



Bulletin du Forum

Forum International pour le Transport Rural et le Développement

Les TIC et l'accès rural

Volume 10, Numéro 2,
Octobre 2002

Accès virtuel ou comment emprunter les autoroutes de l'information

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) offrent aux populations des possibilités d'économie de temps, d'argent et d'énergie sur des déplacements inutiles, et ont été introduites dans le secteur du transport rural comme réponse à la nécessité d'accéder à l'information. Cependant, les articles du présent numéro incitent à penser que les TIC constituent non seulement un substitut aux déplacements mais aussi qu'elles peuvent agir en tant que catalyseur pour le changement. Il a été noté que les TIC participent à la promotion d'une plus grande transparence et d'une participation accrue dans la prise de décisions relatives au transport, au développement des performances et de l'efficacité des services de transport et au changement dans la physionomie des besoins en mobilité à mesure que les modes de transport se transforment pour satisfaire les nouvelles exigences de communautés mieux informées.



Rivodji Jones, Photothèque Paris

On est branché à Douentza ! (Mali)

Une question de temps ?

Une voie nouvelle et passionnante pourrait désormais s'offrir si l'on utilisait les nouvelles technologies de l'information dans un cadre de politique sociale qui épouserait une approche alternative au transport non axée sur la construction de routes mais plutôt sur la satisfaction des exigences en programmation qu'imposent les besoins des femmes.

D'après la recherche menée sur les comportements des femmes à faible revenu du Ghana en matière de transport, la charge de déplacements et l'organisation des tâches des femmes, leur manque de temps, ont constitué la caractéristique essentielle de leur situation. Ainsi, les structures de transport et la répartition des services devront être profondément transformées si l'on veut permettre aux femmes de participer à la prise des décisions et d'améliorer leurs situations économiques par le biais de cette même participation et de la négociation des ressources de la société.

Les possibilités de mettre en place des systèmes de transport communautaires autour des nouvelles technologies de l'information sont réelles. Des autobus peuvent être partagés entre les communautés rurales et programmés de manière plus efficace, un gain de temps serait réalisé par le biais d'une meilleure programmation et d'une meilleure organisation du transport des marchandises. En outre, les technologies de l'information et de la communication peuvent être employées pour [faire] appliquer la transparence dans un système de transport, chose nécessaire par exemple

au Ghana où il faut soudoyer une police non officielle aux divers points de contrôle pour éviter des retards inutiles, entraînant ainsi des frais de transport sept fois plus élevés que la normale.

Les nouvelles technologies de l'information peuvent être utilisées pour permettre aux communautés de s'impliquer dans la planification et la politique de transport. Les technologies liées aux satellites solaires peuvent permettre à des femmes, dans les endroits les plus reculés et avec les plus grandes contraintes de mobilité, de participer à la prise des décisions. Ces mêmes technologies peuvent également permettre aux femmes d'entrer plus solidement dans le marché économique. L'accès à distance à l'information relative aux prix agricoles au point de vente, tout comme l'accès à l'information médicale et à l'éducation peuvent aider à changer les modes de transport et de déplacement périlleux et lents des femmes pour leur procurer une meilleure qualité de vie.

Il reste beaucoup à faire pour améliorer l'accès local à la technologie, mais ceci devrait être une politique sociale de la plus grande priorité. A mesure que les technologies de la communication se développent et que leur utilisation se répand, il est essentiel d'identifier et d'inclure les besoins des femmes africaines en zones rurales dans ce développement par une approche participative qui reconnaît les femmes comme utilisatrices potentielles de cette technologie.

