

Transport: le chaînon manquant ?

Un moteur pour la réalisation des OMD

Que font les cultivateurs pauvres quand les pluies les empêchent d'accéder aux marchés ? Que font les femmes en travail quand la structure de santé la plus proche se situe à 30 kilomètres et que les moyens de transport sont quasiment inexistants ? Comment les filles peuvent-elles aller à l'école quand le trajet n'est pas sûr ? Comment les femmes peuvent-elles subvenir aux besoins de leurs familles quand le fardeau des tâches domestiques les empêche de s'engager dans des activités génératrices de revenus ?

Réduire de moitié la pauvreté extrême et la faim, réduire la mortalité maternelle, réaliser l'éducation primaire universelle et émanciper les femmes constituent 50 pour cent des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) et impliquent

l'intégration de solutions relatives à l'accès et au transport. Ce numéro d'ID21 insights tente de démontrer l'importance des questions de transport et d'accès dans l'atteinte des OMD en 2015. Les OMD ne mentionnent le transport ni comme cause ni comme solution possibles à la pauvreté. Il est pourtant reconnu que les infrastructures et les services de transport jouent un rôle important pour :

- la distribution à temps et à bon marché de services de base (santé, éducation, eau et assainissement) ;
- la promotion de la croissance économique à travers le commerce national, régional et international ;
- l'émancipation des groupes vulnérables comme les femmes, par la réduction du temps consacré aux tâches domestiques ;
- les liens avec l'économie de marché et le monde extérieur: le transport relie les populations aux marchés et à l'information; permet aux communautés isolées d'être en contact avec des services et leurs représentants, contribue à la viabilité des réseaux sociaux importants et permet la liberté de mouvements.

Dans le présent numéro d'*id21 insights*, chaque article démontre le rôle moteur du transport dans la création d'un meilleur accès aux opportunités agricoles, d'emploi et d'éducation, aux infrastructures de santé et aux possibilités d'inclusion sociale à travers divers réseaux.



Fatima Adam Abakar de la région de Kafaut, dans le Nord Darfour (Ouest Soudan) est une cultivatrice ; marchande d'eau, elle est mariée et mère de sept enfants. Elle possède un âne qu'elle utilise pour ses activités agricoles et commerciales.

Source : Annie Bungeroth (avec la permission de Practical Action)

Sommaire

Éditorial	1
Créer des emplois	3
Se rendre à l'école	4
Mobilité et genre	5
Les femmes enceintes	5
Stopper la propagation du VIH/sida	6
Un réseau mondial	7
Liens Internet utiles	7
Intérêts divergeants en Colombie	8

Pour ce numéro d'*id21 insights*, nous saluons la précieuse contribution de **Margaret Grieco** de l'Université de Cornell : mg294@cornell.edu

Créer des liens

Le trois quarts des populations souffrant de faim chronique vivent en zones rurales. Permettre aux agriculteurs de produire davantage est une solution efficace pour réduire la pauvreté. En investissant dans les infrastructures et services de transport, l'on pourrait :

- réduire le prix des intrants agricoles,
- accroître la production,
- réduire la mainmise des intermédiaires en améliorant l'accès aux marchés.

La sécurité alimentaire dépend également du pouvoir d'achat et donc de la disponibilité et de l'emplacement des opportunités d'emploi. En investissant dans le secteur du transport rural, l'on pourrait améliorer l'accès à l'emploi. Dans ce numéro d'*id21 insights*, **Emilio Salomón** montre que l'appel aux microentreprises pour l'entretien des routes rurales est source d'augmentation des revenus et du pouvoir d'achat, ainsi que du développement d'entreprises non agricoles.

Fournir des services de base et l'accès à ces derniers contribue également à la réduction de la pauvreté. L'article de **Gina Porter** montre à quel point il est difficile de se rendre à l'école en milieu rural en terme de temps, d'énergie et de coûts, ce qui réduit l'accès du personnel et des enfants (surtout les filles).

Trois des OMD sont axés sur les questions d'égalité homme/femme, de réduction de

► la mortalité infantile et d'amélioration de la santé maternelle. **Priyanthi Fernando** démontre qu'il existe très peu de motivations pour les femmes quant à l'utilisation des moyens de transport disponibles, en dépit du fait qu'elles sont souvent contraintes à effectuer de longues distances à pied en transportant de lourds fardeaux. Fernando souligne qu'en matière de transport, "disponible" ne signifie pas toujours "adéquat" ou "accessible".

Les services de santé qui visent à réduire la mortalité maternelle et infantile ainsi que la propagation du VIH/sida seraient plus efficaces si les patients, le personnel médical, et les médicaments étaient transportés à temps et de façon adéquate. Les travaux de **Taye Berhanu** en Ethiopie sur le transport des femmes enceintes ainsi qu'un nouveau programme de recherche sur Mobilité et Santé tentent de donner davantage de visibilité à ces questions.

Cependant, l'amélioration des conditions de transport peut avoir des effets indésirables (propagation du VIH/sida par exemple), comme le démontre si bien l'article de **Mac Mashiri**. Le transport peut également exposer les zones rurales à des problèmes liés à l'environnement tels que la coupe illégale -avec des conséquences négatives sur l'économie locale et le capital social. **Luz Marina Monsalve Friedman** décrit les efforts consentis au niveau local pour arrêter les pratiques destructives liées à la construction des routes à Chocó, en Colombie.

Les planificateurs du transport ne considèrent pas toujours le point de vue rural de certaines questions environnementales en dépit de l'impact du développement du transport urbain sur les zones rurales. Il existe cependant des alternatives durables et écologiques pour ces dernières, en particulier dans les régions où les transports non motorisés et via les cours d'eaux sont disponibles.

Nouvel agenda pour le transport?

