



Bulletin du Forum

Forum International pour le Transport Rural et le Développement

Les bicyclettes pour la réduction de la pauvreté

Volume 14, Numéro 2, Juin 2008

Débats sur la bicyclette

Les vélos sont bon marché, faciles à réparer et généralement fiables. Ils sont une bonne solution de transport en milieu rural où le transport public est rare, le transport privé motorisé coûteux et où les routes sont souvent en mauvais état ou inexistantes. Le secteur du transport semble unanime sur cette problématique. Toutefois, quand nous commençons à réfléchir aux voies et moyens de rendre les bicyclettes bon marché et accessibles au plus grand nombre de pauvres, cette unanimité laisse place aux questions.

D'où devraient provenir les bicyclettes : faut-il les fabriquer au pays pour stimuler l'économie nationale ou les importer à faible coût ? Comment définir une politique gouvernementale efficace en la matière : en taxant l'importation des bicyclettes ou en produisant des vélos à moindre coût (par exemple, le Shova Kalula en Afrique du Sud) ? Dans le cadre des projets des bicyclettes, les nations développées donnent, parfois gratuitement, des vélos recyclés aux communautés rurales pauvres des pays en voie de développement. Quelles sont les implications de cette démarche ?

Dans ce numéro du Bulletin du Forum, nous examinons en profondeur quelques-unes de ces questions, en vous proposant des points de vue et des expériences différents à travers le monde, dans l'espoir de susciter une réflexion approfondie sur les stratégies futures. En quoi consiste une politique environnementale efficace pour encourager l'utilisation de la bicyclette ? Comment pouvons-nous préserver l'industrie locale du vélo tout en maintenant les coûts à un niveau acceptable pour le consommateur ? Comment faciliter la culture de la bicyclette ? Quelles sont les priorités des différentes parties prenantes – usagers, artisans, commerçants, importateurs, gouvernements et organismes de développement, et les implications des décisions que nous prenons ?



McKay Savage, Hand in Hand

Former des femmes rurales à la réparation des vélos, Tamil Nadu, Inde

Certains pays africains considèrent les bicyclettes comme des jouets, et les soumettent ainsi à des droits d'importation allant jusqu'à 100% du prix d'achat.

Par David Peckham

Extrait de « Maintenir les bicyclettes comme moyen de transport rural souhaitable »

Article entier : www.ifrtd.org/new/issues/op_bicycles4.php

Courriel : info@villagebicycleproject.org

Travailler dans le système de marché

Depuis 1999, le « Village Bicycle Project » travaille au Ghana à rendre les bicyclettes plus abordables. Nous cibons trois domaines spécifiques : la vente des bicyclettes et des pièces de rechange, de l'outillage vélo et la formation pour l'entretien. En milieu rural, la formation pour l'entretien s'accompagne de bicyclettes vendues au rabais (moitié prix), ce qui les rend effectivement plus accessibles aux communautés pauvres tout en leur donnant les moyens de mieux vivre.

Il est important que nous travaillions dans le système de marché. Nous ne donnons rien gratuitement. La charité absolue déstabilise les marchés, ce qui est contraire aux valeurs de la durabilité. Les dons cultivent la culture de la dépendance, dévalorisent les biens et services et promeuvent la corruption et la démagogie. On gaspille tout ce que l'on reçoit gratuitement. La vision du « Village Bicycle Project » est d'élargir l'accès des couches laborieuses et pauvres aux bicyclettes. Au risque de paraître darwinien, si nous offrons des vélos aux personnes irresponsables de la société, quelle image cela donnera-t-il de ces véhicules ? Mais en facilitant l'accès aux bicyclettes, on les associe davantage à la réussite sociale et elles deviennent plus attirantes psychologiquement.

Au milieu des années 90 au Ghana, la suppression des droits de douanes sur les importations des bicyclettes a été très avantageuse. Soucieux d'aider les pauvres, le gouvernement a compris que cela pouvait se faire à travers les vélos.

Comprendre la prise en charge

La prise en charge d'une bicyclette ne se limite pas seulement à huiler la chaîne.

