

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



**Module 5: Enjeux sociaux et environnementaux**

# **Les femmes et le transport rural en Afrique et en Asie**

**Séance 5.2**

**Partie 2 – Étude de cas**

**Présentation: 5.2b**



**DFID** Department for  
International  
Development



theIDLgroup



**SSATP**  
Africa Transport  
Policy Program

# 1. Introduction

## Objectifs de formation

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

- ③ Décrire les facteurs freinant l'adoption des MIT par les femmes, en particulier le vélo
- ③ Analyser les enseignements tirés des études de cas et la manière dont ces études de cas peuvent être appliquées à d'autres pays.

# Programme de la session

- ③ Contexte de l'étude de cas au Ghana
- ③ Résultats de l'étude de cas au Ghana
- ③ Contexte des études de cas au Tamil Nadu
- ③ Résultats de l'étude de cas au Tamil Nadu
- ③ Réflexions sur les enseignements à tirer

# Les études de cas...

- ③ Les études de cas sont basées sur des extraits des résumés d'études de cas du Programme de recherche *Balancing the Load* du DFID.
- ③ Le programme a commencé en 1996
  - 40 études de cas en Asie et en Afrique ont été commissionnées
  - pour savoir comment les relations entre les sexes affectent l'accès des femmes et des hommes aux marchandises et aux services, et comment cela influence la disponibilité des services et des infrastructures

## 2. Contexte de l'étude de cas du Ghana : commerçantes à Gamoia, sur la côte du Ghana

- ③ Les **femmes** sont responsables **du marketing**
- ③ Les femmes rencontrent des **difficultés** pour transporter leurs produits au marché
  - en particulier si elles utilisent des routes non pavées

# Problèmes de transport

- ③ Les routes et les chemins d'approvisionnement **se détériorent** rapidement pendant la saison des pluies
  - les peuplements à quelques kilomètres de la route bitumée deviennent inaccessibles
  - les villageois ne visitent pas ces villages si bien que les prix baissent
  - les femmes doivent transporter les produits vers les routes praticables pour obtenir de bons prix

# L'étude pose 5 questions de recherche

1. Quel est actuellement le type d'**organisation** et le coût des services de transport dans les régions sans accès routiers (liaisons vers les marchés principaux)
2. Quels sont les **besoins et les difficultés** particulières des femmes commerçantes dans un petit nombre de peuplements hors des accès routiers (en quoi sont-ils liés aux transports ?)
3. La plupart des transports sont la propriété des hommes. Y a-t-il **un potentiel pour développer les services de transport gérés/étant la propriété des femmes** ?

# L'étude pose 5 questions de recherche

4. Quel est le potentiel des différents types de **transports intermédiaires** utilisés en contexte culturel local et quelles seraient pour les femmes les implications de leur usage dans les activités de négoce
5. Les **communications électroniques** (par exemple, téléphones mobiles) pourraient-elles améliorer l'information disponible sur le marché ? Cela aurait-il des implications sur le transport ?



# Systemes de transport à Goma

- ③ Les réseaux de transport sont acceptables comparés au Ghana du nord
  - mais l'état des routes est souvent médiocre
  - la majorité des routes sont du type « gravier »
    - ... il est pourtant difficile de les distinguer des chemins de terre
    - la topographie du Ghana signifie que les surfaces de gravier dépérissent très vite et des craquelures apparaissent

# 3. Résultats de l'étude de cas au Ghana

Manque de capitaux pour développer la commercialisation et le négoce

Défaut de paiement des créiteurs

Passage tardif des transports

Faible usage des MTI

Accès aux informations du marché

Accès aux transports motorisés limité

## Manque de capitaux pour développer la commercialisation et le négoce

### ③ Manque d'argent pour acheter des billets

- les femmes les plus pauvres se rendent aux marchés locaux
- les femmes les plus aisées se rendent aux marchés lointains, plus éloignés

### ③ Bien que les femmes soient les principales marchands

- elles n'ont pas autant de pouvoir d'achat en transport que les hommes
- qui ont généralement de plus grandes terres

## Défaut de paiement des crédateurs

- ③ Les crédateurs ne paient pas et les délais de remboursement sont longs
  - cela affecte à la fois les petite et les grandes entreprises
  - les riverains comme les habitations éloignées des routes sont affectées
  - mais ce problème n'est pas spécifiquement lié aux transports

