

LES FEMMES ET LES TRANSPORTS RURAUX EN DÉVELOPPEMENT

Édité par M. Bamberger, World Bank et A. S. C. Davis, TRL Limited

Objectifs de l'article

Résumé

Le Livre Blanc sur le développement international, publié par le gouvernement britannique en 1997, déclare que l'engagement envers l'égalité des hommes et des femmes 'est un élément intégral et essentiel de notre approche du développement', qu'il 'se base sur les principes du droit humain et de la justice sociale', et que la pauvreté ne pourra pas être éliminée 'tant que les hommes et femmes ne jouiront pas d'un accès égal aux ressources et aux services nécessaires pour atteindre leur potentiel individuel et s'acquitter de leurs obligations envers la famille, la communauté et, dans une optique plus large, la société'. La Plate-forme d'action adoptée lors de la Conférence mondiale sur les femmes tenue en 1995 à Beijing souligne qu'une approche plus stratégique est requise pour promouvoir une pleine égalité entre tous les hommes et les femmes, et qu'il ne suffit plus de faire des efforts d'action sur les besoins pratiques des femmes par la réduction des tâches qui leur sont imposées par la pauvreté et la multiplicité de leurs rôles dans la société.

Cet article se base sur les expériences de diverses organisations, dont le Ministère britannique du développement international, la Banque Mondiale et le Forum International pour le Développement des Transports Ruraux (IFRTD). Il examine les inégalités entre hommes et femmes dans le cadre des transports, et cite certaines interventions à adopter pour soulager les tâches des habitantes des zones rurales en matière de transports.

Questions clés

- Dans la plupart des sociétés, les hommes et les femmes ont des rôles et des responsabilités économiques et sociaux distincts; il s'ensuit que leurs besoins en matière de déplacements et de transports sont nettement différents.
- Les projets de développement des transports ont sans aucun doute négligé cet aspect.
- Dans les pays en voie de développement (notamment en Afrique), les femmes passent plus de temps que les hommes aux activités de transport. Pour un grand nombre d'entre elles, cette charge de travail s'est alourdie. L'extensification des cultures et la commercialisation de l'agriculture ont entraîné une augmentation des besoins de transports des intrants et des récoltes. L'évolution des modèles démographiques et d'utilisation des terres a accru l'éloignement des champs et des sources d'eau et de bois à brûler, augmentant les temps de déplacement.
- L'analyse économique et les autres méthodologies classiques de planification des transports ont tendance à gravement sous-estimer la valeur économique et sociale du temps des femmes, et n'ont par conséquent pas reconnu les avantages économiques de la réduction de leurs temps et leurs charges de transport.
- L'emploi de technologies de transport plus efficaces présente un potentiel de réduction du temps et de l'énergie que les femmes doivent consacrer aux transports. Du fait, cependant, que les femmes de la plupart des pays en voie de développement ont moins d'accès aux biens, leur capacité à posséder et acquérir des moyens de transport pouvant leur faire gagner du temps est restreinte.
- Les normes culturelles et les relations de puissance entre hommes et femmes peuvent également gêner l'adoption par les femmes des technologies de transport.

Thèmes principaux

- Justification de l'action: perspective de la Banque Mondiale
- Activités agricoles des femmes nécessitant des transports
- Activités domestiques des femmes nécessitant des transports
- Activités commerciales des femmes nécessitant des transports
- Activités rémunérées non agricoles des femmes nécessitant des transports
- Réduire les charges des femmes en matière de transports
- Intégrer la problématique hommes-femmes aux interventions relatives aux transports ruraux

1. INTRODUCTION

Cet article est axé sur les femmes des pays en voie de développement, et plus précisément aux inégalités entre hommes et femmes devant les transports ruraux, dont l'accès aux moyens de transport et la division du travail. Dans le cadre des transports ruraux, l'une des raisons principales de l'échec des interventions destinées à améliorer le sort des femmes est que ces interventions ne tiennent pas compte des disparités entre les sexes au niveau des ménages et des communautés. Les hommes ont donc tendance à monopoliser les MIT destinés aux femmes, ou refusent de permettre à leurs épouses de s'en servir s'ils les considèrent comme une menace à la position de l'homme dans le ménage. L'analyse des distinctions entre les sexes, le suivi et l'évaluation aideront à déterminer les divisions sociales et économiques du travail au niveau du ménage et de la communauté. Il faudra également reconnaître les facteurs culturels, économiques et sociaux gênant l'accès des femmes aux opportunités économiques, et formuler des stratégies d'intervention pouvant attirer le soutien des hommes au niveau du ménage et de la communauté. Pour obtenir des informations supplémentaires sur les problèmes des femmes et des transports, on pourra se rendre sur le site web du *Gender and Transport Thematic Group* (GTTG) de la Banque Mondiale: www.worldbank.org/gender/transport et *Gender and Rural Transport Initiative* (GRTI): www.grti.org.zw.