Adapté d'un article de : Nana Apt, Université du Ghana,
Fax : +233 21 500949 Email : cspss@ghana.com

Sommaire:

1. Accès virtuel ou comment emprunter les autoroutes de l'information ; Une question de temps ?
2. Planifier à l'aide des nouvelles technologies ; Les communautés en réseau
3. L'accès à la santé ; Optimiser les déplacements ; Le guide de la politique de transport rural
4. Rencontres régionales ; Centre de Ressources sur le Transport



Planifier à l'aide des nouvelles technologies

Contrairement à l'idée générale, les communautés rurales n'ont pas besoin de transport. Elles ont besoin d'accès aux services sociaux et économiques de base, aux écoles, aux structures de santé, à l'emploi et à l'eau. Le transport tend à n'être qu'un coût nécessaire pour la réalisation de cet objectif. De ce point de vue, l'Organisation Internationale du Travail a élaboré un outil de planification qui se focalise sur la "fin" plutôt que sur les "moyens", se concentrant sur l'accès plutôt que sur le transport. La planification intégrée pour l'accès en milieu rural, ou IRAP, se focalise sur l'accès des communautés rurales aux différents services de base, en utilisant le temps passé sur sa réalisation comme base de hiérarchisation participative des interventions.

Ces interventions incluent les solutions conventionnelles de transport, mais ne s'en tiennent pas là. La nature intégrée de l'IRAP lui permet de considérer les solutions « non-transport », apportant le service à l'utilisateur plutôt que le contraire. La planification localisée de nouveaux services (puits, écoles, forêts), celle de l'utilisation des TIC pour apporter l'information à l'utilisateur, et celle de l'amélioration de la qualité et de la capacité des

services existants (stocks médicaux pour les structures de santé, professeurs pour les écoles, formation de la communauté dans l'entretien des pompes) en font partie. En facilitant l'accès aux services de proximité, le besoin en transport vers des services plus éloignés est éliminé.

Dans la méthodologie de l'IRAP, l'analyse et la cartographie des données sont au cœur du processus de planification. Bien que ces étapes puissent être effectuées manuellement, une plus grande utilisation de logiciels a fait de l'IRAP un outil de planification bien plus puissant. Quand il a été décidé de mettre en œuvre l'IRAP au niveau national au Malawi, par exemple, le gouvernement a amélioré les procédures d'analyse des données en utilisant le SPSS, un progiciel statistique qui facilite considérablement l'entrée et l'analyse des données. Le logiciel calcule facilement les indicateurs d'accès nécessaires, mais tient compte également de toute autre analyse statistique pouvant être exigée par l'équipe de planification.

Dans le projet "Upstream" de l'OIT au Cambodge, une meilleure disponibilité des informations relatives à la houle qui sont obtenues à partir d'un site internet de la marine américaine et qui sont ensuite diffusées par le biais d'un haut-parleur aux pêcheurs des villages côtiers.

Pour participer, chaque village doit fournir une salle publique pour le système informatique et payer les salaires des opérateurs qualifiés. En retour, le village reçoit le matériel et bénéficie de l'entretien du système de communication, de sites Internet spécialement conçus dans les langues locales qui procurent l'information demandée et de programmes de formation pour les villageois qui ont été choisis pour exploiter leur système local d'information.

Bien que l'accès à l'information appropriée et en temps voulu élimine la nécessité de se déplacer tout le temps, il peut également aggraver ou engendrer de nouveaux besoins en mobilité. En permettant l'accès aux informations précises et à jour sur des services de transport locaux, les centres communautaires s'assurent que les déplacements entrepris sont plus efficaces en termes de temps, coût et choix. Les centres mènent des enquêtes au sujet des opportunités de voyage, des programmes, des prix et des retards, informant les villageois des pannes afin qu'ils puissent chercher un autre moyen de transport et éviter de perdre du temps. Auparavant, cette information n'était disponible qu'au niveau du terminus de bus le plus proche à Pondichéry, soit à 10-15 kilomètres de distance. En outre, les centres fournissent des informations sur l'obtention des permis de conduire et permis pour véhicules à moteur, de

d'indexation. Un SIG peut efficacement collecter, stocker, mettre à jour, manipuler et présenter l'information géographiquement référencée sous plusieurs formes, la rendant ainsi idéalement adaptée à la planification. Il produit des cartes de haute qualité qui sont utiles pour l'analyse, l'accessibilité et l'aménagement du territoire et qui peuvent analyser de grandes bases de données et les combiner avec des couches numériques de carte pour faciliter l'analyse spatiale.

Bien que de telles expériences indiquent que l'utilisation de logiciels appropriés peut faciliter et améliorer considérablement le procédé de planification de l'IRAP, il a été également prouvé que la disponibilité des ressources et l'expertise au niveau de la planification peuvent limiter sérieusement l'utilisation de l'ordinateur.

