

**SUPPORTS DE FORMATION
EN MATIÈRE DE TRANSPORT
RURAL**



Module 5: Enjeux sociaux et environnementaux

La mise en œuvre des transports et des moyens de subsistance ruraux en Zambie

Séance 5.3

Partie 2 – Étude de cas

Présentation: 5.3b



DFID Department for
International
Development



theIDLgroup



SSATP
Africa Transport
Policy Program

1. Introduction

Objectifs de formation

À la fin de la séance, les participants seront capables de :

- ③ Décrire la manière dont les moyens de subsistance sont affectés par les problèmes de transport en Zambie rurale
- ③ Analyser les contraintes relatives aux transports et aux moyens de subsistance
- ③ Décrire une gamme de stratégies relatives aux moyens de subsistance liées aux transports
- ③ Dresser une liste des recommandations permettant d'améliorer les transports
- ③ Appliquer leurs idées aux zones envisagées pour cette étude

Aperçu de la séance

- ③ Contexte de l'étude de cas
- ③ Moyens de subsistance dans les provinces du nord et du Copperbelt
- ③ Contraintes relatives aux moyens de subsistance
- ③ Stratégies de subsistance
- ③ Interventions recommandées pour les transports en Zambie rurale

2. Contexte de l'étude de cas

Contexte

« Boîte à outils » des politiques d'amélioration
de la mobilité rurale

Moyens de subsistance en Zambie rurale

Régions concernées par l'étude de cas

Contexte

- ③ Les contraintes de transport sur les moyens de subsistance ne sont **pas seulement** le résultat de mauvaises conditions de route
- ③ .. mais le résultat d'une
 - infrastructure inadéquate
 - services de transport médiocres
 - tarifs imposés par des transporteurs privés
 - services peu fréquents
- ③ ... qui affectent également
 - l'accès aux centres de santé et aux écoles de manière négative

Contexte

- ③ Le réseau de transport médiocre explique l'effet de **gravité** sur les moyens de subsistance en Afrique subsaharienne
- ③ Les agriculteurs **sont incapables de transporter les** extrants agricoles au marché
 - besoin **de payer des avances importantes** pour acheter un moyen de transport intermédiaire (MTI) - vélo, charrette
 - les fermiers doivent vendre ou échanger à des **prix largement réduits** aux grossistes
 - et payer **des frais de transport excessifs** pour générer un excédent de capital permettant de payer les soins de santé, l'éducation

« Boîte à outils » des politiques d'amélioration de la mobilité rurale

- ③ Fondé par le DFID
- ③ Fondements de l'étude de cas
- ③ Le projet s'inspire en permanence des études de cas empiriques en Afrique subsaharienne où
 - les **contraintes** de transport ont de lourds impacts sur les moyens de subsistance ruraux
 - Les facteurs externes - en particulier les interventions **institutionnelles** ont intensifié les contraintes sur les moyens de subsistance des pauvres

« Boîte à outils » des politiques pour accroître la mobilité rurale

Objectif du projet

🌀 Produire un **mode d'emploi**

- identifier les **contraintes** de transport affectant les communautés éloignées
- évaluer **les exigences préliminaires** pour améliorer les infrastructures et les services de transport, l'emplacement des services d'élargissement et les transports au niveau du village
- adresser les **questions de politique** pour améliorer les connexions
- recommander des **interventions adéquates** pour améliorer la mobilité
 - cela se reflète dans les améliorations des actifs et des stratégies de subsistance

Moyens de subsistance en Zambie rurale

- ③ Les moyens de subsistance dans les ruralités ont été affectés par des facteurs **externes** ces dernières années
- ③ Depuis 1999, le secteur agricole a été le « **principal moteur de croissance** »
- ③ Le programme d'ajustement du gouvernement **a marginalisé** les producteurs agricoles non commerciaux

Moyens de subsistance en Zambie rurale

- ③ Des structures de marché **décentralisées** ont conduit à
 - **éliminer les subventions** pour les intrants agricoles -
 - les petits exploitants agricoles n'ont plus accès aux fertilisants, graines, pesticides qui sont vitaux pour la culture du maïs
 - les pauvres des ruralités ont recours aux récoltes traditionnelles (sorgho, éleusine) même si les prix du marché sont plus bas
- ③ **Libéralisation**
 - extrêmement néfaste dans les zones **éloignées**
 - ... où les gens **manquent** de moyens de subsistance et de **stratégies pour faire face** aux bouleversements et aux contraintes
 - ... **vulnérabilité** accrue