Le présent article examine les problèmes des femmes en matière de transports ruraux en Afrique sub-saharienne, sur la base de documents disponibles lors de sa rédaction. Il est prévu que les expériences recueillies en Asie et en Amérique latine viendront compléter de futures versions de la base de connaissances.

2. JUSTIFICATION DE L'ACTION: PERSPECTIVE DE LA BANQUE MONDIALE

Le temps et l'énergie consacrés aux transports par les femmes en milieu rural sont bien documentés. En plus de leurs rôles importants de production, les femmes sont presque exclusivement chargées des tâches domestiques et de soins aux enfants, et ont donc des besoins nombreux et divers en matière de transports et de déplacements. Les femmes souffrent également du poids physique et des conséquences sur leur santé du transport sur la tête d'une large proportion du bois à brûler, de l'eau et des produits agricoles. Malgré cela, les traditions culturelles et le contrôle masculin des ménages leur barrent, encore plus qu'aux hommes, l'accès aux moyens de transport disponibles, qu'ils soient motorisés ou non. La combinaison de la multiplicité de leurs tâches et de leur difficulté d'accès aux services et aux véhicules réduit considérablement le temps dont les femmes disposent pour les autres activités.

Cette situation est inquiétante mais n'est pas suffisante pour élaborer une politique. On a besoin d'un complément de connaissances sur les conséquences de la charge relative aux transports sur la disponibilité à l'emploi des femmes en milieu rural et sur leur accès aux marchés et aux services sociaux, ainsi que sur les pertes économiques qui en découlent. Pour rendre la politique des transports plus sensible aux besoins des femmes, il faudra mettre au point une approche structurée pour comprendre ces besoins, créer des instruments nécessaires à y répondre, analyser les coûts et les avantages de ces instruments, et élaborer un cadre stratégique.

La majorité des projets d'infrastructures de transport sont soumis à une analyse coûts-avantages qui compare les coûts d'investissement et les coûts d'entretien discontinus de la nouvelle infrastructure avec les réductions de frais d'exploitation des véhicules, les coûts dérivant des accidents, et les coûts en matière de temps relatifs au projet. Ces méthodes classiques d'analyse, cependant, ont tendance à sous-évaluer les besoins des femmes en matière de transports en ne représentant pas suffisamment le coût d'opportunité de leur temps. Les activités des habitantes des zones rurales en matière de transports, et les implications sur la disponibilité de leur temps, devront aussi être explorées plus soigneusement.

Les approches analytiques qui se basent sur l'évaluation des temps de transport peuvent être particulièrement difficiles à appliquer dans les pays en voie de développement où l'économie de subsistance est très répandue, notamment dans les régions rurales. Une approche basée sur le gain de temps devrait tenir compte des questions comme la valeur du temps gagné aux tâches particulièrement ardues comme le port de l'eau et du bois à brûler, et la valeur du temps gagné par les femmes sur les activités domestiques.

Les compromis entre les avantages privés et publics de l'amélioration des services de transports, y compris l'accès plus facile aux services de santé et d'éducation, l'autonomie économique et sociale des femmes et l'inclusion sociale des populations rurales marginales, sont souvent ignorés par les évaluations des projets de transports. L'impact de l'amélioration des transports sur la participation et le salaire de la main d'oeuvre féminine a des répercussions sur le statut social et l'autonomie des femmes, tandis que les impacts indirects sur la santé des familles sont aussi des questions souvent exclues des projets.

Si l'on désire formuler des stratégies efficaces de lutte contre l'inégalité entre les sexes en matière de transport, la question est de savoir si les avantages des interventions ciblées sur les femmes sont rentables. Il peut être évident que les femmes ont des possibilités de transport moins bonnes ou plus chères que les hommes, mais ceci peut découler d'une inégalité généralisée, par exemple, devant l'accès au budget familial des transports privés, plutôt que d'un parti pris de la part des services de transports. En pratique, beaucoup d'interventions de transports peuvent être ciblées sur les plus vulnérables, y compris les femmes; la première étape du processus de conception des projets de routes rurales devrait consister à donner la priorité aux besoins des femmes, et à déterminer le potentiel de gain de temps et d'argent des interventions appropriées.

3. ACTIVITES AGRICOLES DES FEMMES ET TRANSPORTS

La production agricole est l'une des activités pour lesquelles la main d'oeuvre rurale doit respecter un aménagement de son temps. La participation des femmes à l'agriculture concerne la production des cultures de subsistance, tandis que les hommes s'occupent des cultures commerciales et des animaux. La division pratique du travail a tendance à attribuer les travaux de force aux hommes, et les activités de transport et celles qui prennent beaucoup de temps aux femmes. Un problème critique dans nombre de zones rurales tient à ce que les hommes contrôlent fréquemment les revenus tirés de la production agricole, de sorte que les femmes ont non seulement

peu d'accès aux revenus mais aussi peu d'encouragement à participer à beaucoup de types de production agricole.