Dans le cadre de nos opérations, nous vendons certaines bicyclettes aux entrepreneurs communautaires à des prix subventionnés, mais nous en offrons gratuitement aux bénévoles communautaires en soins de santé. Aujourd'hui, lorsque nous parlons de la prise en charge, nous discutons des heures durant avec chaque bénéficiaire pour lui expliquer clairement le lien entre son travail en tant que bénévole et la ressource qu'il reçoit. Mais nous abordons aussi les problèmes et répondons aux questions qu'il pourrait avoir au sujet de son nouvel outil.

Récemment, lors d'une discussion sur les stratégies de prise en charge, un collègue m'a reproché d'offrir gratuitement des bicyclettes aux bénévoles. « Mais, ai-je protesté, si l'ONU en signe de reconnaissance pour mon travail m'achetait une 4x4 pour faciliter mes déplacements, j'en serais heureux. Cela m'encouragerait à mieux travailler puisque je ne m'embourberais plus dans le sable en allant dans les villages, et je serais fier d'avoir reçu un équipement aussi

Suite à la page 2

Sommaire:

1. 1. Débats sur la bicyclette

2. Les importations à faible coût menacent-elles l'économie locale ?

3. Images d'une économie rurale basée sur la bicyclette ; Bicyclettes pour l'intégration sociale

4. Infos et événements ; A propos de nous



Suite de la page 1

utile. » J'ai ajouté que ce sont les hommes qui contrôlent les revenus du foyer, et que ce serait à eux que la plupart des bénévoles femmes demanderaient de l'argent pour acheter leur vélo. En fin de compte, les hommes considéreront cette bicyclette comme leur propriété.

Par Michael Linke, Ben Bikes Namibie

Extrait de : « Qui peut donc pédaler une bicyclette ? »

Article entier : www.ifrtd.org/new/issues/op_bicycles3.php

Courriel : Michael@benbikes.co.za

Ressources en ligne :

Pan African Bicycle Information Network (PABIN) www.ibike.org/pabin

Bicycle Sponsorship Project and Workshop (BSPW) www.bspw.org

Afribike NGO www.afribike.org

Shova Kalula Bicycle Project, Afrique du Sud, <http://tinyurl.com/shovakalula>

La Fondation Internationale de Développement www.ibike.org

Village Bicycle Project, Ghana, www.villagebicycleproject.org

« Girl Power » Rapport de l'atelier Ride a Bike

www.villagebicycleproject.org

Bicycle Empowerment Network (Ben Bikes) www.benbikes.org.za/

Les importations à faible coût menacent-elles l'économie locale ?

Dans deux articles différents, Namiz Musafer relève le cas du Sri Lanka où l'industrie locale de dépannage et de montage des bicyclettes a souffert au détriment de l'accessibilité pour le consommateur. Tandis que Jeffrey Maganya indique que la suppression des taxes d'importation sur les vélos au Kenya a permis l'essor d'une nouvelle industrie locale : le *boda boda*.

La montée en flèche de l'utilisation de la bicyclette au Kenya

L'une des principales retombées de la suppression des droits de douanes sur les bicyclettes au Kenya en 2002 est l'augmentation du nombre de vélos-taxis comme moyen de transport public en milieu rural et périurbain.

Le taux élevé de chômage parmi les jeunes et la multiplication des quartiers périurbains à forte densité sans services de transport public fiables ont entraîné la croissance phénoménale de vélos-taxis connus sous le nom de « *boda boda* ». Selon le PNUD (2006), le taux élevé de chômage au Kenya a poussé de nombreuses personnes à faire du vélo-taxi en raison de son faible coût d'investissement. Spontanée, cette croissance a été possible grâce à une politique gouvernementale favorable à l'utilisation des vélos.

Le Kenya a cessé de fabriquer les bicyclettes dans les années 80 en raison de la faiblesse du marché et de l'absence de l'avantage comparatif par rapport à celles produites en Chine ou en Inde. Les vélos sont importés en pièces détachées et assemblés au pays. En 2002, le gouvernement kenyan a annoncé la suppression des droits de douanes sur les importations de bicyclettes. Les années qui ont suivi ont connu une forte hausse du nombre de vélos importés. Selon des statistiques du gouvernement kenyan en 2007, de 386 503 bicyclettes importées en 2002, on est passé à 446 638 en 2003, pour atteindre 722 418 en 2004. Entre 2002 et 2005, la croissance a été de 87%. Pendant la même période, les importations de véhicules motorisés, dont le régime d'imposition est resté inchangé, ont augmenté de 28%.

