

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



Module 5: Enjeux sociaux et environnementaux

Les femmes et les transports ruraux en phase de développement

Séance 5.2

Partie 1

Présentation: 5.2a



DFID Department for
International
Development



theIDLgroup



SSATP
Africa Transport
Policy Program

Modules de formation

Module 1. Politiques et stratégies

Module 2. Planification, conception, évaluation et mise en œuvre

Module 3. Gestion et financement

Module 4. Mobilité rurale

Module en cours

Module 5
Enjeux sociaux et environnementaux

Module 5 : Enjeux sociaux et environnementaux

Séance 5.1 Avantages sociaux du transport rural

Séance courante

Séance 5.2 Les femmes et le transport rural en Afrique et en Asie

Séance 5.3 Transport et moyens de subsistance durables

Séance 5.4 Évaluation et gestion de l'impact environnemental

Séance 5.5 Concepts des études sur le transport rural

Séance 5.6 Jeu de rôle sur le thème du transport rural

1. Introduction

Objectifs de formation

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

- ① Analyser les effets des problèmes de transport sur les principales activités des femmes
- ① Émettre des recommandations pour réduire la charge de transport pour les femmes
- ① Décrire les stratégie d'intervention déterminées par le sexe au niveau macro, intermédiaire et micro

Aperçu de la Séance

- ③ Contexte et analyse raisonnée de la Banque mondiale
- ③ Analyse de l'activité des femmes et des transports
- ③ Réduire le coût des transports pour les femmes
- ③ Stratégies efficaces pour promouvoir les interventions liées aux transports en fonction des sexes

2. Contexte et analyse raisonnée de la Banque mondiale

L'échec des interventions liées aux transports ruraux par le passé

- ③ Les femmes n'ont pas profité des initiatives passées car elles
 - ne prenaient pas en compte les différences entre les sexes au niveau de la communauté et du foyer
 - les hommes ont tendance à monopoliser les MTI réservés aux femmes
 - les hommes refusent de laisser leur femme utiliser les MTI si cela menace leur position de chef de famille au foyer

Analyse, suivi et évaluation des genres

- ⊙ Permet d'identifier les différentes tâches économiques et sociales (foyer, communauté)
- ⊙ Reconnaît les facteurs culturels, économiques et sociaux restreignant l'accès des femmes aux opportunités économiques
- ⊙ Permet d'identifier les stratégies d'intervention susceptibles de remporter le soutien des hommes

Rôles déterminés par les sexes

🌀 Rôle des femmes :

- Productif, reproductif et cohésion de la communauté
 - ... si bien que leurs besoins de transport sont variés et nombreux

🌀 Les femmes souffrent physiquement et mentalement à cause des tâches de ramassage du bois de chauffe et des produits consommés par le foyer et du transport de l'eau

Rôle des sexes et transports

- ③ Traditions culturelles et domination des hommes sur les revenus du foyer
 - les femmes ont moins accès aux transports non motorisés et motorisés que les hommes
- ③ « activités multi-tâches », accès médiocre, peu d'accès aux véhicules
 - cela limite largement **le temps à consacrer** aux autres activités
 - .. et les **opportunités** de mener ces activités

Politique répondant aux besoins des femmes

- ③ Plus d'**informations** sont nécessaires sur les effets de la charge de transport sur
 - la disponibilité des femmes à l'emploi, leur accès aux marchés et les services sociaux
 - pertes économiques
- ③ Nécessite une approche **structurée** pour
 - comprendre les besoins des femmes en transport
 - identifier les instruments destinés à adresser ces besoins
 - analyser les coûts et les avantages de ces instruments
 - établir un cadre de travail adéquat

Les délais et les transports

- ③ La plupart des projets de transport utilisent une **analyse des coûts-avantages**
 - sous-estiment les besoins des femmes en transport car ils reflètent de manière inadéquate **le coût du temps passé**
- ③ Les approches analytiques comptabilisant la **valeur du temps passé dans les transports**
 - sont difficiles à appliquer aux pays en voie de développement car la plupart des activités sont des activités de subsistance
- ③ Une approche courte doit prendre en compte
 - la valeur du temps passé à porter l'eau et le bois de chauffe et à effectuer les tâches domestiques

Les évaluations des projets de transport excluent souvent...

