

L'UTILISATION DES TRANSPORTS ET LES MOYENS DE SUBSISTANCE DURABLE DANS LES ZONES RURALES DE ZAMBIE: ÉTUDE DE CAS

A. S. C. Davis, TRL Limited (2000)

Objectifs de l'étude de cas

Lors d'une récente étude transversale participative de communautés rurales des Provinces du Nord et de Copperbelt de Zambie, l'analyse des moyens d'existence a révélé que les préoccupations en rapport avec les transports, et leur impact sur les moyens d'existence et les services, ont une grande importance pour les populations rurales pauvres. Les transports sont en effet apparus comme une préoccupation importante dans les six districts étudiés, notamment en ce qui concerne l'impact de l'insuffisance de l'accessibilité et de la mobilité sur la sécurité de l'alimentation, la commercialisation agricole et la capacité à payer les frais de santé et d'éducation. Cette étude de cas examine l'interaction des transports et des biens de subsistance dans le contexte de la Zambie, et la manière dont les stratégies de subsistance axées sur les transports peuvent réduire le contexte de vulnérabilité et améliorer les résultats en matière de moyens d'existence.

1. INTRODUCTION

Il est maintenant bien accepté que les problèmes de déplacements et de transports ne peuvent être résolus uniquement par des routes. Les difficultés que les transports causent à la subsistance en milieu rural ne résultent pas seulement du mauvais état des routes, mais sont la résultante d'infrastructures inadéquates, de prestations insuffisantes des services de transports publics, et des tarifs exorbitants imposés par les entreprises privées dont la faible densité de trafic ajoute un autre obstacle à la capacité des populations rurales pauvres à assurer une subsistance durable.

Le mauvais état des routes, en outre, allié à l'insuffisance des services de transports, ont un effet adverse sur l'accès aux dispensaires ruraux et aux écoles élémentaires, de coût déjà élevé. Il est prouvé que la faiblesse du réseau de transports aggrave les difficultés à générer un moyen de subsistance en Afrique subsaharienne. Les agriculteurs ne peuvent pas transporter leurs produits aux marchés pour les vendre sans mise de fonds considérable pour acheter un moyen intermédiaire de transport, comme une bicyclette ou une charrette à traction animale. Ils doivent donc vendre ou troquer leurs produits avec des marchands à prix très réduit, ou payer des frais de transports excessifs pour générer un excédent de capital et pouvoir payer les frais médicaux et d'enseignement.

Cette étude de cas se base sur des recherches effectuées dans le cadre du programme 'Policy Toolkit for Increased Rural Mobility' (Boîte à outils stratégiques pour l'amélioration de la mobilité en milieu rural) financé par le Ministère britannique du développement international (DFID), projet en cours basé sur des études de cas empiriques en Afrique subsaharienne, où les problèmes de transports ont de forts impacts sur les moyens d'existence en milieu rural, et où des facteurs extérieurs,

notamment des interventions institutionnelles, ont intensifié les problèmes auxquels les pauvres doivent faire face pour assurer leurs moyens d'existence. Ce projet vise à produire une 'boîte à outils' sous forme de manuel, qui identifiera les problèmes en matière de transports affectant généralement les communautés éloignées, et contiendra une évaluation des mesures essentielles pour améliorer les infrastructures, les services de transports, l'emplacement des services de vulgarisation et les transports au niveau des villages. Il s'emploiera aussi à traiter les questions de stratégies d'amélioration de la mobilité en milieu rural, et recommandera des interventions requises pour améliorer la mobilité, qui favorisera la mise en valeur des biens et stratégies de subsistance.

2. INTRODUCTION

Les moyens d'existence des populations rurales pauvres de Zambie ont été récemment attaqués par des facteurs extérieurs. Tentant de soutenir le secteur agricole en tant que 'moteur principal de croissance', depuis 1991 le programme de relèvement du gouvernement n'a réussi qu'à marginaliser les producteurs non agricoles (World Bank, 1994). Les nouvelles structures du marché, récemment décentralisées, ont entraîné l'élimination des subventions pour les entrants agricoles et ainsi augmenté la vulnérabilité des petits exploitants agricoles qui n'ont plus accès aux engrais, graines et insecticides essentiels pour la production du maïs. Par conséquent, les populations rurales pauvres se sont donc rabattues sur des cultures plus traditionnelles qui n'ont pas besoin de ces entrants, dont le sorgho et le millet rouge, malgré le fait qu'elles obtiennent des prix plus bas sur le marché.