Contactez : Serge Cartier Van Dissel
Organisation Internationale du Travail (OIT) Pérou
Email : cartier@ilo.org ou cartier@oit.org.pe

ou

Doekle Wielinga
ILO Upstream Project Cambodia
Fax : +855 63 964 303
Email : doekle-ilo@bigpond.com.kh

Les communautés en réseau

Dans une tentative de permettre aux pauvres d'accéder aux connaissances, la M S Swaminathan Research Foundation (MSSRF) a établi des centres communautaires dans dix villages près de Pondichéry en Inde méridionale. Ici, les populations locales faisaient environ 10 à 15 kilomètres pour se rendre à Pondichéry à la recherche de l'information. En satisfaisant leurs besoins quotidiens en la matière, les centres communautaires ont aidé les villageois à gagner du temps et de l'argent sur les déplacements liés à l'obtention de l'information. Par exemple ils n'avaient plus besoin d'aller aux marchés pour connaître les prix du riz et des légumes, dans la mesure où ces prix sont disponibles au niveau du centre communautaire.

Ces centres facilitent la diffusion et le transfert de données par un réseau de câbles hybrides ainsi que sans fil, composés d'ordinateurs, de téléphones, de dispositifs par radio duplex de VHF, et de courrier électronique par liaisons téléphoniques. Ce réseau de type Intranet lie les bouches du village à une centrale à Villianur, petite ville située à 13 km à l'ouest de Pondichéry. Au besoin, une unité est ajoutée à la centrale pour mettre l'information en formats plus accessibles comme par exemple la traduction en langues locales et l'utilisation des applications multimédia pour aider les usagers illettrés.

Le processus commence par des enquêtes menées par des équipes de volontaires du village auprès des populations pour les inviter à identifier l'information qu'elles veulent. Les demandes les plus récurrentes incluent l'information en santé de la femme, le conseil en matière d'agriculture, les prix du marché des produits agricoles, les prévisions météorologiques locales, les informations relatives aux festivals et offices aux temples, ainsi que des informations claires sur l'incroyable batterie de programmes d'aide du gouvernement en faveur des familles

pauvres. Il s'agit d'informations qui permettent aux villageois de maîtriser leur temps et de faire des plans pour l'avenir. L'essentiel de ces informations est obtenu par les volontaires locaux et une bonne partie provient directement de sources extérieures par le biais de l'unité ajoutée à Villianur. C'est le cas par exemple des informations relatives à la houle qui sont obtenues à partir d'un site internet de la marine américaine et qui sont ensuite diffusées par le biais d'un haut-parleur aux pêcheurs des villages côtiers.

Pour participer, chaque village doit fournir une salle publique pour le système informatique et payer les salaires des opérateurs qualifiés. En retour, le village reçoit le matériel et bénéficie de l'entretien du système de communication, de sites Internet spécialement conçus dans les langues locales qui procurent l'information demandée et de programmes de formation pour les villageois qui ont été choisis pour exploiter leur système local d'information.

Bien que l'accès à l'information appropriée et en temps voulu élimine la nécessité de se déplacer tout le temps, il peut également aggraver ou engendrer de nouveaux besoins en mobilité. En permettant l'accès aux informations précises et à jour sur des services de transport locaux, les centres communautaires s'assurent que les déplacements entrepris sont plus efficaces en termes de temps, coût et choix. Les centres mènent des enquêtes au sujet des opportunités de voyage, des programmes, des prix et des retards, informant les villageois des pannes afin qu'ils puissent chercher un autre moyen de transport et éviter de perdre du temps. Auparavant, cette information n'était disponible qu'au niveau du terminus de bus le plus proche à Pondichéry, soit à 10-15 kilomètres de distance. En outre, les centres fournissent des informations sur l'obtention des permis de conduire et permis pour véhicules à moteur, de

même que les personnes à contacter concernant les différents moyens de transport.