🎯 Les **substitutions** entre les avantages sociaux et privés générés par des transports améliorés

- accès à la santé et aux services d'éducation
- habilitation économique et sociale des femmes
- inclusion sociale des populations rurales marginalisées

🎯 **Impact** de meilleurs transports pour les femmes

- participation au travail et taux salariaux
- position sociale et habilitation
- ... et effets indirects sur la santé de la famille

Les stratégies et les interventions déterminées par les sexes sont-elles rentables ?

- ③ Les femmes payent davantage et ont accès à des transports de moins bonne qualité que les hommes
 - cela peut-être le résultat d'inégalités liées aux différences entre les sexes
 - Question d'accès au budget du foyer, plutôt que préjudice dans les transports
- ③ Les interventions liées au transport PEUVENT être conçues pour aider les plus vulnérables ce qui inclut les femmes
- ③ Le processus de conception des projets de route rurale doivent
 - adresser en **priorité** les besoins en transport des femmes dans les ruralités
 - identifier les **économies en temps et en argent** permises par des interventions adéquates

3. Analyse de l'activité des femmes et des transports

Activités agricoles des femmes et transports

Activités domestiques des femmes et transports

Activités marchandes des femmes et transports

Activités source de revenus non agricoles
et transports

Activités des femmes et transports



Discussion de groupe

Comment l'accès des femmes aux transports affecte-t-il leurs capacités à mener les activités dans cette catégorie ?

- A. Agricoles*
- B. Domestiques*
- C. Marchandes*
- D. Professionnelles non agricoles*

Activités agricoles des femmes et transports

- ③ Le travail des foyers ruraux respecte une certaine **logique d'emploi du temps** par exemple, l'agriculture
 - femmes : récoltes de subsistance
 - hommes : récoltes marchandes
- ③ Division du travail
 - activités physiques lourdes pour les hommes
 - activités chronophages pour les femmes
- ③ Les femmes n'ont qu'un
 - contrôle limité sur les ressources financières
 - incitations limitées pour participer à plusieurs types d'activités agricoles

Activités agricoles des femmes et transports

- ③ Les **variations saisonnières** dans la demande du travail affectent les emplois du temps des membres de foyer
- ③ **Étude des fermes familiales au Kenya**
 - les femmes passent 4,5 heures/jour pendant la saison creuse
 - 6 - 9 heures/jour pendant la saison haute
 - les heures consacrées par les femmes aux autres activités augmentent selon les saisons - ramassage de l'eau et du carburant

Activités agricoles des femmes et transports

🎯 **Besoins** en transport à des fins agricoles en fonction

- des distances entre les champs : 1 - 20 km
- moyens de transport utilisés
- charges transportées : 20 kg par trajet
- topographie
- vitesse de transport
- statut du voyageur

Activités agricoles des femmes et transports

🌀 Les femmes tendent à faire **plus de trajets** que les hommes

- les femmes tendent à faire plus de trajets que les hommes pour les activités agricoles et pour s'acquitter de leurs responsabilités domestiques (préparation des repas, transport de l'eau, soins aux enfants)

🌀 Situation des champs

- les récoltes marchandes sont plus près des propriétés que les récoltes de subsistance
- les femmes doivent voyager plus loin que les hommes

Activités agricoles des femmes et transports

- ③ **Accès limité** des femmes aux transports motorisés pour les activités marchandes
 - charge supplémentaire - trajets plus longs
 - pertes après récolte
- ③ Un simple accès à l'équipement nécessaire peut **doubler le volume** des produits que les femmes peuvent emmener au marché
 - brouettes, vélos

