



Bulletin du Forum

Forum International pour le Transport Rural et le Développement

Transport et catastrophes naturelles

Volume 12, Numéro 1
Mars 2005

Vulnérabilité : faut-il juste reconstruire ou procéder à la reconstruction autrement ?

Suite aux récents événements, la capacité du secteur du transport à répondre aux exigences tant immédiates qu'à plus long terme des situations de catastrophes naturelles revient au devant de la scène. C'est en 2002 déjà que le Bulletin du Forum a traité de cette question. Nous avons alors mis l'accent sur la minimisation des risques avant la survenue d'une catastrophe naturelle afin de réduire la vulnérabilité. Dans le présent numéro, nous abordons le même problème sous l'angle de la prévention des risques en tant qu'élément constitutif clé de la réhabilitation post-catastrophe.

Les articles que vous allez lire ici font ressortir le contraste qui existe entre les enseignements tirés de l'ouragan Mitch de 1998 et du cyclone de l'Orissa de 1999, avec les approches à l'essai au Sri Lanka au lendemain du tsunami. Nous étudions ensuite la capacité du secteur du transport à assortir sa connaissance des problèmes sociaux et de la planification à long terme en vue de la viabilité avec la nécessité d'agir immédiatement. Enfin, le présent numéro du Bulletin du Forum revisite la proposition avancée en faveur d'un Réseau pour l'Accès dans les Situations d'Urgence. Disposera-t-on ainsi d'un moyen de s'assurer que la réaction immédiate du secteur du transport intégrera les leçons du passé ?

Beaucoup ont décrit l'ouragan Mitch comme la pire tempête tropicale à avoir frappé les Caraïbes en 200 ans. L'ampleur de cette catastrophe naturelle survenue en octobre 1998 a été davantage ressentie dans les pays d'Amérique centrale que sont le Honduras, le Nicaragua, El Salvador et le Guatemala où deux milliards de dollars américains des pertes enregistrées ont représenté 70 % du PIB. Cependant, afin de comprendre véritablement l'impact de l'ouragan Mitch, il nous faut regarder au-delà des statistiques : nous devons en effet voir les conséquences sur l'emploi et les revenus des familles pauvres ; le traumatisme dont ont été victimes enfants, femmes, hommes et personnes âgées ; le relogement et les migrations inévitables qui ont suivi la crise et enfin l'accès inégal aux ressources disponibles pour la reconstruction—toutes choses qui représentent des facteurs fondamentaux pour le rétablissement et le développement futur de la région.

Au Honduras, le secteur du transport a adopté une approche à la fois positive et négative. L'aspect positif réside dans le fait que les organisations bilatérales et multilatérales se sont données la main pour le plan de reconstruction et, alors que les donateurs travaillaient avec les gouvernements, d'autres agences, à l'instar de la SDC (Coopération suisse), ont réagi aux demandes formulées directement par les populations. Elles ont œuvré avec les Municipalités, en leur apportant équipements, outils et assistance technique et en créant des emplois pour les populations locales. Ce soutien à court terme de deux ans qu'ont apporté la SDC et d'autres donateurs a favorisé un premier élan pour la reconstruction et le développement qui correspondait aux besoins des pauvres des zones rurales. Ce qui a été cependant moins positif, c'est que les



Construction de pont au Sri Lanka après le tsunami

Greg Beaton, ITC, 2005

investissements post-catastrophe se sont concentrés essentiellement sur les routes principales ou secondaires, laissant de côté les réseaux de routes rurales. Certaines agences ont même fait venir leurs propres entrepreneurs, ratant ainsi la possibilité de créer localement emplois et revenus. Dans ce contexte de reconstruction post-catastrophe, l'on a bizarrement noté l'absence, dans le discours moderne du secteur, des questions de viabilité et de maintenance, les spécificités de sexe et l'environnement.

L'analyse post-catastrophe se concentre souvent sur les conséquences de l'événement pour le développement d'une nation, se détournant ainsi de la culpabilité du modèle de développement existant, premier responsable de la survenue de la catastrophe. Ce ne sont pas les catastrophes qui jettent les populations dans le sous-développement ; ce sont plutôt le sous-développement, l'absence de viabilité de l'environnement et la pauvreté des populations qui transforment une catastrophe naturelle en un drame humain. En ignorant son propre discours en faveur de la sensibilité aux besoins sociaux, le secteur du transport est-il complice de la reproduction de la vulnérabilité ?

