

## Le transport sus et durable pour les communautés rurales

Nous sommes heureux de vous présenter l'édition d'octobre de la Lettre d'information électronique de ReCAP. Cette édition vous présente des mises à jour sur les projets de gestion des connaissances pour soutenir des nouveaux ou existants centres de recherche sur le transport dans les pays partenaires de ReCAP, les activités d'AsCAP au Bangladesh, le projet régional d'AfCAP sur l'utilisation de solutions de haute technologie pour l'évaluation du réseau routier, notamment l'imagerie par satellite et la participation récente d'AsCAP au Forum biennal des transports de la Banque asiatique de développement à Manille, Philippines.

Nous vous invitons à partager cette lettre d'information avec vos collègues et espérons que vous l'apprécierez.

L'équipe ReCAP

### Contenu :

Gestion des connaissances : Renforcement des capacités de gestion durable des connaissances dans les pays partenaires de ReCAP	1
Recherche routière : Recherche sur les routes rurales adaptées aux besoins du Bangladesh	4
Recherche routière : Utiliser des solutions de haute technologie appropriées pour analyser le réseau et l'état des routes, avec un accent sur l'imagerie par satellite	6
Promotion de l'accès rural : ReCAP plaide en faveur des routes rurales plus adaptées et durables lors du Forum des transports 2016 de la BAD	8
Nouvelles de ReCAP	9
Prochains événements et appels	10

## Gestion des connaissances

### Renforcement des capacités de gestion durable des connaissances dans les pays partenaires de ReCAP

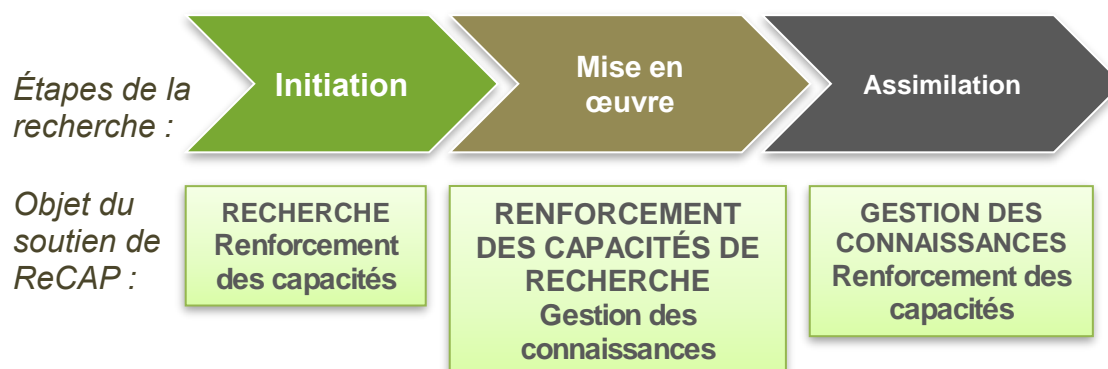
#### Introduction

La stratégie de gestion des connaissances de ReCAP définit les directions pour réaliser un certain nombre d'objectifs : 1) renforcer l'influence de la recherche sur la politique et la pratique ; 2) renforcer la capacité de recherche des pays partenaires à travers une meilleure gestion des connaissances ; et 3) renforcer l'inter-connectivité des praticiens en matière d'accès rural à l'échelle internationale.

La gestion des connaissances est définie comme « [...] la gestion systématique du capital de connaissances d'une organisation afin de créer de la valeur et de répondre aux exigences tactiques et stratégiques ; elle se compose d'initiatives, de processus, de stratégies et de systèmes qui maintiennent et améliorent le stockage, l'évaluation,

le partage, le perfectionnement et la création de connaissances » (Frost, 2010).

