

NEWSLETTER 8

- Juin 2024 -

Tâche 4 : « Perceptions locales du risque sanitaire associé aux plastiques marins »

Contact :

Elodie Fache, IRD, UMR SENS

elodie.fache@ird.fr

Marie Toussaint, IRD, UMR SENS

marie.toussaint@ird.fr

Objectifs :

- Comprendre les représentations et pratiques relatives aux macro- et micro-plastiques parmi différentes catégories d'acteurs
- Mettre en évidence les valeurs localement associées aux espèces ciblées par les autres Tâches du projet
- Documenter les circuits et chaînes opératoires allant de la capture à la consommation (en comprenant toutes les étapes de transport et de transformation)

L'équipe :

Elodie Fache (leader Tâche 4)

Marie Toussaint (co-coordinatrice de l'étude)

Francis Veriza (co-coordonateur de l'étude)

Ahamada Saïd Djahere (stagiaire)

Angela Fabiola Randrianomenjanahary (stagiaire)

Fereta Rodin Manjaka (stagiaire)

Flaubert Espérant Veriza (stagiaire)

Pierre-Yves Le Meur (appui méthodo)

Colloque international sur la recherche
environnementale et le changement
climatique à Madagascar
23-24 Mai 2024 (Toliara)

Représentations et vies des plastiques
à Sarodrano
(Sud-Ouest de Madagascar)



Fereta Rodin MANJAKA
Espérant Flaubert VERIZA
Ahamada Saïd DJAHERE
Angela Fabiola RANDRIANOMENJANAHARY

Quelques dates clés :

- **25 avril 2024** : Présentation sur le thème « De la plastisphère au plasticscape : apports de la notion d'assemblages ? » par Elodie, Marie et Francis dans le cadre d'un séminaire doctoral à Montpellier.
- **23 mai 2024** : Présentation intitulée « Représentations et vies des plastiques à Sarodrano (Sud-Ouest de Madagascar) » par Angela, Djahere, Fereta et Flaubert lors d'un colloque sur la recherche environnementale et le changement climatique à Madagascar.

ERRATUM !

Dans la Newsletter 7 envoyée en avril 2024, une erreur s'était glissée dans le texte p.3 :

Au lieu de lire : « Ce corpus est issu de 104 entretiens semi-directifs, réalisés avec 103 personnes différentes. »

Il fallait lire : « Ce corpus est issu de **104 entretiens semi-directifs, réalisés avec 112 personnes différentes.** »

Mobilisation sur la gestion des déchets plastiques Par Angela Fabiola Randrianomenjanahary

Stagiaire dans le projet Arpège, j'ai intégré le Groupe de Recherche et d'Échanges Technologique (GRET) en tant qu'assistante de recherche. L'Arpège est un projet de recherche-action participative qui vise à analyser et à repenser l'approche des enjeux de genre dans les projets de développement rural. Il est implanté à Madagascar dans la région Androy à travers notamment le GRET et dans la région d'Itasy à travers l'ONG Agri-Sud international et l'Initiative Développement des projets solidaires (I-D). Sur le plan scientifique, il est accompagné par l'Université de Bordeaux III Michel de Montaigne et le Laboratoire des Afriques dans le Monde (LAM) en collaboration avec l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD).

Le GRET est une organisation de solidarité internationale qui a été fondée en 1976 dans le but de proposer des solutions durables et novatrices à la pauvreté et aux inégalités (<https://gret.org/>). La mise en œuvre du Programme AFAFI-SUD (Appui au Financement de l'Agriculture et aux Filières Inclusives dans le Sud et le Sud-Est de Madagascar) par le GRET et ses collaborateurs vise à renforcer la sécurité alimentaire, la nutrition et la résilience climatique des ménages ruraux dans l'Androy et l'Anosy, deux régions de l'extrême Sud de Madagascar.

J'ai assisté aux réunions de groupe CEF (Conseil Exploitation Familiale) dans trois des quatre communes d'intervention de ce programme AFAFI-SUD (Tsihombe, Antaritarika et Imongy) en février et mars 2024, dans une démarche de Recherche-Action Participative (Figure 1). L'objectif principal de ces réunions est d'encourager les ménages, en particulier les femmes, à trouver des solutions pour gérer leur ménage, que ce soit en termes de prise de décision ou d'économie.



Figure 1 (à gauche) : Réunion de groupe CEF (Conseil Exploitation Familiale), Février 2024, Tsihombe. Source : Angela.

Figure 2 (à droite) : Photo d'une tasse en métal, Février 2024, Tsihombe. Source : Angela.

