



Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
Banque mondiale et Commission économique pour l'Afrique



Document de travail SSATP N° 12F

Une étude de cas sur les moyens intermédiaires de transport en Ouganda

*Les bicyclettes et les travaux des femmes
en milieu rural*

Christina Malmberg Calvo

Février 1994

Division de l'environnement et du développement durable
Département technique pour l'Afrique
Banque mondiale



Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) est une initiative conjointe de la Banque mondiale et de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) qui vise à améliorer le secteur des transports en encourageant une réforme des politiques et une révision institutionnelle. Les résultats, interprétations, conclusions et recommandations exprimés dans le présent document n'engagent que leur(s) auteur(s) et ne sauraient être attribuées à la Banque mondiale, à ses affiliations, à des membres du Conseil des Administrateurs ni aux pays qu'ils représentent.

Février 1994

AVANT-PROPOS

L'un des objectifs du Programme de transports en milieu rural (PTMR) est de recommander des stratégies pour l'amélioration des transports dans les zones rurales. Ce programme préconise l'adoption de moyens intermédiaires de transport en vue de faciliter le mouvement des marchandises et d'accroître la mobilité des personnes. Des enquêtes-villages ainsi que des études de cas approfondies ont été menées dans cet esprit. Ces travaux cherchent tout particulièrement à montrer combien les moyens intermédiaires de transport peuvent améliorer la mobilité des populations rurales et alléger les corvées de transport des femmes. La présente étude est la seconde d'une série. La première, comme son nom l'indique (*Le rôle des femmes dans le transport rural : l'accès aux sources d'approvisionnement pour les besoins domestiques*), montre combien l'élément transport est étroitement lié à la nécessité de s'approvisionner en eau, en bois de chauffe et en farine et comment des projets d'adduction, de plantation ou l'adoption de fourneaux à meilleur rendement énergétique et l'installation de moulins peuvent avoir un impact positif sur les femmes.

Le présent texte décrit la manière dont les bicyclettes permettent à certaines couches de la population urbaine vivant dans la partie est de l'Ouganda de générer des revenus en devenant négociants ou chauffeurs de vélo-taxi. Elle rend compte également des interventions que les femmes considèrent comme prioritaires lorsqu'il s'agit d'améliorer leur mobilité et l'accès aux ressources et aux services de base et, cherche à déterminer en quoi les femmes en milieu rural pourraient bénéficier d'un moyen de transport tel qu'une bicyclette.

Les bicyclettes, le moyen intermédiaire de transport le plus répandu en Afrique subsaharienne, permettent de mieux rentabiliser les activités productives et de relier les fermes et les villages au réseau routier et aux marchés urbains. L'étude montre que la rentabilité financière de ces activités est telle que le propriétaire d'une bicyclette peut recouvrer son investissement en moins d'un an et que la principale raison qui fait obstacle à son achat tient au manque de crédit disponible.

L'étude établit clairement qu'en Afrique subsaharienne ce sont principalement les hommes qui possèdent ou se servent des moyens intermédiaires de transport et que pour des raisons tant économiques que culturelles, les femmes n'y ont que rarement accès.

Le PTMR est une composante du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), une initiative dont l'objectif central est d'aider les gouvernements à réformer leurs politiques de transport et ainsi améliorer la qualité des services de transport tout en assurant leur pérennité. Le PTMR s'est associé au développement des stratégies nationales (Madagascar, Ghana, Ethiopie, Ouganda et Tanzanie) et a produit une étude comparative des diverses politiques en matière de transport rural¹ ainsi que des documents de politique générale portant sur les stratégies relatives aux routes rurales² et aux moyens intermédiaires de transport.³ Les travaux

¹ Juan Gaviria. 1991. *Rural Transport and Agricultural Performance in SSA: 6 Country Case Studies*. Banque mondiale.

² John Riverson et al. 1991. *Les routes rurales en Afrique au sud du Sahara : leçons tirées de l'expérience de la Banque mondiale*. Banque mondiale.

spécifiques aux pays et les enquêtes-villages en question serviront de base à la préparation de textes d'orientation pour l'élaboration des stratégies. Cette approche devrait pousser les autorités publiques à répondre aux besoins de transport des populations rurales et, d'une façon plus générale, à développer les services d'infrastructures dans les régions rurales de l'Afrique.

Jean H. Doyen
Chef de la division Environnement et développement durable
Département technique pour l'Afrique
Banque mondiale

³ John Riverson et Steve Carapetis. 1991. *Moyens intermédiaires de transport en Afrique au sud du Sahara : Potentiel d'amélioration des transports en zones rurales*. Banque mondiale

REMERCIEMENTS

La présente étude de cas a été préparée par Mme Christina Malmberg Calvo dans le cadre du Programme de transports en milieu rural (PTMR), une composante du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) que gère la division Environnement et développement durable de la région Afrique de la Banque mondiale (AFTES). Le gouvernement norvégien, la Société suisse de développement (SSD), l'Agence suédoise de développement international (SIDA) et la Banque mondiale ont participé à son financement. Le texte a été formaté par Mme Leita Jones.

L'auteur tient tout particulièrement à remercier M. Snorri Hallgrímsson, chargé de projet du PTMR ainsi que son prédécesseur M. John Riverson et M. Ian Heggie pour leurs précieux conseils. MM. Ian Barwell et Anthony Airey de la société I.T. Transport Ltd. ont apporté leur concours dans la préparation et la supervision de l'étude qui a également bénéficié des commentaires et suggestions de Mme Alice Galenson et de M. Philip Moeller de la Banque mondiale. L'auteur est également reconnaissant à MM. Geoff Edmonds et George Yadoun de l'Organisation internationale du travail (OIT), ainsi qu'aux responsables du développement communautaire des districts de Mbale et de Tororo pour avoir soutenu avec tant d'énergie les travaux sur le terrain. Enfin, elle remercie vivement toutes les personnes et organisations qui ont bien voulu apporter leurs expériences et points de vue.

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AFTES	Division de l'environnement et du développement durable, département technique pour l'Afrique (Banque mondiale)
BCU	Bugisu Cyclist Union
CE	Communauté européenne
DYA	Doko Youth Association
MDBT	Mukwano Disco Bicycle Transporters
MIT	Moyens intermédiaires de transport
MOLG	Ministère des collectivités locales
MUT	Mbale United Transporters
OIT	Organisation internationale du travail
PDA	Projet de développement agricole
PTMR	Programme de transports en milieu rural
CR	Comité de résistance
SIDA	Agence suédoise de développement international
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
SSD	Société suisse de développement
SWRARP	South West Region Agricultural Rehabilitation Project
TRR	Tororo Transport Cycle Cooperative Society
U Sh	Shilling ougandais
UWFCT	Uganda Women's Finance and Credit Trust, Ltd.
YWCA	Young Women's Christian Association

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
APERÇU GÉNÉRAL.....	1
OBJECTIFS GÉNÉRAUX	1
PORTÉE DE L'ÉTUDE	2
MÉTHODOLOGIE	2
DESCRIPTIF DES DISTRICTS DE MBALE ET DE TORORO.....	3
<i>Le district de Mbale</i>	3
<i>Le district de Tororo</i>	4
STRUCTURE DE L'ÉTUDE.....	8
TAUX DE CHANGE.....	8
LE RÔLE DES BICYCLETTES DANS LES PROVINCES ORIENTALES DE L'OUGANDA.....	9
DESCRIPTION GÉNÉRALE.....	9
COMPTAGES ROUTIERS	9
LES BICYCLETTES COMME MOYEN DE DÉPLACEMENT.....	11
<i>Propriétaires de bicyclettes</i>	11
<i>Profil économique et social des propriétaires de bicyclettes</i>	12
<i>Motifs des déplacements</i>	14
<i>Sources de financement d'une bicyclette</i>	15
<i>Raisons qui font obstacle à l'utilisation d'une bicyclette</i>	15
<i>Résumé</i>	16
SERVICES DE TRANSPORT À BICYCLETTE ET PETITS NÉGOCIANTS.....	19
<i>Les revenus des négociants de bananes plantains</i>	20
<i>Les revenus des négociants de bière</i>	20
<i>Résumé</i>	21
SERVICES DE TRANSPORT À BICYCLETTE – EXPLOITANTS DE VÉLOS-TAXIS “BODA-BODA”	22
<i>Aperçu général</i>	22
<i>Services de taxis boda-boda</i>	23
<i>Services de taxis boda-boda de Tororo</i>	24
<i>Services de taxis boda-boda de Mbale</i>	25
<i>Résumé</i>	26
COMMENT LES FEMMES RURALES PERÇOIVENT LES BICYCLETTES	29
L'ATTITUDE DES FEMMES À L'ÉGARD DES BICYCLETTES	29
<i>Traditions culturelles</i>	29
<i>Accoutumance à voir des femmes à bicyclette</i>	29
<i>Statut social</i>	30
<i>Situation économique</i>	30
<i>Situation géographique - relief et infrastructures</i>	30
<i>Résumé</i>	31
L'USAGE DES BICYCLETTES	31
<i>Aptitude des femmes à monter à bicyclette</i>	31
<i>Motifs de déplacement</i>	31
<i>Transport de charges</i>	32
LES FEMMES ET LES SERVICES DE TRANSPORT À BICYCLETTE.....	32
<i>Les négociants villageois</i>	32
<i>Les exploitants de services de taxis boda-boda</i>	32
QU'EST-CE QUI EMPÊCHE QU'UN PLUS GRAND NOMBRE DE FEMMES AIENT ACCÈS À UNE BICYCLETTE ?	32
<i>Facteurs culturels</i>	32

<i>Contraintes techniques</i>	33
<i>Facteurs économiques</i>	35
<i>État des infrastructures</i>	36
<i>Résumé</i>	36
LES FEMMES ET LE TRANSPORT RURAL	38
L'OPINION DES FEMMES SUR LES CORVÉES DE TRANSPORT	38
<i>Le coût d'opportunité du temps consacré aux corvées de transport</i>	38
LES MOYENS DE FACILITER ET D'ALLÉGER LES CORVÉES DE TRANSPORT	40
<i>La bicyclette</i>	40
<i>La brouette et la charrette à bras</i>	40
<i>Le bœuf</i>	41
<i>L'âne</i>	41
<i>Initiatives autres que des projets de transport</i>	42
MESURES PRIORITAIRES PROPOSÉES PAR LES FEMMES	42
<i>Moyens intermédiaires de transport</i>	42
<i>Les véhicules motorisés</i>	44
<i>Développement des services de transport</i>	45
<i>Amélioration du réseau des pistes rurales</i>	46
<i>Interventions autres que les projets de transport</i>	46
<i>Résumé</i>	48
5. ACCROÎTRE L'USAGE DES BICYCLETTES ET ALLÉGER LES CORVÉES DE TRANSPORT DES FEMMES	50
PRINCIPAUX RÉSULTATS	50
<i>L'usage des bicyclettes</i>	50
<i>Les femmes rurales et les bicyclettes</i>	50
ENCOURAGER LES HOMMES ET LES FEMMES À SE SERVIR D'UNE BICYCLETTE	51
<i>Problèmes culturels</i>	51
<i>Améliorations techniques</i>	52
<i>Programmes de crédit</i>	52
<i>Amélioration des pistes et des sentiers</i>	54
AUTRES MANIÈRES D'AMÉLIORER LE SYSTÈME DES TRANSPORTS EN MILIEU RURAL	54
<i>Les moyens intermédiaires de transport</i>	54
<i>Les initiatives autres que des projets de transport</i>	54
COMMENT ATTEINDRE LES FEMMES RURALES	55

RÉFÉRENCES COMPLÉMENTAIRES

ANNEXE

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent document de travail montre que dans la partie est de l'Ouganda une bicyclette peut avoir au moins deux fonctions : faciliter les déplacements de la population masculine et générer des activités lucratives telles que la vente directe de services de transport (vélos-taxis) ou la commercialisation des produits agricoles par les petits négociants ou intermédiaires.

En ce qui concerne la zone d'enquête du district de Mbale, les ménages propriétaires d'une bicyclette s'en servent principalement pour acheter et vendre des produits agricoles et ménagers sur les marchés ou les centres commerçants locaux ou encore pour transporter les malades au centre médical. Le niveau de richesse d'un ménage aussi bien que les conditions culturelles ou topographiques et l'état des infrastructures influent d'une manière déterminante sur leur acquisition et leur usage. Le coût d'une bicyclette, déjà élevé, augmente plus vite que les prix de vente des produits agricoles. Le manque de services de crédit implique que les ménages doivent également l'acheter comptant parce que la plupart ne sont pas en mesure d'économiser les montants nécessaires et ont tendance à en faire l'achat une fois les récoltes vendues. On comprend dès lors que la plupart de ceux qui possèdent une bicyclette appartiennent aux ménages les plus nantis de Mbale et de Tororo.

Selon la tradition, la possession d'une bicyclette est l'apanage des hommes ; elle leur confère un certain prestige social et ils s'en servent essentiellement pour se déplacer en dehors du village. Dans le district de Mbale, une femme à bicyclette est perçue comme ayant des allures masculines alors que dans celui de Tororo, le problème est plus d'ordre financier. Malgré tout, il reste qu'une minorité de femmes ont pu indirectement bénéficier du fait que le ménage possédait une bicyclette. En effet, une partie de leurs corvées de transport a été assumée par leurs fils ou leur mari qui, par exemple, se chargeaient de la collecte de l'eau durant la saison sèche où les sources d'approvisionnement sont plus éloignées.

La nature du relief est également un élément déterminant. Il est bien évident que les bicyclettes sont plus répandues parmi les ménages qui vivent dans les plaines de Tororo et que leur nombre tend à se réduire à mesure que l'altitude et la déclivité augmentent pour disparaître totalement dans les zones escarpées de Mbale. Dans le même temps, leur performance varie en fonction de l'état de la surface de la route, les pistes bien entretenues étant plus aisément praticables et donc plus sûres.

La capacité de générer des revenus grâce aux bicyclettes s'est développée de deux manières. Dans les zones urbaines, les services de vélos-taxis ont créé des débouchés pour de nombreux jeunes à la recherche d'un emploi. En milieu rural, les négociants de bière et de bananes plantains peuvent commercialiser plus largement leurs produits grâce à la capacité de charge d'une bicyclette (plus de 100 kg). Les marchands de bière des régions montagneuses s'approvisionnent dans les plaines productrices de millet alors que les vendeurs de bananes plantains suivent un chemin inverse ; ils vont chercher les régimes de bananes dans les hautes terres humides pour les descendre jusque dans les vallées et sur les marchés de Mbale. Quel que soit leur usage, les bicyclettes font

contrepartie aux modes de transport motorisé. Les vélos-taxis (connus en Ouganda sous le nom de boda-boda) offrent un service de transport de passagers qui s'étend dans les faubourgs. Ces taxis assurent le transport des voyageurs qui arrivent à la gare routière et qui désirent se rendre en ville, sur leur lieu de travail ou dans les services centraux. Dans les zones rurales, ces véhicules sont particulièrement adaptés au transport de produits commerciaux tels que la bière ou les bananes produites à petite échelle. Quel que soit son usage, ce mode de transport se prête et résiste relativement bien aux mauvaises conditions des terrains.

En termes financiers, elles sont susceptibles de dégager d'importants revenus et pour chaque type d'activités, son propriétaire peut recouvrer son investissement en moins d'un an.

Enfin, l'auteur examine s'il est possible d'alléger les corvées de transport des femmes en introduisant des moyens intermédiaires de transport (MIT). Un certain nombre de ces moyens existent déjà dans les zones rurales des districts de Mbale et de Tororo. Le problème est que les femmes ne s'en servent que rarement ou, pour des raisons culturelles et économiques, n'y ont pour ainsi dire pas accès.

Tout porte à croire que la population féminine est dans l'ensemble désireuse d'adopter un MIT. Pour cette raison, l'introduction d'une bicyclette de dame robuste permettrait de vaincre ces résistances culturelles tout en se rappelant que ce type d'intervention doit s'accompagner d'un service de crédit et d'un programme de renforcement des capacités de gestion au sein des groupes de femmes. Une autre solution consisterait à alléger leurs corvées de transport en rapprochant les services économiques et sociaux (points d'eau, sources ligneuses et centres médicaux) des ménages.

Le présent texte est une contribution à la préparation de documents d'orientation destinés à mettre en place des stratégies de transports en milieu rural. Les points suivants sont apparus comme étant des questions essentielles :

- Importance du crédit si l'on veut promouvoir l'adoption de MIT, la plus grande difficulté que représente l'expansion des bicyclettes étant de réunir les fonds nécessaires à leur achat.
- Pertinence de certaines solutions destinées à accroître la mobilité des femmes : promotion de MIT, installations de services à proximité des habitations et aménagement d'infrastructures à faible coût (pistes et sentiers).
- Importance d'entreprendre une enquête sur le terrain durant la phase de préparation du projet en collaboration avec les parties prenantes, de manière à identifier leurs intérêts prioritaires et à déterminer parmi les diverses solutions possibles les plus appropriées.

INTRODUCTION

APERÇU GÉNÉRAL

La présente étude de cas est le résultat d'enquêtes sur le terrain effectuées en 1991 dans les districts de Mbale et de Tororo situés dans la partie orientale de l'Ouganda. Ces enquêtes se sont étalées sur une période de trois semaines et ont porté sur le rôle des bicyclettes en milieu rural et leur incidence sur les corvées de transport des femmes.

Cette étude s'inscrit dans le cadre du Programme de transports en milieu rural (PTMR), une composante du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP). Le SSATP est un programme de recherche de premier plan géré par la Banque mondiale. Le PTMR se concentre plus spécifiquement sur le rôle que jouent les transports dans le développement économique (en particulier agricole) et social de l'Afrique rurale. Il a pour principal objectif de proposer des modes d'actions destinés à améliorer les services de transport en milieu rural et à accroître la mobilité individuelle et la production agricole grâce à l'introduction de moyens intermédiaires de transport.

Cette recherche appartient à une série d'enquêtes-villages et d'études de cas exécutées par l'Organisation internationale du travail en collaboration avec la société de conseil britannique I.T. Transport dans le cadre du PTMR et sous les auspices de la Banque mondiale.

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

L'étude de cas a deux objectifs essentiels :

- (i) Déterminer dans quelle mesure les moyens intermédiaires de transport (MIT) peuvent améliorer la mobilité des populations rurales et quelles dispositions institutionnelles et mesures d'application peuvent favoriser leur promotion.
- (ii) Évaluer l'importance des activités de portage dans la vie quotidienne des femmes - quand on sait que cette corvée leur est généralement impartie et s'ajoute à leurs nombreuses autres occupations (travaux des champs et tâches ménagères) - en comparant ces conditions à une situation où elles jouissent d'une plus grande mobilité et où les sources d'approvisionnement sont plus accessibles.

La question de la mobilité en milieu rural et de l'accessibilité des sources d'approvisionnement et des services dans la partie orientale de l'Ouganda suppose que l'on centre l'analyse sur le moyen de transport qui prévaut dans cette région - la bicyclette. Si l'étude de cas s'intéresse à cette région, c'est essentiellement parce que ce type de véhicule y est plus particulièrement répandu que dans les autres parties de

l'Afrique subsaharienne. Il faut également ajouter que les habitants de cette contrée ne les destinent pas uniquement à un usage personnel mais s'en servent pour offrir des services de transport. Enfin et à l'inverse d'un grand nombre de pays africains, il ne semble pas y avoir de raisons culturelles ou sociales qui empêchent les femmes de monter à bicyclette, quoique les hommes en soient les principaux usagers.

Une enquête-village a été entreprise dans le district de Mbale à la même période en vue d'une part, de mesurer le temps et les efforts que représentaient les activités de transport dans la répartition de la charge de travail des ménages par rapport à leur niveau de développement socio-économique et d'autre part, d'analyser en quoi les types de transport en usage pouvaient contribuer au développement agricole et faciliter l'accès aux services de base ou au contraire y faisaient obstacle. La présente étude de cas est son complément et son prolongement.

Un examen des pistes et des infrastructures a également été entrepris dans cette région dans le cadre de la préparation d'un projet de transport financé par la Banque mondiale. C'est pourquoi, cette étude met essentiellement l'accent sur le rôle que pourraient jouer les bicyclettes en tant que moyen de transport prédominant.

PORTÉE DE L'ÉTUDE

Cette étude a été réalisée en étroite collaboration avec les responsables chargés des enquêtes-villages mentionnées ci-dessus. Son objet était d'examiner trois aspects des transports ruraux de cette région :

- (i) L'usage de bicyclettes
 - L'usage personnel et les services de transport
 - Les coûts d'exploitation
 - L'impact des bicyclettes sur la typologie des activités de transport des ménages ruraux et en particulier des femmes
- (ii) L'attitude des femmes rurales à l'égard des bicyclettes
 - La disposition des femmes à circuler à bicyclette, le nombre de celles qui en possèdent une ou qui s'en servent
 - Leur extension et les contraintes qui s'y opposent
- (iii) Les femmes et le transport rural
 - Leur perception du rôle des transports dans leur vie quotidienne et leurs réactions devant les diverses initiatives mises en place pour améliorer leur mobilité et leur accès aux sources d'approvisionnement et aux services.

MÉTHODOLOGIE

Les enquêtes et les entretiens menés auprès des groupes de femmes et des principales personnes interrogées sont à la source de cette étude, à l'exception peut-être de la première section qui reflète les données recueillies par l'enquête-village de Mbale. Les précisions concernant les services de transport proviennent des exploitants de bicyclettes et des autorités régionales interrogés et reposent sur des observations générales.

