas la moins responsable de cet état de fait. La Banque Mondiale finance avec l'argent des pays riches des projets routiers dans le Tiers-Monde. Dans une prise de position datant de 1986, elle



considérerait même que le trafic cycliste et pédestre était à l'origine des nombreux bouchons.

Le transfert de la technologie cycliste de l'Asie vers des pays à moindre taux d'utilisation pourrait augmenter les chances de développement de l'utilisation du vélo.

Le vélo offre une solution aux problèmes des transports pour les pays avec des populations à faibles revenus et qui ne disposent pas de réseaux de transports en commun efficaces, ou encore pour des pays qui ont une dette importante résultant essentiellement des importations de pétrole et d'automobiles.

Un récent rapport de la Banque Mondiale concernant un projet au Ghana l'a récemment confirmé. La construction de routes et l'affrètement de camions ne constituent pas des solutions rentables pour atteindre les villages. Par centre, il conviendrait de favoriser la construction de routes rudimentaires ainsi que le trafic de véhicules non motorisés. Le vélo serait une solution adéquate aux problèmes des transports dans les pays du Tiers-Monde, selon l'étude de la Banque Mondiale, car il économise l'espace, est facile à financer et respecte l'environnement.

Documentation "Stratégies soutenables dans le domaine des transports pour le développement du Tiers-Monde" de M. A. Replogle, in: Nonmotorized Transportation 1991, Hg. TRB, Transportation Research Record No 1294, Washington, DC.

Adresses TRB Transportation Research Board, National Research Council, Washington D.C., 8407 Cedar Street, Silver Spring, Md. 20910, USA.



Transportation Research Record 1294

Contents

Foreword	v
Sustainable Transportation Strategies for Third-World Development <i>Michael A. Replogle</i>	1
Importance of Nonmotorized Transport in India <i>A. C. Sarna</i>	9
Role of Nonmotorized Transport Modes in Indonesian Cities <i>Budhy Tjahjati S. Soegijoko and Sharif I. Horthy</i>	16
Motorized and Nonmotorized Transport in Katmandu, Nepal: Where Do the Pedestrians Fit? <i>V. Setty Pendakur and Marco Guarnaschelli</i>	26
Urban Land Use and Nonmotorized Transport in Kanpur, India <i>Scott Gibbons</i>	34
Current Issues and Problems of Bicycle Transport in Japan <i>HirotaKa Koike</i>	40
Cycling in a Northern Country <i>Mikko Ojajarvi</i>	47
ABRIDGMENT Community Cycling Manual—Planning and Design Guide <i>Daphne A. Hope</i>	50
Analysis of Pedestrian Movements in Bangkok <i>Yordphol Tanaboriboon and Jocelyn A. Guvano</i>	52
Comparison of Central Business District Pedestrian Characteristics in Canada and Sri Lanka <i>John F. Morrall, L. L. Ratnayake, and P. N. Senecivratne</i>	57



TRANSPORTATION RESEARCH RECORD 1291

Sustainable Transportation Strategies for Third-World Development

MICHAEL A. REPLOGLE

Current transportation policies in developing countries, forces shaping these policies, and the implications of current policies for low-income people, the environment, and economic development are discussed. Current policies favor rapid motorization of transport to the detriment of modal diversity and nonmotorized modes, such as bicycles, cycle-rickshaws, and pedestrians. Such policies, rather than fostering real development, accelerate global climate change, increase air pollution, and weaken petroleum-importing economies, while often increasing inequality, social conflict, and poverty. Economic efficiency is diminished by decreased diversity in urban transportation systems, forcing people to conform to the few higher-cost ways of traveling offered rather than allow these movements to be made by the most appropriate and affordable means. The concept of sustainable transportation calls for a more holistic approach to policy and investment planning to achieve a diverse and balanced mix of transport modes and a sensible arrangement of land use that enables conservative use of energy and capital to fulfill mobility needs. Sustainable transportation strategies are those that can meet the basic mobility needs of all and be sustained into the foreseeable future without destruction of the planetary resource base. An overview of some of the key issues related to sustainable transportation is provided.