Le défi majeur auquel est confronté le secteur est celui de reconstruire autrement, en évitant de devenir un mécanisme créateur de nouvelles vulnérabilités ou qui exacerbe celles qui existent déjà. Pour exemple, accorder la priorité à la réhabilitation des réseaux de routes rurales pour que les petits exploitants aient accès aux marchés pourrait décourager les migrations post-catastrophe vers des zones rurales vulnérables et les bidonvilles urbains. En continuant de rester à l'écoute des besoins des pauvres après une catastrophe, le

Suite en page 2

Sommaire:

- 1. Vulnérabilité : faut-il juste reconstruire ou procéder à la reconstruction autrement ?**
- 2. Redressement et renforcement des capacités : après le passage du méga cyclone sur l'Orissa ; Solutions à forte stimulation de l'emploi ; Les routes rurales du Sri Lanka après le tsunami**
- 3. La problématique de l'accès dans les situations d'urgence ; Atelier sur la sécurité routière à Modjo (Ethiopie)**
- 4. Transport et Participation communautaire – Atelier de Gaya (Niger) ; Joyeux anniversaire au Ngware Bicycle Group ! ; Atelier de TransNet sur Mobilité et Santé ; Contactez-nous !**



Suite de la page 1

secteur du transport sera probablement en mesure d'éviter la création de nouvelles sociétés encore plus exposées à la vulnérabilité.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter :

Ana Bravo

Coordinatrice régionale du FITRD pour l'Amérique latine

E-mail : Ana.bravo@ifrtd.org

Ressource utile :

LA RED – Latin American Network for Social Studies on Disaster Prevention (Réseau d'Amérique latine pour les études sociales sur la prévention des catastrophes naturelles)

<http://www.desenredando.org/>

Redressement et renforcement des capacités : après le passage du méga cyclone sur l'Orissa

Le 29 octobre 1999, un méga cyclone a frappé la côte de l'Orissa en Inde, semant la mort et la destruction à une échelle inouïe : douze districts sur trente, soit plus de cinq millions de personnes, ont été gravement affectés : des maisons ont été détruites, des infrastructures ravagées. S'en sont suivis des dommages à l'environnement liés aux inondations et à l'érosion. Les moyens de subsistance comme l'économie ont été anéantis et la montée des eaux salines, provoquée par les fortes houles de plus de dix mètres, a pollué et causé le dysfonctionnement de l'essentiel des sources d'eau potable pendant plusieurs jours.

Outre le bilan meurtrier de plus de 30.000 décès (10.000 selon les sources officielles), ce méga cyclone a traumatisé des millions de survivants, décimés des villages entiers faits d'habitations en boue et chaume et a causé la mise au chômage de six millions de personnes pendant six mois au moins. Plus de 350.000 têtes de bétail ont péri, neuf millions d'arbres ont été perdus, plus de 2,4 millions d'hectares de rizières en paddy ont été détruits et l'augmentation du taux de salinité a rendu la terre inculte pour des années. En somme, ce cyclone a totalement anéanti le tissu économique de la région côtière.

Pour l'Etat de l'Orissa, il est donc prioritaire non seulement de se remettre de cette catastrophe, mais encore d'aller plus loin en tirant les leçons de l'expérience et en intégrant la prévention des catastrophes comme composante clé dans ses plans de développement. Entre autres parce que le sous-continent indien est l'une des six régions au monde les plus ravagées par les cyclones et l'on estime que plus de 20 % de ceux qui s'abattent sur la côte orientale vont affecter l'Orissa directement. En intégrant un volet réduction des catastrophes dans les activités de développement, on peut atteindre deux objectifs d'un seul coup, à savoir la reconstruction et le redressement, tout en renforçant les capacités à faire face aux désastres futurs. La préparation va allier le savoir traditionnel et les mécanismes d'adaptation aux systèmes modernes d'information et de technologie scientifique. Dans des zones sujettes aux cyclones et aux inondations, il s'agira de surélever et de renforcer les routes qui y sont construites afin qu'elles puissent résister aux impacts des catastrophes : par ailleurs, il faudra mettre en tête des priorités la restauration et la régénération de l'environnement, y compris la reconstitution des mangroves, la plantation de brise-vent par des rideaux d'arbres et la reconstruction des ouvrages de remblai côtiers.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter :

M. P Pattanaik

E-mail : osvswa@rediffmail.com

Solutions à forte stimulation de l'emploi

En octobre 1998, l'ouragan Mitch a fait des ravages au Nicaragua, détruisant sur son passage l'essentiel des infrastructures. Nombre des personnes qui ont eu la chance de survivre se sont retrouvées sans domicile et sans revenus, avec un accès très limité aux services de base, ce qui a provoqué une situation de pauvreté et de chômage encore plus généralisés.

L'assistance internationale s'est manifestée pour aider à la reconstruction du pays, avec un investissement attendu d'un milliard de dollars américains sur cinq ans. Outre la mise en place fortement souhaitée d'infrastructures de transport et autres, cette reconstruction a constitué une grande opportunité de créer des emplois à travers l'utilisation de techniques à forte intensité de main-d'œuvre. Ayant constaté l'intérêt des agences d'investissement nationales et internationales pour une telle approche, la nécessité de renforcer les capacités des secteurs public et privé pour l'exécution des travaux à forte demande de main-d'œuvre a été identifiée. C'est ainsi qu'un projet pilote de l'OIT, appuyé par les Pays-Bas, a fourni la formation et la sensibilisation nécessaires aux efforts de reconstruction

Les routes rurales du Sri Lanka après le tsunami

Le tsunami survenu en Asie a provoqué des dommages considérables à des centaines de routes rurales des provinces du Sud, de l'Est et du Nord du Sri Lanka. D'après les estimations de l'Agence de développement des routes (« RDA »), environ 2425 kilomètres sur les 2825 de ceinture côtière que compte le pays ont été touchés. Le manque subséquent d'accès à cette zone a détruit les réseaux sociaux et retardé considérablement les activités de réhabilitation, notamment la distribution des secours, les communications et la construction d'urgence.

Selon le Centre pour les Opérations nationales (« CNO – Sri Lanka »), on accordera moins d'attention à la réparation du réseau routier rural endommagé (routes en gravier, chemins de terre, voies piétonnières, passerelles à piétons, sentiers et pistes), alors que les routes de classe « A » et « B » seront réhabilitées par le gouvernement, avec l'aide de la communauté internationale. La Banque asiatique de Développement (BASD) devrait s'atteler à l'étude des besoins en financement les plus urgents du secteur du transport, dans une évaluation conjointe de ces besoins avec la Banque mondiale et la Japan Bank for International Cooperation, JBIC. Les coûts relatifs à l'effort de reconstruction généralisée restent à finaliser et le Ministère compte drainer des financements de la communauté des donateurs afin de couvrir tout différentiel. Les capacités des administrations locales (Pradeshiya Sadha) à prendre en charge ces questions d'accès ont été contrariées par un manque de savoir technique et de contraintes financières.

Membre affilié du FITRD, le Forum du Sri Lanka pour le Transport rural et le Développement (« LFRTD »), vient de concevoir des principes directeurs relatifs à la construction, la réhabilitation et la maintenance des routes à l'intention des décideurs, lesquels vont être publiés dans la presse et diffusés de manière stratégique par le biais de l'élaboration de supports d'information spécifiques à chaque cible. Le LFRTD compte ainsi mettre la pression sur le gouvernement, à travers les ministères de tutelle, et encourager les ONG à adopter ces principes directeurs dans leurs interventions. Le Intermediary Technology Development Group (ITDG) est en partenariat avec le LFRTD pour la conception et la publication de ces principes directeurs. ITDG a déjà



Greg Beaton, ITC, 2005

Dégâts post-tsunami au Sri Lanka

intégré les enseignements tirés de ces principes dans ses plans pour des projets de réhabilitation post-tsunami.