Activités agricoles des femmes et transports

- ③ Les **problèmes de sentiers et de chemins** rendent la marche et le ramassage
 - difficile, chronophage et dangereux
 - inefficace compte tenu des faibles charges permises

Activités domestiques des femmes et transports

- ③ Les femmes associent les activités agricoles et domestiques et ont un accès limité aux transports
 - limite leur participation dans les activités agricoles
- ③ Activités domestiques :
 - ramassage du bois et puisage de l'eau
 - préparation des repas
 - transformation et stockage des aliments
 - éducation des enfants
 - nettoyage et lavage
 - achats et emplettes du foyer

Activités domestiques des femmes et transports

🌀 L'analyse économique conventionnelle

- **ne prend pas en compte** la valeur économique et sociale élevée des activités domestiques
- **sous-estime largement** la participation du travail domestique dans les moyens d'existence des foyers

🌀 Les femmes réalisent **80 %** des travaux domestiques

- ... et donc supportent la charge des tâches nécessitant un transport

Activités domestiques des femmes et transports

- ③ Les tâches domestiques nécessitant un transport sont **inexorables**
- ③ **La chronicité** des différentes exigences de transport signifie que
 - des choix entre différentes responsabilités conflictuelles doivent être faits, comme
 - le besoin immédiat d'eau ou les besoins de production agricole à plus long terme
- ③ **Zambie et Tanzanie**
 - **90 %** de l'énergie dépensée au port des charges concernent **l'eau, le bois de chauffe, et la nourriture destinée au broyage**

Activités domestiques des femmes et transports

Gros plan sur :

Ramassage
du bois de chauffe

Corvée d'eau

Préparation des aliments
et préparation des aliments

Soin des enfants

Ramassage du bois

- ③ Les femmes fournissent **90 %** du bois consommé par le foyer
 - mais **70 %** seulement est destiné à la **vente**
- ③ Bois de chauffe
 - transporté après ramassage quelques fois par semaine



Source : TRL Limited

Ramassage du bois

🎯 Le ramassage du bois

- est plus difficile et plus chronophage
 - épuisement des réserves de bois
 - les femmes doivent se déplacer plus loin
 - les impacts sur la nutrition et la santé de la famille - moins de repas cuisinés

🎯 Les autres sources d'énergie sont généralement

- plus chères ou indisponibles

Ramassage du bois

- ③ La charge de transport pour le ramassage du bois dépend également de l'emplacement de la source
 - le ramassage du bois de chauffe peut être combiné à plusieurs trajets pour des raisons agricoles (si adéquat)
- ③ Substitution des sources de bois de chauffe avec résidus agricoles - bouse de vache et tige de manioc
 - les terres cultivables ne reçoivent pas le fertilisant dont elles ont besoin
 - réduction du potentiel de production des récoltes de surplus

Corvée d'eau

⊙ Temps de trajet pour les corvées d'eau

- 2 - 4 heures par jour
- hors temps passé à faire la queue à la source
- augmentation significative du nombre de trajets requis pour les corvées d'eau pendant la saison humide

Préparation des aliments

⊗ Les **trajets** pour se rendre au broyage et transformer le maïs, le manioque, le blé et le millet

- se fait généralement **à pied**

⊗ **Études sur la Tanzanie**

- 2 – 8 trajets pour le broyage des aliments/mois
- distance globale 3-9 km
- poids moyen 18 kg/trajet

⊗ **Besoins élevés en transport =**

- les femmes servent moins de repas cuisinés par jour

Soin des enfants

- ③ **Inefficience** du trafic humain sur la productivité des femmes
 - **poids des enfants non enregistrés**
 - femmes portant des charges supplémentaires
 - temps de trajet augmenté
 - implications des surcharges sur la santé et des risques de blessure
- ③ Le **temps** consacré à emmener les enfants à l'école et la clinique de santé
- ③ Il arrive que les femmes voyagent de la ferme ou du marché à l'école à midi pour nourrir les enfants
 - charge de travail et **complexité des activités multiples**

