

**FORUM RWANDAIS POUR LE TRANSPORT RURAL ET LE DEVELOPPEMENT
F.R.T.R.D.**



B.P 1087 KIGALI, Tél: 08413139, 08409698, E-mail: frtrd2002@yahoo.fr.

**LA JOURNEE DE REFLEXION SUR
« LE TRANSPORT RURAL AU RWANDA »**

RECUEIL DES COMMUNICATIONS

Kigali, le 13 mars 2003

PRESENTATION GENERALE

Marquée par la présence du Secrétaire Général au Ministère des Infrastructures dans les cérémonies d'ouverture, la journée de réflexion sur « Le Transport rural au Rwanda » s'est tenue à l'Hôtel Alpha Palace à Kigali le 13 mars 2003.

Organisée par le Forum Rwandais pour le Transport Rural et le Développement (FRTRD), cette journée a bénéficié de l'appui financier et technique du Forum International pour le Transport Rural et le Développement (FITRD).

Outre les membres du Comité provisoire du FRTRD, participaient à cette journée :

- Des représentants des services publics, d'organismes non gouvernementaux et d'associations du monde rural du Rwanda
- Un délégué du Forum International pour le Transport Rural et le Développement.

La journée avait pour objectifs :

- Servir de cadre de réflexion et d'échange sur les enjeux du transport rural au Rwanda ;
- Montrer aux participants des exemples réussis d'initiatives de transport rural ayant donné naissance à des avantages économiques et sociaux dans les pays du tiers monde ;
- Lancer le Forum Rwandais pour le Transport Rural et le Développement.

Nombreuses communications ont été présentées à cette journée et des recommandations ont pu être faites

ALLOCUTION D'OUVERTURE DU SECRETAIRE GENERAL AU MINISTERE DES INFRASTRUCTURES

Monsieur le Représentants du Forum International pour le Transport Rural et le Développement ;

Monsieur les Représentants des Organismes non gouvernementaux ;

Monsieur le Président du Comité provisoire du Forum Rwandais pour le Transport Rural et le Développement.

Monsieur les Représentants des Associations du monde rural

Chers invités

Mesdames, Messieurs

Avant d'entamer mon propos, permettez-moi d'abord de souhaiter la bienvenue dans notre pays au délégué du Forum International pour le Transport Rural et le Développement et à

remercier tout un chacun pour votre présence qui témoigne de l'intérêt que vous avez attaché au sujet du jour.

La cérémonie qui nous réunit ce matin, consacrée à l'ouverture d'une journée de réflexion sur le transport rural constitue un moment privilégié de réflexion sur l'un des grands principes de la stratégie de réduction de la pauvreté dans notre pays, c'est aussi une occasion pour moi de signaler que l'une des principales priorités du Ministère des Infrastructures est de développer une politique de désenclavement interne du Rwanda.

Honorables invités,
Mesdames, Messieurs,

Les défis auxquels doit faire face aujourd'hui notre pays sont si divers et multiformes, que leur résolution ne serait échoir à la seule administration publique. C'est de ce point de vue, qu'il faut saluer l'existence d'organisations de la société civile comme le Forum International Pour le Transport Rural et le Développement qui opère déjà à travers le monde en apportant son soutien aux initiatives locales surtout dans les pays en voie de développement.

L'émergence d'associations en tant que nouvelle initiative visant à rechercher comment surmonter l'isolement physique, social et économique des populations rurales défavorisées ne peut qu'occuper une place de choix dans le combat actuel de réduction de la pauvreté.

Mesdames,
Messieurs,

Dans la stratégie nationale de réduction de la pauvreté, le Ministère des Infrastructures attend donner sa contribution en améliorant les conditions des infrastructures routières en milieu rural pour un meilleur accès aux infrastructures sociales et économiques de base.

Nous sommes néanmoins convaincus que le seul développement des infrastructures ne peut conduire à la satisfaction des besoins fondamentaux de transport des populations rurales ; parce qu'il faut à tout prix leur trouver des moyens intermédiaires de transport, leur permettant entre autre de se rendre à leurs champs et au marché, à ramener leurs récoltes au village, à aller chercher de l'eau et des combustibles et à accéder aux écoles et aux centres de santé avec moins de difficultés.

Honorables invités,
Mesdames, Messieurs

Avec le thème de cette journée, les participants auront à approfondir la réflexion sur le transport en milieu rural et à mettre en exergue son importance dans le développement de notre pays.

