

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



B.P 1087 KIGALI, Tél: 08413139, 08409698, 08531680, E-mail: frtrd2002@yahoo.fr

PLAN D'ACTION TRIENAL 2004-2007

Juillet 2004

I. INTRODUCTION

I.1 PRESENTATION DU FORUM

Le Forum Rwandais pour le Transport Rural et le Développement, "F.R.T.R.D." en sigle est une association sans but lucratif de droit rwandais ayant les objectifs et les organes suivants :

1.1.1 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.

1.1.2 Organes du FRTRD

Les organes du Forum sont :

- L'Assemblée Générale qui est l'organe suprême de l'association ;
- Le Comité Exécutif qui est l'organe exécutif de l'association ;
- Les commissaires aux comptes qui est l'organe de contrôle et évaluation des activités entreprises par le Comité Exécutif ;

1.1.3 Les membres

L'adhésion est ouverte à tout le monde qui veut promouvoir les objectifs du forum.

Le forum possède 2 catégories des membres :

1. membre effectif: Les membres effectifs se composent des membres fondateurs des membres adhérents agréés par l'Assemblée Générale.

2. membre d'honneurs : ce sont des personnes qui, sans être membre effectifs s'intéressent aux activités de l'association et soutiennent son développement.

1.1.4 Les principaux partenaires

1. Ministère des Infrastructures ;
2. Forum International pour le Transport rural et le Développement (FITRD) ;
3. Les groupes forum national d'Afrique, d'Asie et d'Amérique Latine : TANZANIE, KENYA, OUGANDA, AFRIQUE DU SUD, ETHIOPIE, ZAMBIE, BURKINA FASO, COTE D'IVOIRE, GHANA, GUINEE, R.D .CONGO, TOGO, SENEGAL, ZIMBABWE, BANGLADESH, CAMBODGE, INDE, INDONESIE, NEPAL, PHILIPPINE, SIRLANKA,...

1.1.5 Les contacts et réalisations

- Rédaction d'un document décrivant brièvement la situation du transport rural au Rwanda ;
- Participation à la 9^{ème} réunion du Comité consultatif du Forum International pour le Transport rural et le Développement tenue au mois de novembre 2002 en Angleterre ;
- Participation à l'atelier sur «improving mobility for the rural poor» organisé par Tanzania National Forum Group en Tanzanie en janvier 2003;
- En Mars 2003 le FRTRD a organisé une journée de réflexion sur le transport rural au Rwanda ;
- Participation en mars 2003 au séminaire-atelier sur le PRSP et son adéquation avec la stratégie des transports organisés par le MININFRA dans le cadre de la préparation de la réunion annuelle 2003 du SSATP;
- Participation à la 2^{ème} réunion régional du FITRD tenue à Pretoria – Afrique du Sud en juillet 2003
- Participation à la 3^{ème} réunion régional du FITRD tenue à Addis- Abeba - Ethiopie

I.2 OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PLAN

L'élaboration d'un plan d'action détaillé nous donnera une direction claire sur toutes les activités menées par le forum et clarifiera la vision du dit forum pendant une période de 3 ans (2004-2007).

Le contexte de l'élaboration du plan consiste à :

- Permettre au forum d'avoir une vision qui pourra être présenté aux partenaires ;

- Concevoir un document synthétique des actions à mener à moyen terme de ses objectifs ;
- Aider le forum à la bonne coordination de ses activités pour atteindre les objectifs.

II. CONTEXTE

Les études sur le transport rural en Afrique subsaharienne ont montré que le paysan africain vit en règle générale dans un univers où il faut se déplacer à pied et dans lequel les services de transport n'existent pas pour ainsi dire. Les villageois ne sortent de leur environnement que très rarement et la population féminine se charge le plus souvent des corvées de transport qui représentent chaque jour le déplacement d'un poids de 20 kg sur une distance de 1 à 5 km. Il est clair que l'état particulièrement médiocre dans lequel se trouve en Afrique le système des transports qui s'opèrent en dehors des routes ralentit sensiblement la productivité et le développement rural.

L'expérience des dix dernières années a montré que le transport rural était plus qu'une simple affaire de route. Les actions entreprises dans le passé pour améliorer les transports en milieu rural se traduisaient essentiellement par des travaux de construction ou d'entretien des routes, peu d'attention était accordée aux aspects généraux mais plus complexes que représentent des questions telles que l'accessibilité et la mobilité des ménages ruraux. Les questions sont d'autant plus importantes qu'il s'agit pour les populations de chercher à satisfaire avant tout les besoins domestiques les plus élémentaires.