Le transport et les infrastructures restent d'importantes questions à l'agenda du développement. Cependant, les donateurs choisissent de ne pas financer ce domaine, ou alors concentrent leur expertise sur d'autres secteurs, reflétant ainsi un changement en faveur de l'appui

aux OMD. Une grande partie des prêts de la Banque mondiale et du FMI sont destinés aux infrastructures dans des pays à revenus intermédiaires où l'environnement comporte moins de risque et qui sont plus susceptibles de gagner le pari de la maintenance à long terme. Les banques régionales s'intéressent également aux infrastructures, mais ont tendance à se désintéresser du monde rural et à favoriser les priorités en zones urbaines, les connexions intra-urbaines et portuaires.

Les donateurs doivent se rendre à l'évidence que le transport constitue un élément essentiel de la réalisation des OMD et que les moyens de transport adéquats peuvent être tout aussi importants que la construction de routes.

Les initiatives nationales, régionales et internationales génèrent beaucoup de connaissances aptes à promouvoir un nouvel agenda se concentrant sur la relation entre accessibilité et pauvreté. En Inde par exemple, le programme de routes rurales lancé par le Premier Ministre cherche à relier le monde rural aux centres urbains à travers une approche participative qui assure la durabilité.

Toutefois, la promotion de services de transports et l'intégration des questions de développement social à la planification du transport demeurent un défi difficile à relever. Les donateurs doivent comprendre que le transport constitue un élément essentiel à l'atteinte des OMD et que les moyens de transport adéquats, par exemple, le long des cours d'eaux, où l'usage d'animaux et de vélos peuvent être tout aussi importants que la construction de routes.

Bien que les administrations locales et nationales contribuent aux investissements, diverses organisations non-gouvernementales telles que le forum sur le transport et le développement rural mettent l'accent sur la promotion d'un nouvel agenda de transport. **Peter Njenga** et **Kate Czuczman** soulignent la nécessité de choisir des politiques de transport qui impliquent l'ensemble des acteurs et ont des mécanismes de financement

plus durables afin de créer un nouveau contexte de développement dans lequel le caractère central du transport est reconnu. Les ministres chargés du transport et les donateurs doivent:

- intégrer les perspectives de genre dans l'élaboration, la planification et la mise en œuvre des politiques de développement;
- rassembler des statistiques exactes et instructives sur les indicateurs d'impact et de performance du transport;
- faire de la construction et de l'entretien durable des routes rurales une priorité;
- évaluer le succès ou l'échec des interventions de transport au niveau local;
- aider les zones rurales à développer des systèmes de transport qui ne causent pas de dommages à l'environnement comme cela a été le cas en milieu urbain ■

Danang Parikesit

Président, Forum international pour le transport rural et le Développement
Dan-dan@indo.net.id

Kate Czuczman

Secrétariat FIRTD, 113 Spitfire Studios, 63-71 Collier Street, London N1 9BE, UK
kate.czuczman@ifrtd.org
Tél. : +44 (0)20 7713 6699
Fax : +44 (0)207 713 8290
www.ifrtd.org

La création d'un groupe de discussion virtuel

Afin d'améliorer la circulation de l'information interne dans la région d'Afrique Occidentale et Centrale du FITRD, la création d'un groupe de discussion virtuel a été recommandée par la dernière rencontre régionale de Douala. Bientôt opérationnelle, cette plate forme régionale d'échange et de partage se vaudra le cordon ombilical de l'ensemble du réseau FITRD.

Kindia, Guinée
Conakry: Carrefour d'échanges et de transport
Source : Paul Starkey



Abonnez-vous à
id21 insights!

Pour s'abonner à *id21 insights* gratuitement (en anglais) envoyez votre adresse postale à :

id 21
Institute of Development
Studies
University of Sussex
Brighton BN1 9 RE, UK
courriel : id21@ids.ac.uk

Créer des emplois

Dans les zones rurales où l'emploi non agricole est rare, l'entretien des routes peut fournir bien des opportunités de travail. Les pays andins ont adopté une politique qui consiste à employer les microentreprises communautaires pour la maintenance ordinaire des routes nationales, secondaires et rurales.

Entre 2004 et 2005, le bureau régional pour les pays andins de l'Organisation internationale du Travail, en collaboration avec PROVIAS Departmental au Pérou, et Unidad de caminos Vecinales en Equateur, a conduit une évaluation des avantages et impacts de ces microentreprises.

L'étude s'était fixée comme objectifs :

- l'évaluation de l'impact des microentreprises dans la création d'emplois
- l'évaluation de l'impact du salaire des travailleurs de microentreprises sur l'économie des foyers et de la communauté
- l'identification de leçons qui pourraient assister d'autres organisations dans la création de micro entreprises durables.
- de s'assurer que les microentreprises étaient capables d'entretenir les routes secondaires au Pérou
- de déterminer si le modèle de microentreprises collectives pouvait être appliqué dans certaines régions de l'Équateur où le concept de travail collectif est inexistant.

Les microentreprises qui, à l'origine, étaient financées par la Banque Interaméricaine de Développement et la Banque Mondiale, reçoivent aujourd'hui un appui budgétaire de la part des administrations municipale, régionale et nationale. Les travailleurs des microentreprises recrutent de nouveaux membres, par une méthode de sélection qui comporte divers tests de compétences. La situation socioéconomique des membres de la famille est aussi prise en compte et la priorité est accordée aux familles les plus pauvres ainsi qu'aux foyers dirigés par des femmes. Les entreprises ne nécessitent qu'un très faible capital initial et peuvent employer jusqu'à 15 personnes.

