



# Bulletin

du Forum

Forum International pour le Transport Rural et le Développement

Montagnes

Volume 9, Numéro 4,  
Avril 2002

## Soulever des montagnes...

L'avènement en 2002 de l'Année internationale des montagnes a attiré le regard du monde sur les défis particuliers auxquels sont confrontées les populations des régions de montagnes. Les problèmes d'accès et de mobilité leur sont tellement consubstantiels qu'ils trouvent leur expression dans les débats en cours dans plusieurs secteurs. Le FITRD se félicite de la profusion de ces questions dans le débat plus général du développement mais n'en considère pas moins qu'en raison du rôle central qu'elles jouent dans les moyens de subsistance des populations des zones de montagnes, elles méritent une plate-forme qui leur soit propre. Afin de participer à combler ce fossé, le Bulletin du Forum a choisi un certain nombre d'articles qu'il vous présente ici pour donner un aperçu des questions soulevées lorsqu'il s'agit de mettre l'accent sur la mobilité en régions de montagnes.



Paul Harris

On reprend son souffle ! Népal

## Le grand déséquilibre

Pour les communautés habitant les montagnes de la région des Andes du Pérou, le relief et l'absence de services de transport adéquats constituent des entraves à l'accès aux services de base. Le programme des routes mais l'on pourrait se demander si l'importance de son impact sur la mobilité des femmes n'a pas été restreinte par son incapacité à faire face aux rôles dévolus par la société andine aux hommes et aux femmes en tant que facteurs déterminants de leur isolement.

A la fin de la première phase du programme, une étude a été menée auprès de trois communautés des montagnes, à savoir Súcota (Province de Cutervo, Cajamarca), Hampatura (Province de Yanaoca, Cuzco) et Huallhua (Province de Tayacaja, Huancavelica). Il s'agissait de déterminer à quel point les routes et chemins qui ont été réhabilités ont permis aux femmes d'accéder aux ressources nécessaires à la satisfaction de leurs besoins concrets et sociaux. L'étude a tenu compte des multiples responsabilités économiques et sociales des femmes, à savoir la production, la reproduction, la gestion du foyer, la participation dans la gestion de la communauté, et la sauvegarde de l'infrastructure sociale.

Les améliorations notées au niveau des infrastructures ont réduit le temps nécessaire au déplacement vers les services de base que sont par exemple la santé et l'éducation. Cependant, d'autres facteurs tels que le prix des médicaments, le peu de considération accordée à la santé et à l'éducation de la femme et le contrôle par les hommes des ressources du ménage sont demeurés un obstacle à l'accès des femmes à ces services. La réhabilitation des routes a certes favorisé l'augmentation du nombre de femmes qui fréquentent les marchés mais a aussi accru leurs tâches productives. Ainsi, le nombre de femmes participant à la constitution des réserves alimentaires est similaire à celui des hommes. Leur capacité à accéder aux marchés éloignés reste

entravée par la rareté des services de transport, le caractère périssable des produits, la question de la prise en charge des enfants et le facteur temps, dans la mesure où les femmes ne peuvent se permettre de s'absenter longtemps de la maison.

Traditionnellement, les hommes sont des travailleurs migrants, mais la tendance se modifie lentement, le nombre de femmes qui migrent à la recherche de travail ayant augmenté de 15 %. Les activités économiques de ces jeunes femmes, qui sont souvent célibataires, sont en train d'être reconnues et leur confèrent un certain statut social, quoique encore relativement moins que les hommes.

Dans certains cas, l'amélioration de la mobilité a encouragé les hommes à assumer des rôles traditionnellement dévolus aux femmes. A Huancavelica par exemple, certains d'entre eux assistent aux séances de planification familiale et emmènent les enfants aux structures de santé.