Les personnes ciblées ont l'habitude de recevoir, de la part de différents acteurs de développement, des bouteilles d'eau en plastique à chaque atelier ou lors des réunions de groupe. Lors de cette réunion, l'équipe du CEF – dont le responsable du projet, le technicien, et moi en tant que stagiaire – nous avons fait une exception en substituant les bouteilles d'eau de la marque Eau Vive par des tasses en métal (Figure 2). Pour remplir les tasses durant les réunions de groupe, nous avons emporté de l'eau potable en bidon jaune à chaque réunion. Il est à noter que ces tasses ont été achetées au marché local à Ambovombe. La distribution des tasses était une idée que j'ai proposée avec le technicien CEF en charge de la gestion des ménages, pour créer un environnement sain et réduire les déchets plastiques. Cette décision a été prise pour deux raisons : d'une part, pour lutter contre les déchets plastiques, car une fois les bouteilles vides, elles sont soit jetées, soit vendues à un prix qui ne répond pas aux besoins des bénéficiaires ; d'autre part, pour aider économiquement les ménages, les tasses étant des objets durables.

Les participant-es de ces réunions de groupe, au total 31 personnes dont 7 hommes et 24 femmes, ont été informé-es de tout cela. Ces bénéficiaires ont posé la question suivante : « Qu'est-ce qui se passe avec les plastiques ? » En tant que membre de l'équipe du projet VectoPlastic, j'ai partagé des informations sur les microplastiques dans l'environnement marin. Quelle est l'origine de ces microplastiques ? Chaque objet en plastique jeté dans la nature peut être transporté vers la mer par les vents, les ruissellements de pluie, les cours d'eau ou les activités directement liées à la mer. Les plastiques, en tant que déchets, ne se dégradent pas, mais se décomposent en petits morceaux jusqu'à devenir des microplastiques. Les microplastiques ne sont souvent pas perceptibles à l'œil nu, mais ils sont bien présents. Des microbes prolifèrent autour de ces microplastiques, ce qui peut entraîner des dommages pour les écosystèmes et les animaux marins, peut-être même des maladies chez les humains. Aujourd'hui, des scientifiques à Toliara tentent d'étudier l'impact de ces microplastiques, notamment via les poissons consommés.

Les participant-es étaient enchanté-es d'avoir reçu un objet qui leur est utile dans leur ménage à la place de l'eau en bouteille, mais aussi de recevoir des informations sur les plastiques en tant qu'habitants du littoral Sud de la région Androy. Nous pouvons espérer que cette initiative sera reproduite par le GRET dans ses futurs programmes et projets.

Les *kapa-pira* : des sandales fabriquées à partir de pneus

Par RAVONIARIMALALA Nomenjanahary Clairence Ninah et VERIZA Espérant Flaubert

A Toliara, il existe une réutilisation originale des pneus usés des camions, en vue de la fabrication des sandales appelées *kapa-pira*. Les pneus usés débute ainsi une seconde vie sous forme de sandales.

La source

Nous avons réalisé un entretien informel avec un fabricant de *kapa-pira*, qui affirme faire partie de la troisième génération pratiquant ce métier. Ses grands-parents ont appris le métier grâce à des personnes venant des Hautes Terres Centrales (Merina et Betsileo) qui ont migré à Toliara. Ils ont par la suite continué et transmis cette activité au sein de la famille. Aujourd'hui, dix membres de cette famille vendent leurs œuvres à Tanambao. Ce ne sont que des hommes qui pratiquent ce métier.

La fabrication

Pour la fabrication des *kapa-pira*, il est nécessaire d'utiliser des pneus de camions usés (Figure 1), mais aussi des chambres à air de n'importe quelle voiture et bien d'autres outils comme le stylo, le marteau, le couteau, les petits clous de pointe N°2 et des rivets. Seuls les pneus de camions sont utilisés pour faire des semelles parce qu'ils sont très épais et un peu rigide ; des pneus qui ont encore des crampons pour que les semelles des sandales soient plus résistantes. Les chambres à air servent à la fabrication de lanières pour les sandales. Les petits clous servent à fixer les lanières aux semelles tandis que les rivets relient les lanières entre elles.

Les fabricants achètent les pneus de camions usés auprès des réparateurs de pneus à partir de 5 000 Ariary pièce, mais le prix peut monter à 10 000 Ariary selon la qualité des pneus concernés. Et en une journée, un fabricant peut produire sept à dix paires de sandales. Afin d'avoir les pointures qu'on trouve habituellement dans le commerce, les fabricants utilisent une fausse semelle à partir de laquelle ils mesurent les semelles fabriquées (Figure 2).

