

# Eine Welt Un solo mondo Un seul monde



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Direction du développement  
et de la coopération DDC

N° 1 / MARS 2015  
LE MAGAZINE DE LA DDC  
SUR LE DÉVELOPPEMENT  
ET LA COOPÉRATION  
[www.ddc.admin.ch](http://www.ddc.admin.ch)

## Transports

La mobilité, moteur  
du développement

Burkina Faso : quand  
le peuple se soulève

La guerre mise en  
musique

# Sommaire

## DOSSIER



## TRANSPORTS

### 6 Développement, échanges et dépendance

Alors que beaucoup de régions rurales des pays en développement sont très mal desservies, le trafic explose dans les métropoles en expansion rapide

### 12 Des routes pour les gens, pas pour les voitures

Entretien avec l'Ougandais Patrick Kayemba, expert en transports

### 14 Une démarche écologique, sociale et durable

La population locale participe à la construction de routes et de ponts dans les montagnes népalaises. À l'avenir, elle en assumera également l'entretien.

### 16 Un accès à la mer pour le Niger

Le chemin de fer prend un nouvel élan en tant que moyen de transport et moteur du développement régional

### 17 Faits et chiffres

## HORIZONS



### 18 Un soulèvement à l'issue incertaine

Le Burkina Faso cherche à se réorienter depuis que le peuple a contraint le président à démissionner en octobre dernier

### 21 Sur le terrain avec...

Alfred Zongo, chargé de programme au bureau de la coopération suisse à Ouagadougou

### 22 Trop, c'est trop!

Martin Zongo évoque les raisons qui ont poussé les Burkinabè à se révolter

## DDC



### 23 Une radio sans tabous

En Tunisie, la DDC soutient la station régionale Radio Gafsa

### 24 Les plantes ont aussi leurs cliniques

Plus de mille cliniques des plantes et une base de données en ligne aident les petits paysans de quarante pays à réduire les pertes de récoltes

## FORUM



### 27 Ces technologies qui transforment l'action humanitaire

Lors de crises ou de catastrophes, les acteurs humanitaires recourent de plus en plus aux innovations technologiques

### 30 Des ours et des hommes

Carte blanche : l'écrivain lituanien Marius Ivaskevicius décrit la vie en marge de la liberté

## CULTURE



### 31 La mélodie des bombes

Les artistes ont de tout temps mis la guerre en musique. Avec les bases de données en ligne, ce phénomène prend de l'ampleur.

### 3 Éditorial

### 4 Périscope

### 26 DDC interne

### 34 Service

### 35 Coup de cœur avec Tom Tirabosco

### 35 Impressum

*Un seul monde* est édité par la Direction du développement et de la coopération (DDC), agence de coopération internationale intégrée au Département fédéral des affaires étrangères (DFAE). Cette revue n'est cependant pas une publication officielle au sens strict. D'autres opinions y sont également exprimées. C'est pourquoi les articles ne reflètent pas obligatoirement le point de vue de la DDC et des autorités fédérales.

# Éditorial



## Entre mobilité et sédentarité

« Les transports sont le moteur du développement », peut-on lire dans la revue que vous tenez entre les mains. Il s'agit bien sûr de développement économique. Cette affirmation se justifie donc parfaitement au sens où on l'entend ici. Celui qui ne peut se rendre au travail à pied est tributaire d'un moyen de transport. De même, les échanges commerciaux – l'un des principaux moteurs de l'économie mondiale – seraient inconcevables sans les transports.

Mais pour tous ceux qui se pressent chaque matin sur des routes encombrées ou dans des trains bondés – ce qui pourrait concerner bientôt une majorité de la population mondiale –, les transports ne sont pas que cela. Ils sont aussi synonymes de pollution atmosphérique et d'envie à l'égard des chanceux qui ont réussi à trouver une place assise dans le train ou le bus. Par ailleurs, les gens bloqués dans un embouteillage ou entassés dans des transports publics surchargés ne contribuent guère au développement économique, même si le téléphone intelligent peut donner le sentiment d'une productivité illusoire dans ce genre de situation.

Le trafic semble en outre obéir à un postulat impitoyable, à savoir qu'il enflé automatiquement en fonction des capacités offertes. L'accélération des liaisons ferroviaires et l'élargissement des autoroutes nous permettent, à nous autres Suisses, d'être à la fois plus sédentaires et plus mobiles. Cependant, les nouvelles routes et liaisons ferroviaires ne satisfont la demande que temporairement : notre mode de vie s'y adapte vite et il nous en faut toujours plus.

En outre, la problématique des transports met en lumière une série de contrastes et de conflits d'objectifs qui occupent quotidiennement la coopération au développement. Pensons par exemple à la congestion chronique du trafic dans les centres urbains et au sous-équipement dramatique en moyens de transport de nombreuses zones rurales. Ces deux phénomènes ont en commun de freiner le développement.

Les transports sont également au centre du conflit potentiel qui oppose la lutte contre la pauvreté par le développement économique et la préservation du milieu naturel. On sait que la nécessité de surmonter ce conflit sera prise en compte par les objectifs de développement durable de la communauté internationale. La croissance économique exige des capacités de transport terrestre, maritime et aérien suffisantes pour faire circuler personnes et marchandises. Les projets d'infrastructures constituent de ce fait un élément essentiel de la coopération internationale (mais un peu moins pour la DDC, dans l'ensemble). Par ailleurs, les moyens de transport actuels devraient non seulement respecter l'environnement, mais aussi se montrer économiquement compétitifs par rapport à des technologies antérieures et moins durables : « sûrs, propres et abordables », comme le dit un slogan également cité dans ce numéro.

Enfin, de mauvais transports sont plus coûteux que des transports de qualité. Cette apparente contradiction est une réalité dans de nombreux pays pauvres : quand des marchandises périssent parce qu'elles sont bloquées sur des routes impraticables, cela renchérit le prix de celles qui arrivent à destination.

Si vous lisez ces lignes dans un moyen de transport public, je vous souhaite un agréable voyage, une place assise et une lecture intéressante.

*Manuel Sager  
Directeur de la DDC*

*(De l'allemand)*

# Périscope



airlightenergy.com

## De l'énergie en fleur

(gn) Haute de dix mètres, l'installation ressemble à un tournesol géant : sa corolle est une parabole qui suit la course du soleil. Elle est garnie de cellules solaires perfectionnées, capables de concentrer 2000 fois les rayons lumineux. Pour que les composants ne fondent pas, ils sont refroidis avec de l'eau. L'engin atteint non seulement un rendement remarquable pour la production d'électricité, mais fournit aussi de l'énergie thermique en chauffant l'eau. Une fois en place et moyennant dix heures d'ensoleillement quotidien, cette installation solaire (qui compte 36 miroirs) devrait produire 12 kilowatts d'électricité et 20 kilowatts de chaleur par jour. Construite avec des matériaux bon marché et trouvant place dans un conteneur, elle est particulièrement bien adaptée aux pays en développement. Ce système novateur a été mis au point par la société suisse Airlight Energy, en collaboration avec le laboratoire de recherche de la firme américaine IBM. Avant de lancer leur « tournesol » sur le marché, en 2017, les concepteurs prévoient de le tester sur divers sites en Inde et au Maroc.

[www.airlightenergy.com](http://www.airlightenergy.com)

## Un suicide toutes les 40 secondes

(bf) Chaque année, plus de 800 000 personnes mettent fin à leurs jours. Selon le rapport *Prévention du suicide*, publié en septembre dernier par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), un être humain s'enlève la vie toutes les 40 secondes. Le phénomène touche en particulier les groupes de population les plus vulnérables, à savoir les personnes qui souffrent de discrimination ou vivent dans

la pauvreté. « Environ trois suicides sur quatre sont enregistrés dans les pays les plus pauvres », a expliqué Margaret Chan, directrice générale de l'OMS, en présentant le rapport. En 2012, le taux de suicide mondial se situait à 11,4 pour 100 000 personnes. Cependant, divers pays affichaient un taux supérieur à 20 : Burundi, Guyana, Kazakhstan, Lituanie, Mozambique, Népal, Corée du Nord, Corée du Sud, Sri Lanka, Surinam et Tanzanie. « Les États doivent ab-

solument s'attaquer à ce problème de santé publique », a ajouté M<sup>me</sup> Chan. Le suicide est resté tabou trop longtemps. [www.who.int](http://www.who.int), « suicide »

## Des piles électriques pour surveiller la qualité de l'eau

(bf) En collaboration avec le laboratoire Bristol de l'Université de l'Ouest de l'Angleterre, des chercheurs de l'Université du Minnesota ont mis au point un capteur électrique capable d'apprécier la qualité de l'eau en temps réel. Rapide et bon marché, l'appareil est surtout destiné aux pays en développement, où il permettra de déceler immédiatement toute contamination. Son capteur peut être utilisé dans les lacs, les rivières et les puits. Il contient des bactéries qui produisent du courant lorsqu'elles trouvent des nutriments et commencent à croître.

« Quand les bactéries enfermées dans la pile à combustible microbienne se nourrissent, elles transforment l'énergie chimique en énergie électrique que nous pouvons mesurer », explique Mirella Di Lorenzo, professeure de génie chimique. L'intensité du courant diminue dès que les bactéries entrent en contact avec des toxines présentes dans l'eau : toute baisse de courant révèle l'existence d'une pollution. [www.brl.ac.uk](http://www.brl.ac.uk)

## Le bambou au secours du climat

(jls) Longtemps considéré comme « l'arbre du pauvre », le bambou s'avère un outil efficace pour lutter contre le changement climatique. « Dans les zones tropicales, où il pousse, tous les pays n'ont pas encore réalisé son potentiel », note toutefois Hans Friederich, directeur du Réseau international pour le bambou et le rotin (Inbar). Cette plante peut remplacer le bois dans la construction, la fabrication de

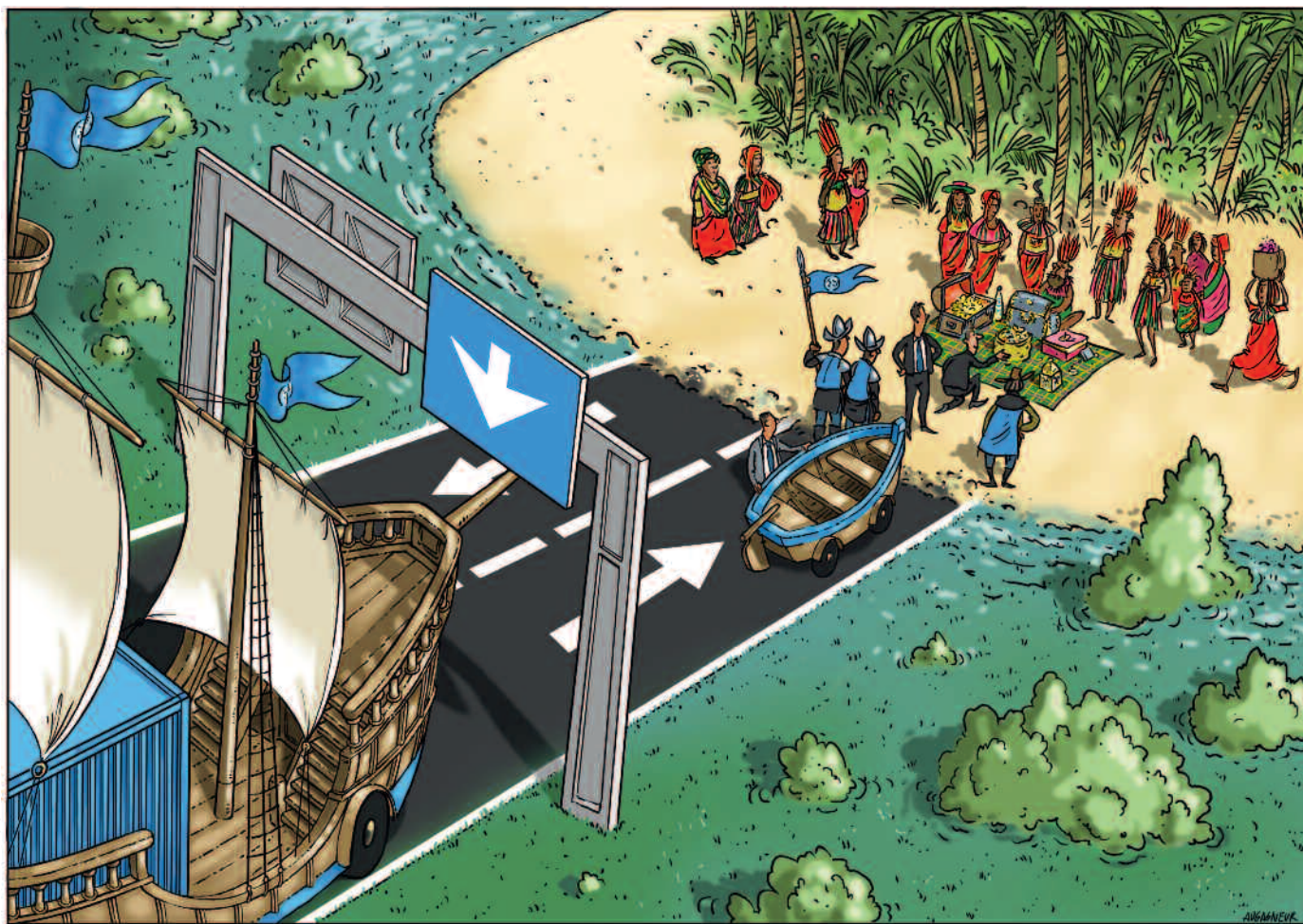


inbar

meubles et comme source d'énergie. D'une croissance très rapide, le bambou atteint sa maturité en trois ou quatre ans. Contrairement aux arbres, il se renouvelle naturellement après chaque récolte. Son exploitation freine donc la déforestation, tout en multipliant les puits de carbone. En effet, le bambou stocke au moins autant de CO<sub>2</sub> que les arbres. Grâce à son vaste système racinaire, il limite en outre l'érosion des sols. Plusieurs pays ont déjà décidé de promouvoir le bambou. Ainsi, l'Éthiopie l'a placé au centre de son plan de développement vert. La Jamaïque compte le cultiver à grande échelle pour construire des logements à faible coût. Aux Philippines, 25% du mobilier scolaire doit être fabriqué en bambou. [www.inbar.int](http://www.inbar.int)

## L'Afrique déclare la guerre au plastique

(jls) Chaque minute, 1 million de sacs en plastique sont distribués dans le monde. Et presque aussitôt jetés par leurs utilisateurs. Ces déchets non biodégradables constituent un fléau pour l'environnement, en particulier dans les pays en dévelop-



Dessin de Jean Augagneur

Enfin, le développement ?

pement. Ils envahissent les rivières, les champs, les routes, tuent les animaux qui les ingèrent et bouchent les canalisations, ce qui provoque des inondations. Depuis quelques années, l'Afrique est à l'avant-garde de la lutte contre les sacs en plastique : de l'Érythrée à l'Afrique du Sud, en passant par la Côte d'Ivoire, la Tanzanie et la

Mauritanie, une vingtaine de pays en ont déjà interdit la production et la distribution sur leur territoire. Certains gouvernements ont banni tous les types de sacs, d'autres uniquement les plus fins. Faute de contrôles et de sanctions, ces législations restent parfois lettre morte. Le Rwanda est le pays qui parvient le mieux à faire respecter l'interdiction qu'il a prononcée en 2008, même si des sacs en plastique continuent de se vendre au marché noir.

### La cartographie peut sauver des vies

(gn) Des millions de personnes vivent dans des quartiers dont les rues et les ruelles ne figurent sur aucune carte. L'organisation Médecins sans frontières entend

comblers cette lacune : dans le cadre d'une vaste action, elle invite la population des bidonvilles à partager sa connaissance des lieux pour établir des cartes détaillées. À cet effet, les habitants reçoivent des téléphones portables qui leur permettent d'inscrire les détails manquants (routes, maisons, fontaines...) sur une carte numérique d'Open Street Map. « Ces informations peuvent sauver des vies », affirme Ivan Gayton, responsable du projet. Au début d'une épidémie de choléra, par exemple, il importe de localiser au plus vite la provenance de l'eau infectée. Ramnath Subbaraman, de l'École de santé publique de Harvard, à Boston, est quant à lui convaincu qu'une carte en libre accès, réalisée grâce à la



msf.org

collaboration de nombreux bénévoles, peut aussi contribuer au développement de la ville : mieux on connaît l'état des quartiers pauvres, mieux on peut appliquer les mesures nécessaires pour améliorer la situation. [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) [www.msf.org.uk/missing-maps-project](http://www.msf.org.uk/missing-maps-project)



# Développement, échanges et dépendance

Les gros bailleurs de fonds, comme la Banque mondiale, l'UE et la Chine, investissent depuis longtemps dans les infrastructures de transport de pays en développement ou émergents. La mobilité constitue un moteur du développement. Cependant, beaucoup de régions rurales restent très mal desservies, tandis que le trafic explose dans les villes en expansion rapide.



