

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.

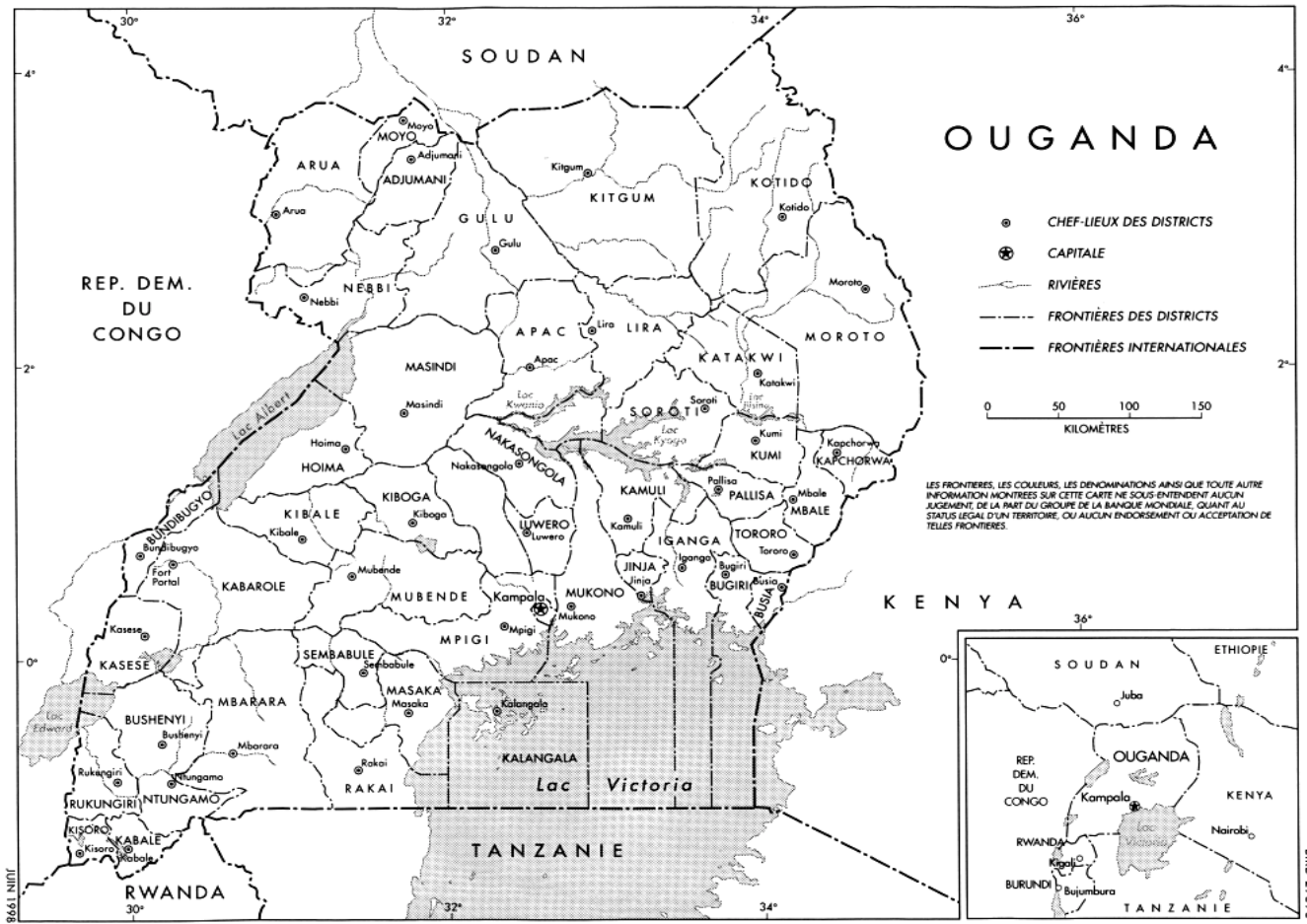
Les villages de Buwanyama et de Bukisimamu se trouvent à l'est de Bumudu. Buwanyama, situé à 21,5 km, est plus ou moins à la même altitude que Bumudu. La piste de desserte longue de 2,5 km est praticable en toute saison mais ne peut être empruntée que par des véhicules à quatre roues motrices. Elle mène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