Les variations saisonnières dans la demande de main d'oeuvre, dues aux périodes de pointe et aux périodes creuses de l'agriculture, affectent également l'aménagement du temps des membres des ménages. Une étude effectuée au Kenya (Ahmed, 1985) a conclu que les femmes passaient en moyenne 4.5 heures par jour aux travaux de la ferme en basse saison, et de 6 à 9 heures en saison de pointe. La charge de travail des femmes pendant les périodes creuses pour l'agriculture n'est que légèrement moins contraignante. Au cours de la saison creuse, lorsque le nombre d'heures passées aux champs diminue, les heures consacrées aux autres activités comme la collecte de l'eau et du bois augmentent.

Les besoins de transports liés aux calendriers agricoles et aux systèmes de culture dépendent du nombre de mouvements requis par chaque culture. Ces mouvements sont influencés par:

- les distances entre les champs
- les moyens de transport utilisés
- les charges portées
- la topographie
- la vitesse de déplacement
- l'état de santé de la personne en déplacement.

Les femmes doivent souvent effectuer plus de déplacements que les hommes, car elles doivent combiner leurs activités agricoles avec leurs responsabilités domestiques (comme la préparation des repas, la collecte de l'eau et du bois, et les soins aux enfants).

Les distances entre la maison et les champs peuvent aller de 1 à 20km. La configuration des champs est aussi déterminée par les types de cultures. En général, les cultures vivrières sont plus loin de la ferme que les cultures commerciales, ce qui entraîne qu'en raison de la division du travail les femmes doivent se déplacer plus loin que les hommes pour cultiver leurs champs. Les temps de déplacement pour se rendre aux champs vont de 0.3 à 2.4 heures par voyage, et par conséquent les déplacements pour se rendre aux champs et en revenir peuvent absorber une partie considérable du temps de travail quotidien. Le transport des récoltes est généralement exécuté par les femmes, qui tendent à porter sur la tête une petite charge (20kg) par voyage.

Pour vendre les produits agricoles, il faut généralement faire des déplacements beaucoup plus longs. L'accès limité des femmes aux transports motorisés leur impose une contrainte supplémentaire et peut également causer d'importantes pertes de récoltes si une partie de la production pourrit par manque de transport. L'accès à un matériel tout simple comme une brouette ou une bicyclette peut plus que doubler le volume de produits que les femmes peuvent emporter au marché.

L'état des routes utilisées par les ménages ruraux détermine également le temps et les efforts consacrés aux déplacements. Une étude conduite à Makete, en Tanzanie, a conclu que l'état actuel du réseau de chemins dans les villages et aux alentours présentait beaucoup d'obstacles à un accès sans problème et continu aux sites d'activités agricoles (Barwell et Malmberg Calvo, 1989).

Les problèmes posés par les chemins et les pistes sont en fait un des facteurs qui rendent les déplacements et le port des produits sur la tête difficiles, fastidieux et inefficaces en raison du poids limité pouvant être porté.

4. ACTIVITES DOMESTIQUES DES FEMMES ET TRANSPORTS

Dans les zones rurales, les femmes ont de grandes responsabilités domestiques et doivent combiner leurs activités agricoles et domestiques, souvent quotidiennement. Il s'ensuit qu'en raison de leur accès insuffisant aux transports et au besoin de mener de front ces différentes activités, elles ne peuvent participer aux activités agricoles que de manière réduite.

Les activités domestiques, généralement exécutées quotidiennement par les femmes, comprennent:

- la collecte de l'eau et du bois à brûler
- la préparation et la cuisson des repas
- le traitement et le stockage des aliments
- les soins des enfants
- le nettoyage et le lavage
- les achats et les courses.

Ces activités ont une haute valeur économique et sociale, mais qui n'est pas prise en compte par l'analyse économique classique, et par conséquent l'importance des travaux domestiques pour les moyens d'existence du ménage est fortement sous-estimée. Les activités domestiques sont presque exclusivement exécutées par les femmes, qui sont chargées de 80 % de ces tâches, et donc des tâches de transport qui y sont liées. Ces tâches de transport sont pratiquement immuables, et la répartition dans le temps de différentes exigences de transport exige un choix entre des responsabilités divergentes. Pendant la saison agricole de pointe, les femmes doivent choisir entre le besoin immédiat d'eau et de bois, ou le besoin à plus long terme de nourriture pour la saison suivante.

Les résultats des études sur les transports et les déplacements au niveau des villages (Village Level Transport and Travel Surveys - VLTTTS) commanditées par la Banque Mondiale en Tanzanie, au Ghana et en Zambie, ont révélé que les transports domestiques sont l'activité à laquelle on consacre le plus de temps, allant de 31% au Ghana à 63% en Zambie. Les déplacements domestiques représentent également une proportion massive des efforts consacrés aux transports, avec environ 90% de toute l'énergie dépensée au port des charges à Makete, Tanga et en Zambie, pour transporter l'eau, le bois à brûler et les aliments à moudre (Malmberg Calvo, 1994).