## Passage tardif des transports

- ③ Les conducteurs de bus, les *tro-tros* **arrivent en retard** le jour du marché pour transporter les commerçants et leurs marchandises
  - perte de profits à cause de ces retards
  - le marché a déjà commencé quand ils arrivent, si bien qu'ils ne peuvent pas vendre tous leurs produits
- ③ Il arrive que les transports ne passent pas du tout pendant la **saison des pluies**
  - les conducteurs ne veulent pas s'aventurer sur les routes difficiles
  - produits gâchés et perdus

## Faible usage des MTI

- ③ L'usage des MTI est relativement faible au Ghana
- ③ Les photographies de 5 MTI montrent des femmes de différents statuts économiques et de différents âges dans 4 villages
  - « kencart » (grand conteneur à tamis sur roues)
  - tricycle
  - brouette
  - vélo avec remorque
  - perche portée sur l'épaule
- ③ On a demandé aux femmes ce qu'elles préféreraient

# Faible usage des MTI

## ☉ Kencart

- l'option la plus populaire parmi les femmes de tous les villages, à l'exception de Lomé, est le vélo

## ☉ Charrette

- moyen de transport préféré pour le transport des récoltes aux villages et aux marchés locaux
- difficultés potentielles pour négocier les chemins des villages avec les charrettes, elles pourraient être stationnées près de la plus proche jonction avec le sentier le plus large

## ☉ Charrette à trois roues

- c'est le deuxième choix, celui des femmes plus âgées
- potentiel important pour les transports des fermes aux marchés et du village au marché

# Faible usage des MTI

## 🌀 Bicyclette

- suscite le débat -
- un seul village place le vélo au-dessus du kencart ou tricycle
- le vélo est perçu comme de faible capacité
- ne convient pas aux chemins ruraux inégaux
- les femmes qui veulent se déplacer en bicyclette ne s'attendent à aucune opposition de la part des hommes
- mais bon nombre ne sont pas certaines si elles seraient capables de monter à vélo
- les vélos risquent d'être réquisitionnés par les hommes



# Faible usage des MTI

## 🌀 Brouette

- moins intéressante que le kencart ou la charrette à trois roues

## 🌀 Perche portée sur l'épaule

- rejetée comme option partout
- semble inconfortable
- trop lourde
- il est impossible de porter un bébé sur son dos avec une perche

## Faible usage des MTI

- ③ Une seule femme dans le village possédait un moyen de transport, ce qui est exceptionnel
- ③ La plupart des femmes à Gomoa
  - ont peu de chances d'obtenir des fonds pour acheter ne serait-ce qu'un MTI
- ③ L'achat groupé est une option
  - mais les femmes s'inquiètent que les groupes puissent trouver difficile le partage des véhicules
  - tout le monde risque de vouloir les utiliser en même temps
  - dans les villages les plus pauvres, l'achat groupé est hors de la portée des femmes

## Faible usage des MTI

### 🎯 Pauvreté ou faible expérience des actions de groupe

- les transports et MTI motorisés sous le contrôle ou la propriété des femmes risquent de rencontrer des blocages
- travaux de terrassement substantiels requis pour assurer la réussite de tels projets

## Accès aux informations du marché

### 🎯 L'acheminement des informations aux marchés peut être amélioré par les **téléphones mobiles**

- la plupart des femmes ne sont pas intéressées par les prix obtenus sur les marchés distants
- elles préfèrent négocier sur leur marché local
- ... où on les connaît et où elles ne risquent pas de se faire avoir
- les femmes disent ne pas avoir les fonds nécessaires pour se rendre sur les marchés distants

## Accès aux transports motorisés limité

- ③ Les services de transport motorisé entre les villages isolés
  - très restreint
  - plus coûteux que pour des distances comparables sur routes pavées
- ③ Les marchands sont régulièrement déçus de l'arrivée tardive ou de l'absence totale de véhicules le jour du marché
  - en particulier pendant la saison des pluies quand les routes deviennent impraticables
  - les femmes perdent de l'argent en conséquence

# Projet de la Banque mondiale

- ③ « Projet d'infrastructure des villages » (VIP)
  - peut faciliter l'acquisition des MTI
  - mais les villageois ne le savent pas
- ③ Le projet vise à fournir un financement aux groupes d'utilisateurs
  - les femmes du village doivent envisager les moyens de se rassembler pour tirer profit de la source potentielle de financement