Je reste persuadé pour ma part qu'à la fin de vos travaux, la richesse des débats et l'échange d'expérience sur le thème vous auront conduit à dégager des conclusions pertinentes qui pourraient inspirer éventuellement les professionnels du domaines des transports, la société civile, les pouvoirs publics et les ONG's dans leur adhésion ou leur soutien au développement d'un forum national pour le transport et le développement.

Je voudrais, avant de terminer mon propos remercier les organisateurs de cette journée de réflexion pour leur initiative louable. Il s'agit du comité du Forum rwandais pour le Transport Rural et le Développement. Mes remerciements s'adressent également au Forum International pour le Transport Rural et le Développement dont la contribution financière a permis l'organisation de cet événement.

Je voudrais encore une fois vous remercier de votre attention soutenue à la recherche de solutions aux problèmes de mobilité des populations rurales comme en témoigne votre présente.

C'est sur ces notes d'espoir que je déclare ouvert les travaux de la journée de réflexion sur le transport rural et le développement.

Je vous remercie de votre attention.

LA PROBLEMATIQUE DU TRANSPORT RURAL AU RWANDA – CADRE GENERAL

Monsieur KANAMUGIRE Silas
Membre individuel du FITRD

Les généralités

Les études menées en Afrique Subsaharienne ont montré que :

- Les paysans africains se déplacent généralement à pied.
- Les investissements ont privilégié la construction de route et le système de transport motorisé. Peu d'attention est souvent accordée aux problèmes d'accessibilité et de mobilité des ménages ruraux.
- La population rurale vit dans l'isolement et la pauvreté
- La situation dans laquelle se trouve le système de transport rural ralentit la productivité et le développement rural

Bref aperçu du Rwanda

- Superficie de 26338 km²
- Population de 8.1 millions avec 90% vivant dans les zones rurales,
- Densité de 309 habitants par km².
- Relief très accidenté avec une altitude moyenne de 1700M
- Pluviométrie moyenne de 1100 mm/an,
- Le secteur le plus important de l'économie est l'agriculture

Situation socio-économique des zones rurales

- Majorité de la population est pauvre et vulnérable
- Le rôle prépondérant de la femme dans les activités domestiques
- Economie dominée par la subsistance
- Isolement des grandes routes/circuits commerciaux
- Problème de desserte/accès et de mobilité (portage sur piste et sentiers escarpés, marche)

Importance du transport rural

- Amélioration de la productivité des ménages (économie de temps/énergies, transport/coût d'intrants agricoles,...)
- Accès aux marchés (champs – village – route - marche)
- Amélioration du champ de mobilité et de l'étendue du réseau de contacts sociaux et commerciaux

- Amélioration de la qualité de la vie des ménages en brisant leur isolement et donc leur vulnérabilité
- Accès aux services et infrastructures de base (école , santé)
- Facilitation des activités domestiques : approvisionnement en eau, combustible, nourriture
- Aspect genre : amélioration des conditions de la femme
- Possibilité de contrôle accru sur la vie (accès à l'éducation, à la santé, à l'information,...)
- La mobilité encourage les femmes à s'impliquer dans les activités traditionnellement dévolues aux hommes

Problèmes auxquels fait face le transport au Rwanda

- Incapacité du système conventionnel à briser les entraves à la mobilité et a à la desserte rurale
- La composante rurale du système de transport national est très peu développée
- Moyens intermédiaires de transport très peu développée : brouettes, chariots, charrettes à bras, bicyclettes, tricycles, charrettes à animaux, animaux de traction, mobylettes, etc
- Facteurs sociaux en particulier ceux liés au genre : limitation d'accès de la femme aux moyens de transport

Voies d'action en cours ou envisageables pour améliorer l'accès et la mobilité en zone rurale au Rwanda

- Poursuivre et renforcer les actions engagées ou envisagées par le gouvernement
- Préparation d'une politique sectorielle des transport orientée vers la réduction des coûts de transport et donc tenant compte du rôle crucial du transport
- Assistance aux autorités locales dans le développement, réhabilitation et entretien d'infrastructures rurales dans le cadre de la décentralisation
- Concevoir et développer les infrastructures rurales adaptées aux besoins qui ne sont pas adéquatement couvert par le système de transport conventionnel
- Développer les stratégies basées sur la participation des autorités et communautés locales et utilisant les techniques à haute intensité de main d'œuvre
- Promouvoir le développement des moyens intermédiaires de transport au Rwanda

Entraves possibles à la Promotion du développement des moyens intermédiaires de transport au Rwanda

- Coût des MIT comparé au revenu
- Résistance au changement(Innovation et adoption)
- Image démodée des MIT
- Activités économiques limitées en milieu rural
- Disponibilité des matériaux

