

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	Camion- nette 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 desservaient 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