En outre, le LFRTD va prendre langue avec des ministères concernés (transport, agences chargées des autoroutes, conseils des administrations locales et provinciales) pour plaider en faveur de l'aménagement de pistes cyclables et parkings à vélos dans les cités/villes nouvellement construites et de promouvoir les MIT dans les endroits où l'on a enregistré la perte de beaucoup de modes de transport. Le défi consiste maintenant à intégrer ces questions dans une situation où la planification requiert une action urgente.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter : Nimal Dassanayaka,

Coordonateur du Lanka Forum on Rural Transport Development (LFRTD)

E-mail : lfrtd@eol.lk



financés par d'autres sources nationales et internationales dans des secteurs comme ceux de la réhabilitation des routes rurales, le revêtement des routes urbaines, les logements, la protection des cours d'eau et la récupération de la terre.

Par le biais de la « formation en cours d'emploi », des entrepreneurs ont été formés aux techniques à forte intensité de main-d'œuvre et à la gestion de l'entreprise. Pendant ce temps, des autorités de l'administration locale étaient initiées à l'identification et l'élaboration de projets, ainsi qu'à la supervision et à la gestion des contrats. Au niveau central, les activités se sont concentrées sur l'institutionnalisation des capacités en matière de formation et à la conscientisation par rapport à l'approche à forte stimulation de l'emploi comme outil de politique.

Ce projet, qui a duré 11 mois, a non seulement fait la preuve de la viabilité de l'utilisation des investissements destinés aux infrastructures en vue de créer des revenus dont les pauvres en situations d'urgence ont bien besoin, mais il s'est aussi révélé un moyen efficace de réduction de la pauvreté dans un cadre plus général de stratégie de développement. Toutefois, la trop courte durée du projet ne lui a pas permis d'imprimer un impact significatif sur les efforts de reconstruction qui, en fait, sont toujours en cours au Nicaragua. Au niveau local, l'institutionnalisation et la viabilité de l'approche ont été bonnes dans la mesure où les municipalités et les entrepreneurs en ont retiré des avantages certains. Au niveau national, le projet a surtout participé à la sensibilisation, sans toutefois réussir l'institutionnalisation en raison de sa trop courte durée. Fort heureusement, un programme de suivi financé par le Luxembourg prend en charge cet aspect.

La deuxième difficulté résidait dans la dépendance du projet par rapport à des fonds de reconstruction extérieurs et au manque de coordination de ces divers investissements. Le projet a donc dû aller à la recherche de financements adéquats et signer des accords séparés avec chacune des agences, ce qui a considérablement ralenti le démarrage des activités. Aussi, est-il recommandé qu'à l'avenir, de tels projets comportent un minimum de fonds d'investissement aux fins de démonstration.

Suite aux enseignements tirés de cette catastrophe et d'autres interventions en temps de crise, l'OIT, à travers son Programme de stimulation de l'emploi, est en train de promouvoir cette approche dans les efforts de reconstruction en cours dans les zones touchées par le tsunami. Conscients de la nécessité immédiate de reconstruire les infrastructures et de créer des revenus, divers pays sont en train d'intégrer cette approche dans leurs stratégies de réponse aux catastrophes naturelles.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter :

Serge Cartier van Dissel, Organisation internationale du Travail

E-mail : cartier@ilo.org

Site Web : www.ilo.org/eiip

sommes d'argent en réagissant de façon plus rapide, plus efficace et plus adaptée aux conditions locales. Mais lorsque le malheur frappe, on a souvent tendance à oublier cette capacité ; au contraire, on fait appel soit à des entrepreneurs internationaux ou des agences de secours extérieures, ou au personnel et équipements militaires. Parmi les raisons menant à de telles situations, on peut notamment citer les suivantes :

- Les organisations de secours ne peuvent pas identifier facilement les ressources locales.
- Même lorsqu'elles y arrivent, les ressources locales peuvent ne pas être évaluées de suite. Dans les situations d'urgence, les agences en charge ne peuvent pas prendre le risque d'un échec dans la fourniture des composantes vitales des opérations de plus grande ampleur.
- Les ressources locales peuvent ne pas disposer de la capacité ou des moyens de faire face aux demandes inévitablement accrues de l'urgence. Il peut s'agir tout à la fois d'une pénurie générale de ressources pour faire front devant des demandes extraordinaires et d'un manque d'expertise spécialisée ou de moyens.
- Il est également possible que les capacités locales des secteurs public et privé aient elles-mêmes perdu des ressources humaines et matérielles durant la catastrophe.
- La mise en place des dispositions contractuelles est susceptible de prendre du temps dans les opérations à petite échelle et le risque est réel de voir le temps gagné en mobilisant les ressources locales être neutralisé par les lenteurs au niveau des autorisations requises pour démarrer le travail.