Dans la vallée pakistanaise de la Hunza, en haut du massif du Karakorum, les vieux moulins à céréales sont immobiles. Les canaux en bois, qui servaient depuis la nuit des temps à irriguer les champs de sarrasin et d'orge et à faire tourner les roues des moulins, sont disloqués. Plus personne ne cultive des céréales depuis qu'il est possible de faire venir de la farine par camions depuis la plaine. Il y a plus de cinquante ans, la Chine a lancé la construction de la route du Karakorum. La plus haute des grandes voies de communication du monde passe par le col de Khunjerab, à près de 4700 m d'altitude, qui re-

lie la région du Xinjiang (dans l'ouest de la Chine) à la ville pakistanaise d'Islamabad. La Chine s'est ainsi offert un accès à l'océan Indien.

### Aucune nostalgie des temps anciens

L'achèvement de cette route, à la fin des années 70, a bouleversé la vie quotidienne dans les hautes vallées du Karakorum. L'afflux de marchandises, qui franchissent désormais la frontière chinoise pour rejoindre la plaine pakistanaise, a entraîné de profondes transformations économiques et sociales. On a abandonné une stratégie séculaire fondée sur l'économie de subsistance. Ce n'est pas seulement la farine qui vient aujourd'hui de la plaine, mais également une bonne partie des biens de consommation courants.

Pour pouvoir s'acheter ces marchandises, les paysans de la Hunza et d'autres vallées situées le long de la route du Karakorum produisent des plants de pommes de terre. L'altitude les rendant moins sensibles aux maladies, ceux-ci sont très demandés sur le marché. La route constitue aujourd'hui la principale artère de la région, même si des chutes de pierres, des séismes ou des troubles politiques interrompent souvent le trafic pendant des jours ou des semaines. Il en résulte des situations de pénurie dans les villages tributaires des importations. Malgré tout, personne ne souhaite revenir aux temps anciens.

### Des transports sûrs, propres et à un prix abordable

L'amélioration des infrastructures de transport revêt une grande importance dans la coopération au développement. «La mobilité est un prérequis essentiel à la croissance économique», écrit sur son blog Marc Juhel, responsable du secteur Transport à la Banque mondiale. «Elle garantit l'accès à l'emploi, à l'éducation, à la santé et à bien d'autres services. Dans notre économie mondialisée, la mobilité des biens joue également un rôle crucial pour l'approvisionnement des marchés à travers la planète. À ce titre, on peut considérer que les transports sont le moteur du développement.»

La Banque mondiale est depuis des décennies l'un des principaux bailleurs de fonds pour la construction et l'entretien d'infrastructures de transport dans les pays en développement ou émergents. Jusqu'ici, environ 60% de ses investissements dans ce secteur sont consacrés à la construction de routes. En 1985 déjà, l'Institut des politiques de transport et de développement (ITDP), à New York, plaidait pour que cette politique axée exclusivement sur le

*La construction de la route du Karakorum, qui relie la Chine au Pakistan, a bouleversé la vie des populations dans les hautes vallées de ce massif montagneux.*



Marc Dorigny/laif

trafic individuel motorisé soit abandonnée au profit d'une mobilité durable.

La croissance fulgurante des mégapoles et les problèmes que cela entraîne en termes d'environnement et de circulation ont conduit la Banque mondiale à revoir ses priorités: l'objectif central de sa nouvelle stratégie consiste à promouvoir des « transports sûrs, propres et abordables ». Elle soutient en particulier l'extension et l'amélioration des réseaux

car le nombre de véhicules équipés de moteurs à combustion ne cesse de croître.

On le sait depuis longtemps: la mobilité actuelle, que l'on continue de favoriser, n'a pas un caractère durable. « Un changement de paradigme est indispensable pour parvenir dans l'avenir à une mobilité viable sur le plan social et écologique », écrit Jürgen Perschon, directeur de l'Institut européen pour des transports durables (Eurist). Dans le do-



Daniel van Meijlart

### Groupe consultatif de haut niveau

L'été dernier, le secrétaire général des Nations Unies Ban Ki-moon a créé le Groupe consultatif de haut niveau sur le transport durable, composé de douze personnalités appartenant au monde politique, à l'économie privée et à la société civile. Il l'a chargé d'élaborer des recommandations pour des transports durables et leur intégration dans des stratégies de développement qui incluent la protection climatique. Le groupe a été établi pour une période de trois ans. Il travaille avec les gouvernements aussi bien qu'avec les fournisseurs de transports aérien, maritime, ferroviaire, routier et urbain. Son secrétaire général est Olof Persson, PDG du groupe Volvo, la suppléance étant assurée par Carolina Tohá, maire de Santiago du Chili.

*Dans les pays au développement – comme ici au Liberia –, de nombreux villages restent inaccessibles durant la saison des pluies, car ils ne sont pas desservis par des routes résistant aux intempéries.*

de transports publics dans les grandes villes, mais investit aussi dans le développement institutionnel et la gouvernance du secteur des transports.

### La mobilité actuelle n'est pas durable

Les problèmes sont à la hauteur de l'importance que les transports revêtent dans le monde globalisé: les émissions de CO<sub>2</sub> augmentent dans ce secteur plus vite que dans n'importe quel autre. Le commerce mondial et la mobilité internationale tels que nous les vivons ne sont possibles que grâce à la modicité des prix du pétrole. Selon une étude du Centre allemand pour l'aéronautique et l'aérospatiale, les bateaux, qui assurent 90% du transport de marchandises dans le monde, rejettent annuellement 800 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, tandis que le volume correspondant pour le trafic aérien se chiffrait à 689 millions de tonnes en 2012. Dans le secteur des transports, c'est toutefois la circulation routière qui émet, et de loin, la plus grande quantité de gaz à effet de serre – la tendance est à la hausse,

document qu'il a rédigé sur mandat de la fondation allemande Friedrich Ebert, il examine les problèmes particuliers que rencontrent les pays en développement et émergents: tandis qu'une insuffisance de moyens de transports porte préjudice à la mobilité dans les zones rurales et y freine le développement, le trafic asphyxie littéralement les villes.

### Le succès du modèle brésilien

La pollution de l'air ainsi que les problèmes environnementaux et sanitaires qui en découlent ne sont toutefois pas les seules répercussions négatives d'un trafic routier effréné. Embouteillages et situations chaotiques font partie du quotidien dans les zones densément peuplées et les villes du Sud, croissant à toute vitesse. De plus, les accidents mortels de la circulation ont fortement augmenté dans les pays en développement. Le danger menace en particulier les piétons et les cyclistes dans les espaces urbains. Il s'agit de trouver des solutions pour que les pauvres des quartiers périphériques et des bidonvilles puis-



sent atteindre leur lieu de travail ou leur école, souvent très éloignés, dans de bonnes conditions et à un prix abordable.

Ces dernières années, de nombreuses villes du Sud ont instauré un service rapide par bus (bus rapid transit, BRT). Le prototype a été développé en 1974 à Curitiba, au Brésil: il s'agit d'une sorte de métro à ciel ouvert, les bus circulant sur une voie réservée qui leur évite les bouchons. Ce système a passé un

cap en 2000 avec l'ouverture du TransMilenio à Bogotá, la capitale colombienne. Parallèlement au réseau de bus, on y a aménagé des pistes cyclables et des zones piétonnes. Ces mesures ont amélioré la qualité de vie pour tous les citoyens, notamment ceux qui n'utilisent pas de véhicules à moteur.

Ce modèle a fait école: près de 200 villes sur la planète ont déjà adopté un tel système de bus rapides. À Guangzhou, dans le sud de la Chine, où un mil-



Beaucoup de grandes villes, comme Lagos (ci-dessous), sont asphyxiées par le trafic. À Bogotá, la situation s'est améliorée depuis l'ouverture du TransMilenio, un service de bus rapide et bon marché.



lion de personnes se déplacent quotidiennement en BRT, les arrêts de bus ont été combinés avec les stations de métro; de plus, des espaces ont été créés pour le stationnement des vélos et 15 000 vélos en libre-service sont mis à la disposition des passagers. Les téléphériques sont aussi une solution toujours plus appréciée. Ils font désormais partie des transports publics dans de nombreuses villes d'Amérique latine, d'Afrique et d'Asie.

### Formules innovantes pour les campagnes

Alors qu'en milieu urbain, il s'agit avant tout de restreindre la circulation de véhicules privés tout en assurant des transports fiables pour un prix accessible, les campagnes se trouvent confrontées à de tout autres défis: des milliers de personnes vivent encore à plusieurs journées de marche de la route carrossable la plus proche. En Afghanistan ou en Ouganda par exemple, nombre de villages restent pratiquement inaccessibles durant la saison des pluies ou en hiver, car les pistes qui y conduisent

### Liaisons rapides par les airs

Quelque 440 000 personnes font chaque jour la navette entre la capitale bolivienne La Paz et El Alto, à 4000 m d'altitude. Les routes qui constituaient naguère la seule voie de communication entre ces deux villes étaient régulièrement engorgées. La mise en service d'une ligne de téléphérique en mai dernier a ramené la durée du trajet d'une heure environ à onze minutes. Ce nouveau moyen de transport a également un impact social, dans la mesure où il réduit le coût du parcours pour les habitants pauvres d'El Alto. Nombre de mégapoles associent de façon ciblée la construction de téléphériques à la valorisation de leurs bidonvilles. Ainsi, deux architectes de l'EPFZ, Alfredo Brillembourg et Hubert Klumpner, ont intégré des entités culturelles, sociales et administratives – notamment des centres communautaires et une salle de sport – dans les stations du téléphérique de Caracas, la capitale vénézuélienne.

Scott Dalton/NYT/Redux/afaf

David Steete/afaf



Fautrel/Le Figaro Magazinel'air

Yann Doëlan/Hemis.fr/air

*Transport de bananes près de Njundamu, en Ouganda : bien des agriculteurs ne disposent que d'un vélo pour amener leur récolte au point de collecte.*

### Éviter, remplacer et améliorer

En matière de transport, la politique de développement n'a plus pour objectif principal d'élargir les infrastructures routières. Elle se concentre aujourd'hui sur les moyens d'aboutir à une mobilité compatible avec les critères écologiques et sociaux. Sous la devise « éviter, remplacer et améliorer », elle se fixe de nouvelles priorités : « éviter » se rapporte aux solutions à trouver pour modérer la mobilité ; « remplacer » consiste à établir des règles et des systèmes incitant à utiliser des moyens de transport en harmonie avec l'environnement et les valeurs sociales ; « améliorer » se réfère aux progrès techniques permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.

ne résistent pas aux intempéries. Les habitants se déplacent à pied. La plupart ne disposent d'aucun autre moyen de locomotion, les transports publics étant pour ainsi dire inexistant.

Une telle situation pose des problèmes très concrets lorsqu'on est malade : 40 à 60% de la population rurale des pays en développement doit parcourir plus de 8 kilomètres pour atteindre le poste sanitaire le plus proche. Femmes enceintes, malades, enfants ou vieillards sont presque toujours condamnés à y renoncer en l'absence d'un moyen de transport. De nombreuses ONG recherchent des solutions innovantes dans le cadre des soins de santé primaires. Ainsi, le personnel soignant utilise parfois des vélos pour visiter les villages reculés. Pour le transport de femmes enceintes ou de malades, des systèmes de vélo-ambulance ont été créés, la bicyclette remorquant une civière.

Les répercussions négatives du manque de mobilité ne se limitent pas à la problématique médicale. Les enfants ont souvent une très longue distance à parcourir pour se rendre à l'école. La majorité d'entre eux renoncent à une meilleure formation, car ils devraient déménager pour pouvoir accéder à un niveau scolaire supérieur.

Un autre problème concerne l'accès au marché : les paysans qui souhaitent vendre leurs produits sont tributaires d'intermédiaires disposant de moyens de transport, lesquels paient logiquement des prix inférieurs à ceux de la commercialisation directe. Une

étude réalisée sur les hauts plateaux kényans met en lumière les difficultés auxquelles sont confrontés les paysans qui veulent vendre leurs oignons, une importante source de revenus dans cette région : ils se rendent au marché à pied, à vélo ou avec une charrette tirée par un âne. Certains utilisent un taximoto. Cette solution coûteuse et dangereuse est la seule façon de commercialiser rapidement des denrées périssables en l'absence de transports publics. Cela montre qu'il ne suffit pas de construire des routes – le développement rural nécessite aussi des moyens de transport efficaces et abordables.

### Transports plus chers en Afrique qu'en Europe

L'état des infrastructures agit directement sur les coûts des transports, et par conséquent sur les prix des produits. En Afrique, de nombreux axes routiers sont si délabrés que les camions s'y trouvent bloqués pendant des jours et des semaines – une catastrophe pour les denrées périssables. En plus des pertes de temps provoquées par le mauvais état des routes et la lenteur des formalités aux frontières, les droits de douane et la corruption généralisée rendent les transports de marchandises extrêmement coûteux sur le continent africain. Selon une étude de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (Cnuced), le transport d'une tonne de fret de Douala (Cameroun) à N'Djamena (Tchad, pays voisin) coûte 0,11 dollar



*En l'absence de transports publics, les petits paysans – ici à Sine Saloum, au Sénégal – livrent leurs marchandises à pied ou sur une charrette tirée par un âne.*

par kilomètre. C'est deux fois plus que pour une distance correspondante en Europe occidentale et cinq fois plus qu'en Inde. Résultat : les produits importés sont plus chers qu'ailleurs et ces frais de transport élevés torpillent la compétitivité des producteurs africains sur le marché international.

### Population autochtone reléguée au second plan

Toutefois, l'amélioration des infrastructures de transport n'a pas que des effets positifs sur le développement local. Les voies de communication ne sont pas à sens unique : des tonnes de viande en provenance d'Europe – subventionnées par l'UE – sont offertes à très bas prix sur les marchés africains, une concurrence contre laquelle les petits paysans locaux ne peuvent se battre avec leurs poules élevées sur place. Partout dans le monde, des artisans doivent fermer boutique, car les marchandises importées de Chine ou de Corée se vendent meilleur marché que leurs produits.

L'intégration au marché mondial implique des sacrifices. Alors que le développement demande de la mobilité, toutes les formes de promotion des transports ne lui sont pas nécessairement bénéfiques. D'une manière générale, la planification des grands projets d'infrastructures ne prend pas en compte les besoins des populations indigènes. Elle est centrée sur les intérêts des multinationales, qui veulent exporter leurs produits vers les pays en dé-

veloppement de la manière la plus efficace et rentable possible, et ceux des entreprises de matières premières, dont les affaires exigent de bonnes voies de communication pour l'exportation.

Pour tenir compte des besoins de la population locale, en revanche, on doit orienter les investissements dans une autre direction : il convient en principe de prévoir des structures décentralisées pour les centres de santé, les écoles ou d'autres services publics. La promotion d'une mobilité peu gourmande en ressources est tout aussi importante.