Dans le cas d'une route rurale, 1 emploi est créé pour l'entretien de 2,5 km, contre 1 emploi pour 3,5 à 5,5 km de route nationale. L'étude a également démontré que les travailleurs des microentreprises et leurs familles tirent un avantage certain de salaires mensuels fixes :

- Les communautés qui possèdent des microentreprises disposent d'un revenu moyen plus élevé que les populations environnantes et connaissent également une augmentation de leur pouvoir d'achat.
- Les populations sont en mesure de planifier leurs dépenses et d'économiser pour investir plus tard.
- Environ 40 pour cent des travailleurs interrogés ont profité de leur revenu

Une femme transporte des bananes au marché en Thaïlande

Source : Paul Starkey



Une équipe de construction composée uniquement de femmes déplace un amas de gravier à Addis-Abeba, en Éthiopie. En janvier 2004, la Banque Mondiale a approuvé un projet de 309,2 millions de \$ EU pour réhabiliter des routes en Éthiopie en vue de développer le transport et le commerce. Ces fonds font partie d'un financement de 2,75 milliards de \$ EU et d'un effort de 10 ans pour rénover le réseau routier en Éthiopie.

Source : Ian Oliver, 2004 (avec la permission de Photoshare)

additionnel pour acheter leur maison ou l'aménager, acquérir des terres, ou mettre sur pied des entreprises privées ou communautaires.

- Elles arrivent à couvrir les besoins minimaux de santé et à garantir des conditions de travail adéquates.

Pendant, certaines populations ont fait montre de jalousie et d'indifférence à l'égard des microentreprises parce que celles-ci ne permettent pas toujours aux autres de participer et de profiter de leurs avantages économiques. Ce problème est amplifié dans les zones où le taux de pauvreté est élevé. Les microentreprises doivent collaborer avec les populations locales à travers des activités communautaires, civiques ou sportives.

Les responsables de la planification économique et du transport doivent comprendre que :

- l'entretien des routes par les microentreprises constitue non seulement une manière efficace d'entretenir les routes mais également une façon de fournir du travail et de réduire la pauvreté.
- Les revenus supplémentaires améliorent le pouvoir d'achat, génèrent des économies et des investissements et favorisent le développement de l'entreprenariat local.
- Engager des microentreprises pour l'entretien des routes secondaires (qui connaissent un volume de circulation élevé) oblige celles-ci à rendre l'entretien plus efficace par l'adoption de technologies et d'équipements plus

sophistiqués.

- La structure d'une microentreprise n'a aucune incidence sur sa performance technique. En effet, qu'elle soit privée ou communautaire, elle peut s'acquitter de ses fonctions de manière satisfaisante ■

Emilio Salomón

Av. Dos de Mayo N° 961 Apt. 901, San Isidro, Lima 27, Pérou

Tél. : +51 1 440 5982

salomonbalsamo@terra.com.pe

Voir aussi

Organisation Internationale du Travail – Programme d'investissement pour la stimulation de l'emploi
www.ilo.org/public/english/employment/recon/eiip/index.htm

Resultados de la Evaluación del Modelo Piloto de Promoción de Microempresas de Mantenimiento Vial y Propuesta de Aplicación en el Ambito Nacional, Lima, Peru, par Juan Contreras Sepúlveda, 2003

Evaluación del Modelo de Promoción de Microempresas de Mantenimiento Vial en el Peru: Proviás Rural y Proviás Nacional, Lima, Peru, par Juan Contreras Sepúlveda, 2004
www.oitandina.org.pe/

Inscrivez-vous à la liste de diffusion par courriel d'id21

Recevez gratuitement des mises à jour sur les derniers résultats de recherche d'id21

www.id21.org/id21-email/email.html

Se rendre à l'école

Lorsqu'il s'agit de mobilité et de transport, les enfants en milieu rural connaissent de véritables difficultés à se rendre à l'école primaire et souvent, les barrières qu'ils rencontrent sont complexes et non apparentes. La situation est particulièrement grave en Afrique Subsaharienne, où, à quelques exceptions près, la moitié des enfants en âge d'aller à l'école n'arrivent pas à s'y rendre régulièrement.

Une étude conduite par l'université de Durham auprès des enfants, enseignants et parents des districts de Gomoa et Assin, dans le sud du Ghana, identifie la disponibilité et les coûts des moyens de transport comme principales barrières à l'éducation des enfants en milieu rural.

Les enfants doivent parfois marcher jusqu'à six kilomètres pour aller à l'école, et ceci après s'être acquitté de tâches domestiques et d'autres types de travaux impliquant souvent le transport de marchandises diverses. Dans un village coupé du réseau routier, garçons et filles d'environ 10 ans transportent régulièrement de lourdes charges de bois vers le centre régional où ils les vendent avant de se rendre à l'école – un trajet total d'environ 10 kilomètres.

Le mauvais état des routes et les moyens de transport inadéquats ou trop chers empêchent les enfants qui vivent dans les zones les plus reculées de se rendre à l'école de façon régulière. D'autres facteurs liés à la mobilité et au transport influencent la scolarisation :

- L'âge, le genre, l'ordre de naissance, les infirmités physiques et le statut socioéconomique de la famille déterminent souvent lequel des enfants parcourra le long trajet menant à l'école surtout dans le cas où l'enfant doit effectuer le trajet seul et utiliser des moyens de transport publics peu fiables.
- Les conditions agricoles et l'économie locale déterminent également les tâches dont l'enfant doit s'acquitter comme la garde de troupeau, ou la collecte d'eau ou de feu de bois.
- La distance entre les sites de ces activités et la disponibilité du transport déterminent le temps supplémentaire disponible.

