



Bulletin du Forum

Le Forum et l'avenir

Ce numéro spécial du Bulletin du Forum, plus long que d'habitude, jette un regard rétrospectif sur les développements enregistrés dans le secteur du transport rural au cours des dernières années du 20^{ème} siècle et examine la manière dont le programme pourrait être établi par le Forum et les autres partenaires durant les toutes premières années du 21^{ème} siècle. Le ton est donné par la Stratégie pour les cinq prochaines années qui est résumée dans les pages centrales du présent numéro. Un certain nombre de contributions ont par ailleurs été faites par des personnes fortement impliquées dans le secteur du transport rural et le développement et qui ont réfléchi autour des problèmes et opportunités qui vont ressortir durant la période de la mise en œuvre de la Stratégie du Forum. Nous espérons que ceci va stimuler la discussion et catalyser les actions que vous allez entreprendre avec le début de cette ère nouvelle chargée de défis.

L'Agence Suisse pour le Développement et la Coopération (SDC) a joué un rôle déterminant dans le développement du Forum. Dans son message pour le présent numéro du millénaire, Monsieur Roland Python de SDC examine le rôle du Forum et celui du secteur des infrastructures qui a connu des mutations profondes au cours de ces dernières années.

L'appui aux programmes de transport rural est devenu une préoccupation centrale dans nos efforts d'amélioration de l'accessibilité et d'éradication de la pauvreté. Les organismes donateurs et les bailleurs de fonds ont élaboré leurs propres politiques et stratégies d'intervention dans le secteur des infrastructures. Dans nombre de cas, ces politiques sont liées aux programmes d'investissement sectoriel et ont subi les influences des analyses rationnelles et des pensées néo-libérales. Il est généralement reconnu que les politiques et stratégies doivent prendre en compte le contexte local, en collaboration étroite et

en coordination avec les acteurs à la base, que ce soit de la part de l'état ou la société civile. La pratique devenue courante consiste à impliquer les partenaires locaux au moins pour l'identification des besoins et la détermination des priorités, ce qui n'est pas toujours facile dans la mesure où ces partenaires n'ont souvent pas les capacités nécessaires et manquent souvent d'une grande vision des choses.

Il est donc essentiel que les acteurs locaux puissent forger leur propre vision. Il est tout aussi essentiel que cette vision soit basée sur leur propre histoire, culture, environnement et connaissance, de manière à ce que le renforcement des capacités des usagers devienne une réalité. Ayant activement pris part au processus et ce depuis l'étape de la planification, les usagers peuvent se l'approprier et contribuer à l'amélioration de leurs conditions de vie.

Le Forum International pour le Transport et le Développement Rural a recouru à cette approche

pour définir sa stratégie sur les cinq prochaines années. Une approche consultative très large a été utilisée et a impliqué des personnes d'horizons divers et d'expériences diverses. En mettant l'accent sur le développement des Groupes Forum Nationaux, la Stratégie oriente résolument les activités du Forum vers le renforcement des acteurs locaux intervenant dans le secteur du transport rural.

Le Secrétariat joue un rôle d'intermédiaire, en aidant à la promotion des GFN et en leur fournissant le soutien et les connaissances dont ils ont besoin. En se « désengageant », le Secrétariat laisse aux acteurs l'initiative de se forger leur propre vision sur les questions de transport rural dans leur milieu.

Contact: Mr. Roland Python,
Division Eau et Infrastructure,
Agence Suisse pour le
Développement et la Coopération
(SDC). Fax: +41 31 325 93 57
Email:
roland.python@deza.admin.ch

- Dans ce numéro :
- 1 Regard du Forum sur le futur
 - 2 Actualités des GFN
 - 3 Relier les paysans aux marchés
 - 4 Forum futur : Résumé de la Stratégie de l'IFRTD pour la période 2000-2005
 - 6 Transport rural au 21^{ème} siècle
 - 8 Nouvelles du Secrétariat



Paul Starkey

Femmes rurales au Pérou avec un tricycle
Il y a quelques années, très peu de tricycles existaient dans les hauts plateaux du Pérou. Aujourd'hui, les tricycles sont très répandus au niveau du transport urbain des personnes et des biens. Une masse critique a été créée et les fournisseurs de services rendent plus faciles l'achat et la maintenance de la technologie des tricycles. A mesure que le tricycle se vulgarisait dans les villes, on a commencé à les utiliser pour le transport rural. La technologie va probablement se propager dans les années à venir, et les conditions à El Alto (La Paz, Bolivie) semblent maintenant très favorables à cette technologie.



Actualités des GFN

Afrique

Une rencontre régionale des GFN de l'Afrique de l'Ouest a eu lieu à Abidjan au mois d'août pour discuter de l'impact des questions fiscales sur le transport rural, particulièrement les MIT. Des participants venus de plusieurs pays ont eu à présenter des communications. Les discussions ont également porté sur les impacts de la mondialisation et, de manière plus générale, sur le travail du Forum en Afrique de l'Ouest. Des représentants de 5 GFN (Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Guinée, Sénégal et Tchad) ainsi que Mike Noyes du Secrétariat ont participé à cette rencontre.

Contact: Siélé Silué. Fax: +225 44 1687
Email: ssilue@worldbank.org

Côte d'Ivoire

Le Groupe Forum National de Côte d'Ivoire a été l'hôte de la rencontre régionale des GFN de l'Afrique de l'Ouest. Le GFN se veut une structure participative et décentralisée et il est prévu de créer des antennes dans cinq régions. Une des composantes-clés de son programme pour l'année 2000 est de renforcer les capacités de ces groupes en matière de transport rural. Le GFN envisage aussi de rechercher des fonds pour mener un projet pilote de camion communautaire.

Contact: Siélé Silué. Fax: +225 44 1687
Email: ssilue@worldbank.org

Burkina Faso

Le Groupe Forum National du Burkina Faso a passé énormément de temps à faire des démarches pour sa reconnaissance auprès des autorités gouvernementales. Ils ont joué un rôle influent dans la préparation de la stratégie nationale pour le transport et ont réussi à faire inclure un volet routes rurales. Les membres du GFN ont participé à plusieurs assises internationales : l'atelier Genre et Transport de l'IFRTD organisé à Pretoria, la rencontre PTMR sur les moyens intermédiaires de transport à Nairobi, et la rencontre régionale du GFN sur la fiscalité tenue à Abidjan. Pour l'année 2000, le GFN va consolider le nombre de ses membres, recueillir des souscriptions, identifier les fonds supplémentaires nécessaires pour faire marcher le GFN, installer une antenne locale dans la deuxième ville du pays qui est productrice importante de moyens intermédiaires de transport, monter une exposition de productions artisanales sur les MIT et amener au devant de la scène le thème Genre et Transport en organisant un séminaire national.