Bien que la construction de la route du Karakorum ait bouleversé la vie des indigènes dans le nord du Pakistan, la majorité d'entre eux sont toujours extrêmement pauvres. La production des plants de pommes de terre est devenue difficile sur des sols épuisés et pollués par l'abus d'engrais. Nombreux sont les habitants qui émigrent pour trouver du travail. Trente ans après l'inauguration du grand axe routier, les travaux de construction ont toutefois repris : la chaussée sera bientôt asphaltée de bout en bout et praticable toute l'année. Des tunnels ont été forés à la dynamite aux points névralgiques – aucun obstacle ne doit plus interrompre le flux des poids lourds entre le Pakistan et la Chine. On pose en outre, le long de cette route, un oléoduc qui acheminera du pétrole iranien jusqu'en Chine. ■

*(De l'allemand)*

### Aide aux pays enclavés

L'ONU a adopté en novembre dernier à Vienne un plan d'action sur dix ans visant à accélérer la mise en place de moyens de communication durables dans les 31 pays en développement sans littoral. Le Kazakhstan est celui qui se trouve le plus éloigné du premier port maritime, soit à 3750 km. L'Afghanistan, le Tchad, le Niger, la Zambie et le Zimbabwe sont à plus de 2000 km d'un littoral. Ces distances, qui s'ajoutent à des terrains accidentés et à des voies de communication délabrées, rendent les transports particulièrement coûteux. Afin d'améliorer la compétitivité des pays pauvres enclavés, la Déclaration de Vienne prévoit d'améliorer substantiellement la qualité des routes et – si possible – de développer les lignes ferroviaires.

# Des routes pour les gens, pas pour les voitures

La mobilité est un catalyseur de développement. Cependant, on sous-estime souvent l'importance du trafic non motorisé. Expert en transports, l'Ougandais Patrick Kayemba plaide pour une politique qui accorde une attention particulière aux piétons et aux cyclistes. Entretien avec Gabriela Neuhaus.



**Patrick Kayemba** vit en Ouganda, son pays d'origine, et en Allemagne où il est spécialiste des questions de développement à l'Institut européen pour des transports durables (Eurist). À ce titre, il donne des conférences et publie des textes sur la planification de transports durables dans les villes africaines ou sur la mobilité pour tous. Il est également directeur de l'ONG Fabio, en Ouganda. Celle-ci a commencé par encourager l'usage du vélo et promeut aujourd'hui une politique de transports durable pour toute l'Afrique. Patrick Kayemba s'engage aussi dans la lutte contre la corruption et sur divers aspects du développement en Afrique. Il est président de Transparency International en Ouganda et membre du Conseil économique, social et culturel de l'Union africaine. [www.eurist.info](http://www.eurist.info) [www.fabio.or.ug](http://www.fabio.or.ug)



*Un dispensaire au Congo : souvent, la population rurale accède très difficilement aux services de santé.*

**Un seul monde :** Dans vos publications, vous écrivez que la mobilité est un pilier essentiel d'un monde plus équitable. Préconisez-vous l'adoption d'un droit de l'homme à la mobilité ?

**Patrick Kayemba :** Chaque État est tenu d'offrir des prestations à sa population. Mais il doit aussi veiller à ce que l'ensemble de la population puisse bénéficier de ces services. Quel que soit son niveau de formation ou son revenu, chaque citoyen a le droit d'accéder aux offices publics, au Parlement ou aux hôpitaux. C'est pourquoi la mobilité est un facteur central du bon fonctionnement d'une société. Dans cette optique, on peut parler d'un droit à la mobilité : dans les endroits où les infrastructures nécessaires n'existent pas, les gens qui n'ont pas les moyens de voyager se trouvent marginalisés. Cela ne doit jouer aucun rôle que l'on soit campagnard ou citadin : tout le monde a le même droit aux prestations sociales.

**Concrètement, par où faut-il passer pour que ce droit devienne réalité ?**

La croissance démographique, l'urbanisation et la motorisation ont eu pour effet que, dans nos villes, de nombreuses structures sont plus facilement accessibles aux véhicules qu'aux gens. Nos rues sont dangereuses pour les piétons et les cyclistes. Les catégories sociales à faible revenu se trouvent refoulées à la périphérie des villes. Tous les matins, ces gens parcourent de longues distances à pied ou à vélo pour trouver du travail dans les centres urbains. Nous plaidons aussi bien pour le développement des transports publics que pour des solutions basées sur les transports non motorisés, afin que les habitants pauvres puissent eux aussi se permettre d'aller au centre-ville. Faire de la place pour la mobilité douce, c'est en même temps contribuer à la diminution des accidents de la circulation. Ceux-ci comptent en Afrique parmi les premières causes de mortalité, avec le sida et le paludisme.



fabio.org

Dans les pays en développement, le vélo est un moyen de transport très apprécié. Il sert, par exemple, d'ambulance en Ouganda et de rickshaw au Bangladesh.

### Autrement dit, il s'agit de multiplier les pistes cyclables et les zones piétonnes?

C'est une approche. Mais il faut aussi limiter le besoin de se déplacer. Les gens ne doivent pas être constamment en route d'un endroit à l'autre. Les technologies de communication ont déjà eu un impact considérable : aujourd'hui, nous sortons notre portable ou nous utilisons une cabine téléphonique si nous voulons parler avec quelqu'un qui n'est pas à proximité. Cette question interpelle aussi les urbanistes. Ils sont censés faire en sorte que des équipements comme les écoles, les hôpitaux et les marchés se trouvent dans le voisinage de leurs usagers. Une bonne planification a pour effet de modérer la mobilité : il faut par exemple que les habitants puissent choisir une école peu éloignée. Cela suppose que l'offre éducative soit décentralisée. Actuellement, la plupart des écoles et des hôpitaux de qualité sont établis dans les centres des villes, de sorte que tout le monde s'y bouscule. À Kampala, le plus grand marché se trouve en plein quartier central des affaires. Si vous voulez acheter ou vendre quelque chose, vous êtes obligé de vous rendre au cœur de la cité. Pour éviter ce genre de situation, il nous faut absolument combiner l'aménagement du territoire avec des réseaux complets de transports publics.

### Est-ce aussi valable pour les zones rurales?

En Afrique, la plupart des routes de campagne sont impraticables à la saison des pluies. C'est le grand problème. Durant les inondations, des ponts sont détruits. On en démonte d'autres pour les protéger contre les crues. De ce fait, les véhicules qui devraient venir chercher des produits agricoles ou transporter des malades sont dans l'impossibilité d'atteindre les villages. C'est pourquoi l'organisation Fabio s'investit en Ouganda pour que les communautés locales disposent de leurs propres vélos :



Norbert Enkerlall

un cycliste peut en effet se déplacer sur n'importe quelle route, quel que soit l'état de celle-ci.

### Quelle politique des transports assurera la mobilité pour tous?

La plupart des routes africaines se construisent avec des subventions ou des crédits de la Banque mondiale, de l'UE ou de la Banque africaine de développement. Ces institutions débloquent aussi des fonds pour l'entretien des axes de communication existants. Il est grand temps que les partenaires internationaux assortissent leur aide de conditions visant à investir dans le trafic non motorisé. Chez nous, on formait par le passé les ingénieurs de manière à ce qu'ils construisent des routes pour les véhicules, mais pas pour les gens. Nous avons des capacités limitées pour ce qui est de planifier des voies de communication et des villes conviviales. C'est pourquoi nous avons besoin d'un transfert de connaissances et d'experts du Nord vers le Sud.

### Pourquoi est-il si important de promouvoir et d'assurer la mobilité précisément dans le domaine du trafic non motorisé?

La mobilité est un catalyseur de développement, du fait qu'elle stimule le transfert d'expériences, de biens et de services. Cela entraîne une croissance de la production et donc des marchés. L'économie se porte d'autant mieux que davantage de gens ont accès au marché. Inversement, les restrictions à la mobilité ont pour effet que les gens dépensent moins et sont dans l'incapacité d'approvisionner les grands marchés. En améliorant la mobilité, on contribue au développement économique d'un pays. C'est particulièrement important pour nous autres Africains, car le but est de créer des débouchés pour nos produits. ■

(De l'anglais)

## Une démarche écologique, sociale et durable

La Suisse œuvre depuis des décennies dans la construction de ponts et de routes au Népal. Elle a développé une méthode qui associe la population locale aux décisions et l'implique dans la réalisation des travaux. À l'avenir, les habitants se chargeront aussi de l'entretien de ces infrastructures.



Jean Muramba Lumpungu/DDC

### Des routes pour l'Afghanistan

Les expériences faites au Népal vont bénéficier au Takhar, une province pauvre du nord-est de l'Afghanistan. La DDC finance depuis 2007 des projets de développement agricole dans cette région aux terres surexploitées, éloignée de tout et sujette aux inondations et aux glissements de terrain.

Dès le printemps 2015, elle investira également dans l'amélioration des voies de communication. Il est prévu d'agrandir et de rendre praticables toute l'année des routes situées dans deux bassins versants. La DDC exploitera les avantages de la construction à haute intensité de main-d'œuvre, qui a fait ses preuves au Népal : le projet, d'une durée de quatre ans, procurera des emplois à environ 1500 habitants. Ces derniers pourront ainsi tenir jusqu'au moment où les investissements agricoles à long terme – notamment les plantations d'arbres fruitiers et de noyers – commenceront à devenir rentables.

*Les villageois sont associés à la réalisation d'une route. Ils participent aux décisions ainsi qu'à la construction et se chargeront plus tard de son entretien.*

(gn) La construction de routes en terrain montagneux est difficile et délicate : les méthodes conventionnelles, qui utilisent de lourds engins et le dynamitage de roches, ne sont pas seulement coûteuses ; souvent, elles provoquent également des glissements de terrain, des chutes de pierres et affectent l'environnement. L'érosion menace dès que l'on porte atteinte à la couche végétale sensible. C'est pourquoi la DDC a opté d'emblée, au Népal, pour des méthodes respectueuses de l'environnement, en y associant les villageois ; ceux-ci participent aux décisions ainsi qu'à la construction des routes et des ponts. Cette stratégie a été régulièrement améliorée au fil des ans et adaptée à l'évolution des besoins : aujourd'hui, les routes doivent résister au poids des camions et des bus, et être praticables si possible durant toute l'année.

### L'aspect social est important

Dans le cadre du District Roads Support Program-

me (DRSP), la DDC a soutenu de 1999 à fin 2014 la construction et la remise en état d'environ 600 kilomètres de routes dans sept districts. Associée aux travaux de planification, la population locale avait également la possibilité de gagner de l'argent sur les chantiers. Le projet misait en effet sur le travail manuel à la pelle et à la pioche, ce qui a procuré en tout 5 millions de journées de travail rémunéré aux habitants démunis de ces montagnes.

« L'aspect social est particulièrement important dans les projets routiers », souligne Renate Lefroy, chargée de programme pour le Népal à la DDC. Les ouvriers avaient un revenu assuré durant nonante jours environ. Lors de l'embauche, on donnait la préférence aux catégories sociales défavorisées. Au moins un tiers des postes étaient réservés aux femmes, qui touchaient le même salaire que les hommes. « Au début, cette décision a provoqué de vives discussions, mais elle a été finalement acceptée et appréciée », résume M<sup>me</sup> Lefroy.

Un sondage a été mené auprès de villageois ayant travaillé à la construction des routes. Il montre que cette source de revenus – même limitée dans le temps – leur a beaucoup apporté. Les personnes interrogées disent avoir dépensé ce gain supplémentaire pour régler des dettes, acheter des denrées alimentaires et envoyer leurs enfants à l'école. Certaines l'ont utilisé pour acquérir du terrain ou pour installer une échoppe le long de la nouvelle route.



*La construction collective de routes ne fait pas que faciliter les déplacements. Elle suscite également des transformations économiques et sociales dans les villages impliqués.*

### Prendre son destin en main

Une fois achevées, les voies de communication facilitent les déplacements jusqu'au prochain village, à l'école ou au marché. Dans ces régions reculées du Népal, la plupart des gens continuent d'ailleurs de voyager à pied. Là où des routes résistantes aux intempéries peuvent être empruntées par les bus et les camions, la durée des trajets se réduit encore davantage. Le transport de marchandises est plus simple et meilleur marché.

En outre, la construction collective des routes a suscité des transformations économiques et sociales au sein des villages impliqués. Naresh Tamang, un habitant de Lisanku, a raconté cette nouvelle situation et le bien-être qui l'accompagne dans une histoire primée par la DDC : « Les activités économiques du village sont nombreuses et variées. Elles vont de la culture de pommes de terre aux arbres fruitiers, en passant par l'élevage de chèvres et l'apiculture. Mais la différence sans doute la plus importante est notre transformation à nous tous. La construction de la route nous a procuré le sentiment de prendre notre destinée en main. Nous avons ainsi acquis de nombreuses compétences qui nous aident à préparer un avenir différent et meilleur pour nos enfants. »

### En tout, 50 000 km de chemins construits

Cette méthode de construction à haute intensité de main-d'œuvre a été adoptée entre-temps par d'autres agences de développement et par le gouvernement népalais. La DDC fera par ailleurs évo-

luer le concept dans ses nouveaux projets routiers : elle appliquera désormais ce principe de façon systématique à l'entretien des infrastructures de transport dans des régions isolées.

Des 50 000 kilomètres de voies de communication locales construites au Népal depuis les années 90, la moitié environ ne sont plus praticables ou ne le sont que par périodes. Pour que la population puisse les emprunter également durant la saison des pluies, il



faut y réaliser de multiples travaux de soutènement, poser des revêtements plus stables et créer de meilleurs systèmes d'évacuation des eaux.

### Travail manuel de la population locale

Un nouveau programme de la DDC vise à améliorer les routes locales. Il aidera les districts concernés à élaborer et à mettre en œuvre leurs propres plans directeurs pour le développement et, surtout, l'entretien de leurs réseaux de transport. Là aussi, les travaux seront réalisés autant que possible manuellement par la population locale. Des sources de revenus seront ainsi créées tant dans la construction que dans l'entretien des routes. Les villageois qui auront acquis de l'expérience sur un chantier pourront la faire attester. Ils bénéficieront ensuite du statut de travailleurs qualifiés.

Ce programme de la DDC est prévu pour durer quatorze ans. Il y a de bonnes raisons à cela, explique Renate Lefroy. Une route est vite construite, même avec la méthode impliquant beaucoup de travail manuel. « Mais la planification participative prend énormément de temps. Il s'agit surtout de faire comprendre l'importance de l'entretien et d'assurer durablement les capacités requises – sinon, il ne vaut pas la peine d'investir dans des projets routiers. » ■

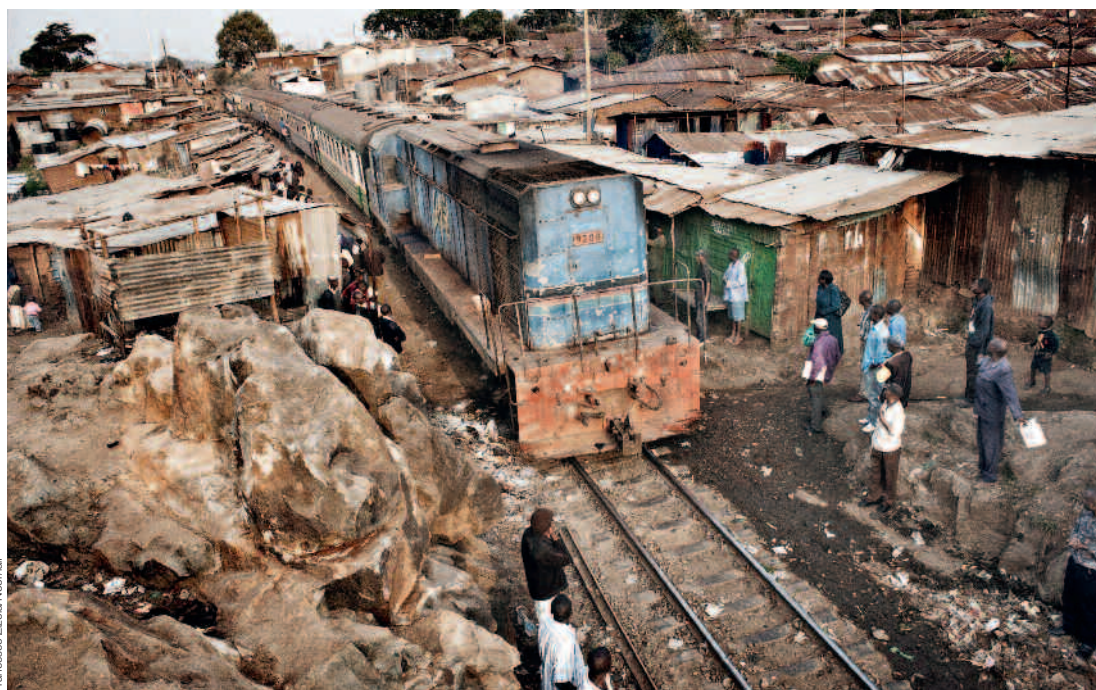
*(De l'allemand)*

### Le lièvre et la tortue

En 2003, le Népalais Naresh Tamang a remporté le premier prix d'un concours d'histoires lancé par la DDC sur le thème de la durabilité. Son récit était intitulé *Le lièvre ou la tortue – quelle tactique était la plus viable ?* L'auteur raconte comment la construction d'une route dans un village voisin, réalisée par les autorités, a d'abord progressé rapidement, avant d'échouer. Par contre, les habitants de son village ont mis la main à la pâte dans le cadre d'un projet proposé par la DDC. Le chantier a avancé beaucoup plus lentement, mais cette route a vu le jour et contribué au développement du village. Ce programme de la DDC a gagné en 2011 un Prix de l'innovation pour le transport routier dans les pays en développement, décerné par la Fédération routière internationale. [www.agridea-international.ch](http://www.agridea-international.ch), « *The Hare or the Tortoise* »

# Un accès à la mer pour le Niger

Les puissances coloniales investissaient autrefois à grande échelle dans des réseaux ferroviaires servant à transporter des matières premières de l'intérieur du pays vers les ports. Aujourd'hui, le chemin de fer prend un nouvel élan en tant que moyen de transport et moteur de développement régional.