Communauté Gatnet Genre et Transport

Rejoignez ce groupe de discussions (en anglais) si les questions de l'amélioration de la mobilité et de l'accès pour les populations des pays en développement vous intéressent.

www.dgroups.org/groups/worldbank/gatnet



Un garçon se rendant à l'école dans le village de Debresellasia, sous district d'Areza, dans la région de Dehub en Érythrée. Les enfants doivent marcher pendant quelques heures sur des collines abruptes afin de se rendre à l'école du village.

Source : Ezra Simon, 2002

- Les moyens de transport inappropriés ou coûteux pour le déplacement des produits agricoles et autres marchandises poussent les familles à utiliser leurs enfants, en particulier les filles, pour le portage, ce qui retarde ou empêche la présence à l'école.

Dans un village coupé du réseau routier, garçons et filles d'environ 10 ans transportent régulièrement de lourdes charges de bois vers le centre régional où ils les vendent avant de se rendre à l'école – un trajet total d'environ 10 kilomètres.

- Dans les zones où le transport public est irrégulier ou simplement coûteux, les garçons sont parfois en mesure de se rendre à l'école à bicyclette; le temps que les filles passent à accomplir des tâches ménagères (et parfois les fonctions sociales) limite leur possibilité d'en faire autant.
- Les enseignants hésitent souvent à accepter des postes dans les écoles des villages reculés car les possibilités de transport les isolent de leurs collègues et d'autres personnes de statut égal. Ces villages peuvent demeurer sans instituteurs adéquats pendant de longues périodes, et ceux qui y sont affectés parfois s'absentent régulièrement sans raisons officielles.

Les enseignants comme les enfants

Femme enceinte à l'arrière d'une fourgonnette, se rendant à une visite d'urgence au dispensaire (Zambie).
Source : CCP, 2001 (avec la permission de Photoshare)



rencontrent beaucoup de difficultés à se rendre à l'école dans les zones rurales d'Afrique, d'Asie et d'Amérique Latine. Il n'existe cependant pas assez de données concernant l'impact de ce phénomène sur l'inscription et la fréquentation scolaire.

Une nouvelle étude tente d'explorer les dynamiques de mobilité et de scolarisation en Afrique subsaharienne. Il faudra trouver des solutions adaptées à l'environnement dans les zones où des liens sont démontrés. Certaines

de ces solutions incluent :

- la promotion de l'usage des vélos (comme l'a fait le Shova Kalua National Bicycle Programme en Afrique du Sud en fournissant des bicyclettes subventionnées), les cours de réparation de bicyclette pour les garçons et les filles à l'école, les bus réservés aux filles, ou encore la formation à distance.
- les études impliquant directement des enfants (scolarisés et non scolarisés) afin de déterminer les problèmes ainsi que les solutions éventuelles
- l'utilisation du secteur du transport pour atteindre les objectifs en matière d'éducation telles que la mise sur pied de bibliothèques mobiles comprenant des outils de communication et d'information, le paiement d'indemnités de transport pour les enseignants, l'organisation du transport scolaire, etc. ■

Gina Porter et Kathrin Blaufuss, avec la collaboration de Frank Owusu-Acheampong
Department of Anthropology, University of Durham, 43 Old Elvet, Durham, DH1 3HN, UK
r.e.porter@durham.ac.uk

Voir aussi

Improving policy on children's mobility and access through development of a participatory child-centred field methodology/toolkit, Project Pages
www.dur.ac.uk/child.mobility/

« Children, Transport and Traffic in Southern Ghana », International workshop on children and traffic, Copenhagen, Denmark, par Gina Porter and Kathrin Blaufuss, 2-3 mai, 2002

« Living in a Walking World: Rural Mobility and Social Equity Issues in Sub-Saharan Africa » *World Development* 30 (2) pages 285-300, par Gina Porter, 2002

Équilibrer le fardeau

Mobilité et Genre

Les femmes, en particulier dans les régions pauvres et rurales, consacrent généralement plus de temps et d'énergie en transport, ont moins d'accès aux services publics et moins de contrôle sur les ressources. Elles ont également moins de possibilités que les hommes d'utiliser différents moyens de transport tels que les brouettes, les charrettes ou les motos.

Améliorer la mobilité des femmes et des filles et réduire leur « carence en temps » aidera à atteindre le troisième OMD relatif à la promotion de l'égalité des genres et à l'émancipation des femmes.

Transport des femmes enceintes en Éthiopie

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, l'Afrique connaît le taux de mortalité maternelle le plus élevé au monde avec 830 morts pour chaque 100.000 naissances vivantes.

Des services prénataux et des soins après la naissance, le support de personnel qualifié et l'accès à des services obstétriques d'urgence réduiraient ce nombre.

Cependant, en milieu rural où les patients doivent parcourir de longues distances pour arriver à des structures de santé, sans services de transport adéquats et abordables, il est difficile de prétendre à de tels soins.

Le groupe Forum National d'Éthiopie (ENFG) a conduit des recherches sur la façon de transporter sécuritairement les patients dont l'état est critique ou à haut risque. En Éthiopie, dans les zones rurales où vivent 85 pour cent de la population, les populations rencontrent des difficultés à accéder aux cliniques ou aux hôpitaux de référence. Les études font état de deux problèmes principaux :

- Le manque criant de moyens de transport en milieu rural contraint les patients à marcher de longues distances, ce qui provoque la détérioration de leur état lorsqu'ils arrivent aux centres de santé.
- Lorsque des moyens de transport conventionnels sont utilisés, le positionnement des patients pendant le trajet provoque parfois des complications. Les moyens de transport courants incluent : civières en bois fabriquées sur place et portées par quatre personnes, transport sur le dos d'animaux ou d'autres personnes, charrettes tirées par des chevaux ou des ânes, camionnette ou n'importe quel véhicule disponible.