Les sections plus spécifiquement orientées sur les femmes sont le résultat d'entretiens réalisés auprès de groupes de femmes qui résident dans les districts de Mbale et de Tororo, de dialogues avec les principales personnes interrogées : enseignants, ecclésiastiques, membres des services de santé, responsables de projets générateurs de revenus pour les femmes et l'ensemble des autorités locales et nationales.

Le questionnaire reproduit en annexe a servi d'aide-mémoire, l'idée n'étant pas d'établir un modèle d'interview mais de structurer la conduite des entretiens.

DESCRIPTIF DES DISTRICTS DE MBALE ET DE TORORO

Cette étude a porté sur deux des neuf districts appartenant à la région orientale de l'Ouganda - Mbale et Tororo - et il est important de décrire les particularités qui les distinguent en propre si l'on veut apprécier le contexte dans lequel elle a été entreprise.

Le district de Mbale

Le district de Mbale se trouve dans la région extrême orientale de l'Ouganda, la ville de Mbale étant située sur la route principale à 250 km de Kampala (cf. la Carte 1). Toute la partie occidentale et méridionale du district de Mbale qui jouxte les districts de Tororo, de Pallisa et de Kumi est essentiellement constituée de plaines ou de plateaux alors que la zone orientale et septentrionale est plutôt accidentée.

Ce district, dont la répartition ethnique est plutôt homogène, est dominé par les Bagisu assimilés généralement à un peuple de montagnards. Bugisu (la terre des Bagisu) désigne bien souvent ce territoire. Toutefois, la région a connu récemment une arrivée massive de Iteso provenant des districts de Kumi et de Soroti (Teso) en raison des turbulences politiques qui ont secoué le pays. Teso est une région de plaines comme on en trouve autour et à l'ouest de Mbale et pour cette raison, les Iteso ont décidé de s'y installer.

Cette région est une zone à forte intensité de population (353 habitants au km², selon les estimations de 1987).⁴ En 1991, 706 600 habitants vivaient dans ce district où les terres cultivables se font pourtant rares, particulièrement dans les zones montagneuses. Les sols étant moins fertiles que dans les montagnes, les Iteso ont dû se replier sur des activités génératrices de revenus telles que la fabrication de la bière et les services de transport à bicyclette pour lesquelles ils étaient déjà réputés ; un avantage comparatif qu'ils ont exploité et leur ont permis d'en faire un moyen de subsistance.

Mbale est la troisième des plus grandes villes de l'Ouganda avec 53 600 habitants. Près de 9 % de la population du district vivent dans des centres urbains de 3 000 habitants. Ces chiffres reflètent plus ou moins les estimations nationales selon lesquelles 10 % seulement des Ougandais résident dans les zones urbaines.⁵

Le district de Mbale se compose de six comtés qui comprennent un chef-lieu, 29 sous-comtés et 124 communes. Une commune se compose de 6 ou 29 villages. La Carte 2 indique les villages visités durant le voyage d'étude.

⁴ Gouvernement de la République de l'Ouganda. 1991. *Uganda Population and Housing Census*. Entebbe.

⁵ Op. cit.

Les enquêtes-villages pour les transports ont été réalisées dans le comté de Budadiri en septembre 1991.⁶ Quatre villages des sous-comtés de Buwalasi et de Buyobo ont été choisis en raison de leur diversité topographique et de leur situation géographique par rapport à la ville de Mbale. 42 ménages ont été sélectionnés au hasard dans les villages de Nampanga, Bumudu, Buwanyama et Bukisimamu pour participer aux enquêtes, soit un total de 168 ménages. (Cf. la Carte 3).

Le village de Nampanga est situé dans une contrée vallonnée à 13 km au nord de la ville de Mbale et bordée d'une route revêtue qui mène à Sironko. Bumudu se trouve à 16 km de Mbale et est desservi par une route non revêtue toute saison récemment améliorée. Les dix premiers kilomètres de la route qui mènent au village sont revêtus alors que le reste de la route, qui traverse un terrain escarpé, est en terre.

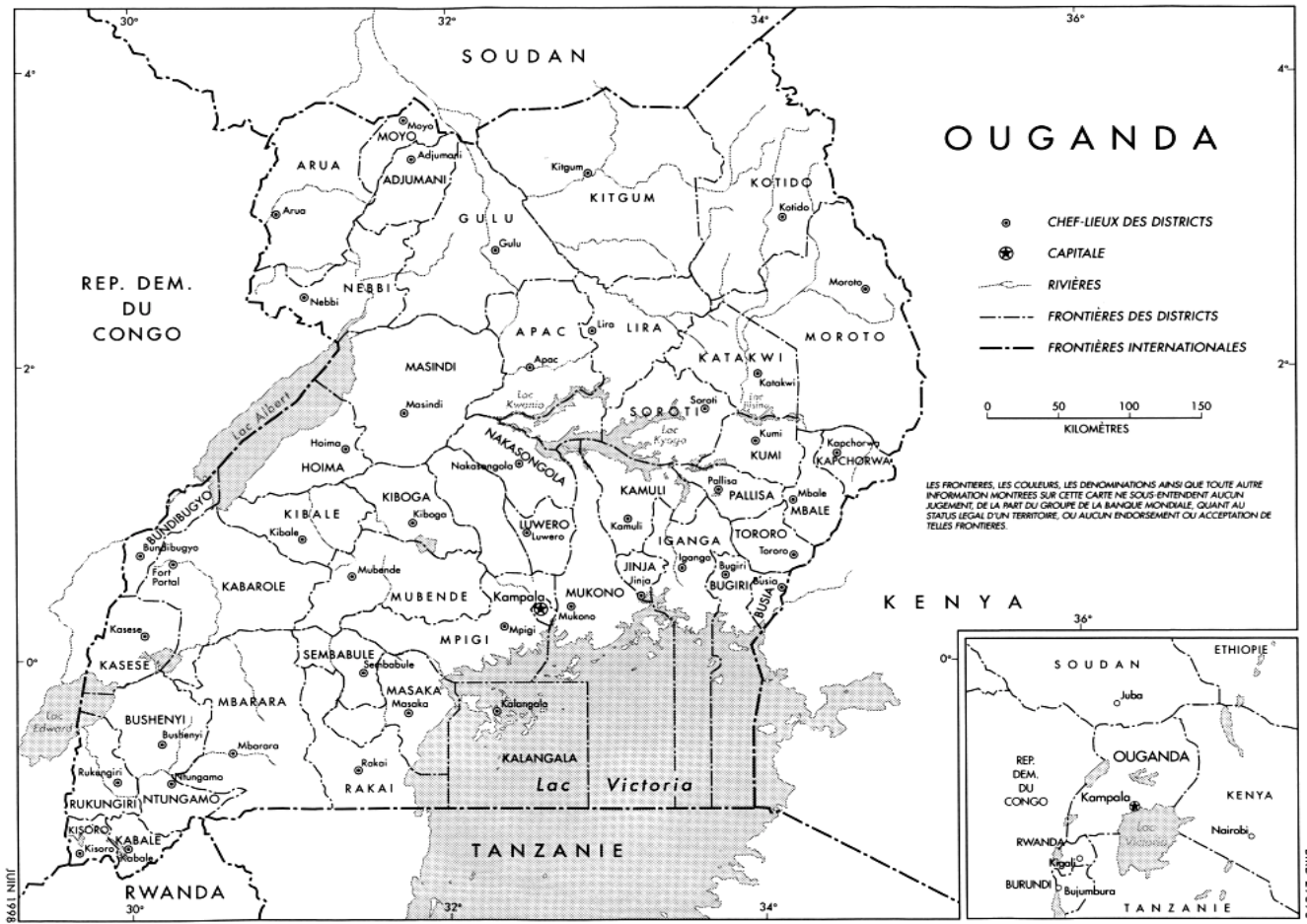
Les villages de Buwanyama et de Bukisimamu se trouvent à l'est de Bumudu. Buwanyama, situé à 21,5 km, est plus ou moins à la même altitude que Bumudu. La piste de desserte longue de 2,5 km est praticable en toute saison mais ne peut être empruntée que par des véhicules à quatre roues motrices. Elle mène à une route élaborée non revêtue.

Bukisimamu, le village le plus écarté et le moins accessible est à quelque 23 km de Mbale. Les derniers 4,4 km de la piste de desserte traverse un terrain très accidenté. A la saison des pluies (du mois d'avril au mois de mai), il devient impossible de l'emprunter, en véhicule motorisé ou à bicyclette.

Le district de Tororo

Le district de Tororo qui se trouve au sud-est du pays est essentiellement constitué de plaines qui s'étirent du lac Victoria jusqu'au district de Pallisa au nord et s'arrêtent à 7 km de Mbale (cf. la Carte 1). Il est bordé à l'ouest par le district de Iganga et au sud par la frontière avec le Kenya.

⁶ Airey (Anthony). 1991. "Mbale District Village-Level Transport and Travel Survey." Une Enquête sur les transports au niveau du village dans le district de Mbale réalisée dans le cadre du Programme de transports en milieu rural (PTMR), une composante du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP).



30° 32° 34° 36°

4°

SOUDAN

REP. DEM. DU CONGO

ARUA MOYO

Adjumani

ARUA

ADJUMANI

Kilgum

GULU

Gulu

KITGUM

KOTIDO

Katido

Moroto

NEBBI

Nabbi

APAC Lira LIRA

MASINDI

Masindi

KATAKWI

MOROTO

SOROTI

Soroti

Lac Kwana

Lac Kyoga

KUMI

Kapchorwa

KAPCHORWA

Hoima

HOIMA

Nakatonjo

NAKASONGOLA

KAMULI

Pallisa

PALLISA

Mbale

MBALE

KIBOGA

Kiboga

LUWERO

Luwero

ISANGA

TORORO

Tororo

KABAROLE

Mubende

MUBENDE

Kampala

MUKONO

Mukono

JINJA

Jinja

BUGIRI

Bugisi

BUSIGA

BUNDBUGYO

Bunibugyo

Fort Portal

KASESE

Kasese

SEMBABULE

Sembabule

MBARARA

Mbarara

MASAKA

Masaka

KALANGALA

Kalangala

Lac Victoria

RAKAI

Rakai

RUKUNGI

Rukungiri

NTUNGAMO

Ntungamo

KABALE

Kisiro

Kisiro

Mabale

RWANDA

30° 32° 34°

0°

36°

KENYA

ETHIOPIE

SOUDAN

Juba

REP. DEM. DU CONGO

OUGANDA

Kampala

KENYA

Nairobi

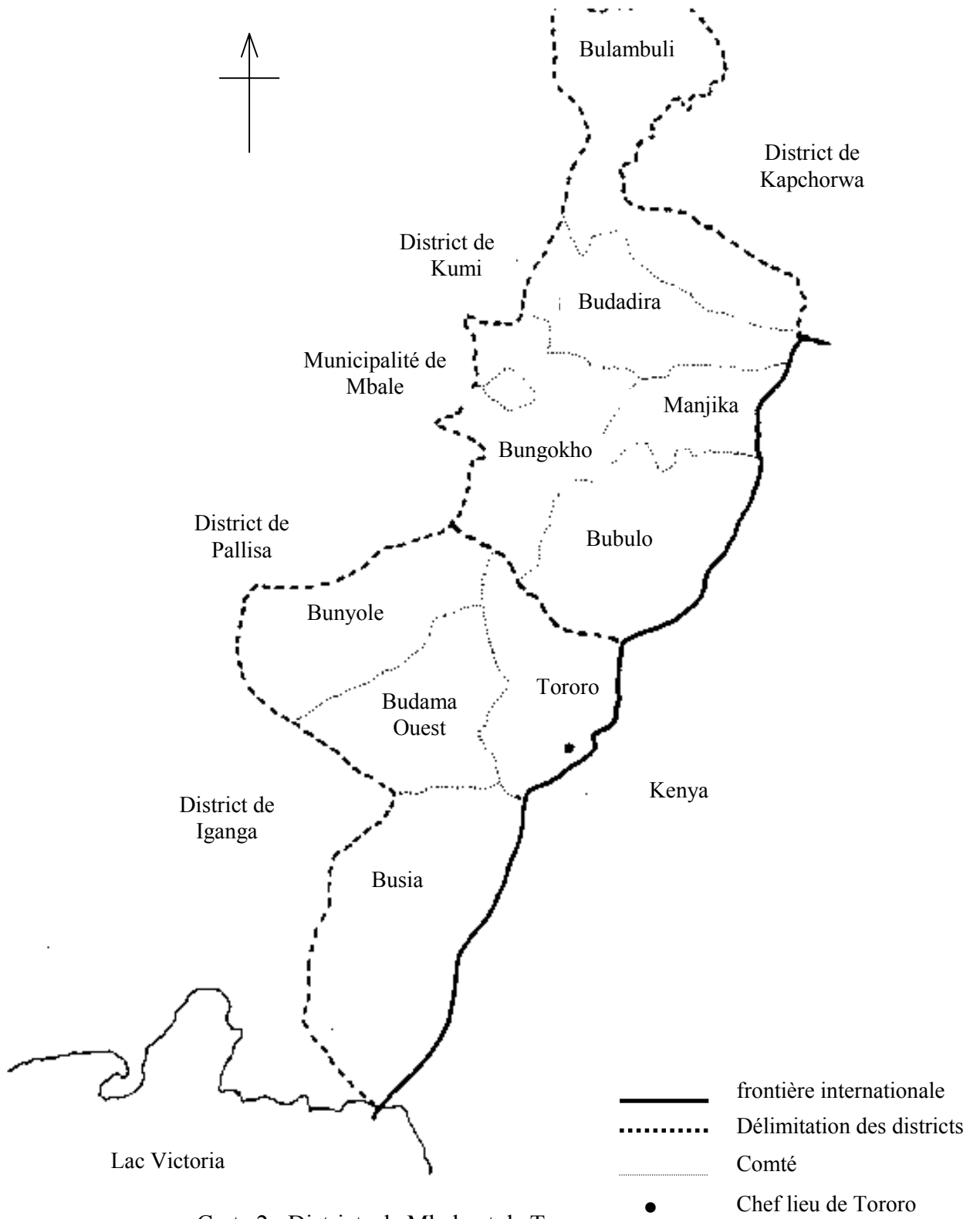
RWANDA

Kigali

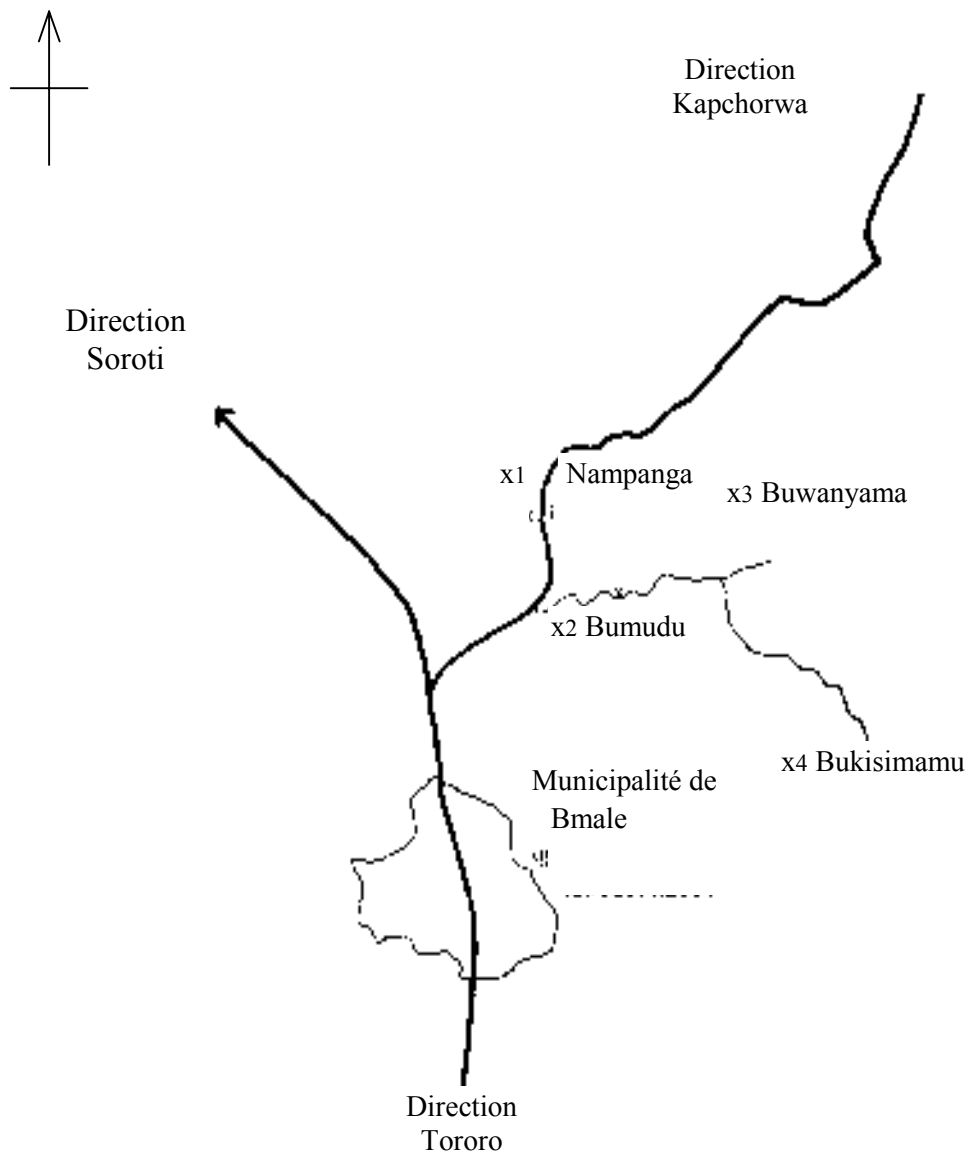
BURUNDI

Bujumbura

TANZANIE



Carte 2 : Districts de Mbale et de Tororo



- x Villages
- routes revêtues
- routes non revêtues

Echelle: 1cm ~ 2km

Carte 3 : Villages enquêtés

Le district de Tororo abrite un grand nombre d'ethnies – les Adhola (des descendants du peuple Acholi originaire du nord), les Banyole, les Badama, les Basamia et les Bagwe (qui ont des liens de parenté étroits) ainsi que les Bagwere et les Iteso. Certains ne parlant pas la même langue communiquent en swahili ou en luganda. L'équipe a veillé à ce qu'au moins l'un de ses membres sache communiquer dans la langue locale avant de se rendre dans les villages. Les discussions ne commençaient jamais sans avoir préalablement demandé aux femmes appartenant à des groupes importants en quelle langue elles aimeraient s'exprimer. Dans le cas du village de Malaba, par exemple, qui partage une frontière avec le Kenya, il a fallu adopter la langue commune, le swahili, puisque toutes les ethnies étaient représentées dans une réunion qui s'est tenue dans un centre médical pour femme.

Le district de Tororo est divisé à l'heure actuelle en cinq comtés, le chef lieu étant la ville de Tororo. Par contre, Pallisa assimilé à un sous-district est devenu après 1991 un district à part entière pour réduire la taille de Tororo. Selon les estimations⁷, il abriterait 554 000 habitants, une densité de 206 habitants au km² en 1987, une population de 40 % moins élevée que dans le district de Mbale. Les villages enquêtés figurent sur la Carte 2.

Plus de 3 000 habitants vivent dans les zones urbaines, ce qui représente 12 % de la population du district, un pourcentage légèrement supérieur à celui de Mbale (8,7 %) dont le chef-lieu est deux fois plus grand que Tororo qui abrite 27 000 habitants. Puisque les populations urbaines sont plus nombreuses dans ce district, il faut en conclure que les centres de Tororo sont moins étendus. Un élément important pour les services dispensés par les propriétaires de bicyclettes qui s'épanouissent dans et autour de ces centres.

STRUCTURE DE L'ÉTUDE

La structure de l'étude reflète les aspects du transport rural tels que définis dans les termes de référence :

- Le rôle des bicyclettes dans les provinces orientales de l'Ouganda
- L'attitude des femmes rurales à l'égard des bicyclettes
- Les femmes et le transport rural (Chapitre III)
- Les possibilités et les moyens d'accroître l'usage de bicyclettes en vue d'alléger la corvée de transport des femmes (Chapitre IV)

TAUX DE CHANGE

Tous les coûts sont exprimés en shilling ougandais (U Sh). Il existe dans le pays deux taux d'échange – le taux officiel qui s'applique essentiellement aux importations prioritaires auxquelles on réserve des devises (les bicyclettes faisant partie de ce type de produits) et le taux commercial qui est fixé par les bureaux de change de Kampala. Les taux reproduits ci-après étaient en vigueur en septembre 1991, au moment du voyage d'étude.

Taux officiel :	823 U Sh = 1 US\$
Taux commercial	970 U Sh = 1 US\$

⁷ Gouvernement ougandais. 1991. Op.cit.

LE RÔLE DES BICYCLETTES DANS LES PROVINCES ORIENTALES DE L'OUGANDA

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La bicyclette est un moyen de transport très répandu en Ouganda et en particulier au nord et à l'est du pays. Leurs propriétaires s'en servent pour se déplacer ou pour transporter des passagers et des marchandises de toutes sortes : céréales, régimes de bananes plantains, tôles (2m de long), charbon de bois, machines à coudre, jerrycans de bière et d'eau, bois de feu, casiers de bouteilles, animaux (cochons, chèvres), etc.