Le développement du secteur du *boda boda* a été phénoménal dans les villes moyennes du Kenya telles que Kisumu, Nakuru et Kakamega. Selon des chiffres du PNUD datant de 2000, Kisumu comptait 5 000 vélos-taxis. Mais, depuis lors, l'association des *boda boda* de Kisumu dénombre plus de 20 000 *boda boda* dans la ville.

Malgré l'essor du secteur du vélo-taxi, certaines mesures prises ont calmé l'enthousiasme des conducteurs. De nombreuses municipalités les considèrent comme des sources de revenus en leurs imposant des taxes locales. La municipalité de Nakuru collecte environ 5 dollar US par mois de chaque conducteur. Les bicyclettes ont aussi besoin d'infrastructures, y compris de pistes cyclables et de parkings, toutes choses qui ne font pas partie des priorités des autorités locales. La prévention des accidents, la lutte contre la criminalité et l'harmonisation avec les autres moyens de transport sont autant d'autres domaines clés qui nécessitent une réglementation.

En 2007, le gouvernement kenyan a fixé une taxe d'importation de 10% sur les bicyclettes sous la pression des partenaires commerciaux régionaux de l'Afrique de l'Est afin d'harmoniser le régime fiscal de la sous-région. Bien qu'il n'existe pas de chiffres actuels pour montrer l'impact de cette décision sur les importations des bicyclettes, le prix au détail des vélos est passé d'environ 48 à 71 \$. L'effet ne se fait pas encore ressentir sur le secteur du *boda boda*.

Malgré la modification de cette décision en 2007, le vélo s'est aujourd'hui bien établi comme un moyen flexible et compétitif de transport personnel et de passagers.

Pour plus d'informations, veuillez contacter :

Jeffrey Maganya

Courriel : maganya@hotmail.com

Le changement du paysage de l'industrie de la bicyclette au Sri Lanka

En milieu rural au Sri Lanka, où le transport privé est coûteux, la connectivité aux routes principales est très limitée et en l'absence de services de transport abordables, la bicyclette se présente comme un choix évident pour les communautés enclavées.

Avant l'adoption par le Sri Lanka d'une politique économique ouverte en 1977, l'utilisation du vélo était généralisée et l'industrie de fabrication de bicyclettes forte. Depuis lors, il y a eu un afflux de véhicules étrangers (motos, tuks tuks, voitures et camionnettes) qui a influencé l'industrie locale de production et de dépannage de bicyclettes. La tendance récente des hommes d'affaires à importer des vélos d'occasion des pays développés représente une autre menace pour l'industrie de montage de bicyclettes. Aujourd'hui, la valeur ajoutée locale d'une bicyclette est marginale par rapport à celle du milieu des années 1970, pourtant son utilisation ne cesse de croître. Le nombre de vélos ajoutés sur les routes chaque année est passé de 150 000 à 200 000.

Au Sri Lanka, la bicyclette est le véhicule multifonctionnel le plus accessible aux familles pauvres. En moyenne, 2 familles sur 3 possèdent un vélo en zones rurales, et l'on estime à 3,5 millions les vélos dans le pays. Ces usagers sont desservis par près de 3 500 ateliers de dépannage de bicyclettes. Ils sont courants, même en milieu rural, puisque le coût d'investissement initial est bas. Cependant, la faible reconnaissance sociale et les bénéfices limités n'encouragent pas les jeunes gens à faire carrière dans la réparation des bicyclettes. Par exemple, aucune des institutions professionnelles ou techniques du Sri Lanka n'offre des programmes de formation reconnus dans cette discipline. Les nouveaux venus apprennent le travail auprès des techniciens plus anciens (parfois en répétant leurs erreurs), au lieu de suivre une formation bien élaborée pour améliorer leurs connaissances et leurs compétences.