Régions concernées par l'étude de cas

1. Province du nord

- 147 826 km carrés
- Arrondissement : Mpika, Mugwi, Luwingi

2. Province de Copperbelt

- 31 328 km carrés
- Arrondissement : Mpongwe, Masaiti

Régions concernées par l'étude de cas

Province du nord

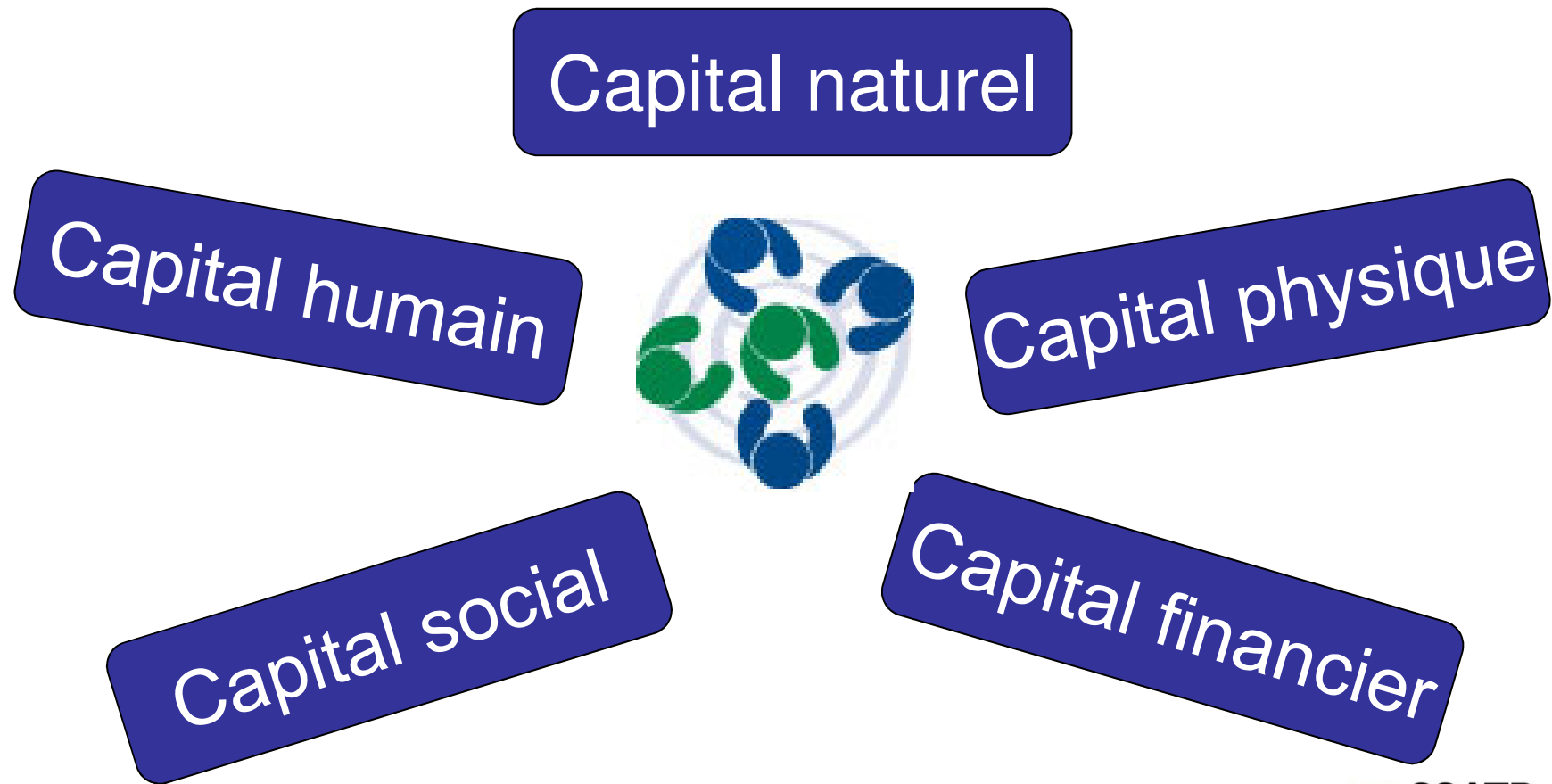
- 86 % de la population vit dans les zones rurales
- 🌀 Les tronçons de route, routes principales et routes de quartier sont inadéquats
 - les routes d'approvisionnement sont extrêmement délabrées et sont bien souvent impraticables pendant la saison des pluies
- 🌀 Activités économiques principales
 - fermage maïs, millet, haricots, manioc et patates douces
 - pêche dans les arrondissements en bordure des Lacs Bangweulu, Mweru-Wantipa et Tanganyika

