



Bulletin

du Forum

Forum International pour le Transport Rural et le Développement

Les plaques tournantes de transport rural : de quoi s'agit-il ?

Volume 13 – Numéro 1, Juin 2006

Les plaques tournantes de transport, une nouvelle vision des services de transport en milieu rural

La grande dispersion des populations, le volume relativement faible des activités économiques, la distance entre les foyers d'habitation et les points de fourniture de services sont autant de défis majeurs auxquels sont confrontés les planificateurs du transport rural qui ne disposent encore que d'outils conventionnels pour mener à bien leurs tâches. A travers le projet international de transfert du savoir intitulé « Améliorer la mobilité des populations pauvres des zones rurales », les membres du FITRD ont reconnu le concept des plaques tournantes de transport (ou carrefours) comme outil susceptible d'aider à la compréhension de l'organisation du transport en milieu rural et à l'exploitation de son évolution naturelle.

Les carrefours de transport rural se développent généralement de manière organique, reflétant ainsi des modèles d'interaction et de hiérarchisation entre et au sein des établissements humains. Quoique la notion de plaque tournante suppose un centre de convergence des transports, l'approche de ces carrefours implique un système interactif plus large prenant en compte les foyers (comme point de départ), les moyens de transport utilisés dans la zone, les infrastructures de l'intérieur du pays, les voies de dégagement et la plaque tournante elle-même, le tout formant une variété de services économiques, sociaux et de transport. Le transport est l'élément vital et fédérateur de tous ces modèles d'interaction dans un espace donné.

En 2005, le Forum a commandité 4 études préparatoires sur l'organisation des services de transport dans de petits carrefours de transport rural en Ethiopie, au Rwanda, en Afrique du Sud et au Zimbabwe. Il s'agissait d'étudier les rapports entre les zones rurales de l'intérieur et leurs principaux centres économiques en matière de transport. Les études ont accordé une attention particulière à l'intégration et à la composition modales, aux fonctions, couverture géographique et besoins en infrastructure liés aux moyens de transport opérant au sein de la plaque tournante.

Elles ont confirmé que ces carrefours se caractérisent par un continuum de moyens de transport offrant des services interconnectés à divers niveaux du système. Le transport entre l'intérieur du pays et les centres économiques locaux concerne la commercialisation des récoltes, l'accès aux emplois locaux, l'achat de biens de première nécessité ainsi que l'accès aux services sociaux. Les échanges à ce niveau développent des économies d'échelle. La circulation des biens et des personnes depuis des zones éloignées converge à la plaque tournante pour assurer la redistribution de niveau local ou est alors transférée vers d'autres carrefours similaires ou de plus grande envergure à l'aide d'autres formes de liaisons. Les services de transport entre l'arrière pays et les carrefours sont de volumes faibles ; il s'agit en général de modes intermédiaires de transport (MIT), de transport à propulsion humaine et de circulation piétonne. Les infrastructures sont généralement de mauvaise qualité et rarement accessibles sur toute l'année. Les transports motorisés sont peu fréquents et généralement limités aux villages disposant d'un potentiel agricole élevé.

Au sein même des plaques tournantes, il existe une variété de modes de transports, allant des MIT en provenance de l'intérieur du pays à ceux qui ne sont opérationnels qu'au sein du carrefour, pour remplir des fonctions de distribution et assurer des liaisons sur de courtes distances. Les déplacements entre les différentes plaques tournantes impliquent également l'usage des MIT et d'autres moyens de transport motorisés. A la page 3, **Tatenda Mbara** souligne l'importance des MIT dans le bon fonctionnement des transports entre les carrefours ruraux et les centres de services.

Les études indiquent qu'il est très pratique d'utiliser l'approche des plaques tournantes dans l'analyse des points de départ et de destination, du débit routier le long des satellites, des moyens de transport disponibles, de la qualité des infrastructures et de la complémentarité intermodale.