Les centres communautaires ont également réussi à faire une vraie différence au niveau des capacités des villageois à influencer sur la prise de décisions locales en matière de politique de transport, servant ainsi de point focal par lequel ils devraient satisfaire ces besoins et identifier les canaux appropriés par lesquels ils les expriment. Les habitants du village d'Embalam par exemple ont utilisé la boîte à suggestions de leur centre pour mettre en avant la nécessité d'un service plus fréquent d'autobus sur leur village pendant les heures de classe. Cette question a été transmise par le centre et la fondation MSSRF aux autorités chargées du transport et au membre local de l'assemblée législative. La question, abordée pendant la session de l'assemblée, est toujours à l'étude.

La création des centres communautaires comme solution « non-transport » pour les besoins locaux d'accès à l'information a changé le visage des besoins en mobilité locale. Les populations disposent de davantage de temps qu'elles peuvent consacrer à d'autres tâches liées à leurs moyens de subsistance ; elles sont mieux informées des possibilités existant en dehors des frontières du village et sont outillées pour tirer profit des opportunités qui se présentent. A Embalam et à Thirukanchipet par exemple, les villageois obtiennent maintenant l'information relative aux divers projets gouvernementaux annoncés et s'approchent des ministères concernés pour obtenir ce qui leur revient de droit. Pour accéder à l'information, ils viennent aux centres, mais pour bénéficier de cette information, ils devront se déplacer.

Pour davantage d'informations, veuillez contacter :
M. Subbiah Arunachalam
Email : arun@mssrfres.in
Fax : +9144 235 1319



Accès à la santé

Le projet « RESCUER » (« Rural Extended Services and Care for Ultimate Emergency Relief »), un partenariat entre le FNUAP, le ministère de la santé de l'Ouganda, le Secrétariat à la Population et les autorités de la région d'Iganga, a pour objectif de réduire la mortalité maternelle en Ouganda par le biais de meilleurs systèmes locaux de soins et de référence.

Parmi les trois volets du projet, à savoir la communication, le transport, et l'accès aux services de santé de qualité, c'est le système de communication qui a apporté la contribution la plus significative à son succès. Les matrones utilisent maintenant des talkies-walkies pour communiquer avec des radios VHF installées dans des stations de base, des unités de santé, l'ambulance de l'hôpital de référence et le véhicule de la région médicale.

Le transport s'est avéré plus problématique, d'autant que l'ambulance est parfois en panne.

Cependant, la nouvelle technologie de communication a largement compensé ces difficultés au niveau de la mobilité. Le personnel de santé peut appeler et obtenir un conseil pratique même lorsque le véhicule n'est pas disponible. Les matrones consultent les unités de santé qui, à leur tour, consultent des collègues et aînées, et ont eu des réponses plus rapides aux situations et se sont senties moins isolées. La technologie des talkies-walkies s'est avérée une grande source de renforcement pour les matrones, améliorant leur image, forgeant la confiance de leurs clientes et les aidant à s'occuper d'un nombre de femmes plus important.

Le nombre croissant de naissances assistées par un personnel qualifié, les références aux unités de santé et une réduction de 40 % de la mortalité maternelle sur 3 ans, sont autant d'éléments qui démontrent comment, par une

technologie toute simple, il a été possible d'aider le projet RESCUER à changer les comportements dans la recherche de soins et les résultats obtenus en matière de santé de la reproduction dans la zone d'Iganga.

Les possibilités d'utilisation du système de communication pour satisfaire d'autres besoins relevant traditionnellement des transports ont également été perçues. Auparavant, lorsqu'un réfrigérateur tombait en panne, il fallait se déplacer sur plusieurs milles pour le réparer. Aujourd'hui, il suffit d'un appel radio pour qu'un technicien vienne faire le travail.

Adapté d'une interview avec Maria Musoke in Africa Recovery, Nations Unies

Email : africa-recovery@un.org

Site Internet : www.africarecovery.org

Partager les solutions de transport possibles

Le premier des quatre ateliers régionaux sur l'amélioration de la mobilité pour les pauvres des zones rurales a été accueilli par le Groupe Forum Régional du Rajasthan en septembre. Les groupes de travail ont souligné l'importance de la connaissance des options technologiques possibles pour les communautés pauvres, en particulier les femmes, et ont suggéré des moyens par lesquels l'information relative à l'utilisation des moyens intermédiaires de transport (MIT) d'autres régions du monde pourrait être partagée. Le potentiel des centres

communautaires (du type de ceux qui existent à Pondichéry) a été considéré comme une possibilité. L'atelier a également examiné l'utilisation du SIG pour concevoir un atlas de la mobilité, en commençant par l'Inde. Parallèlement à cette initiative, le Centre de Ressources sur le Transport (voir page 4) envisage d'élaborer un catalogue des MIT comme une ressource pouvant être facilement partagée à travers les TIC et des systèmes de communication plus conventionnels. Pour plus d'informations, veuillez contacter le Secrétariat du FITRD.