Activités marchandes des femmes et transports

🌀 Afrique sub-saharienne

- La majorité des **trajets** au marché sont faits par les **hommes**
- Les **femmes** jouent un rôle prépondérant dans le **transport marchand**
 - en particulier L'Afrique occidentale : **4 femmes sur 5** participent à la commercialisation des récoltes

🌀 Les femmes ne sont généralement pas impliquées dans les **initiatives** de commercialisation

- Si les infrastructures et les moyens de transport sont inefficaces

🌀 Asie du sud-est (+ Inde)

- Les **femmes des ruralités font souvent** des trajets en dehors des villages
- responsabilité de commercialisation majeure

Activités marchandes des femmes et transports

⊙ Hommes

- tendent à s'approprier tous les **contacts externes**
- responsabilité des activités de commercialisation **en dehors** de la sphère locale
- **exception de l'Afrique occidentale - Nigéria** où les femmes dominent le négoce et les transports

⊙ Femmes

- proportion des trajets = élevé
 - distances = plus courtes
 - temps de trajet = plus courts
- que ceux des hommes

Activités marchandes des femmes et transports

- ③ Les distances de la ferme au marché varient en fonction du caractère **permanent** ou **périodique** du marché
 - **90 %** des foyers ruraux parcourent **10 à 13km** pour se rendre sur un marché permanent
 - sauf pour les régions côtières

Activités source de revenus non agricoles et transports

- ③ **La privation de terres** croissante, plus forces **économiques** et **démographiques**
 - a engendré un besoin d'emplois non agricoles dans les zones rurales
 - Les **femmes sont particulièrement vulnérables** aux relocalisations quand il s'agit de commercialiser les produits agricoles
- ③ Les emplois sont de moins en moins agricoles (offre en emplois agricoles faible) :
 - plus de **foyers matriarcaux (22 %)** en Afrique subsaharienne
 - nécessité de **revenus supplémentaires** pour les articles de première nécessité
 - ... et frais de santé et scolaires

Activités source de revenus non agricoles et transports

- ③ La majorité des activités source de revenus effectuées par les femmes nécessitent
 - des intrants **significatifs** d'eau et de bois de chauffe
 - **coûteux** en temps car nécessite un transport
- ③ Afrique sub-saharienne
 - la **disponibilité** du carburant et les distances à parcourir pour atteindre les sources de bois de chauffe affectent la capacité des femmes à gagner des revenus directs

Activités source de revenus non agricoles et transports

🌀 Étude en Tanzanie

- 73 % des femmes brassaient de la bière locale
- parmi elles, 75 % déclaraient que c'était là leur principale source de revenus
- la préparation de la bière requiert la même quantité de bois de chauffe pour une semaine de cuisine
 - = 2 trajets supplémentaires par semaine sont nécessaires pour ramasser du bois
 - = 9,6 heures/semaine supplémentaires sont nécessaires dans l'emploi du temps des femmes

Résoudre les
problèmes de transport
que rencontrent les
femmes



Discussion de groupe

Comment résoudre les problèmes de transport rencontrés par les femmes ?

4. Réduire le coût des transports pour les femmes

Interventions liées au transport

Interventions non liées au transport

Interventions liées au transport

④ Moyens de transport traditionnels - ramassage

- coûts directs élevés
 - pas pris en considération dans l'analyse économique
- coûts indirects énormes
 - temps et efforts détournés du travail productif, mauvaise santé

④ Nécessite une stratégie avec des interventions adéquates

- performance qui répond aux besoins des femmes
- coût lié aux revenus
- peut générer un revenu
- peut être entretenu localement

Interventions liées au transport

🌀 Moyens de transport intermédiaires (MTI)