Ces méthodes sont problématiques dans la mesure où :

- il est souvent difficile de maintenir les patients dans une position neutre et sûre.
- les retards à obtenir des traitements médicaux peuvent entraîner des complications chez les patients
- Les patients souffrant de blessures multiples ou graves comme celles du rachis cervical

La « carence en temps » signifie que les femmes travaillent pendant de plus longues périodes que les hommes et sont contraintes à faire davantage de compromis par rapport à leurs activités. Ceci restreint leurs options économiques et empêche le transfert de leur labeur à l'économie de marché. L'accès aux services d'appui et aux intrants agricoles est également inégal tout comme l'accès aux informations sur le marché et le crédit (surtout le crédit dépendant de garanties d'autres partenaires qui nécessitent de fréquentes réunions).

Les recherches de la Banque Mondiale démontrent qu'au Maroc, les nouvelles routes rendent le trajet vers les écoles plus sûr, encourageant ainsi les parents à inscrire leurs filles; ceci a permis d'accroître le taux de scolarisation des filles qui avoisine aujourd'hui 68 pour cent contre 28 pour cent avant la réalisation du projet. En milieu rural au Pakistan, des populations avec des taux similaires en terme de disponibilité des écoles ont des effectifs féminins différents,

ou de traumatisme médullaire s'exposent à d'éventuelles lésions secondaires. Les groupes les plus vulnérables - ceux qui n'ont pas accès à un transport adéquat et dont la santé est défaillante - sont les femmes enceintes et celles qui souffrent de fistule. Il devient plus difficile pour le personnel médical de leur sauver la vie et les patientes succombent souvent d'un traumatisme secondaire provoqué par leur transport vers le centre de santé.

Deux principales recommandations pour les planificateurs locaux, les décideurs et les fonctionnaires peuvent être tirées de la recherche :

- **Matériel** : un travail d'intégration de la planification entre les secteurs de la santé, du transport et les autres ministères améliorerait l'accès aux services de santé. De meilleures techniques de transport, motorisées comme non motorisées, telles que l'usage de « vélos ambulances » pour les courtes distances et de « taxis ambulances » pour les plus longues distances seraient d'une grande assistance.
- **Formation** : à court terme, des outils de formation illustrant le positionnement optimal des patients avec les moyens de transport conventionnels pourraient être utiles. Ces outils pourraient s'inspirer de modèles de « formation des formateurs » déjà utilisés par les ONG intervenant dans le domaine de la santé, les organisations communautaires de base et les structures locales de santé.

Taye Berhanu

Africa Beza College, Ethiopia National Forum Group,
PO Box 13655, Addis Ababa, Ethiopia
Tél. : +251 (0) 9 663638 or 517246
tayeberhanu@hotmail.com

Voir aussi

« Transport and Health in Ethiopia: the Impact of Traditional IMTs on Critical Patients », *Presentation to the Transnet Workshop on Mobility and Health*, par Taye Berhanu, novembre 2004
www.trans-web.ch/transnet/transnet8/

« Toolkit on Gender Transport and Maternal Mortality », par Margaret Grieco et Jeff Turner, 2005
www.people.cornell.edu/pages/mg294/maternalmortality.html

The Impact of Transport Provision on Direct and Proximate Determinants of Access to Health Services, Swiss Tropical Institute, par Kate Molesworth, 2005
www.ifrtd.org/new/issues/Molesworth2005.doc

dépendant de la disponibilité de routes praticables en toute saison.

Investir dans des infrastructures d'eau, d'énergie durable et de transport qui réduisent le temps que les femmes consacrent aux tâches domestiques peut réduire considérablement les contraintes à leur émancipation.

Certaines actions appropriées incluent :

- des pistes et des voies d'accès menant aux ressources telles que le bois et l'eau;
- des services de transport répondant aux besoins en santé spécifiques aux femmes
- des moyens de transport abordables pour les femmes (vélos par exemple) ou à défaut l'opportunité d'accéder aux services de crédit afin de pouvoir accéder aux technologies existantes;
- des mesures qui appuient les femmes dans leurs activités économiques telles que l'augmentation de l'espace cargo dans les transports publics.

Les inégalités dans les relations homme/femme et le faible pouvoir d'achat limite l'accès des femmes au transport

La problématique de genre est rarement priorisée dans les investissements en transport. En Chine par exemple, l'appareil national mis en place pour l'exécution de stratégies d'équité de genre comprend 24 ministères et 5 organismes de la société civile mais pas le Ministère du Transport. Depuis que la Banque Mondiale a souligné pour la première fois l'inégalité de la corvée des femmes en matière de transport il y a 10 ans, ses études plus récentes au Burkina Faso, au Cameroun, en Tanzanie et en Zambie, démontrent que l'inégalité des rapports entre hommes et femmes et le faible pouvoir d'achat freinent encore l'accès des femmes au transport. La mobilité des femmes est aussi entravée par leur manque de « pouvoir décisionnel » – par exemple sur leur mode de transport ou leur destination.

S'occuper de l'égalité des genres et de l'émancipation des femmes suppose bien plus que la construction de routes. Cela dépend aussi :

- de l'engagement des gouvernements et des agences de transport à intégrer les questions de genre dans le processus de planification
- de leur volonté ainsi que de leur capacité à aborder les questions de la carence en temps des femmes, de leur manque d'accès au transport abordable et aux technologies ainsi que les relations entre genre qui renforcent les barrières à la mobilité des femmes ■

Priyanthi Fernando

Centre for Poverty Analysis, 29 Gregory's Road, Colombo 7, Sri Lanka
priyanthif@cepa.lk

Voir aussi

Integrating Gender into World Bank Financed Transport Programs, IC NET, 2004

www.dgroups.org/groups/worldbank/gatnet/docs/TAG1_final.pdf

Balancing the Load: Women, Gender and Transport, Zed Books: Londres, édité par Priyanthi Fernando et Gina Porter, 2003

Stopper la propagation du VIH/sida en Afrique

L'impact socioéconomique du VIH/sida sur les personnes, les foyers, les communautés et la société en général en Afrique australe et de l'Est est dévastateur. Aucun secteur n'est épargné, la santé, l'éducation, l'agriculture, le transport, les petites et grandes entreprises, le commerce et la société civile. Que peut faire le secteur du transport rural pour aider à réduire l'impact de la maladie ?