Développer la mobilité des femmes pourrait éventuellement les responsabiliser davantage. Elles pourraient en effet avoir un plus grand contrôle sur leur vie en augmentant leurs possibilités d'accès aux marchés, leur contact avec l'éducation, la formation et l'information et en disposant de davantage d'occasions de s'impliquer politiquement. Mais, comme l'a démontré l'expérience du programme des routes rurales péruviennes, il ne suffit pas seulement d'améliorer les infrastructures pour améliorer la mobilité.

Des solutions appropriées et équitables au problème du transport dans les zones de montagnes, tout comme dans les plaines, nécessitent une meilleure compréhension du caractère spécifique à chaque sexe des moyens de subsistance dans ces zones, du moins si l'on veut encourager les femmes à tirer avantage des opportunités qui se présentent désormais à elles.

Contact : Ana Bravo, Secrétariat FITRD

Fax : +51 1 4311 1754 - Email : ana.bravo@iftrd.org

## Sommaire:

1. Soulever des montagnes ; Le grand déséquilibre

2. Portage humain ; La PIAR ; Âge de la pierre ou nouvel âge

3. Âge de la pierre ou nouvel âge (suite) ; La route vers la santé ? L'avantage de l'énergie animale

4. Nouveau GFN ; Liens aux montagnes ; IVème Rencontre latino-américaine ; Une vision pour transformer la face de l'Inde rurale



## Le portage humain : moyen de subsistance ou nécessité ?

*"Aujourd'hui, des centaines de porteurs empruntent le chemin de Namche chaque semaine, à partir de la fin de la route de l'autocar. Il leur faut sept jours. Ces hommes sont petits, minces, musclés et, pour la plupart, jeunes. Généralement, ils portent des paniers pesant entre cinquante et soixante kilos (110 à 132 livres) sur leurs dos. Certains, plus forts que les autres, portent 150 livres. Le chemin est souvent abrupt, à la montée comme à la descente de la colline. Chaque panier a une bandoulière (ou sangle) que l'on passe par le front et qui supporte tout le poids. Pour porter des kilos de cette façon, il faut de la pratique mais aussi des muscles du cou bien solides, mais ils disent que c'est plus facile que sur le dos. Chacun a une canne courte et épaisse, en forme de T qui aide à garder l'équilibre, particulièrement à la descente des collines. Mais surtout, pour monter la colline, un porteur s'arrête presque toutes les minutes et donne un coup au panier à l'aide de la canne pour alléger le poids. Il reste alors debout, silencieux, et reprend son souffle". (Jonathan Neale, Tigers of the Snow, Little Brown, 2002)*

Malgré le rapide développement des routes rurales au cours de la dernière décennie, les porteurs sont toujours en activité et le portage demeure une source de revenus considérable pour les pauvres des

régions de montagnes et de collines du Népal.

Seule la nécessité pousse à travailler de la sorte, à monter et à descendre pistes et sentiers escarpés et souvent mal entretenus des montagnes, de lourdes charges au dos. Les porteurs Sherpa l'appellent dhukpaa et les Népalais dhuka. Cela signifie difficulté ou souffrance. Ces

*"Cette catégorie d'individus n'a tiré aucun avantage [de la route]. Avant, ils naviguaient entre Sankhu et ici pour porter nos produits et ils recevaient un salaire. Mais maintenant, ils n'ont plus ce travail. Donc, les gens s'en vont émigrer dans les villes ou plus haut vers Helambu pour chercher du travail. Ainsi, leur situation économique et leurs niveaux de vie ont beaucoup baissé."*

Ramji, 35 ans. Népal.  
www.mountainvoices.org

mots sont souvent utilisés pour désigner le portage. Les hommes et les femmes qui font ce travail pour d'autres sont très conscients du lourd tribut physique que leur corps paye à l'activité et c'est ce qui explique que la majorité de ces porteurs « longue distance » soient des jeunes. Il est également significatif que ce sont ceux dont l'accès aux terres de culture est limité et qui ont très peu

d'opportunités de création d'autres sources de revenu qui dépendent le plus fortement du portage pour leurs moyens de subsistance.