Si l'on veut utiliser les capacités locales en toute confiance, il faudra prendre en charge ces cinq problèmes. L'approche de « l'accès dans les situations d'urgence » proposée se serait directement attaquée aux obstacles en mettant en place des réseaux aux niveaux local, régional et international afin d'identifier, d'évaluer, d'établir des accords, d'appuyer et de renforcer les capacités locales compétentes en temps voulu tout en jouant le rôle de point focal pour les agences internationales de secours qui ont besoin de partenaires dans l'exécution des tâches. Le temps est-il venu de renforcer les capacités de « AIE » ?

Faites-nous part de votre point de vue sur l'approche AIE proposée ou envoyez-nous un courrier électronique pour de plus amples informations à :

Neil Brown

E-mail : neilbrown1@freeuk.com

David Stiedl

E-mail : david.stiedl@mogu.co.uk

Simon Done

E-mail : sdone@trl.co.uk

La problématique de l'accès dans les situations d'urgence

Il y a deux ans, le Bulletin du Forum publiait un de nos articles proposant de mettre en place une organisation dédiée à la satisfaction des besoins en transport dans les situations d'urgence. A titre provisoire, nous l'avions intitulé « L'accès dans les situations d'urgence » ou 'AIE'. Notre expérience des infrastructures de transport dans le développement ou dans les situations de catastrophe nous a permis de reconnaître que les problèmes d'accès limitaient le déploiement efficace des secours et du niveau de redressement subséquent. Cependant, le concept n'a pas tellement retenu l'intérêt ni attirer les donateurs et l'idée en resta là. Récemment, les tsunamis intervenus en Asie et d'autres situations d'urgence ont confirmé notre point de vue selon lequel garantir des infrastructures adéquates de transport dans les situations d'urgence risquait de ne pas connaître une prise en compte rentable ou appropriée eu égard au travail de développement.

Afin de prendre en charge d'autres besoins d'ordre technique provoqués par des situations d'urgence, l'on peut mettre en place des « paquets » pré-assemblés d'équipement et autres produits prêts à l'envoi par moyen aérien et à l'installation sur le site. Toutefois, l'accès appellera la résolution de divers types de problèmes sur des distances aussi diverses. Ceci va nécessiter soit des équipements en grand nombre et de grandes dimensions qu'il s'agira de faire partir, en tenant compte des lenteurs inévitables à un moment où d'autres fournitures de secours doivent également être aéroportées, soit une mobilisation rapide des ressources locales.

Au cours des dernières décennies, les programmes de développement ont mis en place une capacité locale considérable en matière de construction et de maintenance des routes. L'appel à cette capacité à toutes les étapes, de la première réponse à la réhabilitation dans la durée, devrait aider les populations à se remettre des catastrophes et à reconstruire en assurant la continuité des possibilités de travail, le développement de nouvelles compétences et le rétablissement de la confiance des populations. Cette participation communautaire est aussi potentiellement apte à faire économiser d'importantes

Atelier sur la sécurité routière à Modjo (Ethiopie)

Le Forum national d'Ethiopie pour le Transport rural et le Développement (« ENFRTD »), réseau affilié au FITRD, a organisé, le 5 février 2005 à Modjo, un atelier sur le thème Transport et Sécurité routière.