- les seuls modes de transport ne se trouvent quasiment que dans les zones rurales
- mais ce n'est pas universel
- les innovations dans le domaine des MTI ont une portée considérable
- leur adoption est parfois entravée par l'absence d'une relation réelle entre le demande et l'offre
- par exemple, les vélos avec remorque, les charrettes à boeuf, les mules
- la plupart des vélos et charrettes sont utilisés par les hommes et leur propriété
- peu de MTI sont utilisés par les femmes (Afrique subsaharienne)

Interventions liées au transport

- ③ Les femmes des ruralités peuvent ramasser du bois de chauffe et s'acquitter de leurs corvée d'eau plus efficacement en **vélo**
- ③ Les **MTI motorisés** ne sont pas adoptés largement en Afrique
- ③ Les motoculteurs ont plus de succès
 - dans les rizières
 - densité de population élevée
 - près des villes (pour l'entretien)
- ③ Autres MTI motorisés
 - plus de succès dans les zones péri-urbaines où il y a une demande économique et une infrastructure de soutien
 - utilisé presque exclusivement par les hommes

Interventions liées au transport

© L'adoption des MTI (en particulier en Afrique) est **entravée par**

- une activité économique faible
- une faible disponibilité de certains matériaux
- moins d'échanges culturels
- de petits flux d'informations
- une saisonnalité élevée des flux de trésorerie et des demandes en transport
- concentration des usages économiques traditionnels
- manque de crédit pour les dépôts initiaux
- les fournisseurs hésitent à investir dans les MTI s'ils sentent que la demande est faible

Interventions liées au transport

- ③ Les programmes de développement rural doivent rassembler les conditions favorisant **l'adoption des MTI**
 - services de soutien viables près des marchés locaux
 - où les besoins des femmes peuvent être adressés directement

Interventions liées au transport

③ La plupart des MTI

- sont utilisés par les hommes et leur propriété
- les initiatives sont déterminées par et conçues pour les hommes
- les principaux bénéficiaires sont les hommes

③ Les femmes sont tenues à l'écart des MTI

- pouvoir d'achat faible par rapport aux hommes
- questions culturelles, par exemple, vélos, charrettes à boeuf considérés comme la chasse gardée des hommes
- manque d'accès à l'information, aux capitaux, au crédit, aux revenus marchands, aux activités de transport profitables
- leurs points de vue ne sont pas entendus
- peu de projets de transport intègrent une analyse des composantes MTI déterminée par les sexes

Interventions liées au transport

☉ Intégrer la question des sexes dans les stratégies MTI nécessitent

- d'identifier les différences entre les besoins et les priorités de transport des différents sexes
- adresser les inégalités dans les interventions de transport
- inclure les perspectives des femmes dans le processus de décision, les politiques et les initiatives MTI
- soutenir l'infrastructure à faible coût, le marketing et les systèmes de distribution
- adresser les questions simples de crédit et de subsides
- développer des programmes générant des revenus, c'est-à-dire des méthodes de construction coûteuses en main d'oeuvre

Interventions liées au transport

- ③ Différences dans les exigences de conception des MTI pour les hommes et les femmes
- ③ Marché des MTI dominé par les ventes aux hommes
- ③ Peu d'initiatives économiques pour la conception des MTI pour les femmes
- ③ Les programmes MTI doivent créer une « masse critique » d'utilisatrices pour justifier la fabrication et la vente de MTI adéquats

Interventions liées au transport

- ③ Les planificateurs des transports et preneurs de décision
 - **potentiel pour les entreprises de transport au féminin**
- ③ **Sénégal et Niger** - partis pris contre les entrepreneuses
 - les petites entreprises gérées par des femmes ont des difficultés à lever les fonds nécessaires aux arrhes à verser pour obtenir des contrats
 - les femmes sont généralement exclues des emplois très physiques en construction et en maintenance (inadéquation culturelle, autres responsabilités)
- ③ Augmenter les **chances** des femmes
 - réserver une proportion de la main d'oeuvre pour l'entretien des routes aux femmes (Zambie, Lesotho)