Dans les zones rurales, les bicyclettes servent principalement à se déplacer en dehors du village, pour se rendre au marché ou en ville, aller travailler ou rendre visite à des amis. Elles sont également utiles pour les services de transport et en particulier pour les négociants qui vendent les récoltes des exploitants agricoles sur les marchés. Une autre forme de service plus urbaine consiste à transporter des passagers et des marchandises dans les centres urbains et commerçants ou à assurer les déplacements des populations rurales qui vivent dans les environs. Ce type de transport est bien connu sous le nom de "boda-boda" et s'apparente à un service de taxi bon marché.

COMPTAGES ROUTIERS

Le comptage routier sert d'indicateur pour déterminer dans quelle mesure les populations rurales se déplacent à bicyclette. Le ministère des collectivités locales ougandais (MOLG) a entrepris ce type de calcul sur 22 liaisons du district de Mbale et 47 dans celui de Tororo. Le Tableau 2.1 présente les volumes de trafic par catégorie de véhicule. Une étude plus ancienne mettait l'accent sur l'intensité du trafic sur ces mêmes voies.⁸

De surcroît, le trafic des véhicules qui ont emprunté la route revêtue qui traverse Nampanga, la route élaborée non revêtue qui traverse le district de Bumudu et ceux qui sortent du village Bukisimamu a été observé sur une semaine. A partir de ces chiffres, a été calculé le nombre quotidien de véhicules qui circulent en moyenne sur ces routes et les variations sur une semaine (cf. Tableau 2.2).

⁸ Barwell, Ian. 1991. *Report of project Preparation Study Consultant on Promotion of Bicycle Use and Upgrading of Private Road Workshop*. Uganda Transport Project. Feeder Road Component. BIT, Genève.

TABLEAU 2.1 TRAFIC HEBDOMADAIRE SUR UN ÉCHANTILLON DE LIAISONS ROUTIÈRES DANS LES DISTRICTS DE MBALE ET DE TORORO

		Piéton	Vélo	Mulet	Motocycle	Voiture	Camionnette à plateau	4X4D	Mini-bus	Bus	Camion léger	Camion moyen	Camion lourd	Autres	Total véhicules moteur/jour ^a
Enquête MOLG District Tororo (47 liaisons)	Moyenne	889	596	NC ^b	NC	1,7	3,2	0,6	0,6	0,2	1,1	0,8	1,0	4,5	13,7
	Maximum	3 310	3 064	NC	NC	9,0	18,0	5,0	7,0	7,0	10,0	6,0	10,0	70,0	71,0
	Minimum	212	114	NC	NC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Enquête MOLG District Mbale (22 liaisons)	Moyenne	1 012	224	NC	NC	2,3	10,3	1,8	0,4	0,6	1,6	4,4	0,4	10,6	32,4
	Maximum	3 225	1 106	NC	NC	11,0	71,0	7,0	3,0	9,0	9,0	22,0	5,0	98,0	111,0
	Minimum	37	6	NC	NC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0

TABLEAU 2.2 TRAFIC SUR TROIS ROUTES DE VILLAGES ENQUÊTES DANS LE DISTRICT DE MBALE

Route d'accès	Trafic journalier	Piéton	BICYCLETTE					Motocycle	Camion à plateau	Camion moyen	Bus	Tracteur	Total Véhicules moteur
			Total	Transp. plantain	Transp. bière	Boda-Boda	Transp. voyageurs						
Nampanga Route revêtue	Moyenne	121	461	38	6	12	405	17	221	42	0	2	282
	Maximum	180	625	70	14	30	511	22	238	58	0	5	323
	Minimum	141	315	15	2	5	293	12	196	22	0	1	231
Bumudu Route en terre (bon état)	Moyenne	NC	201	53	27	0	121	7	132	15	1	0	155
	Maximum	NC	392	143	69	0	180	17	142	21	1	0	181
	Minimum	NC	119	1	44	0	74	2	100	5	1	0	108
Bukisimamu Piste (mauvais état)	Moyenne	NC	28	17	0	0	11	0	6	1	0	0	7
	Maximum	NC	94	58	0	0	36	0	11	4	0	0	15
	Minimum	NC	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3

a. Partant du principe que la catégorie "Autres" sont des véhicules motorisés.

b. NC - Catégorie qui n'a pas été comptée en terme de trafic.

c. La plupart des camionnettes à plateau étaient employées en tant qu'autobus privé pour le transport de passagers - que l'on appelle "taxi" en Ouganda.

Le Tableau 2.1 montre clairement que les bicyclettes sont de loin la catégorie de véhicule la plus fréquente sur ces routes :

- Les bicyclettes sont sept fois plus nombreuses que les véhicules motorisés sur les routes rurales du district de Mbale qui supportent entre 1 et 111 véhicules motorisés par jour.
- Sur les 22 liaisons du district de Mbale qui ont fait l'objet d'un comptage routier, 6 transportaient plus de bicyclettes que de piétons.
- Entre 0 et 71 véhicules motorisés fréquentaient quotidiennement les routes rurales du district de Tororo et le nombre de bicyclettes était en moyenne 40 fois plus élevé.
- Sur les 47 liaisons qui ont fait l'objet d'un comptage routier, 9 supportaient plus de bicyclettes que de piétons.

Le Tableau 2.2 montre clairement que les trois catégories de routes sont principalement empruntées par des bicyclettes :

- Entre 231 et 323 véhicules motorisés circulent quotidiennement sur la route revêtue de Nampanga et on rencontre en moyenne 1,6 bicyclette pour chaque véhicule à moteur (9,6 % sont utilisées par des commerçants villageois et 2,6 % par les prestataires de service de taxi boda-boda).
- Les bicyclettes étaient également plus nombreuses que les piétons.
- La route élaborée non revêtue de Bumudu supporte en moyenne entre 108 et 181 véhicules motorisés par jour et 1,3 bicyclette pour chaque véhicule à moteur (40 % de ces bicyclettes étant employées par des commerçants villageois).
- Quant à la piste de Bukisimamu, en mauvais état, entre 3 et 15 véhicules à moteur circulent sur cette piste et 6,3 bicyclettes pour chaque véhicule à moteur (60 % de ces bicyclettes sont utilisées par les vendeurs de bananes plantains. Ce pourcentage aurait été plus élevé si les négociants de bière qui quittent le village avec des jerrycans vides n'avaient pas été considérés comme de simples voyageurs).

Toutes ces données laissent entendre que plus les infrastructures sont déficientes, plus les bicyclettes servent au transport des produits commercialisables. Autrement dit, moins les routes sont en bon état et plus le volume de marchandises transporté à bicyclette augmente. De surcroît, plus la surface de roulement est de bonne qualité et plus le niveau absolu de véhicules motorisés et de bicyclettes s'élève.

LES BICYCLETTES COMME MOYEN DE DÉPLACEMENT

Propriétaires de bicyclettes

Selon les enquêtes-villages effectuées dans le district de Mbale, 15 % des ménages interrogés possédaient une bicyclette. Dans le village de Bumudu, une famille seulement avait plus d'une bicyclette à sa disposition (cf. le Tableau 2.3). Sur les 24 bicyclettes répertoriées, 3 (12,5 %) ne fonctionnaient pas. En ce qui concerne le village de Nampanga (desservi par une route revêtue), près d'un tiers des ménages possédait une bicyclette mais seulement 55 % d'entre elles étaient en état de marche. Bumudu, le plus accessible des villages montagneux, enregistrait 36 % du total des bicyclettes en état de fonctionnement, un ménage sur cinq étant propriétaire d'un vélo. Les deux autres en état

de marche appartenait à des habitants de Buwanyama, un village où 5 % seulement des ménages possédaient un vélo. Bukisimamu, le plus retiré des villages enquêtés, n'avait aucune bicyclette.

Selon les enquêtes effectuées dans le district de Tororo, 20 % des ménages de Magodesi situé sur la route principale entre Tororo et Mbale et 50 % des villageois de Busia avaient une bicyclette. Le nombre de vélos est généralement plus élevé dans les plaines ou sur les plateaux, comme on peut le constater en comparant le relief de certaines zones intérieures du district de Mbale, plutôt montagneux, avec le district de Tororo qui est essentiellement constitué de plaines. Il est intéressant également de constater qu'il n'existe pas nécessairement de corrélation entre le nombre de bicyclettes et la qualité de la piste puisque les ménages des villages qui sont desservis par la route revêtue possèdent moins de vélos que ceux qui circulent sur les routes non revêtues de Busia. Les terres de cette région étant relativement peu fertiles mais bordées d'un lac, les populations vivent de la pêche et entretiennent des activités commerciales avec le district voisin (Iganga). Étant le seul moyen de transport disponible, les bicyclettes revêtent une telle importance que les habitants ont déclaré que s'«il fallait choisir entre l'achat d'une bicyclette ou la scolarisation d'un enfant, ils opteraient pour la première solution» (remarque rapportée par M. Gakwandi, secrétaire de direction adjoint du sous-district de Busia).

Profil économique et social des propriétaires de bicyclettes

Tous les ménages des villages enquêtés qui possèdent une bicyclette ont un homme à leur tête, le chef de famille ayant autour de 35 ans et chaque foyer comprenant en moyenne 6,8 membres.

Le Tableau 2.4 indique que dans le village de Nampanga, sur les 12 ménages qui possèdent une bicyclette en état de marche (83 %), 10 jouissent d'un revenu annuel supérieur à la moyenne, la situation étant inversée pour les deux autres. Par contre, le revenu des deux ménages en possession d'un vélo hors d'état, était le plus faible de l'échantillon, ce qui laisse entendre que ces ménages n'avaient pas les moyens de les réparer. Il convient également de noter que la taille des deux ménages en question se composaient respectivement de 4 et 12 membres, ce qui permet de supposer que ce facteur n'influe pas nécessairement sur le niveau de revenu d'une famille.

Ce raisonnement est moins évident si l'on regarde les villages de Bumudu et de Buwanyama où sur les huit ménages qui possédaient une bicyclette en état de marche, quatre seulement disposaient de revenus supérieurs à la moyenne. S'agissant de Bumudu, le ménage le mieux loti (le chef de famille étant commerçant) avait une bicyclette hors d'usage et la taille des ménages était en deçà de la moyenne générale. Il est pour cette raison difficile d'établir une corrélation entre les revenus, la taille des ménages et le fait de posséder une bicyclette, ce qui se comprend lorsqu'il s'agit de régions montagneuses où l'utilité d'un tel moyen de transport est limitée.

La principale source de revenu de la plupart des ménages qui peuvent se servir de leur bicyclette (77 %) provient d'activités commerciales (vente de la bière ou de produits artisanaux), d'un emploi salarié ou de transferts provenant de leur famille immigrée. Et pourtant, un chef de famille seulement allait travailler à bicyclette, ce qui laisse supposer

TABLEAU 2.3 NOMBRE DE PROPRIÉTAIRES DE BICYCLETTE DANS LES VILLAGES ENQUÊTÉS

Village	Nombre de ménages enquêtés	Total			Bicyclettes en état de marche			Bicyclettes à réparer		
		ménages ayant un vélo	en %	Nb. de vélos par propriétaire	Ménages propriétaires	En %	Nb de vélos	Ménages propriétaires	En %	Nb. de vélos
Nampanga	42	14	33	14	12	29	12	2	5	2
Bumudu	42	9	17	10	8	14	9	1	2	1
Buanyama	42	3	5	3	2	5	2	1	0	1
Bukisimamu	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	168	26	14	27	22	12	23	4	7	4

TABLEAU 2.4 REVENU DES MÉNAGES ENQUÊTÉS AYANT UNE BICYCLETTE EN ÉTAT DE MARCHÉ

Village	en deçà de la moyenne	Au-dessus de la moyenne	Moyenne des revenus*		Fourchette des revenus Ménages avec vélo
			Village	Ménages avec vélo	
Nampanga	2	10	183 351	290 384	58 500 - 670 516
Bumudu	4	4	106 528	100 384	4 413 - 259 850
Buwanyama	2	0	108 529	76 524	72 528 - 80 520

* Ces chiffres sont exprimés en shilling ougandais.

que la génération de revenus ne repose pas sur le fait de posséder une bicyclette mais plutôt que les moyens disponibles permettent d'en acheter une.

Les cinq autres ménages (23 %) ayant un vélo en état de marche vivaient principalement de la vente de leurs produits agricoles et disposaient d'un revenu annuel inférieur à la moyenne. Ces ménages gagnaient environ 100 872 U Sh, ce qui est à peine supérieur au prix d'une bicyclette dans la région (65 000 U Sh) et donne à penser qu'ils les possédaient depuis longtemps. Les deux familles ayant une bicyclette hors d'état étaient eux aussi tributaires de la vente de produits agricoles dégageant de faibles revenus. Il ressort des discussions avec les villageois que la plupart des ménages possédaient une bicyclette de plus de 20 ans d'âge dont ils avaient hérité et qui étaient hors d'usage depuis longtemps.

Motifs des déplacements

Les propriétaires des bicyclettes s'en servent principalement pour se déplacer en dehors du village. Le Tableau 2.5 ci-après indique le nombre de voyages entrepris sur une semaine. A Nampanga, 60 % des ménages effectuent des voyages à l'extérieur du village dont 23 % se font à bicyclette. Dans le cas de Bumudu et de Buwanyama, 48 et 40 % des ménages sortent du village, 7 et 5 % de ces déplacements étant effectués à bicyclette. En ce qui concerne Bukisimamu, un tiers des villageois interrogés se déplaçaient en dehors du village mais jamais à bicyclette. Ces résultats laissent entendre que la fréquence des visites à Mbale est fonction de l'éloignement du village et l'utilisation d'une bicyclette de la nature du relief.

**TABLEAU 2.5 DÉPLACEMENTS À L'EXTÉRIEUR DU VILLAGE
(SUR UNE SEMAINE EN SEPTEMBRE)**

Village	Nb de ménages qui se déplacent	Nb de ménages qui ne se déplacent pas	Total des voyages	% des voyages effectués à bicyclette
Nampanga	17	25 (60%)	81	23,5
Bumudu	22	20 (48%)	29	7,0
Buwanyama	25	17 (40%)	19	5,0
Bukisimamu	28	14 (33%)	22	0,0

Les bicyclettes servaient principalement pour acheter ou, à l'occasion, pour vendre des produits alimentaires ou des articles ménagers sur les marchés ou dans les centres commerçants. Dans l'un des grands marchés situé sur la route Mbale-Tororo, les commerçants et les clients peuvent confier leur bicyclette à un gardien responsable d'une zone de parking payant. Il y avait environ 90 bicyclettes garées le jour où l'équipe était présente.

Les bicyclettes font parfois office d'ambulance. Au village de Buwanyama, ils s'en servent pour aller moulinier le grain. Sur tous les ménages de Nampanga enquêtés, un seulement utilisait une bicyclette pour se rendre au travail.

Dans ce même village, deux ménages transportaient l'eau à bicyclette durant la saison sèche. La difficulté d'approvisionnement à cette époque de l'année est généralement plus difficile en plaine qu'en montagne, dans la mesure où de nombreux cours d'eau et de puits se tarissent ; par contre, il est pour ainsi dire impossible de transporter l'eau à bicyclette dans les zones escarpées.

Les corvées de transport effectuées dans le voisinage immédiat du village incombent le plus souvent aux femmes et aux enfants. Il est rare qu'elles aient accès à une bicyclette et il ne semble pas non plus que les familles y ait recours pour transporter le bois de chauffe ou les récoltes du champ au domicile. Quel que soit son usage, seuls les hommes s'en servaient et une activité telle que la mouture du grain devenaient leur responsabilité dès que cette tâche s'effectuait à bicyclette. De la même façon, ce sont eux qui se chargeaient du transport de l'eau dans les deux ménages qui employaient leur bicyclette à cet usage durant la saison sèche.

Les familles propriétaires d'une bicyclette peuvent de toute évidence se rendre plus aisément dans les marchés ou les centres médicaux et ainsi obtenir des produits qui ne sont pas disponibles dans le village ou avoir accès à certains services médicaux.

Sources de financement d'une bicyclette

La plupart des propriétaires de bicyclette des deux districts ont indiqué qu'ils avaient fait son achat après avoir vendu leur production de café et de riz, les deux principales cultures de rapport de la région dont la récolte ne s'effectue pas au même moment. Les détaillants ont tous confirmé que la majorité de leurs clients en avait acheté une aussitôt les récoltes vendues. Il arrive parfois que certains gros négociants de riz de Kampala achètent un lot de six vélos qu'ils troquent ensuite dans les coopératives rizicoles de Doko (district de Tororo). Tout ceci pour dire que la plupart des clients achètent une bicyclette après réception d'une somme forfaitaire plutôt qu'en économisant.

Il est difficile de savoir exactement si le nombre de propriétaires de bicyclettes a augmenté ces dix dernières années. Durant la période d'instabilité politique, les villages ont été livrés à de multiples pillages et un grand nombre de vélos ont disparu. C'est également à cette époque que la production de café a décliné. Pour l'heure, tant les exploitants que les détaillants de bicyclettes de Mbale et de Tororo pensent que leur parc augmente, en particulier celles destinées aux services de taxi "boda-boda".

Nombreuses sont les bicyclettes hors d'état de marche. Selon le dire de leurs propriétaires, leurs moyens ne leur permettaient pas de les réparer (entre 5 000 et 20 000 U Sh), ce qui laisse sous-entendre que leurs faibles ressources doivent d'abord répondre aux besoins immédiats.

Raisons qui font obstacle à l'utilisation d'une bicyclette

Le manque d'infrastructure et la topographie du terrain sont les deux principales raisons qui font obstacle à l'utilisation d'une bicyclette. Il est bien évident qu'il est plus difficile de se déplacer à bicyclette dans des terrains accidentés qu'en plaine où ce véhicule est naturellement plus répandu en raison de la diversité de ses usages.

L'état d'une route détermine le volume de la charge qu'un vélo peut transporter. Il est fréquent de voir les voyageurs pousser leur bicyclette quand la route devient mauvaise et si son état général est médiocre, ce qui était au départ un moyen de déplacement devient un simple véhicule utilitaire. Ceux-ci devront transporter de petites charges s'ils veulent éviter d'avoir à la pousser.

Les charges sont transportées sur le porte-bagages arrière, la barre transversale ou le guidon. Les porte-bagages que les forgerons fabriquent en Ouganda sont plus larges et plus robustes que ceux manufacturés à l'usine. En dépit de ces améliorations, l'effort physique requis pour maintenir les charges en équilibre est le même.

Si l'on se reporte à l'enquête nationale sur les ressources des ménages, le revenu annuel d'un ménage résidant à l'est de l'Ouganda s'élève en moyenne à 284 000 U Sh dans les zones rurales et à 594 000 U Sh en ville. Selon ces chiffres, un ménage urbain consacrerait environ un dixième de son revenu à l'achat d'une bicyclette et un quart dans le cas d'un ménage rural. Les résultats des enquêtes-villages donnent des chiffres bien inférieurs pour les ménages ruraux, les estimations tournant autour de 120 000 U Sh. Quels que soient les chiffres pris en compte, il est clair que l'achat d'un vélo est un sacrifice pour la plupart des familles rurales.

Résumé

Il existe plusieurs raisons de vouloir posséder une bicyclette - génération de revenus, prestige social, économie de temps et d'argent dans les allées et venues. Les modes de vie ou les schémas culturels de même que l'état des infrastructures et la nature du terrain influent sur la présence et l'usage de bicyclettes dans une région. Leur coût ainsi que l'existence d'autres moyens de transport, qui varient en fonction des revenus et du lieu géographique, sont d'autres facteurs importants dont il faut tenir compte.

Les bicyclettes sont des moyens de transport qui facilitent l'accès aux services économiques et sociaux. Elles permettent, dans une moindre mesure, de transférer les corvées de transport des femmes aux hommes. Les résultats des enquêtes-villages montrent que dans quatre ménages (2,4 % de l'ensemble des ménages interrogés) les corvées de transport réservées aux femmes et effectuées à bicyclette étaient prises en charge par un homme. Il vaudrait la peine d'encourager cette tendance grâce à des programmes de sensibilisation et à des séances de démonstration, en particulier quand l'on sait que les 17 bicyclettes en état de marche servaient essentiellement à se déplacer en dehors du village.

Tous les habitants des plaines interrogés étaient d'accord pour dire qu'une bicyclette était très utile. Bien que leur prix soit très élevé et ne cesse d'augmenter, les ménages acquéreurs préféraient acheter une bicyclette au comptant dans la mesure où il leur est difficile d'épargner. Pour cette raison, la plupart vont en acheter une dès qu'ils reçoivent les paiements de la vente des cultures de rapport. Il arrive souvent néanmoins que les agriculteurs doivent consacrer une partie de ces revenus à rembourser des dettes et ne disposent plus des fonds nécessaires. Pour parer à cette situation, il faudrait que davantage de ménages aient accès à des services de crédit.

L'état des infrastructures routières limite également l'efficacité des bicyclettes. Non seulement il faudrait améliorer la qualité des routes mais aussi produire des modèles adaptés à des terrains difficiles et les équiper de dispositifs destinés au transport de l'eau ou des ressources à usage domestique. De tels modèles permettraient d'étendre leur utilité.