4.1. Collecte de l'eau et du bois à brûler

Les activités domestiques qui prennent le plus de temps sont la collecte de l'eau et du bois à brûler. Le transport de l'eau incombe surtout aux femmes et aux enfants, de même que celui du bois à brûler: les femmes collectent presque 90% du bois qui servira dans le ménage, mais seulement 70% du bois à vendre (Urasa, 1990). Le temps de déplacement pour la collecte de l'eau, sans compter le temps passé à faire la queue à la source, se monte à entre 2 et 4 heures par jour, avec une augmentation

sensible des déplacements en saison humide, que l'on peut expliquer par le fait que les ménages réduisent leur consommation d'eau lorsque les efforts et le temps consacrés à sa collecte sont trop élevés.

Le bois à brûler est important pour répondre aux besoins d'énergie des zones rurales, car il sert à la cuisine, au chauffage et au traitement des aliments. Les autres sources d'énergie sont généralement trop chères ou ne sont pas disponibles aux ménages ruraux. Les tâches de transport du bois sont en passe de devenir encore plus ardues et plus fastidieuses en raison de l'épuisement des réserves causé par le déboisement.

Le transport du bois dépend aussi de l'emplacement des réserves, et lorsque le bois peut être collecté près des champs cultivés on peut combiner sa collecte avec les déplacements pour les travaux agricoles. Le bois à brûler est surtout porté sur la tête, on le collecte plusieurs fois par semaine, et il s'agit d'une activité régulière tout au long de l'année.

Les problèmes de transport sont exacerbés lorsque les sources de bois proches des villages s'épuisent, et que les femmes (en tant que responsables de la collecte du bois) doivent alors aller plus loin, comme le suggère l'étude menée au Ghana (Dawson et Barwell, 1993). La réduction de la fréquence des déplacements, due à l'augmentation du temps et de la distance, a également un impact négatif sur la nutrition et la santé, surtout lorsqu'elle entraîne une diminution du nombre des repas cuisinés. Si l'on essaie de remplacer les sources traditionnelles de bois par des résidus agricoles comme la bouse de vache et les tiges de manioc, on prive les terres cultivées d'un précieux engrais, et on réduit le potentiel de production excédentaire (Momsen, 1992).

4.2. Traitement et préparation des aliments

Le traitement et la préparation des aliments, y compris toutes les activités comprises entre l'acquisition et la consommation, exigent beaucoup de travail et de transports, qui incombent principalement aux femmes. Les voyages au moulin ou au broyeur pour traiter le maïs, le manioc, le blé, le millet, etc., se font généralement à pied. La distance jusqu'au broyeur est généralement plus longue que jusqu'au moulin, qui se trouve parfois dans le village. Les VLTTS ont révélé que les ménages ont tendance à se rendre au moulin de deux à huit fois par mois. A Tanga, la distance totale se montait à 3 à 9km, avec un poids moyen de 18kg par voyage. Comme pour le port du bois à brûler, les lourdes tâches de transport liées à la préparation des aliments entraînent la diminution du nombre des repas cuisinés par jour.

4.3. Soins aux enfants

Pour finir, tout le temps et toute l'énergie consacrés à ces activités domestiques sont encore exacerbés par la tâche également exigeante des soins aux enfants, et notamment lorsque les femmes portent également leur enfant lorsqu'elles vont chercher l'eau, le bois et le maïs. Howe et Fahy Bryceson (1993), en fait, expriment leur inquiétude concernant l'inefficacité du 'trafic passagers' sur la productivité des femmes. La présence d'un enfant est accessoire et son poids n'est pas pris en compte ; les femmes transportent donc des charges supplémentaires, ce qui augmente leurs temps de déplacement et a des répercussions sur leur santé et les risques d'accident.

En outre, les femmes doivent consacrer du temps supplémentaire à accompagner les enfants à l'école et au dispensaire. Dans beaucoup de cultures, les fillettes ne peuvent pas se rendre seules à l'école, et sont donc accompagnées par un adulte, le plus souvent une femme. Les femmes doivent souvent quitter la ferme ou le marché, et rentrer chez elles le midi pour donner à manger aux enfants, ce qui ajoute encore des trajets et complique leurs tâches.

Il est clair que les besoins de transports pour les tâches domestiques imposent de lourdes contraintes de temps et d'énergie aux femmes, et qu'un meilleur accès libérerait des ressources considérables pour des activités plus productives et positives pour le bien-être. Pour la plupart des habitantes des zones rurales, le processus de transport est davantage un obstacle qu'un élément qui facilite leurs activités quotidiennes, mais les MIT présentent un potentiel de réduction de ces tâches de transport.

5. ACTIVITES COMMERCIALES DES FEMMES ET TRANSPORTS

La majorité des déplacements en dehors des villages d'Afrique sub-saharienne, dont les trajets jusqu'aux marchés, sont effectués par les hommes, mais les femmes jouent tout de même un rôle majeur dans ce type de transport, notamment en Afrique de l'Ouest, où l'on estime que quatre femmes sur cinq vendent leurs récoltes (Urasa, 1990). Les femmes ont tendance à ne pas participer aux initiatives de commercialisation, surtout si les infrastructures et les moyens de transport pour aller aux lieux de commerce avec les produits excédentaires ne sont pas efficaces. On notera qu'en Asie du sud-est, y compris la plus grande partie de l'Inde, les femmes des zones rurales se déplacent beaucoup en dehors des villages et peuvent aussi avoir le rôle principal de vente des produits agricoles.