Contact: Gnanderman Sirpe
Fax: +226 31 55 49
Email: gnanderman.sirpe@univ-ouaga.bf

Guinée

La participation du GFN de Guinée au séminaire national organisé par le GFN Burkinabé en 1997 a inspiré le groupe. Le

développement du GFN de Guinée doit être vu dans le contexte de la décentralisation et des initiatives du PTMR dans le pays. Il y a eu quatre séminaires régionaux liés au programme PTMR de la Banque Mondiale en vue d'aider les communautés rurales à développer leurs infrastructures locales. Ces projets communautaires sont financés par divers organismes donateurs. Chaque séminaire régional a conduit à l'établissement de groupes forum locaux. Un séminaire national sera organisé avant la fin de 1999 afin de coordonner et de consolider ce travail et établir formellement le GFN de la Guinée.

Contact: Alpha Bah. Fax: +224 45 246
Email: abah@worldbank.org

Sénégal

Le responsable du groupe informel qui s'attelle à établir le GFN du Sénégal a participé à la rencontre des GFN de l'Afrique de l'Ouest à Abidjan. Les membres sont impliqués dans la mise en œuvre des politiques de transport et sont en contact étroit avec le BIT à Dakar. Les membres se rencontrent tous les mois et des plans très modestes ont été arrêtés pour l'année 2000. Les membres seront invités à faire une présentation sur la situation du transport rural selon leur propre point de vue. Nous espérons que l'ensemble de ces communications permettra de faire un diagnostic de la situation et de comparer les conclusions avec la politique mise en place par l'état.

Contact: Cheik Amadou Bamba Thioye
Fax: +221 823 82 92
Email: elban@telecomplus.sn

Zimbabwe

Le GFN du Zimbabwe a graduellement augmenté le nombre de ses membres durant l'année dernière et a enregistré beaucoup de succès. Conjointement avec l'Université du Zimbabwe, un séminaire national a été organisé et 52 personnes y ont participé. La cérémonie d'ouverture a été présidée par un ministre du gouvernement. Ce séminaire a permis de sensibiliser les acteurs clés sur les questions relatives au transport rural et des recommandations ont été faites sur les politiques au Ministre du Gouvernement Local. Deux membres du GFN ont été invités à participer au comité de pilotage du programme PTMR, nouvellement établi au Zimbabwe et ils ont activement pris part au nom du GFN à plusieurs assises nationales et internationales. La procédure pour devenir une ONG reconnue a commencé et va se poursuivre durant l'année. On espère augmenter le nombre de membres, particulièrement au niveau des conseils de districts ruraux.

Contact: Tatenda Mbara
Fax: +263 4 333-407
Email: tatenda@rup.uz.zw
Mbara@pearlsar.uz.zw

Kenya

Le GFN du Kenya n'est toujours pas reconnu officiellement mais continue de travailler de manière informelle durant cette année. Il a aidé à organiser un important atelier sur les MIT en Afrique pour le PTMR en juin, atelier qui a réuni des participants venus du continent et au-delà pour examiner le développement futur du secteur. Suite à cette sensibilisation locale, le GFN a l'intention de se concentrer davantage sur le plaidoyer et l'élaboration des politiques de l'état dans l'année à venir. Il va aussi poursuivre la recherche et la mobilisation de ressources et l'augmentation du nombre de ses membres.

Contact: Kenneth Atieno
Email: ken@cosmos.africaonline.com

Tanzanie

Le GFN compte maintenant 27 membres et a organisé cinq réunions qui ont porté sur sa constitution et les procédures liées à sa reconnaissance. Il a aussi travaillé sur le développement de ses propres stratégies en vue de ses activités futures. Un changement est intervenu car la personne qui jouait le rôle de Président a dû partir pour poursuivre ses études. Le GFN s'implique dans la formulation des politiques nationales de transport et va soumettre ses recommandations au Ministre. Nous espérons aussi augmenter le nombre de membres en recrutant auprès des autorités gouvernementales afin d'être plus influents à l'avenir. Le GFN devrait être officiellement reconnu au début de l'année 2000, pour permettre un lancement formel afin de porter au devant de la scène et les questions relatives au transport rural et le GFN lui-même. Il est également prévu d'organiser un atelier national durant cette année.

Contact: Adam Msenga
Fax: +255 51 780 903
Email: amga@gpol-posta.africaonline.com

Ouganda

Le GFN a renforcé ses relations avec les autorités locales et les organismes donateurs. Les membres ont participé à des ateliers locaux et internationaux et produit une bibliographie ougandaise sur le transport rural. Les travaux de production d'un film documentaire sur le transport rural ont été bloqués pour des raisons de contrat et de financement. Le fait que l'état approche le GFN pour des conseils montre que nous sommes reconnus comme un centre d'expertise approprié. Le travail de plaidoyer a encouragé quelques programmes nationaux et régionaux à mieux considérer les problèmes de l'accessibilité et de la mobilité rurale tels que les services de transport, parallèlement à l'entretien des routes et autres questions relatives à ce volet.

Contact: Kwamusi Paul
Fax: +256 41 343-059/ 232 925
Email: utoda@infocom.co.ug



Asie

Les Philippines

Le GFN a maintenant un statut juridique d'organisation à but non-lucratif. Le noyau principal compte 15 membres, lesquels sont des représentants de l'Institut pour la Planification Environnementale des Philippines et des personnes-clés du gouvernement

Le GFN a mené trois études financées par l'IFRTD/BIT et a participé à une série de consultations avec la Banque Mondiale et la Communauté Européenne. Le Centre National des Etudes du Transport (NCTS) a commencé à s'intéresser au transport rural et cherche le matériel et les conseils nécessaires auprès du GFN pour les inclure dans son programme d'enseignement. Le NCTS sera l'organe hôte pour le lancement du GFN prévu en décembre et qui aura lieu en même temps que le séminaire national pour la restitution des résultats de la recherche menée.

Contact: Nori Palarca. Fax: +632 912 3005
Email: emviado@mnl.sequel.net
palarca@pacific.net.ph

Sri Lanka

Le Forum Sri Lankais pour le Développement du Transport Rural (LFRTD) a maintenant quatre ans d'existence. Ses efforts ont été principalement centrés sur la promotion de l'utilisation des MIT dans le pays au cours de l'année passée. C'est ce qui ressort du séminaire régional sur les moyens intermédiaires de transport organisé en 1998, à la suite duquel la Commission Nationale du Transport a lancé un programme de

recherches et de développement sur les MIT.