L'usage des bicyclettes pour le divertissement, l'exercice physique et les courses par une masse urbaine influente a suscité un regain d'intérêt pour ces véhicules en milieu rural. Les « Bicyclettes Standard » fabriquées au pays sont vite remplacées par des vélos d'occasion importés à plusieurs vitesses, vendus à un prix légèrement supérieur à une Bicyclette Standard neuve.

Si vous visitez un petit marché au Sri Lanka, vous y trouverez tous types d'extensions de bicyclettes. Les bicyclettes avec remorques et cadres étendus sont utilisées pour augmenter la capacité de transport des passagers et des marchandises. Des porteurs de bagages sont placés en avant et en arrière de la bicyclette pour transporter les marchandises légères telles que le pain, les cigarettes, le poisson et les légumes. Le bois de chauffe et l'eau sont aussi transportés par vélo, souvent sur des longues distances. Certaines personnes se servent des guidons pour transporter ou vendre des produits comme les noix de coco, alors que la barre du cadre principal est utilisée pour des articles tels que le lait et les journaux. Des supports spéciaux peuvent être ajoutés à l'arrière de la bicyclette pour transporter, par exemple, 4 à 6 bidons d'essence (12,5 g).

Pour plus d'informations, veuillez contacter :

Namiz Musafer

Practical Action Asie du Sud

Courriel : namiz.musafer@practicalaction.org.lk



Images d'une économie rurale basée sur la bicyclette

Les commerçants

La province du Sud du Cameroun est un bon exemple du rôle que peut jouer la bicyclette dans le développement économique des zones rurales. Ici, le long des routes, les habitants transportent les marchandises à vendre sur les porte-bagages ou sur les guidons des bicyclettes.

Un cordonnier rencontré sur la route Sangmélima-Oveng, à 25 km d'Oveng sur une route non bitumée, utilise sa bicyclette pour vendre ses services dans les villages. Son savoir-faire est important en milieu rural où les gens n'ont pas souvent les moyens de s'acheter des chaussures neuves. Plutôt que de les jeter, les villageois les font réparer de 10 cents à 1 dollar US pour les porter une autre fois. Le cordonnier voyage de village en village sur sa bicyclette durant toute la semaine.

Un autre commerçant, originaire du Nord-Ouest du Cameroun, parcourt les villages en vélo. Il vend des denrées non périssables (sandales, ustensiles de cuisine) et peut faire jusqu'à 80 km par jour. Sa bicyclette, fortement modifiée, est fabriquée en Chine.

Jouet ou transporteur intérieur

Les bicyclettes en bois sont une particularité de la province du Sud du Cameroun. Elles comportent toutes les parties essentielles d'un vélo : roues, cadre, siège, porte-bagages, guidons, mais sans mécanisme d'entraînement. Fabriqués avec du bois local, on ajoute des couches de caoutchouc à la roue pour ralentir la détérioration et réduire la transmission du choc du sol. Une tige flexible attachée au cadre à côté des roues fait office de frein. Poussée vers le bas, elle provoque une friction qui réduit la vitesse de la bicyclette.

Les vélos en bois sont tout d'abord un jouet pour enfants, mais ils sont aussi très utiles pour la famille. Les villageois affirment que les vélos répondent

à leur besoin en transport puisqu'ils transportent les personnes et les marchandises d'un village à un autre, avec une capacité allant jusqu'à 4 personnes et 200 kg de marchandises.

Indicateur social

Dans la plupart des zones rurales du Cameroun, la bicyclette reste le domaine exclusif des hommes. En posséder une est un privilège et un signe de respectabilité sociale. Son usage est généralement étroitement lié à une activité commerciale rurale spécifique. Par exemple, dans le département du Bamoutos, dans l'Ouest du Cameroun, des jeunes commerçants appelés « Batcham » utilisent des vélos comme principal moyen de transport pour acheminer leurs marchandises vers les grands marchés ruraux.

Les femmes ne sont pas autorisées à utiliser les bicyclettes pour des raisons socio-culturelles. Toutefois, Santchou, toujours dans la province de l'Ouest, fait exception. Là-bas, la bicyclette est un objet unique pour cette localité Bamiléké. Chaque famille possède au moins une bicyclette et tout le monde, hommes, femmes et enfants, y a accès. À Santchou, hommes et femmes apprennent à monter le vélo dans l'enfance, et on taquine ceux qui ne savent pas pédaler et les appelle « étrangers ».