La vente des récoltes se fait généralement à certaines périodes de l'année, lors de déplacements effectués une à deux fois par mois. Les déplacements plus fréquents ont tendance à se produire pour le commerce interne. Les hommes prennent généralement tous les contacts externes, et sont chargés des ventes en dehors de la sphère locale (sauf au Nigeria et ailleurs en Afrique de l'Ouest, où les femmes dominent le commerce et les transports). Il s'ensuit donc que les femmes se déplacent fréquemment mais sur de plus courtes distances et durées que les hommes.

Les distances de la ferme aux marchés peuvent varier selon que ceux-ci se tiennent périodiquement ou en permanence. A l'exception des zones côtières, 90% des ménages ruraux se déplacent de 10 à 13km pour arriver à un marché permanent. Dans l'étude de Makete, les femmes de 80% des ménages sont chargées des déplacements principaux jusqu'aux marchés, bien que 80% des récoltes soient vendues dans les villages.

6. ACTIVITES REMUNEREES NON AGRICOLES DES FEMMES ET TRANSPORTS

La privation de terres allant augmentant, ajoutée à d'autres forces économiques et démographiques, a créé un besoin pressant d'expansion des emplois non agricoles

dans les zones rurales. Les femmes tendent à être particulièrement vulnérables au déplacement des terres par la commercialisation de l'agriculture.

Les femmes sont employées à des occupations non agricoles accessoirement, et non en concurrence avec les travaux agricoles. La croissance des ménages à chef féminin en Afrique sub-saharienne (22% des ménages), et le besoin des femmes de produire des revenus excédentaires pour acheter les articles de base comme le savon, le sel, les allumettes et les vêtements, et pour payer les droits d'entrée à l'école et au dispensaire, ont contribué à la croissance des occupations non agricoles, surtout lorsque la demande de main d'oeuvre agricole est faible.

Une grande majorité des activités rémunératrices des femmes nécessitent de l'eau et du bois, et donc deviennent plus fastidieuses en raison des déplacements requis pour collecter ces ressources.

Dans beaucoup de zones d'Afrique sub-saharienne, la disponibilité du combustible et l'éloignement des terres à bois affectent la capacité des femmes à gagner des revenus directement, car les activités artisanales importantes auxquelles elles s'emploient (comme le traitement des aliments, le brassage de la bière et la poterie) nécessitent une grande quantité de combustible. Parmi les 73% des femmes étudiées en Tanzanie qui brassaient la bière locale, 75% ont dit qu'il s'agit de leur source principale de revenus. Chaque préparation de 'pombe' requiert autant de bois qu'il en faut pour toute une semaine de cuisson des aliments, et exige donc deux voyages de plus par semaine pour aller chercher du bois, ce qui réduit en moyenne de 9.6 heures par semaine le budget-temps des femmes (Urasa, 1990).

7. REDUIRE LES CHARGES DES FEMMES EN MATIERE DE TRANSPORTS

7.1. Interventions dans le secteur des transports

Cette section traite principalement des interventions viables en matière de transports dans les régions rurales très isolées d'Afrique sub-saharienne, où les services de transports reliant les communautés urbaines et rurales deviennent impossibles en raison de l'insuffisance des infrastructures, et où les Moyens Intermédiaires de Transports (MIT) sont pratiquement les seuls moyens de transports utilisables.

Les moyens de transports traditionnels, comme le port des marchandises sur la tête, tout en ayant d'énormes coûts directs dont l'analyse économique ne tient pas compte, ont aussi des coûts indirects massifs en ce qui concerne le détournement de temps et d'efforts des travaux productifs, et en ce qui concerne la santé. Il est clair qu'il faut élaborer une stratégie d'amélioration des capacités de transports des habitantes des zones rurales par la mise en oeuvre d'interventions appropriées dont les performances seront adaptées aux besoins, et dont le coût sera raisonnable par rapport aux revenus.

Les interventions appropriées, y compris en matière de MIT, doivent donc pouvoir répondre aux besoins des autochtones et générer des revenus. Le coût des MIT doit aussi être compatible avec les revenus, et ils doivent pouvoir être fabriqués et entretenus avec les compétences et les ressources locales.

Les questions concernant les MIT sont liées à toute une gamme de problèmes de transports et d'accessibilité, et pour les femmes en particulier il s'agit d'un problème général de mobilité. Beaucoup de problèmes de transports peuvent être résolus de manière satisfaisante par des solutions ne touchant pas aux transports (par ex. par la distribution de l'eau, l'amélioration des infrastructures et des services dans les villages), ainsi que par une combinaison de déplacements à pied et de port, et de transports motorisés à grande échelle. Bien que les MIT soient clairement utiles dans beaucoup de cas différents, ils ne sont pas une panacée universelle (World Bank, 1998).