Le LFRTD est membre du comité de pilotage et est impliqué dans différents volets de ce programme. Le LFRTD a publié les actes et les communications présentées lors du séminaire régional sur les MIT au début de 1999. Sous l'égide du LFRTD, un séminaire régional de IFRTD-Asie a été organisé sur Genre et Transport. Un journaliste du Sri Lanka a publié un numéro spécial du mensuel la Voix de la Femme (Voice of Women), un magazine féministe sri lankais a consacré tout le numéro aux actes du séminaire. Le LFRTD était aussi représenté à trois séminaires/ateliers internationaux et régionaux durant la période 1998/1999.

Le LFRTD poursuit le suivi du projet de Bus Communautaire et a initié une étude afin de comparer l'allocation faite des ressources de l'état au profit du transport urbain et rural.

Contact *Kumarasamy Jegarasasingam*
Fax: + 94 1 503-725
Email: jegak@sri.lanka.net

Rajasthan, Inde

Le GFN du Rajasthan a débuté il y a quelques mois au niveau provincial à cause de l'immensité et de la diversité de l'Inde. L'Institut de Technologie et de Sciences de Birla (BITS) où il est basé offre une bonne plate-forme institutionnelle, en raison de son expérience dans le développement rural et de sa situation géographique en milieu rural. Les membres du Groupe Forum Régional (GFR) du BITS comprennent des spécialistes de la planification du transport, du SIG, du génie

de l'environnement, de la sociologie rurale, de la vulgarisation rurale, de la biotechnologie et de l'économie. Jusqu'ici, les membres du GFR viennent de toutes les sphères académiques, mais le but est de l'ouvrir davantage aux ministres locaux et autres autorités de l'état ainsi qu'aux représentants du gouvernement central. Le GFR couvre six états : Punjab, Rajasthan, Gujarat, Haryana, Jammu et Kashmir et Himachal Pradesh. Les activités actuelles sont la recherche sur le développement d'une technique pour la quantification de l'accessibilité rurale, financée par la Commission des Subventions Universitaire. Le GFR travaille en étroite collaboration avec le Programme du Service National (NSS) et est membre associé de la Société pour la Promotion de la Conscience Environnementale (SPEC).

Les priorités pour les deux années à venir consistent à : augmenter le nombre de membres, à se rapprocher des autres GFR; à faire le plaidoyer au niveau des autorités locales et provinciales, à identifier les besoins en matière de recherche tels que la préparation des offres de projet, la mobilisation des ressources financières et la réalisation des études nécessaires, ainsi que l'organisation de séminaire/atelier. Le Groupe Forum Régional du Rajasthan est en relation avec un groupe forum national émergent à Orissa, à l'est de l'Inde. Ce groupe prévoit d'organiser un séminaire sur le transport rural.

Contact: *Ashoke Sarkar*
Fax: +91 1596 44183
Email: asarkar@bits-pilani.ac.in

De la ferme aux marchés

La chaîne Alimentaire en Afrique subsaharienne : de la ferme aux marchés est le thème d'un atelier qui a bénéficié de l'appui de Sasakawa Global 2000 et qui s'est tenu à Bamako, Mali, du 14 au 19 octobre 1999.

La mission de Sasakawa Global 2000 est d'assister les gouvernements des pays d'Afrique au sud du Sahara à réduire la pauvreté, à renforcer la sécurité alimentaire et à protéger les ressources naturelles par l'adoption accélérée d'une technologie de développement de la productivité agricole. L'atelier était financé par la Fondation Nippone et organisé par le CASIN. Les objectifs de l'atelier étaient :

- D'identifier les voies et moyens pour venir à bout des goulots d'étranglement et contraintes qui constituent des entraves majeures dans les efforts visant à transformer les paysans africains en exploitants commerciaux et ;
- D'examiner les politiques publiques nécessaires, les sources de financement, y compris l'investissement privé, les rôles des associations paysannes et des communautés dans tout le processus du développement rural, en mettant l'accent sur le transport rural, l'accès aux intrants, la transformation des produits agricoles et leur commercialisation.

Le Professeur Paul Starkey a animé un groupe de travail qui s'est penché sur le thème suivant : Renforcement du transport rural et systèmes de déplacement : leçons, institutions et politiques. Au sortir de ces assises, il a été retenu ce qui suit :

Les facteurs sociaux et historiques en Afrique ont donné naissance à un système coûteux pour la mobilité des personnes, le transport des biens, des intrants et des récoltes. Une partie significative de la population, particulièrement les femmes et les plus pauvres, sont exclues du « marché » en raison du temps et des efforts consacrés au transport domestique. Les coûts en temps et énergie du transport doivent être quantifiés sur une base désagrégée par genre et les méthodes participatives utilisées pour identifier les interventions possibles.

L'amélioration des services locaux de transport nécessite un cadre légal de travail dans lequel les communautés disposent des capacités leur permettant d'agir. Les travaux à haute intensité de main d'œuvre devraient être rendus obligatoires pour la fourniture d'infrastructures et leur maintenance ; de même, les moyens intermédiaires de transport devront être promus afin d'augmenter le choix des usagers et de réduire les coûts liés au transport. Les stratégies les plus concluantes

incluent la possibilité pour les artisans et usagers d'accéder au crédit, la création d'une masse critique d'usagers et la concentration des micro projets près des marchés. Le groupe de travail a également insisté sur la nécessité de partager l'information à travers les réseaux des différents acteurs et sur l'importance des mécanismes décentralisés et efficaces pour la collecte et la dissémination de l'information. Plusieurs sources de financement des programmes ont été identifiées, parmi lesquelles on peut citer :

- les fonds sociaux obtenus à travers les programmes nationaux, bilatéraux et multilatéraux ;
- les composantes du transport rural définies dans d'autres programmes financés (ex. : développement rural, agriculture) ;
- les activités RTPP / PTMR ;
- les revenus fiscaux (aux niveaux national et local) ;
- un pourcentage des fonds routiers ou une partie des redevances usagers dérogée aux fins de financement du transport rural.

L'intégralité des actes de l'atelier peut être obtenue auprès de Monsieur Jean Freymond, Directeur du Centre d'Etudes Appliquées en Négociations Internationales (CASIN)
Fax : +41 22 730 86 90



Forum Futur

Résumé de la Stratégie du Forum pour la période 200-2005

Introduction

Le Forum international pour le transport rural et le développement est un réseau mondial composé d'individus et de représentants des mondes gouvernemental et universitaire ; de la communauté des bailleurs de fonds multilatéraux et bilatéraux ; d'ONG nationales et internationales et de groupes d'organisations communautaires. Il est présent dans 83 pays d'Afrique, d'Asie, d'Europe et des Amériques du nord et du sud. Le réseau compte plus de 1500 membres.