Régions concernées par l'étude de cas

Province de Copperbelt

- activités **minières**
- moteur de l'économie et gains en termes de **devises**
- ◎ La population est 2 fois celle de la province du nord
 - **17 %** habitent dans les zones **rurales**
 - situées à 321 km de Lusaka le long du tronçon **clé** et des **réseaux** et lignes de chemin de fer
- ◎ Une proportion considérable d'habitants sont prisonniers d'un **cycle de pauvreté**
 - car leur mobilité est restreinte
 - à cause d'infrastructures et de services de transport médiocres

3. Moyens de subsistance dans les provinces du nord et du Copperbelt



Capital naturel

Province du nord

- ◎ 5 zones agricoles et écologiques
 - herbage 50 %, savane 33 %, forêts 12 %
 - 0,36 % utilisés pour l'agriculture
- ◎ Chutes de pluie 1100 à 1400mm - d'octobre à mars
- ◎ Densité de population rurale faible : 5,8/km²
- ◎ L'élevage est en perte de vitesse
 - principalement à cause de la fièvre de la côte Est qui réduit le nombre de têtes de bétail
- ◎ Le système *Chitemene* est le plus répandu
 - la culture du brûlis améliore la fertilité des sols cultivables
 - et permet de se passer des fertilisants

Capital naturel

Province de Copperbelt

- ③ Plus grandes réserves de cuivre et de cobalt
- ③ Foresterie commerciale
- ③ Les petites exploitations agricoles produisent des cultures traditionnelles
 - manioc, éleusine, haricots, maïs
- ③ L'horticulture est pratiquée plus intensivement que dans la province du nord
 - forte demande

Capital naturel

Province de Copperbelt

- ③ L'élevage est en perte de vitesse
 - fièvre de la côte Est
- ③ Le système *Chitemene* n'est PAS pratiqué traditionnellement
- ③ La fertilité des sols varie
 - arrondissements de Mpongwe et Masaiti - une meilleure productivité
 - a encouragé la relocalisation des anciens mineurs sur la ceinture agricole nouvellement transformée
 - grâce au programme de promotion des entreprises rurales et des services agricoles (REAP)

Capital physique

🌀 Contraintes majeures pour les moyens de subsistance

Infrastructures de transport médiocres

Réseaux de communication lacunaires

Capital physique

Infrastructures de transport médiocres

- ③ **accès** insuffisant aux
 - services sociaux, marchés et intrants agricoles
- ③ **impraticabilité** pendant la saison humide, ce qui affecte les revenus
 - les négociants ne viennent plus et n'achètent plus de produits
- ③ La plupart des trajets se font **à pied**
 - les vélos sont largement utilisés et prêtés aux villageois pour un paiement modique
- ③ **Peu de MTI**, c-à-d les scotch carts, en particulier dans la province du nord
 - la fièvre de la côte Est a décimé une grande partie du bétail
 - traditionnellement, les groupes Bemba et ethniques ne sont pas des bergers

Capital physique

Infrastructures de transport médiocre

- ③ La réhabilitation des routes d'approvisionnement dans le Copperbelt peut avoir eu pour effet
 - de petites augmentations dans la fréquence de passage, des temps de trajet plus courts et un meilleur accès aux marchés et services sociaux
- ③ Mais, les routes d'approvisionnement sont encore très peu utilisées
- ③ Attribuer et évaluer l'impact des routes d'approvisionnement dans les régions reculées est difficile étant donné les
 - faibles niveaux d'activité économique
 - les grandes distances
 - les faibles densités de population