Un vendeur de bananes en milieu rural



Des taxis « boda-boda » munis de coussins rembourrés



Un atelier de réparation improvisé à l'extérieur de Tororo en pleine activité



Étalage de pièces détachées à vendre sur le site de l'atelier

SERVICES DE TRANSPORT À BICYCLETTE ET PETITS NÉGOCIANTS

Pour un grand nombre de petits négociants ambulants, la bicyclette est leur principal moyen de subsistance. La plupart transportent des régimes de bananes ou de la bière brassée localement. Dans certaines régions, elle sert à acheminer le charbon de bois jusqu'à la route principale pour être vendu.

Ces petits négociants se rangent dans la catégorie des intermédiaires. Ils achètent directement aux producteurs et transportent ensuite leurs marchandises dans les marchés ou les centres commerçants pour les vendre aux détaillants. Les enquêteurs ont interrogé 15 négociants sur la route de Bumudu sur une période de 10 jours ainsi que des transporteurs de bananes plantains qui desservait les marchés de Mbale et de Tororo et un échantillon de vendeurs de plantain qui se trouvaient sur les routes de desserte des deux districts.

L'âge de ces négociants s'échelonnait entre 16 et 50 ans, avec une moyenne à 32. Certains venaient à peine de démarrer alors que d'autres étaient dans ce négoce depuis plus de 18 ans. Tous étaient de sexe masculin et vivaient en milieu rural. Ils appréhendaient leur travail comme une activité à plein temps et physiquement contraignante. Les charges à transporter étant en moyenne de 100 kg, il leur était impossible de grimper une côte sans descendre de bicyclette.

La plupart des négociants de bière et de bananes possédaient des bicyclettes qui avaient 10 ans d'âge ou plus, la plus récente ayant été acquise en 1987 (pour une somme de 15 000 U Sh). 40 % des négociants interrogés avaient acheté une bicyclette d'occasion et ceux qui en avaient fait l'achat deux ans auparavant les avaient payées entre 10 000 et 30 000 U Sh.

Tous les négociants interrogés avaient pris la route très tôt le matin. Les marchands de bananes plantain s'étaient approvisionnés au marché de Buteza près de Bukisimamu, le village enquêté le plus escarpé et par conséquent, le plus difficile d'accès. Nombreux étaient ceux qui vivaient à une ou deux heures du marché et puisqu'il faut compter entre quatre et cinq heures pour se rendre jusqu'à Mbale et trouver un acheteur avant de refaire le chemin inverse, une journée de travail dure environ 10 heures répétée 3 à 4 fois par semaine. Les négociants préfèrent vendre leur chargement en une fois plutôt que de le détailler. Après avoir trouvé un acheteur, ils rentrent généralement à vide.

Les négociants de bière ou de bananes se plaignaient de ce que leur bicyclette tombait fréquemment en panne et des coûts de réparation. Il s'agissait en général de réparer un pneu ou une chambre à air, un rayon, le pignon d'engrenage, les freins ou encore de changer une roue. Il fallait en moyenne la réparer tous les trois jours. Les négociants attribuaient cette fréquence au mauvais état des routes et ont avec une certaine réticence admis qu'ils les surchargeaient. Les frais de réparation (à l'exception des pneus) variaient, selon l'état de la bicyclette, entre 2 000 et 3 000 U Sh par mois.

Deux types de pneus sont disponibles dans la région : le pneu "Gabon" fabriqué en Chine et le pneu "Nelson" manufacturé en Inde. Le premier a une durée de vie d'environ quatre mois et coûte 8 000 U Sh alors que le second ne résiste pas plus d'un mois mais coûte 3 500 U Sh. S'il est clair que les pneus "Gabon" sont sensiblement plus rentables, les négociants doivent pour des raisons financières recourir également aux pneus Nelson. Il est courant que les exploitants de service de taxi boda-boda et les négociants ambulants installent un pneu "Gabon" sur la roue arrière qui supporte la charge la plus lourde et un

pneu "Nelson" à l'avant de la bicyclette. Les dépenses mensuelles engagées représenteraient environ 4 000 U Sh.

Les revenus des négociants de bananes plantains

La plupart des négociants ambulants transportent entre 4 et 8 régimes de bananes. Ces régimes sont fixés sur le porte-bagages et de part et d'autre de la roue arrière. Le prix de gros, selon la taille du régime et l'époque de l'année, varie entre 700 et 850 U Sh. Les denrées alimentaires sont généralement plus abondantes durant la saison des pluies et donc moins chères. En septembre 1991, un régime de bananes à Mbale coûtait 1 400 U Sh, soit le double de son prix à la production. Les négociants ambulants de la zone d'enquête gagnaient entre 2 400 et 4 888 U Sh par jour avant déduction des dépenses.

Le Tableau 2.6 détaille les modalités et les coûts d'exploitation d'une bicyclette appartenant à des vendeurs de plantain. Ce tableau présente également les variations qui sont ressorties des informations recueillies durant les enquêtes effectuées auprès des divers négociants. L'analyse montre qu'un négociant perçoit un revenu mensuel de 47 900 U Sh une fois les frais de réparation payés, sans compter le coût de dépréciation de la bicyclette qui représente en moyenne 1 430 U Sh par mois et en partant du principe que le prix d'achat du véhicule est inférieur à 70 000 U Sh et que sa durée de vie est de quatre ans. Son revenu mensuel net se chiffrait à 46 470 U Sh, soit 557 612 U Sh par an, ce qui veut dire qu'il aura recouvré son investissement en l'espace de deux mois. Les gains seraient encore plus élevés si l'on pouvait appliquer une période plus longue de dépréciation, ce qui d'une certaine manière serait logique étant donné l'âge avancé du parc de bicyclettes.

Parmi les négociants de bananes interrogés, 33 % louaient leur bicyclette au tarif journalier de 500 U Sh et devaient assumer l'ensemble des coûts associés au véhicule. Leur revenu mensuel, une fois déduit le prix de location de la bicyclette, s'élevait à 40 310 U Sh. Les villageois se prêtent généralement les bicyclettes pour se déplacer, par contre si elles permettent de générer des revenus, le propriétaire fixera un prix de louage.

Les revenus des négociants de bière

Les négociants de bière de la zone d'enquête sont des villageois. Ils apportent la bière collectée dans les plaines de Nakaloke et du district de Kumi dans les sous-comtés de Buwalasi et de Buyobo. Le voyage aller retour prend trois heures et les jerrycans, chargés sur le porte-bagages arrière, le guidon et la barre transversale, contiennent entre 40 et 80 litres.

La plupart de ces négociants travaillent cinq jours par semaine et gagnent en moyenne 1 600 U Sh par jour. Une fois déduit les frais de réparation, l'achat des pneus et le coût d'amortissement, leur revenu mensuel représente environ 28 000 U Sh, soit 335 600 U Sh par an (se reporter au Tableau 2.7).

Parmi les négociants interrogés, deux étaient des employés et deux autres louaient leur bicyclette dont ils devaient également supporter les coûts de réparation. Ces derniers gagnent 17 133 U Sh par mois ce qui représente 205 600 U Sh par an après déduction du prix de location (environ 500 U Sh par jour).

**TABLEAU 2.6 MODALITÉS ET COÛTS D'EXPLOITATION DU VÉHICULE
VENDEURS DE PLANTAIN DANS LE DISTRICT DE MBALE**

	Moyenne	Fourchette
Modalités d'exploitation	3,5	3-4
Nombre de jours de travail par semaine	3,5	3-4
Nombre de voyages par semaine	23	20-30
Distance parcourue en un voyage aller (km)	8 372	6 240-12 480
Distance parcourue sur un an (km)	6	4-8
Nombre de régimes par voyage	100	70-160
Charge par voyage (kg)	18.2	10,9-33,3
Charge annuelle (t)		
Coût d'exploitation (U Sh)	68 750	65 000-72 000
1. Investissement	4	3-5
Coût total	17 188	13 000-24 000
Durée de vie (années)	30 000	24 000-36 000
Dépréciation annuelle	50 400	
2. Exploitation (par an)	80 400	
Entretien général		
Pneus et chambres à air		
TOTAL		
Revenu annuel brut (U Sh)	655 200	374 400-998 400
Revenu annuel (après déduction des dépenses et du coût de dépréciation)	557 612	264 000-911 000
Revenu de location potentiel	30 000	
2. Coût d'exploitation (par an)	50 400	
Entretien général	91 000	
Pneus et chambres à air	171 400	
Revenu de location perçu		
TOTAL		
Revenu annuel brut (U Sh)	655 200	
Revenu annuel (après déduction des dépenses)	483 800	

Résumé

Les revenus annuels des négociants de bananes et de bière sont respectivement de 558 000 et 336 000 U Sh. Ces chiffres sont bien supérieurs aux moyennes calculées pour les villages enquêtés (122 000 U Sh) et à ceux de l'enquête nationale sur les revenus des ménages pour les zones rurales de la région orientale (284 000 U Sh). Il n'y a pas a priori raison de penser que les négociants aient surestimé leur revenu. En revanche, on peut se demander pourquoi ils ne sont pas plus nombreux quand les gains sont si élevés. L'une des explications consisterait à dire qu'il est difficile de réunir les fonds nécessaires à l'achat d'une bicyclette. Si tel est le cas, des facilités de crédit pour l'acquisition d'une bicyclette permettraient à un plus grand nombre de devenir négociants. Une autre raison tiendrait au fait que ce travail est particulièrement pénible et donc peu attractif.

**TABLEAU 2.7 MODALITÉS ET COÛTS D'EXPLOITATION DU VÉHICULE
VENDEURS DE BIÈRE DANS LE DISTRICT DE MBALE**

	Moyenne	Fourchette
Modalités d'exploitation		
Nombre de jours de travail par semaine	5	5-6
Nombre de voyages par semaine	5	5-6
Nombre de voyages par semaine	20	16-25
Distance parcourue en un voyage aller (km)	10 400	8 320-15 600
Distance parcourue sur un an (km)	180	40-80
Durée d'un voyage (mn)	60	40-80
Volume transporté par voyage (l)	60	10,4-25
Charge par voyage (kg)	15,6	
Charge annuelle (t)		
Coût d'exploitation (U Sh)	68 750	65 000-72 000
1. Investissement	4	3-5
Coût total	17 188	13 000-24 000
Durée de vie (années)	30 000	24 000-36 000
Dépréciation annuelle	50 400	
2. Exploitation (par an)	80 400	
Entretien général		
Pneus et chambres à air		
Total		
Revenu annuel brut (U Sh)	416 000	277 333-665 600
Revenu annuel (après déduction des dépenses et du coût de dépréciation)	335 600	190 933-591 200
Revenu de location potentiel	30 000	
2. Coût d'exploitation (par an)	50 400	
Entretien général	130 000	
Pneus et chambres à air	210 400	
Revenu de location perçu		
Total		
Revenu annuel brut (U Sh)	416 000	
Revenu annuel (après déductions des dépenses)	205 600	

**SERVICES DE TRANSPORT À BICYCLETTE – EXPLOITANTS DE VÉLOS-TAXIS
“BODA-BODA”**

Aperçu général

Les exploitants de transport boda-boda offrent un service de vélos-taxis. On les rencontre aux postes de stationnement répartis dans les villes, dans les centres commerçants et aux principaux arrêts d'autobus le long des routes principales.

Ce type de transport est né à Busia dans la partie méridionale du district de Tororo. A l'époque de la *Communauté des États de l'Afrique de l'Est* (1964 - 1977), il existait un accord de libre circulation entre les pays-membres. Les Kampalais qui désiraient se rendre à Busia ont constaté qu'il était plus simple de prendre un autocar à destination de Nairobi et de traverser la frontière de Malaba à l'est de Tororo que d'y aller directement. Les passagers arrivaient d'abord au Kenya avant de repartir sur Busia.

Les véhicules motorisés pouvaient du côté kenyan se rendre jusqu'à la frontière, alors qu'en Ouganda, ces mêmes véhicules ne pouvaient, d'après la réglementation, emprunter un tronçon de la route menant à Busia. C'est dans cette zone que les services de transport boda-boda ont pris naissance. Les exploitants de ces vélos-taxis offraient leur service aux voyageurs qui entraient et sortaient de Busia et attiraient le client en scandant le message : "Border-border, I'll take you to the border!" (A la frontière, qui veut aller à la frontière!). Ces services de transport ont pris de l'essor dans les années 80 en raison du manque de véhicules motorisés, de la croissance démographique et du mauvais état des routes.

Services de taxis boda-boda

Ce service de transport fait appel à des bicyclettes d'hommes auxquelles on fixe un siège rembourré sur le porte-bagages arrière pour que le passager voyage plus confortablement. Si le vélo-taxi est destiné à transporter une charge, il suffit alors de le détacher. D'après la réglementation, toutes les bicyclettes doivent être munies d'un rétroviseur. Les exploitants aiment par ailleurs ajouter des décorations aux couleurs chatoyantes pour rendre leurs véhicules plus attrayants.

Tous les conducteurs de cycle boda-boda doivent être titulaires d'une licence et donc appartenir à une association. Les services de police leur délivrent une plaque d'immatriculation, pour des raisons fiscales et de sécurité. Une fois enregistré, le conducteur reçoit une plaque d'immatriculation qu'il fixe sur le garde boue arrière. Certaines associations commencent à exiger que leurs membres portent un uniforme affichant leur numéro d'immatriculation au dos.

Les bicyclettes ont dans une certaine mesure remplacé les services de transport motorisés. Un ancien parking de stationnement de voitures à proximité du rond point où se trouve la banque centrale de Tororo s'est progressivement transformé en une gigantesque station de taxis boda-boda. Ces bicyclettes sont un moyen de transport qui supplée les véhicules motorisés. Les exploitants de boda-boda conduisent les passagers aux arrêts d'autobus et prennent ceux qui en descendent. A l'est de l'Ouganda, un voyage commence ou se termine sur le siège arrière d'un vélo-taxi.

Les exploitants de taxis boda-boda exercent une activité utile aux habitants des villes et des banlieues. Les femmes comme les hommes se déplacent en taxi boda-boda et il est courant de voir une femme en costume traditionnel circuler avec son bébé à bord d'un tel véhicule. Si le passager est encombré d'un bagage volumineux, deux bicyclettes seront employées.

Ce service de transport est un phénomène essentiellement urbain qui nécessite d'une part, une clientèle suffisante pour créer un marché et d'autre part, une surface relativement plane et des routes en assez bon état. S'il faut transporter avec le passager une lourde charge dans une région vallonnée telle que celle du district de Mbale, le conducteur et son client seront contraints de descendre et de pousser la bicyclette dans les côtes. Il arrive souvent que les conducteurs aient à supporter les récriminations de certains passagers qui répugnent à l'idée de devoir grimper la côte.

Tous les conducteurs sont des hommes âgés entre 18 et 30 ans. Avant même de faire une demande de licence, ils doivent d'abord avoir reçu l'approbation des "comités de résistance", au niveau du village, de la commune et du sous-comté et avoir également payé une taxe personnelle qui prend effet à l'âge de 18 ans. La plupart des conducteurs qui travaillent dans les villes viennent des villages et des bas-quartiers des faubourgs. Ils ont généralement abandonné l'école et ont peu de chances de trouver un autre emploi.

Services de taxis boda-boda de Tororo

Il existe dans le district de Tororo cinq grands centres de taxis boda-boda - Tororo, Busia, Buslowe, Kachonga et Merkit. La première association de vélos-taxis boda-boda, la *Busia Bicycle Operators Association* (l'association des exploitants de Busia) créée en 1986 compte à l'heure actuelle environ 400 membres. Selon le président de l'organisation, le nombre de conducteurs aurait plus que doublé ces cinq dernières années. Les deux autres associations présentes dans cette ville - Namgodi et Masafi - ont une centaine de membres inscrits.

Les services de taxi boda-boda furent introduits à Tororo au milieu des années 80. Deux associations ont été créées en 1987 - la *Tororo Transport Cycle Cooperative Society* est née en janvier et la *Mukwano Disco Bicycle Transporters* en juillet. Ces deux organismes ont également implanté des succursales dans les petits centres urbains et commerçants proches de Tororo. Entre 1 000 et 1 500 conducteurs opèrent en ville. La *Mukwano Disco Bicycle Transporters*, la plus importante des associations, compte 850 conducteurs dont 600 travaillent à plein temps. En ce qui concerne ce district en particulier, toutes les ethnies sont représentées dans la profession.

Les distances parcourues par un vélo-taxi varient énormément au sein de la région. Dans le district de Tororo dont le relief est peu escarpé, les conducteurs couvrent environ 30 km (soit une moyenne de 13 km par course) alors que ceux de Busia effectuaient des courses moins longues mais plus fréquentes (6 km répétés 3 à 4 fois par jour).

Les tarifs varient selon l'état de la route, la nature du terrain et de la charge, la fidélité du client ainsi que de sa condition sociale. Le prix de la course n'est pas non plus le même tout au long de la journée. Si l'on prend l'exemple de Tororo, on s'aperçoit que très peu de destinations ont un prix fixe ; sur une distance de 20 km les tarifs peuvent varier de 600 à 1 500 U Sh (30 et 75 U Sh le km). Une course de 2 km en ville coûte 150 U Sh alors que le prix minimum est de 100 U Sh le km. Plus la distance à parcourir est longue et moins le prix unitaire est élevé.

L'adhésion à une association de Tororo varie entre 1 000 et 1 500 U Sh. La taxe d'enregistrement du véhicule est de 1 200 U Sh et il faut compter 1 900 U Sh pour l'achat d'une chemise fournie par l'association. Les fonctions de ces associations sont très variables. A Tororo, par exemple, elles font office de banque. Tous les membres déposent sur leur "compte" entre 400 et 800 U Sh par jour et à chaque fin de mois l'association débloque les fonds après avoir déduit 1 000 U Sh pour couvrir les frais administratifs.

Le Tableau 2.8 détaille les modalités et coûts d'exploitation des vélos-taxis qui circulent à Tororo. Les exploitants propriétaires de leur bicyclette gagnent en moyenne 335 600 U Sh par an une fois déduits les coûts d'exploitation, un revenu mensuel de 27 960 U Sh. Ceux qui offrent un service de location perçoivent entre 500 et 700 U Sh par jour et l'exploitant garde ses gains. Dans certains cas, on leur verse un salaire mensuel minimum (aux alentours de 4 000 U Sh) mais en les autorisant à encaisser les montants supérieurs aux frais de location.

Les conducteurs doivent généralement assumer les dépenses d'entretien et d'exploitation tandis que le propriétaire est responsable des grosses réparations et des pneus. Les exploitants de Tororo ne paient pas de taxes municipales alors qu'à Busia et à Mbale, ils doivent respectivement verser 50 et 100 U Sh par jour que les agents de police collectent directement.

**TABLEAU 2.8 MODALITÉS ET COÛTS D'EXPLOITATION DU VÉHICULE
EXPLOITANTS DE SERVICES DE TRANSPORT BODA-BODA À TORORO**

	Moyenne	Fourchette
Modalités d'exploitation	6	5-7
Nombre de jours de travail par semaine	12	10-25
Nombre de voyages hebdomadaires	13	1-30
Distance parcourue en un voyage-aller	16 224	15-100
Distance parcourue sur un an	70	
Charge par voyage (kg)	43,7	
Charge annuelle (t)		
Coût d'exploitation (U Sh)	68 750	65 000-72 000
1. Investissement	4	3-5
Coût total	17 188	13 000-24 000
Durée de vie (années)	52 000	39 000-65 000
Dépréciation annuelle	50 400	12 000-18 000
2. Exploitation (par an)	14 400	
Entretien général	118 000	
Pneus et chambres à air		
Cotisation mensuelle versée à l'Association		
TOTAL		
Revenu annuel brut (U Sh)	468 000	343 200-780 000
Revenu annuel (après déduction des dépenses et du coût de dépréciation)	335 600	241 800-646 600
Revenu de location potentiel	52 000	39 000-65 000
2. Coût d'exploitation (par an)	156 000	124 800-249 600
Entretien général	208 000	256 800-324 600
revenu de location perçu		
TOTAL		
Revenu annuel brut (U Sh)	468 000	343 200-780 000
Revenu annuel (après déduction des coûts)	260 000	86 400-455 400

Services de taxis boda-boda de Mbale

Les cinq associations de Mbale sont relativement plus modestes que celles de Tororo, la *Gava Mkulia*, la *Mbale United Transporters*, la *Bugisu Cyclist Union*, la *Doko Youth Association* et la *Bugisu Youth Association*. La *Gava Mkulia*, la première née en 1989, est la seule qui soit devenue une société en septembre 1991.

Le nombre de conducteurs de vélos-taxis n'est pas clairement établi et varie énormément d'une estimation à l'autre, sans compter que les chiffres avancés ne concordent pas avec le nombre de bicyclettes immatriculées. Selon toute probabilité, 2 000 exploitants opéreraient dans la région alors que 3 000 étaient supposés circuler avant que la législation ne rende l'immatriculation des véhicules obligatoire.

La loi concernant l'immatriculation obligatoire des véhicules était destinée à répondre aux préoccupations des services de police devant le nombre croissant d'accidents provoqués par les bicyclettes et qui craignaient de voir la criminalité urbaine augmenter en raison du nombre important de jeunes gens inactifs et démunis. A Mbale, une ville à majorité Bagisu, un grand nombre de conducteurs de vélo-taxi sont des Iteso qui voulaient échapper à l'insécurité qui régnait dans leur région.