Le processus de fabrication commence par l'enlèvement du crampon du pneu à l'aide d'un couteau (Figure 3), puis par le découpage du crampon à partir d'une fausse semelle. Une fois le découpage terminé, les fabricants tracent des trous là où ils fixent les lanières à l'aide d'un couteau spécialisé (couteau taillé, bien courbé). Et ce n'est qu'une fois qu'un fabricant a fini de tracer cinq semelles que vient ensuite le découpage de chambre à air afin d'avoir les lanières, et enfin l'assemblage des matériaux découpés grâce aux petits clous et aux rivets.



Figure 1 (à gauche) : Pneus de camion achetés auprès des réparateurs de pneus. Source : Ninah et Flaubert.

Figure 2 (au milieu) : Mesure d'une semelle de pointure 41. Source : Ninah et Flaubert.

Figure 3 (à droite) : Couteaux de travail des fabricants de *kapa-pira*. Source : Ninah et Flaubert.



Figure 4 (à gauche) : Sandales (l'ancien modèle). Source : Ninah et Flaubert.

Figure 5 (à droite) : Sandales (le nouveau modèle). Source : Ninah et Flaubert.

Les produits

Il faut souligner que ces fabricants de sandales sont aussi les vendeurs de leurs produits. Il n'y a pas d'intermédiaire. Ainsi, les fabricants-vendeurs proposent deux types de sandales. L'un est un modèle hérité des migrants des Hautes Terres qui est de moins en moins vendu aujourd'hui (Figure 4). L'autre est un modèle qui est apparu dans les années 2000 et qu'ils vendent mieux actuellement (Figure 5). Ce nouveau modèle présente en effet dix variétés de sandales, que les client-es préfèrent à l'ancien modèle.

La vente

À côté des *kapa-pira*, les fabricants-vendeurs proposent aussi d'autres objets issus des pneus ou des chambres à air de voitures. Il y a notamment les cordes appelées *pira*, qu'ils suspendent pour attirer la clientèle, tandis qu'ils disposent au sol les paires de sandales ainsi que des morceaux de crampons coupés en guise de freins pour les cyclo-pousses et qui coûtent 1000 Ariary pièce.

Pour les *pira*, il y en a de trois sortes : celles d'une longueur d'un mètre pour les plus courtes, celles de 1,50 mètres et enfin celles de 2 mètres, toutes vendues à 1 500 Ariary pièce. Mais le prix peut se réduire à 1 000 Ariary pour les client-es qui achètent plus de 30 *pira*, ou au contraire monter à 30 000 Ariary pour une poignée de *pira* quand qu'il y a une pénurie.

Et pour le prix des sandales, cela peut varier de 6 000 à 7 000 Ariary la paire pour la pointure 45 à 3 000 Ariary la paire pour les sandales d'enfants. Cependant, les client-es qui achètent en gros, c'est-à-dire plus de dix paires, bénéficient d'une réduction.

Les résidus de la fabrication

Dans ce processus, il y a toujours des restes de pneus qui ne sont pas utilisés par les fabricants. Ces derniers mettent les résidus dans des sacs plastiques (les anciens sacs de riz de 50 kg, appelés *gony*), ensuite jetés dans un bac à ordures par un pré-collecteur informel. Ce pré-collecteur est la personne en charge de collecter les déchets auprès des ménages ; il est rémunéré par les fabricants eux-mêmes. Les fabricants remplissent et jettent généralement un ou deux *gony* chaque semaine.



Figure 6 : Résidus de la fabrication. Source : Ninah et Flaubert.

C'est quoi les plastiques pour vous ?

Nous avons posé cette question au fabricant avec lequel nous nous sommes entretenus, tout comme nous l'avions fait dans l'enquête VectoPlastic. La réponse à cette question était : « je ne sais pas c'est quoi les plastiques ». Nous avons alors reformulé la question en lui demandant s'il y avait des objets en plastique dans ce qu'utilisent les fabricants de *kapa-pira*. Il nous a répondu : « ce sont des nylons pour la plupart ». Cet échange révèle que le fabricant n'est pas familier du terme « plastiques ». Pour lui, la matière qui compose les pneus est du « nylon », et le « nylon » n'est pas du « plastique ».

Conclusion

La fabrication de *kapa-pira* est donc une forme de recyclage des pneus usés, qui n'ont plus d'utilité pour les camionneurs, mais sont transformés et mis en valeur par ces artisans locaux qui en tirent une source de revenus. Il faut dire que le recyclage n'est pas un concept nouveau pour les gens de Toliara, voire pour tous les malagasy. La réutilisation de pneus pour fabriquer des *kapa-pira* témoigne de cette réalité.