

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

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

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

### **PRINCIPAUX RESULTATS**

#### *L'usage des bicyclettes*

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

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

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

#### *Les femmes rurales et les bicyclettes*

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

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

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

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

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

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

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

#### *Problèmes culturels*

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

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

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

### *Améliorations techniques*

Comme l'avait déjà indiqué une étude<sup>9</sup> précédente, il faut apporter trois types de modification si l'on veut améliorer la capacité de charge d'une bicyclette.

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

Il serait souhaitable également de :

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

### *Programmes de crédit*

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

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

---

<sup>9</sup> Barwell, Ian. 1991. Op. cit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### *Amélioration des pistes et des sentiers*

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

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

### *Les moyens intermédiaires de transport*

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

### *Les initiatives autres que des projets de transport*

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

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

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

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

## **COMMENT ATTEINDRE LES FEMMES RURALES**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## RÉFÉRENCES COMPLÉMENTAIRES

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

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

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

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

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

## ANNEXE

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

Village :            Municipalité :

Sous-comté :    Comté :

Nb de femmes présentes :            Age :

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

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

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

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

6. Savez-vous faire de la bicyclette ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- \* Peut-on les améliorer ?

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

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

## NOTES CONCERNANT LA MISE AU POINT DE CE QUESTIONNAIRE

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