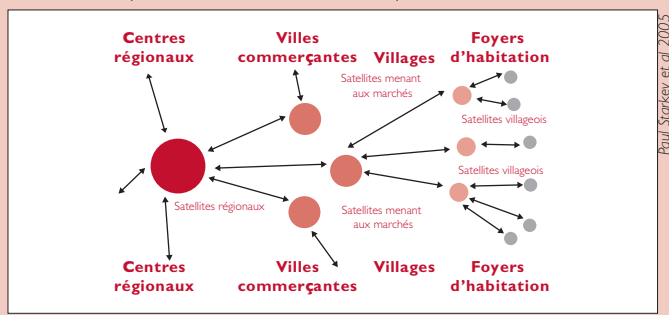
L'analyse permet aussi d'identifier, de hiérarchiser les priorités et d'apporter des réponses aux principaux obstacles à l'accès. Par exemple, l'étude de cas de Lume Woreda en Ethiopie démontre que l'absence d'un passage en toute saison sur un satellite majeur menant à la plaque tournante locale, bloque l'accès de l'ensemble de l'établissement humain aux services pendant au moins 3 mois en saison de pluie. A la page 2, **Ranjith de Silva** compare les déplacements multimodaux dans deux plaques tournantes et les défis auxquels font face les voyageurs pour avoir de bonnes liaisons.

En Afrique du Sud, l'étude menée à Tombo et Lusikisiki démontre à quel point la structure de la plaque tournante sert de base pour la synchronisation de la fourniture de divers services (pensions de retraite, banques mobiles ou soins médicaux) aux zones rurales de l'intérieur, en proposant des combinaisons de choix de transport. **Mac Mashiri** soulève de nouveau cette question à la page 3 en explorant les plaques tournantes comme catalyseur d'une fourniture efficace de services.

Les études de cas insistent sur la nécessité de renforcer les liens entre la planification des transports aux niveaux spatial et local. Les approches conventionnelles risquent de négliger certaines zones économiquement moins

Que sont véritablement les plaques tournantes et les satellites ?

Les systèmes de transport concernent divers satellites et plaques tournantes. Les satellites convergent vers les plaques tournantes qui sont également leur point de départ. Les principales plaques tournantes rurales sont les capitales régionales, les petites villes commerçantes et les villages. Les satellites des plaques tournantes sont constitués de diverses combinaisons de transport, notamment camions, bus, taxis-brousse, embarcations, MIT et piétons. Les satellites peuvent être constitués de routes, voies ferrées, voies navigables et voies piétonnes. Les planificateurs de transport peuvent ne pas tenir compte des satellites n'impliquant pas de routes, comme les voies navigables, pistes et autres chemins. Les routes principales vers les centres régionaux sont des corridors de transport (système national de plaques tournantes et de satellites) et ne reflètent pas vraiment les réalités du transport rural.



Suite en page 2

Sommaire:

1. Les plaques tournantes de transport, une nouvelle vision des services de transport en milieu rural ; Que sont

véritablement les plaques tournantes et satellites ?
2. Créer des possibilités de jonction ; L'approche des

plaques tournantes, concrètement !
3. Améliorer l'accès et la fourniture des services ; MIT et

pérennisation des plaques tournantes rurales
4. Nouveautés et manifestations ; Contactez-nous !



Suite de la page 1

dotées et qui auraient pu bénéficier de la construction de simples ponts ou de points de passage sûrs. De même, les planificateurs du niveau local continuent de faire abstraction du rôle des MIT, et ce, en dépit de leur reconnaissance par les sphères décisionnelles les plus élevées. L'étude sud-africaine montre que le manque d'infrastructures pour les échanges intermodaux est l'une des causes du chaos et du manque de sécurité qui règnent dans les plaques tournantes, contribuant à l'ancrage des préjugés que les planificateurs ont par rapport aux MIT.