Les exploitants de Mbale couvrent un rayon de 6 km environ, auquel ils se limitent pour des raisons de sécurité en alléguant qu'il ne se passe pas un jour où l'un d'entre eux ne se fasse voler sa bicyclette par un client. Un trajet de 5 km peut coûter entre 200 et 300 U Sh (40-60 U Sh le km). Si la plupart des trajets sont courts et cantonnés dans et aux alentours de la ville, les courses sont assez nombreuses (entre 15 et 25 par jour).

Les associations du district perçoivent les cotisations mensuelles mais n'offrent aucun "service bancaire". Il arrive qu'une association soit chargée d'encaisser les montants de location pour le compte des propriétaires mais dans la plupart des cas, ils sont directement versés aux propriétaires.

Les conducteurs propriétaires gagnent en moyenne 327 000 U Sh par an soit 27 250 U Sh par mois. Ceux qui louent leur bicyclette ne touchent plus que 228 800, un salaire mensuel de l'ordre de 19 066 (cf. le Tableau 2.9).

A 8 km au nord de Mbale se trouve le village de Nakaloke, un petit centre commerçant qui dispose d'une station de taxis boda-boda où les 350 conducteurs appartiennent à la *Nakaloke Cyclist Union* (le Syndicat des cyclistes de Nakaloke). Le terrain est relativement plat et les exploitants de taxi desservent principalement les zones rurales. Une course couvre en moyenne 20 km et il arrive de temps à autre qu'ils aient à parcourir des distances de 45 km.

Il est rare que les exploitants de vélos-taxis se rendent à Mbale dont la course coûterait environ 200 U Sh (25 U Sh le km) puisqu'il existe des services de transport motorisés pour s'y rendre. Les taxis boda-boda de Nakaloke desservent principalement les zones éloignées de la route principale et leur tarif au km tourne autour de 25 U Sh, quelle que soit la course.

Résumé

Les exploitants propriétaires perçoivent un salaire mensuel de l'ordre de 27 500 U Sh et peuvent en l'espace de trois mois recouvrer leur investissement. Cela dit, entre 25 et 30 % seulement des exploitants qui opèrent dans les districts de Mbale et de Tororo étaient propriétaires de leur bicyclette au moment où l'équipe chargée de l'étude s'est rendue sur le terrain, alors que les bicyclettes étaient aisément disponibles dans les magasins. La raison pour laquelle peu de conducteurs sont propriétaires de leur vélo-taxi tiendrait plutôt au fait qu'il leur est difficile de réunir les fonds nécessaires. Le coût de la vie en Ouganda croît à une allure vertigineuse, le taux d'inflation étant de l'ordre de 40 à 50 %. Le pouvoir d'achat de ces exploitants ne cesse de se détériorer puisque leur revenu ne suit pas la courbe de l'inflation. La plupart arrivent à peine à satisfaire leurs besoins quotidiens. S'ils pouvaient faire des économies, la valeur réelle de l'épargne se déprécierait très rapidement, les fonds n'étant pas versés sur un compte bancaire. Il est clair que l'accès au crédit pour l'achat d'une bicyclette est un moyen efficace d'accroître le nombre de propriétaires.

Un exploitant qui loue sa bicyclette gagne en moyenne 19 500 U Sh par mois et le propriétaire perçoit entre 5 800 et 12 800 U Sh une fois déduit le coût de remplacement des pneus et les cotisations versées à l'association. Selon ces chiffres, il pourra recouvrer le prix d'achat de sa bicyclette en cinq ou onze mois. Si la plupart ne sont propriétaires que d'un ou deux véhicules, certains possèdent jusqu'à 25 bicyclettes.

**TABLEAU 2.9 MODALITÉS ET COÛTS D'EXPLOITATION DU VÉHICULE
EXPLOITANTS DE SERVICES DE TRANSPORT BODA-BODA À MBALE**

	Moyenne	Fourchette
Modalités d'exploitation	6	5-7
Nombre de jours de travail par semaine	120	75-100
Nombre de voyages par semaine	1,5	1-6
Distance parcourue en un voyage-aller (km)	9 360	5 850-11 700
Distance parcourue sur un an (km)	70	15-100
Charge par voyage (kg)	436	93-624
Charge annuelle (t)		
Coût d'exploitation (U Sh)	68 750	65 000-72 000
1. Investissement	4	3-5
Coût total	17 188	13 000-24 000
Durée de vie (années)	52 000	39 000-65 000
Dépréciation annuelle	50 400	20 800-36 400
2. exploitation (par an)	7 200	117 400-159 000
Entretien général	31 200	
Pneus et chambres à air	140 800	
Cotisation mensuelle versée à l'Association		
Taxe municipale		
TOTAL		
Revenu annuel brut (U Sh)	468 000	343 200-780 000
Revenu annuel (après déduction des dépenses et du coût de dépréciation)	327 200	225 800-621 000
Revenu de location potentiel	52 000	39 000-65 000
2. Coût d'exploitation (par an)	156 000	124 800-249 600
Entretien général	31 200	29 800-36 400
revenu de location perçu	239 200	184 600-351 000
Taxe municipale		
TOTAL		
Revenu annuel brut (U Sh)	468 000	343 200-780 000
Revenu annuel (après déduction des coûts)	228 800	158 600-429 000

COMMENT LES FEMMES RURALES PERÇOIVENT LES BICYCLETTES

L'ATTITUDE DES FEMMES À L'ÉGARD DES BICYCLETTES

L'attitude des femmes à l'égard des bicyclettes varie en fonction de :

- (i) leurs traditions culturelles
- (ii) leur accoutumance à voir d'autres femmes à bicyclette
- (iii) leur statut social
- (iv) leur situation économique
- (v) la région géographique où elles résident (relief et infrastructure)

Chacun de ces facteurs est examiné ci-après.

Traditions culturelles

Dans le district de Mbale, à dominance Bagisu et dans certaines autres contrées de l'Ouganda (Buganda dans la région centrale, par exemple), il n'est pas convenable qu'une femme monte à bicyclette. Elle est supposée se comporter d'une manière "docile et réservée" alors qu'une bicyclette lui donne les allures d'un homme (tiré d'une interview avec M. Waswa Balunwya de *Every Woman*).

Les femmes qui circulent en bicyclette sont perçues par leurs congénères et les hommes comme étant plus indépendantes et plus "libérées", ce qui pour leur mari ne semble pas être une image de progrès. Il est fréquent d'entendre des histoires où des femmes ont décidé de quitter leur mari après être devenues financièrement autonomes ou "trop indépendantes". Les attitudes semblent être plus permissives dans le district de Tororo à l'égard des femmes qui circulent à bicyclette. Celles-ci appartiennent à divers groupes ethniques et apprécient le fait de pouvoir se servir d'une bicyclette. Le problème est plus une question d'accès. Une bicyclette est en effet considérée comme la propriété des hommes et une femme n'aura pas nécessairement l'autorisation de s'en servir pour transporter des produits sous prétexte que ce genre d'activités risquent de l'endommager.

S'il est vrai que les sociétés rurales sont particulièrement attachées aux traditions culturelles, elles ne sont pas pour autant statiques. Certaines femmes Bagisu des plaines ont indiqué, lors de réunions de discussion, qu'une bicyclette serait très utile et allégerait leurs corvées de transport quotidiennes. Une jeune femme de Nampanga (Mbale), à qui l'on demandait si les familles et les amis s'opposeraient à cette pratique, était persuadée qu'ils changeraient d'avis en voyant combien une bicyclette facilitait leurs tâches.

Accoutumance à voir des femmes à bicyclette

Il est assez rare de voir des femmes rouler à bicyclette dans les districts de Tororo et de Mbale à moins de se trouver en ville ou sur une route principale. Les villageoises qui

n'ont jamais vu une femme sur une bicyclette imaginent cette scène comme étant plutôt cocasse. Par contre, si elles savent ou ont vu circuler des femmes à bord d'un vélo, elles seront plus réceptives à l'idée car après tout "si elles peuvent le faire alors pourquoi pas moi".

Statut social

Parmi les femmes des 14 villages enquêtés, cinq seulement avaient régulièrement accès à une bicyclette : deux femmes Bagisu résidant dans le district de Mbale et trois dans celui de Tororo. Toutes se trouvaient dans une situation sociale privilégiée.

Si aucune d'entre elles n'était chef de famille, toutes occupaient néanmoins un poste rémunéré : deux en tant qu'enseignantes, deux autres en tant qu'infirmière, la dernière travaillant à son compte. Elles vivaient non loin des chefs-lieux de Mbale et de Tororo ou à proximité de la route principale qui traverse une zone de plaines. Toutes avaient suivi une scolarisation normale et connu d'autres cultures et modes de vie.

Il est fréquent en milieu rural qu'une enseignante ou une infirmière représente leurs congénères dans les comités de résistance, l'éducation étant auréolée d'un certain prestige aux yeux des femmes rurales. Parce que les femmes éduquées jouissent d'un grand respect auprès de leurs congénères, elles peuvent contribuer à "briser les tabous" et faire accepter l'usage de bicyclettes.

Situation économique

Ces cinq femmes se servaient d'une bicyclette pour se rendre à leur travail, deux des ménages ayant également à leur disposition un véhicule motorisé, signe qu'elles appartenaient à un groupe socio-économique privilégié. Si le chef de famille possède une voiture, sa femme peut alors avoir une bicyclette. Par contre, si le ménage ne dispose que d'un véhicule, il est entendu que son usage reviendra au mari.

Selon la plupart des femmes interrogées, il est normal qu'un homme ait la jouissance d'une bicyclette dans les cas où c'est le seul moyen de transport disponible et quand bien même elle ne servirait qu'à satisfaire des besoins d'ordre social. Il leur paraissait inconcevable voire impropre de monter à bicyclette et laisser les hommes marcher, sans compter qu'ils renâclent à l'idée même de devoir leur prêter. Toutes ces discussions ont abouti à la conclusion que la solution idéale serait d'acquérir deux bicyclettes, si les ménages pouvaient se le permettre.

Parmi les femmes qui se déplaçaient à bicyclette, deux l'avaient obtenue gratuitement au travers d'un projet de planification familiale et de plantation arboricole.

Situation géographique - relief et infrastructures

Les femmes des régions rurales assument la plus grande part des corvées de portage liées à des tâches domestiques (eau et bois de chauffe) et effectuées dans et aux alentours du village. Elles sont également responsables de ramener des champs les denrées destinées à la préparation des repas et, à l'époque des récoltes, contribuent largement à leur évacuation ; ce sont elles qui, par ailleurs, doivent aller moudre le grain au moulin.

Dans les régions vallonnées ou montagneuses, les usages d'une bicyclette se réduisent passablement. Les sources d'eau se trouvent généralement dans la vallée alors que les populations vivent sur les hauteurs et si les ressources ligneuses sont éloignées, il leur faut alors se déplacer sur des terrains escarpés où l'absence de chemins tracés les rend

d'autant plus difficiles à traverser. Enfin, une bicyclette n'est pas de grande utilité pour le transport des produits agricoles cultivés sur des coteaux.

Le mauvais état des pistes et des sentiers non seulement limite leur usage, en particulier s'il faut traverser une passerelle dangereuse, mais influe sur la manière dont les femmes perçoivent leur utilité pour les tâches qui leur sont imparties. Quant aux villageoises des plaines, elles étaient surtout concernées par les surfaces glissantes et les ponts en mauvais état. Toutes ont néanmoins admis que les moyens intermédiaires de transport auraient de plus nombreux usages si l'on améliorait les chemins.

Résumé

L'attitude des femmes à l'égard des bicyclettes est fonction de l'utilité qu'elles leur accordent. Une femme de la plaine perçoit plus aisément qu'une bicyclette facilitera les corvées de transport, peu importe qu'elle ne sache pas s'en servir ou qu'elle ne connaisse aucune autre femme qui s'approvisionne de cette manière en eau et en bois de feu.

Étant donné que la perception répétée d'un phénomène insolite influe sur les comportements, il faut accorder de l'importance aux projets de démonstration. Un villageois s'habitue plus aisément à l'idée de voir des femmes circuler à bicyclette si cette même image lui a été présentée dans d'autres contextes.

Les enseignantes et les infirmières pourraient agir en tant qu'agent de promotion des bicyclettes parmi les femmes, quel que soit leur niveau d'éducation. Pour ce faire, il conviendrait de mélanger les catégories sociales et éviter ainsi d'assimiler l'usage d'une bicyclette à un groupe en particulier.

L'USAGE DES BICYCLETTES

Aptitude des femmes à monter à bicyclette

La majorité des femmes de plus de 40 ans résidant dans le district de Tororo ont déclaré qu'elles savaient monter à bicyclette quand elles étaient jeunes et avant leur mariage mais qu'elles n'étaient pas convaincues qu'elles en seraient de nouveau capables. A leur idée, une bicyclette servirait plutôt à envoyer les enfants à l'approvisionnement et en particulier les garçons pubères qui, selon elles, seront ainsi plus enclins à aller chercher de l'eau ou à se rendre au moulin.

En ce qui concerne les femmes moins jeunes du district de Mbale qui ne sont pour ainsi dire jamais monté à bicyclette, elles espèrent aussi pouvoir transférer un certain nombre de leurs tâches à d'autres membres de la famille.

En revanche, les jeunes filles ou les femmes célibataires sont plus ouvertes à l'idée de se servir d'une bicyclette, quel que soit le district. Il semblerait en l'occurrence que les pères soient plus favorables à voir leur fille rouler à vélo que les maris. Si l'essentiel du problème tient au fait qu'un grand nombre d'entre elles ne savent pas monter à bicyclette (notamment dans la région de Mbale) l'ensemble de celles qui vivent dans la plaine, quel que soit leur âge, estiment que ce moyen de transport leur facilitera la vie.

Motifs de déplacement

Les hommes traditionnellement se déplacent en dehors du village alors que les femmes s'activent au sein ou dans les parages de la communauté. Par contre, si elles ont accès à une bicyclette, elles s'en serviront pour aller travailler, se rendre au marché ou dans un

magasin, transporter un enfant au centre médical ou tout simplement pour rendre visite à des amis - autrement dit et à l'instar des hommes, pour sortir du village.

Transport de charges

Toutes les femmes rencontrées à bord d'une bicyclette transportaient peu de choses (cinq épis de maïs, une boîte de médicaments si celles-ci étaient infirmières). A partir de là, on peut en conclure qu'elles servent plus au déplacement des personnes qu'au transport de marchandises.

LES FEMMES ET LES SERVICES DE TRANSPORT À BICYCLETTE

Les négociants villageois

Dans les districts de Mbale et de Tororo, les femmes ne s'occupent pas des services de transport à bicyclette. Durant les visites effectuées dans les régions orientales de l'Ouganda, une seule femme a été vue dans le district de Iganga (en dehors de la zone d'étude) transportant quatre régimes de bananes plantains qui, selon toute vraisemblance, allaient être vendus sur un marché.

Il est exceptionnel qu'un groupe de villageoises fasse appel à un vélo-taxi pour transporter leurs produits au marché. La plupart des groupements agricoles de femmes se plaignent d'être victimes des intermédiaires qui profitent de ce qu'elles ont toutes les peines du monde à acheminer leurs marchandises au marché. De ce fait, elles n'ont pas d'autre choix que de céder leur production à des prix dérisoires.

Les exploitants de services de taxis boda-boda

Aucune femme ne pratique la profession de conducteur de taxi boda-boda mais nombreuses sont celles qui en ville se déplacent en vélo-taxi. Ce service de transport est très utile pour les citadines et les commerçantes qui veulent circuler, se rendre au travail ou transporter leurs produits sur les marchés. Certains parents envoient également leurs enfants à l'école par ce moyen. La plupart cependant ont mentionné qu'elles devaient faire très attention de ne pas en faire une habitude en raison des dépenses encourues.

QU'EST-CE QUI EMPÊCHE QU'UN PLUS GRAND NOMBRE DE FEMMES AIENT ACCÈS À UNE BICYCLETTE ?

Ces contraintes sont de nature très différente et peuvent se ranger en quatre catégories :

- (i) Les facteurs culturels
- (ii) Les contraintes techniques
- (iii) Les aspects économiques
- (iv) L'état des infrastructures

Facteurs culturels

Les conditions culturelles de certaines régions ne seront pas nécessairement propices à l'expansion des bicyclettes et les projets qui visent à encourager les femmes à s'en servir doivent se développer plus lentement et avec plus de circonspection que dans les régions où leur usage est admis.

Contraintes techniques

Les bicyclettes en usage en Ouganda sont normalement équipées d'une barre transversale et toutes celles en vente dans les magasins de Mbale et de Tororo étaient des vélos d'hommes, pour la plupart fabriquées en Inde - Roadmaster et Hero étant les marques les plus courantes, certains magasins stockaient également quelques Raleighs de fabrication indienne et des Phoenix provenant de Chine. La hauteur du cadre de la plupart des bicyclettes mesurait 60 cm.

Si les détaillants n'importent pas de bicyclettes de dame, c'est tout simplement parce qu'elles ne sont pas en demande. Selon eux et de l'avis général, une bicyclette dont le cadre est courbé et la barre transversale inclinée n'est pas aussi solide. Les clientes n'ont donc pas d'autres choix que d'acheter un vélo d'homme. Les hommes, de toute façon, s'opposeraient à l'idée de rouler sur une bicyclette de dame, l'inverse étant plus acceptable - autrement dit, une bicyclette d'homme est plus universelle et peut être utilisée par tous les membres de la famille.

Une femme ougandaise mesure en moyenne 1,60 mètre et il lui est donc difficile de garder son équilibre si elle roule sur un chemin cahoteux ou si elle doit s'arrêter net. Si les femmes en milieu urbain s'habillent souvent à l'occidental, les villageoises portent le costume traditionnel ougandais (le busuti) qui ne leur permette pas de monter facilement sur un vélo d'homme. Les membres de l'équipe, qui se trouvaient un jour sur une route de desserte en bon état mais étroite, ont vu une femme tomber de sa bicyclette alors qu'elle cherchait à en descendre pour laisser passer une voiture.

Le cadre de ces bicyclettes n'est pas adapté à la taille moyenne des femmes et ne leur permet pas de rouler en toute sécurité. L'une des façons d'encourager leur usage serait d'importer des bicyclettes de dame. Le Projet de développement agricole - un projet financé par la Banque mondiale - dont les activités s'étendent dans huit districts des régions du nord et de l'est de l'Ouganda est un effort qui va dans ce sens. Kumi, Pallisa, Soroti et Tororo font partie de ces districts. Un autre projet - le Projet de réhabilitation agricole du sud-ouest - a également acquis une certaine expérience en la matière.



Une éducatrice en planning familial avec sa bicyclette à Tororo



Les femmes des villes se déplacent beaucoup en vélo-taxi

Le Projet de développement agricole comporte une composante spécifiquement axée sur les femmes et dont l'objet est d'aider les groupements agricoles de femmes à installer des magasins dans les villages. Les 31 qui ont été créés dans les districts de Tororo et de Pallisa stockaient quelques bicyclettes de dames. Chaque magasin recevait cinq ou sept véhicules vendus à 40 000 U Sh l'unité, soit environ 47 % de sa valeur marchande. Pourtant et en dépit de leur prix avantageux, deux étaient toujours en vente dans le magasin de Mukujju (un village du district de Tororo) et ceci parce qu'on les disait moins solides que les vélos d'hommes. Le Projet de réhabilitation agricole du sud-ouest a eu aussi quelques difficultés à vendre des bicyclettes de dames mais en raison cette fois de croyances culturelles.

Les modèles qui ont servi dans le projet de développement agricole étaient des Roadmaster fabriquées en Inde, des bicyclettes très hautes et munies d'une barre inclinée. Le centre de gravité placé trop haut donnait une impression d'instabilité durant les essais. Si les femmes ont jugé que les vélos d'hommes étaient plus solides et plus stables après être monté sur ce modèle, on peut comprendre leur réaction. Une femme, agent de sensibilisation à la planification familiale de Tororo, possédait une bicyclette Phoenix dont la taille était plus petite et plus compacte et qui ne donnait pas cette impression d'instabilité. Elle était en fait très contente de son véhicule. Quand ce modèle a été présenté aux villageoises de Mukujju, elles ont finalement admis que cette bicyclette paraissait avoir la même robustesse qu'un vélo d'homme tout en étant plus maniable.

Le type de récipients utilisé pour le transport de l'eau est un autre facteur de contrainte. Dans le district de Tororo, par exemple, l'eau est transportée dans des pots alors que dans le district de Mbale, il est plus courant de se servir de jerrycans - un aspect dont il faut tenir compte quand l'on cherche à introduire des bicyclettes ou tout autre MIT pour faciliter les corvées d'eau. Les ménages qui transportent l'eau dans des pots devront prendre l'habitude de se servir de jerrycans. En septembre 1991, un jerrycan de 20 litres coûtait environ 2 500 U Sh alors que le prix d'un pot était de 500 U Sh. Cela dit, un pot est plus fragile qu'un jerrycan.