Francesco Zizola/Noor/laif

## Extension et modernisation

Le train est en plein essor dans les pays en développement et émergents : actuellement, on élargit les réseaux autour du golfe Persique, au Maghreb et en Afrique australe. Le moteur de cette évolution est la Chine : non seulement elle a développé massivement son réseau national, mais elle finance la réhabilitation et la construction de lignes ferroviaires à l'échelle planétaire. Le projet de réseau panasiatique, par exemple, vise à relancer le transport régional de marchandises et à établir un marché transfrontalier. La Chine ne se contente pas de construire des kilomètres de rail. Elle investit aussi dans des technologies innovantes. Ses trains rapides, capables de rouler à 350 km/h, sont proposés à l'exportation. Ils établissent une liaison avec l'Europe en passant par l'Asie centrale.

*Tant en Afrique (ci-dessus au Kenya) qu'en Asie, il existe des projets d'extension du réseau ferroviaire : l'expérience a montré que l'installation de nouvelles lignes favorise le développement régional.*

(gn) L'an dernier, deux pays d'Afrique occidentale ont donné le coup d'envoi d'un chantier ambitieux : une liaison ferroviaire entre Niamey, capitale du Niger, et la ville portuaire de Cotonou au Bénin, située à plus de 1000 km de là ; sa construction devrait être achevée en 2016. Cette ligne constitue un tronçon essentiel de la « boucle ferroviaire » qui reliera plusieurs grandes villes ouest-africaines. L'origine de ce projet remonte au 19<sup>e</sup> siècle. Les premiers tronçons avaient été réalisés durant l'ère coloniale. Ensuite, on a laissé de côté pendant longtemps l'idée d'une liaison ferroviaire entre le Niger enclavé et le Bénin, ouvert sur le golfe de Guinée. Cela s'explique entre autres par le niveau élevé des investissements requis : la construction et l'entretien d'une infrastructure ferroviaire dépassent les moyens financiers des deux pays concernés. Le nouveau projet, dont le coût est estimé à environ 1 milliard d'euros, sera financé en grande partie par le groupe français Bolloré. L'investisseur lie la construction du chemin de fer à des intérêts économiques très concrets : le Niger exporte annuellement 4000 tonnes d'uranium, qui passent par le port de Cotonou ; à cela s'ajoute l'exploitation de matières pre-

mières telles que l'or et le fer. En transférant de la route au rail le transport de ces produits d'exportation, on pourra réduire dans d'énormes proportions la durée du voyage jusqu'à la mer.

## Des atouts solides par rapport à la route

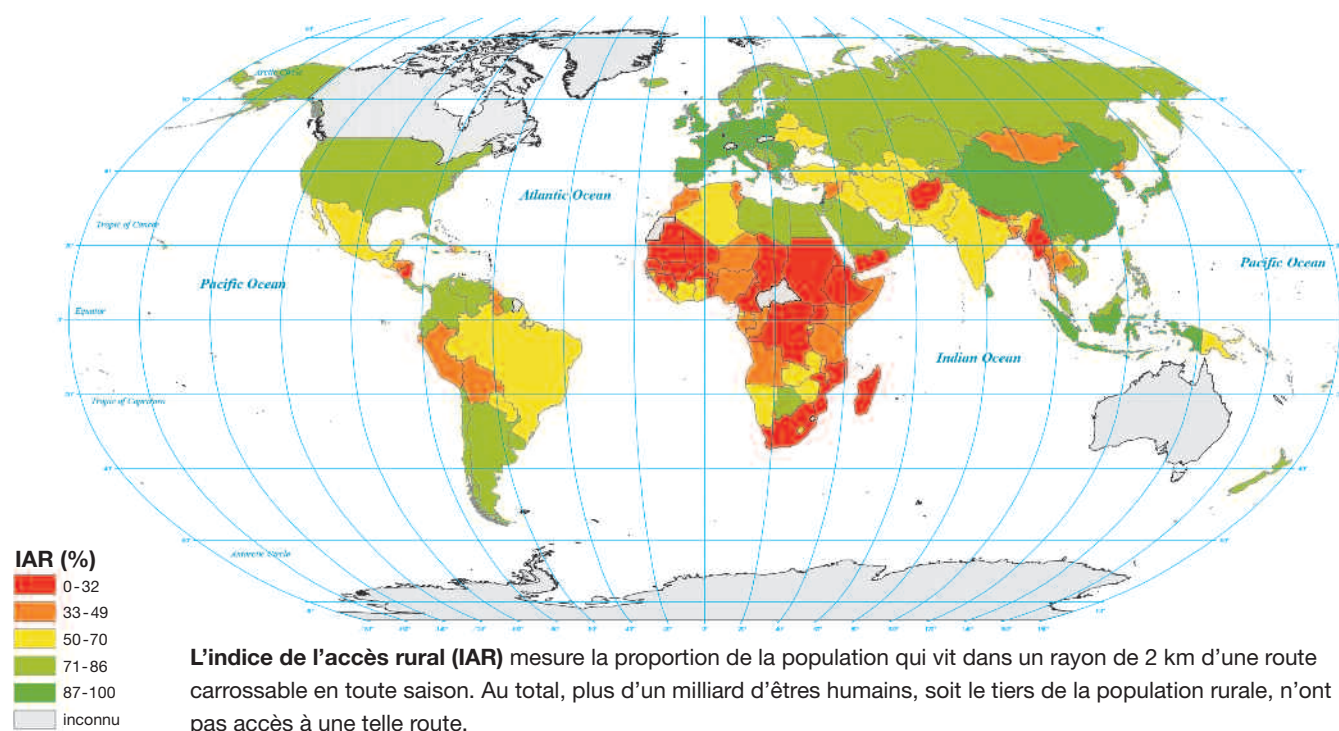
Le plan de revitalisation et d'extension du réseau ferroviaire en Afrique de l'Ouest est un exemple parmi beaucoup d'autres : alors que la route l'a supplanté en de multiples endroits ces dernières décennies, on se remet à miser aujourd'hui sur le rail. En particulier lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises lourdes sur de longues distances, le train est plus rapide, plus sûr et meilleur marché que la route, souvent en mauvais état.

L'installation de lignes ferroviaires revient à créer des axes de transport qui ont des incidences positives sur le développement des économies régionales. Mais cela n'est possible que si, parallèlement au commerce international de matières premières, les producteurs locaux et la population peuvent bénéficier eux aussi de ces nouvelles voies de communication. ■

*(De l'allemand)*



# Faits et chiffres



## Chiffres clés

- En Afrique, 90% de la population rurale se déplace à pied.
- Chaque année, les accidents de la route tuent 1,2 million de personnes, dont 92% dans les pays en développement ou émergents; près de la moitié des victimes se trouvent dans des zones urbaines. Alors que seuls 2% des véhicules immatriculés dans le monde circulent en Afrique, 200 000 personnes y meurent annuellement dans des accidents de la circulation, ce qui représente 16% du nombre total de victimes de la route.
- Au Nigeria, les enfants appartenant au 20% le plus pauvre de la population doivent parcourir, pour se rendre à l'école primaire la plus proche, une distance cinq fois plus longue que ceux faisant partie du 20% le plus aisé.
- Depuis 2002, la Banque mondiale a soutenu la construction et la remise en état de plus de 260 000 km de routes.
- La part de la circulation routière dans les émissions globales de CO<sub>2</sub> se chiffre actuellement à 23%. Elle atteint 30% en comptant également la construction de routes et la fabrication de véhicules. Si le trafic continue d'augmenter au même rythme, il engendrera 80% des émissions de CO<sub>2</sub> en 2050.

## Densité moyenne du réseau routier par 100 km<sup>2</sup>

Afrique	6,8 km
Asie	18 km
Amérique latine	12 km
Suisse	173 km



## Liens

### Forum international pour le transport rural et le développement (IFRTD)

Cet organisme s'emploie à améliorer la mobilité de la population pauvre vivant dans les zones rurales des pays en développement. Il entretient un vaste réseau de membres, dont la majorité se trouvent dans le Sud. La DDC fait partie des principaux donateurs de l'IFRTD.

[www.ifrtd.org](http://www.ifrtd.org)

### Institut des politiques de transport et de développement (ITDP)

Cette organisation est issue du mouvement étatsunien Bikes Not Bombs (vélos au lieu de bombes) qui envoyait des bicyclettes au Nicaragua dans les années 80, afin d'y appuyer les activités de santé et d'éducation. Depuis lors, l'ITDP s'est spécialisé dans la promotion de transports durables en milieu urbain.

[www.itdp.org](http://www.itdp.org)

### Institut européen pour des transports durables (Eurist)

Cette ONG basée à Hambourg s'engage à l'échelle planétaire en faveur d'une durabilité accrue dans le domaine de la mobilité et des transports. Son travail se focalise sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, la lutte contre la pauvreté, la protection de l'environnement, la sécurité routière et le transport de marchandises.

[www.eurist.info](http://www.eurist.info)

# Un soulèvement à l'issue incertaine

Le Burkina Faso a longtemps été un havre de stabilité en Afrique de l'Ouest. L'ex-président Blaise Compaoré avait réussi à devenir un partenaire des pays occidentaux, tant sur le plan politique qu'en matière de coopération au développement. Son régime autoritaire n'autorisait toutefois aucune véritable participation de la population. L'an dernier, les Burkinabè, en colère, l'ont contraint à se retirer. De Ruedi Küng\*.



Aujourd'hui encore, les garçons sont plus nombreux que les filles dans les écoles du Burkina Faso.

Une salle de classe dans la campagne africaine : filles et garçons, vêtus de couleurs vives, sont assis sur des bancs rudimentaires, devant des pupitres en bois brut. Debout face au tableau noir, une élève lit, d'une voix mal assurée et en trébuchant parfois sur les mots, des phrases élégamment tracées à la craie. C'est une école comme on en voit partout sur le continent noir.

Pourtant, quelque chose ici diffère des autres salles de classe africaines. Au tableau, les phrases ne sont

pas écrites uniquement dans la langue officielle qui est celle de l'ancienne puissance coloniale, à savoir le français. Elles le sont aussi en mooré, l'une des nombreuses langues locales du Burkina. L'école se trouve dans le village de Sakoiné, à une heure de route de la capitale Ouagadougou. Sur les 7000 habitants, nombreux sont ceux – comme c'est le cas également dans le reste du pays – qui ne sont jamais allés à l'école, n'ont appris ni à lire ni à écrire et ne savent pas le français.

Il y a neuf ans, une organisation locale a appris aux villageois qu'il existe au Burkina Faso un nouveau type d'école, destinée aux enfants et aux adolescents qui ont raté le moment de leur scolarisation. Grâce à un enseignement dispensé dans leur langue maternelle, les jeunes de 9 à 16 ans y rattrapent en quatre ou cinq ans les six années du degré primaire. Les parents d'enfants non scolarisés (ils sont plusieurs centaines) ont alors souhaité qu'une telle école soit ouverte à Sakoinché, nous explique en français le chef du village Soulli Félix. Ils ont émis cette demande tout en sachant que l'enseignement coûte 1500

devenues une habitude pour les habitants de Sakoinché : elles ont lieu en plein air, à l'ombre de grands nérés qui atténuent quelque peu la chaleur accablante. La transpiration perle malgré tout sur les visages des femmes et des hommes, assis séparément sur les bancs en bois de l'école. Les débats vont bon train, car nul n'hésite à donner son avis. Interprétant les votes des participants, le chef du village nous apprend que les parents sont satisfaits du fonctionnement de l'établissement. Les deux écoles spéciales ne suffisent toutefois de loin pas pour accueillir tous les adolescents qui n'ont jamais été scolarisés ou qui ont quitté l'école trop tôt.

Les parents répondent volontiers aux questions : « Oui, il y a plus de garçons que de filles à l'école », déclare un père. Non, cela ne le dérange pas ; il a pu y envoyer deux de ses trois enfants, une fille et un garçon. Une mère estime pour sa part que les enfants des deux sexes devraient avoir les mêmes chances de fréquenter l'école. Au Burkina Faso, les garçons sont toutefois plus nombreux que les filles à bénéficier d'une éducation scolaire.

### Plus de cent écoles bilingues

L'organisation Solidar Suisse a ouvert les premières écoles bilingues dans ce pays en 1994. En 2007, le gouvernement burkinabè a inclus la formation bilingue dans la politique nationale d'éducation et a ainsi joué un rôle de pionnier en Afrique de l'Ouest. Depuis, les avantages de ce système sont largement reconnus. Presque plus personne ne les conteste. Au lieu de recevoir un enseignement en français – langue qui leur est totalement inconnue –, les enfants suivent tout d'abord l'école primaire dans leur langue maternelle. Ils apprennent le français plus tard, car c'est la langue officielle et celle utilisée dans la formation supérieure.

Cette méthode accroît sensiblement les succès scolaires. Il existe aujourd'hui plus de cent écoles bilingues au Burkina Faso, la grande majorité étant étatiques, une douzaine catholiques et quelques-unes privées. « Ce nombre est toutefois infime, comparé aux 11 000 écoles que compte le pays », admet Koumba Boly-Barry, la ministre de l'éducation.

### Une jeunesse formée pour rester au chômage

Malgré ces progrès, la situation de l'éducation reste globalement précaire, comme en témoigne l'indice de développement humain (IDH), calculé par l'ONU : en 2014, le Burkina Faso occupait le 181<sup>e</sup> rang sur 187 et figurait ainsi parmi les pays les moins développés du monde. Des trois composantes de l'IDH – espérance de vie à la naissance, produit intérieur brut par habitant et niveau de formation –, le dernier grève tout spécialement le classement du

### Le Burkina Faso en bref

#### Nom

Burkina Faso (nom qui signifie « pays des hommes intègres »)

#### Capitale

Ouagadougou

#### Superficie

274 200 km<sup>2</sup>

#### Population

17 millions

#### Langues

Langue officielle : français ; plus de soixante langues parlées, dont le mooré, le dioula et le foulfoudé.

#### Âge moyen

17 ans

#### Espérance de vie

Femmes : 57 ans  
Hommes : 53 ans

#### Religions

Musulmans : 60%  
Chrétiens : 25%  
Autres : 15%

#### Éducation scolaire

Seul un tiers des plus de 15 ans et à peine 40% des 15-24 ans savent lire et écrire. Une classe compte en moyenne 48 élèves.

#### Économie

Environ 90% des habitants pratiquent une agriculture de subsistance. La production de coton génère un tiers du PIB, l'extraction d'or 13%.

#### Produits d'exportation

Coton, produits animaux, or



Rep. Bénéat/Noctiflat

*Le faible taux d'alphabétisation de la population burkinabè freine considérablement le développement du pays.*

francs CFA (2,75 francs suisses) par enfant et par an. Cette somme, qui paraît modeste, grève néanmoins lourdement le budget des familles. Une autre condition consistait à créer une association de parents, qui se réunisse régulièrement et suive la gestion de l'établissement. La première école est en place depuis huit ans et une seconde s'est ouverte en 2011.