Dans certains cas, il est nécessaire de procéder à des interventions volontaires afin de stimuler le développement des services de transport. Ce fut le cas au Rwanda où les services de transport étaient quasi inexistantes dans les deux plaques tournantes étudiées de Butama et Gabiro. Les MIT sont totalement absents et le portage reste prédominant le long des satellites et à l'intérieur comme entre les différents carrefours. Les diverses expériences menées dans d'autres pays sur l'introduction des moyens intermédiaires de transport pourraient servir dans le cas du Rwanda.

Parmi les avantages majeurs de l'approche carrefours mis en exergue par les différentes études, l'on peut notamment citer les suivants :

- Une vision bien centrée sur les modèles de transport actuels. Dans plusieurs cas, la base d'un système de transport local durable est déjà en place et il faut

simplement des interventions bien coordonnées afin d'améliorer l'efficacité à chaque étape.

- La réaffirmation de la complémentarité des divers modes de transport et l'autonomie de chacun à opérer dans son créneau propre, s'agissant de distance et de seuils de charge utile, de coûts d'installation et de fonctionnement, de vitesse, de durée de vie, ainsi que des infrastructures nécessaires.
- De meilleures liaisons entre les villes et les villages. Le transport est un des moyens fondamentaux à travers lesquels se maintiennent et se renforcent les liaisons.
- Des points de consolidation pour passagers et fret, aidant au développement des services de transports ruraux motorisés, connectés aux MIT.

Les études indiquent la nécessité de renforcer les capacités des planificateurs locaux à prendre en charge les problèmes de transport local de manière globale et novatrice, et à mettre en lumière le rôle du transport comme moyen pour atteindre une fin et non comme une fin en soi. En dépit de la tendance générale au niveau international à reconnaître les différentes options de transport rural, la planification locale tarde à intégrer les divers moyens de transport et à fournir les infrastructures nécessaires aux besoins actuels.

Pour davantage d'informations, veuillez contacter : Peter Njenga, Coordonnateur régional du FITRD pour l'Afrique australe et de l'Est Email : peter.njenga@iftrd.org.

Créer des possibilités de jonction

Les montagnes et les fleuves isolent et marginalisent les communautés rurales pauvres en réduisant la qualité de la desserte, surtout pendant l'hiver ou la saison des pluies. Les antennes de Practical Action au Bangladesh et au Népal ont commencé à mettre en oeuvre des technologies et des interventions appropriées à ces deux situations, et à évaluer les moyens susceptibles d'améliorer la mobilité et l'accès pour les populations locales.

La majorité des habitants de Salamkhardung, un village dans la zone de la barre de Sadar Upazilla, dans le district de Faridpur au Bangladesh font face à de véritables problèmes de liaison et dépendent d'embarcations locales pour leurs déplacements. Le projet de Practical Action Bangladesh fournit déjà des débarcadères et des zones d'attente pour les passagers de ces embarcations à travers des groupes communautaires bien organisés. Cependant, le débarcadère se situe à environ 2 kilomètres du village et, une fois arrivés à la jetée, les voyageurs doivent parcourir cette distance, de lourds bagages sur la tête. Des charrettes sont disponibles mais leur prix les met hors de portée des populations pauvres. La terre (imprégnée d'argile des limons lors des inondations) est sablonneuse, empêchant ainsi l'usage de certains véhicules à roue comme les bicyclettes.

Ce projet a insisté sur la nécessité de construire une route qui relierait le débarcadère au village. Elle facilitera l'utilisation de moyens de transport abordables interconnectés, permettant aux populations d'atteindre leur destination (ex : d'un bateau à un bus, d'une bicyclette à un pousse-pousse ou à un autre MIT). Cette route devra tenir compte des inondations durant les périodes de mousson.