Les possibilités d'accroître l'efficacité –tout en réduisant la misère et la souffrance qu'il engendre– du portage humain dans les régions de montagnes et de collines du Népal inclurait notamment : une attention plus soutenue à l'entretien des principaux chemins de portage de la part des Comités de développement villageois et de district ; un intérêt plus grand dans la mise en place de téléphériques de la part des agences de développement (un téléphérique traversant une gorge ou une vallée étroite peut faire gagner du temps et de l'argent tout en diminuant de manière considérable les énormes efforts humains investis) ; la promotion de meilleures conditions de travail et de meilleures rémunérations pour les porteurs de longue distance de la part des syndicats et ONG. La création de nouvelles sources locales de revenus pourrait aussi, à court terme, se traduire par la réduction du nombre d'hommes et de femmes disponibles pour le portage et donc accroître le taux de rémunérations et de rendement de cette façon si extraordinairement exigeante de gagner sa vie !

Contact : David Seddon  
Fax : +44 1603 451-999  
Email : J.D.Seddon@uea.ac.uk

## Âge de la pierre ou nouvel âge ?

Une technologie datant de l'âge de la pierre mais toujours utilisée dans la région de English Lake a été exportée en zones rurales d'Afrique. Farm Africa, une ONG britannique qui intervient dans le graben tanzanien, essaye de renverser la tendance à la dégradation de l'environnement notée dans la pente de Dareda, à 200 km au Sud-ouest d'Arusha.

Depuis la mise en place de la politique de « villagisation » initiée en Tanzanie dans les années 70, le surpâturage et la lutte pour le bois de chauffe et les matériaux de construction ont conduit à une déforestation poussée des flancs de collines. L'érosion du sol qui en a résulté a rendu les sentiers extrêmement dangereux, créant des ornières plus profondes et rendant la surface instable. Pendant la saison des pluies en particulier, les chemins sont trop glissants et on ne peut les utiliser sans risques. Par la route réservée aux véhicules et qui relie les différents villages, il faut une déviation de 10 km pour monter la pente. Malgré l'existence d'un service de

## La PIAR, un bon outil de planification pour les communautés vivant en zones de montagnes

Le Programme d'appui et de conseil, de services d'information et de formation en Asie-Pacifique (ASIST-AP) de l'Organisation internationale du travail (OIT) vise à optimiser l'impact des investissements en infrastructures en termes de réduction de la pauvreté et de création d'emplois. Les efforts de développement consentis pour réduire la pauvreté dans les zones de montagnes comprennent souvent des volets infrastructures physiques et accessibilité. ASIST-AP intervient dans 10 pays dont beaucoup comme le Laos, le Vietnam, les Philippines et le Népal, abritent des régions de montagnes.

L'un des outils qu'ASIST-AP a introduit pour la création et la maintenance d'infrastructures est la planification intégrée de l'accessibilité rurale ou PIAR. La PIAR est utilisée par les gouvernements locaux ou les communautés pour identifier et hiérarchiser, de manière participative, les interventions en matière d'accès basées sur les besoins et priorités réels des populations locales.

La PIAR s'inspire des travaux relatifs à la planification du transport rural menés au début des années 90 dans trois provinces montagneuses des Philippines, en rapport avec des projets de

développement intégré financés par l'UE. Depuis, elle a été appliquée dans plusieurs zones montagneuses de la région et a été ensuite adaptée pour une utilisation en terrain vallonné ou plat.

Ce qui est très intéressant, c'est que l'outil est plus facilement applicable dans les zones de montagnes en raison des caractéristiques démographiques et topographiques de ces dernières. L'identification des interventions en matière d'accès est basée sur des considérations relatives au nombre d'habitants, aux distances à couvrir et aux besoins en déplacement. Ces variables sont plus faciles à quantifier dans les zones de montagnes du fait de l'existence de communautés concentrées mais dont la répartition est peu dense, du nombre limité de couloirs de transport et de la faible densité des centres de services.