Vision et mission

La vision à long terme du Forum est celle d'un monde dans lequel les communautés vivant en milieu rural, particulièrement les pauvres et les défavorisés, ont réussi à améliorer leur accessibilité et leur mobilité grâce au développement de systèmes de transport rural qui répondent à leurs besoins et potentiels. La mission du Forum est donc de faire face à ce problème. Ainsi, s'agit-il de faciliter et d'améliorer la bonne application des politiques et pratiques qui répondront aux besoins d'accessibilité et de mobilité des femmes, des hommes et des enfants en milieu rural, de sorte à réduire l'incidence de la pauvreté et la vulnérabilité.

Rôle du réseau du Forum

Le Forum utilise une approche singulière pour faire face aux problèmes de transport auxquels sont confrontés les pauvres des zones rurales. En effet, le Forum n'est ni une agence d'exécution ni un bailleur de fonds. Ses efforts sont axés sur le partage et l'utilisation de l'information par l'intermédiaire de réseaux d'acteurs intervenant à tous les niveaux du secteur du transport rural. Ils mettent en relation les planificateurs du transport d'Amérique Latine à leurs homologues d'Asie et d'Afrique ; les associations de taxi- vélo aux décideurs de la Banque Mondiale ; ou les instituts de recherche des pays du Nord aux praticiens des pays du Sud. Le fait de travailler en Anglais, en Français et en Espagnol permet au Forum d'étendre l'accès à l'information ainsi que le maillage de réseaux au-delà des barrières géographiques, culturelles et historiques traditionnelles auxquelles se heurtent un grand nombre de ses membres.

A travers ses réseaux nationaux et internationaux, le forum élargit ce public et accroît l'impact d'une grande partie de l'information en rendant celle-ci disponible à de nombreuses personnes et en offrant une plate-forme où différentes opinions et différentes interprétations de cette information peuvent être discutées. Le Forum tient à développer et à utiliser les connaissances sur le transport rural non point comme une information purement scientifique, mais comme un outil de promotion de meilleures politiques et pratiques, en accroissant son impact et en valorisant davantage le travail réalisé par ses membres.

Dans un contexte où l'information et les connaissances deviennent de plus en plus une marchandise et un outil de pouvoir, le Forum œuvre à instaurer un accès libre et généralisé de l'information, en particulier pour les personnes écartées des activités mondiales de production du savoir.

Elaboration de la stratégie

En 1998, le Secrétariat du Forum a initié un processus participatif étalé sur toute une année afin d'élaborer une stratégie pour l'ensemble du réseau, et ce, pour la période 2000-2005. Quelles que soient ses limites, la stratégie brièvement décrite dans ces pages reflète, à notre avis, les points de vue d'un grand nombre de parties prenantes au sein du Forum. Cette stratégie s'est en outre efforcé de faire naître chez les membres un sentiment d'appropriation du réseau. Un document complet est disponible auprès du Secrétariat.

Questions stratégiques

En se fondant sur sa vision et sa mission, le Forum a identifié quelques questions stratégiques clés qu'il lui faut traiter. Elles sont étudiées séparément dans la stratégie, mais elles restent liées les unes aux autres, et ensemble, constituent l'identité et les interventions du Forum.

Point focal du Réseau :

pour réaliser sa vision et remplir sa mission, l'IFRTD centrera ses activités au cours de la prochaine étape de son existence, sur :

- l'introduction et la vulgarisation de moyens intermédiaires de transport
- l'amélioration de l'infrastructure locale de transport
- l'expansion des services appropriés de transport rural
- la promotion d'une approche intégrée à la planification
- le développement de mécanismes de financement adéquats
- la prise en compte de liens et interfaces urbains /ruraux
- les problèmes spécifiques des membres de la société les plus pauvres et les plus vulnérables.

Maillage de réseaux :

le Forum renforcera et appuiera le maillage de réseaux comme instrument pour remplir sa mission. Pour ce faire :

- il offrira son soutien et son leadership aux réseaux, régionaux aux GFN et aux membres ;
- il offrira des opportunités de maillage de réseaux régional et international entre les GFN et les autres membres ;
- il développera et entretiendra des relations de partenariat avec d'autres organisations ayant des objectifs similaires ;
- il élargira l'auditoire intéressé par les questions de transport rural ;

- il travaillera en Anglais, en Français et en Espagnol afin de maximiser les opportunités de maillage de réseaux.

Ceci réaffirme les méthodes de travail du Forum, et le confirme en tant que structure ouverte cherchant à utiliser le maillage de réseaux et le partenariat comme instruments privilégiés lui permettant d'atteindre ses objectifs.

Groupes Forum Nationaux :

le Forum facilitera la mise en place d'un réseau de GFN et de réseaux régionaux autonomes et efficaces. Il encouragera les initiatives des membres visant à créer de nouveaux GFN et soutiendra les GFN déjà existants afin qu'ils assument de plus grandes responsabilités pour leur propre développement.

Les Groupes Forum Nationaux confirment l'importance que le Forum accorde au maillage de réseaux à l'échelle nationale. C'est ainsi que le Forum cherchera, de manière stratégique, à atteindre un certain équilibre entre le soutien qu'il accorde aux anciens et nouveaux GFN et la promotion de l'autonomie des GFN, en insistant plus qu'auparavant sur le renforcement des capacités.

Information :

l'échange d'informations restera une grande priorité comme outil d'habilitation et d'influence pour le changement au niveau des politiques et pratiques. Le Forum continuera à développer et à entretenir des mécanismes dynamiques de collecte, de partage et de diffusion de l'information, considérés comme des éléments-clés dans la réalisation de ses objectifs.

Plaidoyer :

le Forum cherchera à identifier les questions prioritaires et à poursuivre un programme de plaidoyer auprès des bailleurs de fonds, des décideurs et des praticiens afin d'obtenir une meilleure accessibilité et une meilleure mobilité pour les populations rurales, en particulier pour les pauvres et les personnes vulnérables.

Recherche :

le Forum cherchera à combler les écarts de connaissances dans le secteur de l'accessibilité et de la mobilité rurale par la promotion de la recherche. Il encouragera une recherche qui développe le maillage de réseaux, suscite la prise de conscience par rapport aux problèmes et plaide en faveur d'un changement adéquat et d'une mobilisation des ressources. La très large diffusion des résultats sera une composante majeure de tout travail de recherche réalisé par ou pour le Forum.