Toujours en septembre 1991, des entreprises chinoises et ougandaises du secteur privé ont conclu un accord en vue de fabriquer des bicyclettes en Ouganda. L'idéal néanmoins serait que les usines produisent des porte-bagages arrière et des armatures renforcées que l'on utilise dans le pays de manière à réduire les dépenses supplémentaires qu'engendre leur modification. Il serait bien venu, par ailleurs, que les concepteurs de projets qui visent à encourager les femmes à se servir d'une bicyclette collaborent avec les fabricants afin d'augmenter la capacité de charge des véhicules.

Facteurs économiques

Pour qu'une femme revendique la propriété d'une bicyclette, il lui faut d'abord l'avoir acheté avec ses propres deniers, ce qui n'est pas facile dans les zones rurales de l'est où il est de coutume que l'homme se charge de vendre les produits agricoles. Il arrive que des mois durant elle ne dispose d'aucune somme d'argent, ne serait-ce que pour couvrir les dépenses les plus infimes. La plupart des femmes rurales ne peuvent se procurer de l'argent qu'en prenant part à des activités lucratives organisées au travers d'une association féminine, ce qui ne veut pas dire que ces activités soient nécessairement génératrices de revenus. Si la plupart de celles qui résident dans le district de Tororo et dans les plaines de Mbale souhaitent ardemment posséder une bicyclette, il leur est malgré tout impossible de réunir la somme nécessaire à son achat (65 000 U Sh). Quand l'on sait qu'elles ont du mal à assumer les frais de scolarité, l'achat d'un uniforme ou les

dépenses que représentent les imprévus tels qu'une maladie ou un voyage, il leur est à plus forte raison difficile d'accumuler d'importantes sommes d'argent.

Les femmes des zones rurales comprennent bien la notion de crédit et souhaitent vivement pouvoir y avoir accès. La possibilité de rembourser un prêt par versements échelonnés leur paraît beaucoup plus réalisable que de chercher à réunir la somme totale. Bien qu'elles aient maintenant plus facilement accès aux services bancaires, les plans de crédits proposés ne sont pas très satisfaisants. L'expérience des agriculteurs qui ont participé par exemple au "Programme de crédit aux agriculteurs" (*Rural Farmers Credit Scheme*) administré par la section du district chargée de l'agriculture et qui pouvaient emprunter jusqu'à 500 000 U Sh s'est avérée catastrophique. Ce programme visait les petits exploitants et cherchait à accroître leur productivité en améliorant les méthodes de culture et en encourageant l'emploi d'engrais et d'intrants. Les retards de livraison des intrants et de décaissements sont à l'origine de son échec. (Une femme raconte qu'elle a dû vendre la seule vache qu'elle possédait pour payer les travailleurs agricoles qu'elle avait embauchés pour défricher et labourer un lopin de terre parce qu'elle n'avait pas reçu le prêt qu'on lui avait pourtant accordé ni les semences et intrants qu'on lui avait promis).

La question des taux d'intérêt est un aspect quelque peu délicat pour les exploitants agricoles. Le taux d'intérêt commercial tourne autour de 45 % - ce qui reflète le taux d'inflation qui approche 40 %. Par contre, les prix agricoles ne suivent pas ce taux d'inflation et les agriculteurs ne cessent de voir leur pouvoir d'achat se détériorer.

Les femmes se plaignaient également dans le passé que les intérêts soient comptés le jour de l'accord de prêt et non pas à la date du décaissement. Cette procédure leur apparaissait comme frauduleuse et très dissuasive. Cela dit et malgré leurs déceptions et adversités, les programmes de crédit ont continué de les intéresser, persuadées qu'elles pourraient s'appliquer à leurs tâches et honorer leurs échéances.

État des infrastructures

L'amélioration des pistes et des chemins qui desservent les villages devrait permettre de développer l'usage des bicyclettes et d'étendre leur utilité. Les femmes sont généralement prêtes à entreprendre d'elles-mêmes des travaux de réfection de leur réseau de transport si elles savent qu'elles peuvent en tirer des bénéfices. C'est pourquoi, il y a tout lieu de croire qu'elles seront réceptives à l'idée d'améliorer les pistes et les chemins si ces travaux vont leur permettre de développer l'usage des bicyclettes, notamment pour celles qui vivent dans les plaines.

Résumé

Si l'on décide d'introduire des bicyclettes de dames, il importe avant tout qu'elles soient de bonne qualité, pouvant servir à de multiples usages et dont la capacité de charge est comparable à celles des hommes. Il serait souhaitable également qu'elles soient équipées d'un dispositif accessoire destiné à faciliter le transport de l'eau, des récoltes ou du bois de chauffe.

L'introduction de bicyclettes dans des régions où leur usage est restreint viserait à alléger les corvées de transport des femmes. Si ces bicyclettes de dames sont par ailleurs dotées d'un porte-bagages amélioré ou d'un dispositif similaire destiné à transporter des charges, leur apparence les assimilera à un véhicule spécialement conçu pour elles et qui ne devrait plus leur donner des "manières masculines".

En raison de la réticence des hommes à se servir d'une bicyclette de dame, son usage risque de se limiter à la gent féminine du ménage, ce qui n'est pas nécessairement une

mauvaise chose. De cette façon, en effet, il sera possible de briser le schéma traditionnel selon lequel les hommes seuls peuvent monter à bicyclette et de permettre aux femmes de s'en servir pour ce à quoi elles sont destinées : alléger leurs corvées.

En outre et à mesure qu'elles se répandront, on peut s'attendre à ce que les garçons pubères deviennent moins hostiles à l'idée d'emprunter une bicyclette de dame pour aller faire les courses plutôt que de marcher. Leur introduction devrait non seulement permettre aux femmes de gagner du temps et d'alléger les efforts consacrés aux corvées quotidiennes de transport mais aussi de transférer une partie de ces tâches à leurs enfants. Le risque de voir les hommes monopoliser ces véhicules devrait dans le même temps s'atténuer.

Les problèmes que les femmes des zones rurales rencontrent pour monter un projet d'activités lucratives sont essentiellement d'ordre financier. Les hommes sont généralement responsables de toutes les transactions monétaires dont elles bénéficient à l'occasion. Un service de crédit apporte en quelque sorte une réponse à ce problème qui, pour l'essentiel, tient au fait que les femmes se retrouvent bien souvent sans argent en dépit de leurs efforts et de leur acharnement au travail.

A cela, il faut ajouter que les maigres fonds dont il leur arrive de disposer servent avant tout à payer les frais de scolarité de leurs enfants, les notes du médecin ou à rembourser des dettes. Nombreuses sont les obligations financières qu'il importe d'honorer avant même d'envisager l'achat d'un véhicule destiné à leur épargner temps et efforts.

LES FEMMES ET LE TRANSPORT RURAL

L'OPINION DES FEMMES SUR LES CORVÉES DE TRANSPORT

Les femmes sont pleinement conscientes du temps et des efforts que les corvées de transport absorbent. Aux questions posées sur l'approvisionnement en eau ou en bois de chauffe et sur le portage des récoltes, les femmes interrogées se sont montrées très loquaces. Bien souvent, elles avaient envie après la réunion de montrer le lieu où elles allaient puiser de l'eau, l'état du chemin emprunté et les conditions sanitaires autour du point d'eau. Elles voulaient s'assurer que celui ou celle qui posait les questions réalisait mieux l'ampleur des efforts qu'elles devaient fournir.

Une femme commence généralement la journée en allant chercher de l'eau. Elle se rend ensuite aux champs pour s'occuper des travaux agricoles et ramasser les produits alimentaires et le bois de feu nécessaires à la préparation des repas. Dans certaines régions, les ressources ligneuses se trouvent à proximité des champs ou du domicile. Dans d'autres, la collecte du bois est une activité entreprise séparément en raison des distances à parcourir. Dans les zones montagneuses du district de Mbale, par exemple, cette tâche est considérée comme étant la corvée la plus pénible parce que la plus longue. Et pourtant, il ressort des enquêtes-villages qu'aucun des villageois ne se servait d'un moyen intermédiaire de transport pour s'approvisionner en bois de chauffe. Dans les plaines, l'approvisionnement en eau est l'activité qui exige le plus de temps et à la saison sèche, les ménages doivent parfois parcourir plus de 7 km pour se procurer de l'eau.

Le transport des produits agricoles est également une tâche quotidienne des plus astreignantes au moment des récoltes. Comme pour toutes les activités de transport mentionnées, les charges sont le plus souvent portées sur la tête ou, dans certaines contrées de Mbale, sur le dos. S'il est vrai que les femmes ont tendance à accepter leur situation, il reste qu'elles sont impatientes de voir leurs conditions de vie s'améliorer.

Le coût d'opportunité du temps consacré aux corvées de transport

A quoi les femmes se consacraient, si elles pouvaient épargner temps et énergie sur les corvées de transport ? La plupart, semble-t-il, aimeraient passer plus de temps à la maison et apporter davantage de soin à la préparation des repas, au ménage, à la lessive, mieux s'occuper de leurs enfants et enfin, se reposer. Autant d'activités qu'elles délaissent faute de temps et qui pourtant, permettraient d'améliorer le bien-être de leur famille.

Les femmes des zones rurales n'ont pas de vie sociale. Les travaux agricoles sont une activité solitaire et les seuls échanges qu'elles peuvent avoir durant la journée se passent quand elles se retrouvent au puits ou autour du cours d'eau. C'est pourquoi nombreuses sont celles qui aimeraient également profiter de ce temps libre pour participer à une association de femmes où elles pourraient satisfaire leurs besoins sociaux et entreprendre des activités génératrices de revenus.

Peu ont éprouvé le désir d'étendre ou d'intensifier les cultures. La plupart, au contraire, ont clairement indiqué qu'elles ne souhaitaient nullement accroître leur charge de travail.



L'approvisionnement en eau au village de Mulenju dans le district de Tororo

Il y a beaucoup de familles nombreuses en Ouganda, une femme ayant en moyenne entre 6 et 10 enfants dont elle s'occupe jusqu'à un âge très avancé en plus des nombreuses autres tâches et responsabilités qui lui incombent. Elle s'accorde peu de temps et néglige sa santé. Dans les campagnes, elles souffrent d'épuisement, de surmenage et de malnutrition. Ce temps passé à la maison peut avoir un effet indirect en améliorant la productivité agricole.

LES MOYENS DE FACILITER ET D'ALLÉGER LES CORVÉES DE TRANSPORT

Il est rare qu'une femme ait accès à un moyen intermédiaire de transport (MIT). Il faut même dire qu'à chaque fois qu'un tel moyen était utilisé pour accomplir une tâche, quelle qu'elle soit, l'homme s'en chargeait. Les enfants allègent les corvées de transport de leur mère en participant à l'approvisionnement de l'eau et du bois de chauffe et au portage des produits agricoles durant la période des récoltes. Ils apportent leur contribution l'après-midi puisque la plupart sont à l'école le matin. Les mères avaient l'impression que les plus âgés (notamment les garçons) seraient plus disposés à participer aux corvées de transport s'ils pouvaient se servir d'un MIT.

La bicyclette

Deux des ménages du village de Nampaga recouraient à une bicyclette pour aller chercher de l'eau durant la saison sèche. Au village de Buwanyama, les deux familles qui en possédaient une s'en servaient pour se rendre au moulin d'un autre village. Il n'existe pas d'autres exemples parmi les ménages enquêtés où l'accès à une bicyclette a permis de transférer aux hommes des tâches traditionnellement réservées aux femmes.

La brouette et la charrette à bras

Dans certains villages des plaines, l'eau était transportée dans des jerrycans chargés sur des brouettes et dans la plupart des cas, cette eau n'était pas destinée à la consommation personnelle mais à des travaux de construction (une tâche qui traditionnellement relève de la responsabilité des hommes).

Les brouettes sont très populaires en Ouganda particulièrement dans les plaines où un grand nombre de modèles sont fabriqués localement. Les enfants eux-mêmes s'amuse à les reproduire en miniature. Ces véhicules servent essentiellement à transporter de lourdes charges telles que des sacs d'engrais et de ciment ou à apporter un sac de café à la coopérative. Elles sont également utiles pour déplacer des matériaux de construction (sable et briques).

Dans les centres commerçants urbains et les stations d'autobus, on rencontre des hommes poussant des brouettes ou tirant des charrettes à bras. Tous ces véhicules sont fabriqués localement et se composent d'une structure en bois, d'un essieu en métal et de jantes parfois montées d'un pneu. Il existe un atelier au marché de Tororo spécialisé dans la fabrication sur mesure de brouettes et de charrettes.

Les brouettes en métal sont disponibles dans les villes de Mbale et de Tororo. Les plus courantes proviennent de Chine et d'Inde et coûtent environ 16 000 U Sh. Les modèles fabriqués dans le district de Jinja et au Zimbabwe coûtent près de 25 000 U Sh. Aucun des magasins visités par l'équipe n'en stockait, probablement parce qu'il n'existait pas dans les villages d'ateliers de réparation.

Le bœuf

A l'est de l'Ouganda, les bœufs servent aux travaux de labour et nombreuses sont les familles qui cherchent à les louer pour transporter les produits agricoles durant la saison des récoltes. Des attelages de deux ou quatre bœufs tirent des véhicules à patins fabriqués localement et sur lesquels on place un immense panier dans lequel on transporte les récoltes, le maïs et les oignons étant les produits les plus courants. Ces traîneaux servent également à charrier des matériaux de construction (briques ou bois de charpente).

Parmi les villages enquêtés, deux possédaient un char à bœuf – Mukujju et Magodesi qui se trouvent dans la plaine du district de Tororo, sur la route principale qui relie Mbale à Tororo. Les deux charrettes ont été importées il y a respectivement 48 et 12 ans et seule celle de Magodesi était encore en état de rouler. Son propriétaire s'en sert pour transporter des bidons d'eau et évacuer les récoltes et ne la loue pas aux autres agriculteurs comme cela se passe fréquemment dans le cas de bœufs. Les femmes ont montré que l'idée de conduire une charrette ou un véhicule sur patin les séduisait, tout en convenant qu'une minorité de ménages possédaient une paire de bœufs et que seules les familles les plus prospères étaient propriétaires d'une charrette.

L'âne

L'âne n'est pas un animal que l'on rencontre dans les deux districts et à vrai dire nombreux sont les habitants des plaines qui n'en ont jamais vu. Par contre, les villageois des régions plus montagneuses portent un vif intérêt à cet animal car ils savent combien il est utile dans les sous-comtés qui bordent le district de Kapchorva à la frontière du Kenya.

Parmi les villages enquêtés, Bumbo était le seul où il y avait des ânes. Ce petit village de montagne est situé à environ 62 km de Mbale, près de la frontière du Kenya. Les vingt derniers kilomètres qu'il faut parcourir avant d'atteindre le village sont particulièrement difficiles en raison du mauvais état du chemin qui par temps de pluie est pour ainsi dire impraticable. Ce village, en raison de son isolement, a très peu de contact avec le district de Mbale et il est rare que les autorités s'y rendent. Tout près se trouve un centre d'échanges commerciaux avec le Kenya - Bwakhakha - dont la région profite. Le village bénéficie également d'un certain nombre de moulins qui appartiennent à des privés, le transport des céréales et de la farine étant assuré aussi bien par des bœufs que par des ânes.

Quatre ânes étaient parqués au centre du village au moment de la visite de l'équipe. Cet animal peut porter toutes sortes de charges contenues dans un sac mais sert principalement au transport des produits agricoles. Leurs propriétaires les cèdent en location pour une somme de 500 U Sh pour transporter les marchandises jusqu'à la frontière. Il n'existe pas de charrettes et les bicyclettes sont très rares à Bumbo en raison de la nature du terrain. Les services vétérinaires étant limités, les bœufs et les ânes ne vivent pas très longtemps, faute de soin et de médicaments.

En 1986, le *Young Women's Christian Association* (YWCA) ont fait venir 25 ânes du Kenya destinés à être vendus dans le district de Mbale. Les animaux ont été provisoirement parqués dans une ferme municipale de Sironko. L'une des composantes du projet était d'améliorer les harnais et de construire des petites charrettes. Peu après leur arrivée, les ânes contractèrent le strangle respiratoire et faute de soins appropriés (les vétérinaires de la région ayant des connaissances très limitées sur les équidés) tous, à l'exception d'un, succombèrent à la maladie. Certains d'entre eux avaient déjà été vendus pour une somme de 50 000 U Sh et il est naturel que les victimes hésitent à recommencer l'expérience.

Initiatives autres que des projets de transport

Il est possible d'alléger les corvées de transport des femmes en facilitant l'accès aux sources d'approvisionnement en eau, en bois de chauffe et en farine.

Approvisionnement en eau

Peu de villages protègent les puits et les sources. Un certain nombre de projets d'hygiène du milieu financés par des fonds étrangers sont en cours de réalisation dans les districts de Mbale et de Tororo. Malgré tout et en dépit d'installations perfectionnées dont disposent certains villages, les femmes et les enfants sont toujours aussi éloignés des sources puisque les villages de cette région sont très étendus et les habitations dispersées. Si l'on veut éliminer le facteur transport, il faut installer plusieurs points d'eau dans les villages.

Approvisionnement en bois de chauffe

Très peu de ménages plantent des arbres et un groupe de femmes s'est récemment constitué - l'Association arboricole des femmes ougandaises - pour répondre aux problèmes de déforestation et satisfaire les besoins en bois de chauffe. Ses membres démarrent des pépinières dans les villages et organisent des séminaires sur les techniques de plantation. Cette organisation ne s'est pas introduite dans les régions montagneuses du district de Mbale où la collecte du bois est pourtant une activité interminable et astreignante.

Approvisionnement en farine

Les femmes sont généralement responsables du traitement du grain, une tâche particulièrement longue pour celles qui vivent dans des villages sans moulin. A Bukisimamu, le plus écarté des villages enquêtés, les femmes préfèrent vendre leur production de maïs et acheter la farine plutôt que de se rendre au moulin dont le plus proche est à des kilomètres.

Il existe un projet financé par la Communauté européenne où les villageois construisent l'enceinte du moulin selon des prescriptions précises et le projet fournit et installe les équipements. Les groupes de femmes interrogés qui se démenaient pour obtenir un moulin n'étaient pas toujours au courant de cette initiative. Par ailleurs, celles qui y participaient avaient dans certains cas quelques difficultés à comprendre le détail du plan.

MESURES PRIORITAIRES PROPOSÉES PAR LES FEMMES

Les groupes de femmes interrogées lors des réunions devaient proposer des solutions pour alléger les corvées de transport sachant que les moyens économiques et techniques des ménages ruraux étaient limités. Les suggestions apportées s'articulent autour de cinq grandes idées :

- (i) Moyens intermédiaires de transport
- (ii) Véhicules motorisés
- (iii) Développement des services de transport
- (iv) Amélioration du réseau routier
- (v) Initiatives autres que des projets de transport

Moyens intermédiaires de transport

Un moyen intermédiaire de transport sert à transférer la charge portée par une personne au véhicule et donc à accroître le poids des fardeaux transportés. L'emploi d'un MIT permet ainsi d'économiser temps et énergie (dans le cas du ramassage du bois) ou

d'augmenter la consommation du produit transporté (bien souvent de l'eau). Dans la plupart des cas, un MIT augmente la capacité de charge utile en terme de poids transporté en une minute.

Les groupes de femmes et autres participants ont examiné quatre types de moyens intermédiaires de transport :

- (i) la bicyclette
- (ii) la brouette
- (iii) le bovin
- (iv) l'âne

La bicyclette

Les femmes qui résident dans les plaines trouvent les bicyclettes fort utiles et un moyen de faire participer le reste du ménage aux corvées de transport. Mais comme il a déjà été dit, des facteurs culturels, techniques et économiques aussi bien que l'état des infrastructures entravent leur extension.

Toutes les villageoises du district de Tororo qui ont participé à l'étude ainsi que celles de Bumudu, de Buwanyama et de Nampanga ont montré que les bicyclettes les intéressaient d'une manière ou d'une autre. Dans le district de Tororo, par exemple, les femmes étaient plus ouvertes à l'idée de s'en servir elles-mêmes alors que dans le district de Mbale, la plupart espéraient que les aînés prendraient ainsi une part active aux activités d'approvisionnement.

Ce véhicule, déjà bien connu et relativement répandu en Ouganda, offre de vastes possibilités d'exploitation et pourrait devenir accessible aux familles rurales s'il existait un système de crédit approprié.

La brouette

Les femmes qui résident en des lieux plains étaient également enthousiastes à l'idée d'employer une brouette pour transporter l'eau et les récoltes. Et pourtant, elles n'y ont pour ainsi dire jamais accès.

Dans le village de Bumbu pourtant escarpé et dans celui de Bukasakya sis en plaine, les femmes considéraient les brouettes comme très utiles pour le transport de l'eau et des produits agricoles. Par contre, si on leur demandait pourquoi elles n'en possédaient pas, leur réponse consistait à dire qu'elles ignoraient leur prix ou comment s'en procurer une. Les coûts avancés étaient d'ailleurs deux fois supérieurs aux prix courants du marché.

Les brouettes largement disponibles peuvent s'acheter au quart du prix d'une bicyclette. Et pourtant, la plupart des villageois ne s'en servent que pour transporter des matériaux de construction. Comme il a déjà été dit, le manque d'ateliers de réparation dans les villages constitue une contrainte que l'on pourrait atténuer si elles étaient fabriquées localement.