Ce processus de libéralisation a affecté les fermiers de subsistance et émergents dans les neuf Provinces, mais s'est avéré particulièrement négatif dans les zones les plus éloignées où on manque de stratégies efficaces en matière de moyen d'existence, permettant de soulager la vulnérabilité dans le cas de chocs et de contraintes.

La Province du Nord (la plus grande, avec 147,826 km²) est l'une de ces régions de Zambie, où 86% de la population vit en zone rurale (Office central des statistiques, 1998). L'état des routes nationales, grandes routes et routes de district est loin d'être adéquat, et les routes de desserte sont extrêmement dégradées, et fréquemment impassables pendant toute la saison des pluies. La principale activité économique de la Province du Nord est la culture du maïs, du millet, des haricots, du manioc et des patates douces, ainsi que la pêche dans les districts proches des lacs de Bangweulu, Mweru-Wantipa et Tanganyika.

La Province de Copperbelt (31,328 km²), baptisée ainsi en raison de sa zone cuprifère, est le centre économique de la Zambie et produit ses revenus en devises. Pourtant, bien que sa population (dont seulement 17% vit en zone rurale) soit presque le double de celle de la Province du Nord, et qu'elle ne soit située qu'à 321km de Lusaka sur des réseaux importants de grandes routes et de lignes ferroviaires, il reste une importante proportion d'habitants ruraux prisonniers du cycle de la pauvreté, en raison des problèmes de mobilité dus à l'insuffisance des infrastructures et des services de transports.

3. ACTIFS DES MOYENS D'EXISTENCE DANS LA ZONE ETUDIEE

3.1. Capital naturel

La Province du Nord se divise en cinq zones agro-écologiques, où dominent la prairie (50%), la savane (33%) et la forêt (12%) avec juste 0.36% des terres utilisées pour l'agriculture. Les chutes de pluie sont élevées, allant de 1,100 à 1,400 mm, la saison humide tombant entre octobre et mars. La densité de la population rurale n'est que de 5.8/km². Le système de culture '*chitemene*' est très pratiqué dans la zone étudiée, où la technique de la culture sur brûlis améliore la fertilité du sol cultivable et évite le besoin d'engrais chimiques.

La Province de Copperbelt se caractérise par ses importantes réserves de cuivre et de cobalt, ainsi que par la foresterie commerciale. Les petits exploitants agricoles produisent diverses cultures traditionnelles comme le manioc, le millet rouge et les haricots, ainsi que du maïs, bien que le *chitemene* ne soit pas habituellement pratiqué dans la Province. La fertilité du sol varie, mais les districts de Mpongwe et Masaiti ont un plus grand rendement, ce qui a encouragé le recasement des ex-mineurs dans la 'ceinture agricole' nouvellement transformée dans le cadre du programme de promotion des entreprises rurales et des services agricoles (REAP). L'horticulture est également pratiquée plus largement dans la Province de Copperbelt, où la demande est élevée. L'élevage des animaux est en baisse dans les deux Provinces, surtout en raison de la prévalence de la theilériose, qui a considérablement réduit la quantité de bétail.

3.2. Capital physique

Les infrastructures de transport semblent être une préoccupation majeure des villageois interrogés des Provinces du Nord et de Copperbelt. Le manque d'accès aux services sociaux, aux marchés et aux intrants agricoles affecte la durabilité des moyens de subsistance et réduit les chances de vie des pauvres en milieu rural. L'impassabilité des routes en saison des pluies affecte les revenus, car les marchands ne viennent plus acheter les produits. La plupart des déplacements se font à pied, bien que les bicyclettes soient beaucoup utilisées et prêtées aux voisins à bas tarif. On a observé peu de diables et d'autres MIT, surtout en Province du Nord où la theilériose a tué une grande quantité de bétail, en plus du fait que les Bemba et les autres groupes ethniques de la région ne sont pas traditionnellement des éleveurs.

Il se peut que de petites augmentations de la fréquence des véhicules, des temps de trajet plus courts et un meilleur accès aux marchés aient été entraînés par la réfection des routes de desserte, surtout dans les districts agricoles très productifs de Copperbelt, mais l'usage des routes de desserte reste faible. Il est difficile d'évaluer l'impact des routes de desserte dans les régions éloignées comme celles-ci, en raison du niveau relativement faible d'activité économique, des grandes distances et des faibles densités de population. En fait, la réfection des routes de desserte ne suffit pas en elle-même (c.à.d. sans activités complémentaires de développement) à attirer de nouveaux négociants dans les régions éloignées ni à beaucoup augmenter les activités économiques.