Interventions non liées au transport

- ③ Ampleur de la tâche « transport »
 - il se peut que le lien avec les contraintes de transport ne soit que ténu
 - **accès** et **disponibilité** des marchandises à transporter - eau, carburant, transformation des récoltes
- ③ Les interventions devraient soulager les besoins en équipements/technologies de transport nécessaires
 - pour la transformation des récoltes
 - pour les corvées et le stockage d'eau
 - réduire la quantité de bois de chauffe et de charbon requis pour la cuisine

Interventions non liées au transport

- ③ Il est peu probable que les interventions non liées aux transports résolvent les problèmes de transport des femmes
- ③ Les planificateurs des ruralités allouent leurs ressources à l'optimisation des installations et les services de base
 - puits d'eau, lots boisés, écoles et centres de santé pour réduire le temps et l'énergie utilisés quotidiennement par les femmes
- ③ Cela requiert
 - consultation rigoureuse avec les utilisateurs de service
 - une liaison avec les autres secteurs (transports)

5. Stratégies efficaces pour promouvoir les interventions relatives aux transports en fonction des genres

Niveau de politique nationale

- ④ Construction de capacités dans les deux sexes dans les ministères
 - égalité des sexes dans la location et la promotion
 - développer une expertise de l'analyse des sexes et une planification participative
- ④ Outils de planification économique et des transports
 - valorisation de la contribution économique des femmes et de leur temps

Niveau de politique national

- ③ Coordination entre les différentes agences locales
 - éducation, santé et agriculture
- ③ Approches déterminée par les sexes intégrant le Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté

Niveau régional et d'arrondissement

🌀 Établir des comités de coordination inter-agences

- Programme des transports et des transports ruraux

- comment financer les services de transport scolaires, de santé et de développement économique inter-agences ?

🌀 Doit promouvoir une planification et des consultations orientées sur les sexes

Niveau du projet

- ③ faire participer les femmes à tous les aspects de la planification et de la conception des interventions
- ③ Programme d'action-recherche
 - initié en 1998 – fait partie du *programme de transport rural* du Gouvernement de la Tanzanie
 - exemple de projet favorisant l'implication de la communauté dans la planification, l'organisation autonome et la mise en place des interventions adaptées
 - favorise la simplification des problèmes liés aux sexes comme pré-requis
 - l'ARP a réussi à stimuler le développement autonome des groupes vulnérables, y compris les femmes

Approches possibles pour impliquer les femmes dans les programmes de transport

③ Meilleure identification des problèmes

- données et recherches décousues sur les sexes - problèmes, besoins et priorités du transport rural

③ Plus d'interventions

- conçu et disséminé de manière adéquate pour adresser les inégalités entre les sexes

③ bonne compréhension de l'impact des programmes de transport

- peu de preuves de l'impact sur la charge de transport, la vie et les moyens de subsistance des femmes

Approches possibles pour impliquer les femmes dans les programmes de transport

③ Participation plus importante des femmes

- au processus de prise de décision sur les politiques de transport, les priorités et les investissements au niveau national, au niveaux décentralisés dans les communautés
- sans cette participation, il est difficile de voir quelles stratégies de transport rural peuvent adresser les questions de genre ayant des implications pratiques pour les femmes

Remarques et conclusion

- ⊙ Inégalité permanente entre les sexes en matière de transport
- ⊙ Les femmes plus de temps et d'énergie sur les tâches nécessitant un transport que les hommes
- ⊙ Les interventions liées au transport, y compris les MTI favorisent les hommes plus que les femmes
- ⊙ Les programmes de transport doivent adresser ces inégalités
- ⊙ Pour prodiguer des conseils adéquats, il faut que les décideurs soient sensibilisés aux problèmes

Pour plus d'informations sur les questions de genre et de transport : Site Web de la World Bank Gender and Transport Thematic Group (GTTG) : [www. worldbank.org/gender/transport](http://www.worldbank.org/gender/transport)