La gestion des connaissances est particulièrement importante sur le plan stratégique pour les institutions qui *créent* et *génèrent* de nouvelles connaissances, telles que les centres de recherche sur le transport. La gestion des connaissances fait partie intégrante de l'appui de ReCAP, comme démontré par l'illustration ci-dessous :



### Les activités de ReCAP qui visent à améliorer la gestion durable de la recherche

Des activités dans le domaine de la gestion des connaissances ont été lancées avec plusieurs centres de recherche nationaux existants ou nouvellement créés, et des autres partenaires locaux dans les pays partenaires de ReCAP. Ces activités consistent à faire l'inventaire des besoins liés à la gestion des connaissances, à former le personnel sur place (centre de recherche) en matière de gestion des données/bibliothèques et à créer des portails et dépôts de recherche locaux. Jusqu'à présent, un certain nombre de projets **d'AfCAP** ont été mis en œuvre concernant l'objectif d'améliorer la gestion durable de la recherche au sein des institutions des pays partenaires. Voici quelques exemples :

#### *Faire l'inventaire des besoins du Département d'essai des matériaux et de recherche (MTRD) en matière de la gestion des connaissances et du renforcement des capacités au Kenya<sup>1</sup>*

Le MTRD aspire à devenir un centre d'excellence pour l'essai des matériaux et un centre de recherche pour les routes et transports. L'AfCAP soutient MTRD sur divers projets. L'évaluation des besoins comportait un examen des documents pertinents, une série d'entrevues en profondeur avec les intervenants du secteur et une étude des processus internes et des procédures pour la collecte d'information, l'analyse, le stockage et la diffusion. Une analyse de l'écart entre la situation actuelle et la vision a mené à une énumération des besoins et des recommandations qui ont ensuite été inclus dans une feuille de route pour la mise en œuvre. Les recommandations préliminaires concernant la gestion des connaissances comprenaient :

- La mise en œuvre d'une solution intégrée de la gestion des contenus pour rationaliser les structures de gouvernance nécessaires et les cadres standard d'approbation et de déploiement;
- La création d'une bibliothèque et d'un service d'information ;
- L'élaboration de portails de connaissances internes et externes disponibles sur internet ;
- L'amélioration de la gestion des documents ;

<sup>1</sup>Source : Heerden, M. Van ; Jennings, D. (2016) Capacity Building and Knowledge Management Study du MTRD, Projet de rapport, AfCAP (KEN2047), ReCAP pour DFID, Londres.

- L'appui de la recherche collaborative par les plates-formes de collaboration virtuelle ; et
- La mise en place et la promotion de communautés de pratique.

Les résultats de l'évaluation des besoins de MTRD doivent être examinés lors d'un atelier par les parties prenantes pour attirer l'adhésion et l'appui de plusieurs partenaires à la mise en œuvre de la feuille de route.

*Assistance technique au Centre de recherches routières au Mozambique*

L'AfCAP soutient les efforts déployés par l'Administration des routes du Mozambique (Administração Nacional de Estradas, ANE) pour mettre en place un Centre de recherches routières (CRR) à Maputo. Une partie de l'aide est orientée vers une étude visant à établir les besoins liés à la gestion des connaissances (GC), en particulier ceux concernant la création d'un centre d'information. L'étude GC porte sur l'application des principes de gestion des connaissances pour créer et transférer des connaissances pertinentes générées par la recherche routière.

*Assistance technique au Centre de recherche sur les infrastructures et transports des autorités locales en Tanzanie*

L'assistance technique de l'AfCAP au Bureau du Président, l'Administration régionale et du Gouvernement Local (PO-RALG) en Tanzanie, a inclus une étude sur la gestion des connaissances afin de déterminer les attentes de l'organisation quant à la proposition d'un Centre d'information au sein du Centre de recherche sur les infrastructures et transports des autorités locales (LoGITReC) à Dodoma et un examen des services, ressources et infrastructures.

Les rapports des études susmentionnées seront disponibles sur le référentiel sur le site web ReCAP (Rural Access Library) une fois leur mise-au-point faite.