Le manque de réseaux de communication en général a été cité comme un obstacle à l'amélioration des moyens d'existence, notamment en ce qui concerne le réseau de vulgarisation agricole, conçu pour faciliter le transfert d'informations sur les prix des marchés, les crédits et entrants, la technologie et la formation. Dans les six districts étudiés, des postes de vulgarisateur agricole restent vacants et lorsque des 'responsables de terrain' sont envoyés sur place, peu ont à leur disposition plus de matériel qu'une bicyclette pour disséminer les informations envoyées par le Ministère de l'agriculture, de l'alimentation et de la pêche à plus de 100 ménages. Au cours des dernières années, la capacité de ces services de vulgarisation a diminué, et s'est aggravée du fait du mauvais état des routes et de l'insuffisance du financement public en Zambie.

3.3. Capital humain

Les études participatives ont révélé que les Provinces du Nord et de Copperbelt étaient toutes deux frappées par l'insuffisance extrême des services ruraux d'éducation et de santé. Le Directeur des services de santé du district de Masaiti, Copperbelt, a cité notamment l'insuffisance des crédits, le manque de médicaments, le manque de personnel et sa mauvaise répartition par rapport à la population et aux obstacles physiques. En fait, le personnel des dispensaires ruraux (DR) visités a répété ces préoccupations en signalant l'impossibilité dans laquelle il se trouve de se rendre dans les villages auprès des patients, et les difficultés de livraison des médicaments et vaccins aux DR.

L'accès aux soins médicaux d'urgence a aussi été souligné dans beaucoup de discussions de groupe et s'est partout avéré un souci prioritaire des villageois. En cas d'urgence, les villageois transportent souvent le patient au DR le plus proche sur une civière improvisée ('machila') placée sur une bicyclette. Inévitablement, le manque d'accès physique au personnel médical et aux médicaments se traduit par un taux élevé de mortalité dans les zones rurales.

L'éducation a également été citée comme une préoccupation majeure, surtout pour les familles avec de jeunes enfants. L'éloignement des écoles et l'absence d'écoles secondaires sont plus graves dans les zones rurales. Les enseignants sont préoccupés par l'absentéisme des enfants qui ne peuvent pas se rendre à l'école à cause de la distance à couvrir à pied, tandis que les maîtres manquent d'enthousiasme à aller travailler dans les régions éloignées de brousse où les communications sont pratiquement non-existantes.

3.4. Capital financier

L'accès aux crédits agricoles est extrêmement limité maintenant que le gouvernement y a retiré son soutien. Le retard des livraisons d'engrais, quand ceux-ci sont disponibles, est un problème très répandu, qui empêche les fermiers de rembourser leurs prêts, car ils produisent de mauvaises récoltes s'ils n'ont pas assez d'intrants. Lorsque les coopératives agricoles existent, elles doivent encore fournir leurs propres moyens de transport pour aller chercher les intrants agricoles à l'Agence des réserves alimentaires, et les frais élevés de transport utilisent une grande partie des excédents de capital générés par les forts rendements agricoles.

La Zambie est actuellement sujette à un certain nombre de plans de crédit tels que le projet de relance sociale, conçu pour soutenir les améliorations des infrastructures au niveau des collectivités, et le projet MIT du Service de conseils en matière de développement technique (Université de Zambie), qui a pour objet de prêter de l'argent aux fermiers émergents pour leur permettre d'acheter des MIT, notamment à traction animale. En Zambie tout au moins, les plans de crédit sont caractérisés par l'échec en raison de problèmes de remboursement, bien qu'on espère que l'introduction de processus rigoureux d'évaluation et la mise en oeuvre de garanties de groupe permettra d'assurer le succès des futurs plans de crédit. La nature de ces plans a malheureusement entraîné une marginalisation supplémentaire des plus démunis, dont les paysans qui ne sont pas en mesure de fournir des biens en garantie, ainsi que ceux qui ne sont pas situés dans les régions de fort rendement agricole.

3.5. Capital social

Des réseaux sociaux, des groupes communautaires et des relations de confiance ont été notés dans toutes les zones étudiées. Les groupes ou assemblées de village étaient particulièrement actifs, ainsi que les groupes de voisinage pour la santé et autres groupes sociaux (la maturité des groupes des villages de Mapanda dans le district de Luwingu, Province du Nord, et de Chalabesa dans le district de Mpika, Province du Nord, était remarquable). Ces groupes se réunissent pour discuter des questions de développement au sein de la communauté, et servent à promouvoir les programmes et visites d'extension sanitaire. Les activités religieuses, en outre, renforcent la cohésion sociale et aident à résister aux chocs et aux contraintes.