Capital physique

Infrastructures de transport médiocres

- ③ Les améliorations des **routes d'approvisionnement** uniquement
 - c-à-d sans activités de développement complémentaires
 - **n'apporteront pas** nécessairement des négociants dans les régions reculées
 - ou n'augmenteront pas l'activité économique

Capital physique

Réseaux
de communication
lacunaires

- ⊙ Obstacle à l'amélioration des moyens de subsistance
- ⊙ Problèmes avec le réseau d'expansion agricole
 - conçu pour faciliter le transfert des informations sur les prix des marchés, la disponibilité des crédits et des intrants, la technologie et la formation
 - postes à pourvoir
 - la plupart des personnels n'ont accès qu'à un vélo pour 100 foyers et plus

Capital physique

Réseaux de
communication
lacunaires

- ③ La capacité des services à domicile en Zambie a diminué ces dernières années, à cause du
 - mauvais état des routes
 - financement insuffisant du gouvernement

Capital humain

- ③ **Soins de santé en milieu rural** nettement **inadaptés**
 - fonds insuffisants, manque de médicaments, manque de personnel ou mauvaises affectations, barrières physiques
 - impossible pour les personnels d'atteindre les patients dans les villages
 - les kits médicaux et les vaccins ne parviennent pas aux centres de santé ruraux
- ③ **Accès aux soins de santé d'urgence** : une **priorité** pour les villageois
 - on a vu des brancards improvisés *machila* en travers d'un vélo
 - mauvais accès au personnel médical et aux médicaments = taux de mortalité élevé

Capital humain

- ③ Installations **éducatives** inadéquates
 - préoccupation principale - en particulier pour les familles avec jeunes enfants
- ③ Écoles secondaires
 - distance et absentéisme plus importants dans les zones rurales
- ③ L'absentéisme est une préoccupation principale pour les professeurs
 - certains enfants ne peuvent pas aller à l'école à cause des grandes **distances**
 - les professeurs ne sont pas attirés par les écoles de brousse où les **communications sont quasi inexistantes**

Capital financier

- ③ L'accès au financement agricole est **extrêmement limité**
 - depuis que le gouvernement a retiré sa participation au financement
 - les fertilisants sont livrés en retard et cela entraîne de faibles rendements
 - les fermiers sont dans **l'impossibilité d'honorer leurs prêts**
- ③ Les coopératives de fermiers doivent fournir leurs propres transports pour aller chercher les intrants agricoles aux centres de la Food Reserve Agency
 - **frais de transport élevés** qui ponctionnent l'excédent de capital généré par les rendements agricoles élevés

Capital financier

🌀 Programmes de financement en Zambie, par exemple

- le projet de renouveau social
 - conçu pour soutenir les améliorations infra-structurelles au niveau de la communauté
- projet MTI géré par l'unité de conseils en développement technique (Université de Zambie)
 - vise à fournir un financement aux fermiers émergents pour l'achat de MTI - principalement à traction animale

🌀 Les programmes de financement en Zambie sont caractérisés par l'échec

- problèmes de **remboursement**

Capital financier

- ③ Un processus d'évaluation rigoureux et la mise en place de garanties de groupe
 - pourraient améliorer le retour sur investissement des programmes de financement futurs
- ③ Ces **programmes de financement** ont aggravé la **marginalisation des plus démunis**
 - paysans incapables de fournir des garanties
 - les paysans ne sont pas situés dans les zones de forte productivité agricole

Capital social

🌀 Réseaux sociaux actifs

- groupes ou assemblées de villageois
- groupes de santé villageois
- autres groupes sociaux