- Barrières sociales et culturelles(accès de femmes,...)
- Demande de transport saisonnière et pouvoir d'achat instable

Voies d'action possible

- Promouvoir un environnement incitatif
- Impliquer tous les intéressés en particulier les femmes et les groupes désavantagés
- Améliorer l'image des MIT à travers les médias et diverses publications
- Tenir compte des questions relatives à la sécurité routière
- Promouvoir des technologies acceptables et mener des campagnes de promotion ciblées sur les besoins, les aspirations, les préférences , les priorité et le pouvoir d'achat des bénéficiaires potentiels (approche progressive débutant par les zones plus favorables, p.ex proximité des marchés ruraux)
- Assurer la disponibilité et la capacité d'entretien
- Promouvoir activement mais subventionner avec précaution
- Tirer les leçons de l'expérience par des activités de suivi participatif et évaluation
- Partage l'information à travers des réseaux formels et informels qui placent les utilisateurs au centre de leurs préoccupations
- Intégration de la dimension accès/mobilité rurale dans tous les programmes de développement rural
- Assistance à la mobilisation des ressources en faveur des activités d'études, de préparation et de mise en œuvre de programmes d'amélioration du mouvement des biens et des personnes en zones rurales
- Tenir compte de la dimension accès/ mobilité dans la distribution géographique des services et infrastructures sociales de base (réduire les besoins de mobilité en améliorant la densité et en rationalisant la répartition géographique de ces infrastructures

CAS CONCRET DES PROBLÈMES DE TRANSPORT RURAL AU RWANDA

Monsieur NDASINGWA Emmanuel
ARDI

le transport milieu rural concerne généralement et le côté humain et le côté matériel. L'homme, dans les conditions normales de santé dispose de son moyen naturel et se déplace à pied. Cependant à l'époque ou nous sommes, ce moyen se trouve dépassé et l'on a tendance à le remplacer par des moyens plus efficaces et rapides. C'est ainsi que, sur bases de capacités financières disponibles, l'homme du milieu rural s'achète un vélo ; une moto, une camionnette selon le pouvoir d'achat ou alors il procède par déplacements sur de longues distances.

Pour le transport du matériel ou des intrants et extrants agricoles, l'homme du milieu rural en grande majorité utilise sa tête, c'est très pénible surtout lorsqu'on doit parcourir de longues distances avec des charges importantes sur sa tête.

Le transport des produits présente un problème très important, et les gens du milieu rural essayent de le résoudre de différentes façon selon le pouvoir d'achats et le niveau de la technologie dans différentes régions.

Le moyen le plus efficace mais aussi le plus cher est le véhicule automobile (camion, camionnette, tracteur à remorque, etc... d'autres, moyens existants avec moteurs sont des motocyclettes.

Des moyens sans moteurs existent également et par ordre de puissance on trouve :

- les charrettes à traction animale (chevaux, bovins, ânes)
- les charrettes poussées par l'homme
- les vélos modernes ou de fabrication artisanale
- les brouettes modernes (métalliques) ou artisanales (en bois).

Les causes des problèmes du transport en milieu rural

A la base on peut citer les causes des problèmes du transport en milieu rural comme suit :

- l'insuffisance ou l'absence des voies d'accès dans les villages, limitant ainsi la circulation des véhicules à ce niveau
- l'éloignement des habitations par rapport aux axes principaux fréquentés par les véhicules de transport
- le pouvoir d'achat des villageois qui fait que très peu nombreux sont ceux qui peuvent se procurer un moyen de transport ou le louer
- l'ignorance villageoise des technologies pouvant les aider à résoudre certains problèmes de transport dans leur milieu

Le cas concret des problèmes de transport rural au Rwanda

L'habitant de la zone rurale au Rwanda éprouve des problèmes de transport très variés qu'on peut classer en quatre catégories par ordre d'importance à savoir :

1. l'acheminement quotidien des produits à usage domestique surtout l'eau et le bois
2. les travaux des champs, activités saisonnières avec transport de petits matériels, des semences et convois des récoltes vers les stocks et hangars de séchage
3. la commercialisation des produits de rente vers les centres de collecte
4. les déplacements à caractère social (vers les lieux de services, les centres de santé, les écoles, les chefs-lieux administratifs, visites familiales etc...)

Le problème du transport des produits à usage domestique (eau et bois)

Dans la vie quotidienne en milieu rural, chaque ménage doit utiliser tous les moyens possibles pour satisfaire les besoins en eau et bois, car ce sont là des besoins journaliers dont personne ne peut se passer sans que la santé humaine ne soit perturbée.