4. PROBLEMES DE SUBSISTANCE

Les techniques d'évaluation rurale participative (ERP) employées dans les trois districts étudiés de la Province du Nord (Mpika, Mungwi et Luwingu), ont fait ressortir que le problème principal de subsistance des communautés rurales est le manque de sécurité alimentaire. Ce problème est exacerbé par plusieurs facteurs, tels que le manque d'accès financier et physique aux engrais (ce qui encourage la prolifération du système agricole destructif de culture sur brûlis ou 'chitemene') et l'absence de réseau efficace de commercialisation, intensifiée par le mauvais état des routes. Lors d'un exercice d'ERP, entrepris pour déterminer l'ordre de priorité des problèmes principaux, il est ressorti que les villages entourant Chalabesa (situé à 103km de Mpika, la capitale du district), souffraient d'une extrême vulnérabilité, surtout parce que les agents nommés pour fournir les engrais ne pouvaient pas desservir cette région, car un véhicule motorisé met environ deux heures à parcourir les 32km de la route de desserte dégradée. De même, la rareté des transporteurs privés contribue au manque d'initiatives de commercialisation, car les agriculteurs ne peuvent pas transporter leurs produits au lointain marché de Mpika. En conséquence, les négociants qui se rendent à Chalabesa imposent des conditions inéquitables, ce qui entraîne une augmentation du troc, et donc empêche la génération d'excédent de capital nécessaire pour acheter des biens de consommation et payer les frais de scolarité et de santé.

L'accès de base aux marchés a été cité comme problème principal de subsistance des communautés rurales de Copperbelt. Les études ont révélé que les districts de

Mpongwe et Masaiti étaient davantage capables d'obtenir des intrants agricoles nécessaires à la production de surplus de maïs en formant des coopératives agricoles pouvant fournir des garanties pour l'acquisition d'engrais. Ces districts ont également bénéficié de programmes de développement rural financés par des organismes donateurs, qui ont renforcé les capacités financières et institutionnelles des conseils de district, et leur a permis de lancer des programmes locaux d'amélioration des routes de desserte avec des niveleuses empruntées au service technique des routes de la Province. Le programme de développement des petites exploitations, financé par l'Union Européenne (UE), a apporté des crédits pour la réfection de six routes du district de Mpongwe et deux routes du district de Masaiti.

Le district de Lufwanyama, moins fertile, n'a reçu aucun crédit de développement de l'UE et est donc resté l'un des districts les plus pauvres et les moins accessibles de toute la Province. En raison de son manque d'importance sur le plan politique et de son rendement agricole plus faible, le conseil de district de Lufwanyama ne dispose de pratiquement aucune capacité d'entreprendre les travaux d'entretien les plus essentiels, même jusqu'à la route principale Kitwe-Kasempa. Les seules villes de marché assez importantes sont Kalilushi et Kitwe, cette dernière se trouvant à une distance de 60km de la zone étudiée de Mukutuma. Ce trajet, entrepris par les enseignants et les agriculteurs locaux, nécessite généralement trois heures de marche puis un billet coûtant K4,000 pour un aller simple jusqu'à Kitwe.¹

Les problèmes de transports dans le district de Lufwanyama ressemblent plutôt à ceux de la Province du Nord, notamment en ce qui concerne la sécurité alimentaire, et lors des périodes de perturbations, comme en 1999 lorsque de fortes pluies ont entraîné une mauvaise récolte et qu'on a dû retirer les enfants des écoles pour leur faire faire du travail à la pièce en échange de farine de mil. De plus, les sols de Lufwanyama sont particulièrement pauvres, et en l'absence de coopératives agricoles pour l'achat d'engrais, les villageois ont tendance à avancer dans la brousse, ce qui réduit l'étendue et la qualité des ressources naturelles et empêche les enfants de se rendre à l'école en raison de leur éloignement.

5. STRATEGIES DE SUBSISTANCE

L'étude sur le terrain a révélé que les populations rurales pauvres des Provinces du Nord et de Copperbelt ont très peu d'opportunités d'adopter des stratégies basées sur les transports pour améliorer sensiblement leur potentiel de subsistance. Il existe certainement une forte demande d'interventions en matière de transports permettant d'entreprendre des activités de commercialisation et d'accéder aux services essentiels, et de services de transports à prix modéré, ou moyens de transports intermédiaires non motorisés.

Les seuls prestataires de services de transports qui ont actuellement un impact direct sur les moyens de subsistance en milieu rural sont les transporteurs sans caractère officiel et les ménages ruraux qui possèdent des charrettes à boeufs et (plus souvent) des bicyclettes. On a observé davantage d'opportunités pour 'se faire emmener' au marché dans la Copperbelt, notamment à Ibenga, ville en bordure des districts de

¹ Le taux de change actuel est d'environ 10 FF = 4,300 kwacha.