Une *Enquête de référence des activités de recherche passées et actuelles sur le secteur routier en Ouganda et la création d'un Système de gestion électronique des documents (EDMS)* font actuellement l'objet d'un appel d'offres. Ce projet a pour but d'examiner, d'analyser et de compiler une liste complète des activités de recherche passées et actuelles menées sur le secteur routier en Ouganda et de l'intégrer dans une base centralisée des connaissances. La base de connaissances servira de source d'information indispensable à un large éventail de parties prenantes, notamment des chercheurs actuels et futurs, des praticiens, des universitaires, des décideurs et législateurs en matière de politique routière, et le grand public.

Dans le cadre du programme **d'AsCAP**, un atelier sur le thème de la création de connaissances au sein du Secteur du Transport Rural a eu lieu en avril 2016 au Népal. L'atelier comprenait une session interactive sur la gestion des connaissances et l'assimilation de la recherche, la précision des objectifs d'assimilation, les pratiques de GC au sein des institutions impliquées et les priorités en matière de GC. Plusieurs pays partenaires d'AsCAP ayant indiqué qu'ils souhaiteraient mettre en place des centres de recherches routières nationaux, le soutien d'AsCAP sera probablement axé sur l'identification des besoins et possibilités liés à la gestion des connaissances conformément aux études antérieures des pays partenaires d'AfCAP.

*Pour plus d'informations sur les projets d'appui à la gestion des connaissances, veuillez contacter Caroline Visser, Responsable Gestion des Connaissances et Communications de ReCAP, à l'adresse courriel [caroline.visser@cardno.uk.com](mailto:caroline.visser@cardno.uk.com).*

## Recherche routière

### Recherche sur les routes rurales adaptées aux besoins du Bangladesh

#### Introduction

Le Département d'ingénierie de l'Administration locale (LGED) du ministère de l'Administration locale, du Développement rural et des Coopératives au Bangladesh a pour mandat de mettre en œuvre l'infrastructure locale, notamment les routes et d'autres éléments. Le LGED, dirigé par l'ingénieur en chef et ayant plus de 10 000 employés, a pour mandat d'améliorer la condition socio-économique de la population en fournissant des routes rurales, des ponts/ caniveaux et des marchés.

Le LGED est désigné comme l'institution focale au Bangladesh du Partenariat d'accès communautaire en Asie (AsCAP) pour la mise en œuvre des projets de recherche sur les routes rurales et les services de transport. Les activités de recherche sont orientées par un comité directeur national. Ce comité représente toutes les institutions pertinentes du secteur du transport rural, tels que les organismes gouvernementaux, les universités, les instituts de recherche et la commission nationale de planification. Les critères qu'utilise le comité pour évaluer les propositions de recherche comprennent le retour technique sur l'investissement, le nombre de bénéficiaires et la pertinence des questions de recherche de ReCAP.

#### Projets de recherche sur l'infrastructure en cours au Bangladesh

L'AsCAP soutient actuellement trois projets en cours au Bangladesh : la planification et la hiérarchisation des routes rurales, les structures en béton armé résistantes aux changements climatiques dans le milieu marin du Bangladesh et une étude sur les techniques utilisées pour l'amélioration des sols (argileux et mou) de la région de Khulna.

##### *Planification et hiérarchisation des routes rurales*

Au Bangladesh, la population rurale augmente de façon exponentielle et en parallèle le processus d'urbanisation s'accélère. Les routes rurales doivent être améliorées afin de faire face au volume potentiel de circulation. Cela nécessite une bonne projection démographique et une appréciation de la croissance des centres urbains. En revanche, les routes au potentiel réduit ne requièrent pas d'énormes investissements. Pour appuyer l'utilisation efficace des ressources du LGED, ce projet vise à développer une méthodologie de hiérarchisation pour l'élaboration, la mise à niveau et l'entretien des routes rurales.