Les populations des montagnes comme leurs homologues des plaines, à l'instar de tout le monde, ont besoin d'accéder à l'eau, à l'énergie, à la nourriture, à l'éducation, à la santé, aux marchés, aux sources éventuelles de revenus, etc., quel que soit le type d'environnement physique dans lequel

elles vivent. Cependant, les problèmes d'accès varient comme le montrent les données recueillies par différentes enquêtes PIAR de villages et de ménages réalisées aux Philippines et au Laos. Il est souvent plus cher et moins rentable d'améliorer l'accès dans les zones de montagnes que dans les plaines, mais, du point de vue de l'équité, nous ne pouvons simplement pas décider d'ignorer les améliorations à apporter pour faciliter l'accès en zones de montagnes. Il est tout aussi important de souligner que différents types de terrain peuvent exiger différentes stratégies pour résoudre un problème d'accès spécifique. Les réseaux routiers par exemple sont et resteront minimes dans les zones de montagnes et il faudra trouver des solutions alternatives, notamment des interventions spécifiques comme les chemins améliorés, les passerelles, les téléphériques, le transport à dos d'animaux ainsi que des centres de services plus petits mais mieux répartis.

Contact : Chris Donnges  
ILO-ASIST A-P  
PO Box 2-349 Rajdamnern Avenue  
Bangkok 10200 Thaïlande – Fax : + 662 2808030 –  
Email : donnges@ilobkk.or.th



transport public, la majorité des villageois n'a pas les moyens de l'utiliser et doit dépendre des sentiers pour rejoindre au plus vite les marchés, structures de santé, église ou autres. Les villageois ont donc fait entendre leurs voix et exprimer leurs préoccupations quant à l'état de ces sentiers qui constituent un lien vital entre leurs différentes communautés.

Avec l'appui de Farm Africa, les habitants du village de Bermi ont mis en place un comité de gestion de la pente pour coordonner les solutions à ce problème. Le pâturage a été interdit et des mesures drastiques ont permis la régénération, ce qui n'empêche pas les sentiers de rester dangereux et limite la mobilité des populations.

Pendant ce temps, au Royaume Uni, la National Trust (la plus ancienne et la plus grande association philanthropique d'Europe) continue d'utiliser des techniques simples datant de l'âge de la pierre pour réduire l'érosion des sentiers. Leurs méthodes remontent à plus de 2000 an, n'exigent pas d'outils particuliers, durent longtemps et sont faciles d'entretien. Farm Africa a commis un consultant qui doit procéder au transfert de ces compétences aux populations de la pente de Dareda. Des équipes d'intervenants organisées par le biais du comité s'assurent que les compétences sont propagées le plus largement possible au niveau des populations. Trois techniques, à savoir le système d'écoulement en pierres, les sentiers de pierres et l'empierrement des parois des rigoles, se sont avérées particulièrement utiles.

Suite aux améliorations apportées aux chemins, les villageois peuvent maintenant rendre visite à leurs parents des villages voisins, les brancardiers transportent les malades rapidement et en toute sécurité à l'hôpital de la Mission de Dareda situé au pied de la pente et le transport des produits vers et à partir des marchés et centres de commerce est devenu plus facile. Les populations ont unanimement reconnu la sécurité des sentiers pour les personnes âgées et les infirmes et d'après les paysans, les risques d'inondation ont considérablement diminué à la base de la pente.

Cette technique d'un autre âge est adéquate à plus d'un titre. Elle ne coûte pas cher ; elle est facile d'entretien ; elle offre une solution durable à divers problèmes d'érosion et elle peut être adaptée pratiquement partout, depuis les parcs nationaux jusqu'aux villages les plus reculés.