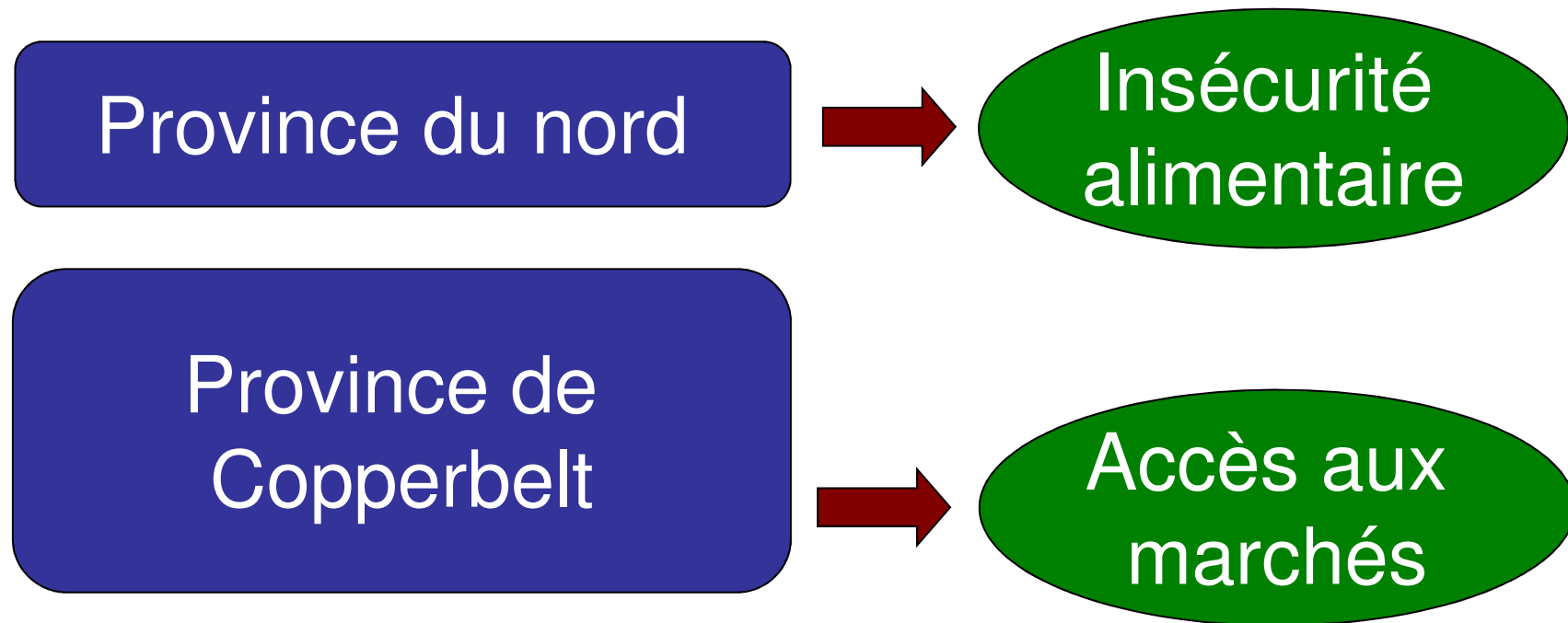
🌀 Certains groupes dans les province du nord se sont rencontrés

- pour discuter des questions de développement dans la communauté
- améliorer la fréquence des visites médicales à domicile et les visites de consultation

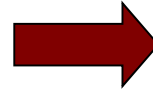
🌀 Activités religieuses

- renforcées par les relations avec les communautés
- meilleure résistance aux bouleversements et contraintes

4. Contraintes relatives aux moyens de subsistance



Province du nord

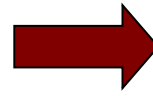


Insécurité
alimentaire

Problèmes exacerbés par

- ③ Un **manque d'accès aux fertilisants** (finance, physique)
 - usage incontrôlé de la culture du brûlis
 - fertilisants inutiles
 - deux heures de trajet pour faire 32 km le long d'une route délabrée (avec un transport motorisé)
 - vulnérabilité extrême de certains villages