Pour résoudre ce problème, les membres des ménages se départagent la tâche. C'est en général les femmes et les enfants qui se chargent d'aller puiser de l'eau et ramasser du bois. Ici le transport est assuré par le portage à même la tête en grande majorité. On peut trouver cependant quelques coins où l'on utilise les brouettes en bois, les vélos en bois, les brouettes métalliques et les vélos modernes. Il existe aussi des régions où le transport par traction animale (usage de la charrette) est entrain de se développer avec l'appui des ONGs de développement.

Ce moyen de transport est très efficace en milieu rural et les participants à cette journée de réflexion sur le transport vont certainement s'y pencher pour voir dans quelle mesure l'on peut le vulgariser et le pouvoir en milieu rural. Il y a à préciser que cette technologie à traction animale utilise actuellement des bovins dans les régions de basse ou moyenne altitude mais qu'il a lieu de voir l'utilisation de l'âne dans les régions de haute altitude.

Le problème du transport de matérielles agricoles, semences ou produits récoltés vers les greniers et hangars de séchage.

La situation habituelle de l'habitat est telle que l'on est obligé de se regrouper en villages. Le résultat est que les habitations se trouvent alors éloignés des champs...L'agriculteur devant se munir du matériel agricole, apporter les intrants nécessaires (semences, fumure minérale, fumure organique...) se trouve très surchargé, voire même impuissant à résoudre ce problème de transport. C'est encore une fois la main d'œuvre familiale qu'il va utiliser. Il s'entend qu'il ne parviendra jamais à transporter tous les intrants nécessaires s'il ne dispose d'autres moyens de transport. La distance à parcourir entre les villages et les champs pouvant être aussi très longue, le temps de travail va être limité et très réduit ; si un moyen de transport n'existe pas, il en résultera un temps de travail insuffisant et par là une production agricole insuffisante.

Au moment des récoltes, le même agriculteur va être confronté au problème de transport de ses récoltes vers les hangars de séchage et magasins de stockage. La main d'œuvre familiale sera très surchargée à transporter les productions sur la tête jusqu'au village.

Pour résoudre ce problème et dans le cadre du développement du transport en milieu rural, surtout pour les agriculteurs, la nouvelle technologie de transport par les animaux, sur le dos par les ânes, et dans la charrette par les bovins sera à promouvoir.

Il s'entend que les autres moyens usuels, selon les possibilités de chacun, peuvent alléger le problème (vélo, brouette...) en attendant la promotion – diffusion du transport par les animaux.

La commercialisation des produits de rente vers les centres de collectes

Les produits de rentes doivent être acheminés vers les centres de collectes pour leur commercialisation. Les villageois doivent trouver les moyens de transport pour l'acheminement de ses produits aux centres de collectes. À la même occasion, il doit être lui même déplacé pour convoier ses produits. C'est toujours le transport des personnes et des produits qui revient.

Pour résoudre le problème, il va faire recours à la location d'un véhicule de transport (camion ou camionnette). Ou alors, là où la traction animale est développée il va louer la charrette à traction animale bovine ou asine selon le cas. Les petites quantités seront transportées sur des brouettes ou des vélos selon les possibilités de chacun.

Les déplacements à caractère social

Les habitants du milieu rural ont chaque jour besoin de faire de divers déplacements les conduisant à différentes endroits comme : les lieux de services, les chefs-lieux administratifs, les centres de santé, les écoles, les marchés, les villages voisins pour visites familiales, etc...

A toutes ces occasions, ils ont besoin d'un moyen de transport. Ici comme il s'agit uniquement de l'homme, les moyens utilisables du plus faible au plus luxueux seront la marche à pied, le vélo, la motocyclette ou les véhicules.

Notons que le transport de l'homme par les animaux pourra aussi être possible après l'introduction de l'utilisation du cheval et de l'âne.

FORUM INTERNATIONAL POUR LE TRANSPORT RURAL ET LE DEVELOPPEMENT (FITRD).

NJENGA Peter

Coordinateur Régional Afrique de l'est et du sud/FITRD

Qu'est ce que le Forum International pour le Transport Rural et le Développement

Le Forum International pour le Transport Rural et le Développement est un réseau international qui rassemble actuellement, à ce jour plus de 2500 personnes dans plus de 85 pays différents. Les membres du Forum International pour le Transport Rural et le Développement sont des individus spécialisés dans le transport et les secteurs connexes, des opérateurs des services de transport rural, des décideurs politiques et des représentants des Instituts partenaires telles que la Banque Mondiale, DFID, ILO ASIST (le Programme du BIT en Afrique Australe et Orientale et en Asie), le Programme de Transport Rural, Irland AID, etc.