Les innovations dans la fabrication des MIT peuvent avoir une portée considérable, mais trop souvent leur adoption est entravée par l'absence d'une véritable relation d'offre et de demande, notamment dans les zones rurales. Les bicyclettes munies de simples transporteurs sont largement et de plus en plus utilisées pour les déplacements personnels et le transport de certaines charges. Les charrettes à boeufs et à ânes, mettant à profit les technologies automobiles, sont de plus en plus adoptées dans les zones rurales d'Afrique sub-saharienne, notamment dans les régions arides. Les ânes de bât peuvent jouer un rôle important, et aider les hommes et les femmes, surtout dans les zones arides et les régions montagneuses. Jusqu'à présent, cependant, la plupart des charrettes et des bicyclettes sont possédées et utilisées par les hommes, et leur emploi par les femmes reste relativement faible.

Les bicyclettes peuvent être particulièrement utiles pour les femmes pour remplir le rôle triple de soutien de famille, ménagère et dirigeant communautaire. Les tâches de collecte d'eau et de bois des femmes rurales sont beaucoup plus facilement assurées en bicyclette.

Les MIT motorisés ne sont encore pas largement adoptés en Afrique. Les cultivateurs motorisés ont sans doute davantage de succès dans les régions de production de riz avec irrigation et de forte densité de population, près des villes où on peut faire réparer les moteurs. Les autres MIT motorisés sont probablement adoptés surtout dans les régions périurbaines où il existe une demande économique et des infrastructures de soutien, et ils ont tendance à être utilisés presque exclusivement par les hommes.

L'usage et la diversité des MIT s'avère beaucoup plus faible en Afrique sub-saharienne. Les processus d'innovation et d'adoption sont plus lents, sont affectés par la faiblesse des activités économiques, le manque de disponibilité de certains matériaux, la rareté des échanges culturels, la faible circulation des informations, le caractère saisonnier des rentrées et des demandes de transports, et la concentration continue sur les usages économiques traditionnels. Il faudrait réorienter les programmes de développement rural pour créer des conditions favorables à l'adoption des MIT, en s'employant à développer des services de soutien viables, proches des principaux marchés locaux et des communautés où ils pourront s'adresser plus directement aux besoins des femmes.

L'accès aux MIT présente d'importantes inégalités entre les sexes, car le plus grand nombre appartiennent aux hommes et sont utilisés par eux. La plupart des programmes de transports et des initiatives en matière de MIT sont déterminés par les hommes, conçus par les hommes, et leurs principaux bénéficiaires sont des hommes. Les hommes ont aussi beaucoup plus tendance à adopter les nouveaux moyens

intermédiaires de transports que les femmes. Les femmes sont marginalisées au niveau de l'emploi des MIT, car elles manquent de puissance d'achat par rapport aux hommes, et parce que leur acquisition de MIT est limitée par des notions culturelles d'inconvenance.

Dans beaucoup de régions, certains MIT (comme les bicyclettes et les charrettes à boeufs) sont considérés comme des domaines 'masculins'. Les femmes disposent généralement de moins d'accès à l'information, au capital, au crédit, aux revenus monétaires et aux activités de transports rentables. Il en découle que leur point de vue est moins pris en compte et que peu de projets de transports ont incorporé une analyse des besoins différenciés des hommes et des femmes dans l'étude des composants des MIT. Pour que les stratégies en matière de MIT tiennent compte de l'inégalité entre hommes et femmes, il faudrait identifier les différences entre besoins et priorités des hommes et des femmes en matière de transports, ainsi que les manières dont on pourrait lutter contre ces inégalités. Il faudrait aussi faire participer les femmes et les perspectives des femmes à la prise de décisions concernant les politiques de transports et les initiatives en matière de MIT au niveau national, au niveau des régions décentralisées et au niveau des communautés.

L'adoption des MIT est fortement influencée par leur coût et leur potentiel d'apport d'avantages économiques. Leur abordabilité et leur viabilité générale pourront dépendre des perspectives de génération de revenus qu'ils offrent. Si des fonds ou des crédits sont disponibles pour lancer le processus, il se pourra que leur potentiel de production de revenus, plutôt que leur coût, constitue la question véritablement cruciale.

Les programmes de MIT devront donc s'employer à leur maintenir un coût faible. D'autres options pourront comprendre un soutien au développement de systèmes de fabrication, vente et distribution à faible coût, avec des initiatives comme les achats en gros de matériaux ou composants pour revente aux petits ateliers. Les programmes de MIT devront en outre essayer de déterminer ou de stimuler des activités génératrices de revenus pour les usagers des MIT, qu'il s'agisse des femmes comme des hommes.

L'adoption limitée des MIT en Afrique sub-saharienne est liée aux problèmes de disponibilité et de fourniture. Dans beaucoup de cas, le problème de fourniture peut être lié au faible pouvoir d'achat des usagers (et surtout des femmes). Les fournisseurs n'investiront pas dans la fabrication ou dans les stocks s'ils ne croient pas qu'il existe un marché économique (et non seulement un besoin). On pourra résoudre ces problèmes par l'apport de crédits, par des programmes générateurs de revenus (dont la construction de routes à fort coefficient de main d'oeuvre) ou par des subventions.