Une étude du Forum International pour le Transport Rural et le Développement conduite au Kenya, en Afrique du Sud, en Tanzanie, en Ouganda et au Zimbabwe démontre que peu d'efforts sont consentis pour l'intégration des questions relatives au VIH/sida dans les programmes nationaux de transport. Les coûts en transport représentent un obstacle majeur pour ceux qui cherchent ou fournissent des soins de santé. Les programmes d'immunisation et de lutte contre la maladie éprouvent des difficultés car la distribution sûre et à temps des médicaments est souvent interrompue. Les problèmes d'accès empêchent les patients de chercher des traitements ou de retourner aux centres de santé pour avoir plus de soins.

L'amélioration de l'accès rural toutefois peut être risqué: la propagation du VIH s'intensifie quand les populations deviennent plus mobiles. Les plaques tournantes, les corridors, les sites d'implantation des infrastructures de

Les informations sur le VIH/SIDA circulent par tous les moyens à Oyugis au Kenya. La bicyclette des agents de santé de cette communauté est une publicité ambulante pour les cours locaux d'éducation au SIDA.

Source : Peter Verbiscar-Brown, 2005 (avec la permission de Photoshare)



construction et d'entretien agissent comme catalyseurs de transmission rapide du VIH et d'autres maladies infectieuses.

Les statistiques démontrent que la prévalence du VIH chez les camionneurs de longue distance est considérablement plus élevée que chez les autres transporteurs et la population en général. En Tanzanie, les relais routiers attirent les travailleurs du sexe, ainsi que les petits commerçants, et les serveuses de bar des environs. La réaction principale du secteur du transport a été de se concentrer sur la prévention en ciblant les travailleurs du sexe et les transporteurs sans reconnaître la nécessité de sensibiliser également les populations vivant près des plaques tournantes.

La propagation du VIH s'intensifie quand la mobilité des populations augmente. En moyenne, la prévalence du VIH chez les camionneurs de longue distance est considérablement plus élevée que chez la population générale.

Le Conseil pour la Recherche industrielle et scientifique en Afrique du Sud a récemment achevé une étude préalable de mise en œuvre pour le gouvernement sud-africain explorant la question d'intégration de la mobilité rurale et de l'accès (IRMA) dans trois districts. Les personnes vivant avec le VIH/sida doivent être en contact régulier avec le personnel médical et la disponibilité de transport abordable est essentielle dans la réduction de l'impact de la maladie.

IRMA cherche à :

- améliorer la présence des patients aux cliniques
- améliorer la flexibilité par rapport à l'affectation du personnel médical
- introduire des technologies de transport qui réduisent la pression des tâches domestiques afin que les femmes soient en mesure de travailler ou d'avoir plus de temps pour s'occuper de membres de la famille vivant avec le VIH/sida
- fournir des motos aux dispensaires

ruraux afin d'améliorer leur accès à des hôpitaux mieux équipés ou par exemple pour transporter des échantillons de sang ou livrer des fournitures médicales.

L'étude souligne l'important rôle que joue le transport dans la réduction de l'impact du VIH/sida. Le secteur du transport doit éduquer et conseiller son personnel et s'engager davantage à rejoindre les populations le long des corridors de transport. Pour que le secteur du transport rural puisse lutter de façon efficace contre le VIH/sida, il faut:

- identifier les plus vulnérables et les personnes vivant avec le VIH/sida
- que les organisations communautaires de base et les familles soient engagées dans de la recherche-action afin d'identifier les solutions adéquates
- institutionnaliser une démarche axée sur les partenariats multisectoriels, où le secteur du transport joue un rôle central, et est ancré dans la réalité des gens vivant avec le VIH et des autres groupes vulnérables.
- davantage d'actions visant à renforcer les mécanismes d'adaptation et les stratégies qui garantissent la durabilité des moyens de subsistance en milieu rural après l'épuisement des intrants agricoles ■

Mac Mashiri

CSIR Built Environment, PO Box 395, Pretoria, South Africa

Tél. : +27 12 841 2942

Mmashiri@csir.co.za

Voir aussi

Community Responses to HIV/AIDS along transit corridors and areas of transport operations in Eastern and Southern Africa, IFRTD/CSIR, Final Report, avril 2004
www.ifrtd.org/new/reg_wrk/reg_hiv.php

id21 insights est en ligne ici :
www.id21.org/insights

www.ifrtd.org

La mise à jour du site IFRTD en français fait partie des priorités actuelles du Secrétariat Exécutif qui souhaite, au travers des rubriques existantes, apporter au grand public, une information en français de qualité dans les délais requis. Cette démarche se veut progressive et participative, et nécessite de votre part des contributions et remarques constructives

Un réseau mondial pour le transport rural

Les approches traditionnelles relative à l'OMD 8 à savoir un partenariat mondial pour le développement, ont tendance à se concentrer sur le commerce, l'aide au développement et les questions concernant le secteur privé. Le Forum International pour le Transport Rural et le Développement (FITRD) développe un autre type de partenariat, un réseau mondial de particuliers et d'organisations qui lutte pour l'amélioration de l'accès et de la mobilité des populations pauvres en milieu rural.