### Plus de garçons que de filles

Entre-temps, les réunions de parents d'élèves sont





*La croissance économique ne profite qu'à une petite élite. Elle se traduit en particulier par la construction de bâtiments et de routes à Ouagadougou.*

pays. «La population adulte est faiblement alphabétisée», explique Pascal Karorero, représentant de l'ONU pour le Burkina Faso. En outre, ajoute-t-il, les efforts visant à scolariser la majorité des enfants sont réduits à néant par le fait que seule une petite partie de ceux qui achèvent l'école primaire entrent à l'école secondaire.

Le spécialiste en éducation Paul Ouédraogo a un avis encore plus tranché sur la situation dans son pays : «Le problème est que notre jeunesse est formée pour rester au chômage», déplore-t-il. Pour les jeunes qui achèvent leur scolarité dans les villes, il est extrêmement difficile de trouver un travail régulier. Ceux qui ont cette chance doivent se contenter d'un salaire oscillant entre 150 et 200 francs. Un artisan doit nourrir une famille de sept personnes avec un revenu de 70 000 FCFA (à peine 130 francs suisses) par mois et un instituteur ne touche que 15 000 FCFA, soit le prix d'un sac de riz ! À ce tarif, beaucoup n'auraient plus les moyens de manger un repas par jour, mais seulement tous les deux jours. Quant à la population rurale, largement majoritaire dans ce pays sahélien, elle pratique une agriculture de subsistance rudimentaire dans des conditions climatiques qui ne cessent de s'aggraver. Sa situation est également peu enviable : à la campagne, plus de 40% des habitants vivent au-dessous du seuil de pauvreté.

### **Croissance économique surprenante**

La statistique économique dresse pourtant un autre portrait du pays. Ces dernières années, le Burkina Faso a affiché une croissance économique étonnante (6,9% en 2013 et 9% en 2012). Il doit cet essor surtout à l'« or blanc », le coton, qui représente une partie considérable du produit intérieur brut. La production du véritable or revêt aussi de l'importance, mais elle a souffert de la baisse des prix sur les marchés mondiaux. Quoiqu'il en soit, le gouvernement national bénéficie de revenus accrus. Preuve en sont par exemple la construction intensive de routes dans

la capitale, l'érection de Ouaga2000, nouvelle et luxueuse cité, ou l'achat d'avions de chasse russes pour l'équivalent de 700 millions de francs suisses. Ces dépenses sont cependant mal perçues par nombre de gens qui doivent consacrer une part toujours plus importante de leur revenu à l'achat de nourriture. Selon Paul Ouédraogo, seule une petite élite profite de la croissance économique. Le fossé entre riches et pauvres ne cesse de se creuser.

### **Le peuple crie sa colère**

Il n'est donc pas surprenant que les Burkinabè se soient montrés de plus en plus insatisfaits de leur président. Blaise Compaoré était arrivé au pouvoir en 1987 par un coup d'État. Il avait déjà été à plusieurs reprises la cible de manifestations et d'émeutes. En 2011, la contestation avait été particulièrement violente. Le président n'avait sauvé son poste qu'en opérant des changements à la tête de l'armée et de la gendarmerie, en formant un nouveau gouvernement et en faisant quelques concessions (hausse de la solde pour les soldats mécontents et la garde présidentielle entrée en rébellion, entretiens avec l'opposition).

Le seul espoir qui restait à la population de se débarrasser de Blaise Compaoré résidait dans l'article 37 de la Constitution, qui empêchait le président de se présenter une nouvelle fois aux élections. Lorsque celui-ci a tenté de faire abroger cette disposition par des membres complaisants de son gouvernement, plus rien n'a pu contenir la colère populaire. Les gens ont été si nombreux à descendre dans la rue que le président s'est vu obligé d'annoncer son départ à fin octobre 2014, après avoir fortement résisté. L'avenir du pays est encore incertain. ■

*\*Ruedi Küng a été durant douze ans correspondant pour l'Afrique à la radio allemande DRS. Il travaille aujourd'hui comme spécialiste de l'Afrique à InfoAfrica.ch.*

### **La Brigade verte**

Si on veut les voir au travail, il faut se lever avant 4 heures. Blouses vertes et coiffes colorées, équipées de balais, de pelles et de seaux, des femmes, pour la plupart âgées, nettoient les rues de la capitale Ouagadougou avant que celles-ci soient encombrées par la circulation matinale. C'est en 1995 que le maire de l'époque Simon Compaoré a fait appel à ces balayeuses. À l'origine, elles n'étaient qu'une centaine. Aujourd'hui, 2000 « femmes de Simon » débarrassent rues et ruelles de la poussière et des immondices, arrachant également les mauvaises herbes au passage. La Brigade verte – c'est ainsi qu'elle a été rebaptisée – a reçu plusieurs prix et inspiré d'autres capitales africaines. En 2013, ses membres ont accueilli avec une grande joie la décision du nouveau maire de faire passer leur modeste salaire de 25 à 75 francs suisses par mois.

## Sur le terrain avec...

**Alfred Zongo, chargé de programme au bureau de la coopération suisse à Ouagadougou**

Dans un pays où l'espérance de vie plafonne à 55 ans, je peux m'estimer chanceux : j'ai franchi le cap des 60 ans, l'âge officiel de la retraite pour les cadres. Fin décembre dernier, j'ai donc pris congé de mes collègues de la DDC, après avoir transféré à l'un d'eux les dossiers dont j'étais chargé, à savoir l'éducation de base et la formation professionnelle.

Entré au bureau de coopération en 1998, je me suis occupé de programmes dans tous les domaines d'intervention de la DDC. Je me rendais fréquemment sur le terrain pour superviser nos projets. Un peu partout, les gens me surnommaient « l'homme aux cheveux blancs ». C'est mon signe distinctif depuis longtemps. À 45 ans déjà, je n'avais plus un seul cheveu noir.

Pendant ces visites de terrain, je consacrais mes soirées à des contacts informels avec les responsables de la mise en œuvre des projets ou les bénéficiaires. Nous bavardions en sirotant une calebasse de *dolo*, la bière de mil locale, dans un bar ou un petit maquis. Ces entretiens décontractés m'ont appris beaucoup de choses. Ainsi, des paysans m'ont expliqué un jour comment ils s'y étaient pris pour obtenir le forage d'un puits dans leur village : sachant que la coopération suisse est très sensible aux besoins des femmes, ils ont chargé ces dernières de soumettre le problème à la DDC et de solliciter un financement. Leur stratégie a fonctionné, puisque nous avons accepté cette requête. Maintenant, le village dispose d'un point d'eau.

« Avec M. Zongo, il n'y a pas moyen de détourner un franc de la coopération suisse. »

Cela dit, tous les partenaires n'étaient pas prêts à prendre un pot avec moi. Beaucoup ne me portaient pas dans leur cœur, car j'avais la réputation d'être intransigeant dans l'analyse de leurs comptes rendus. Je vérifiais minutieusement l'utilisation des fonds alloués par la DDC. Certains disaient : « Avec M. Zongo, il n'y a pas moyen de détourner un franc de la coopération suisse. »

En faisant le bilan, je suis particulièrement fier de ce que nous avons réalisé dans l'éducation non formelle (ENF). La DDC a joué un rôle pionnier dans



© AGCT

ce domaine. Il y a trente ans, elle était la seule à financer des cours destinés aux analphabètes et aux adolescents déscolarisés. Sous son impulsion, d'autres donateurs se sont mis à soutenir l'ENF et le gouvernement burkinabè l'a intégrée dans sa politique éducative.

Nous avons également fait du bon travail dans le domaine du pastoralisme. Nous avons soutenu l'élaboration d'une loi qui régleme la transhumance. Ce texte a permis de délimiter des couloirs de transhumance et des zones de pâture dans l'est du pays, où des conflits récurrents opposaient les éleveurs aux paysans. Des comités de gestion sont censés veiller au respect de ces zones. Malheureusement, ils ne fonctionnent plus depuis que le financement de la DDC a pris fin. Les activités agricoles ont à nouveau envahi les surfaces réservées à l'élevage. La reprise des conflits est inéluctable et cela me fend le cœur.

Après avoir vécu 35 ans à Ouagadougou, je suis revenu m'installer à Poa, mon village natal, pour y passer ma retraite. J'ai déjà planté quelques arbres fruitiers à côté de ma maison et je compte faire également un peu d'élevage de poulets. Ces activités me laisseront toutefois du temps pour mettre mes compétences au service de la commune. Le conseil municipal de Poa a besoin de conseils notamment sur la décentralisation et sur la manière de promouvoir la participation citoyenne. ■

*(Propos recueillis par Jane-Lise Schneeberger)*

### Les axes prioritaires de l'aide suisse

Au Burkina Faso, la coopération suisse est active principalement dans quatre secteurs. L'un d'eux est le développement rural : la DDC – présente dans le pays depuis 1974 – aide les agriculteurs et les éleveurs à moderniser leurs exploitations, pour leur permettre d'améliorer leurs revenus et de mieux affronter les crises alimentaires. La réforme de l'État est un autre axe d'intervention : la DDC soutient le processus de décentralisation, elle renforce les acteurs locaux et encourage la participation citoyenne. Dans le domaine de l'éducation de base et de la formation professionnelle, ses projets visent notamment à éliminer l'analphabétisme. De son côté, le Secrétariat d'État à l'économie se concentre sur la gestion des finances publiques.

[www.ddc.admin.ch](http://www.ddc.admin.ch),  
« Pays », « Afrique occidentale », « Burkina Faso »  
[www.cooperation-suisse.admin.ch/burkina-faso](http://www.cooperation-suisse.admin.ch/burkina-faso)

## Trop, c'est trop!

Dans la riche tradition orale du Burkina Faso, un adage dit ceci : « Le beurre dort, il n'est pas mort ». Cette pensée philosophique fait l'apologie de la patience, de la capacité à endurer, mais aussi de la possibilité de réveil, d'éruption et d'explosion. Les diverses qualités que l'on reconnaît au beurre de karité peuvent être transposées au peuple burkinabè. L'insurrection de l'automne dernier est la parfaite illustration de cette métaphore.

Mais qu'est-ce qui a donc conduit ce beurre congelé à se dégivrer, à se liquéfier, à se chauffer jusqu'à bouillir, puis à tout ravager sur son passage les 30 et 31 octobre dernier? Il y a sans doute plusieurs causes à cela. De notre point de vue, elles se fédèrent toutes en un seul mot : l'excès.

Le meilleur exemple en la matière est assurément la manière dont la Constitution a été manipulée à plusieurs reprises dans le seul but de servir l'ex-président Blaise Compaoré et son clan. L'article 37 de la loi fondamentale du Burkina Faso stipulait que le chef de l'État est élu pour un mandat de sept ans, renouvelable une fois. Cette disposition garantissait à M. Compaoré, qui n'avait pas d'opposition significative en face de lui, quatorze années de règne sans inquiétude.

C'est durant son deuxième septennat qu'est intervenu le premier tripartouillage : une modification de l'article 37 a levé le verrou de la limitation des mandats, permettant ainsi au président de se présenter autant de fois qu'il le souhaiterait. En même temps, tout était mis en œuvre pour faire taire les voix qui portaient les protestations et les aspirations du peuple. D'où les menaces, les intimi-

datations et même les assassinats d'opposants, tels le professeur Oumarou Clément Ouédraogo et le journaliste d'investigation Norbert Zongo, directeur de l'hebdomadaire *L'Indépendant*. Ce dernier meurtre, perpétré en 1998, a provoqué une révolte nationale qui a failli emporter le régime.

Dans les solutions proposées alors par le Collège des sages pour sortir de la crise, il avait été convenu de ramener le mandat présidentiel à cinq ans, renouvelable une seule fois. Cette disposition, qui n'avait pas d'effet rétroactif, est entrée en vigueur en 2005, au terme des deux premiers septennats de Blaise Compaoré. Celui-ci a été réélu en 2005 pour un troisième mandat, de cinq ans cette fois, puis en 2010 pour un quatrième qui devait être le dernier. À la fin de 2015, Blaise Compaoré aurait donc passé au total 28 ans au pouvoir. Pourtant, lui et ses partisans ont estimé que cela n'était pas suffisant. Ils ont entrepris une nouvelle manœuvre afin de réviser, une fois de plus, la Constitution et d'assurer au président quinze ans supplémentaires de règne.



**Martin Zongo** est né en 1957 à Gouïm, au Burkina Faso. Titulaire d'une maîtrise en lettres modernes de l'Université de Ouagadougou, il a enseigné le français dans plusieurs collèges de son pays et de Côte d'Ivoire. Il a également assumé des responsabilités politiques : entre 1984 et 1986, il a été haut-commissaire de deux provinces, le Nahouri, puis le Boulgou; de 1987 à 1991, il a été secrétaire général de la Commission nationale burkinabè pour l'Unesco. Depuis 2003, Martin Zongo est l'administrateur du Carrefour international de théâtre de Ouagadougou (Cito).

Trop, c'est trop. Telle fut la réponse du peuple. Malgré les agressions corrosives des modes de vie étrangers qui aliènent notre population, particulièrement sa frange jeune, les deux journées historiques d'octobre 2014 montrent que les Burkinabè ont conservé un socle de valeurs éthiques et morales. Celles-ci fondent, protègent et sauvegardent leur réputation d'hommes intègres.

Les Burkinabè subliment la tolérance, le pardon, le respect du chef et l'attachement à la paix, tant de valeurs qui ont permis à Blaise Compaoré de régner pendant 27 ans, en dépit des turbulences intervenues çà et là. En revanche, ils abhorrent la roublardise, la malhonnêteté, les crimes économiques et de sang ainsi que le non-respect de la parole donnée. C'est l'accumulation excessive de ces tares politiques qui a allumé le feu. Elle a fait fondre, puis porté à ébullition le beurre burkinabè. Celui-ci dormait, mais il n'était pas mort, comme l'ont cru à tort les dirigeants que l'impétueuse éruption a emportés à la fin du mois d'octobre. Et puisqu'on parle de beurre, souhaitons que l'exemple du Burkina fasse tache d'huile! ■



# Une radio sans tabous

Depuis la chute du président Ben Ali en 2011, la DDC soutient les émetteurs de Radio tunisienne, autrefois contrôlés par l'État. Le but est de les aider à proposer des programmes plus équilibrés et plus professionnels. La nouvelle orientation de la station régionale Radio Gafsa fait office de projet pilote.



Fondation Hirondelle

La DDC soutient plusieurs émetteurs de Radio tunisienne. Les journalistes abordent des thèmes autrefois tabous et s'efforcent de donner la parole à toutes les couches de la population.

(mw) La Fondation Hirondelle, basée à Lausanne, a pour spécialité l'appui aux médias indépendants dans les régions en crise. Financée par la DDC, elle soutient depuis juin 2011 Radio Gafsa, l'une des cinq stations régionales de Radio tunisienne – la radio publique nationale. « Cette collaboration a changé beaucoup de choses », commente Hela Saoudi, ex-directrice des programmes de cette chaîne. « Radio Gafsa a aujourd'hui davantage de correspondants locaux. En outre, un sondage nous a permis d'en savoir plus sur les besoins des auditeurs. » Il en est résulté une restructuration du programme hebdomadaire et un changement d'horaire pour les émissions d'information.

« Au début du projet, la Fondation Hirondelle avait travaillé pour une brève période avec toutes les stations de Radio tunisienne », explique Souhaib Khayati, de la division Coopération internationale de l'ambassade de Suisse à Tunis. Le but était de diffuser des informations aussi équilibrées que possible avant les élections d'octobre 2011. « Il a suffi de quelques semaines pour que l'on observe un changement de comportement chez les journalistes », se souvient M. Khayati. La grande diversité des opinions exprimées à la radio après l'abolition du ré-

gime du parti unique était un fait nouveau. Le succès de cette expérience initiale et le développement prometteur de Radio Gafsa ont conduit à étendre le projet à deux autres stations régionales. La fondation envisage également d'inclure encore d'autres émetteurs de Radio tunisienne dans le projet.