Optimiser les déplacements

Dans le contexte du développement rural, l'utilisation du concept d'accessibilité plutôt que celui de transport permet aux planificateurs de considérer les aspects à la fois physiques et non physiques de la communication. Il est évident que le téléphone comme Internet sont des outils de communication qui réduisent l'isolement rural, maximisent les déplacements en éliminant ceux qui sont inutiles, et permettent aux formes essentielles d'interaction d'avoir lieu aux dépens des longues distances. Le débat pourrait donc porter sur la priorité d'une liaison téléphonique publique des communautés isolées par rapport aux liaisons physiques et services de transport. Dans les économies développées, Internet a été perçu comme un dispositif interactif de communication qui réduit la nécessité d'accéder physiquement à une gamme entière d'activités de base.

L'un des enseignements tirés de la phase de conception du Programme Rural pour l'Accessibilité (PRA) au Népal était qu'à plus long terme, c'est l'accès aux services de l'information et aux services spécialisés, aux ONG ou aux ministères, ainsi qu'au secteur privé qui augmenterait le potentiel de développement des communautés, leur permettant de tirer profit d'un meilleur accès physique. Comme nous le savons tous, il ne suffit pas d'avoir des routes pour éradiquer la pauvreté.

Là où l'ordinateur et les modems ne sont pas encore viables, il serait intéressant d'exploiter l'idée d'une version audio de l'Internet fournie par une voix portique. Cette technologie existe et peut fournir

l'information et des services "messages" interactifs sur demande aux communautés pauvres, dans leur propre langue et par le téléphone sur un numéro libre unique. Le contenu dépendrait des besoins locaux, mais pourrait notamment inclure l'information sur l'habitat, l'emploi, le transport, les soins de santé et autres secteurs essentiels pouvant aider les communautés à se développer.

La plate-forme technologique est conçue de sorte à être de faible coût, totalement apte à la mise en échelle et facilement rééditable à travers les pays. Des dossiers d'information audio sont stockés sur des serveurs et diffusés auprès des utilisateurs à travers un service automatisé de menu. World Talk est une organisation à but non lucratif basée au Royaume-Uni qui fait la promotion de l'idée par un projet pilote en Afrique du Sud et cherche un appui financier auprès de divers donateurs internationaux potentiels. Des plans sont également élaborés pour un lancement au Vietnam.

Des opérations locales de « country talk » seraient menées comme activités non lucratives. Leur rôle est de développer un contenu local, en relation avec des services gouvernementaux et les ONG. Chaque opération locale essaierait d'être autonome par le biais des redevances mensuelles payées par des fournisseurs de l'information et les revenus tirés du parrainage et de la publicité.

Pour davantage d'informations, veuillez contacter :

Nathalie Muller

Email : Nathalie.muller@worldtalk.org

Site Internet : www.worldtalk.org

Le Guide de la politique de transport rural

Il s'agit d'un manuel de conseils contenant un ensemble d'outils du « bricoleur » pouvant aider à la formulation de politique pour le transport rural. Il est axé sur cinq secteurs principaux :

- la consultation des acteurs et le consensus
- la formulation de la problématique du transport rural, la collecte et l'analyse de données
- la formulation de la politique et l'élaboration de plans d'action
- la mise en œuvre des outils de politique
- l'application des outils d'évaluation.