Formation :

le Forum, qui reconnaît que la formation ne représente pas une priorité majeure pour lui,



contribuera néanmoins, avec l'appui du Secrétariat, au renforcement des capacités dans le secteur du transport rural. Pour ce faire, il apportera son aide aux initiatives de formation régionales et institutionnelles que prendront ses membres et ses partenaires dans le domaine du transport rural.

Capacités :

l'objectif du Forum sera de renforcer ses capacités en vue d'un maillage de réseaux efficace, d'une mobilisation de ressources adéquate, d'un plaidoyer ciblé, et de la gestion de l'information par l'utilisation d'un ensemble de méthodes qui comprend l'échange d'informations, d'expériences et de conseils, ainsi que la formation et la consultance.

Apprentissage institutionnel :

le Forum concevra un système d'apprentissage institutionnel afin d'encourager la pensée stratégique et la pratique qui sont les siennes, de renforcer la capacité du réseau à tirer des enseignements de ses expériences et à réagir aux questions stratégiques émergentes.

Suivi et évaluation :

le Forum développera et mettra en œuvre une politique de suivi et d'évaluation qui lui permettra de démontrer la valeur, l'efficacité et l'impact de son intervention. Cette politique lui permettra également d'identifier des moyens d'améliorer la qualité de son travail dans le futur.

Gouvernance :

le Forum cherchera à développer et à maintenir un statut institutionnel adéquat ainsi qu'une structure de prise de décision cohérente avec ses valeurs propres et reflétant l'équilibre dans les intérêts des différents membres de l'ensemble du réseau.

Acteurs et parties prenantes

Plusieurs acteurs-clés assumeront la responsabilité du devenir du Forum et de la mise en œuvre de la stratégie.

Le **Comité consultatif** est l'organe d'orientation des activités du Secrétariat. Il est actuellement chargé de la gouvernance du Forum.

Les **membres du Forum** sont ceux qui participent aux activités du Forum. Ils doivent partager l'information, être en contact avec les autres par le biais du réseau, et promouvoir la vision et la mission du Forum dans leurs pays et institutions respectifs.

Les membres institutionnels du Comité consultatif comprennent quelques ONG et cabinets - conseils (IT Transport et ITDG entre autres), des réseaux (ATNESA & SUSTRAN), des programmes multilatéraux (RTTP et ASIST) ainsi que des institutions bailleurs de fonds (DFID, SDC). Ces membres sont chargés d'interagir en étroite collaboration avec les membres des GFN dans les pays où ils ont des programmes et des activités ; de présenter de nouveaux membres au Forum ; d'utiliser les mécanismes du Forum servant à partager l'information afin de diffuser les connaissances tirées de leurs programmes et y relatives ; d'identifier les écarts de savoir et de partager les informations pour combler ces déficits. Les membres bailleurs de fonds ont la responsabilité spécifique d'identifier les secteurs dans lesquels le Forum pourrait valoriser leurs activités, et d'établir le coût de la contribution du Forum à ces programmes.

Les **Groupes Forum Nationaux** sont des réseaux nationaux associés qui souscrivent à la vision et à la mission du Forum. Les GFN sont les acteurs-clés du Forum et sont responsables de l'élaboration, de la collecte de fonds et de la mise en œuvre, à l'échelle nationale, d'un programme de travail qui

traitera des questions stratégiques et aidera le Forum à remplir sa mission dans leurs pays respectifs.

Le **Secrétariat** est une équipe de quatre personnes. Il est actuellement basé à Londres et à Lima. Le Secrétariat est responsable devant le Comité consultatif, de la facilitation du programme du réseau du Forum. Il est également responsable de la gestion des fonds accordés par les bailleurs. Les tâches qui incombent au Secrétariat comprennent l'appui aux Groupes Forum Nationaux et aux membres, la levée de fonds et l'exécution des activités du Forum relatives au partage des informations essentielles et au maillage de réseaux, de même que l'alimentation de la liste de publi-postage, la production et la diffusion du Bulletin d'informations et l'alimentation de la page web.

Financement

Le Forum reçoit des financements de nombreuses sources destinées à la réalisation d'activités diverses et variées. Au niveau des pays, les GFN ont principalement compté sur les contributions volontaires de leurs membres, et d'autres se sont appuyés sur le soutien d'organisations telles que les bureaux de l'ITDG au Kenya et au Sri Lanka, du CSIR en Afrique du Sud, de l'Université du Zimbabwe, du SDC en Tanzanie, du LGED au Bangladesh et du programme IRAP de l'OIT aux Philippines, pour des services de « secrétariat ». Plusieurs GFN ont réussi à obtenir un large éventail de soutien des bailleurs de fonds locaux, dont le gouvernement, pour la tenue d'ateliers nationaux et régionaux ainsi que pour la réalisation de projets pratiques.

Au niveau international, le Secrétariat a réussi à obtenir des fonds pour la production de l'information et pour les activités de maillage de réseaux. L'activité la plus importante a été le programme relatif aux questions de genre et transport dans lequel 30 études de cas ont été réalisées par les membres du Forum dans 11 pays différents d'Asie et d'Afrique. En outre, plus de 150 personnes ont participé aux séminaires régionaux. L'essentiel des coûts du programme a été couvert par le DFID, avec des contributions de la Banque Mondiale, de la Banque Asiatique pour le Développement, du PNUE, des gouvernements du Sri Lanka et de l'Afrique du Sud ainsi que de la Commonwealth Foundation.

La contribution du SDC au financement des activités essentielles du Forum a rendu possible l'intervention de ce dernier, aussi bien au niveau international qu'au niveau national. Au tout début, cette contribution représentait pratiquement 100 % du budget du Forum pour atteindre, dès 1998, 73 % de l'ensemble des fonds recueillis par le Secrétariat. En 2001, cette contribution ne devrait plus représenter que 33 % du budget. Toutefois, l'intervention du Forum est beaucoup plus large que le travail appuyé par le financement des activités essentielles. En effet, elle inclut les nombreuses activités financées localement et auto-financées des Groupes Forum Nationaux.

Paul Starkey



Garçon avec pousse-pousse en Hongrie

Les moyens intermédiaires de transport resteront importants partout au monde dans le nouveau millénaire. Les charrettes à mains sont des moyens de transport confortables, qui permettent aux populations de porter davantage de bagages qu'elles ne l'auraient pu autrement. Divers modèles de chariots et de poussettes peuvent être utilisés pour le transport domestique et agricole, mais aussi dans les supermarchés et les aéroports.