La bicyclette est un indicateur social important. Elle est relativement bon marché, mais il est important d'en posséder une, d'un bon modèle, et de pouvoir l'entretenir.

Pour plus d'informations, veuillez contacter :

Guy Kermsop

Coordinateur régional de l'IFRTD

Courriel : guy.kermsop@ifrtd.org

Vivien Meli

Courriel : melvivien_03@yahoo.fr

Les bicyclettes pour l'intégration sociale

L'usage des bicyclettes dans les zones urbaines au Brésil a récemment augmenté. Et aujourd'hui, les usagers de vélo occupent progressivement l'espace qui leur est réservé, en raison, peut-être, des enjeux économiques, d'incessants embouteillages ou de la forte pollution environnementale. Toutefois, l'absence d'infrastructures routières adéquates pour les bicyclettes provoque chez eux un sentiment d'insécurité, notamment parmi les enfants, qui renoncent souvent à ce moyen rapide, plaisant et autonome de se rendre à l'école à cause des risques qu'ils courent.

Le réseau routier actuel privilégie le transport par bus privé et, par conséquent, empêche, voire bloque l'essor des autres moyens de transport. Pour mieux comprendre ce phénomène, deux études ont été réalisées à Florianópolis.

Dans la première recherche « Rotas seguras para a escola » (Des routes sûres pour l'école), les chercheurs Giselle Noceti Ammon Xavier et Milton Carlos Della Giustina, de la *Universidade de Estadual de Santa Catarina* (UESC), ainsi que l'ONG, Association des cyclistes de la Grande Florianópolis (CIACICLO), ont mené une étude sur les conditions de transport des élèves de six écoles publiques situées le long des routes nationales dans les différents quartiers de Florianópolis.

Dans la seconde recherche « Mobilidade ciclística: um modal de inclusão sócio-espacial », (La mobilité par la bicyclette : une forme d'intégration socio-spatiale), réalisée par Roberta Raquel, l'objectif était de connaître les conditions d'utilisation des bicyclettes par les élèves des écoles publiques situées le long de la route nationale dans le quartier de Rio Tavares, comme moyen d'intégration sociale et spatiale.

Dans les deux études, des élèves ont été interrogés et des conclusions très similaires ont été obtenues : environ 80% des élèves possèdent des bicyclettes, mais moins de 15% d'entre eux l'utilisent pour se rendre à l'école. Cette utilisation irrégulière est due au manque d'infrastructures adéquates et à la peur de la circulation.

Les écoles publiques étant fréquentées par des écoliers issus de familles à faible revenu, la construction d'infrastructures pour bicyclettes aurait un impact

direct sur l'économie de la famille en réduisant la demande du transport public. En plus, elle contribuerait indirectement à l'économie de la famille parce que le vélo est un exercice physique important pour la remise en forme.

L'étude, appuyée par les points de vue des utilisateurs, souligne le fait que tôt ou tard, les citoyens se rendent compte que leur moyen de transport autonome est difficile et ils se tournent vers les véhicules motorisés, densifiant ainsi encore plus la circulation. Le fait que les études ont été menées dans les zones sous-urbaines a poussé les chercheurs à penser que la situation s'empirera avec le développement des zones urbaines.

Même maintenant, les planificateurs du transport ne considèrent pas les bicyclettes comme une bonne option de transport pour leurs villes. Toutefois, les vélos sont une option pour sortir de la logique de l'individualisme, parce qu'ils sont un moyen de transport très efficace à court et à moyen terme et réduisent la pression sur les routes urbaines.

En ce sens, les études susmentionnées constituent des outils importants d'analyse sociale sur l'utilisation des bicyclettes pour le transport. Elles montrent que le transport par bicyclette favorise la mobilité des personnes à faible revenu. Néanmoins, le manque d'infrastructures réduit la demande potentielle d'une grande partie de la population, mettant ainsi en valeur l'incompétence des autorités publiques.