A Janagaon, village montagneux du district de Dhading, au Népal, les populations tirent l'essentiel de leurs moyens de subsistance de l'agriculture

non pluviale. Les agriculteurs pauvres embauchent des porteurs (souvent immigrés) à des coûts élevés pour transporter les produits à Bishaltar; la tête de route la plus proche vers les marchés. Le transport des biens de consommation vers le village, en haut de la montagne, est encore plus coûteux et absorbe du temps. Practical Action Népal, en collaboration avec les populations locales, a construit un pont suspendu afin de relier Janagaon à la tête de route de Bishaltar; au pied de la montagne.

Le facteur essentiel est l'emplacement de départ du câble de Bishaltar; presque sur la route, à partir duquel l'on peut transporter aisément les produits du village vers les marchés par des moyens conventionnels. Le câble, sorte de pont suspendu, a permis d'économiser sur les frais de transport et est très prisé pour l'envoi de messages qui sont attachés à la nacelle du câble. Practical Action Népal a procédé à un choix stratégique du site du câble, s'inspirant d'expériences antérieures dans lesquelles les marchandises convoyées par le câble ne supprimaient pas le portage en raison de la distance entre la dernière station et la tête de route la plus proche.

Les leçons tirées de ces deux projets démontrent l'importance de l'établissement de bonnes liaisons entre les différents modes de transport afin de permettre aux populations de terminer leurs voyages. Ceci inclut la synchronisation des services, l'emplacement des points de transition, l'amélioration des infrastructures pour faciliter le développement de services de transport abordables.

Pour davantage d'informations, veuillez contacter : Ranjith de Silva, Coordonnateur régional du FITRD pour l'Asie Email : ranjith@iftrd.org Site Web du projet : www.practicalaction.org

L'approche des plaques tournantes, concrètement !

Le concept des plaques tournantes de transport facilite l'échantillonnage, le levé de plans et la cartographie des systèmes de transport ruraux. En 2005, une équipe du FITRD menée par Paul Starkey a développé et testé une méthodologie d'évaluation participative pour le Programme de Transport en Afrique sub-saharienne de la Banque mondiale (SSATP). Cette méthodologie examine les types de transport, les opérateurs, les utilisateurs et régulateurs dans certains satellites et plaques tournantes choisis, hiérarchisés selon l'importance et l'éloignement de la plaque tournante.

Bien que les données d'enquêtes soient adaptées à des contextes spécifiques, la méthodologie part d'une province/région administrative (5 à 10 % du pays) disposant d'une zone de captage de transport bien particulière. Cette zone comprendra un nombre déterminé de plaques tournantes, dont, par exemple, une régionale, 5 à 20 commerciales et 1.000 plaques tournantes rurales.

Les services de transport motorisés opèrent dans les plaques tournantes interurbaines. Par conséquent, un entretien avec les usagers, opérateurs et autorités dans la capitale régionale et dans trois marchés permet d'avoir une idée des services de transport, des prix et des difficultés. Des entretiens à l'aide d'outils participatifs dans 5 villages choisis sur la base de leur éloignement ont fourni davantage d'informations sur les besoins en transport de certains usagers (sans considération de sexe) tels que les agriculteurs, marchands,



Relevé de trafic en Tanzanie

employés, femmes au foyer; élèves, médecins et personnes marginalisées. Des relevés de trafic (dont les MIT et les piétons) sont effectués dans les villages, marchés et satellites régionaux.

En deux mois, la méthodologie a fourni une vue d'ensemble rapide et bon marché du transport rural, soulignant les principaux problèmes, les opinions des différents acteurs, et les propositions d'amélioration.

Pour davantage d'informations sur cette méthodologie, veuillez contacter : Paul Starkey, Email : p.h.starkey@reading.ac.uk L'avant-projet de l'étude est disponible sur le site Web suivant : www.iftrd.gn.apc.org/new/issues/t_services.php



Améliorer l'accès et la fourniture des services

Le monde rural africain connaît une restructuration socio-économique, caractérisée en partie par une transition du mode de subsistance agraire vers une diversification des stratégies de subsistance, à cheval entre les sphères urbaine et rurale. La tendance à mener des activités hors de l'exploitation agricole est à la hausse, et des services de transport émergent pour satisfaire la demande, reliant ainsi les centres économiques du monde rural aux établissements humains de plus grande envergure. Cependant, le transport entre ces centres de commerce ruraux et l'intérieur du pays reste peu fiable, rendant l'accès aux services et aux opportunités économiques émergentes très difficile pour les populations rurales.