Le transport rural au 21^{ème} siècle

Le Secrétariat du Forum a demandé à quelques figures éminentes du monde du transport et développement de se pencher sur le point de la situation actuelle, sur la manière dont le secteur pourrait se développer à l'avenir et sur les contraintes potentielles qui pourraient entraver ce progrès. Leurs idées respectives constituent une lecture intéressante à l'aube du nouveau millénaire. Comment allons-nous progresser ? Quel rôle le Forum peut-il jouer utilement afin d'apporter des changements significatifs relativement aux conditions de vie des gens ?

Continuez la lecture et vous verrez qu'il y a là plein d'idées. Il reviendra alors à chacun d'entre nous dans le réseau de se poser la question suivante : comment transformer nos idées en actions positives concrètes pour le 21^{ème} siècle ?

Le défi de la décentralisation

par Jan de Veen, Maria Prieto et Arend van der Goes (BIT, Genève)

Actuellement, nous voyons l'IFRTD jouer le rôle « d'incubateur ». Les pensées, idées et méthodologies pratiques ont toutes été échangées. Elles vont des moyens intermédiaires de transport, aux travaux de construction de routes à haute intensité de main d'œuvre (HIMO), aux méthodologies de planification relatives aux infrastructures sociales de base. Aussi, avons-nous réussi à faire naître un auditoire sous la forme des Groupes Forum Nationaux (GFN).

Au regard de l'avenir de ce secteur, nous notons que le domaine du développement rural est en évolution. Nous devrions plutôt dire qu'il est en pleine « dévolution ». Dans les pays en développement, il y a un changement notable de politique en faveur de la

décentralisation au profit des collectivités locales. Cette opportunité offre un champ immense de possibilités. La planification à la base, une participation plus accrue de la communauté et une meilleure utilisation des ressources locales deviennent de plus en plus possibles.

Les divers outils et méthodologies de planification, les technologies intermédiaires et les techniques de travail qui ont été conçus par le BIT durant les deux dernières décennies sont parfaitement appropriés pour ce changement de politique. Mais la décentralisation appelle aussi à un plus grand soutien aux autorités locales dont les responsabilités vont augmenter sans être cependant accompagnées d'une augmentation proportionnelle de ressources financières. Au même moment, ce changement de politique appelle à davantage de soutien aux autorités centrales, qui ont besoin de dépasser le stade de l'exécution et d'arriver à un stade de pilotage et de coordination des initiatives menées localement.

Dans ce contexte, la manière dont les collectivités vont négocier avec l'état des interventions relatives au développement devient de plus en plus importante. Le BIT est en train de voir dans quelle mesure il est possible de la réaliser par le biais de ce qu'on peut appeler les « contrats communautaires ».

De plus en plus de pays adoptant des pratiques HIMO et accroissant leur tissu infrastructurel, il devient de plus en plus important de savoir exactement quel type d'infrastructure est le plus utile, où elle doit être érigée, et comment on devrait la construire et assurer son entretien étant donné les limites budgétaires. Pour le BIT, cela

signifie que l'IRAP comme outil de planification localisée identifie et détermine les priorités relatives à l'infrastructure sociale nécessaire et les méthodes utilisant la main d'œuvre locale sont appliquées dans leur mise en œuvre. Les premières mesures sont prises dans cette direction au Cambodge, au Kenya, au Laos, au Malawi, en Tanzanie et au Zimbabwe.

En ce qui concerne le rôle futur du Forum, nous voyons l'IFRTD évoluer de la manière suivante. Les engagements actuels tels que la recherche, l'appui et le renforcement des GFN devraient évidemment continuer. Ce renforcement est l'essence même du travail du Forum et le BIT continuera certainement à nouer des relations avec les GFN et à les appuyer partout où ce sera possible. Une fois que les GFN deviendront plus forts, le rôle du Secrétariat se résumera à faciliter, à gérer le flux d'informations et à mettre en contact les institutions et les organismes donateurs.

En raison de sa nature spécialisée et de son caractère international, nous pensons que l'IFRTD se trouve dans une position idéale pour rester en phase avec les tendances de développement, participant ainsi à leur formulation en facilitant le flux de l'information au niveau mondial, dans l'établissement des contacts entre les institutions et les organismes donateurs et bien sûr les contacts entre et parmi les GFN.

Contacts: Maria Prieto, Arend van der Goes, BIT Genève. Fax: +41 22 799 6489. Email: prieto@ilo.org ou vandergoes@ilo.org

Penser au niveau macro et dynamisme des opérateurs

par John Howe

Pour ma part, le rôle du Forum est un rôle de plaidoyer – les nombreux efforts de recherche donnant du poids au message et permettant de renforcer la confiance et la capacité locale. Dans ce cadre, les GFN sont des partenaires et servent aussi à fixer le contexte et les adaptations locales sur des thèmes et concepts généraux. Cependant, le plaidoyer à lui seul ne saurait vraiment constituer un régime durable, car une fois que vous avez atteint toutes les parties prenantes importantes, vous pouvez répéter le message un nombre limité de fois seulement avant que la crédibilité ne commence à s'effriter. Ainsi, même si le plaidoyer reste un volet important, il devrait y avoir un développement progressif des capacités. Le rôle du Forum devrait par conséquent comprendre la formulation de politique à tous les niveaux de sophistication, de consultation – peut-être exécution et recherche de meilleure qualité. Comment le secteur va-t-il évoluer ? En un mot : lentement. Je ne vois pas personnellement d'éléments prouvant que les acteurs cruciaux disposent de stratégies convaincantes pour soulever les grandes questions qui freinent le secteur rural. Je vois les questions suivantes (sans ordre particulier) :

- l'insoluble problème de la dette des pays les plus pauvres et en conséquence :

Paul Starkey



Charrette à traction bovine en Inde

Les charrettes à traction bovine sont utilisées en Inde et dans les autres pays asiatiques depuis 2000 ans (voire davantage) et vont continuer à garder toute leur importance au cours du nouveau millénaire. Les charrettes à traction bovine assurent une part élevée du fret de l'Inde (et bien plus que le train). Les modèles de charrettes ont évolué et elles vont rester importantes pour le transport local dans un futur proche.



- l'absence de mécanisme prouvé pour financer le développement rural ;
- la pauvreté sous toutes ses formes complexes, et dont la diversité n'est même pas reconnue dans la plupart des formulations stratégiques ; et
- la tendance à investir dans les problèmes urbains, peut être en raison de la lassitude née du manque de succès enregistré au niveau du secteur rural.

Il pourrait y avoir un désaccord avec le contenu d'une telle liste, mais nous pouvons tous nous accorder à reconnaître qu'il reste encore énormément à faire.