Le travail du Forum International pour le Transport Rural et le Développement est supervisé par un comité consultatif qui se réunit une fois par an. La plupart des membres du Comité Consultatif proviennent des réseaux nationaux, et le reste vient des institutions partenaires. Dans le passé, le Forum International pour le Transport Rural et le Développement avait un secrétariat à Londres avec 4 personnes. Actuellement, le secrétariat est décentralisé dans 4 régions dans les pays en développement, à savoir: l'Afrique anglophone, l'Afrique francophone, l'Asie et l'Amérique Latine.

Jusqu'à présent, il existe 24 réseaux nationaux opérationnels, qu'on appelle également Groupes Forum Nationaux – en Asie, en Afrique et en Amérique latine. Dans la région de l'Afrique orientale et australe, les réseaux nationaux existent en Ouganda, au Kenya, au Zimbabwe et en Afrique du Sud. Le Rwanda vient également de se doter d'un bureau national.

Les membres du Forum International pour le Transport Rural et le Développement sont unis par leur engagement pour la recherche de méthodes plus durables visant à améliorer l'accès et la mobilité de la population rurale dans les pays en développement. Au cours de ses 10 ans d'existence, le Forum International pour le Transport Rural et le Développement a été à l'avant-garde pour plaider en faveur de changements dans la façon dont les pays orientent leurs investissements dans le secteur des transports.

Plus particulièrement, le Forum International pour le Transport Rural et le Développement a fortement mis en exergue l'insuffisance des investissements traditionnels dans les infrastructures de transport qui ne sont pas de nature à aider la majeure partie de la population en milieu rural à satisfaire à leurs besoins quotidiens dans le domaine du transport.

La vision des membres du Forum International pour le Transport Rural et le Développement et des réseaux nationaux a une partie prise pour les besoins des pauvres et les moyens d'existence

des groupes vulnérables dans les pays en développement. Elle met l'accent sur les moyens de transport, le type d'infrastructures et le genre d'approches susceptibles de réduire l'isolement en milieu rural, l'amélioration de l'accès physique aux produits et services de base et de minimiser le travail pénible de déplacement) et le transport des marchandises qu'endurent les femmes, les hommes et les enfants en zones rurales.

Qu'est ce que un réseau ?

Le Forum International pour le Transport Rural et le Développement existe ((de) par ses membres. En s'identifiant volontiers avec une vision globale, les membres du Forum International pour le Transport Rural et le Développement dans les différentes parties du monde se sentent liés par des défis similaires et motivés par des objectifs communes et des aspirations communes. Un réseau sert de lieu de rencontre de différentes idées et offre des possibilités pour provoquer le changement. Par exemple, le Forum International pour le Transport Rural et le Développement est une plate-forme qui permet aux associations de Taxi (CYCLE) au Kenya d'être en relation avec les décideurs de la Banque Mondiale dans le secteur du transport, aux institutions de recherche du Nord d'être en relation avec les opérateurs du sud et aux planificateurs du transport en Amérique Latine d'être en contact avec leurs partenaires en Asie et en Afrique.

Le Forum International pour le Transport Rural et le Développement poursuit profondément à atteindre la philosophie d'un réseau non centralisé animé par ses membres. Nous encourageons les membres à élaborer leurs propres plans de travail et à échanger les informations. Du fait que le Forum International pour le Transport Rural et le Développement cherche à obtenir un programme de changement, au niveau mondial et local, constituer une coalition à base élargie des membres engagés a toujours été et reste une stratégie utile.

Cependant un réseau n'est pas qu'une coalition pour influencer le changement, il constitue également un cadre pour le renforcement des capacités. Ceci est particulièrement important pour les pays en voie de développement où l'accès à de nouvelles informations et perspectives est limité.

Le Forum International pour le Transport Rural et le Développement offre un cadre qui met en relation les partenaires sur le plan local, régional et international.

Stratégies du Forum International pour le Transport Rural et le Développement

L'établissement de réseau de contact est au cœur de la stratégie du Forum International pour le Transport Rural et le Développement. Cela constitue une forte détermination à encourager le partage informations et la mise en place de cadres de collaboration. L'un des instruments clés du secrétariat est de favoriser le partage des infos et l'établissement de réseaux de contacts. Cela se fait à travers la publication d'un bulletin trimestriel « FORUM NEWS/ NOUVELLES DU FORUM » en trois langues : l'anglais, le français et l'espagnol. Le Forum International pour le Transport Rural et le Développement insiste sur la nécessité de surmonter les barrières

institutionnelles géographiques et linguistiques qui empêchent une recherche collective de solutions aux problèmes de sous développement et de pauvreté.