Province du nord



Insécurité
alimentaire

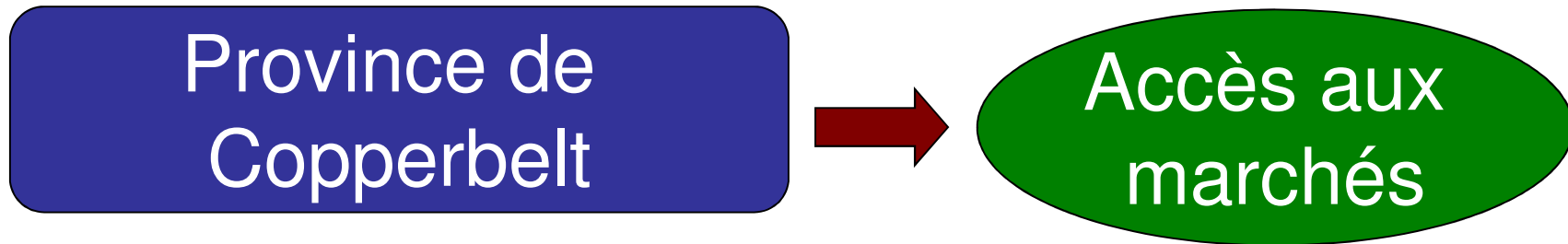
Problèmes exacerbés par

🌀 l'absence d'un réseau de marketing efficace

- intensifié par des routes en mauvais état

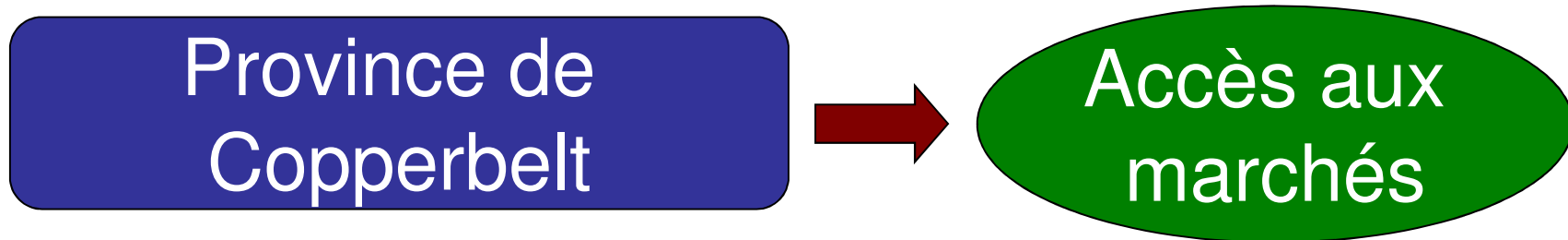
🌀 Transporteurs privés irréguliers

- contribue à un manque d'initiatives de commercialisation dans la localité
 - car les fermiers ne sont pas capables de transporter des produits aux marchés distants
 - ... si bien que les commerçants imposent des tarifs trop élevés, ce qui augmente le risque de badinage
 - ... limite les excédents de capitaux pour payer les biens marchands, les frais d'école, les frais de santé, etc.



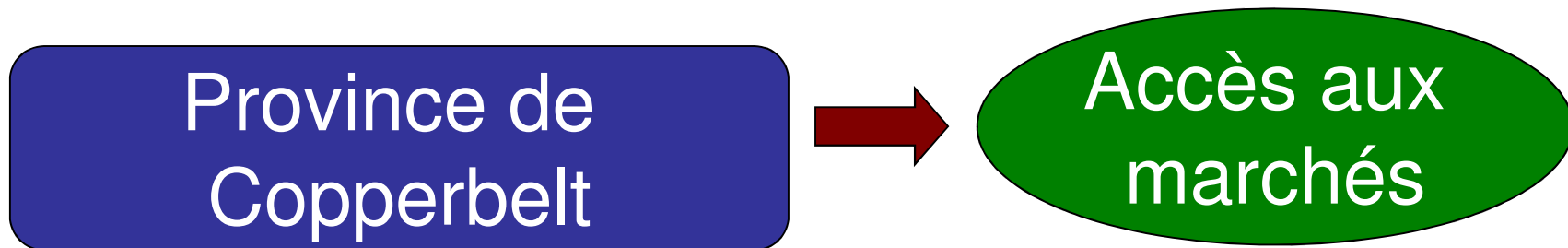
🎯 Arrondissement de Mpongwe et Masaiti

- on y a établi des **coopératives de fermiers** pour obtenir des garanties et ainsi acheter des fertilisants
 - ce qui a permis une production excédentaire de maïs
- les programmes de développement **financés par des donateurs**, par exemple, les programmes de développement des petits propriétaires (SDP) fondés par l'Union européenne (UE)
 - ont renforcé les capacités financières et institutionnelles des conseils d'arrondissement
 - amélioration des routes d'approvisionnement avec matériaux de terrassement empruntés auprès des ingénieurs civils de la province