Les plaques tournantes et satellites constituent une interface entre l'économie monétaire (marchés, boutiques, banques) et l'économie de subsistance, tout en servant d'escalas aux services de transport. Les échanges au niveau des carrefours facilitent la diffusion d'informations vitales servant souvent d'impulsion pour la production commerciale.

Les plaques tournantes peuvent être analysées en termes de noeuds et de vecteurs en attribuant des propriétés aux noeuds (facteurs socioéconomiques, caractéristiques des établissements humains, population) et des valeurs aux vecteurs (vitesse moyenne, type de route). Les modèles qui en résultent peuvent être utilisés dans le but de prévoir les effets de différentes options de services mais également d'identifier et d'estimer l'impact des retards dans la fourniture des services liés aux infrastructures.

Les populations rurales sont souvent contraintes de payer des prix exorbitants pour des biens et services ou encore de vendre leurs propres biens à vil prix en raison de l'inaccessibilité des centres de distribution et des marchés. Ceci ne les encourage pas à rechercher des opportunités permettant de produire des cultures à fort rendement commercial et les confinent dans des activités de subsistance. L'approche des plaques tournantes ne cherche pas uniquement à offrir des opportunités de consolidation et de commercialisation, mais aussi à rapprocher les services de la demande, à réduire les coûts commerciaux et à contourner les difficultés des populations rurales (pertes considérables consécutives à leurs faibles capacités de portage, entraves à l'intégration de marchés disparates, difficultés à se procurer des intrants agricoles ou à accéder aux services de vulgarisation et d'information).

La solution que préconisent généralement les producteurs et distributeurs classiques est le développement de chaînes d'approvisionnement bien

synchronisées, adaptées au transport en gros qui relierait les grands centres urbains et seraient appuyées par un système informatisé des données relatives au marché. Tout en permettant des économies sur le stock et les frais de manutention, ce modèle reste gros consommateur d'énergie et de transport. Il est aussi facteur de marginalisation des petits producteurs et distributeurs qui ne sont pas en mesure de soutenir la concurrence. De toute évidence, ce modèle est inadéquat pour les communautés rurales, même s'il permet d'explorer des solutions novatrices et adaptées aux populations rurales pauvres en matière de transport et logistiques et qui peuvent concilier les demandes parfois différentes et concurrentes pour : l'accès aux infrastructures sociales et aux opportunités économiques ; le transport des biens, des services et des personnes, ainsi que les services de stockage et d'échange. En fait, les opérations combinées des corridors et des plaques tournantes et satellites fournissent une variété de services et d'options de livraison, partageant ainsi les frais généraux et infrastructurels.

Il faudra se concentrer sur un train de mesures équilibré. Des mesures topographiques (regroupement des nouveaux logements, infrastructures et installations). Des mesures infrastructurelles (adoption d'une approche globale et intégrée de la planification des routes, télécommunications, énergie, installations publiques, et centres polyvalents). Enfin, des mesures opérationnelles, dont, notamment : l'établissement et la coordination de services de transport périodiques et de calendriers de marché ; la fourniture d'informations, de réglementations et de subventions sélectives en appui aux services coordonnés ; et, enfin, la facilitation des services d'enlèvement et de distribution des marchandises au profit des entreprises.

Cette méthodologie étant différente des solutions conventionnelles, il est essentiel d'introduire le concept de manière progressive, en formant un noyau de soutien avant de développer les capacités institutionnelles pour la planification et la mise en oeuvre. Une telle démarche nécessite un engagement politique et la capacité des communautés à militer en faveur d'une meilleure fourniture des services.