Recherche qui fait avancer la nouvelle connaissance

Le Forum International pour le Transport Rural et le Développement facilite la participation de ses membres dans la recherche de projets qui permettent d'acquérir de nouvelle connaissance ou la participation à des activités internationales pertinentes dans lesquelles les perspectives des pays en développement seraient invisibles sans l'action du Forum International pour le Transport Rural et le Développement est déterminé à faciliter à ses partenaires dans les PVD à l'accès et la contribution à la masse internationale de connaissance.

Plaidoyer

En créant des capacités crédibles les membres du Forum sont souvent capables de transmettre leurs messages à ceux qui ont le pouvoir de changer les politiques et les pratiques. Dans certains pays, certains décideurs politiques sont membres des réseaux nationaux. Leur connaissance des méthodes de travail du gouvernement constitue une garantie que les réseaux nationaux peuvent frapper à la bonne porte et orienter leur travail de recherche et de plaidoyer de la manière la plus efficace.

ROLE DES RESEAUX NATIONAUX

Les réseaux nationaux ont comme une forte croissance au cours de 4 dernières années. Certains groupes forum nationaux publient un bulletin régulier, le GFN de la RCD dispose d'un site web. En général, il y a une grande variation entre les divers réseaux nationaux, en termes de modes d'enregistrement, de structure et de centre d'intérêt de leur travail. Alors que certains mettent l'accent sur le partage des infos – p.ex. le Forum de l'Amérique Latine – d'autres mettent davantage l'accent sur le plaidoyer – p.ex. au Kenya², Orissa³.

P.ex. le GF National du Kenya a plaidé avec succès en faveur de la suppression des droits d'entrée sur les vélos qui a été concrétisée dans le Budget National de 2001. Actuellement, le Groupe Forum National du Kenya est entrain d'élaborer un document destiné à une étude qu'une ONG (KENDAT) est entrain d'effectuer sur les services de transport rural.

Orissa est occupée à mobiliser la société à influencer la mise en œuvre d'un programme national de connectivité rurale sponsorisée par la Banque Mondiale.

En principe, il revient aux réseaux nationaux de faire une évaluation des besoins de leurs pays ainsi que les domaines dans lesquels ils peuvent apporter (un plus) quelque chose.

Ce qu'il ne faut pas oublier c'est que les réseaux nationaux offrent un cadre à travers lequel les différents partenaires dans un pays donné peuvent réaliser des objectifs que la collaboration permet de réaliser plus efficacement.

Ainsi, par exemple, les réseaux nationaux peuvent offrir :

- ?? une source facilement accessible d'infos, d'expertise et de contacts ;
- ?? un cadre pour des processus de consultation dans le secteur du transport ;
- ?? les perspectives de la société civile sur les problèmes relatifs au transport, à la pauvreté et au développement ;
- ?? liens avec les décideurs politiques ;
- ?? liens avec les processus internationaux et les ressources d'info.

Bien que le Forum International pour le Transport Rural et le Développement encourage la formation de réseaux nationaux, sa capacité à fournir un soutien substantiel direct à qui que ce soit est plutôt limité. Un appui limité est parfois accordé sous forme d'avis technique sur la rédaction d'un projet d'élaboration de stratégie et la collecte de fonds, souvent au cas par cas. Il est possible que ce genre d'appui va augmenter dès que la décentralisation du secrétariat sera effective.

En général, cependant, le rôle principal du secrétariat en ce qui concerne les réseaux nationaux, sera de faciliter les liens internationaux et le flux d'informations sur le plan inter - régional.

En général, il est important de toujours se rappeler un réseau comme celui qui est mis en place aujourd'hui est en fin de compte ce que ses membres veulent bien en faire.

Le réseau sert à aider les partenaires dans le domaine du transport les décideurs politiques dans le gouvernement, les spécialistes en agences de développement, les agences de développement international, etc, à mieux faire ce qu'ils font et d'une manière plus informée.