Pour en savoir davantage sur l'utilisation de cette technologie, veuillez contacter :  
Andy Carling  
Rue Courbe 39/6 1970  
Wezembeek-oppem, Belgique  
Email : andy.carling@virgin.net -  
Internet : www.sustainabletrails.org

## La route vers la santé ?

Le gouvernement du Népal, confronté à une espérance de vie faible, un taux de mortalité élevé chez les nouveaux-nés, les jeunes enfants et les mères ainsi qu'à une forte croissance démographique, a décidé, au cours des dernières décennies, de faire de la construction de routes une priorité permettant d'améliorer l'accès des populations rurales aux services de santé bio-médicale. Alors qu'une augmentation générale dans l'utilisation des structures régionales de santé et de planification familiale a été notée dans les zones pourvues de routes, la tendance varie de manière significative entre les communautés.

L'usage du transport motorisé pour accéder aux services de santé connaît une grande disparité suivant l'ethnie, la caste, le statut économique et le sexe. Dans les régions de collines, ce sont les paysans pauvres en liquidités pratiquant l'agriculture de subsistance et plus particulièrement les femmes, qui sont les moins aptes à faire face aux coûts des services de transport et qui tirent le moins profit de la réduction des distances qui les séparent des centres de santé. Ce sont aussi les moins bien servis en structures de santé et dans beaucoup d'endroits, les postes de santé publics

offrent le seul appui médical classique au niveau local. Les services qu'ils fournissent sont généralement de qualité médiocre ; ils se caractérisent par l'insuffisance de leur personnel et de leurs produits et matériels. La fourniture de services de planification familiale et de soins de santé primaires y est davantage compromise par l'attitude de supériorité qu'affichent les agents sanitaires-souvent des hommes de caste plus élevée- face au sexe et au statut social ou niveau d'éducation de leurs clients. Pour des femmes déjà accablées par de multiples responsabilités, il y a très peu de motivation à marcher encore des heures avant d'arriver à un poste de santé inapte à satisfaire leurs besoins en matière de santé et de contraception.

Bien que l'existence de routes améliore éventuellement l'accessibilité pour les agents de santé communautaires mobiles, ces derniers rechignent souvent à entreprendre des déplacements hors de la route et à pieds pour atteindre les populations des collines et des montagnes. Lorsqu'ils le font, les problèmes classiques de communication liés aux différences sociales et culturelles constituent des

entraves au dialogue entre client et fournisseur et font échec aux services destinés aux groupes mal desservis.

Le transport ne constitue qu'un aspect dans l'amas des questions complexes qui entourent l'accessibilité des services de santé et de reproduction du Népal rural. Des efforts sont nécessaires pour améliorer la sensibilisation aux comportements discriminatoires fondés sur le sexe et le statut culturel et social chez les fournisseurs de services de santé existants afin de répondre de manière plus efficace aux besoins de l'ensemble des membres de la société. Les groupes défavorisés et les femmes en particulier, doivent être encouragés à jouer des rôles actifs dans les professions médicales. Pour cela, les préalables de l'éducation et de la réduction de la pauvreté devront être pris en considération. On pourrait ainsi réaliser plus efficacement une équité plus concrète dans l'accès aux soins de santé et une participation plus grande dans le processus de développement.

Contact : Dr Kate Molesworth  
Fax : + 41 1 381 2428  
Email : katemolesworth@hotmail.com

## Les avantages de l'énergie animale

En zones de montagnes, l'énergie animale constitue une alternative inestimable et bon marché pour la mobilité des hommes et le transport local des produits. Souvent, les populations des montagnes sont reliées aux marchés, centres de santé, écoles et services publics par des pistes étroites sur lesquelles chevaux, mulets ânes, yaks, lamas et autres peuvent porter des charges et sur lesquelles on peut aussi les monter.