Pour davantage d'informations, veuillez contacter :

Mac Mashiri

GFN Afrique du Sud

Email : mmashiri@csir.co.za

MIT et pérennisation des plaques tournantes rurales

Les volumes de transport motorisé sont faibles dans les pays en développement, particulièrement en milieu rural d'Afrique au sud du Sahara. Le manque de moyens de transport bon marché compromet les liaisons entre les zones rurales et les principaux centres urbains où se trouvent la plupart des biens et services. Les moyens intermédiaires de transport ou MIT jouent donc un rôle essentiel dans le transport de diverses marchandises de l'intérieur du pays vers les plaques tournantes. Ils sont également importants dans la distribution de biens à la fois dans l'arrière pays et à l'intérieur même de la plaque tournante, assurant leur liaison mutuelle et servant de relais pour les transports motorisés.

Une étude effectuée dans deux plaques tournantes rurales au Zimbabwe a démontré que les populations utilisaient énormément les MIT pour voyager de l'intérieur du pays vers les plaques tournantes et ce, pour diverses raisons, comme, par exemple :

- la commercialisation de produits agricoles
- l'achat de biens ménagers
- la vente de produits de cueillette (bois de chauffe, fruits sauvages)
- la participation à des rencontres politiques
- la transmission ou la recherche d'informations
- l'accès à l'éducation
- l'accès aux structures de soins de santé
- l'emploi.

Les MIT les plus utilisés pour ces déplacements sont les charrettes, les brouettes, les chariots et les bicyclettes. Ils servent au transport des produits agricoles, du bois de chauffe, mais aussi pour amener les céréales au moulin ou les malades à l'hôpital. Les bicyclettes sont utilisées pour se rendre au travail, pour transmettre des informations de l'intérieur du pays vers les plaques tournantes et vice versa. La marche et le portage sont également des modes de déplacement répandus. L'étude a montré que la marche à elle seule

représente 66 % des modes de transport non motorisés, même si elle n'est pas toujours reconnue comme tel.

Le concept des plaques tournantes et des satellites est confronté à certaines difficultés fonctionnelles en milieu rural. Dans les pays en développement, les zones rurales souffrent généralement du manque d'infrastructures adéquates, particulièrement en Afrique au sud du Sahara. Pour améliorer l'accès aux plaques tournantes, il est nécessaire de conjuguer les efforts pour moderniser les infrastructures destinées aux MIT, dont la marche, qui en est partie intégrante. La majorité des communautés rurales ne bénéficient pas vraiment d'infrastructures consacrées aux transports motorisés, et il faut investir davantage dans l'entretien des pistes et sentiers qu'utilisent les MIT et les piétons. Certains problèmes surviennent durant la saison des pluies, moment où les populations de l'intérieur ne peuvent accéder aux services situés dans les plaques tournantes (écoles, marchés, hôpitaux) en raison des inondations. La construction de passerelles à piétons est peu coûteuse et pourrait apporter une solution si les emplacements sont bien choisis.

Les études pilotes sur les plaques tournantes en Ethiopie, au Rwanda et au Zimbabwe ont démontré que l'acquisition d'un MIT est souvent hors de portée des bénéficiaires ciblés. La demande en MIT pourrait donc rétrécir puisque les populations n'ont pas les moyens de se les procurer. L'introduction de divers schémas de micro-crédit pourrait encourager l'achat de MIT.

En dernière analyse, l'approche des plaques tournantes rurales a mis en lumière le rôle essentiel que jouent les MIT dans le bon fonctionnement du système de transport rural et la nécessité de reconnaître leur importance comme moyen de transport à part entière. Cette reconnaissance doit dépasser le stade des discours et se matérialiser par la création d'un environnement favorable à l'achat et à l'utilisation des MIT.

Pour davantage d'informations, veuillez contacter :

Tatenda Mbara

Email : mbara@ebefac.uct.ac.za



Nouveautés et Manifestations

Le Forum a un nouveau Président !