Finalement, certains MIT doivent être conçus différemment s'ils sont destinés aux hommes ou aux femmes. Le marché des MIT ayant été dominé par les ventes aux hommes, il existe peut-être d'avantages économiques à produire des modèles plus appropriés aux besoins des femmes. Les ventes de MIT se font actuellement presque exclusivement aux hommes, qui les laissent peu volontiers aux femmes pour leurs tâches domestiques. Les programmes de MIT devront combattre ce problème, créer une 'masse critique' d'usagères qui justifieront la fabrication et la vente de modèles appropriés et briseront le cycle d'usage dominé par les hommes.

Les planificateurs de transports et les décisionnaires ne devront pas non plus sous-estimer le potentiel des femmes en tant que chefs d'entreprises de transports et d'entretien des routes, notamment en Afrique de l'Ouest. L'un des points soulevés par les études sur la problématique hommes-femmes dans les transports dans les pays comme le Sénégal et le Niger consiste en ce qu'il existe des préjugés contre les femmes chefs d'entreprises, qui leur rend difficile d'obtenir des contrats de construction et d'entretien des routes. Les petites sociétés dirigées par une femme, par exemple, pourront avoir du mal à réunir le dépôt de garantie devant être versé lorsqu'on soumissionne pour un contrat. De même, dans les pratiques de construction et d'entretien à fort coefficient de main d'oeuvre, les femmes tendent à être exclues des opportunités d'emploi pour des raisons d'inconvenance culturelle et à cause de leurs autres tâches prioritaires. Pour tenter d'augmenter les opportunités d'emploi des femmes dans l'entretien des routes, les organismes de financement et les agences du gouvernement des pays comme la Zambie et le Lesotho commencent à exiger qu'une certaine proportion de la main d'oeuvre soit constituée de femmes.

7.2. Interventions hors du secteur des transports

Les femmes doivent consacrer un temps et un effort considérables aux tâches de transports comme la collecte de l'eau, car elles doivent la porter sur la tête ; mais les éléments principaux qui déterminent l'ampleur de la tâche de transport peuvent ne pas concerner directement les problèmes de transport, mais d'accès et de disponibilité des marchandises à transporter. C'est particulièrement le cas de l'eau, du bois à brûler, et du traitement des produits agricoles.

On peut procéder à diverses interventions pour résoudre les problèmes de collecte d'eau, de bois et de traitement des récoltes. Les solutions comprennent toute une gamme de matériel et de technologies pour traiter les produits agricoles, collecter et stocker l'eau, et réduire la quantité de bois à brûler et de charbon de bois nécessaire à la cuisine et au chauffage.

Il est peu probable que ces technologies élimineront les tâches les plus pénibles dont sont chargées les femmes des zones rurales d'Afrique. En fait, il est très probable que la demande et l'offre de ce matériel soit encore moins élevées que celles des MIT, qui présentent l'avantage de fonctionnement multitâche. En outre, les planificateurs ruraux devraient plutôt s'efforcer de faciliter l'accès aux aménagements et services de base comme les puits et points d'eau, les terres à bois, les écoles et dispensaires, afin de réduire le temps et l'énergie qui y sont consacrés quotidiennement par les femmes. Cette approche nécessiterait évidemment une consultation approfondie des usagers des services, et il serait préférable qu'elle soit liée aux autres secteurs, notamment les transports, auxquels toutes les activités rurales sont connectées.

8. STRATEGIES APTES A REALISER DES INTERVENTIONS LUTTANT CONTRE L'INEGALITE DES FEMMES DEVANT LES TRANSPORTS

Cette section examine brièvement les stratégies d'orientation destinées à réduire les charges des femmes en matière de transports, pour créer une approche intégrée au niveau national, régional, du district et du projet. Elle définit les conditions

nécessaires à la mise en oeuvre des politiques et des stratégies visant à lutter contre les inégalités entre les sexes dans le secteur des transports ruraux.

8.1. Politique nationale

- Mise en valeur du potentiel des femmes dans les ministères pour sensibiliser les fonctionnaires aux problèmes, assurer l'égalité devant l'embauche et la promotion, et développer les compétences en matière d'analyse du rôle des femmes et de planification participative;
- Élargissement des outils de planification économique et de planification des transports pour tenir compte de la contribution économique des femmes, l'apprécier et donc accorder de la valeur à leur temps;
- Coordination entre administrations sectorielles comme l'éducation, la santé et l'agriculture;
- Élaboration d'approches ciblées sur les femmes et les transports ruraux, à incorporer aux documents stratégiques nationaux de réduction de la pauvreté.