Le guide est conçu à l'usage des acteurs du transport, des décideurs et des chercheurs locaux et a été produit pour le Département pour le Développement International du Royaume-Uni (DFID). Il est disponible sur CD-Rom, de même que la Rural Transport Knowledge Base (également produit par TRRL) et le guide de l'économiste du DFID. Le guide est également disponible sur Internet à l'adresse suivante : www.Transport-Links.org/PolicyToolkit.htm

Pour de plus amples informations, veuillez contacter : Annabel Davis, Transport Research Laboratory (TRL) Tél. : + 44 (0) 1 344 770398 Email : international_enquiries@trl.co.uk



Nouveautés et événements

Réunions régionales en 2002

Suite aux conclusions de l'analyse de la gestion du FITRD en 2001, le réseau a enclenché sa phase de transition. Il décentralise une partie des fonctions du Secrétariat dans 4 régions, à savoir l'Afrique australe et orientale, l'Afrique occidentale, l'Amérique latine et l'Asie. En tant qu'élément de ce processus, les réunions régionales annuelles doivent être tenues comme axe central pour aborder les questions soulevées au niveau de ces régions et formuler leurs contributions qui devront être intégrées dans la stratégie globale du FITRD.

Vous trouverez ci-après un bref résumé des objectifs et des résultats des réunions de 2002. Pour davantage d'informations, veuillez contacter les coordonnateurs régionaux appropriés indiqués à l'encadré figurant en bas de page.

Afrique australe et orientale (22-23 juillet 2002, Harare, Zimbabwe)

Les coordonnateurs des GFN de l'Ouganda, de la Tanzanie, du Kenya, de l'Afrique du Sud et du Zimbabwe ainsi que les représentants des institutions membres du FITRD -RTTP, ILO-ASIST, ATNESA, le Programme des Nations Unies pour l'Habitat, GRTI et TRL- se sont rencontrés pour ancrer le processus de décentralisation du FITRD, insister sur les questions prioritaires de la région et renforcer les activités d'établissement de contacts entre les représentants des GFN et leurs collaborateurs dans la région. Cette réunion a aussi permis de présenter le projet régional du FITRD sur « Transport et VIH/SIDA », projet financé par le DFID. Au nombre des conclusions de cette

rencontre, on peut notamment citer un programme d'exécution du processus de décentralisation et d'amélioration du fonctionnement des GFN, une définition du rôle de la réunion régionale et le démarrage de la recherche d'une institution régionale hôte. En outre, la réunion a formulé un programme régional d'activités et de projets, notamment l'exécution du projet en cours, la recherche de fonds, et la production et la diffusion d'informations.

Asie (3-7 septembre 2002, Colombo, Sri Lanka)

La réunion régionale de l'Asie a regroupé des représentants des GFN du Cambodge, du Népal, du Sri Lanka et du Bangladesh, de même que le Groupe Forum Régional du Rajasthan et l'ONG internationale Intermediate Technology Development Group (ITDG). L'objectif était de discuter des améliorations à apporter à la coordination et aux mécanismes d'échange de l'information au sein des réseaux et du FITRD, pour semer les graines d'une stratégie régionale de l'Asie et discuter des questions de gestion concernant les réseaux national et régional.

La réunion a permis d'établir les priorités pour les ressources et l'information, le travail de plaidoyer et l'identification des principales questions thématiques pour la région, notamment le transport rural par voies d'eau, la maintenance, les moyens intermédiaires de transport (MIT) et les transports en commun intermédiaires (TCI). La rencontre s'est également intéressée aux questions de gestion régionale. Elle a aussi élaboré les critères

d'identification des GFN qui participeraient aux travaux du FITRD en la matière.

Afrique de l'Ouest

Au cours de l'année écoulée, le FITRD a vu le développement enregistré dans la création de GFN dans la région. Des efforts devraient ainsi être consentis pour renforcer ces réseaux au niveau national avant de pousser l'élan au niveau régional. Jusqu'ici, les réunions du GFN auxquelles le coordonnateur régional du FITRD a assisté ont été tenues au Cameroun, au Congo (RD), au Sénégal, en Guinée, au Burkina Faso et au Ghana pour discuter de la stratégie nationale des GFN et leur participation au réseau international.

Amérique latine (31 juillet - 1er août 2002, Lima, Pérou)

Les membres du FITRD d'Amérique latine se sont réunis à Lima avec l'objectif de créer un cadre de gestion et un programme de mise en contact pour renforcer le travail du FITRD dans la région et pour se préparer à un second lancement du réseau régional d'Amérique latine sur le transport rural et le développement.