Nous avons le plaisir de vous présenter le Docteur Danag Parikesit, membre actif du Groupe Forum National d'Indonésie et nouveau Président du FITRD. C'est en novembre 2005, lors de la réunion du Comité exécutif de Stockholm, qu'il a été décidé d'élire un nouveau Président dans le but de restaurer l'équilibre nord-sud entre le Secrétariat exécutif et la Présidence. Le FITRD tient également à exprimer toute sa gratitude à Paul Starkey, Président par intérim sortant, pour son engagement de toujours et son assistance sans relâche au Forum.



Je crois fermement que nous ne pouvons réussir à plaider la cause du transport rural et des problèmes de développement rural sans donner davantage de force à un réseau d'acteurs de la société civile et sans créer un espace de concertation sur les politiques au sein des parties prenantes.

En ma qualité de Président du FITRD, j'espère qu'en tant que réseau, nous pourrions accroître notre capacité à plaider en faveur des politiques et à instaurer cette concertation. J'espère également que le Forum continuera à poursuivre l'effort entrepris, au niveau mondial, de mobilisation des connaissances et expériences pour un développement durable plus soutenu. Le Forum est en mesure d'aider les décideurs dans la détermination des politiques de transport rural, dans les investissements qui profiteront aux populations rurales pauvres défavorisées mais aussi dans l'atteinte d'objectifs de développement de manière plus globale.

Dr. Danag Parikesit, Mai 2006

Uvumbuzi Africa – Pour une culture du vélo au Kenya et partout en Afrique !

Le transport durable et bon marché devient progressivement un des éléments clés des politiques et des programmes de transport en Afrique. Au Kenya, une étude récente du Ministère de l'administration locale, en collaboration avec l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), a insisté sur la nécessité d'améliorer la mobilité urbaine en général et la qualité de l'air, en défendant la mise en place d'infrastructures adaptées aux cyclistes et aux piétons. Dans la même optique et dans le cadre plus global du transport durable, le Point focal Transport et Energie du Centre des

Nations unies pour les établissements humains (UN-Habitat) a entrepris des travaux sur des politiques et programmes à l'appui d'options de transport collectif efficaces que la marche et l'utilisation de la bicyclette viendraient compléter.

Uvumbuzi Africa est une initiative nouvelle dont l'approche est axée sur la bicyclette en tant que moyen de transport durable et abordable, aussi bien en zones rurales qu'en milieu urbain. Uvumbuzi Africa s'est développée à partir d'un club du même nom, dont les membres sont des passionnés de longue date du cyclisme de loisirs.

Uvumbuzi Africa est aujourd'hui sur le point de développer un plan stratégique visant à renforcer et à approfondir la planification et les savoirs techniques. Par l'intégration de la bicyclette dans tous les systèmes de planification du transport, en tant que moyen de transport sûr, durable et bon marché.

*Pour davantage d'informations, veuillez contacter : Japhet Mbaya
Email : info@uvumbuzi.org*

Nouvelles du Programme Mobilité et Santé

En janvier et février de cette année, nous avons invité des chercheurs à participer à un programme international de recherche en réseau portant sur le thème Mobilité et Santé. Comme vous le savez, le FITRD, en collaboration avec l'Agence suisse pour le développement et la coopération (SDC), et le Centre suisse pour la santé internationale (SCIH), dans le cadre de l'Institut tropical suisse, mène un programme de recherche en réseau sur deux ans relatif aux liens entre Mobilité et Santé.

Nous avons reçu plus de 90 propositions d'études de cas provenant de plus de 34 pays d'Asie, d'Afrique et d'Amérique latine : simplement époustouflant ! Les propositions étaient différentes les unes des autres et abordaient divers points de vue et problèmes relatifs à la santé et à la mobilité. Des retards d'ordre logistique ont interrompu le programme pendant 2 mois mais, heureusement, la présélection est maintenant faite. Dès que les propositions complètes auront été revues et évaluées, 24 chercheurs seront invités à mener leurs études de cas. En août, des ateliers régionaux se tiendront en Asie, en Afrique et en Amérique latine afin de réunir ces chercheurs, d'élaborer les termes de référence et le cadre analytique général.