## Avenir incertain

« La politique, la religion et les questions sociales étaient naguère des thèmes tabous », rappelle Hela Saoudi. « L'information est plus ouverte aujourd'hui et l'on s'efforce de donner une voix à toutes les couches de la population. Mais nous essayons aussi de trouver des solutions pour les régions retirées, mal couvertes par la radio et sans électricité. »

L'avenir de Radio Gafsa est incertain. La Suisse continuera de soutenir Radio tunisienne durant trois ans. Ensuite, cette dernière devra assumer elle-même le financement de ses correspondants locaux. M. Khayati est persuadé que cette transition aura une issue favorable : « On se rend bien compte maintenant qu'il n'est pas possible de diffuser uniquement des informations en provenance de la capitale. » ■

(De l'allemand)

## Une réaction au Printemps arabe

La DDC n'était guère active en Afrique du Nord avant l'éclatement des révolutions arabes, car elle se concentre en principe sur des pays où la pauvreté est bien plus lancinante. Face aux bouleversements politiques survenus dans cette région du monde, la Suisse a rapidement décidé en 2011 de soutenir la démocratisation des États concernés et d'en promouvoir le développement économique. La DDC y travaille en étroite collaboration avec de nombreuses autres instances fédérales (voir *Un seul monde* 1/2013). La Suisse et la Tunisie ont par ailleurs passé un accord de coopération dans le domaine migratoire. [www.ddc.admin.ch](http://www.ddc.admin.ch), « Pays », « Afrique du Nord »

# Les plantes ont aussi leurs cliniques

Pour les 500 millions de petites exploitations agricoles des pays en développement, une mauvaise récolte peut être fatale. Mais les paysans pourront bientôt obtenir des conseils utiles auprès de mille « cliniques des plantes », prévues dans quarante pays. Ce projet est complété par une base de données en ligne, accessible à tous, qui recense le savoir mondial sur les ravageurs et les maladies végétales.



## De l'entomologie à une ONG internationale

La création du Cabi, organisme responsable du programme Plantwise, remonte à l'Angleterre coloniale. Le Comité de la recherche entomologique a été fondé en 1910, afin de promouvoir l'étude des insectes en Afrique. Son but était de lutter contre les ravageurs des plantes cultivées. Au fil du temps, il a étendu son champ d'action à divers domaines scientifiques et programmes de formation. Aujourd'hui, le Cabi est une organisation qui regroupe 48 pays membres. Il déploie ses activités dans quelque 70 pays et emploie environ 400 personnes. Comme par le passé, le Cabi a son siège en Angleterre, mais il compte onze autres centres, dont l'un se trouve depuis cinquante ans à Delémont, dans le Jura. [www.cabi.org](http://www.cabi.org)  
[www.plantwise.org/](http://www.plantwise.org/)  
[knowledgebank](http://knowledgebank)

Grâce à une campagne d'information menée par Plantwise, les petits Congolais savent déjà beaucoup de choses sur les plantes et leurs parasites.

(mw) Partout dans le monde, les gens se rendent dans les lieux de culte pour solliciter l'aide divine en cas de maladie. Depuis deux ans environ, nombre de temples du Sri Lanka accueillent toutefois une nouvelle sorte de patients : pousses de riz, feuilles de thé, noix de coco ou chili, autrement dit des plantes utiles. Une à quatre fois par mois, des experts agricoles spécialement formés – les « docteurs des plantes » – expliquent aux paysans comment lutter contre les ravageurs, les carences en nutriments et les maladies végétales.

« Dans d'autres pays, les cliniques des plantes s'installent souvent sur les marchés locaux. Chez nous, la plupart se trouvent dans des temples », indique Palitha Bandara, du département sri-lankais de l'agriculture. « Il n'y a aucune raison particulière à ce choix. Cela s'est fait ainsi, tout simplement. »

Le Sri Lanka participe au programme Plantwise, mis en œuvre par l'ONG internationale Cabi. D'ici fin 2016, celle-ci entend créer plus de mille cliniques des plantes dans quarante pays émergents et en développement, afin d'accroître la sécurité alimentaire.

## Prévenir les épidémies

L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) estime à quelque 500 millions le nombre de petits paysans dans les pays en développement. Selon le Cabi, les ravageurs et les maladies végétales leur font perdre chaque année 30 à 40% de leurs récoltes. Beaucoup de ces paysans n'ont pas de formation en agriculture et n'ont guère accès à des services de vulgarisation. En installant près de chez eux des cliniques des





Cabi (2)  
 Une « clinique des plantes » en Inde : des paysans viennent consulter des experts agricoles sur les maladies affectant leurs cultures.

plantes, le programme leur offre la possibilité de combler ces lacunes.

Plantwise collabore avec les services de vulgarisation nationaux et les docteurs des plantes sont financés par l'État. Selon Carmen Thönnissen, responsable de ce projet au sein du Programme global Sécurité alimentaire de la DDC, c'est le gage d'un succès à long terme : « Les pouvoirs publics sont perçus comme un intermédiaire digne de confiance. Contrairement aux organismes privés, ils n'ont aucun intérêt à vendre quelque chose aux paysans. » En outre, de bonnes relations avec les organes de l'État sont cruciales pour enrayer d'éventuelles épidémies. C'est ainsi qu'avec l'aide de Plantwise, le Rwanda a pu détecter rapidement l'an dernier l'apparition de la nécrose létale du maïs, une maladie fatale qui se transmet facilement aux autres végétaux.

### La qualité passe avant la quantité

À l'instar du Kenya et du Ghana, le Sri Lanka offre de bonnes conditions pour l'implantation de cliniques des plantes dans l'ensemble du pays. « Notre gouvernement a des vulgarisateurs agricoles dans pratiquement chacun des 25 districts et des laboratoires presque partout », explique Palitha Bandara. Au total, 700 instructeurs suivront une formation de docteur des plantes. M. Bandara pense qu'il leur faudra une année et demie pour terminer les différents modules de cours. Outre les aspects biologiques, ceux-ci traitent aussi de questions logistiques ayant trait à la gestion et à la garantie de qualité dans une clinique des plantes.

« En ce qui nous concerne, nous avons déjà cessé nos formations au Sri Lanka », déclare Julia Dennis, porte-parole du Cabi. Depuis quelque temps, ce sont des spécialistes locaux qui forment les docteurs des plantes. La tâche du Cabi se limite désormais à des interventions ponctuelles, par exemple lorsqu'une clinique est confrontée à une maladie inconnue.

### Accent sur la qualité des conseils

Dans d'autres pays, le programme n'a pas encore atteint ce stade, mais il est en bonne voie : l'automne dernier, Plantwise recensait 720 cliniques dans 33 pays et plus de 2000 docteurs des plantes avaient achevé leur formation. Selon Carmen Thönnissen, cet essor n'est pas dû au hasard : « Les pays comprennent que ces cliniques recèlent un potentiel économique énorme. Ils en veulent donc un maximum. » La quantité n'est toutefois pas prioritaire. C'est la qualité des conseils qui compte. Afin de la garantir, le docteur remplit après chaque consultation un formulaire, qu'il transmet à un service spécialisé pour vérification.

Plantwise présente un autre atout : une base de données en ligne collecte en continu les connaissances sur les maladies et les ravageurs ; elle peut être consultée dans le monde entier. « Il est beau de voir l'enthousiasme que ce réseau et ce nouveau mode de collaboration suscitent, même auprès de ceux qui travaillent depuis des décennies dans un ministère de l'agriculture », souligne Julia Dennis.

Les cliniques des plantes ne datent cependant pas d'hier. En Bolivie et en Ouganda, le Cabi a créé de tels centres de conseils il y a une dizaine d'années déjà. « L'expérience s'avérant positive, nous voulions passer à la vitesse supérieure et lancer un programme mondial », raconte Julia Dennis. Le Cabi a ainsi élaboré une stratégie appropriée avec l'appui de la DDC. Outre la Suisse, ce programme est désormais financé également par la Grande-Bretagne, l'Irlande, les Pays-Bas, l'UE, la Chine et l'Australie. Il devrait se développer encore d'ici à 2020. ■

(De l'allemand)

### Des femmes au chevet des plantes

Selon la FAO, plus de 40% des personnes actives dans l'agriculture à travers le monde sont des femmes. Alors qu'elles produisent 60 à 80% des denrées alimentaires, celles-ci possèdent moins de 2% des terres agricoles. Afin de corriger cette incohérence, le Cabi inclut une stratégie de genre dans tous ses programmes. Plantwise, par exemple, procède à une analyse sexospécifique des données et s'efforce d'intégrer les femmes dans la formation des docteurs des plantes. Les résultats varient toutefois d'un pays à l'autre : au Sri Lanka, la part des femmes parmi ces conseillers avoisine 25%, tandis qu'en Birmanie, où l'agriculture est un domaine traditionnellement féminin, elle atteint presque 100%. Globalement, un quart environ des docteurs des plantes sont des femmes.

# DDC interne

## Superviser le travail des maires en Macédoine

(byl) Dans le cadre de la décentralisation en Macédoine, les gouvernements locaux se sont vus conférer de nombreuses compétences, notamment en matière financière. Les conseils municipaux manquent toutefois des connaissances nécessaires pour s'assurer que les budgets soient gérés de manière professionnelle. Un programme de la DDC vise à renforcer leur effi-



Laurent Cocchi

cacité et leur autonomie. Il aide les élus à exercer pleinement leur fonction de supervision et à mieux défendre les intérêts des citoyens. Cela devrait amener les administrations locales et les maires à se montrer plus transparents et à assumer leur devoir de redevabilité envers la population.

*Durée du projet : 2015-2019*  
*Volume : 10 millions CHF*

## Renforcement du Parlement cambodgien

(bm) Malgré une croissance élevée et constante ces dernières années, le Cambodge reste un pays fragile marqué par de profondes inégalités et de fortes tensions sociales. La DDC soutient le processus démocratique en cours. Elle accorde un appui financier et technique – en collaboration avec les Services du Parlement suisse – à l'Institut parlementaire du Cambodge (IPC). Le but du projet est de renforcer le Parlement cambodgien



Luc Fershter/NT/Redux/laif

et de mieux prendre en compte les droits et les besoins de la population. L'IPC est une ONG qui aide cette institution à remplir son rôle démocratique. Elle lui fournit de l'expertise ainsi que des outils de gestion. Elle organise également des formations à l'intention des députés.

*Durée du projet : 2014-2016*  
*Volume : 2,5 millions CHF*

## Formation professionnelle au Myanmar

(bm) Depuis 2011, le Myanmar vit une ouverture politique et économique. Pour pallier le manque de personnel qualifié, la DDC soutient le développement d'une formation professionnelle de qualité et adaptée aux besoins du marché. Un partenariat avec l'hôtellerie et des experts suisses permet à des jeunes d'acquérir des compétences dans le secteur hôtelier, en pleine expansion. Un autre volet de ce projet est particulièrement original et novateur : le développement d'unités mobiles de formation pour les plus pauvres dans les zones rurales. Le dialogue politique avec les autorités du Myanmar devrait aussi favoriser la mise en place d'un système de reconnaissance et de certification de ces formations.

*Durée du projet : 2014-2018*  
*Volume : 19 millions CHF*

## Des installateurs sanitaires pour l'Ukraine

(bbq) Dans le cadre d'un par-

tenariat public-privé pour le développement, l'entreprise suisse de produits sanitaires Geberit met au point une nouvelle formation pour les installateurs sanitaires en Ukraine. Elle collabore avec une ONG locale. La formation professionnelle a peu évolué dans ce pays au cours des vingt dernières années et ne correspond plus aux normes internationales. Un programme d'apprentissage sur trois ans, en cours d'élaboration, sera mis en œuvre dans six écoles. Il procurera aux diplômés un bagage professionnel compétitif sur le marché de l'emploi.

*Durée du projet : 2014-2018*  
*Volume : 400 000 CHF*

## Un ciment moins polluant

(jah) Les pays émergents connaissent une croissance économique et une urbanisation galopantes, deux facteurs qui augmentent la demande de ciment. Or, la production de ce matériau de construction est responsable de 5%



DDC

des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> liées à l'activité humaine. L'EPFL, en partenariat avec des institutions académiques cubaines et indiennes, a développé un ciment « écologique », basé sur un mélange d'argile et de calcaire. Sa fabrication dégage dans l'atmosphère une quantité de CO<sub>2</sub> réduite de 40%. La DDC en soutient la commercialisation à large échelle, afin de limiter les ef-

fets négatifs du changement climatique. Une prochaine étape consistera à standardiser le produit, condition indispensable pour qu'il soit adopté par les marchés.

*Durée du projet : 2014-2017*  
*Volume : 4 millions CHF*

## Responsabiliser l'industrie extractive

(hnj) Les questions relatives à l'extraction et au commerce de matières premières donnent lieu actuellement à



Johann Spanner/NT/Redux/laif

de vives discussions. Ce débat touche également la Suisse, qui constitue un centre mondial de négoce dans ce secteur. Beaucoup de pays producteurs de pétrole, de gaz et de minerais n'ont pas de normes de transparence satisfaisantes concernant l'activité des gouvernements et des entreprises. La DDC étend son champ d'action dans ce domaine : en Bolivie, au Mali, au Burkina Faso, au Mozambique, en Afghanistan et en Mongolie, elle s'associe à l'Institut de gouvernance des ressources naturelles – basé aux États-Unis – pour responsabiliser l'industrie extractive et améliorer sa transparence. Elle soutient par exemple l'établissement de contrats, de directives et de normes universelles en matière de transparence.

*Durée du projet : 2014-2017*  
*Volume : 1,5 million CHF*

# Ces technologies qui transforment l'action humanitaire

Les acteurs humanitaires recourent de plus en plus aux innovations technologiques lors de crises ou de catastrophes. La téléphonie mobile, les médias sociaux, la télémédecine ou encore la cartographie collaborative ont amélioré leur efficacité et changé leur façon de travailler. Ces outils présentent toutefois certaines limites. De Jane-Lise Schneeberger.



*Depuis quelques années, l'aide humanitaire recourt de plus en plus aux nouvelles technologies – ici un hôpital d'urgence à Banda Aceh, en Indonésie, après le tsunami de 2004.*

Dans les situations d'urgence humanitaire, l'information peut sauver des vies. S'ils sont avertis à l'avance de l'arrivée d'un cyclone, les habitants de zones à risque ont le temps de se réfugier dans des abris. Quand une épidémie se déclenche, la diffusion de consignes sanitaires permet de freiner sa propagation. Depuis quelques années, les acteurs humanitaires se servent du téléphone portable, de SMS, voire des réseaux sociaux, pour transmettre ce genre de messages.

Les informations en provenance de la population sont tout aussi indispensables. Le Programme alimentaire mondial (PAM), par exemple, mène des sondages par téléphone portable et SMS pour évaluer les besoins en nourriture. Il a procédé ainsi notamment dans trois pays d'Afrique de l'Ouest frappés par l'épidémie Ebola. « Cette méthode est plus

rapide que le porte-à-porte et surtout beaucoup plus sûre : nos enquêteurs ne risquent pas de transmettre ni de contracter le virus », explique Elisabeth Byrs, porte-parole du PAM.

## Déluge de tweets et de SMS

Grâce à la diffusion rapide des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), les populations des pays en développement sont de plus en plus connectées. En cas de catastrophe, les sinistrés envoient une multitude de SMS, courriels et messages sur Facebook ou Twitter. Ils demandent de l'aide, signalent leur position ou décrivent les dégâts dans leur quartier. Ces messages, souvent accompagnés de photos ou de vidéos, constituent une mine de renseignements pour les secouristes.



IRMA/projet-kanas

*Lors des inondations de mai dernier en Bosnie, un petit drone a permis de détecter des ruptures de digues et de suivre le déplacement de mines charriées par les eaux.*

### Un monde hyperconnecté

On recense désormais presque autant d'abonnements au téléphone cellulaire que d'habitants sur la planète. Cela ne signifie toutefois pas que chaque être humain possède un portable, vu que beaucoup d'utilisateurs ont plusieurs abonnements. La téléphonie mobile a connu une forte croissance dans les pays en développement. Fin 2014, son taux de pénétration atteignait 69% en Afrique et 89% dans la région Asie-Pacifique. Il dépasse 100% partout ailleurs. En outre, de plus en plus d'utilisateurs se connectent à Internet par le biais d'un téléphone intelligent ou d'un ordinateur portable. Le nombre d'abonnements au réseau à large bande mobile a nettement augmenté dans les pays en développement, où cette technologie est souvent le seul moyen d'accéder à Internet. Son taux de pénétration s'y élève à 21%, contre 84% dans les pays développés.