Le bovin

Des traîneaux adaptés et des charrettes manufacturées sur place pourraient augmenter sensiblement la capacité de transport des ménages propriétaires de bœufs. La solution la plus effective pour la majorité des ménages, qui n'ont certainement pas les moyens d'acquérir une paire de bœufs, consisterait à les louer aussi bien pour des travaux de labour que pour des activités de transport. Les groupes de femmes des villages de Mukujju et de Magodoro étaient particulièrement attirés par les charrettes. Toutes les femmes interrogées étaient favorables à l'idée d'introduire davantage de bovins.

Une autre solution consisterait à remplacer les bœufs par des vaches de trait. Des charrettes fabriquées à partir de matériaux locaux ont été construites au centre de recherche de Namulonge près de Kampala qui coûtent 82 000 U Sh alors que les chars à bœufs importés se vendent à 300 000 U Sh. Cette charrette tirée par une vache peut transporter des charges de 300 à 400 kg. L'animal porte un collier rembourré qui accroît la force de traction. Il faut environ quatre semaines pour dresser une vache à tirer une charrette, les plus jeunes apprenant plus vite. Pour les nombreux ménages qui possèdent déjà une vache, il leur suffit d'investir dans une charrette.

A l'est de l'Ouganda, ce sont les hommes qui se servent des bœufs pour les travaux de labour et pour le transport des denrées. Les femmes ayant peu d'expérience dans ce domaine, les dresseurs du centre pensaient qu'il leur serait plus facile de s'occuper d'une vache dont elles ont déjà l'habitude : l'idée étant de les introduire en tant qu'animal de trait à l'usage des femmes.

De l'avis du gardien de Namulonge, une vache en gestation peut également tirer une charrette pourvu qu'elle soit bien nourrie. Le problème serait néanmoins de savoir s'il existe en Ouganda une loi qui interdise qu'une vache laitière soit utilisée en tant qu'animal de trait. C'est pourquoi, il importe avant tout d'examiner ces questions plus avant et voir dans quelle mesure ces animaux pourraient servir aux activités de transport dans les régions rurales.

L'âne

La capacité de charge d'un âne serait plus élevée si l'on améliorait les dispositifs destinés à recevoir des fardeaux et si l'on introduisait des charrettes. Pour l'heure, on en rencontre surtout dans quelques régions montagneuses de l'est mais les femmes de Bumudu et de Bukisimamu sont attirées par l'idée de les introduire, car selon elles, ces animaux de bât munis de dispositifs appropriés pourraient servir à transporter l'eau, le bois de chauffe, la farine et les produits agricoles. Malheureusement, ni les agents de vulgarisation agricole ni les vétérinaires n'ont d'expérience avec ces équidés, ce qui veut dire qu'il faudrait les introduire progressivement et avec suivi pour éviter qu'ils ne tombent malades et pour faire en sorte qu'ils soient bien admis.

Les véhicules motorisés

Les femmes de Bumbo dans le district de Mbale ont exprimé le désir d'acheter un tracteur pour acheminer leurs produits jusqu'au marché, ce qui suppose qu'elles aient d'abord accès aux services de crédit. Elles avaient en effet entendu dire que dans l'un des villages voisins, les femmes qui avaient fait l'achat d'un tracteur vendaient leurs produits à des prix plus avantageux.

Un certain nombre de problèmes économiques et techniques restaient néanmoins à régler. Au plan économique, il faudrait qu'elles développent leurs connaissances en matière de financement et de gestion d'un véhicule motorisé. Par ailleurs, les besoins au sein du village étant limités, le tracteur risque de stationner pendant de longues périodes de temps. Le manque de services d'entretien et d'expertise pose des problèmes d'ordre technique dans cette région écartée.

Parmi les solutions de rechanges moins onéreuses, l'âne et le bœuf qu'elles considèrent pourtant comme fort utiles étaient perçus comme des animaux réservés à la gent masculine. Une attitude quelque peu équivoque puisque les tracteurs et autres véhicules motorisés sont également l'apanage des hommes. Quelques-unes d'entre elles ont alors indiqué qu'une brouette serait à vrai dire plus utile au quotidien ; une réponse peut-être

dictée par le fait qu'un projet devait être destiné à rendre les brouettes plus accessibles aux femmes.

Développement des services de transport

Les services de transport en milieu rural sont empruntés essentiellement pour sortir du village. En revanche, les exploitants d'une entreprise de transport qui exerce en ville ou dans un centre commerçant assurent le transport intérieur et extérieur des personnes et des marchandises.

Les transports internes

Il est très difficile pour une femme rurale d'imaginer qu'elle puisse faire appel aux services d'un vendeur d'eau ou de bois de chauffe et à moins qu'elle ne génère des revenus, elle ne sera pas en mesure d'en bénéficier. En ce qui concerne la zone d'étude, un agriculteur moyen ne paie quasiment jamais pour des opérations de transport. S'il fait appel à des aides pour évacuer les récoltes, il est entendu que les deux parties se rendent mutuellement service : "Aujourd'hui tu m'offres le repas en échange de mon aide et demain ce sera mon tour".

De temps à autre, il louait un âne pour apporter les récoltes au foyer. L'introduction de traîneaux et charrettes à traction animale pourrait permettre de développer les services de transport local.

Les transports externes - les négociants villageois

Les commerçants qui viennent de la ville pour acheter les produits agricoles évitent ainsi aux exploitants d'avoir à se déplacer. Un avantage qui a sa contrepartie - les agriculteurs se plaignent bien souvent des prix qu'on leur propose. Cette récrimination s'applique aussi bien aux grossistes qui arrivent en véhicule motorisé qu'aux négociants à bicyclette. Les agriculteurs pourraient bénéficier d'une plus grande compétitivité des prix si les négociants étaient plus nombreux.

Les transports externes - les services de taxis boda-boda

Les services de taxi boda-boda sont très appréciés tant par les hommes que par les femmes. Cela dit, ce type de transport offre un avantage limité pour ces dernières qui ne se déplacent que rarement en dehors du village. En revanche, elles en bénéficient indirectement et par l'entremise des autres membres de la famille qui vont acheter ou vendre des denrées.

D'après les conducteurs de ces véhicules et les services de police, ce type de service a atteint un niveau de saturation qui se reflète dans les recettes journalières. En outre, l'extension de ce mode de transport ne servirait que les régions en plaine et n'aurait que peu d'utilité pour les femmes des zones montagneuses.

Les transports externes - les moyens publics de transport

Nombreux étaient les ménages des villages enquêtés qui ont suggéré qu'en créant un service d'autocars ou en augmentant leur passage, ils seraient plus enclins à sortir de leur village.

Un autocar en partance de Budadiri traverse le village de Bumudu pour se rendre à Mbale ; le trajet de Bumudu à Mbale coûte 250 U Sh mais parce qu'il ne passe qu'une fois par jour, les populations sont contraintes d'emprunter des camionnettes-taxis qui tarifent 600 U Sh le voyage. Le prix des transports est un facteur qui détermine le rythme des déplacements en dehors du village et l'extension d'un service d'autocars devrait pouvoir offrir aux ménages ruraux l'occasion de sortir plus souvent.

Amélioration du réseau des pistes rurales

Les femmes, en raison de leur isolement, estiment qu'il est important d'améliorer le réseau rural pour leur permettre d'avoir des contacts plus fréquents avec le monde extérieur. Des pistes en meilleur état faciliteraient non seulement la livraison des intrants et des biens de consommation mais offrirait aux agriculteurs la possibilité de vendre leurs produits sur les marchés.

En dépit de l'importance qu'elles attachent à l'état des routes, il faut toutefois remarquer que les populations qui bénéficient de routes praticables en toutes saisons n'ont pas nécessairement accès à un système de transport motorisé ou encore n'ont pas les moyens financiers de les emprunter au moment voulu. L'impact direct d'une route sur les modes de déplacement et les corvées de transport des femmes est limité puisqu'elle sert principalement à faciliter les déplacements en dehors du village. Si à la rigueur, elle peut apporter au village des biens et des services, en règle générale, on s'illusionne sur les bénéfices attendus.

Dans le passé, les femmes ne pouvaient exercer le métier de cantonnier mais avec la création d'un système de comités de résistance, des activités communautaires et des programmes d'auto-assistance ont réussi à se développer et dans beaucoup de régions, les femmes commencent à participer à des travaux routiers, leurs tâches consistant essentiellement à transporter des pierres et du gravier sur le chantier.

La municipalité de Mbale a récemment employé des femmes pour assumer l'entretien routier, ce qui veut dire qu'elles ont finalement commencé à être rémunérées. Certaines ont également participé dans le district de Mbale à un projet pilote d'entretien routier financé par la Banque mondiale. Un recrutement qui n'a pas été facile puisque le directeur du projet a dû faire pression sur les autorités du village pour que ces femmes aient l'autorisation d'entrer en concurrence avec les hommes pour obtenir un emploi. Leur travail est dans l'ensemble de très haute qualité et elles ont la réputation d'être plus responsables et plus dévouées à leur travail que les hommes. Si une femme n'est pas en mesure de venir travailler, elle s'arrange pour se faire remplacer. En outre, elles se sont avérées être plus consciencieuses et méticuleuses.

Certaines villageoises avaient connaissance qu'à l'époque coloniale, il existait un décret interdisant aux femmes de participer aux travaux routiers. Depuis, il leur est difficile d'y prendre part. Par contre, les femmes de tous les villages enquêtés étaient disposées à entreprendre des travaux de cantonnier rémunérés qui leur donneraient ainsi l'occasion de gagner de l'argent et de servir la communauté. En revanche, toutes ne se sont pas ralliées à l'idée d'entreprendre des initiatives personnelles non lucratives qui ne feraient qu'allonger la liste de leurs responsabilités déjà bien lourdes.

Interventions autres que les projets de transport

Approvisionnement en eau

Un grand nombre des habitants de Nampanga, dans le district de Mbale, doivent marcher pendant 60 minutes pour s'approvisionner en eau durant la saison sèche. De la même façon, les sources d'eau se trouvent à 3 km de Magoro, un village qui appartient à la municipalité de Tororo. Entre la solution du MIT et celle d'avoir une source plus proche, les femmes de ces deux villages préféraient la seconde. Une option qui n'élimine pas nécessairement le problème du portage puisque la plupart des villages sont très étendus et qu'il serait trop coûteux de fournir un point d'eau à proximité de chaque habitation.

Boisement/énergie de remplacement/fourneaux à bon rendement énergétique

Pour les femmes qui vivent dans les zones montagneuses, le ramassage du bois de chauffe est la corvée de transport qui exige le plus de temps. Le bois sert à la cuisson des aliments et dans une certaine mesure à s'éclairer ; dans les régions où il fait froid, un feu est la principale source de chaleur. En raison de la déforestation et de la nécessité de protéger les forêts naturelles, les villageoises ont de plus en plus de difficultés à s'approvisionner, difficultés qui ne feront que s'empirer dans un avenir proche.

Une solution durable consisterait à créer des espaces boisés. Cela dit, un tel projet pour se réaliser doit d'abord attaquer le problème du manque de terres et identifier les essences que l'on peut associer aux cultures vivrières et de rapport. Les agriculteurs estiment, par exemple, que l'eucalyptus n'est pas adapté dans les plantations de bananes plantains ou dans les champs de haricots et pourtant, ils ne sont guère désireux de planter des arbres traditionnels à croissance très lente.

Le désir de créer des pépinières et des espaces boisés est essentiellement une affaire d'éducation. Les femmes reconnaissent qu'il existe un problème d'approvisionnement en bois de chauffe mais l'idée de faire pousser des arbres que l'on ne pourra exploiter avant des décennies leur est étrangère. Très peu des ménages ruraux réalisent qu'en plantant des arbres ils pourront un jour bénéficier d'une source de revenu en vendant du bois.

La possibilité d'utiliser le gaz ou l'électricité n'est pas une solution réaliste puisque la livraison du gaz butane est très sporadique dans les zones rurales et la majorité des villages n'ont pas l'électricité. Même dans les villes où il y a l'électricité, la plupart des ménages ne sont pas équipés de réchauds électriques. Ils se servent principalement de charbon de bois qui contribuent aussi à la déforestation. L'introduction de fourneaux à meilleur rendement énergétique ou l'adoption d'un combustible de substitution sont des solutions qui devraient alléger la corvée de transport des femmes.

Mouture du grain

Beaucoup de femmes des deux districts cherchent à acheter un moulin en commun : une plus grande facilité d'accès à un moulin non seulement épargne temps et efforts mais permet aussi de moudre le grain plus souvent et donc de cuisiner avec une farine plus savoureuse.

L'un des villages enquêtés dans le sous-district de Busia, Bayengo, avait un moulin mais aucun de ses membres ne savait faire marcher le générateur diesel. La présence de personnel formé devrait assurer un bon fonctionnement et offrir un service plus fiable.

Le prix d'achat d'un moulin est très élevé (entre 3 et 4 millions de U Sh selon les chiffres avancés) et il est pour cette raison difficile aux villageoises d'entreprendre un tel projet qui leur permettrait pourtant de générer des revenus et de gagner du temps. La mise en place de systèmes de crédit appropriés devrait les aider à réaliser leurs vœux. Dans le même temps, il est important qu'elles acquièrent les connaissances techniques et financières nécessaires pour assurer la survie de leur projet.

Services médicaux

A chaque discussion portant sur les problèmes de transport que rencontraient les villageois, l'accessibilité des services médicaux était considérée comme des plus critiques. Pouvoir se rendre aisément à un centre médical est absolument essentiel pour les femmes en milieu rural. La principale cause de décès parmi les femmes ougandaises est due à des complications rencontrées durant l'accouchement. Les femmes sont, par ailleurs, celles qui doivent prendre soin de leurs malades et il arrive qu'elles ne soient pas en mesure de les emmener au centre médical ou à la clinique, faute de moyen de transport ou de routes d'accès en bon état.

Très peu de villages sont dotés d'un dispensaire ou d'un établissement sanitaire et la plupart des villageois doivent par conséquent se rendre dans un centre urbain pour bénéficier de soins médicaux. Les quelques cliniques privées qui existent dans certains villages offrent des soins coûteux alors que les hôpitaux publics sont gratuits. L'introduction de services de santé ambulants serait un moyen de répondre à cette pénurie d'établissements médicaux en milieu rural.

Résumé

Le recours à un MIT pourrait alléger les corvées de transport des femmes et d'une manière plus indirecte, permettre de reporter une partie de ces responsabilités sur les hommes. Une autre solution consisterait à rapprocher les services économiques et sociaux des populations rurales. La plupart ont indiqué qu'elles aimeraient consacrer ce temps libre à leur famille et à des activités communautaires destinées à améliorer le bien-être social de leur village.

Il existe déjà un certain nombre de moyens pour épargner le temps et les efforts des villageoises. L'une des difficultés tient plutôt au fait que pour des raisons culturelles et économiques elles ont rarement accès à un MIT. En outre, les projets qui cherchent à rapprocher les services ne sont pas toujours viables ou suffisants.

Les femmes en milieu rural sont avides de changements et prêtes à redoubler d'efforts pour améliorer leur situation, mais elles ont besoin des conseils et de l'appui des animateurs et animatrices qui travaillent dans les communautés pour les aider à surmonter les obstacles et les contraintes qu'elles rencontrent. En ce qui concerne les projets destinés à alléger les corvées de transport des femmes, le plus grand défi consistera à travailler en étroite collaboration avec les groupes de femmes pour déterminer la solution la plus adaptée à une région donnée et pour les aider à mettre en place des moyens durables.

5. ACCROÎTRE L'USAGE DES BICYCLETTES ET ALLÉGER LES CORVÉES DE TRANSPORT DES FEMMES

La présente étude de cas examine le rôle que joue et que pourrait jouer les bicyclettes dans le transport des personnes et des marchandises à l'est de l'Ouganda. La manière dont les femmes pourraient en bénéficier et les interventions qu'elles considèrent comme prioritaires sont au cœur de cette étude.

Les principaux résultats sont présentés dans la section suivante ainsi que les moyens de développer l'usage des bicyclettes et les projets de participation des femmes.

PRINCIPAUX RESULTATS

L'usage des bicyclettes

Les comptages routiers effectués sur les routes des districts de Mbale et de Tororo montrent que la bicyclette est le véhicule le plus courant. Les enquêtes-villages indiquent également que plus l'état d'une route est mauvais et le terrain escarpé, moins nombreux sont les ménages qui se déplacent à bicyclette. Cela dit, ces enquêtes dénotent par ailleurs que plus les infrastructures routières sont médiocres et plus on a recours à ces véhicules pour transporter les produits commerciaux. La plupart sont utilisées par des négociants auxquels les villageois vendent leurs récoltes excédentaires. Grâce à l'existence de ces services, un grand nombre d'entre eux peuvent commercialiser leurs produits. Un autre type de service que l'on rencontre surtout en ville - les vélos-taxis boda-boda - assure le transport des personnes et des biens.

Les bicyclettes sont principalement l'apanage des hommes. Ils s'en servent essentiellement pour se rendre au marché ou pour aller faire une course. La possession d'un tel véhicule améliore le bien-être d'un ménage en facilitant l'accès aux services économiques et sociaux (marchés et centres de santé) et il améliorerait d'autant plus ses conditions de vie s'il s'en servait pour des activités de transport au sein du village.

Chaque fois qu'une bicyclette ou un moyen intermédiaire de transport en général servait aux corvées d'approvisionnement réservées aux femmes, un homme en avait la responsabilité. On peut dès lors en conclure qu'une plus grande disponibilité de ces véhicules devrait permettre de transférer un certain nombre de ces responsabilités et ainsi d'alléger la charge de travail que les femmes doivent supporter.

Les femmes rurales et les bicyclettes

Très peu de femmes montent à bicyclette dans les régions rurales et ceci pour plusieurs raisons :

- (i) Dans certaines sociétés, il n'est pas acceptable qu'une femme circule à bicyclette, cette pratique étant considérée comme une activité virile. Les maris en particulier ont peur que cette plus grande mobilité les émancipe et les tienne à l'écart de leurs faits et gestes.

- (ii) Les bicyclettes servent généralement à des activités qui ont lieu en dehors du village, alors que les tâches domestiques des femmes sont cantonnées au sein et aux alentours du village.
- (iii) Les dispositifs accessoires des bicyclettes ne sont pas adaptés au transport de l'eau, du bois de chauffe et des récoltes en particulier sur les chemins peu carrossables.
- (iv) Une bicyclette est plutôt considérée comme un bien qui appartient en propre aux hommes et qu'ils ne prêtent qu'avec beaucoup de réticence. Persuadés que les femmes les abîmeront si elles s'en servent pour transporter de l'eau ou du bois, il est plus probable qu'ils seront plus enclins à leur céder si elles les utilisent pour les mêmes raisons qu'eux.
- (v) Les femmes disposent de peu d'argent puisque ce sont les hommes qui sont responsables des achats et des transactions monétaires.

Malgré tout, les femmes sont toujours désireuses d'améliorer leur sort et il est clair qu'une bicyclette pourrait alléger le fardeau de celles qui vivent dans les plaines.

ENCOURAGER LES HOMMES ET LES FEMMES A SE SERVIR D'UNE BICYCLETTE

Les hommes et les femmes des zones rurales deviendront plus mobiles et les services économiques et sociaux mieux accessibles s'ils se servent d'une bicyclette pour se déplacer et pour transporter les produits ou si ce véhicule est employé dans un service de transport. Il conviendrait pour ce faire de :

- (i) tenter de changer les mentalités ;
- (ii) apporter des améliorations techniques ;
- (iii) créer des programmes de crédit ;
- (iv) améliorer l'état des routes et des sentiers.

Problèmes culturels

Dans les régions où il est indécent pour une femme de monter sur une bicyclette, la prudence est de rigueur. Il conviendrait, par exemple, d'organiser des réunions et des séminaires auxquels participeraient les notables et les habitants du village, dans l'espoir qu'ils s'associent au projet.

Les femmes éduquées, telles que les enseignantes et les infirmières, pourraient initier le mouvement tout en se gardant bien de ne pas laisser insinuer que ces véhicules sont exclusivement réservés aux plus privilégiées. C'est pourquoi, il importe également de veiller à ce que les villageoises traditionnelles participent aux efforts de promotion.

En outre, il se peut qu'une bicyclette de dame équipée d'un dispositif accessoire destiné au transport de l'eau, du bois de chauffe et des récoltes permette de surmonter l'idée selon laquelle une femme à bicyclette prend les allures d'un homme.

Améliorations techniques

Comme l'avait déjà indiqué une étude⁹ précédente, il faut apporter trois types de modification si l'on veut améliorer la capacité de charge d'une bicyclette.

- (i) Renforcer la roue arrière puisqu'une bicyclette sert avant tout à transporter de lourdes charges qui endommagent les rayons et la jante de la roue.
- (ii) Adopter un système simple à deux vitesses pour faciliter le déplacement des charges : le système à une seule vitesse en usage ayant un trop grand développement ; une vitesse à plus faible développement est plus adaptée sur des routes ou des pistes en mauvais état.
- (iii) Concevoir une remorque à deux roues qui transporterait des charges plus lourdes et plus volumineuses sur une surface relativement plane. Sa taille sera fonction non seulement de la nature du terrain ou de l'état des routes mais aussi de la demande. Pour que son achat se justifie, il faut que son propriétaire génère suffisamment de revenus.