Le FITRD sert de réseau pour la collaboration, le partage d'informations, les débats et les campagnes de recommandation qui transcendent les barrières géographiques, sectorielles et hiérarchiques. Des réseaux nationaux autonomes sont affiliés au Forum dans 30 pays et sont assistés par de petits secrétariats décentralisés au Kenya, au Pérou, au Sri Lanka et au Royaume Uni.

Le réseau est impliqué dans divers programmes qui ont un impact direct sur la santé, l'éradication de la pauvreté et les OMD. Deux exemples figurent ci-dessous :

Mobilité et Santé

Le FITRD, en collaboration avec des organismes suisses et internationaux de transport et de santé, conduit un programme de recherche de deux ans concernant les rapports entre la mobilité et la santé. Les objectifs sont :

- d'accroître la compréhension de l'impact des contraintes en mobilité sur la santé et le bien-être des populations dans différents pays en voie de développement.
- de développer les outils permettant aux professionnels du transport d'intégrer des évaluations holistiques d'impact sur la santé ainsi que de développer des mesures d'atténuation dans la planification, la conception et l'exécution des interventions de transport.
- de développer un programme de promotion afin de sensibiliser le secteur de la santé sur les rapports entre mobilité et santé.

Poverty Watch (« Observation de la pauvreté »)

Le programme « Poverty Watch » aide la société civile à travers l'Afrique, l'Amérique Latine et l'Asie à surveiller et à influencer les politiques nationales de transport ainsi que les investissements. Par le biais d'une sensibilisation accrue aux liens entre transport et pauvreté, ce programme a mis sur pied un réseau de communautés rurales, d'ONG, de chercheurs et d'autorités locales et nationales. Ensemble ils discutent des problèmes et identifient les priorités pour l'élaboration d'un agenda relatif à la pauvreté et au transport dans leurs pays respectifs.

Les membres du FITRD s'inspirent des conclusions de divers travaux de recherche sur le transport et sa contribution à la réduction de la pauvreté afin d'influencer les processus de politique nationale et contribuer au débat.

Les Parlements Communautaires

Au Kenya, « Poverty Watch » travaille avec les Parlements Communautaires, des forums de société civile à partenaires multiples, afin d'influencer les décisions en matière de transport. Les journées « Poverty Watch » sont une occasion pour les communautés de développer leur compréhension des questions essentielles de transport, ce qui mène à l'adoption d'interventions appropriées et à la création de nouveaux partenariats, en particulier avec le secteur privé.

« Poverty Watch » a achevé la version préliminaire d'un cadre de suivi du transport et de la pauvreté qui constituera la base de discussions futures. Ceci démontre qu'afin d'atteindre les

Une femme transporte du poisson par moto au marché en Cambodge

Source: Paul Starkey



objectifs de réduction de la pauvreté, le secteur du transport doit:

- intégrer les politiques de transport aux objectifs plus larges de réduction de la pauvreté et de développement national, par exemple avec la santé, l'agriculture, l'éducation et les initiatives commerciales.
- assurer qu'il existe des mécanismes pour traduire les politiques de transport en stratégies d'exécutions efficaces, en utilisant les approches participatives dans la planification, l'infrastructure et la provision de services ■

Peter Njenga

IFRTD Afrique de l'Est, PO Box 314, 00502, Karen, Nairobi, Kenya

Tél. : +254 20 883323

Peter.njenga@ifrtd.org

Guy Augustin Kemsop

IFRTD Afrique de l'Ouest et Centrale, B.P 5769, Douala, Cameroun

Tél. : +237 994 48 30

guy.kemsop@ifrtd.org

Voir aussi

Études de cas de Poverty Watch

www.ifrtd.org/new/proj/pov_watch.php

Parlements communautaires

www.kendat.org

Mobilité et Santé

www.mobilityandhealth.org

Liens Internet utiles

Forum international pour le transport rural et le Développement
www.ifrtd.org/french/index.htm

Global Transport Knowledge Partnership
www.gtkp.com/index.aspx

Global Road Safety Partnership
www.grsroadsafety.org

Waterways and Livelihoods Community
www.ruralwaterways.org

World Bank Transport Sector
www.worldbank.org/transport

Sub-Saharan Africa Transport Policy Program
www.worldbank.org/afr/ssatp

Transaid
www.transaid.org

Animal Traction Network for East and Southern Africa
www.atnesa.org

IT Transport Consultants
www.ittransport.co.uk

Institute for Transportation and Development Policy
www.itdp.org

Transweb Swiss Agency for Development and Cooperation
www.trans-web.ch

SUSTRAN Asia network
www.geocities.com/sustranet

Kate Czuczman
kate.czuczman@ifrtd.org

Intérêts divergeants en Colombie

Dans la jungle tropicale colombienne, les communautés descendantes des populations locales et africaines vivent isolées du reste du pays. Le développement du transport de grande échelle, responsable de l'émission des gaz à effet de serre et de la déforestation, nuit à l'environnement dans l'une des deux dernières jungles tropicales de la terre.

Les grandes villes et la globalisation requièrent de plus en plus l'extraction du bois, des plantes médicinales, des matières premières pour l'industrie pharmaceutique, du pétrole, du gaz naturel et d'autres minéraux dans les zones rurales de Colombie et d'autres pays sud-américains.

Sans représentation adéquate de la part du gouvernement, les populations locales ne peuvent pas s'opposer aux grands projets routiers et à l'extraction des ressources de leurs terres traditionnelles.

Chocó, Colombie

Chocó est l'une des régions les plus pauvres de Colombie. Elle se situe entre l'océan Pacifique et l'Atlantique mais les habitants demeurent isolés et enclavés à cause de leur statut socioéconomique et du manque de réseaux de transports adéquats. Bien que la région soit riche en minéraux et en biodiversité, Chocó a un des taux les plus élevés de besoins essentiels non satisfaits: 81,5 pour cent alors que la moyenne nationale avoisine 37,6 pour cent.