# 4. Contexte des études de cas au Tamil Nadu

- ③ Introduction et apprentissages des vélos
  - fait partie de la campagne d'alphabétisation du début des années 1990
- ③ Campagne initiale
  - les femmes apprennent aux femmes à monter en vélo
  - prêts pour les femmes qui veulent acheter des vélos avec des revenus réguliers (c'est-à-dire les travailleurs non-gouvernementaux) et qui apprennent rapidement
- ③ Au fur et à mesure que de plus en plus de femmes se mettent au vélo
  - les réticences et les railleries disparaissent
  - le phénomène devient acceptable, étant donné que le *mouvement est répandu*

# Entrevues avec les informateurs clés, discussion avec les groupes de travail, étude dans les villages **Questions :**

1. Même si les vélos ont été introduits avec l'ambition d'habiliter les femmes plutôt que de répondre à leurs besoins de transport, ils répondent effectivement à leurs besoins de transport ...
  - ... mais, pour leurs activités productives et reproductives ?
  - les femmes sont-elles capables d'accéder aux vélos pour répondre à leurs besoins ?
2. Quel a été l'impact de cette nouvelle mobilité des femmes sur leur amour-propre et leur confiance en soi, et sur les relations entre les sexes dans la communauté ?



Entrevues avec les informateurs clés,  
discussion avec les groupes de travail,  
étude dans les villages **Questions :**

3. Le fait de fournir aux femmes un vélo peut-il être qualifié d'**intervention durable** ?
  - Les femmes continuent-elles à investir dans un vélo ?
  - Contrôle-t-elle l'usage de ces vélos ?

# 49 femmes interrogées dans 12 villages

- ③ La plupart étaient des femmes de castes inférieures
  - la moitié sont illettrées - les autres ont été éduquées jusqu'au niveau secondaire
  - elles gagnent leur vie grâce à leur travail
  - la plupart sont âgées entre 20 et 30 ans
  - la plupart ont des enfants et une famille à charge
    - en plus de leurs activités rémunératrices
    - ... leur charge de travail est substantielle

## 5. Résultats de l'étude de cas au Tamil Nadu

Utilisation du vélo

Propriété

Avantages sociaux

Accès et contrôle

Restrictions sociales

Entreprise privée

Impact sur la vie des femmes

## Utilisation du vélo

### 🌀 Sur 49 femmes interrogées

- seules 3 femmes ne savaient pas comment monter à vélo

### 🌀 Activité et utilisation du temps chez 8 couples

- les femmes et les hommes passent 6 à 8 heures par jour dans un emploi rémunéré
- les femmes consacrent 6 à 8 heures à des tâches ménagères et pour s'occuper des enfants
- les hommes passent moins de 2 heures à ces tâches

🌀 Journée de travail d'une femme = **12 à 18 heures**

## Utilisation du vélo

- ③ Les femmes ayant accès à des vélos que ce soit le leur, celui de leur mari ou de leur père, frères
  - elles les utilisent pour aller chercher de l'eau au puits/réservoir, transporter le riz paddy au moulin, ramasser du bois et du foin, aller à l'hôpital et aller à l'école (filles)
- ③ Quelques-unes utilisent un vélo dans le cadre de leurs tâches productives
  - elles vendent des fleurs au marché, achètent et vendent des bijoux, prennent soin des plantes dans la pépinière du gouvernement

## Propriété

- ③ Enquête au porte à porte dans 50 foyers
  - 32 femmes (, 64 %) possédaient un vélo
  - 83 homme sur 91 savent monter à vélo
  - ... chez les femmes, 34 %
- ③ **Quatre** des 49 femmes interviewées **possèdent un véhicule**
- ③ Les femmes sont prêtes à **louer** un vélo
  - **30-50 %** des personnes ayant loué un vélo sont des femmes
  - pour les urgences et leur emploi rémunéré
  - pour accomplir des tâches ménagères ensemble
  - mais les louer tous les jours revient cher
  - ... elles les empruntent donc auprès des voisins et les autres membres du foyer
  - les magasins de location sont également trop loin

# Propriété

- ③ Le vélo est perçu comme un moyen de transport bon marché et efficace
  - qui répond aux besoins des femmes en transport
    - en particulier dans les villages où l'accès est restreint (distant des services essentiels)
- ③ De meilleurs services peuvent réduire la charge de transport des femmes et leurs besoins
  - eau potable, épiceries, santé et installations éducatives