Il serait souhaitable également de :

- (i) Tenir compte des besoins et des priorités des populations locales dans la conception de modèles fabriqués dans le pays (pensons, par exemple, à l'usine de Banda dans la banlieue de Kampala qui fabrique des bicyclettes en association avec des industriels chinois). Toutes les bicyclettes que l'on rencontre à l'est de l'Ouganda sont équipées de porte-bagages arrière fabriqués par des forgerons de la région. Si ces bicyclettes sortaient de l'usine toutes équipées, il y a des chances qu'elles coûtent moins chères et que les porte-bagages soient mieux conçus et de meilleure qualité.
- (ii) Accroître la capacité de charge pour faciliter le transport de l'eau, du bois et des récoltes et ainsi développer cette pratique.
- (iii) Introduire une bicyclette de dame robuste et adaptée qu'une femme pourra monter sans perdre l'équilibre. Ces bicyclettes seront peut-être culturellement plus acceptables.

Programmes de crédit

Le problème du crédit a été constamment mentionné lors des discussions avec les villageois. Si les bicyclettes suscitent un vif intérêt dans les villages des plaines, le problème financier demeure, en ce sens que peu d'entre eux sont en mesure d'économiser les fonds nécessaires à leur achat.

La capacité financière d'acheter une bicyclette dépend du niveau de revenu et d'épargne du ménage. Le revenu réel des ménages ruraux est en constant déclin puisque que le taux d'inflation croît à un rythme plus élevé que les prix agricoles, ce qui explique que les ménages ont de plus en plus de difficultés à faire des économies. En outre, la plupart de ces véhicules étant importés, leur prix varie en fonction des cours.

⁹ Barwell, Ian. 1991. Op. cit.

L'ensemble des familles rurales propriétaires d'une bicyclette l'ont acquise aussitôt après avoir vendu une grosse récolte, très peu en économisant. La période de crédit devrait par conséquent s'étendre sur deux ou trois saisons puisque les revenus monétaires des agriculteurs sont le fruit de la vente des produits agricoles.

Une plus grande facilité d'accès au crédit peut également favoriser l'essor des négociants ambulants ou des services de taxi boda-boda. Les conditions de crédit (et de remboursement) devraient en ce cas être établies en fonction de la rentabilité de l'exploitation. Les exploitants de vélos-taxis rembourseraient leurs dettes grâce au fruit de leur investissement.

Des discussions ont été engagées avec la directrice générale de la société de crédit et de financement pour les femmes (*Uganda Women's Finance and Credit Trust Ltd* : UWFCT) à Kampala et avec le responsable régional de la Province orientale à Mbale pour développer et mettre en œuvre un plan de crédit destiné aux femmes qui souhaitent posséder un MIT ou une bicyclette. Cette société financière fournit également une formation à celles qui désirent se lancer dans des opérations lucratives. Pour qu'un individu ou un groupe de femmes obtienne un accord de prêt, il lui faut d'abord ouvrir un compte bancaire et se familiariser avec la notion d'épargne.

La directrice générale de la société de crédit UWFCT, après avoir reconnu que les corvées de transport des femmes étaient très absorbantes et mettaient en péril de nombreuses activités génératrices de revenu, s'est proposée de participer à un projet de transport en prêtant ses services d'experts spécialisés dans les programmes de formation et les composantes techniques des plans de crédit. A sa suggestion, un crédit destiné à l'achat d'une bicyclette devait être accordé à un groupe de femmes qui serait responsable pour tous ses membres. Les remboursements des prêts serviraient alors comme fonds de roulement au sein du groupe et de la société. Celui-ci pourrait, par exemple, emprunter un montant proportionnel au dépôt ou encore devenir éligible après avoir atteint un niveau d'épargne préétabli.

Un grand nombre de représentants des institutions de crédit et des principales personnes interrogées ont insisté sur le fait qu'il était préférable de prêter à un groupe qu'à des individus. Les femmes sont foncièrement attachées à leur groupe et ne veulent surtout pas entacher sa réputation. Chaque décision de prêt accordé à l'une d'entre elles se prend au sein du groupe, la société de crédit étant chargée de leur formation, des décaissements et de percevoir les paiements d'intérêts de même que le montant du principal.

S'il est vrai que la formation et le suivi des plans de crédit pourraient se faire au travers des groupes de femmes, leur succès repose également sur la manière dont le concept d'intérêt est appréhendé. Il est très difficile pour un exploitant agricole de comprendre pourquoi les taux d'intérêt du marché sont de 40 ou 50 %. L'UWFCT est une société autonome, et qui, par conséquent, se doit de prélever une commission en échange de ses services et d'imposer les taux d'intérêt du marché. Si les auteurs d'un projet désirent contracter un emprunt à un taux inférieur, l'UWFCT peut toujours participer au plan de crédit (mais il faudra alors que le projet couvre la différence entre les taux du marché et les taux subventionnés). Bien entendu, de telles conditions ne sont pas viables et prendront fin avec le projet. Autrement dit, il faudra que la société applique des taux d'intérêt du marché si elle veut survivre.

Il est intéressant de noter qu'un grand nombre d'agences internationales de développement désirent coopérer avec l'UWFCT en raison de son succès auprès des femmes, ce qui n'est pas nécessairement souhaitable si elle devait par là même perdre de son autonomie ou grandir plus vite qu'il ne lui est nécessaire et dans le même temps,

affecter ses capacités de gestion et d'exécution. Aux dires de la directrice générale, ce risque est minime.

De nombreux projets envisagent de faire appel à des fonds de renouvellement. Il reste toutefois qu'il faut commencer par examiner les avantages et écueils que renferment ces systèmes de crédit avant d'en envisager un pour les bicyclettes.

Amélioration des pistes et des sentiers

L'amélioration des voies d'accès et des sentiers ne manquera pas d'avoir un effet bénéfique sur la capacité de charge des bicyclettes. Mais et en raison des maigres ressources dont elles disposent, les municipalités ont plutôt tendance à donner la priorité à la réhabilitation des routes d'accès et s'attendent à ce que l'amélioration des pistes et des sentiers soit prise en charge au travers d'initiatives personnelles (programmes d'auto-assistance). De tels projets ne peuvent se concrétiser que si les acteurs ont de solides connaissances techniques et sociales et qu'ils adoptent une approche participative où les priorités et les besoins des communautés rurales sont effectivement prises en compte.

AUTRES MANIÈRES D'AMÉLIORER LE SYSTÈME DES TRANSPORTS EN MILIEU RURAL

Les moyens intermédiaires de transport

L'adoption d'un ou de plusieurs types de moyens intermédiaires de transport est fonction de son usage, des revenus des ménages, du relief, de l'état des routes et des pistes, du système d'exploitation agricole, des traditions culturelles, des ressources locales et des capacités techniques de la région. Outre les bicyclettes, des MIT tels que brouettes, charrettes à bras, ânes et bovins déjà en usage pourraient également se développer. En effet, toutes ces formes de transport sont de la compétence technique des communautés rurales et, grâce à des systèmes de crédit, pourraient devenir financièrement viable à l'est de l'Ouganda.

Les initiatives autres que des projets de transport

La rentabilité des corvées de transport mesurée en termes de poids porté sur une certaine période de temps peut s'accroître en installant des services à usage domestique tels qu'un système d'adduction d'eau et des machines à moudre le grain à proximité des communautés. Beaucoup de femmes à l'est de l'Ouganda préféreraient que les points d'eau ou le moulin soient plus proches de leur domicile plutôt que d'avoir recours à un MIT. Il va sans dire que si ces services réduisent tout au moins les corvées de portage, ces installations peuvent tomber en panne et à moins qu'elles ne soient rapidement réparées, les villageois seront alors contraints de retourner aux anciennes sources d'approvisionnement pour obtenir de l'eau et de la farine.

L'économie du bois de feu permettrait d'épargner temps et énergie à sa collecte. L'introduction de fourneaux améliorés ou de sources d'énergie de substitution (énergie solaire ou gaz de méthane) serait une autre solution. La formation d'espaces boisés pourrait enrayer le processus de déforestation et sur le long terme, fournir des sources d'approvisionnement aisément accessibles.

Les services médicaux ne sont pas nombreux dans cette région et pour cette raison, transporter un malade au centre le plus proche n'est pas une mince affaire. L'introduction de centres mobiles permettrait d'atténuer ce problème. Cela dit et pour inciter les

membres de la profession médicale à exercer, il est important de leur offrir des salaires satisfaisants.

COMMENT ATTEINDRE LES FEMMES RURALES

Si l'on veut faire en sorte que les femmes participent activement aux programmes de développement, il faut également veiller à ce qu'ils renferment une composante qui réponde à leurs préoccupations et qui les mobilise. Dans beaucoup de sociétés dites traditionnelles, les femmes n'ont pas l'habitude d'exprimer leurs opinions, particulièrement en présence des hommes. En ces conditions, il serait dérisoire de chercher à établir un dialogue authentique avec les femmes et mieux comprendre leur situation et leurs besoins si les hommes participaient aux réunions. Il est important, cependant, que ces derniers soient informés de ces réunions pour dissiper les malentendus. Il serait bon, au demeurant, qu'ils y assistent de temps à autre, l'essentiel étant d'éviter qu'elles ne se sentent intimidées ou que les hommes ne répondent à leur place.

Il vaut mieux, dans les villages où il existe déjà des organismes de femmes, collaborer avec ces groupes que de chercher à en créer de nouveaux. Bien que le district de Mbale comporte 500 organismes inscrits au bureau de l'action sociale, peu sont actifs. La plupart accueillent toutes les femmes qui souhaitent devenir membres. Dans l'ensemble, les associations les plus dynamiques ont des activités bien spécifiques telles que les coopératives ou les organisations qui visent un segment de la population féminine (une communauté religieuse par exemple).

Le Ministère du développement, de la culture et de la jeunesse s'est proposé de créer très prochainement des conseils de femmes dans les villages, parallèlement aux comités de résistance pour pallier au manque de représentativité des femmes. S'il est obligatoire qu'elles soient représentées au sein d'un comité, il est rare qu'elles occupent d'autres postes et en 1989, sur les 160 membres des comités, 3 seulement étaient des femmes. L'objectif de ces conseils est d'offrir aux femmes la possibilité de faire entendre leur voix. Au demeurant, ils constituent un point de contact naturel, un axe de référence et une source d'informations pour ceux qui veulent monter un projet dans un village qu'ils ne connaissent pas.

Il est important que les réunions soient annoncées quelques jours à l'avance pour éviter de ne toucher que les femmes les mieux informées. Il est généralement plus aisé de communiquer avec les femmes les plus éduquées, d'autant que la plupart s'expriment presque toujours dans la langue locale et n'ont pas l'habitude de verbaliser leurs pensées. Tout ceci pour dire qu'un véritable dialogue ne s'institue que petit à petit et qu'il nécessite des visites plus fréquentes et des soins particuliers pour mieux comprendre les conditions de vie de la majorité des villageoises et éviter une conception élitiste.

Il faudrait que ces réunions aient lieu de préférence à des heures qui leur conviennent pour ne pas perturber leurs activités ou susciter les remontrances de leur mari. Elles s'occupent des travaux agricoles généralement le matin, une fois les enfants à l'école. Peu d'entre elles sont en mesure de se rendre à une réunion entre 10 et 13 heures et si tel est le cas, il faut alors les prévenir au moins deux jours à l'avance pour qu'elles prennent leurs dispositions.

Après les travaux des champs, elles doivent s'activer à la préparation des repas et il est fort probable que leur mari n'apprécie guère que la réunion ait lieu à cette heure-là et qu'elles décident de s'y rendre au lieu de nourrir leur famille. Pour éviter ces conflits, il

faudrait à nouveau annoncer la réunion quelques jours avant pour qu'elles s'organisent. Dans les villages étudiés, les femmes étaient généralement plus disponibles entre 2 et 3 heures de l'après-midi. Par ailleurs, il arrive souvent qu'elles ne sachent pas sur quoi va porter la prochaine réunion alors qu'il leur serait plus facile d'obtenir la permission d'y assister si elles pouvaient en expliquer la nature et la raison de leur présence. Si les organisateurs communiquent des informations détaillées aux responsables du village, elles ne sont pas nécessairement retransmises dans leur intégralité aux ménages.

Il faut noter également qu'un grand nombre de groupes de femmes interrogés mentionnaient le fait que les époux s'attendaient à ce qu'elles reviennent de leur réunion avec un cadeau (sans penser du reste qu'eux-mêmes ne rapportent souvent rien). Ces espérances peuvent s'expliquer si les organisateurs d'un projet ont initié cette pratique. Un mari peut être tenté de ridiculiser sa femme ou de lui interdire de retourner aux réunions sur le simple prétexte qu'elle est rentrée "bredouille".

La source du problème tient en partie au fait que la perspective de tirer parti de ces réunions n'est pas la même sur le court et le long terme. Les réunions cherchent, dans un premier temps, à comprendre la situation et à informer, ce qui au premier abord ne rapporte rien. A longue échéance, toutes ces données de fait formeront la base à partir de laquelle se développeront des activités ou des projets socio-économiques dont bénéficiera la communauté. Les femmes ont de toute façon bien compris qu'il pouvait y avoir un problème à participer à ces réunions dans l'unique espoir de recevoir un cadeau et que cette pratique ou cette attitude pouvait compromettre des initiatives ne bénéficiant d'aucun financement extérieur. D'une manière plus générale, il est important que les responsables du projet expliquent clairement la nature des activités auxquelles il va donner naissance ainsi que ses prolongements possibles et en proposant aux communautés un calendrier réaliste. Les conditions de vie sont particulièrement pénibles dans les régions rurales et le moindre espoir d'une vie meilleure se traduit par des élans d'enthousiasme. Beaucoup du reste ont été déçus par des projets qui ne leur ont pas offert ce qu'on leur avait pourtant promis. Pour éviter cette situation, il est capital de maintenir un dialogue ouvert et honnête entre les organisations concernées, les responsables du projet et les communautés.

RÉFÉRENCES COMPLÉMENTAIRES

Airey (Anthony). 1991. *Mbale District Village Level Transport and Travel Survey*. Programme de transports en milieu rural, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

_____. 1991. Report on the Project Preparation Study on Labor Availability, Economic Feasibility and Women's Involvement. Uganda Transport Feeder Roads Component. BIT, Genève.

Barwell (Ian). 1991. Report of Project Preparation Study Consultant on Promotion of Bicycle Use and Upgrading of Private repair Workshops. Uganda Transport Project. Feeder Road Component. BIT, Genève.

_____ and Malmberg Calvo (Christina). 1989. The Transport Demands of Rural Housholds: Findings from a Village-level Travel Survey. BIT, Genève.

Le Gouvernement ougandais. 1991. *Uganda Population and Housing Census*. Entebbe.
Hermele (Kenneth). 1989. *Landanalys*. Ouganda : SIDA.

ANNEXE

Liste récapitulative des questions utiles pour les groupes de discussion de femmes

Village : Municipalité :

Sous-comté : Comté :

Nb de femmes présentes : Age :

Note : Il conviendrait, avant même d'entamer les discussions, de préciser clairement que ces réunions n'entrent pas dans le cadre d'un projet mais d'une enquête. L'objet de la mission est de comprendre quelles sont les conditions de transport pour les femmes, quelles actions sont pour elles prioritaires et comment assurer leur participation active dans les projets.

1. a. Parmi vos responsabilités, quelle est celle qui demande le plus de temps et d'efforts?

 S'agit-il d'une activité de transport ?
 Combien de fois faut-il l'effectuer ?
 Combien de temps prend-elle à l'aller ?
- b. Comment peut-on l'alléger ?
- c. Comment aimeriez-vous consacrer votre temps si cette corvée de transport était allégée ou éliminée ?
2. a. Employez ou louez-vous un MIT ? Donnez un exemple.
 - i) Que transportez-vous ?
 - ii) Avec quelle fréquence ?
 - iii) Combien de temps vous faut-il pour parvenir à votre destination et quelles sont les distances parcourues ?
- b. Employez ou louez-vous une bicyclette ?
 - i) A quoi sert-elle ?
 - ii) Avec quelle fréquence ?
 - iii) A quel tarif ?
3. a. Quels seraient les effets positifs d'un réseau de pistes et de routes améliorées ?
- b. Seriez-vous prête à participer à une initiative locale/en échange d'une rémunération?
- c. Les hommes du village risquent-ils de s'opposer à l'idée qu'une femme participe à des travaux routiers ?
4. Selon vous, quelles actions en matière de transport sont prioritaires ? (MIT/pistes/sentiers/initiatives autres que des projets de transport).
5. a. Êtes-vous propriétaire d'une bicyclette ?
- b. Votre famille possède-t-elle une bicyclette ?

- i) Qui s'en sert ?
- ii) A quoi sert-elle ?
- iii) Combien de fois ?
- iv) Où va son utilisateur ?
- v) Combien de temps lui faut-il et quelle distance parcourt-il ?
- vi) Est-ce que vous la louez ?

- * Prix de la location
- * Identité de son propriétaire
- * Usage
- * Fréquence

6. Savez-vous faire de la bicyclette ?

- i) Quand êtes-vous montée pour la dernière fois sur une bicyclette ?
- ii) Où avez-vous appris ?
- iii) Pourquoi est-ce que les femmes ne s'en servent pas plus ?
- iv) Comment pourrait-on encourager cette pratique ?
- v) Comment les hommes perçoivent-ils les femmes à bicyclette ?
- vi) Et les femmes ?

7. Connaissez-vous une femme qui monte ou est déjà montée à bicyclette ?

- i) Dans quel but ?
- ii) Combien de fois ?
- iii) Pour aller où ?
- iv) Durée et longueur du voyage
- v) Age de la personne
- vi) Age de la bicyclette
- vii) Depuis combien de temps la possédait-elle ?
- viii) Comment se l'est-elle procurée ?
- ix) Quel type de bicyclette est-ce ?
- x) Son mari possède-t-il une bicyclette ou un véhicule en général ?

- * Est-ce que les hommes laissent les femmes s'en servir ?

b. Connaissez-vous une famille où seule la femme circule à bicyclette ?

8. a. Si vous aviez une bicyclette à quoi servirait-elle ?

- i) Avec quelle fréquence
- ii) Quelles seraient les distances parcourues ?

b. Seriez-vous d'accord pour la prêter ?

c. Seriez-vous prête à la louer, pour des services de transport, par exemple ?

d. Aimeriez ou pourriez-vous vous en servir pour transporter de l'eau, du bois de chauffe ou des produits agricoles ?

- i) L'état des chemins ne permet-il pas d'étendre leurs usages ?

- * Peut-on les améliorer ?

e. Les hommes et les garçons risquent-ils de les monopoliser pour leurs propres besoins si la famille n'en possédait qu'une ?

- i) Est-ce que le même problème se poserait pour un MIT en général ?
- 9. Y-a-t-il des chances que les hommes assument les corvées de transport s'ils ont un MIT à leur disposition ?
- 10. Quels sont les problèmes en matière de transport qui vous paraissent prioritaires (MIT/pistes/chemins/initiatives autres que des projets de transport) ?
- 11. De quelle manière les responsables d'un projet qui tiennent compte de vos priorités pourront-ils assurer :
 - i) une participation active des femmes ?
 - ii) un réel bénéfice pour celles-ci ?
 - iii) la pérennité du projet ?
- 12. a. Combien coûte une bicyclette ?
 - b. Pourquoi n'avez-vous pas de bicyclette ?
 - c. Si vous disposiez d'une telle somme d'argent, qu'aimeriez-vous acheter (des vêtements, un matelas, une radio, une vache, une machine à coudre ou encore et avec quelqu'un d'autre, un MIT) ?
 - d. Si vous aviez accès à un service de crédit pour l'achat d'une bicyclette, y feriez-vous appel ?
 - i) Quelle serait la meilleure fréquence de remboursement ?(mensuelle/bimestriel/trimestriel/deux fois par an)
 - ii) Combien seriez-vous prête à payer pour chaque versement ?

NOTES CONCERNANT LA MISE AU POINT DE CE QUESTIONNAIRE

1. Il faut se rappeler que cette liste de questions est supposée servir de base aux discussions et ne doit donc pas être appréhendée comme un questionnaire à proprement parler qu'il faut respecter et suivre à la lettre. L'important en effet est de chercher à créer une atmosphère propice à la communication et à la liberté d'expression.
2. Si la liste des questions peut paraître a priori manquer d'ordre ou de logique, elle a en fait été tout spécialement conçue pour encourager les femmes à exprimer leurs opinions personnelles et préférences plutôt que de chercher à deviner ce qu'un projet serait susceptible de comporter. L'un des objectifs spécifiques de l'étude était de déterminer l'ampleur des corvées de transport des femmes et pour cette raison toutes les questions se rapportant aux bicyclettes figurent dans la dernière partie du questionnaire pour ne pas donner l'impression que ce moyen de transport est privilégié par rapport à un autre.
3. La quatrième question apparaît plus ou moins sous la même forme que la question 10, une manière de savoir si les opinions exprimées et les solutions proposées ont été mûrement réfléchies ou si au contraire les idées et préférences exprimées ont pris forme à mesure que les discussions évoluaient.
4. La question 12 c. cherche à déterminer quels sont les achats que les femmes considèrent comme prioritaires.
5. Certaines questions risquent d'être redondantes si les informations sont déjà connues.
6. Les réponses données risquent de ne pas toujours être satisfaisantes et en ce cas il faudra chercher à obtenir davantage de précisions. Ces réunions doivent évoluer selon un schéma qui leur est propre et en fonction des circonstances.