ARUA MOYO

Adjumani

ARUA

ADJUMANI

Kilgum

GULU

Kitgum

KOTIDO

Kalido

Moroto

REP. DEM. DU CONGO

NEBBI

APAC LIRA LIRA

MASINDI

Apac

KATAKWI

MOROTO

Soroti

Soroti

Katakwi

Lac Albert

HOIMA

Hoima

HOIMA

HOIMA

NAKASONGOLA

Nakasongola

KUMI

KAPCHORWA

Kapchorwa

KIBALE

Kiboga

KIBOGA

Kiboga

LUWERO

Luwero

KAMULI

Kamuli

PALLISA

Mbale

MBALE

TORORO

Tororo

ISANGA

Isanga

JINJA

Jinja

BUGIRI

Bugisi

BUSU

KABAROLE

Kasere

KABAROLE

MUBENDE

Mubende

MUBENDE

MUBENDE

MUKONO

Mukono

MPIGI

Mpigi

MUKONO

Mukono

KALANGALA

Kalangala

Lac Victoria

KENYA

ETHIOPIE

Juba

OUGANDA

Kampala

KENYA

Nairobi

RWANDA

Kigali

BURUNDI

Bujumbura

TANZANIE

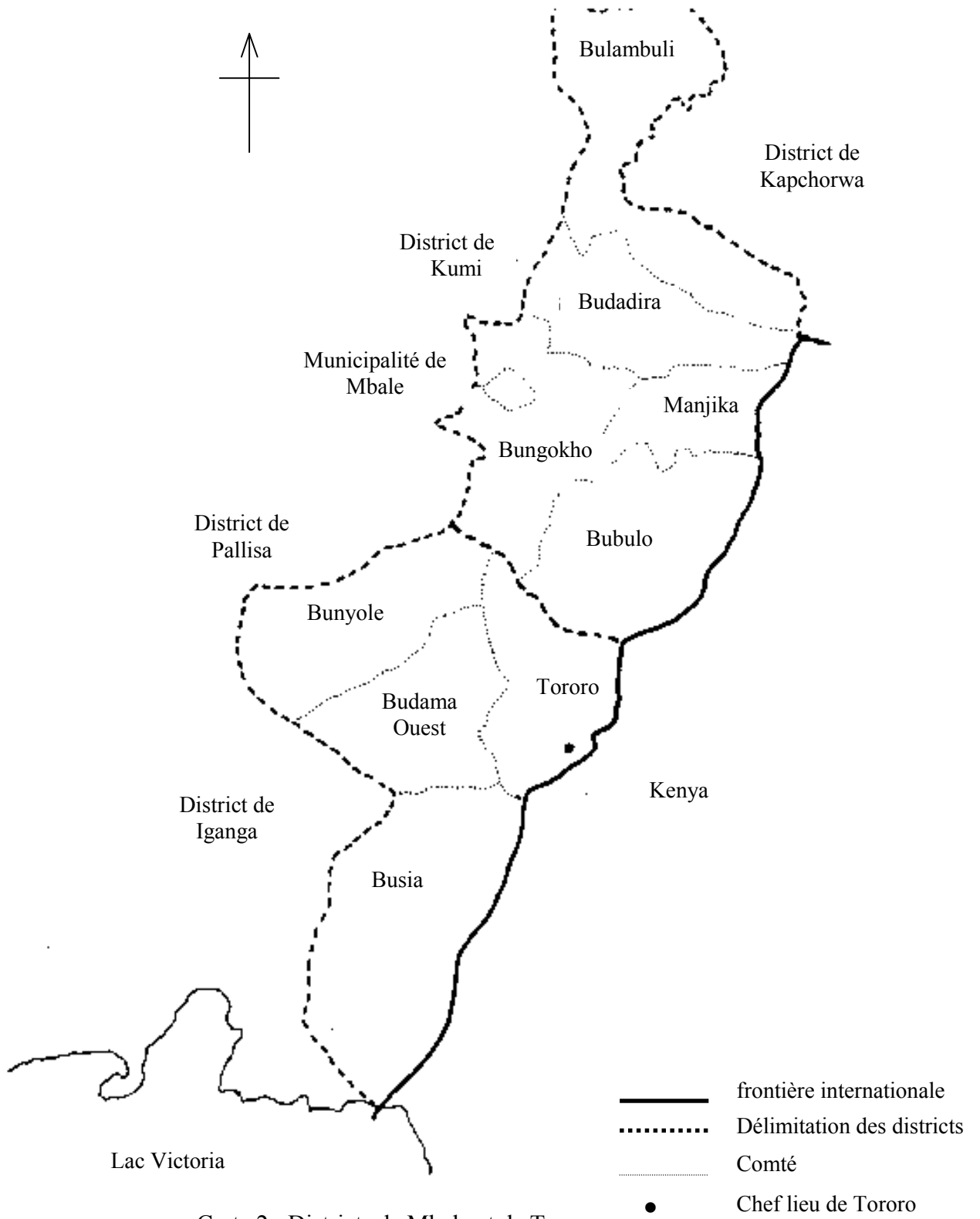
0°

30° 32° 34°

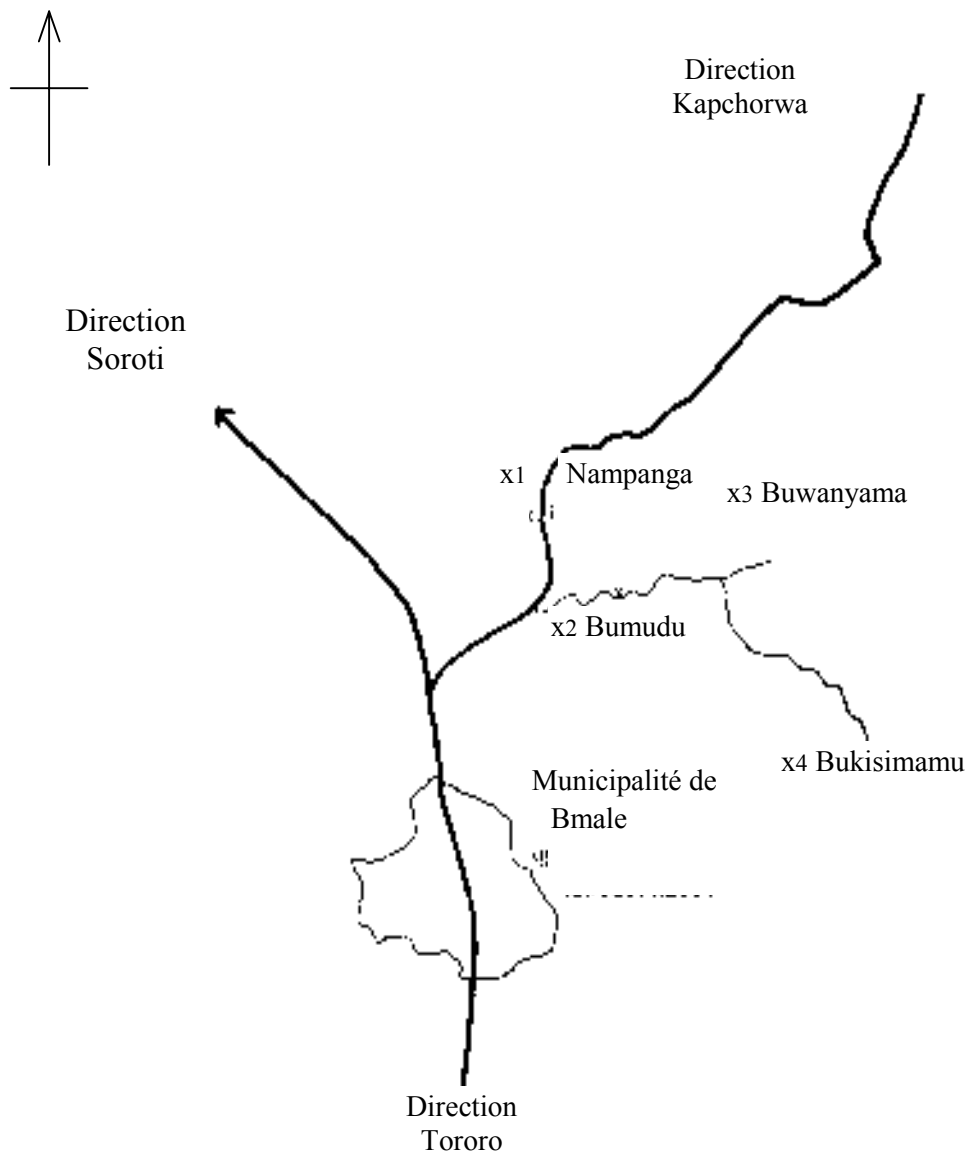
2°

0°

30°



Carte 2 : Districts de Mbale et de Tororo



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.