Ce projet est mis en œuvre par l'Université d'Ingénierie et de Technologie du Bangladesh (BUET). Le rapport initial est achevé et le projet est en phase de mise en œuvre.



Visite sur le terrain des chemins de village à Mirzapur *Upazila*, Tangail  
(Photo Source : DURP/BUET)

### *Structures en béton armé résistantes aux changements climatiques dans le milieu marin du Bangladesh*

Le Bangladesh est gravement touché par le changement climatique. L'intrusion excessive de l'eau de mer, les chlorures dans l'air et la forte humidité de la zone côtière provoquent une détérioration rapide des structures en béton après 5 à 10 ans de construction. Le LGED maintient environ 380 000 mètres linéaires de ponts en béton/caniveaux en zones côtières rurales. Il prévoit de construire 200 000 mètres linéaires au cours des dix prochaines années. Il y a donc un besoin urgent d'entreprendre une étude sur la pérennité des structures de béton en milieu marin du Bangladesh. Les résultats de cette étude ont pour but d'améliorer la durabilité des structures en béton soumises aux conditions maritimes sévères.

Cette étude est menée par Mott Macdonald. Le rapport d'initial est approuvé et l'équipe de consultants est sur le terrain pour y recueillir des échantillons de béton détérioré.

### *Étude sur les techniques utilisées pour l'amélioration des sols argileux et mous de la région de Khulna*

Le sous-sol de la région de Khulna dans le sud-ouest du Bangladesh est constitué de sols à grains fins dont une proportion considérable de matière organique décomposée et semi-décomposée. Cette région est située à proximité de la plus grande forêt de mangroves protégée (Sundarbans) et les dépôts de sol mou vont jusqu'à une profondeur considérable (30 à 50m sous la surface du sol).

La compressibilité du sol est très élevée, ce qui rend difficile la construction efficace de remblais, de ponts et de caniveaux à fondation superficielle, ou de bâtiments. Les routes régionales nécessitent en outre un entretien fréquent à cause du tassement du remblai des routes. Il s'ensuit des coûts et des délais de construction plus élevés que la moyenne nationale dans cette région.

Un projet de recherche récemment lancé et mis en œuvre par Mott MacDonald a été conçu pour consolider les résultats des précédentes études de recherche, examiner l'efficacité des anciennes techniques d'amélioration des sols, identifier les lacunes dans les recherches antérieures et élaborer des recommandations pour la construction de routes dans des sols argileux typiques de la région de Khulna.

## Projets futurs

Le LGED a exprimé le souhait d'établir un centre de recherche sur les transports pour assimiler les résultats de recherche et conserver les connaissances au profit des générations futures. Compte tenu de cette demande, l'AsCAP souhaite lancer un projet régional afin d'aider tous les pays partenaires d'AsCAP à repérer les efforts visant à établir des instituts spécialisés de recherche routière.

Les autres projets pris en considération au Bangladesh sont :

- Les manières efficaces de protéger les pentes des remblais des routes dans des zones côtières et fluviales contre l'érosion;
- Analyse des tendances dans la génération des déplacements ruraux
- Recommandations sur la problématique de sécurité routière concernant les services de transport ruraux

Les propositions de recherche mentionnées ci-dessus devront toutes passer par les différentes étapes d'approbation agréées de ReCAP.

*Pour plus d'informations sur les projets d'AsCAP au Bangladesh, veuillez contacter le Dr Chandra Shrestha, Responsable technique régional d'AsCAP pour le Népal & le Bangladesh, à l'adresse courriel [Chandra.shrestha@cardno.uk.com](mailto:Chandra.shrestha@cardno.uk.com).*

## Recherche routière

**Utiliser des solutions de haute technologie appropriées pour analyser le réseau et l'état des routes, avec un accent sur l'imagerie par satellite**