N'ayant pas la capacité d'analyser eux-mêmes une telle avalanche de données, les milieux humanitaires font appel aux « volontaires numériques » qui sont apparus récemment sur Internet. Des milliers de bénévoles passionnés se sont mobilisés pour la première fois en 2010, au lendemain du séisme en Haïti. Travaillant à leur domicile, n'importe où dans le monde, ils ont collecté, filtré et analysé les informations provenant de différentes sources. En les combinant avec des images satellites, ils ont établi des cartes interactives montrant l'étendue des dégâts et les besoins d'assistance. Depuis lors, des cartes de crise ont été créées dans de nombreux autres contextes humanitaires.

### Manque de fiabilité et de sécurité

Certains acteurs hésitent toutefois à utiliser ces cartes « collaboratives », car elles ne sont pas totalement fiables. Il est impossible, en effet, de vérifier la crédibilité de tous les messages envoyés par la population.

L'utilisation des nouvelles technologies peut également poser un problème de confidentialité, dans la mesure où la transmission de données via Internet n'est pas sécurisée. Une organisation comme le Comité international de la Croix-Rouge (CICR), qui vient en aide aux victimes de conflits armés, y est particulièrement exposée. « Dans les situations où nous intervenons, les informations sont beaucoup plus sensibles que lors de catastrophes naturelles. Le risque est grand qu'elles soient manipulées ou piratées. Nous devons faire preuve de prudence », remarque Jean-Yves Clemenzo, porte-

parole du CICR. « Nous sommes très ouverts aux nouvelles technologies si elles nous aident à améliorer notre action sans mettre en danger les bénéficiaires. »

Dans un rapport publié récemment, la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge relève un autre risque lié aux NTIC : les personnes n'y ayant pas accès ne sont pas entendues, ce qui aggrave leur isolement. « Le secteur humanitaire doit prendre garde à ne pas creuser les inégalités par son utilisation de la technologie. »

### Coordination mondiale des secours

Les nouvelles technologies ont également changé la manière de communiquer entre les organismes humanitaires. Le Système mondial d'alerte et de coordination en cas de catastrophe (GDACS) annonce quasi instantanément sur Internet tous les séismes, tsunamis, inondations ou éruptions volcaniques. Il indique leur intensité, leur impact et les besoins d'assistance. « La création du GDACS en



Lucien Blaudier

*Des techniciens kényans installent l'appareillage nécessaire au contrôle de la nappe phréatique se trouvant sous le camp de réfugiés de Dadaab. Les données recueillies sont envoyées en Suisse par le réseau GPRS.*

2004 a considérablement amélioré la rapidité d'intervention, la coordination des secours ainsi que l'échange d'informations entre les intervenants», constate Mario Simaz, de l'Aide humanitaire de la DDC. En cas d'alerte rouge, les équipes de sauvetage internationales s'enregistrent sur cette plateforme et s'informent réciproquement sur le déploiement de leur aide.

### Conseils médicaux à distance

Les organisations humanitaires mettent également à profit les NTIC pour améliorer leur communication interne. « Il y a quarante ans, les équipes qui



Cette antenne satellite gonflable peut se déployer rapidement dans n'importe quelle région en crise – ici au Soudan du Sud en 2012. Elle fournit un accès Internet aux travailleurs humanitaires.

partaient sur le terrain n'avaient pratiquement plus aucun contact avec le siège pendant leurs missions», rappelle Clotilde Rambaud, de Médecins sans frontières (MSF)-Suisse. «Grâce à Internet et aux transmissions par satellite, elles sont de moins en moins isolées.» MSF a notamment créé une plateforme de télémédecine pour appuyer ses équipes sur le terrain. S'il rencontre un problème de diagnostic ou de traitement, un médecin se connecte au site, décrit le cas clinique et pose des questions. Les réponses lui viennent de spécialistes établis dans le monde entier.

Cet exemple montre à quel point il est essentiel de pouvoir communiquer dans les situations de crise. Or, il arrive que toutes les infrastructures au sol soient détruites. Le Luxembourg a imaginé une solution : il met à la disposition des humanitaires un système mobile de communication par satellite. Un ballon gonflable de 2,4 m de diamètre sert d'antenne. Déployé en moins d'une heure, ce dispositif rétablit une connexion Internet sans fil à l'intention des secouristes.

### Un œil sur la nappe de Dadaab

L'extension quasi planétaire de la téléphonie mobile autorise l'échange de données avec des régions très reculées. Ainsi, des hydrogéologues de l'Université de Neuchâtel surveillent à distance la nappe phréatique de Dadaab, au Kenya, où l'arrivée de 450 000 réfugiés a fait craindre une surexploitation de l'eau douce souterraine. Des capteurs,

posés sur vingt puits, mesurent le niveau et la salinité de l'eau. Équipés d'une carte SIM et d'une petite antenne, ils envoient ces données vers un serveur en Suisse via le réseau GPRS. «C'est la première fois que l'on teste un système de télémesure dans un camp de réfugiés. Si nous en démontrons la faisabilité, il pourrait être reproduit dans d'autres contextes humanitaires», souligne Ellen Milnes, responsable de ce projet pilote soutenu par la DDC.

### Prêts à décoller, mais soumis à de sévères restrictions

D'autres innovations techniques recèlent un potentiel intéressant pour l'action humanitaire. C'est le cas des drones. Volant à très basse altitude, ils peuvent prendre des photos aériennes extrêmement précises qui facilitent la localisation des victimes et l'évaluation des dégâts. «Les humanitaires en perçoivent déjà tous les avantages. Le défi, en l'occurrence, n'est plus technologique, mais législatif. Aucun pays n'est prêt à laisser des drones étrangers survoler librement son territoire», note Geert De Cubber. Cet ingénieur belge coordonne le projet européen Icarus, qui développe des robots et des engins sans pilote destinés aux opérations de recherche et de sauvetage. L'an dernier, Icarus a obtenu l'autorisation de déployer un drone en Bosnie lors des inondations. Ce petit quadricoptère a été utilisé notamment pour détecter les ruptures de digues et suivre le déplacement de mines charriées par les eaux. ■

### Les nouvelles technologies sous la loupe

Plusieurs publications récentes ont examiné la manière dont les NTIC modifient le comportement des populations et des acteurs humanitaires dans les situations d'urgence. La Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge a consacré son *Rapport sur les catastrophes dans le monde 2013* à ce thème. Dans *Humanitarianism in the Network Age*, le Bureau de la coordination des affaires humanitaires de l'ONU montre que les acteurs humanitaires doivent s'adapter à une interaction plus participative avec les bénéficiaires. Cette agence a également coproduit le rapport *Disaster Relief 2.0* qui analyse la collaboration inédite, lors du séisme de 2010 en Haïti, entre les secouristes et les volontaires numériques. [www.worlddisasters-report.org](http://www.worlddisasters-report.org)  
[www.unocha.org/hina](http://www.unocha.org/hina)  
[www.unocha.org](http://www.unocha.org),  
«Disaster Relief 2.0»

## Des ours et des hommes

Novembre. Markus, mon traducteur, et moi-même sommes arrivés hier à Berne pour présenter mon roman dans une cave aux dimensions imposantes. L'assistance était étonnamment clairsemée : cinq personnes se trouvaient dans la salle. Ce matin, tandis que Markus calcule nos pertes, je pars à la découverte de la ville.

Dimanche. Sous le ciel dégagé de ce matin d'automne, qui en éclaire les couleurs vives, Berne apparaît paisible et indolente. Tranquille. Après une promenade dans les ruelles de la vieille ville, j'arrive au fleuve – près des célèbres ours. Ces symboles vivants de la cité se prélassent au soleil d'un air satisfait. La mère et le petit reposent sous un arbre. Le père trotte nonchalamment à travers son territoire clôturé, se frotte de temps en temps à un arbre ou s'amuse à donner des coups de patte aux troncs jonchant le sol. Une véritable idylle animale, des ours manifestement comblés qui disposent d'une plage privée et d'une piscine...

Moi non plus, je ne manque de rien, je les regarde et me sens heureux de vivre. Cela fait une bonne demi-heure que Papa Ours parcourt son territoire d'un pas égal, d'un bord à l'autre, tour après tour. Brusquement, je perçois que son trotinement témoigne d'une mystérieuse nervosité. Mystérieuse pour lui aussi. Ce n'est pas seulement pour gratter sa fourrure qu'il se frotte aux arbres. Il veut les repousser. Et ce n'est pas par jeu qu'il donne des coups de patte aux troncs. Il veut s'en débarrasser. Il a tout pour être heureux : famille, appartement luxueux, des repas à heures fixes et des spectateurs – beaucoup plus nombreux que ceux qui ont assisté à ma lecture... L'ours probablement le plus riche du monde sent qu'il lui manque quelque chose, mais il ne sait pas quoi.

Au même moment, les troubles éclatent en Ukraine. Tandis que la Suisse poursuit son existence paisible et nonchalante, le sentiment de sécurité qui prévalait depuis quelque temps dans mon

pays, la Lituanie, se volatilise instantanément. La liberté semblait acquise pour l'éternité. Or, elle s'avère à nouveau fragile et demande à être protégée. On s'aperçoit tout à coup que certains individus – non pas deux ou trois, mais des millions – n'en ont pas besoin. D'autres sont nés en captivité, comme les ours de Berne. Ils ne savent pas ce que liberté veut dire, bousculent les obstacles placés sur leur chemin, tentent d'écarter les murs du poids de leur corps pour étendre au moins symboliquement le territoire de leur prison.

Il y a une année encore, on aurait eu de la peine à imaginer le rétablissement de l'URSS, démantelée voilà plus de vingt ans. Si ce n'est concrètement, du moins dans l'esprit et les actes de millions de personnes. C'est pourtant arrivé et nous vivons aujourd'hui dans le voisinage immédiat d'une masse de gens dont l'égaré est difficilement compréhensible. À moins de 50 km de la ville où j'habite, une mentalité enterrée de longue date est réapparue. Effrayante, inique et cruelle – d'après mon souvenir. Elle rejette liberté de parole, droits de l'homme et démocratie. Hier encore, le mot « liberté » sonnait comme un cliché relevant d'aspirations désuètes. La liberté n'était pas une denrée rare. Mais c'est quand une valeur est en péril que tu la reconnais vraiment. Tu réalises alors qu'elle fait partie de toi-même, que sans elle tu serais quelqu'un d'autre.

En Lituanie, nous vivons aujourd'hui pour ainsi dire en marge de la liberté. Le sol que nous foulons est devenu instable, il vacille. En revanche, nous sentons où nous en



**Marius Ivaskevicius**, 42 ans, fait partie de la nouvelle génération d'écrivains lituaniens. C'est l'un des auteurs contemporains les plus importants de son pays. Il a déjà publié huit ouvrages, dont certains ont été traduits dans d'autres langues. Pour l'instant, seule la pièce *Le Voisin* existe en français. Elle a été publiée en 2003 par les Presses universitaires de Caen dans un ouvrage intitulé *Deux dramaturges lituaniens*. Très éclectique, Marius Ivaskevicius est également journaliste, scénariste de courts-métrages, dramaturge, réalisateur de documentaires et metteur en scène. Il a écrit le scénario et mis en scène lui-même son dernier film *Santa*, distribué dans les cinémas l'an dernier. Il vit et travaille à Vilnius.

sommes. Une liberté solide comme le roc n'est que de la pierre sculptée et transformée en monument. Plus personne ne s'en soucie.

Je crois mieux comprendre l'ours de Berne qu'il y a une année, ou plus exactement ce qu'il ne saisit pas. Moi aussi, je suis né dans une prison et j'y ai passé les 18 premières années de ma vie. Mais je suis certain d'une chose : personne ne m'y remettra vivant. ■

*(Du lituanien)*



Maurizio Borgese/hemis.fr/af

# La mélodie des bombes

Leurs biographies ne sont pas comparables, mais tous ces musiciens ont traité le thème de la guerre : Ludwig van Beethoven et d'autres compositeurs, des producteurs de grime à Londres ou de musique expérimentale à Beyrouth, des groupes de metal syriens et angolais, des rappeurs africains. Cela suscite des interrogations éthiques. Un tour d'horizon de Thomas Burkhalter\*.

En quelques clics, presque chaque musique, chaque bruit, chaque son se trouve désormais à la portée de notre oreille. Il est plus facile que jamais de télécharger des événements acoustiques, de les manipuler à loisir au moyen de logiciels ad hoc sur un ordinateur, une tablette ou un

collectent des détonations trouvées dans des bases de données et les utilisent à leur gré. Ainsi, le rappeur Novelist mélange des coups de feu et des sons de synthétiseur sur son album *Sniper EP*, produit par Oil Gang. Dans *State of War*, Lemzly Dale associe le fracas d'armes de guerre à des

est celui qui obtient le plus de « j'aime » : ce qui est extrême, crûment exprimé ou obscur fonctionne bien sur les réseaux

titulé *Born Free*, la chanteuse et artiste anglo-tamoule M.I.A. fait exécuter et exploser de jeunes rouquins par une armée brutale,

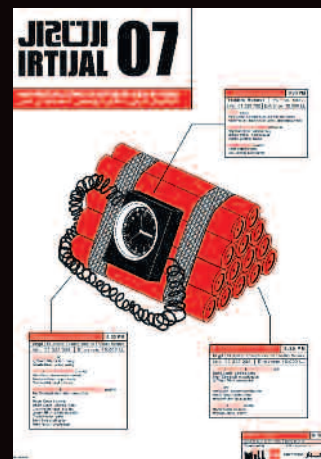


téléphone intelligent. Et c'est pareil si l'on veut écouter des rafales de mitrailleuses, les détonations de bombes et de grenades ou le bourdonnement d'hélicoptères de combat.

## Sons belliqueux dans des bases de données

Des producteurs appartenant au mouvement britannique grime

sons de cordes électroniques. Des bruits violents de conflit résonnent sur un tapis de basses profondes dans le morceau *Hit Somebody* de Plastician. Ce jeu avec des sonorités belliqueuses a un but : les producteurs de grime cherchent à gagner un concours de *war dub*. Chacun met en ligne simultanément un de ces bruitages et le vainqueur



sociaux, comme Facebook. Selon l'ONU, 50 millions d'êtres humains ont fui la violence durant l'été 2014, un nombre jamais atteint depuis la Seconde Guerre mondiale. On peut s'interroger sur l'aspect éthique et moral de tels concours de sons belliqueux. Il est évident que les jeux de guerre sont à la mode : dans un clip vidéo révoltant, in-

sur un fond de cris, de rap agressif et d'incessantes déflagrations.

Le Britannique Matthew Herbert, producteur de musique électronique, utilise, dans son album *The End of Silence*, la détonation d'une bombe pendant la guerre en Libye, pour en faire de la musique abstraite. L'auditeur entend six secondes de la bataille de Ras Lanouf, enregistrées par le photographe de guerre Sebastian Meyer : un brouhaha de voix, un coup de sifflet, un avion ou un hélicoptère, une détonation. Matthew Herbert construit tout un album à partir de ces six secondes ; il étire ce matériel en multipliant sa longueur par 500, le manipule au moyen de filtres et d'effets spéciaux. « Je voulais appuyer sur la touche pause et me balader dans cette histoire figée », explique-t-il dans une interview.

### La guerre en tant qu'expérience auditive

L'intérêt porté à la guerre n'est pas nouveau. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, le compositeur italien Luigi Russolo avait été fasciné par le fracas des armes : pour lui et pour beaucoup d'autres artistes futuristes, la guerre révélait l'humanité dans toute sa fureur et sa réalité. Ludwig van Beethoven avait créé en 1813 *La Bataille de Vitoria*, une œuvre qui célèbre la victoire du duc de

les armes au seul son qu'elles produisent. Ils peuvent déterminer à l'oreille le point de départ et la trajectoire d'un missile. Leur sens auditif a été aussi aiguisé par les 200 stations de radio qui émettaient sans interruption durant les hostilités.

### Foisonnement de documentaires

L'ouïe a joué un rôle très important au cours de cette guerre. « Les sons de ta trompette res-

tiste affirme connaître parfaitement et par expérience toutes les références qu'il utilise – cela le différencie des musiciens qui recourent à des bases de données.