Masaiti et Mpongwe où une combinaison de camionnettes, camions-remorques et diables offrent des services fréquents vers les régions périphériques. Un petit exploitant agricole type possédait une charrette à boeufs et sept têtes de bétail qu'il louait à K500 du kilomètre ou K500 par caisse de 50kg de légumes. Il pouvait générer des revenus supplémentaires en louant ses boeufs pour le labour, au tarif de K100,000 par hectare de terrain.

Dans les villages éloignés, il n'est pas rare de trouver des gens qui donnent à louer leur bicyclette à tarif modéré, ce qui permet aux cultivateurs de faire des économies de temps considérables en transportant leurs marchandises eux-mêmes au marché plutôt que d'attendre qu'on les y emmène, ce qui peut prendre un jour ou deux. Ceci s'applique notamment aux enseignants des communautés rurales qui doivent faire de fréquents déplacements pour aller chercher leur salaire et vendre les produits qu'ils ont reçus en paiement des frais de scolarité.

Une autre stratégie élaborée pour surmonter l'absence de transports efficaces consiste en la formation de coopératives agricoles, dont les avantages sont triples. L'Agence des réserves alimentaires (FRA) ne fournit des intrants agricoles qu'aux coopératives, pour s'assurer le remboursement après la récolte. Les coopératives permettent aux exploitants de fournir suffisamment de garanties, ainsi que des arrhes pour les engrais, grâce auxquels ils peuvent accroître leur rendement et mieux assurer leur subsistance. La location collective d'un véhicule (motorisé ou non) réduit les frais de transport pour la collecte des engrais, sans quoi il serait pratiquement impossible d'obtenir des quantités suffisantes, car la FRA ne dispose pas des capacités requises pour livrer les intrants directement aux exploitations.

D'autres stratégies de subsistance observées dans les villages s'appuient principalement sur la commercialisation et la production de revenus. L'échange, par exemple, bien qu'observé surtout dans la Copperbelt, était un important mécanisme commercial, généralement exécuté équitablement, bien que certains villageois se soient plaints de ce que les négociants cassaient les prix. Parmi les autres stratégies, on peut citer la production de charbon de bois à vendre en bord de la route et sur les marchés, et de bière, que les femmes vendent dans le village. Quelques ménages plus nantis, en possession d'un moulin à marteaux, les louaient aux ménages voisins pour qu'ils puissent moudre le maïs et ainsi réduire la durée du travail des femmes.

6. CONCLUSIONS

Les problèmes de subsistance auxquels doivent faire face les populations pauvres des Provinces du Nord et de Copperbelt sont considérables. Bien que leur sévérité, en termes d'isolation et de réduction des chances de vie, varie selon les districts étudiés, le résultat de toutes les analyses des moyens d'existence cite l'insuffisance des infrastructures de transport et des services de transport comme problème principal.

Les interventions recommandées en matière de transports pour améliorer les moyens d'existence durables dans les zones rurales de Zambie pourraient inclure l'augmentation du nombre des MIT, dont la demande est évidente. La propagation d'une 'masse critique' servirait à réduire les coûts de transporteur et de location, et encouragerait la mise en place de fabricants de pièces détachées et de services

d'entretien nécessaires à leur usage durable. Les MIT seraient particulièrement utiles aux vulgarisateurs et aux employés des services d'action sociale qui soutiennent la production de capital humain dans les communautés rurales. La mise en place de plans de crédit performants, proposés aux paysans et aux exploitants émergents, ainsi que l'assouplissement des règlements sur les services de transports non officiels, favoriseraient également la subsistance des populations pauvres en Zambie.

Ce qui ressort clairement, c'est le besoin de communiquer les besoins prioritaires des communautés rurales aux décisionnaires en matière de transports et aux initiateurs de programmes, afin d'éviter le gaspillage des crédits fournis par les donateurs et d'assurer que les interventions répondent aux besoins des pauvres plutôt que d'exacerber leur isolation.

BIBLIOGRAPHIE

Central Statistical Office (1998). Zambia in Figures. Republic of Zambia

Davis, A. (2000). Transport and Sustainable Rural Livelihoods in Zambia: a Case Study. Proceedings of the Eighth Regional Seminar for Labour Based Practitioners, Cairo, Egypt, 15 - 19 October 2000.

Nelson, V (2000). Zambia Feeder Roads Research Project: Livelihoods Profile for Northern and Luapula Provinces. Natural Resources Institute

World Bank (1994). Zambia Poverty Assessment: Main Report. Vol. 1, November 1994. Washington D.C: World Bank