🌀 Arrondissement de Lufwanyama

- moins fertile
- n'a pas reçu de financement EU dans le cadre du SDP
- arrondissement le plus pauvre et le moins accessible dans la province
- estimé politiquement négligeable
- pauvre rendement agricole



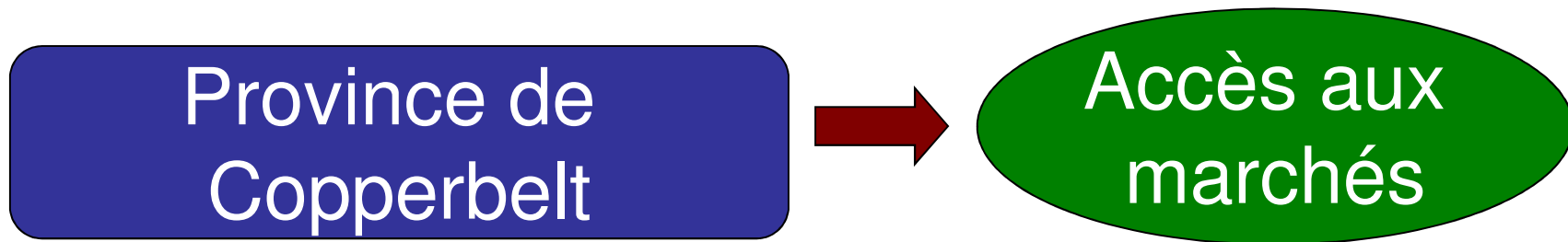
⊙ Conseil d'arrondissement de Lufwanyama

- quasiment aucune capacité d'entreprendre ne serait-ce que les réparations essentielles

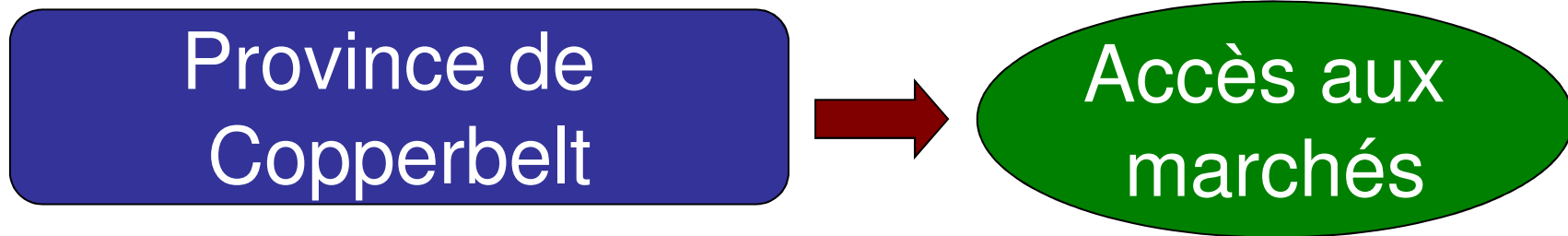
⊙ Marché de la ville à 60 km de la zone d'étude

- le trajet implique une marche de 3 heures à l'embranchement le plus proche, suivi d'un trajet coûtant 4 000 K pour un aller à Kitwe

Le taux de change est d'environ 1£ = 4300 Kwacha (à la date de publication du présent document)



- ④ Les **problèmes de transport** dans l'arrondissement de Lufwanyama sont davantage caractéristiques de la province du nord
 - en particulier le problème de la **sécurité alimentaire**
 - et pendant les bouleversements
 - par exemple, en 1999, les fortes pluies ont entraîné une mauvaise récolte
 - dans ces cas-là, les enfants doivent quitter l'école pour travailler à la pièce en échange du repas à base de farine de maïs



🌀 Sols de mauvaise qualité à Lufwanyama

- sans les coopératives de fermiers pour obtenir des fertilisants, les villages doivent se déplacer plus au sud, dans la brousse
 - mauvaise disponibilité et qualité de ressources naturelles
 - les enfants ne vont plus à l'école à cause des grandes distances