Source d'énergie naturelle et renouvelable, l'énergie animale présente beaucoup d'avantages. Elle est disponible à profusion en zones de montagnes ; elle peut aider au développement du commerce local ; elle est à fort coefficient de main d'œuvre ; elle fournit des emplois localement et est généralement à la portée des populations rurales. Les animaux consomment du fourrage local, se reproduisent, fournissent du fumier organique et sont viables d'un point de vue écologique. Les animaux de trait créent moins de pollution et de dommages à l'environnement que les alternatives motorisées, ce qui est particulièrement important en secteurs sauvegardés et dans les zones de forêts classées.

Il est rare que les pouvoirs publics et les planificateurs prennent en considération l'importance de l'énergie animale dans les zones de montagnes. Le sujet n'est généralement pas inclus dans leur formation et ils ne sont probablement pas conscients des

questions importantes qu'il soulève. Il est donc évident qu'il faut sensibiliser sur les avantages et possibilités technologiques de maintenir ou d'étendre l'utilisation des animaux comme moyen de transport, outre les systèmes motorisés.

Par exemple, la technologie du bât peut être simple ; de bons designs protègent l'épine dorsale, améliorent l'efficacité et évitent de faire souffrir l'animal. Dans certains

charge pour le transport dans la ferme et du village vers la route principale. Transcendant toutes les interventions à énergie animale, il s'agit de tenir compte des besoins spécifiques en mobilité des femmes des montagnes qui assument de plus en plus de responsabilités relatives au transport du ménage, à mesure que les hommes vont chercher du travail dans les villes.

Pour des raisons de coût et de préservation, les réseaux routiers seront toujours très faibles en zones de montagnes et le transport d'accès dans ces régions dépendra de la force humaine, des animaux et des véhicules tout-terrain. Dans les zones de montagnes plus pauvres, la dépendance des moyens de subsistance viables sur les animaux pour s'approvisionner localement et avoir accès aux marchés se perpétuera. Dans les zones plus nanties par contre, les avantages écologiques et esthétiques des animaux devraient aider à pérenniser leur utilisation. Ainsi, l'écotourisme par exemple qui utilise chevaux et mulets va probablement devenir de plus en plus apprécié dans toutes les parties du monde. Cette technologie importante et pourtant négligée mériterait sûrement davantage de considération.

Contact : Paul Starkey  
Animal Traction Development, Oxgate,  
64 Northcourt Avenue, Reading RG2  
7HQ Fax : + 44 118 931- 4525  
Email : P.H.Starkey@reading.ac.uk

*"Ce sont les ânes qui transportent les produits [des paysans] tels que les pommes de terre, légumes, maïs, depuis la montagne, par des pentes abruptes... Les ânes sont un moyen de transport courant car nos routes sont en mauvais état. Ces parties sont rocailleuses et montagneuses et les Matatu ne peuvent y arriver."*

Lois, Kenya.

www.mountainvoices.org

endroits, les animaux sont surchargés et il faut alors des programmes participatifs d'éducation appuyés par des dispositions législatives et des mesures d'exécution supplémentaires. La technologie des charrettes est souvent négligée dans les zones de montagnes où l'utilisation des animaux est plus importante pour le transport de bagages et la monture. Cependant, les charrettes (avec de bons freins) peuvent offrir une grande capacité additionnelle de



## Actualités

### Une vision pour transformer la face de l'Inde rurale

Le Pradhan Mantri Grama Sadak Yojana ou PMGSY est un méga programme initié par le Premier Ministre de l'Inde en décembre 1999 en vue d'offrir aux villages comptant au moins 500 habitants un accès à la route pendant toute l'année. Ce programme comprend deux phases : la première, qui doit s'achever en 2003, doit permettre de relier tous les villages d'au moins 1000 habitants et la deuxième dont l'achèvement est prévu en 2007, doit connecter au réseau les villages comptant une population de 500 habitants et plus. Le programme est exécuté par le Ministère du développement rural du gouvernement central de l'Inde et les directives ont été élaborées par l'Institut central de recherche routière (CRRRI). Les fonds alloués au PMGSY, soit 600 millions de roupies, sont uniquement destinés à la construction. Les routes devraient être bien réalisées et la maintenance sera gratuite pendant les cinq premières années. Ensuite, elle relèvera de la responsabilité de chacun des Etats concernés.

