

LES FEMMES ET LES TRANSPORTS RURAUX EN AFRIQUE ET EN ASIE

IFRTD (1999)

Objectifs des études de cas

Les études de cas qui suivent ont été menées dans le cadre du programme de recherches 'Équilibrer la Charge' (Balancing the Load) financé par le Ministère britannique du développement international (DFID). Ce programme, lancé en 1996, a commandité 40 études de cas en Asie et en Afrique pour examiner comment les différences entre les sexes influencent l'accès des femmes et des hommes aux biens et aux services, et la mise en place d'infrastructures et de services de transports. Ces deux études de cas examinent l'expérience des femmes dans des zones rurales d'Asie et d'Afrique, et comment des interventions appropriées en matière de transports ont amélioré la viabilité de leurs moyens d'existence, ainsi que leurs chances de vie. Les études complètes sont en cours de rédaction par Priyanthi Fernando et Gina Porter. Pour tout détail supplémentaire sur le programme Balancing the Load, voir les comptes-rendus des séminaires régionaux Asie et Afrique sur les femmes et les transports ruraux.

La première étude de cas expose certains problèmes auxquels les femmes doivent faire face en matière de transports, lorsqu'elles veulent avoir des activités commerciales dans une région côtière pauvre du Ghana où les hommes monopolisent la possession des moyens intermédiaires de transports, tendance courante en Afrique subsaharienne, comme il a été démontré en section 7.1 (Interventions en matière de transports) de l'article principal sur les femmes et le développement des transports ruraux.

La seconde étude de cas, menée en Inde, démontre comment l'adoption des MIT (et notamment des bicyclettes) par les femmes peut vaincre l'idée qu'il s'agit d'une pratique inconvenante sur le plan culturel, et souligne l'utilité des bicyclettes dans le cadre de toutes les activités domestiques et génératrices de revenus (voir aussi la section 7.1 de l'article principal).

1. ETUDE DE CAS EN AFRIQUE

LES PROBLÈMES PROPRES AUX FEMMES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ET D'ACCESSIBILITÉ DANS LES ZONES HORS-ROUTES : LE CAS DES MARCHANDES DE GAMOA, CÔTE DU GHANA

Gina Porter

Dans beaucoup de districts côtiers du Ghana, les femmes doivent faire face à des difficultés considérables pour transporter leurs marchandises au marché, notamment depuis les lieux non desservis par une route revêtue. Les routes de desserte et les pistes se détériorent rapidement pendant la saison des pluies, et même les villages qui ne se trouvent qu'à quelques kilomètres d'une route macadamisée peuvent devenir inaccessibles. Les négociants ont tendance à ne pas se rendre dans ces villages à ces

moments-là et les prix s'en trouvent en baisse. Les femmes doivent porter leurs produits sur la tête jusqu'à la route carrossable la plus proche si elles veulent en obtenir des prix raisonnables.

L'étude se base sur cinq questions pour définir le cadre du rapport:

1. Quel est le modèle actuel d'organisation et de coûts des services de transport dans les zones hors-routes (en ce qui concerne les liens avec les principaux centres de marché utilisés)?
2. Quels sont les besoins et les difficultés spécifiques des commerçantes dans un petit nombre de villages hors-routes sélectionnés? (et dans quelle mesure sont-ils en rapport avec les transports?)
3. La plupart des transports sont entre les mains des hommes. Y a-t-il un potentiel de développement de services de transport gérés ou possédés par les femmes?
4. Quel potentiel d'utilisation existe-t-il pour divers types de moyens intermédiaires de transport dans le contexte culturel local, et quelles en seraient les implications sur les activités commerciales des femmes?
5. Les communications électroniques (comme les téléphones portables) pourraient-elles jouer un rôle dans l'amélioration des informations sur le marché? Est-ce que cela aurait des implications en matière de transports?

La région centrale, où se trouve Gomoa, est dotée d'un réseau routier raisonnable, en comparaison avec le nord du Ghana, mais l'état des routes est souvent très mauvais. Gomoa a un assez bon réseau de routes, mais la plupart sont classées comme 'gravier'. L'inspection révèle souvent qu'elles sont identiques aux pistes en terre, car la topographie de Gomoa fait rapidement disparaître la couche de gravier et apparaître des fissures.

Une réponse fréquente des femmes les plus riches comme les plus pauvres des villages étudiés (Adabra, Sampa, Lome et Abora) consiste à mentionner le manque de capital pour élargir leurs activités commerciales, dont le manque d'argent pour les déplacements (dans le cas des moins riches, pour se rendre aux marchés locaux, pour les plus riches, pour aller à des marchés plus grands et plus éloignés). Bien que les femmes soient principalement chargées du commerce des produits, elles ont généralement moins d'argent à dépenser en transports que leur mari, qui a généralement de plus grands terrains à cultiver.