La construction d'une autoroute passant par Chocó figure à l'agenda gouvernemental depuis 1967. Cela fait partie d'un projet national – le port de Tribuga – qui ouvrira les marchés asiatiques et forgera des liens entre le Pacifique et l'Atlantique. Seulement une partie a été construite pour l'instant. Celle-ci nécessite déjà des réparations et sa construction a provoqué des dommages irréparables en termes de déforestation et de menace à la biodiversité. Actuellement, 60 pour cent de la zone est dans l'attente de constructions qui, si elles se poursuivent, décideront de son avenir.

Les protestations locales arrêtent la nouvelle autoroute

Le développement routier a été interrompu par les protestations locales contre la mauvaise gestion environnementale du projet et par des communautés pour qui l'autonomie territoriale, la défense de la culture et de l'identité sont plus importantes que le commerce national ou international. Dans ce contexte rural, les fleuves et l'océan pourraient fournir des moyens de transport qui bénéficieraient aux populations autochtones et de descendance africaines.

Dans une zone où il y a des rivières navigables :

- il existe un énorme potentiel pour les systèmes de transport qui utilisent des technologies environnementales durables tels que les ponts suspendus, les chaloupes et autres embarcations pour relier les modes de transport terrestres non motorisés comme les vélos et les animaux)
- des modes de transport différents et une politique claire de développement durable empêcheraient l'exploitation des ressources ligneuses et génétiques et mettraient un terme aux changements irréversibles causés à l'écosystème.

Le besoin de débats locaux

Le transport en milieu rural est une question politique où des intérêts différents se confrontent. Les perspectives de développement au niveau local comme national doivent être discutées en tenant compte des avis des populations locales. Récemment, des membres de la société civile ont décidé de collaborer avec le Département National pour la Planification afin de mettre en place une politique nationale en matière de transport rural. Pour que les changements puissent s'effectuer au niveau local:

- Des espaces similaires devraient être créés pour permettre aux populations de communiquer avec les ministères impliqués dans le projet, notamment les Ministères de l'Environnement,



A Madagascar un bateau artisanal chargé a fond transport aussi bien des personnes que des bicyclettes pour la suite de leur voyage

Source : Colin Palmer

du Transport et de l'Intérieur. Les débats doivent être axés sur le développement de projets innovateurs qui respectent la diversité ethnique, l'autonomie territoriale ainsi que l'identité culturelle.

- Le débat doit permettre d'apprendre des expériences réussies de communautés occupant des positions semblables dans d'autres pays en voie de développement.
- En l'absence de concertation suffisante, les populations devraient être prêtes à se mobiliser et à protester pour attirer l'attention des autorités gouvernementales.

L'équilibre ne peut être atteint que par la préservation des zones rurales et la garantie d'une bonne qualité de vie pour ses habitants, qui, en fin de compte, fournissent les biens et services sans lesquels la vie en milieu urbain serait impossible ■

Luz Marina Monsalve Friedman

Calle 46 N 70A-46, Apto 301,
Medellín, Colombia
Tél. : +57 4 250 4942
luzma635@gmail.com

Voir aussi

Estudio de Impacto Ambiental y Consulta Previa de la Conexión Terrestre Ánimas Nuquí, Universidad Tecnológica del Chocó, Luz Marina Monsalve Friedman et al, décembre 2005

Ana Bravo

Calle Capitan La Jara,
181 Lima 27 (San Isidro), Pérou
Tél./Fax : +51 1 222 6863
ana.bravo@ifrtd.org

Declaración de Importancia Estratégica de la Construcción del Proyecto las Ánimas - Nuquí, Documento COMPES 3389, Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación Bogotá DC, 24 octobre 2005



id21 insights paraît 10 fois l'an ; il est disponible en ligne à l'adresse suivante : www.id21.org/insights. Le site Web d'id21 permet également d'accéder gratuitement à des centaines de textes courts, faciles à lire, qui explorent des questions de développement international comme la santé, les ressources naturelles, l'éducation et les politiques sociales.

Si vous souhaitez vous abonner à notre bulletin d'informations, veuillez envoyer un courrier électronique à id21@ids.ac.uk avec les mots 'subscribe id21 news'. Pour s'abonner à id21 insights consultez www.id21.org ou contactez-nous à l'adresse ci-dessous :

id21
Institute of Development Studies
University of Sussex
Brighton BN1 9RE, RUB
Tél. : +44 (0)1273 678787
Fax : +44 (0)1273 877335
E-mail : id21@ids.ac.uk

IDS Institute of Development Studies

IDS héberge id21 et nous bénéficions aussi du soutien du UK Department for International Development (DFID) (Département pour le Développement International, Royaume Uni). Les opinions exprimées dans id21 insights ne reflètent pas forcément celles de DFID, IDS ou d'une quelconque autre institution. A moins que les droits ne soient réservés, les articles peuvent être copiés ou cités sans restriction, à condition de fournir la source (id21 insights), d'informer l'auteur et de le citer.
© Institute of Development Studies 2006; ISSN 1460-4205
IDS est une organisation caritative accréditée et enregistrée en Angleterre sous le numéro 877338

Directrice de la rédaction : **Freida M'Cormack**
Rédactrice en chef : **Louise Daniel**
Appui technique et soutien à la rédaction : **Equipe id21**
Conception graphique : **Robert Wheeler**
Impression : **APR Printers & Designers**
Impression sur du papier provenant de forêts renouvelables
Traduction : **Bougouma Mbaye Fall**

Mots clés : rural, rurale, transport, genre, infrastructure, éducation, filles, VIH, VIH/SIDA, pauvreté, femmes, mortalité, santé, environnement, partenariat.