En février 2002, le Forum régional de l'Orissa pour le transport rural et le développement et le Groupe Forum du Rajasthan ont entrepris de regrouper en atelier les parties prenantes pour discuter du PMGSY. Premier du genre, l'atelier a bénéficié de l'appui du Civil Society Challenge Fund du DFID et de la Coopération suisse (SDC). Il s'est tenu à Bhubaneswar et a rassemblé

des participants de l'administration centrale et des différents Etats, d'institutions de technologie et de recherche, d'ONG, d'OCB, d'autres organismes spécialisés et d'agences internationales de développement. Un voyage sur les quatre sites où le PMGSY est exécuté dans l'Etat de l'Orissa a permis de faire entendre la voix des populations dans le débat et d'influencer fortement les discussions autour des questions soulevées.

Les participants ont salué l'initiative mais ont préconisé de fortes recommandations pour accroître l'impact de l'investissement. Ils ont appelé à une révision des directives en vue d'assurer une maintenance durable et d'approfondir la participation communautaire dans la planification, le suivi et l'exécution du programme.

*Pour davantage d'informations sur cet atelier, veuillez contacter :*

*Dr Ashoke A Sarkar, Président du Groupe Forum du Rajasthan  
Groupe de Génie civil, Institut de Technologie et des Sciences de Birla (BITS), Pilani, Rajasthan 333 031  
Tél. : + 91 1596 44113  
Fax : + 91 1596 44183  
Email : asarkar@bits-pilani.ac.in*

*ou bien*

*M. P K Pattanaik  
OSVSWA, 49 Dharma Vihar,  
Bhubaneswar - 751030, Orissa, INDE  
Tél. : + 91 674 472785  
Fax : + 91 674 472785  
Email : osvswa@hotmail.com*

### Nouveau GFN

Les membres du FITRD du Cameroun se sont constitués en Groupe Forum National (GFN). Lors d'un atelier tenu récemment à Yaoundé pour discuter des instruments de politique visant à améliorer la mobilité, le rôle potentiel du GFN du Cameroun dans les processus de formulation de la politique de transport rural a été examiné.

Nous souhaitons à ce nouveau réseau national la bienvenue au sein de la grande famille internationale du Forum et nous nous réjouissons d'avance d'en savoir plus sur leurs toutes prochaines activités.

Si vous souhaitez entrer en contact avec le GFN du Cameroun, veuillez vous adresser à :

*M. Vincent Lissom  
Fax : + 237 226 775  
E-mail : ptrmr@camnet.cm*

### Liens aux montagnes

*www.mountains2002.org - Site officiel de l'Année internationale des montagnes.*

*www.mountainvoices.org - Témoignages oraux d'habitants des montagnes ayant donné une perspective personnelle sur les changements et le développement.*

*www.icimod.org - Centre international pour le développement intégré des montagnes.*

*www.sustainabletrails.org - Conseil en écologie, avec spécialisation dans la conception, la planification et la mise en oeuvre des projets de gestion durable des sentiers.*

*www.mtnforum.org - Le Forum de la montagne : un réseau mondial d'organisations et de personnes intéressées.*

### V<sup>ème</sup> Rencontre latino-américaine sur la traction animale et les technologies appropriées

Les 20-22 mars 2002, quelque 130 personnes de cinq pays différents ( Le Salvador, Honduras, Nicaragua, Bolivie et Pérou) se sont rencontrées à San Salvador pour prendre part à la Quatrième Rencontre latino-américaine sur la traction animale et les technologies appropriées. La rencontre s'était fixée trois objectifs : échange d'informations et d'expériences sur l'utilisation actuelle des bêtes de somme en Amérique latine ; promotion de l'utilisation des technologies appropriées dans les systèmes de production ruraux et urbains et promotion de la coopération inter-institutionnelle et internationale dans la région de l'Amérique latine. Les communications présentées ont offert une grande variété d'expériences et ont beaucoup apporté au débat sur l'utilisation et la gestion des bêtes de somme, les micro entreprises qui fournissent des services utilisant la traction animale ainsi que la maintenance des routes rurales qui fait appel à la

traction animale et aux services des micro entreprises.