INITIATIVE REUSSIE DES GROUPES FORUMS NATIONAUX, CAS DU KENYA

NJENGA Peter

Coordinateur Régional Afrique de l'est et du sud/FITRD

Introduction

- Kenya National Forum Group for Pro-Poor Transport (KNFGTD) a été lancé dans dans Octobre 1996 ;
- A Actuellement un sociétariat de 120, avec à peu près 35 membres sont très actifs
- Les membres de Fondateur inclus les décideurs de politique du gouvernement principaux, les représentants de NGO et donateur

- Dans 1997, KNFGTD a initié un processus de faire reconnaître au gouvernement le transport rural comme une priorité de développement importante

Les objectifs et les fonctions de KNFGTD

- Faciliter et promouvoir un systèmes de transport pour les pauvres comme un moyens d'accroître leur développement économique et social, et réduire le déséquilibre rural-urbain
- Servir de liaison entre les décideurs, les agences d'aide, NGOs et les institutions de recherche
- le Développement de capacité professionnelle sur les impacts de politiques de transport rurales.

Membres

les membres Principaux:

- le Ministère de Finance et de Planification;
- le Ministère de transport et de communications
- le Ministère de Terres
- le Ministère de l'Agriculture et du développement de l'élevage
- le Ministère de Travaux Publics
- les Universités Publiques
- NGOs; Kendat, ITDG, ILO ASIST

les Activités/ Projets

- la Participation dans l'élaboration du Plan de Développement National(1994-96), mettant accent sur la reconnaissance des IMTs
- Le Projet pour voir la viabilité commerciale des différents de IMTs(1996/97) - Collab. avec ILO.
- Convoquer la première réunion Nationale sur le transport rural et le développement (1997)
- la Participation dans l'élaboration du PRSP (1999/2000)
- le projet Régional sur la réduction d'incidence de VIH le long des couloirs de transport dans la région de ESA.
- Le projet International sur le renforcement des capacités pour améliorer l'impact d'investissements de transport sur la pauvreté
- Un projet en collaboration avec KENDAT, de voir les comment améliorer services de transport pour les petits exploitants agricoles

La coordination de KNFGTD

Les activités de réseau sont coordonnées par une équipe de 6 volontaires issus des membres.

Les activités planifiées

- Une étude nationale pour faire la carte de l'usage des différents MIT et mesurer leur contribution au transport de marchandises et les services.
- Mise en place d'un Projet sur le transport et la pauvreté
- Travailler avec Kenya Roads Board pour développer une méthodes viables pour l'entretien d'infrastructure de transport au niveau des village.

FORUM RWANDAIS POUR LE TRANSPORT RURAL ET LE DEVELOPPEMENT (FRTRD)

Monsieur NSENGIYERA Zacharie
Président du comité provisoire du FRTRD

Création et objectifs

Création

Le FRTRD est un réseau créé par un groupe des Rwandais, membres du Forum International pour le Transport Rural et le Développement basé à Londres-Angleterre.

- o NSENGIYERA Zacharie : Président
- o RUTAGENGWA Francine : Vice - Présidente
- o BENEGUSENGA Aziza : Secrétaire Général
- o TWAGIRAMUNGU Augustin : Chargé des relations publiques
- o HABİYAMBERE Maurice : Trésorier

Objectifs

Les objectifs du FRTRD sont :

- Promouvoir la prise de conscience des enjeux du transport rural et du développement ;
- Mener des recherches sur les problèmes majeurs qui affectent le transport rural et proposer les solutions ;
- Contribuer à l'amélioration du transport rural en utilisant les ressources et la technologie locales ;

- Contribuer à la promotion d'un système de transport modeste pour les pauvres comme un moyen de renforcer le développement socio-économique, et réduire le déséquilibre rural - urbain ;
- Servir de liaison entre les décideurs, les agences d'aide, les ONG et les institutions de recherches œuvrant dans le secteur des transports.

Activités réalisées

- Les membres se réunissent régulièrement et planifient les activités du FRTRD ;
- Elaboration d'un plan d'action pour la période juin 2002 - juin 2003 ;
- Rédaction d'un document décrivant brièvement la situation du transport rural au Rwanda ;
- Au mois de juillet 2002, le FRTRD a introduit une demande d'agrément provisoire auprès du Ministère ayant le transport dans ses attributions ;
- Participation à la 9^{ème} réunion du Comité consultatif du Forum International pour le Transport rural et le Développement tenue au mois de novembre en Angleterre ;
- Participation à l'atelier sur « improving mobility for the rural poor » organisé par Tanzania National Forum Group en Tanzanie.

Activites en cours

- Identification des parties prenantes ;
- Lancement officiel du FRTRD ;
- Demande de personnalité juridique (élaborer les statuts)
- Elaboration en collaboration avec les partenaires un plan d'action triennal.