L'objectif de l'atelier était de sensibiliser les parties prenantes, notamment les propriétaires/conducteurs de charrettes à chevaux, les officiers chargés de la circulation, les représentants de l'agence de la sécurité des routes, les représentants de l'administration locale et le public en général, sur les graves conséquences des accidents de la route sur la vie des hommes, sur les animaux et sur la propriété, aussi bien en zones rurales qu'urbaines. L'atelier a permis de recueillir certaines recommandations fondamentales, parmi lesquelles on peut citer :

- 1) La nécessité pour les partenaires de coordonner leurs efforts afin de prévenir les accidents de la route, conséquences de conduite dangereuse et/ou de non-respect par les piétons et les conducteurs des règles et normes de la circulation.
- 2) La nécessité d'organiser des Comités Transport et Sécurité routière, rassemblant l'ensemble des parties prenantes, notamment la police de la circulation, le service du transport, les associations de propriétaires de charrettes et les compagnies d'assurance.
- 3) La nécessité pour les parties prenantes de poursuivre leurs échanges d'informations et discussions autour des questions de sécurité routière, en offrant des ateliers similaires à l'intention des Associations de Propriétaires de Charrettes et autres partenaires.

Pour de plus amples informations sur cet atelier, veuillez contacter :

Taye Berhanu, Coordinateur du ENFRTD

E-mail : tayeberhanu@hotmail.com



Nouveautés et événements

Transport et Participation communautaire – Atelier de Gaya (Niger)

Du 6 au 9 décembre 2004 s'est tenu à Gaya, au Nord du Niger, un atelier dont le thème portait sur la Participation communautaire dans la Promotion des Infrastructures durables de Transport dans les Zones rurales. Cet atelier était organisé sous l'égide du Secrétariat du FITRD, en collaboration avec l'Agence suisse pour le Développement et la Coopération (SDC). Cette rencontre a permis de confronter les expériences du Bénin, du Burkina Faso, de la République démocratique du Congo, de la Guinée, du Togo, du Sénégal et du Niger. Les participants ont passé au peigne fin les politiques existantes, ainsi que les stratégies et programmes de gestion des routes rurales dans ces pays. L'atelier a aussi permis de partager des informations utiles afin de relever les défis de l'adoption d'une méthode participative dans la construction et la maintenance des routes rurales. Des séances plénières consacrées au partage d'expériences, d'informations et à la rétroinformation ont été combinées à des travaux de groupe pour des discussions plus approfondies sur les thèmes identifiés. Une visite de terrain organisée à l'intention des participants a permis à ces derniers de discuter avec les responsables chargés des aspects pratiques de l'exécution des projets communautaires sur place. Après avoir constaté ce qui se passait sur le terrain, les participants ont formulé des propositions et des recommandations visant à améliorer la situation présente, en vue de leur exploitation aux niveaux décisionnels local et national et par les donateurs, ONG et organisations de la société civile.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter :

Cheikh Amadou Bamba Thioye

E-mail : bamba.thioye@ifrtd.org

- connaissances et prendre des mesures aptes à faire partager les études existantes et en produire de nouvelles pour combler ces lacunes.
- La santé va au-delà de son secteur. Celui du transport doit faire preuve de proactivité en sensibilisant le secteur de la santé sur l'importance de la mobilité en tant que composante transversale des interventions de santé.

Ces thèmes ont fait naître beaucoup d'idées propices à l'action, notamment un Programme de Recherche en Réseau sur Mobilité et Santé. Ce programme international de recherche sur les interventions liées à la mobilité et les conséquences relatives à la santé aura pour objectifs :

- d'accroître la compréhension de la mobilité et des problèmes des pauvres dans des contextes différents des pays en développement,
- de concevoir des outils qui vont aider les professionnels du transport à inclure des évaluations holistiques d'impact sur la santé et des mesures d'atténuation dans la planification, l'élaboration et la mise en oeuvre des interventions de transport,
- d'élaborer un programme de plaidoyer pour sensibiliser le secteur de la santé à la problématique de la mobilité et de la santé.

L'atelier a bénéficié de l'appui des Divisions Mobilité et Santé du Département du Développement social de Coopération suisse.

TransNet est une communauté de praticiens (« COP ») informelle, basée en Suisse, et qui compte en son sein des acteurs publics, privés, nationaux et internationaux intervenant dans le domaine du transport. Deux fois par an, TransNet organise des manifestations pour ses membres et invités, afin d'encourager la mise en réseau, la réflexion et l'apprentissage sur les problèmes d'actualité du secteur.