2.1. BREF APERCU DU RWANDA

Le RWANDA est un petit pays à densité de population élevée. Pays enclavé, il a des frontières communes avec le Burundi au Sud, la RDC à l'Ouest, l'Ouganda au Nord et la Tanzanie à l'Est. Le Rwanda se relève des événements catastrophiques de 1994, durant lesquels l'un des génocides les plus meurtriers de l'histoire moderne a eu lieu. La majorité des ménages rwandais sont des petits producteurs agricoles s'occupant d'une agriculture mixte et qui consomment la quasi-totalité de leur production. La proportion de la population rurale est très élevée et elle est estimée à 90% de la population totale.

2.2. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN MILIEU RURAL AU RWANDA

Le réseau routier du Rwanda est parmi les plus denses d'Afrique et malgré cela, seule une petite partie de la population est desservie. Ce réseau est divisé en 5408 km

de réseau classé avec 3 245 km de voies primaires, qui drainent le trafic international et 2 163 de voies secondaires, qui assurent les liaisons locales, auquel s'ajoute 7 970 km de réseau non classé. Les routes revêtues représentent 19% du réseau classé. Il faut noter que une grande partie de ce réseau est en mauvais et comprend plusieurs ponts également en mauvais état.

La disponibilité des infrastructures de transport est une contrainte importante pour la vie des pauvres. Il y a deux causes majeurs de déficiences, d'abord, les infrastructures ont été soit endommagées soit mal entretenues. En second lieu, les mouvements de la population des années 1990 et la construction des imidugudu dans certaines régions récentes sont à l'origine de l'insuffisance des infrastructures de transport. Dans certains Provinces (Byumba, Cyangugu) les familles sont tenues à parcourir 20 à 25 km pour avoir de l'eau. La distance nationale moyenne à une route principale est estimée à 4,1 km mais elle varie entre 0 à 20 km.

2.3. MODE DE TRANSPORT RURAL AU RWANDA

Au Rwanda le portage est de loin le plus fréquent et le plus important mode de transport en milieu rural. Cela paraît inévitable, en effet le parc automobile reste très peu nombreux en milieu rural, le relief du pays est montagneux, les parcelles de cultures des exploitants agricoles familiales sont morcelées et éparpillées, les infrastructures existantes ne sont pas accessibles aux moyens de transport motorisés, le transport à dos d'animaux est inconnu.

Le portage répond aux différentes fonctions suivantes :

- Production : transport des récoltes, de leurs résidus, de la fumure, etc
- Besoins domestiques: Transport de l'eau, du bois de chauffage, des matériaux de construction
- Echanges: le portage joue un rôle important dans les échanges, qu'il s'agisse des opérations monétarisées ou de troc (biens artisanaux, autres produits de l'artisanat, produits importés, etc)

Enfin pour être complète, il convient de ne pas oublier les transports effectués par le portage dans le cadre de relations de voisinage de famille et d'entraide, exemple : transport de malades « ingobyi ».

Le portage est utilisé sur des distances de 0 à 5 km. Les charges limitées à la capacité de portage d'un homme varient de 10 kg à 30 kg et plus.

2.4. LA POLITIQUE NATIONALE EN MATIERE DE TRANSPORT RURAL

Reconnaissant que le Rwanda a des coûts élevés de transports et un accès limité aux infrastructures de transport pour la majorité de la population et que la réduction de ces coûts et l'augmentation de l'accès sont des éléments essentiels au développement économique, le gouvernement rwandais dans son document de stratégie de réduction de la pauvreté a insisté sur le transport rural comme une priorité qui peut avoir un impact direct sur la réduction de la pauvreté. Mais depuis l'adoption de ce document les perspectives de développement du transport rural dans notre pays restent sombres. Aucun programme bien conçu du développement du transport rural n'existe jusqu'à présent.

Au Rwanda la planification et la fourniture du transport ont privilégié les investissements dans les routes et les systèmes de transport motorisés. De nombreux villages ne sont desservis par ce réseau routier et même lorsqu'ils y sont reliés, les villageois bien souvent n'ont pas les moyens de payer le transport motorisé. Et donc, la majorité des déplacements des biens et de personnes sont piétonniers. Les contraintes liées au transport constituent une entrave à la production agricole et freinent le développement rural.