Mazen Kerbaj sait que sa réflexion à propos de l'influence de la guerre sur sa musique intéresse journalistes et auditeurs européens. L'intérêt du public pour cette thématique se reflète également dans le grand nombre de documentaires qui



Wellington sur les troupes napoléoniennes. Et quantité d'autres batailles héroïques ont été mises en musique.

Les musiciens du Proche-Orient se montrent souvent irrités par une telle fascination. Nombre de ceux qui appartiennent à la scène *underground* de Beyrouth ont vécu leurs quinze premières années au rythme de la guerre civile libanaise. Slogans, salves de mitraillettes et bombes ont marqué leur quotidien. Aujourd'hui encore, ces artistes reconnaissent

semblent à ceux des mitrailleuses et des hélicoptères», disait le trompettiste autrichien Franz Hautzinger à son collègue beyrouthin Mazen Kerbaj. Celui-ci médite depuis lors sur les relations entre sa biographie et sa musique – un enchevêtrement inextricable qui échappe à l'analyse. Son ami musicien Raed Yassin réalise des collages acoustiques combinant indicatifs radiophoniques, bulletins d'informations et musique de propagande de la guerre civile. Cet ar-

lui sont consacrés – le plus souvent par des Européens ou des Américains. Ainsi, le film *War Child* raconte l'histoire dramatique du rappeur Emmanuel Jal, qui fut un enfant-soldat dans l'Armée populaire de libération du Soudan. Le musicien se souvient de tous les chants de propagande avec lesquels il a grandi, comme celui-ci :

« Nous sommes des commandos  
Oui  
Nous avons la santé

Oui  
Nous sommes tous jeunes  
Oui  
Nous sommes la jeunesse  
Oui  
Feu, feu  
Brûlez-le, brûlez-le  
Tirez, tirez »

Emmanuel Jal a perdu toute sa famille dans cette guerre. « La douleur que je porte en moi est insoutenable », scande-t-il dans sa musique.

Un autre documentaire, actuellement en cours d'élaboration, fait le portrait de musiciens de heavy metal en Syrie. Le graphiste



# GAZELLE

CHIC AFRIQUE



Monzer Darwish les a filmés au moyen d'une caméra empruntée et de son téléphone portable. Selon lui, cette musique exprime sans fard comment on fait pour survivre dans la guerre.

**Les bombes en fond sonore**  
À Beyrouth, les mises en scène guerrières donnent lieu à de vifs

débats. En 2006, durant le conflit entre Israël et le Hezbollah, Mazen Kerbjaj est sorti un jour sur son balcon pour improviser avec sa trompette sur le fond sonore de bombes qui explosaient. Il a intitulé ce morceau *Starry Night* et l'a placé sur son blog. Très vite, les appels ont afflué : CNN, BBC et autres médias.

Après la guerre, cela a valu à Mazen Kerbjaj de violentes critiques ; on lui reprochait d'avoir exploité le conflit au profit de sa carrière. Il réfute : « Honnêtement, je serais devenu fou à rester dedans sur mon canapé, il valait mieux que je joue de la trompette sur le balcon. J'ai pu ainsi me tromper moi-même : les

réponses simples : c'est le stress des circonstances qui a fait de Mazen Kerbjaj un activiste, qui l'a poussé à donner de la voix en faveur de sa ville. « La guerre, c'est l'horreur », dit le musicien beyrouthin de death metal Garo Gdanian, étouffant dans l'œuf toute fascination. « Des gens sont tués. Toi et ta famille voulez



bombes devenaient tout à coup des sons. » Mais la critique locale allait plus loin encore. Mazen Kerbjaj est issu d'une famille de l'élite, a-t-on fait remarquer. Aucune bombe ne tombait sur son quartier. Elles frappaient quelques kilomètres plus loin, dans la partie sud de Beyrouth dominée par le Hezbollah. La guerre n'apporte jamais de

vivre. Tu veux avancer, mais l'avenir est bouché. Tu es coincé. » ■  
(De l'allemand)

*\*Thomas Burkhalter est un ethnomusicologue bernois. Il exerce une activité indépendante de journaliste spécialisé dans la musique et de créateur culturel. Il a fondé le réseau et le magazine en ligne Norient.com.*

# Service

Films



## Des films pour un monde durable

(dg) Pour leur 19<sup>e</sup> édition, les journées cinématographiques « Filmstage21 » – anciennement Journées de films Nord/Sud – présentent de nouvelles réalisations susceptibles d'enrichir le travail éducatif. Le programme de cette année part en tournée dans plusieurs villes alémaniques au mois de mars; il comprend onze films abordant différents thèmes actuels de la politique du développement. Cela commence par un documentaire sur les déchets de plastique rejetés dans les océans et la recherche de solutions pour éviter les graves problèmes de pollution qui en résultent. Plusieurs de ces films évoquent les chances et les défis inhérents à la société multiculturelle ainsi que le droit (des enfants) à l'éducation. Enfin, le documentaire *Des bananes – à prix cassés* s'intéresse aux aspects sociaux, écologiques et économiques de la mondialisation de l'économie. Il ouvre le débat sur l'influence que peuvent exercer les consommateurs. *Filmstage21: en mars à St-Gall, Kreuzlingen, Brugg, Bâle, Brigue, Lucerne, Zoug, Zurich et Berne; renseignements et programme (en allemand): www.education21.ch/de/filmstage*

## Amoureux éconduit à la gare du Caire

(bf) Le film magistral *Gare centrale* du cinéaste égyptien Youssef Chahine, sorti en 1958, est tout à la fois un mélodrame et un polar, un drame social et une histoire d'amour. Il a pour cadre unique la gare centrale du Caire. Le vieux Madbouli, qui tient un kiosque, fait la connaissance d'un paysan à moitié affamé, Kenaoui, et l'embauche comme vendeur de journaux. En faisant son travail, celui-ci croise tous les jours la superbe Hanouma, qui vend des limonades. Il veut l'épouser, mais la belle le repousse. Vexé, Kenaoui décide de la tuer. En fait, le personnage principal du film est la gare, avec sa vie trépidante et les foules qui la traversent. Ce chef-

d'œuvre du cinéma égyptien garde sa fraîcheur des premiers jours. Les éditions trigon-film le proposent dans un beau coffret qui contient également deux autres longs métrages du même réalisateur: *Le moineau* (1972) et *Le retour de l'enfant prodigue* (1978). Elles nous font décou-



vrir la vie quotidienne en Égypte à une époque révolue. Les trois films sont présentés dans leur version originale en arabe, sous-titrée en français et en allemand.

*Coffret Youssef Chahine;*  
*commandes: www.trigon-film.org*  
*ou tél. 056 430 12 30*

Musique

## Un quatuor éclectique

(er) Fondé en 1973, le quatuor Kronos a vite attiré l'attention par son répertoire qui sortait des sentiers battus: au lieu d'en rester aux classiques de Haydn à Bartók, les musiciens exploraient différents genres musicaux en brouillant souvent les frontières traditionnelles entre ceux-ci. Cet éclectisme leur a assuré une célébrité planétaire. Pour son 40<sup>e</sup> anniversaire, le quatuor à cordes basé à San Francisco invite, avec un certain décalage, à un voyage musical autour du monde. De la Suède à l'Irlande, en passant par la Syrie, la Chine, le Vietnam, l'Éthiopie, l'Afghanistan et l'Inde, il propose quinze joyaux de quatorze pays, enregistrés au cours des dernières années. Le premier morceau – une chanson populaire suédoise intitulée *Tisen Tankar* (mille pensées) – donne d'emblée le ton de la compilation: des chants aux accents élégiaques ou carrément nostalgiques, interprétés avec une intensité qui ouvre de nouveaux horizons. Les nombreux instants qui font frissonner doivent beaucoup aux apports d'artistes exceptionnels, dont la légendaire chanteuse de Bollywood Asha Bhosle, aujourd'hui âgée de 81 ans, le chanteur de country Don Walser, mort en 2006, ou le chœur féminin Le Mystère des Voix Bulgares. *Kronos Quartet: « A Thousand Thoughts » (Nonesuc/Warner)*

## La voix du peuple sahraoui

(er) Sa voix est claire, vibrante de douceur et d'amour, pleine



d'une mélancolie expressive et émouvante. La chanteuse Aziza Brahim (38 ans) vient nous rappeler le conflit armé presque oublié, qui dure depuis plus de quarante ans, pour le contrôle du Sahara occidental, territoire occupé par le Maroc. Née dans un camp de réfugiés sahraouis en plein désert algérien, elle y a grandi avant d'aller étudier à Cuba. Aziza Brahim vit actuellement en exil à Barcelone. Elle se considère comme une activiste au service de son peuple. Son deuxième CD, intitulé *Soutak* (ta voix) prend la forme d'un blues du désert inédit, sur le mode acoustique à l'exception de la basse. On y découvre des motifs finement ciselés de flamenco, de jazz latino et de folklore malien. La percussion traditionnelle (entre autres le tambourin tabal) souligne en cadence la légèreté du chant dont les paroles portent au loin le message d'une femme engagée.

*Aziza Brahim: « Soutak »*  
*(Glitterbeat/Irascible)*

## Un assemblage fascinant

(er) Ses pistes – comme on appelle les morceaux joués dans les clubs de Buenos Aires – ont trouvé une communauté mondiale de fans, qui va encore



s'agrandir avec ce troisième album. Le producteur argentin Pedro Canale, alias Chancha Via Circuito, y cultive des prédilections auditives sans pareil. Il fusionne des sons électroniques futuristes avec des ébauches de cumbia ou de la musique andine de type murga, très présente dans le carnaval uruguayen ou argentin. Ce bidouilleur de sons pimente ses cadences allègres avec des envolées de harpe ou de flûte paraguayenne. Le tout est complété par la voix haute et pure de Lido Pimienta, les vers déclamés avec emphase de Miriam Garcia et les paroles pénétrantes de la rappeuse Sara Hebe. Cela reste toujours un assemblage fascinant qui associe le mysticisme des Andes aux sommets vertigineux et à l'étendue infinie de la pampa imprégnée de solitude.

*Chancha Via Circuito : « Amansara » (Crammed Discs/Musikvertrieb)*

### Le scandale de la faim

(gn) La production actuelle de céréales suffirait pour nourrir entre 12 et 14 milliards d'êtres humains, constate le Luxembourgeois Jean Feyder dans son ouvrage *La faim tue*. Or, 25 000 personnes meurent chaque jour de sous-alimentation. Diplomate et spécialiste du développement, l'auteur analyse avec pertinence les causes profondes de cette absurdité et les présente de façon très claire. Il montre notamment comment le commerce international ou la politique agricole

des pays industrialisés aggravent le problème. Il critique la défaillance de la politique internationale et en appelle à une transformation radicale du système alimentaire mondial. Cela implique par exemple de revaloriser le secteur agricole au profit de méthodes écologiques ou de mettre en place des systèmes commerciaux qui permettent aux paysans de gagner leur vie. Jean Feyder prouve par des exemples concrets que la faim est un mal d'origine humaine et que son éradication est essentiellement une affaire de volonté politique.

*Jean Feyder : « La faim tue », L'Harmattan, Paris 2011*

### Thriller politique à Nairobi

(bf) À Mapple-Bluff, banlieue aisée de Madison dans le Wisconsin, une jeune femme blonde est retrouvée morte sur la véranda d'une maison habitée par un professeur noir, originaire du Kenya. Ishmael, commissaire de police à Madison, mène l'enquête. *L'Africain* est initialement soupçonné du meurtre, mais il a un alibi. On découvre surtout que cet homme a été un héros de la lutte contre le génocide au Rwanda et qu'il a sauvé la vie de plusieurs centaines de personnes. Après avoir reçu une information suggérant que la solution de cette affaire ne peut être trouvée qu'en Afrique, le commissaire prend l'avion pour Nairobi. Ce Noir de la riche Amérique y est reçu comme un

« homme blanc ». S'ensuit une quête acharnée de renseignements sur les dessous du meurtre et sur les structures criminelles d'une organisation caritative active au Rwanda. *Nairobi Heat* est le premier roman de Mukoma wa Ngugi, un professeur de littérature qui a grandi au Kenya et vit aux États-Unis. Chargée de suspense, cette histoire éclaire certains aspects révélateurs des relations sociales en Amérique et en Afrique.

*Mukoma wa Ngugi : « Nairobi Heat », Melville International Crime, 2011, en anglais ou Transit Verlag, 2014, en allemand*

### Des spécialistes du DFAE viennent à vous

**Divers** Souhaitez-vous obtenir des informations de première main sur la politique étrangère ? Des spécialistes du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE) sont à la disposition des écoles, des associations et des institutions, pour présenter des exposés et animer des débats sur divers sujets de la politique étrangère. Le service de conférences est gratuit. Il n'est toutefois disponible qu'en Suisse et trente personnes au moins doivent participer à la manifestation.

*Informations : Service de conférences du DFAE, Service de l'information, Palais fédéral Ouest, 3003 Berne ; tél. 058 462 31 53 ; fax 058 464 90 47 ; courriel : vortragsservice@eda.admin.ch*

#### Impressum

*Un seul monde* paraît quatre fois par année, en français, en allemand et en italien.

#### Éditeur :

Direction du développement et de la coopération (DDC) du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE)

#### Comité de rédaction :

Manuel Sager (responsable)  
Catherine Vuiffroy (coordination globale)  
Marie-Noëlle Bossel, Beat Felber, Sarah Jaquéry, Pierre Maurer, Christina Stucky, Özgür Ünal

#### Rédaction :

Beat Felber (bf-production)

Gabriela Neuhaus (gn), Jane-Lise Schneeberger (jls), Mirella Wepf (mw), Ernst Rieben (er), Luca Beti (version italienne)

**Graphisme :** Laurent Cocchi, Lausanne

#### Photolitho et impression :

Vogt-Schild Druck AG, Derendingen

#### Reproduction :

Les articles peuvent être reproduits, avec mention de la source, à condition que la rédaction ait donné son accord. L'envoi d'un exemplaire à l'éditeur est souhaité.

#### Abonnements et changements d'adresse :

Le magazine peut être obtenu gratuitement (en Suisse seulement) auprès de :

DFAE, Service de l'information, Palais fédéral Ouest, 3003 Berne, Courriel : deza@eda.admin.ch  
Tél. 058 462 44 12  
Fax 058 464 90 47  
www.ddc.admin.ch

860215346

Imprimé sur papier blanchi sans chlore pour protéger l'environnement

**Tirage total :** 51 200

**Couverture :** transport de voyageurs vers Dolisie, au Congo ; Christoph Bangert/laif

**ISSN 1661-1675**

## Coup de cœur



Ines Miranda

### La souffrance de l'Afrique en sculptures

Tom Tirabosco, établi à Genève, est scénariste et dessinateur de bandes dessinées. Son dernier album relate le voyage au Congo de l'écrivain polonais Joseph Conrad.

Fin 2013, après la parution de ma bande dessinée *Kongo*, j'ai été invité à participer à la première Fête du livre de Kinshasa, organisée par l'Alliance française. À cette occasion, j'ai fait la connaissance du sculpteur Freddy Tsimba, véritable figure du quartier populaire de Matonge. Ses œuvres monumentales sont faites de vieux métaux et d'objets de récupération : des centaines de machettes, soudées entre elles, forment une véritable maison dans laquelle on peut entrer ; des douilles de cartouches, des clés perdues, des fourchettes et autre mitraille constituent le corps de femmes enceintes au ventre déchiré. Souvent, les *shégués* – enfants de la rue – aident l'artiste à s'approvisionner en fouillant pour lui les poubelles de Kinshasa. Les sculptures de Freddy Tsimba possèdent une cohérence et une force d'évocation rares. Elles témoignent des souffrances et des violences qui traversent l'Afrique. Ce plasticien expose dans de nombreux pays, mais la Suisse ne le connaît pas encore. J'aimerais beaucoup qu'il puisse un jour présenter son travail à Genève, ville de paix.

---

« Une bonne planification a pour effet de modérer la mobilité. »

Patrick Kayemba, page 13

---

« Le peuple burkinabè dormait, mais il n'était pas mort, comme l'ont cru à tort les dirigeants. »

Martin Zongo, page 22

---

« Les sons de ta trompette ressemblent à ceux des mitrailleuses et des hélicoptères. »

Franz Hautzinger, page 32

---