



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.