L'intégration sociale et spatiale prend en compte à la fois la question de l'accès des populations dans la ville toute entière (travail, divertissement, études, etc.) et la liberté des citoyens de faire ce qu'ils veulent. Là où le revenu du domicile est destiné aux besoins fondamentaux comme le logement et la nourriture, le manque de moyens de transport est un facteur qui contribue à l'exclusion et à la ségrégation sociales. C'est dans ce contexte que les bicyclettes deviennent une option de transport, en tant que véhicule bon marché et facile à entretenir pour toute la famille.

Pour plus d'informations, veuillez contacter :

Roberta Raquel

Courriel : betaraquel@gmail.com



Infos et événements

Les routes comme espaces sociaux

Dans les pays africains, les accidents de la route et de trains n'ont souvent aucun rapport avec le transport. Ils sont plutôt liés aux activités sociales et commerciales des populations locales sur, ou à proximité, des infrastructures de transport. Dans les zones rurales de l'Afrique sub-saharienne, les activités hors transport menées sur, ou à proximité, de la route/du chemin de fer sont très visibles, par exemple, les troupeaux de bœufs, les chèvres ou les porcs qui broutent près de la route, posent un danger pour la sécurité.

Un nouveau document de la série *Global Transport* de Felicien Amakpe décrit avec des mots et des images quelques-uns des « usages sociaux » des couloirs de transport au Bénin, en Afrique de l'Ouest.

Pour télécharger une copie gratuite :
www.lulu.com/content/2032437

Plus d'informations :

Rob Bartlett

Courriel : roadnotes@freenet.de

La Banque mondiale publie une nouvelle Stratégie du Transport

Comment la Banque mondiale conciliera-t-elle ses responsabilités avec la lutte contre les changements climatiques et la pauvreté ? Quelle signification cela aura-t-il pour un modèle de développement dans lequel la croissance économique est la solution à la réduction de la pauvreté et le commerce internationale la voie vers la croissance ? Voilà quelques-unes des questions posées lors d'un événement public spécial qui s'est tenu à Londres le 22 mai 2008 pour la dédicace de la nouvelle Stratégie du Transport de 10 ans portée par la Banque mondiale. Les intervenants étaient, entre autres, Mark Juhel (Directeur du Secteur du transport, Banque mondiale), Brendan Martin (Public World) et Marinke van Riet, de l'IFRTD.

L'intervention de l'IFRTD était centrée sur la parité hommes-femmes dans la nouvelle Stratégie de Transport. La réponse, intitulée *Le temps de la femme est la véritable crise énergétique en milieu rural*, relevait qu'à ce jour, la grande partie des produits agricoles continue d'être transportée sur la tête, principalement par les femmes, qui constituent la majorité des petits propriétaires et de transporteurs agricoles. On estime que le décès de 75% du demi-million de femmes pendant l'accouchement pouvait être évité si ces femmes avaient eu accès à temps aux services de santé et étaient prises en charge par un personnel médical qualifié. Le discours s'est terminé par des recommandations pratiques sur la parité hommes-femmes.

Télécharger la Stratégie du Transport de la Banque mondiale :
<http://tinyurl.com/wbts2008>

Télécharger le discours du panel de l'IFRTD sur « Equilibrer la charge » :
<http://tinyurl.com/bt2008>

Programme de microcrédits pour alléger le fardeau de transport des femmes rurales

Le *Bicycle Micro Credit Project*, organisé par *Cycling out of Poverty* (Sortir de la pauvreté par la bicyclette), le NCDO et l'I-CE, met en œuvre des programmes en Ouganda, au Kenya, au Burkina-Faso et au Ghana.

L'objectif de ce projet est de réduire la pauvreté en améliorant l'accès des femmes africaines pauvres aux vélos en milieu rural. Le transport par vélo consomme moins de temps et d'énergie que le transport par la marche, et le temps et l'énergie économisés peuvent être alloués à d'autres activités de subsistance telles que :

- L'augmentation de revenus en transportant plus de produits ;
- La diversification des revenus par la réalisation d'autres activités génératrices de revenu (devenir moins dépendant d'une source de revenu et moins vulnérables aux chocs).
- L'amélioration de l'accès aux infrastructures telles que les centres de santé et les établissements scolaires.