Un consensus s'est dégagé avec le souhait de voir le réseau d'Amérique latine viser à être davantage qu'un forum d'informations et de développer sa capacité à influencer les partenaires. Sa vision du réseau d'ici à 2005 est celle d'un forum qui favorise la création de connaissances par différentes initiatives, la recherche, l'échange d'expériences et la discussion, et qui servira de point focal pour les questions de transport rural pour l'ensemble des pays latino-américains.

Centre de Ressources sur le Transport

Le FITRD est actuellement en partenariat avec trois autres organismes : le Transport Research Laboratory (TRL Ltd), l'Institut des Ressources Naturelles (NRI) et le Groupe pour le Développement de la Technologie Intermédiaire (ITDG) pour promouvoir le centre de ressources sur le transport du DFID, un service gratuit de conseils et d'informations pour tous les professionnels du secteur.

Il permet à ceux qui travaillent à la recherche de solutions aux problèmes de transport dans les pays en voie de développement d'accéder à la masse de connaissances et à l'expérience accumulées en 40 ans d'expertise dans plus de 90 pays. Nous visons à informer et conseiller ceux qui interviennent dans le secteur du développement en leur permettant d'accéder à une base de connaissances diverses. Le centre de ressources peut mettre à disposition des experts dans les secteurs suivants :

- le génie et l'éducation en matière de sécurité routière

- la conception et la maintenance des infrastructures, notamment les routes à faible volume et les techniques fondées sur la main d'œuvre
- les questions de genre
- la planification et la fourniture de services
- les moyens de subsistance urbains et ruraux
- l'accès au marché
- la hiérarchisation des routes et la planification financière
- le développement des entreprises
- les moyens intermédiaires de transport et non-motorisés
- l'impacts sur l'environnement
- la politique et la planification stratégique.

Pour davantage d'informations sur le service, visitez notre site Internet à l'adresse suivante : <http://www.transport-links.org/rcls/index.html> ou contactez : Tamsin Wallwork
Tél. : +44 (0) 1344 770411
Fax : +44 (0) 1344 770356
Email : international_enquiries@trl.co.uk

Contactez-nous !

Le Forum international pour le transport rural et le développement est un réseau international de personnes physiques et d'organisations qui œuvrent à satisfaire les besoins en matière d'accès et de mobilité comme moyen d'éradiquer la pauvreté.

Le réseau du FITRD compte plus de 2500 membres dont un grand nombre de membres affiliés aux Groupes Forum Nationaux ou GFN. Le Secrétariat est une petite équipe chargée de faciliter l'établissement de contacts, le plaidoyer, l'information et les activités de recherche entre membres du réseau aux niveaux national et international. Vous pouvez entrer en contact avec le Secrétariat aux adresses ci-dessous :

Priyanthi Fernando (Chargée de la coordination internationale et de la région Asie) ; Kate Czuczman (Chargée de Communications) et Sarah Gentleman (Chargée de la Documentation), IFRTD Secretariat, 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 : ifrtid@ifrtid.org

Bamba Thiouye, Chargé de la coordination pour l'Afrique de l'Ouest, 20, TP SOM-Hann, BP 63 84, Dakar Etoile, Sénégal
Tél. : +221 639 3033/832 17 32
Fax : +221 8279497
Email : bamba.thiouye@ifrtid.org

Peter Njenga, Chargé de la coordination pour l'Afrique de l'Est et du Sud, PO Box 314, 00502 Karen, Nairobi, Kenya
Tél./fax : +254 2 883323
Email : peter.njenga@ifrtid.org

Ana Bravo, Chargée de la coordination pour l'Amérique latine, Av. General Garzon 852, Lima 11, Jesús Maria, Pérou
Tél./fax : +51 1 4311 1754
Email : ana.bravo@ifrtid.org

N'oubliez surtout pas de jeter un coup d'œil sur le site Internet du FITRD à l'adresse ci-après : www.ifrtid.org

Numéro publié par : Kate Czuczman
Composition : My Word!
Traduit par : Mme Bougouma M. Fall