A propos du rôle que devrait jouer le Forum à l'avenir, j'aimerais qu'on accorde plus d'attention au travail de plaidoyer concernant quelques-unes des questions macro mentionnées plus haut. D'un point de vue intellectuel, elles peuvent être plus exigeantes, mais à mon avis, elles sont cruciales si nous voulons obtenir l'appui nécessaire en faveur de politiques efficaces. Nous devons nous opposer à cette notion qui, quelque part, accorde peu d'importance au secteur rural. L'expérience en zones urbaines a montré qu'en négligeant les besoins en mobilité légitime du pauvre, les systèmes de transport sont généralement inefficaces d'un point de vue économique, car ils consomment le double de la quantité des ressources des systèmes performants. Vraisemblablement, on pourrait en dire autant des zones rurales, mais personne n'a encore fait les calculs. L'IFRTD pourrait peut-être y voir un défi à relever, ou une opportunité à saisir.

Les contraintes qui affectent le rôle futur de l'IFRTD pourraient inclure la question évidente de l'argent. Cependant, je pense que trouver les personnes appropriées pour faire avancer le programme constitue un problème bien plus important.

La meilleure approche pourrait être d'étendre le Secrétariat et de s'assurer que le Comité Consultatif ne devienne statique et qu'il soit composé d'un ensemble de donateurs, praticiens et même d'académiciens.

Contact: Prof. John Howe, International Institute for Infrastructural, Hydraulic and Environmental Engineering, Delft, Netherlands. Fax: +31 15 212 2921. Email: jdhowe@iibe.nl

Un bon exemple a plus de force

par Colin Relf

Il est intéressant d'examiner dans quelle mesure le secteur du transport rural pourrait évoluer. Nous pouvons d'ores et déjà voir comment « l'éducation » reçue par les agences internationales de structures comme IT Transport et IFRTD est traduite en efforts pratiques afin de faire quelque chose pour les problèmes de mobilité et de transport en milieu rural. Pouvons-nous espérer l'expansion de tels efforts pratiques ?

Le rôle de recherche en matière de politique des GFN est adéquat, mais ces derniers ont besoin d'avoir une influence suffisante au plan national et international afin d'obtenir les résultats d'une politique de recherche mise en pratique, peut-être à travers des projets pilotes. La grande priorité

serait d'augmenter le nombre de GFN, car sans leur présence, le secteur pourrait à peine évoluer dans certains pays.

En ce qui concerne le rôle du Forum, il reste beaucoup de travail de recherche à faire dans de tels domaines. A titre d'exemple, le crédit pour l'achat des MIT : les projets qui ont fait leur preuve dans quelques pays asiatiques comme le Bangladesh ne peuvent être copiés en Afrique Subsaharienne. Il est aussi important que le Forum mette l'accent sur les exemples relativement réussis, car il y a un danger à trop insister sur la taille des problèmes. Ceci pourrait avoir un effet de refroidissement de l'ardeur des gens au niveau national et international, débordés qu'ils seront par l'énormité apparente des problèmes. Quelle que soit la rareté des ressources, il y a toujours place pour les bonnes idées. Ainsi, la recherche au niveau du secteur du transport rural et du développement doit partir des exemples de réussite pour savoir ce qui s'est passé et pourquoi, puis aller plus loin pour suggérer comment cette réussite peut être reproduite ailleurs.

Le suivi et l'évaluation des projets est un autre point crucial du secteur à investir. Le Forum devrait être la force motrice pour l'élaboration de méthodologies uniformes – ou au moins compatibles – pour le travail de Suivi / Evaluation de manière à ce que les comparaisons internationales puissent être faites et permettre de tirer des leçons cohérentes.

Contact: Colin Relf, Director, IT Transport, Royaume-Uni. Fax: +44 1235 832 186. Email: ittt@ittransport.co.uk

Tendances au niveau du transport rural

par Jerry Lebo

Au cours des dix dernières années, le transport rural est devenu plus solidement établi comme un volet important du développement. Les programmes SSATP et le PTMR ont été une réussite en Afrique, et des travaux pilotes ont permis de capitaliser une base de connaissances substantielles et de développer la sensibilisation.

De manière spécifique, on a noté une croissance récente au niveau des approches villageoises du voyage et du transport (VTP), ainsi que la décentralisation continue des activités de finances et de gestion. Les questions de pauvreté, de genre et de l'accès « élémentaire » sont maintenant au devant de la scène des programmes de développement.

Le fait qu'on accorde plus d'attention et de ressources aux programmes et projets de transport rural signifie qu'ils sont souvent plus grands, plus décentralisés et se projettent dans une perspective à plus long terme. Par conséquent, les questions émergentes pour le secteur englobent aussi la gestion décentralisée des finances et le renforcement des capacités locales.

Les entraves à l'accomplissement de ces améliorations incluent :

- l'absence persistante de bonne gouvernance et de responsabilité devant le public,
- la lenteur dans l'établissement de

stratégies explicites en matière de transport rural et/ou cadres de travail pour le transport rural,

- le retard dans la mise en place d'un cadre légal et fiscal de travail et un manque persistant de ressources et de coordination au niveau local;
- la nécessité d'intégrer et de coordonner les approches.

Pour faire face à ces questions, le Forum devrait continuer à soutenir le travail pilote et le calendrier de recherche qui devrait mettre l'accent sur :

- la coordination des efforts du TR;
- le plaidoyer et la pression exercée par les pairs,
- l'accentuation de l'application des MIT et des technologies appropriées ;
- le renforcement des capacités de la communauté locale par le développement de cadres de travail propices à une interaction entre la communauté, les autorités étatiques locales et les décideurs,
- le soutien de l'IFRTD sous forme de dissémination des résultats de la recherche et d'appui aux groupes forum nationaux / locaux,
- l'expansion et le renforcement des groupes forum, particulièrement en Amérique Latine et en Asie de l'Est.

Afin de mener à bien ces efforts, il est capital de nouer des partenariats efficaces. Les problèmes du transport rural sont énormes et nécessitent à la fois des ressources suffisantes et le développement d'un large auditoire. Le Forum doit maintenir ses capacités à traiter les questions d'orientations politiques tant au niveau macro que micro. A cette fin, il devrait être un terrain de rencontre de divers acteurs. Le défi permanent sera de trouver les ressources financières, mais l'argent a tendance à suivre les bonnes idées et la réussite et on n'est certainement pas à court d'idées. Il faudrait considérer la commercialisation de certaines activités du Forum.

Le Forum joue un rôle inestimable, mais à mesure que le secteur évolue, il devrait en faire autant. La mise en réseau efficace et la communication, aussi bien entre les groupes forum et les autres acteurs/partenaires sont essentielles. Il sera crucial de gérer stratégiquement les ressources et d'animer efficacement le secteur des partenaires dans la mesure où les fonds se raréfieront de plus en plus.