Pour de plus amples informations sur TransNet ou sur l'atelier, veuillez contacter :

Roger Schmid

SKAT Consulting

E-mail : roger.schmid@skat.ch

Site Web : <http://www.trans-web.ch>

Joyeux anniversaire au Ngware Bicycle Group !

Le 17 février 2005, les membres du Ngware Bicycle Group, anciens lauréats du Prix Colin Relf du FITRD, ont fêté le 15^{ème} anniversaire du groupe. Le Ngware Group est la première entreprise commerciale de services de vélo-taxis organisés à Kisumu, au Kenya. Ils ont démarré leurs activités en 1990 et ont été officiellement inscrits au Department of Social Services en 1994. Leur principal objectif est de créer des emplois et de faciliter l'accès de leurs membres et de leurs familles aux services d'éducation et de santé.

En dépit des nombreux obstacles, l'initiative a bien tenu le rang face à d'autres prestataires de services de transport de la ville en offrant un mode de transport alternatif efficace, efficient et abordable. Il est aussi accessible, fiable et n'est pas un polluant de l'atmosphère. Cette entreprise a créé des emplois à Kisumu comme dans les villes voisines.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter :

Naboth Okoth

Président du Ngware Bicycle Transport Group

E-mail : njokoth@yahoo.com

Atelier de TransNet sur Mobilité et Santé

Tout le monde reconnaît aujourd'hui l'apport considérable du transport et de la mobilité au développement et aux moyens de subsistance des pauvres. Cependant, le secteur du développement n'a pas encore compris et pris la pleine mesure du rôle du transport dans l'amélioration de la santé des pauvres. Organisé à Berne (Suisse) en novembre 2004, l'atelier de TransNet sur Mobilité et Santé visait à combler un vide en rassemblant des spécialistes du transport et de la santé, dont beaucoup appartiennent aux réseaux TransNet et FITRD, afin de discuter des problèmes et d'élaborer un plan d'action apte à propulser ce programme relativement nouveau.

Au programme de l'atelier figuraient quatre présentations variées et profondes, ce qui a permis de consacrer beaucoup de temps à la réflexion et aux débats entre les participants, ainsi qu'une séance de remue-méninges destinée à identifier les lacunes au niveau des connaissances et les possibilités d'action. Parmi les messages principaux adoptés à partir des présentations et de la séance de remue-méninges, on peut notamment citer les suivants :

- Les interventions du secteur du transport produisent des conséquences sur la santé qui sont à la fois positives et négatives. Afin de participer à l'optimisation des potentialités liées à la santé des activités de transport et de mobilité, le secteur doit pleinement évaluer les lacunes présentes dans ses

Contactez-nous !

Le Forum International pour le Transport Rural et le Développement est un réseau mondial de particuliers et d'organisations oeuvrant à une meilleure mobilité et à un meilleur accès 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 traditionnelles, géographiques, universitaires et institutionnelles.

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 Secrétariat du FITRD comme suit :

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 : ifrtd@ifrtd.org

Bamba Thioye (Afrique de l'Ouest et du Centre), 20, TP SOM-Hann, BP 63 84, Dakar Etoile, Sénégal

Tél. : +221 639 3033/832 1732

Fax : +221 827 9497

E-mail : bamba.thioye@ifrtd.org

Peter Njenga (Afrique australe et de l'Est), PO Box 314, 00502 Karen, Nairobi, Kenya

Tél. /fax : +254 2 883323

E-mail : peter.njenga@ifrtd.org

Ana Bravo (Amérique latine), Av. General Garzon 852, Lima 11, Jesús Maria, Pérou

Tél. /fax : +51 1 431 1754

E-mail : ana.bravo@ifrtd.org

Ranjith De Silva (Asie), 319/10, Ramanayaka Mawatha, Erawwala, Pannipitiya, Sri Lanka

Tél. : +94 (0)11 2842972

Fax : +94 11 2856188

E-mail : ranjith@ifrtd.org

Site Web du Forum :
www.ifrtd.org

Numéro réalisé sous la direction de Kate Czuczman

Mise en page : My Word!

Traduction : Bougouma Mbaye Fall