Ce projet régional d'AfCAP sur l'utilisation de solutions de haute technologie pour évaluer le réseau routier a été mandaté à TRL pour trouver d'éventuelles solutions économiques afin d'accroître les connaissances sur le sujet des routes rurales en Afrique. De nombreux pays africains n'ont que peu d'information sur leurs réseaux routiers ruraux, tant sur le plan de l'emplacement et de l'inventaire que sur le plan de l'état des routes. Ces données sont essentielles pour une autorité routière si elle souhaite planifier et budgétiser efficacement l'entretien et la remise en état des routes. La planification de l'entretien des routes sans ces données pourrait, à terme, conduire à un gaspillage de ressources. Des études récentes ont montré que les solutions de haute technologie utilisant des grands ensembles de données, peuvent fournir des solutions appropriées et rentables pour le réseau routier.

L'imagerie par satellite à haute résolution est maintenant disponible dans le monde entier, couvrant la plupart des zones inaccessibles et a ainsi le potentiel de fournir rapidement des données d'inventaire et des évaluations de l'état de l'ensemble des réseaux routiers. Il est aussi possible d'utiliser d'autres solutions de haute technologie pour la saisie de données. Ce projet de recherche comporte deux volets : d'abord de développer une méthodologie pour utiliser l'imagerie par satellite afin d'évaluer l'état des routes, et ensuite de trouver d'autres solutions de haute technologie pour évaluer le réseau.



VA typique pour l'imagerie aérienne

Pendant l'analyse documentaire initiale et l'étude de bureau un certain nombre de domaines potentiels de recherche ont été identifiés. Ils englobent des domaines tels que le « big data », les téléphones mobiles, les médias sociaux, les véhicules aériens sans pilote (VA ou drones) et d'autres applications satellitaires. À l'heure actuelle, l'équipe responsable du projet assure la liaison avec les quatre pays partenaires du projet (le Ghana, le Kenya, l'Ouganda et la Zambie), afin de réaliser des essais dans certains de ces domaines. Ces pays ont été sélectionnés en fonction des critères comme la géographie, l'emplacement, la capacité, la végétation et le climat dans le but de représenter un éventail d'environnements en Afrique.

On réalise actuellement des essais pour établir l'exactitude et la rentabilité de l'imagerie satellitaire radar et visuelle pour estimer l'état des routes rurales, à la fois sur des routes pavées et non pavées. Cette technologie a été d'abord essayée au Nigeria avec un certain succès. Une méthodologie et une directive seront donc élaborées. Le processus implique l'identification d'une zone de réseau routier et l'évaluation de l'état à l'aide d'imagerie par satellite à haute résolution (0,5 m en général). L'évaluation est effectuée manuellement à l'aide de l'imagerie visuelle. Les évaluateurs sont formés pour reconnaître certaines caractéristiques qui sont visibles sur l'imagerie et utilisées pour établir l'état en les comparant à une échelle préalablement déterminée. Le résultat est une allocation de l'état à chaque section de route sur une échelle à cinq niveaux, allant de très faible à très bon. Cette évaluation est ensuite contrôlée par rapport à la vérification sur le terrain qui établit l'état réel de la route par des moyens traditionnels. Il s'agit généralement de relevés visuels et de mesures physiques de la rugosité, et de l'évaluation normale des routes de chaque pays.

La durabilité de ce système dépendra de la formation et de l'encadrement des équipes locales qui leur permettra à la fois d'effectuer l'évaluation sur le terrain et par satellite. Chaque pays partenaire fournit les ressources et le personnel sur place à l'appui du projet. Il est donc prévu que le système pourra être reproduit une fois le projet terminé. Jusqu'à présent, on a constaté qu'il existe une capacité locale pour la formation en matière de télédétection, c'est-à-dire les systèmes d'information géographique (SIG) et autres technologies connexes. Par ailleurs, il y a un énorme intérêt à découvrir des solutions de haute technologie pour l'analyse du réseau routier en Afrique.