5. Stratégies de subsistance

Aperçu

- ③ Les seuls **fournisseurs de transport** ayant un impact sur les moyens de subsistance ruraux =
 - **ne sont pas officiels**
 - ce sont des **foyers ruraux** qui possèdent des charrettes à bœufs ou plus souvent des vélos
- ③ **Il y a très peu de marge** pour l'adoption de stratégies liées aux transports capables d'améliorer les moyens de subsistance

Aperçu

- ③ Forte **demande** pour les interventions de transport
 - destinées à faciliter les activités de **commercialisation**
 - accès **aux services de base**
que ce soit....
 - des services gérés de manière efficace, services de transport à tarifs modérés, et/ou
 - modes de transport intermédiaires

Gamme des stratégies utilisées

Auto-stop
vers
les marchés

Location de
charrettes et
de bœufs

Location de
bicyclettes

Formation
de coopérative
agricoles

Commercialisation
et revenus
générés

Gamme des stratégies utilisées

Auto-stop
vers
les marchés

Location de
charrettes et
de bœufs

🌀 Copperbelt

- camionnette, remorques de tracteur, charrettes scotch cart
- services fréquents aux zones isolées

🌀 Les **petits exploitants agricoles** possèdent 1 charrette à bœufs et 7 têtes de bétail

- ils les louent pour transporter des chargements de légumes de 500k/km ou 500k/50 kg
- location des bœufs pour le labour à 100 000K/hectare de terre

Gamme des stratégies utilisées

Location de
bicyclettes

Villages éloignés

- les fermiers économisent un temps considérable en transporter les marchandises au marché eux-mêmes
 - plutôt que d'attendre que quelqu'un les y conduise
- utilisés en particulier par les enseignants
 - pour aller chercher leur paye
 - pour vendre les produits destinés à payer les frais scolaires

Gamme des stratégies utilisées

Avantages

Formation
de coopératives
agricoles

1. Les fermiers **ont obtenu des ressources** auprès de la Food Reserve Agency (FRA)
 - celle-ci ne fournit que les coopératives pour garantir un remboursement après la récolte
2. a permis aux fermiers individuels de verser **des garanties et des arrhes** sur le montant des fertilisants
3. La location collective des véhicules (motorisés ou non motorisés) **réduit les frais de transport** utilisés pour aller chercher les fertilisants

Gamme des stratégies utilisées

Commercialisation
et revenus
générés

🌀 Troc

- principalement dans le Copperbelt
- mécanisme de négoce important, en général, avec équité

🌀 Production de **charbon de bois** pour la vente sur le bas-côté de la route et le marché

🌀 **Brassage de la bière** par les femmes pour vente au village

🌀 **Broyeur à marteau**

- relativement peu nombreux et la propriété des plus riches
- les foyers avoisinants doivent payer pour l'utiliser et broyer le maïs en farine
- soulage les femmes qui ont plus de temps

6. Interventions recommandées pour les transports en Zambie rurale

- ③ Fourniture de plus de **MTI**
 - la demande est là
 - pour les services particuliers à destination des consultants sur le terrain qui soutiennent le financement des communautés rurales
- ③ Création d'une **masse critique**
 - pour réduire les coûts de transport et de location
 - il faut favoriser l'implantation de fabricants de pièces détachées et de réparateurs pour que les transports soient durables

- ③ Mise à disposition de programmes de crédit pour les fermiers
- ③ Assouplissement de la réglementation relative aux services de transport non officiels
- ③ Nécessité de communiquer les exigences et les priorités des communautés rurales aux décideurs et stratèges
 - et d'éviter de gâcher le financement des donateurs
 - assurer une intervention adéquate pour satisfaire les besoins des pauvres
 - plutôt que d'exacerber leur isolement

Transport et moyens de subsistance spécifiques au pays



Activité de groupe

- A. *Quelles sont les stratégies de subsistance pour les pauvres ?*
- B. *Comment les infrastructures de transport et de services affectent-elles les moyens de subsistance des pauvres ? (Inclure les questions de politique et institutionnelles ainsi que les vulnérabilités).*
- C. *Faire des recommandations sur la manière dont les questions de transport qui nuisent aux moyens de subsistance pourraient être adressées.*

Remarques et conclusion

- ③ Résultat de l'analyse des moyens de subsistance
 - Des infrastructures et des services de transport insuffisants sont la principale contrainte agissant sur les moyens de subsistance