8.2. Niveau régional et du district

- Création de comités de coordination inter-administrations, comme le Programme de transports et déplacements ruraux (Rural Travel and Transport Programme – RTTP) pour s'employer à résoudre les problèmes de financement des services de transports pour l'éducation, la santé et le développement économique, qui font intervenir diverses administrations.
- Promotion de la planification participative ajustée selon les disparités entre les sexes, et des consultations qui en découlent.

8.3. Projets

Le manque de stratégies de lutte contre les disparités entre les sexes dans les propositions des ingénieurs et planificateurs des transports vient souvent de la faible participation des femmes à la planification et à la conception des interventions, et à l'argument 'économique' qui continue à dominer la planification (Fernando, 1998).

Le programme Action-Recherche, lancé en 1998 dans le cadre du Programme des transports et déplacements dans les villages mis en oeuvre par le gouvernement de Tanzanie dans le district rural de Morogoro, est un exemple de projet qui vise à renforcer l'autonomie de la communauté en matière de planification, auto-organisation et mise en oeuvre d'interventions appropriées. De plus, ce programme encourage l'intégration des femmes en tant que condition nécessaire à une réelle autonomie de la collectivité. Bien qu'il n'en soit qu'à ses débuts, l'ARP a déjà réussi à stimuler le développement autonome des groupes les plus vulnérables, dont les femmes.

Les approches suivantes sont nécessaires pour renforcer la participation des femmes aux programmes de développement des transports:

Mieux cerner le problème: grâce à de meilleures données, désagrégées selon les sexes, et des recherches fournissant plus d'information sur les problèmes, les besoins et les priorités en matière de transports ruraux.

Plus d'interventions conçues et diffusées de manière appropriée pour lutter contre les inégalités hommes-femmes.

Meilleure connaissance des impacts: on dispose de peu de preuves des résultats sur les charges de transport des femmes des interventions menées dans le secteur des transports et en dehors (c'est à dire celles qui rapprochent les aménagements et services des habitants), et de la façon dont les projets classiques en matière de transports ont affecté la vie et les moyens d'existence des femmes.

Plus de participation des femmes: Il faut également que les femmes prennent un rôle plus important dans la prise de décisions sur les politiques de transports, les priorités et les investissements au niveau national, au niveau décentralisé (du district), et dans les communautés. Sans cette participation, il est difficile de voir comment les stratégies de transports ruraux pourraient lutter contre les inégalités entre les sexes de manière à avoir des résultats pratiques sur la vie des femmes.

9. CONCLUSIONS

Les études sur les transports en milieu rural montrent qu'il continue à exister des inégalités entre hommes et femmes dans la charge de transport, et dans les types d'interventions conçues pour alléger cette charge. Des projets de transports ont maintes fois été mis en oeuvre sans tenir compte des besoins spécifiques des femmes. Il s'ensuit que les interventions sont donc uniquement accessibles aux hommes en raison des problèmes d'accès au crédit et des obstacles culturels à l'usage des MIT par les femmes. Les femmes consacrent plus d'énergie et de temps que les hommes aux tâches de transports, et ont moins accès aux technologies qui pourraient les aider à réduire ces efforts. En conséquence, on assiste à une perte considérable d'énergie humaine à des activités de faible rendement. Il ne fait aucun doute que la lutte contre les inégalités exige la sensibilisation des décideurs et des planificateurs des transports, pour assurer que les femmes sont représentées dans la planification participative basée sur les usagers.

BIBLIOGRAPHIE

- Ahmed, I. (1985). Technology and rural women: conceptual and empirical issues. George Allen and Unwin.
- Barwell, I. and Malmberg Calvo, C. (1989). The transport demands of rural households: findings from a village level travel survey. Makete Integrated Rural Transport Project. ILO.
- Carr, M. and Sandhu, R. (1987). Women, technology and rural productivity. IT Consultants, Ardington.
- Ellis, S. (1997). Key issues in rural transport in developing countries. TRL Report 260. Crowthorne: Transport Research Laboratory.
- Fernando, P. (1998). Gender and rural transport. Gender, Technology and Development 2 (1). Sage Publications
- Howe, J. and Fahy Bryceson, D. (1993). Rural household transport in Africa: reducing the burden on women? World Development, Vol.21, No. 11.
- IFRTD (1999). Balancing the load. Proceedings of the Asia and Africa Regional Seminars on Gender and Rural Transport 1999.
- Lebo, J. and Bamberger, M. (1999). Enhancing women's economic productivity and their access to public services through IMT. Paper prepared for TRL's Managing and Financing Rural Transport Course 1999, Pretoria, South Africa.
- Malmberg Calvo, C. (1994). Case study on the role of women in rural transport: access of women to domestic facilities. SSATP Working Paper No. 11. Washington D.C: World Bank
- Momsen, J. H. (1992). Women and development in the third world. London: Routledge.
- Turner, J. and Fouracre, P. (1995). Women and transport in developing countries. Transport Reviews Vol. 15. No 1.
- Urasa, I. (1990). Women and rural transport. Geneva: ILO.
- World Bank (1999). Gender and transport: a rationale for action. PREM Note, No. 14. Washington D.C: World Bank.