Il y a bon espoir que certaines des technologies qui se développent très rapidement dans les pays à revenus élevés, peuvent être appliquées efficacement en Afrique, et que certaines technologies innovantes peuvent être établies par le biais de cette recherche. Un portail internet et un dépôt pour le partage des données sont en cours de création. Ceux-ci seront utiles pour les praticiens et les chercheurs. La dernière phase du projet comprendra la présentation des résultats lors d'un atelier des parties prenantes et aboutira à un rapport final et un article scientifique à publier dans une revue.

*Pour plus d'informations sur le projet d'imagerie par satellite, veuillez contacter le Chef d'équipe, Robin Workman de TRL à l'adresse courriel [rworkman@trl.co.uk](mailto:rworkman@trl.co.uk), ou visiter [la page web du projet \(en anglais\)](#) sur le site web de ReCAP.*

*Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que leur auteur et ne reflètent pas nécessairement les opinions de ReCAP ou de Cardno Emerging Markets (UK) Ltd pour lesquels cet article fut écrit.*

## Promotion de l'accès rural ReCAP plaide en faveur de routes rurales mieux adaptées et durables lors du Forum des transports 2016 de la BAD

Du 13 au 15 septembre 2016, la Banque asiatique de développement (BAD) a tenu son Forum biennal sur les transports à Manille, aux Philippines. L'édition de cette année avait pour thème « Transports durables pour tous » et a attiré environ 800 participants représentant des gouvernements de pays membres de la BAD, des organisations non-gouvernementales (ONGs), des partenaires au développement, le secteur privé et la société civile. Le programme était composé de plusieurs séances plénières de haut niveau, portant sur des sujets tels que la qualité de l'air et le transport durable dans les villes, un certain nombre de séances techniques sous-plénières et de diverses formations et séminaires.

Le Partenariat pour la recherche sur l'accès communautaire (ReCAP) a été invité à participer à une séance sur l'accessibilité en milieu rural au cours de laquelle s'est tenu un débat sur la question hypothétique : faut-il construire plus de routes ou gérer mieux les routes existantes. La séance fut animée par Hideaki Iwasaki, Directeur de la Division Transports et Communications au sein de la BAD. À plusieurs reprises, pendant la séance, l'auditoire fut invité à voter sur les déclarations. Le vote d'ouverture a abouti à une solide majorité en faveur de l'amélioration des routes existantes.

David Salter, spécialiste principal des ressources naturelles et de l'agriculture à la BAD et membre du Comité exécutif de ReCAP, a ouvert la séance avec une évaluation d'introduction. Le Dr Jasper Cook, Chef d'équipe de ReCAP, et le Dr Tran T.K. Dang, membre du groupe technique de ReCAP, ont fait partie de l'équipe qui était favorable à l'accroissement du nombre de routes. Ils ont été rejoints par Roy Mumu, Secrétaire du ministère des Transports de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, qui encourage fortement le développement du réseau routier rural en PNG pour connecter sa population rurale qui constitue plus de 80% de la population totale.



En plaidant en faveur de l'accroissement du nombre de routes, Dr Cook et Dr Dang ont souligné l'importance essentielle de l'adéquation des nouvelles routes pour correspondre à la fonction et au type de trafic. Ils ont aussi insisté sur la durabilité des routes concernant l'utilisation de matériaux locaux, leur entretien, leur financement à long terme et la participation des communautés locales. Les partisans en faveur de l'amélioration des routes existantes ont présenté des arguments économiques et socio-économiques associés à l'entretien des routes. Le vote final de l'auditoire a montré un impressionnant revirement vers une majorité de 58% en faveur de l'accroissement du nombre de routes par rapport à l'amélioration des

routes existantes. Par ailleurs, près de 70% de l'auditoire pensait que les programmes de développement devraient poursuivre l'accessibilité en milieu rural comme un objectif en soi.