Le Secrétariat du FITRD œuvre à une plus grande visibilité de cette initiative. Le site Web en anglais www.mobilityandhealth.org est aujourd'hui en ligne et les versions française et espagnole le seront également bientôt. En outre, le Secrétariat a été invité à présenter une communication à la conférence annuelle du Forum mondial pour la recherche en santé qui se tiendra en novembre. Il s'agit d'une manifestation qui réunit plus de 700 professionnels de la santé des pays du sud, donc une opportunité idéale de sensibiliser ce secteur sur les liens importants entre le transport et la santé.

Soutien pour la Mojo Horse Cart Owners Association

En Ethiopie, l'administration locale de Mojo a offert un terrain de 500 m² à la Mojo Horse Cart Owner's Association (Association des propriétaires de charrettes) pour la construction de ses bureaux, boutiques, atelier et pour abriter ses autres activités. En vue de l'aider à se consolider, ce terrain avait été promis à l'Association, à l'occasion d'un atelier organisé par le Groupe Forum National d'Ethiopie pour le Transport rural et le Développement (ENFRTD). Aujourd'hui, l'Association se prépare à mettre en valeur la parcelle. Elle compte plus de 270 membres, tous propriétaires de charrettes, qui fournissent des services de transport de base aux résidents de la ville de Mojo et des villages environnants.

Pour davantage d'informations, veuillez contacter le ENFRTD :

*Dr Taye Berhanu
PO Box 13655, Addis Ababa, Ethiopia
Email : tayeberhanu@hotmail.com*

Contactez-nous !

Le FITRD est un réseau mondial de particuliers et d'organisations oeuvrant à l'amélioration de la mobilité et de l'accessibilité en faveur des populations rurales pauvres. C'est un cadre de collaboration, de partage d'informations, de débats et de plaidoyer qui fait la jonction entre les sphères géographiques et institutionnelles traditionnelles.

L'adhésion au Forum est gratuite. Tous les membres reçoivent le Bulletin du Forum et toute autre publication que le réseau arrive à se procurer. Dans plus de 20 pays, des réseaux autonomes qui souscrivent à la vision du réseau international se sont affiliés au FITRD en tant que Groupes Forum Nationaux (GFN).

Le FITRD est animé par un petit Secrétariat décentralisé basé au Royaume-Uni, au Kenya, au Pérou, au Sénégal et au Sri Lanka.

Nous vous invitons à contacter le Forum ainsi qu'il suit :

*Programme International,
Communication et Administration, 113
Spitfire Studios, 63-71 Collier Street,*

*London N1 9BE, United Kingdom
Tél. : +44 (0)20 7713 6699
Fax : +44 (0)20 7713 8290
Email : ifrtd@ifrtd.org*

*Peter Njenga (Afrique australe et de l'Est), PO Box 314, 00502 Karen, Nairobi, Kenya
Tél. /fax : +254 2 883323
Email : peter.njenga@ifrtd.org*

*Ana Bravo (Amérique latine), Calle Capitan La Jara, 181 Lima 27 (San Isidro), Pérou
Tél/fax : +51 1 222 6863
Email : ana.bravo@ifrtd.org*

*Ranjith De Silva (Asie), 319110, Ramanayaka Mawatha, Erawwala, Pannipitiya, Sri Lanka
Tél. : +94 (0) 11 2842972
Fax : +94 11 2856188
Email : ranjith@ifrtd.org*

Site Web du Forum en langues anglaise, française et espagnole : www.ifrtd.org

*Numéro réalisé par Kate Czuczman
Mise en page : My Word!
Traduction : Bougouma Mbaye Fall*