Le projet de microcrédit cible les femmes qui n'ont pas les moyens financiers de s'acheter une bicyclette neuve en un seul versement. Les femmes qui ont

compris que la bicyclette peut les aider à sortir de la pauvreté peuvent acheter un vélo qu'elles paieront en plusieurs mensualités.

Pour plus d'informations, veuillez contacter :

Courriel de l'I-CE : marieke.dewild@cycling.nl

Courriel de Cycling out of Poverty : info@cyclingoutofpoverty.com

L'utilisation du vélo et des motos pour véhiculer le message du Vih/Sida en Ouganda

L'Alliance internationale contre le Vih/Sida, une organisation qui appui les actions communautaires sur le Sida dans les pays en développement distribuent des vélos, motos et chèques lors des cérémonies en Ouganda dans le cadre d'une initiative visant à améliorer la prise en charge du Vih dans le pays.

Les cérémonies marquent la croissance d'un programme par Alliance Ouganda en vue d'accroître le rôle des réseaux des personnes vivant avec le Vih dans la délivrance des services préventifs, traitements et prise en charge. À travers le programme, l'Alliance et le NAFOPHANU (le Forum national des personnes vivant avec le Vih/Sida en Ouganda) forme des personnes vivant avec le VIH à devenir des agents d'appui du réseau. Ces agents travaillent à mettre en relation les services de prévention du Vih, de prise en charge et d'appui avec les personnes vivant avec le VIH et leurs familles.

Les nouveaux vélos, motos et les bourses permettront aux agents d'appui du réseau de faire fonds sur ce réseau, qui comprend l'appui des personnes dans leur traitement contre le Vih, et d'œuvrer afin de renverser les barrières sociales et psychologiques aux services – par exemple, travailler avec les personnes et leurs familles à démystifier ce qu'implique le traitement, et collaborer directement avec les fournisseurs de services.

Source : *Alliance internationale contre le Vih/Sida*

Plus d'informations :

<http://tinyurl.com/hivbicycles>

A propos de l'IFRTD

L'IFRTD est un réseau global d'individus et d'organisations qui travaille pour l'accès et la mobilité améliorés en milieu rural. Il est un cadre de collaboration, de partage d'informations, de débat et défense des droits qui brise les barrières géographiques et institutionnelles traditionnelles.

L'adhésion à l'IFRTD est libre et gratuite. Tous les membres reçoivent un numéro du Bulletin du Forum et toutes les autres publications mises à la disposition du réseau. Dans plus de 20 pays, des réseaux autonomes qui adhèrent à la vision du réseau international se sont affiliés à l'IFRTD en qualité de Groupes de Forum Nationaux (GFN).

Le fonctionnement de l'IFRTD est assuré par un petit Secrétariat décentralisé basé en Grande-Bretagne, au Cameroun, au Kenya, au Pérou et au Sri Lanka. Veuillez contacter le Secrétariat de l'IFRTD aux adresses suivantes :

International Programme,
Communications, 113 Spitfire Studios,
63-71 Collier Street, London N1 9BE,
United Kingdom
Tél. : +44 (0)20 7713 6699

Fax : +44 (0)20 7713 8290

Courriel : ifrtid@ifrtid.org

Guy Augustin Kemsop (Afrique de l'Ouest et centrale), PO Box 5769, Douala, Cameroun

Tél. : +237 99 94 30 78 ou + 237 75 24 94 18

Courriel : guy.kemsop@ifrtid.org

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

Téllfax : +254 20 883323

Courriel : peter.njenga@ifrtid.org

Ana Bravo (Amérique latine), Calle Capitan La Jara, 181 Lima 27 (San Isidro), Pérou

Téllfax : +51 1 222 6863

Courriel : ana.bravo@ifrtid.org

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

Tél. : +94 (0)11 284 2972

Fax : +94 11 285 6188

Courriel : ranjith@ifrtid.org

Site Web de l'IFRTD en Anglais, Français et Espagnol sur www.ifrtid.org

Traduction : Fosto Jean-Hubert
Numéro réalisé par Kate Czuczman
Mise en page : My Word!