# Propriété

- ③ Les magasins vendent rarement des vélos spécialement conçus pour les femmes
- ③ Les femmes se sont habitués aux vélos avec une barre au milieu
  - ils permettent d'équilibrer la charge transportée
  - le fait de monter vêtue d'un sari ne les gêne plus
  - ... la commodité des modes de transport est plus importante que toutes les autres considérations



## Avantages sociaux

- ③ Depuis qu'elles savent monter à vélo
  - les femmes se sont davantage **impliquées** dans les tâches sociales, de développement et communautaires
  - ... elles peuvent aller et venir en vélo de village en village en toute confiance
- ③ Cela a permis d'améliorer le **statut** des femmes
  - qui est devenue un pouvoir décisionnaire majeur au sein du foyer
- ③ Elles peuvent emmener une personne malade ou un enfant à l'hôpital sur leur vélo
  - s'ensuit un sentiment **d'indépendance** et d'utilité

## Accès et contrôle

- ③ L'accès des femmes aux vélos est endémique
  - mais leur « **contrôle** » est un problème
- ③ La plupart des femmes **dépendent** des autres si elles veulent un vélo
  - ... elles doivent ajuster leur emploi du temps en fonction des besoins des propriétaires (chefs de famille)
  - 12 femmes sur 49 accèdent *facilement* aux vélos
  - 10 ont *d'ordinaire* accès à un vélo quand elles en ont besoin

## Restrictions sociales

### ⊙ Les restrictions sociales empêchent les femmes de faire du vélo

- la préoccupation des hommes est que leur femme ou leur fille risquent de se blesser
- mais principalement, ils ne considèrent pas le travail des femmes comme une priorité

### ⊙ Les vélos réduisent largement le temps et le travail des femmes dans les tâches essentielles au foyer

- mais ces travaux ne sont pas rémunérés et n'ont pas de valeur pécuniaire
- les hommes ne considèrent pas le vélo comme essentiel dans la performance des femmes

## Restrictions sociales

- ③ Le vélo ne semble pas modifier les relations entre les sexes (pour 2/3 des personnes interrogées)
  - la prise de décision est toujours entre les mains des hommes

## Entreprise privée

- ③ La rentabilité des magasins de vélo signifie que leur nombre a décuplé
  - car les vélos sont largement acceptés
- ③ Les villages devraient tous avoir un magasin de vélo
- ③ La mobilité et le transport font partie intégrante de la vie des gens
  - changements dans le type d'emplois et de styles de vie
  - de grands nombres de filles vont à l'école en vélo tous les jours
  - cela donne une indication quant à l'utilisation des vélos parmi la nouvelle génération

## Impact sur la vie des femmes

### ③ Perception des femmes quant à leur **indépendance** au sein du foyer et de la communauté

- 40 % des femmes ont signalé que leur **charge de travail** a en fait **augmenté**
- les tâches entreprises traditionnellement par les hommes (marketing, emmener les enfants à l'école, tâches impliquant des trajets de longue distance) reviennent maintenant aux femmes

### ③ Bicyclette

- les vélos ont aidé les femmes à travailler plus **vite**, et avec plus de **facilité**
- elle dispose de **plus de temps de loisir** malgré que leur charge de travail ait augmenté

# Réflexions sur les expériences du Ghana et de l'État de Tamil Nadu



## Étude de cas

- A. *Dans quelle mesure les femmes utilisent-elles les MIT (les vélos en particulier) dans d'autres pays ?*
- B. *Quels facteurs encouragent et entravent l'adoption des MIT par les femmes ?*
- C. *Quels seraient les changements possibles aux sphères sociales et productives si les femmes adoptaient les MIT et les vélos.*

# Remarques et conclusion

## Ghana

- ③ Les femmes sont responsables du marketing
- ③ L'utilisation des MTI peut faciliter le transport des récoltes de la ferme au marché
- ③ Les femmes sont intéressées par les MTI
  - mais elles n'ont que peu d'opportunités d'obtenir des MTI compte tenu du manque de fonds



# Remarques et conclusion

## Tamil Nadu

- ③ Le vélo peut être une stratégie d'habilitation des femmes efficace
- ③ Les relations entre les sexes ne semblaient pas apparemment affectées
  - le « contrôle » des vélos était un problème
- ③ Les femmes ont trouvé que
  - le vélo était un moyen efficace et facile de répondre à leurs besoins
  - un phénomène durable et permanent qui faisait partie intégrante de leur quotidien