Contact: Jerry Lebo, The World Bank. Fax: +1 202 522 3223. Email: jlebo@worldbank.org

Remerciement spécial au Professeur Paul Starkey qui a fourni toutes les photos de ce numéro.

Contact: Fax: +44 118 931 4525. Email: paulstarkey@animaltraction.co.uk



Durant le dernier trimestre de 1999, les membres du Secrétariat ont passé l'essentiel de leur temps à finaliser la Stratégie et à préparer la rencontre du Comité Consultatif. Cette dernière a enregistré une grande affluence, dont les représentants des réseaux de l'Afrique du Sud, du Burkina Faso, du Bangladesh, de la Côte d'Ivoire, de la Guinée, de l'Inde, du Kenya, de l'Ouganda, des Philippines, du Sénégal, du Sri Lanka, de la Tanzanie, du Zimbabwe et de l'Amérique Latine. Etaient également présents des membres institutionnels comme l'ATNESA, SUSTRAN, le BIT, la Banque Mondiale, SDC, DFID, IT Transport et l'ITDG. Les personnes qui nous ont rejoints autour de la table constituent un encouragement, un signe montrant que le réseau Forum est en pleine expansion et de nouveaux partenariats sont en train de se nouer. Nous avons aussi salué la présence de Ana à Londres pour quelques semaines, ce qui nous a permis de nous informer de la situation dans les pays d'Amérique Latine où le transport rural suscite un intérêt grandissant.

La rencontre a adopté la Stratégie du Forum pour la période 2000-2005. Vous trouverez un bref résumé de cette Stratégie dans le présent bulletin. Si vous voulez obtenir la version intégrale, vous pouvez nous écrire et nous vous ferons parvenir une copie. Sa mise en œuvre représente un défi pour nous tous. Toute information relative à ce que

Nouvelles du Secrétariat

Par Priyanthi Fernando,
Secrétaire Exécutif

chacun d'entre vous, membres du Forum, entreprendre pour atteindre les objectifs stratégiques du réseau est la bienvenue.

Les membres du Secrétariat ont participé à plusieurs rencontres au cours de cette période. Ainsi, Mike a pris part à la rencontre sur le transport fluvial organisé par le PTMR de la Banque Mondiale à Douala, Cameroun, et aussi à la rencontre des coordinateurs à Pretoria, en Afrique du Sud. Les questions relatives au transport intérieur par voie fluviale semblent entrer lentement dans le programme du transport rural, et, je pense, demandent un coup de pouce pour une plus grande visibilité. Par ailleurs, grâce au groupe thématique – Genre et Transport de la Banque Mondiale, il y a maintenant une subvention pour les interventions en faveur des femmes dans le transport rural en Afrique. Cette subvention est limitée aux pays où le PTMR est actif, mais ce n'est qu'un début ! Mike a aussi fait son premier déplacement sur l'Asie pour assister au séminaire national du GFN Philippines. Ana a participé à un atelier organisé par RELATA en Bolivie et j'ai assisté au séminaire Global 2000 de Bamako au Mali, dont vous pouvez avoir des échos dans ce numéro.

Nous nous réjouissons d'avance de notre déménagement dans nos nouveaux locaux (voir les détails ci-dessous), et nous travaillerons dans le sens de la mise en œuvre de la Stratégie durant l'année.

En attendant, le Secrétariat vous envoie à tous ses vœux les meilleurs pour le reste de l'année 2000 !

Le thème du prochain numéro portera sur les ponts et le suivant sur le transport à traction animale. Envoyez-nous vos contributions sur ces sujets ainsi que vos réactions à ce numéro, première édition du siècle nouveau !

*Contacts: Priyanthi Fernando et Mike Noyes,
IFRTD Secretariat
2, Spitfire Studios,
63-71 Collier Street
London N1 9BE, United Kingdom
Téléphone: + 44 20 7713 6699
Fax: + 44 7713 8290
email: ifird@gm.apc.org
http://www.gm.apc.org/ifird*

*Ana Bravo, IFRTD Latin America,
Av. General Garzon 852, Lima 11, Peru
Tel/Fax: + 51 1 431-1745
Email: ana.bravo@mcmail.com*

*Publié par : Ros Patching
Composition: My Word! & Vinston Bair
Traduit par : M^{me} Bougouma Fall*

Mot du Directeur de publication

Ayant dirigé cette publication depuis 1996, j'ai été fasciné en tant que non-spécialiste de voir le secteur du transport rural se positionner au centre du débat sur le développement. En peu de temps, ce qui auparavant semblait passer pour parent pauvre du développement est, je le pense, reconnu à juste titre comme ayant des arguments cruciaux à défendre en vue de transformer la vie des pauvres et de manière durable.

Quelquefois, une grande expérience de développement « tombe de la page » et nous fait réaliser que derrière les copies anonymes se cachent des personnes bien réelles, vivant des expériences bien réelles et menant des batailles bien réelles. En 1999, j'ai relu certaines études de cas pour les ateliers Genre et Transport qui ont eu lieu au Sri Lanka et en Afrique du Sud et dont nous avons présenté des résumés dans ce bulletin. Les recherches pointues des participants à l'atelier ont exposé une grande diversité d'expériences à travers le continent. Les thèmes qui touchaient les femmes dans ces expériences étaient plus forts que les différences culturelles qui les séparaient. Les réalités de leurs combats quotidiens sont une lecture qui donne à réfléchir et une source de motivation, s'il en était besoin, pour continuer à étendre le travail du Forum dans le 21^{ème} siècle.

Le Forum, les organisations et les individus qui travaillent en partenariat avec lui se sont considérablement investis dans les activités

de plaidoyer en faveur des populations, particulièrement les femmes qui ne seront pas en mesure de participer aux ateliers ou d'écrire des articles pour la bonne et simple raison qu'elles marchent partout où elles vont durant leur longue journée de labeur de 18

heures. Du point de vue de l'observateur extérieur que je suis, il est évident que le Forum doit impérativement poursuivre ses efforts et de les voir couronnés de succès.

Ros Patching



Paul Starkey

Femmes se rendant au marché au Mali

Il y a un siècle, il n'y avait pas de charrettes à ânes au Mali. Maintenant ils sont répandus. En Afrique de l'Ouest, l'utilisation de la charrette à ânes pour la production agricole et le commerce augmente chaque année. Les femmes (principaux transporteurs en Afrique) peuvent souvent tirer des avantages particuliers de l'acquisition d'ânes ou des services de transport à traction animale.