Un Forum des Jeunes tenu le 3<sup>ème</sup> jour du Forum des transports de la BAD a examiné, entre autres sujets, l'accès rural en Asie. Les représentants des jeunes ont souligné l'importance de la jeunesse impliquée dans la validation de la recherche sur l'accès rural. Il faut non seulement examiner l'infrastructure rurale mais aussi évaluer les services de transport capables de rendre l'accès aux services de base comme l'éducation, les soins de santé et les marchés du travail.

Parallèlement au Forum de la BAD, le Comité directeur du Partenariat d'accès communautaire en Asie (AsCAP) s'est réuni pour sa deuxième séance officielle. Le Comité directeur a élu Eng Ram Sapkota, directeur général de DoLIDAR, Népal, comme nouveau président, suite au départ de son prédécesseur de DoLIDAR. Actuellement composé de trois pays partenaires, à savoir le Népal, le Bangladesh et le Myanmar, le programme de l'AsCAP cherche à étendre ses activités au Pakistan et en Afghanistan. Le Comité directeur a discuté des projets en cours, des résultats intermédiaires et de la voie à suivre.



Les participants au Comité directeur de l'AsCAP (Photo : Paul Starkey)

*Pour plus d'informations sur le programme d'AsCAP, veuillez contacter le Dr Jasper Cook à l'adresse courriel [j.cook@cardno.uk.com](mailto:j.cook@cardno.uk.com).*

## **NOUVELLES DE RECAP**

### **ReCAP lance une gamme de projets sur l'intégration de l'égalité entre les femmes et les hommes dans les transports**

À la suite d'une demande de propositions, qui a attiré 34 soumissions, ReCAP a engagé un total de sept projets de recherche sur l'égalité des sexes dans différents pays partenaires de ReCAP. Ce groupe de recherche a pour objectif de fournir des éléments de preuve qui peuvent être utilisés pour améliorer la formulation des politiques et les pratiques sur l'intégration des femmes dans les transports. Un aperçu de l'ensemble des sept projets se trouve [ici \(version anglais\)](#).

## Webinaire de ReCAP et Devex sur l'engagement des communautés locales dans l'avenir des transports

Un webinaire de ReCAP/Devex s'est tenu le lundi 12 septembre. Il a abordé le thème de la participation des communautés locales à la recherche sur le transport rural et en particulier, à la méthode de la recherche-action active. Tony Greening, expert indépendant et chef du groupe technique de ReCAP, Gina Porter, de l'Université de Durham et Caroline Barbier de Transaid participaient à ce panel d'experts. Le webinaire enregistré peut être consulté [ici \(version anglais\)](#). Les comptes-rendus complets seront prochainement disponibles sur le site web de ReCAP.

### PROCHAINS APPELS À CONTRIBUTION ET ÉVÉNEMENTS FUTURS :

Événements :	Lieu	Date
<a href="#">2<sup>ème</sup> Conférence régionale asiatique de la FRI</a>	Kuala Lumpur, Malaisie	Du 16 au 20 octobre 2016
<a href="#">Conférence générale annuelle ARMFA</a>	Abidjan, Côte d'Ivoire	Du 17 au 22 octobre 2016
<a href="#">Conférence Internationale sur les transports en Afrique 2016 (ICTA)</a>	Ramada Resort, Accra, Ghana	Du 26 au 28 octobre 2016
<b>Appels :</b>		
Appel à contribution :		
<a href="#">8<sup>e</sup> Conférence sur le transfert de technologie des transports de l'Afrique</a>	Livingstone, Zambie	Du 8 au 10 mai 2017 Date limite de soumission des exposés : 30 octobre 2016
<b>Offres :</b>		
Surveillez la <a href="#">Section Appels</a> (en anglais) sur le site web de ReCAP pour voir les dernières offres et possibilités.		



Ce matériel a été financé par UKaid du Département pour le développement international. Cependant les vues exprimées ne reflètent pas nécessairement les politiques officielles du ministère.