Vu qu'un transport rural approprié peut jouer un rôle capital dans la réduction de la pauvreté dans les communautés rwandaises vivant en milieu rural, il est impérieux d'engager des efforts pour l'améliorer et permettre l'accès à une série de services de base tels que l'éducation, la santé, l'eau, l'énergie, l'approvisionnement en intrants pour l'agriculture et l'artisanat, et aussi pour permettre aux populations rurales d'échanger leurs productions agricoles avec d'autres régions.

CADRE LOGIQUE DU PLAN

Description de la logique d'intervention	Indicateur objectivement vérifiable	Source de vérification	Suppositions importantes
<p>Objectif global</p> <p>L'attitude des parties prenantes envers la promotion du transport rural est améliorée</p>	<p>Augmentation de 70% des membres effectifs du FRTRD (Institutions publics chargées du développement rural, personnes physiques et ONG)</p>	<p>Rapport d'activités du FRTRD</p>	<p>Une bonne politique nationale en matière de transport existe</p>
<p>objectifs spécifiques</p> <p>Les instances Etatiques sont prêtes à réorienter la politique de transport en milieu rural</p> <p>La société civile impliquée dans le développement rural est prête à insérer l'aspect « transport rural » dans leurs programmes.</p> <p>La population rurale joue un rôle actif dans la promotion du transport rural</p> <p>L'organisation institutionnelle du FRTRD est renforcée.</p>	<p>Les planificateurs du transport prennent en compte les besoins en transport rural et pas seulement le développement du système de transport à grande échelle</p> <p>60% des projets de développement rural élaborés comprennent le volet transport rural</p> <p>50% de la population rurale comprennent l'importance du transport rural dans le développement et participe à sa promotion.</p> <p>Un secrétariat permanent est mis en place</p>	<p>Rapport d'activité de l'administration centrale et locale</p> <p>Rapports d'activités de la société civile</p> <p>Rapport d'activité du FRTRD</p> <p>Bulletin du FRTRD</p>	<p>Existence d'un cadre de partenariat entre le gouvernement et la société civile</p> <p>Les rôles des parties prenantes et des différents acteurs sont clarifiés</p> <p>La population rurale est déjà initiée sur la gestion participative dans les autres secteurs de développement rural.</p> <p>Engagement de l'autorité centrale et locale</p> <p>Engagement des bailleurs de fonds</p>
<p>Résultats intermédiaires</p> <p>Le FRTRD est plus performant et est capable d'atteindre les objectifs fixés</p> <p>La population connaît le rôle du transport dans le développement et est prête à collaborer pour améliorer le transport rural.</p> <p>La société civile a une vision commune des problèmes du transport rural et exerce une influence sur les pouvoirs publics.</p> <p>Toutes les parties prenantes ont accès à l'information disponible</p>	<p>80 % des membres participent activement dans les activités du forum</p> <p>Implication de 70% de la population dans les activités d'amélioration du système de transport rural</p> <p>Web-site actif</p> <p>70% de la société civile participent dans les activités de promotion du transport rural</p> <p>Bulletin du forum régulièrement publié</p>	<p>Rapport d'activité de l'administration centrale et locale</p> <p>Rapports d'activités de la société civile</p> <p>Rapport d'activité du FRTRD</p> <p>Bulletin du FRTRD</p>	<p>Les rôles du parti prenants des différents acteurs sont clarifiés</p> <p>La population rurale est déjà initiée sur la gestion participative dans les autres secteurs de développement rural.</p> <p>Engagement de l'autorité centrale et locale</p> <p>Engagement des bailleurs de fonds</p> <p>Existence d'un cadre de partenariat entre le gouvernement et la société civile</p>

Activités	Coûts en Frw			Coût total en Frw
	1ère année	2ème année	3ème année	
Activités				
Organiser des séminaires qui regroupent les membres de la société civile pour le partage d'idée et entreprendre des actions communes.	7.494.000	2.498.000	4.966.000	14.988.000
Séminaire-atelier sur				
- Transport rural et réduction de la pauvreté et				
- Genre et transport rural				
- MIT				
Journées de réflexion et Conférence				
Faire une étude sur le transport rural au Rwanda		32.700.000	-	32.700.000
Faire un film documentaire sur le transport rural	2.500.000	-	-	2.500.000
Renforcer la capacité du FRTRD	25.540.384	28.718.384	25.282.384	79.541.152
- Ressources Humaines				
- Investissement				
- Fonctionnement				
- Mise en place d'un centre de documentation				
Développement d'un web - site	-	-	1.000.000	1.000.000
Publication et appui médiatique		6.514.360	12.206.360	18.720.720
- Création d'un bulletin du Forum				
- Faire passer les messages à la radio, la télévision et les journaux				