Il s'est dégagé un consensus sur la nécessité d'approfondir la recherche et les connaissances en matière de gestion de l'énergie animale et sur les micro entreprises qui offrent différents services utilisant la traction animale tels que le transport vers les services forestiers et la maintenance des routes rurales.

Pour Raúl Torres du Programme des routes rurales du ministère péruvien du transport, la rencontre a permis de s'informer sur les différentes applications des technologies, de voir la simplicité de certaines solutions mais aussi la difficulté à maintenir l'équilibre entre modernité et tradition chez les communautés locales.

*Contact : Raúl Torres, Programme de routes rurales du Pérou  
Ministère du Transport  
Av. Garcilazo de la Vega 1351, Lima, Pérou  
Email : rtorres@pccr.gob.pe*

### Qui sommes-nous ?

Le Forum international pour le transport rural et le développement (FITRD) est un cadre de collaboration entre personnes physiques et organisations intéressées par les questions d'accès et de mobilité en ce qu'elles affectent la vie des populations rurales dans les pays en développement.

Plus de 2.400 personnes ou organisations dans plus de 90 pays sont abonnées au Bulletin du Forum en qualité de membres du FITRD. En outre, dans plus de 20 pays, des membres actifs se sont regroupés pour créer des Groupes Forum Nationaux ou GFN.

Le Secrétariat du FITRD est une petite équipe chargée de porter de l'avant les objectifs du Forum et de faciliter la création de réseaux aux niveaux national et international. Si le Bulletin du Forum vous a mis l'eau à la bouche et poussé à vous impliquer davantage dans l'action que mène le FITRD ou si vous souhaitez entrer en contact avec un GFN établi dans votre pays, alors nous vous invitons à visiter le site Internet du FITRD à l'adresse [www.ifrtd.org](http://www.ifrtd.org) ou à vous adresser au Secrétariat aux coordonnées ci-dessous :

*Priyanthi Fernando (Secrétaire Exécutive) ; Kate Czuczman (Directrice de la publication & Coordinatrice de la Communication) ;*

*Sarah Gentleman (Coordinatrice Administrative)  
Secrétariat du FITRD, 113 Spitfire Studios, 63-71 Collier Street, Londres N1 9BE, Royaume Uni  
Tél. : +44 (0)20 7713 6699  
Fax : +44 (0)20 7713 8290  
Email : ifrtd@ifrtd.org  
Internet : www.ifrtd.org*

*Bamba Thioue (Secrétaire Exécutif Adjoint pour l'Afrique de l'Ouest)  
20, TP SOM-Hann, BP 63 84 Dakar Etoile, Sénégal  
Tél. : +221 639 3033/832 17 32 -  
Fax : 221 827 9497  
Email : bamba.thioue@ifrtd.org*

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

*Ana Bravo (Secrétaire Exécutive Adjointe pour l'Amérique latine)  
Av. General Garzon 852, Lima 11 (Jesús Maria), Pérou  
Tél/fax : +51 1 4311 1754  
Email : ana.bravo@ifrtd.org*

*Numéro publié par : Kate Czuczman  
Composition : My Word!  
Traduit par : Mme Bougouma M Fall  
Nos sincères remerciements au site Panos « Témoignage oral » pour l'utilisation des citations de [www.mountainvoices.org](http://www.mountainvoices.org)*