



Fiche d'activité 66

Utilisation des MTI au Sri Lanka

Objectif

Cette activité a pour but d'étudier les enjeux qui ont une incidence sur l'utilisation des MTI dans les différentes régions du Sri Lanka, y compris les avantages et les inconvénients d'un éventail de MTI sur les conditions physiques et socio-économiques prédominantes. Les participants devront puiser dans leurs expériences pour faire des recommandations sur la manière dont la promotion des MTI peut être réalisée dans ces villages.

Travail de groupe

1. Lisez les extraits de la note relative à l'étude de cas (ci-joint). Votre groupe ne doit travailler que sur UNE seule zone faisant l'objet d'étude de cas.
2. Au sujet de votre étude de cas, entamez une discussion à partir des questions suivantes :
 - A. *Quels principaux enjeux convient-il d'étudier pour promouvoir l'utilisation des MTI dans les villages ?*
 - B. *Quels sont les avantages et les inconvénients des différents types de MTI pour chaque village ?*
 - C. *Quels MTI recommanderiez-vous pour les villages, et pour quelle raison ?*
3. Inscrivez vos conclusions sur le flipchart et choisissez la personne qui présentera les conclusions du groupe.



Étude de cas : zone n°1

Le village de Malagala est accessible par une seule route pavée, à 5 km de Parduka, le principal centre de services. Par conséquent, l'essentiel de la production est purement destiné à la subsistance, tout surplus étant acheté par des marchands pour être revendu à Parduka. De petites quantités de cultures marchandes rendraient les voyages individuels sur les marchés peu rentables.

Le transport de marchandises dans le village est principalement utilisé pour les matériaux de construction, bois de chauffage et une quantité relativement faible de produits agricoles. Les véhicules sont en premier lieu utilisés pour le transport personnel et, en particulier, pour accéder à des sources de revenus alternatives. Le vélo est le véhicule de transport prédominant pour une grande partie de la population et il satisfait quasiment tous ses besoins. Ceci comprend les déplacements vers les marchés, amis et connaissances, lieux de travail, moulins, champs et plantations d'hévéas pour la récolte du latex. Les membres les plus riches de la communauté utilisent des motos pour effectuer ces tâches. Il existe un service d'autocar régulier consacré à la plupart des activités réalisées en dehors des environs immédiats du village.

Le motoculteur est utilisé pour la préparation des terres agricoles et le transport au sein du village, comprenant le transport d'engrais, récoltes, bois de chauffage, matériaux de construction et le transport vers les marchés locaux. Les bœufs sont également utilisés pour la préparation des terres agricoles. En revanche, dans ce village, leur utilisation à des fins de transport est quasiment révolue du fait de la concurrence exercée par le motoculteur. Les tracteurs sont presque entièrement réservés au transport, car les rizières sont tellement gorgées d'eau qu'elles ne peuvent supporter le poids d'un tracteur.



Étude de cas : zone n°2

Le centre de services le plus proche de Madiyawa est Maho, situé à 10 km du village et relié par une route en terre qui devient quasiment impraticable pendant la saison des pluies. Le type de transport le plus courant est soit le vélo, soit la marche à pied. L'absence de service d'autocar laisse les villageois dans un isolement total, incapables de rendre visite à quiconque à l'extérieur du village et dans l'impossibilité d'accepter certains travaux compte tenu de leur rayon de déplacement limité. Il en résulte que les membres les plus dynamiques de la communauté partent définitivement.

Le schéma d'utilisation des véhicules de transport est à peu près le même que dans le village de Malagala, où le vélo tient un rôle prédominant. Le rôle du vélo est certainement plus important encore dans ce village à cause de l'absence de service d'autocar. Les services fournis par le motoculteur deviennent de plus en plus importants et les propriétaires de charrettes tirées par des bœufs voient la demande de leurs services chuter. Les motos sont utilisées par les marchands (le poisson séché est un produit très prisé), les commerçants et les membres les plus riches de la communauté pour leurs déplacements personnels. Les propriétaires de motos sont souvent sollicités pour transporter les malades à l'hôpital.



Étude de cas : zone n°3

La zone GSN Aluwathugirigama est composée de quatre petits villages (Melagal Gammadda, Deniya Gammadda, Mada Gammadda et Peterkanda Colony). Ici, les terres faciles à cultiver sont en nombre insuffisant et les infrastructures physiques en termes de routes, chemins et sentiers sont inadéquates. Les déplacements dans les villages s'effectuent pratiquement que sur des sentiers pédestres, qui sont dans l'ensemble inadaptés à tout ce qui n'est pas humain. La saison des pluies rend l'accès encore plus difficile, y compris pour les hommes. Toutes les routes ou tous les sentiers permanents sans exception sont emportés par les fortes pluies, lesquelles sont capables de transformer des routes en rivières en l'espace de quelques minutes.

En raison du faible niveau d'infrastructures au sein du village, le nombre de personnes possédant un véhicule n'est pas très élevé. De ce fait, les marchandises doivent être transportées sur la tête jusqu'au bord de la route (la route pavée se trouve à environ 2 km du village), d'où les villageois sont tributaires des services d'autocar. Les marchands se rendent rarement dans cette zone, compte tenu des difficultés pour accéder au village. Il a été lancé un projet à l'échelle du village pour construire des routes adaptées au village en faisant appel à des entrepreneurs locaux. Bien que les entrepreneurs locaux aient eu l'habitude d'entretenir le réseau existant, il n'était pas du tout évident que le modèle de route allait empêcher les fortes pluies de l'emporter.



Étude de cas : zone n°4

Venivallara est un projet de relocalisation commandité par le gouvernement, qui vise à allouer aux personnes sans terre un hectare de terrain dans le but d'en faire une terre agricole . Il est censé être relié à un réseau routier bien entretenu et à un système d'irrigation, mais étant donné que Venivallara se trouve à la périphérie du projet, ces installations ne sont toujours pas disponibles. Pour ces raisons, la route qui mène au village est une route en terre, qui devient difficile d'accès pendant la saison des pluies.

Par conséquent, Venivallara est confronté à de nombreux problèmes saisonniers découlant de la route. Les petits marchands sont obligés de cesser leur activité pendant les trois mois environ que dure la saison des pluies, tandis que le service d'autocar, qui s'arrête à trois kilomètres de là pendant la saison sèche, suspend complètement ses services pendant la saison des pluies.

Les problèmes d'accès saisonniers ont intensifié le rôle du motoculteur dans cette région, puisqu'il est désormais utilisé pour le transport de passagers vers Suriyawewa, le centre de services le plus proche. Les terrains agricoles relativement larges, qui ont été attribués aux agriculteurs dans le cadre de ce programme de relocalisation, ont également contribué à augmenter la viabilité des motoculteurs. Les vélos et motos sont utilisés comme dans les autres villages pour le transport personnel et le commerce. La demande de charrettes tirées par des bœufs est en train de chuter, toutefois, certaines personnes préfèrent ce mode pour transporter les bananes car elles ont le sentiment que les produits sont moins abîmés.