Réseaux

Le FRTRD est aussi un Groupe Forum National du Forum International pour le Transport Rural et le Développement basé à Londres - Angleterre.

Contact du FRTRD

Pour toutes autres informations contactez :

Tél. : 00250 08409698

00250 08413139

00250 08565907

00250 08405963

é-mail : frtrd2002@yahoo.fr

TRAVAUX EN GROUPE

Thème : Amélioration du transport rural au Rwanda

Activités :

- Identifier les parties prenantes
- Identifier les groupes défavorisés
- Quels sont les groupes d'influences
- Quelles sont les contraintes au développement du transport rural
- Quelles sont les actions à mener

1) Identification les parties prenantes

1. Le pouvoir public
2. La population en milieu rural
3. Les ONG et d'autres intervenants dont leurs attributions sont relatives au développement rural
4. Les institutions de recherche ou consultants privés

2) Identification les groupes défavorisées

- La population en milieu rural éloignée des axes de transport
- Les femmes + les enfants particulièrement

3) Les groupes d'influences

- Administration locale
- Les associations des agriculteurs – éleveurs
- Association des jeunes et des femmes
- Les ONG et d'autres bienfaiteurs (églises..)

4) Contraintes au développement du transport rural

- Situation géographique (haute altitude, relief accidenté)
- Insuffisance des infrastructures routiers
- Ignorance et mentalité
- Le pouvoir de transport en milieu rural non suffisamment développé
- Absence d'unité de fabrication des moyens de transport intermédiaire

Recommandations

1. Sensibilisation des groupes d'influence à s'investir dans la promotion du secteur des transports en milieu rural
2. Créer des unités de fabrication des moyens de transport intermédiaire
3. Faire des études dans le domaine de transport rural (l'offre et la demande)
4. Inciter le secteur privé à investir dans ce secteur
5. Créer des forums de concertation sur les moyens à mettre en œuvre pour améliorer et développer le transport au milieu rural
6. Prendre contact avec des forums existant dans d'autres pays afin de s'inspirer de leur expérience
7. Utiliser les moyens modernes d'information (I.C.T)
8. Amélioration des infrastructures routières en milieu rural afin que les populations rurales puissent accéder aux moyens de transport conventionnel.

LISTE DES PARTICIPANTS A LA REUNION

NOM ET PRENOM	INSTITUTION	CONTACT
Venant SAFARI	USAID/Rwanda	vsafali@usaid.gov
RUDASINGWA Emmanuel	ARDI a s b l	Tel : 573961 -74520 ; 08571048
KABOGOZA Innocent	MINIFRA	kabinnoc@yahoo.fr ; 08561775
KAYIRU Ndeka	MINIFRA	08525519
KANAMUGIRE Silas	Membre Individuel du FITRD	08302756
HAGUMA Pierre	MINIFRA	hapierre@yahoo.fr ; 08533884
MUNYARUYENZI Philippe	Consultant privé	08589299
UWIMANA Gabrielle	PRIMATURE	08424985
Nicole Lorna	Rwanda Télévision	
UWERA Caritas	Rwanda Télévision	
NIYONSABA Pascal	Rwanda Télévision	
BUCYANA Sixbert	Rwanda Télévision	
NSENGIYUMVA François	Translator /Interprète	08587293
BIZIMANA Désiré	MINIFRA	08651274
NAHIMANA Côme	Office Rwandais des Recettes	08531030 nacom-2000@yahoo.fr
SEBAKIGA Aviateur	MIGEPROFE	aviseba@yahoo.fr ; 577626
ZIGIRA Alphonse	RITA	583222
RUGWABIZA Léonard	MINECOFIN /Strategic Planning & Poverty Reduction	570523 ; 08573667 leonard.rugwabiza @minecofin.gov.rw
BENEGUSENGA Aziza	Membre du FRTRD	azizabene@yahoo.fr
RUTAGENGWA Francine	Membre du FRTRD	rutagengwae@yahoo.fr
TWAGIRAMUNGU Augu	Membre du FRTRD	twaugu@yahoo.fr
NSENGIYERA Zacharie	Membre du FRTRD	nsengiyera@yahoo.fr
HABIYAMBERE Maurice	Membre du FRTRD	habiymau@yahoo.fr
MUSHUMBA Innocent	MININFRA	
NJENGA Peter	FITRD	peternjenga@wanachi.com
GATERA Rutabagisha Soter	Fonds d'entretien Routier	
MUNYAMASOKO Jovith	MINIFRA	08504043 ; mjovith@fr