

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.