Les créanciers en défaut et les longs délais de remboursement des crédits sont ensuite un problème courant pour les commerçantes ; il affecte celles qui ont des entreprises de toutes tailles, et les habitantes des villages situés près des routes ou hors-routes, mais ce problème n'est pas particulièrement en rapport avec les transports. Un autre problème fréquemment mentionné concerne le retard des conducteurs de 'tro-tros' qui doivent venir le jour du marché pour y emmener les marchandes et leurs produits. Beaucoup de femmes des villages hors-routes se plaignent d'avoir perdu des ventes à cause de ces retards. Si le marché est déjà bien avancé au moment où elles arrivent, elles risquent de ne pas pouvoir vendre tous leurs produits avant le départ des clients (qui auront déjà fait leurs achats auprès des commerçantes plus ponctuelles). Il arrive souvent, pendant la saison des pluies, que le transport n'arrive même pas, parce que le chauffeur ne veut pas se hasarder sur les tronçons de routes difficiles. Les femmes se plaignent des produits perdus pour cette raison.

L'usage des MIT est relativement peu courant au Ghana. Des photographies de cinq MIT ont été montrées à un groupe de femmes d'âge et de statut économique divers dans chacun des quatre villages. Les photos étaient choisies pour illustrer une gamme d'options de transport: le 'kencart' (une charrette à bras, poussée par une femme sur la photo); le triporteur (avec un homme sur la photo); la brouette; la bicyclette (avec long transporteur arrière); et finalement une perche à poser sur les épaules (portée par un homme sur la photo).

Le kencart a été l'option préférée des femmes de tous les villages, sauf Lome, où elles ont mis la bicyclette en premier. Ce dispositif est considéré par la plupart des femmes comme un moyen vraiment utile de transporter les récoltes des champs aux villages et de là aux marchés. Quand on a demandé aux groupes s'il était difficile de le pousser sur les chemins vicinaux, ils ont généralement répondu qu'on pouvait le garer au croisement le plus proche avec une piste large, et qu'il leur faciliterait considérablement la tâche.

Le triporteur a été choisi en deuxième, surtout par les femmes plus âgées, et est considéré comme offrant un bon potentiel, comme le kencart, pour les transports des champs au village et du village au marché. La brouette a été jugée moins intéressante et a produit moins de commentaires que le kencart ou le triporteur.

La bicyclette a été très discutée. Son transporteur arrière a été admiré, mais un seul village a placé la bicyclette au-dessus du kencart ou du triporteur. Les femmes ont pensé que la bicyclette pouvait transporter moins de marchandises, et qu'elle ne conviendrait pas à la surface inégale des chemins. Chose intéressante, les femmes ne pensaient pas devoir faire face à l'opposition des hommes pour aller à bicyclette, mais beaucoup craignaient ne pas pouvoir apprendre à en faire, et qu'il se pourrait qu'elles soient 'réquisitionnées' par les hommes. Contrairement aux autres MIT, la perche a été rejetée partout. Toutes les femmes ont trouvé qu'elle avait l'air inconfortable et trop lourde, et qu'elle les empêcherait de porter un bébé sur le dos en même temps que leurs marchandises.

Une seule femme, dans tous les villages étudiés, possédait un moyen de transport, mais c'est un cas est exceptionnel. La plupart des femmes de Gomoa ont peu de chances d'avoir jamais assez d'argent à elles pour acheter même un modeste MIT.

La copropriété devrait être une option dans cette situation, mais les femmes interrogées dans les villages ont toutes objecté qu'elles auraient du mal à se partager le véhicule à l'amiable et que tout le monde voudrait l'utiliser en même temps. Dans les villages les plus pauvres, de plus, même la copropriété est considérée comme au-dessus des moyens financiers des femmes. Ceci porte à croire que, dans beaucoup de villages, la pauvreté et le manque d'expérience des entreprises de groupe pourraient faire obstacle au développement des transports motorisés et des MIT gérés ou possédés par les femmes, et qu'il faudrait faire un considérable travail de base pour assurer le succès d'un tel projet.

L'amélioration potentielle de l'accès aux informations sur le marché par l'emploi de téléphones portables a également été étudiée. L'auteur déclare qu'il semble en principe s'agir d'une approche utile, grâce à laquelle les femmes pourraient savoir où obtenir les meilleurs prix pour leurs produits. Les enquêtes préliminaires, toutefois, ne

sont pas encourageantes. La plupart des femmes ne semblent pas intéressées par les informations sur les prix que l'on peut obtenir sur les marchés plus éloignés. Elles disent qu'elles préfèrent vendre sur leur marché local, où elles sont connues et elles pensent qu'il y a moins de risques qu'elles se fassent voler sur les prix. Beaucoup de femmes déclarent aussi qu'elles n'ont pas assez d'argent pour se rendre aux marchés plus éloignés.

Dans les régions côtières du Ghana, ce sont surtout les femmes qui sont chargées du commerce. L'accès à des services de transports motorisés desservant les villages hors-routes est souvent très restreint et plus coûteux que des distances comparables sur les routes revêtues. Les marchandes sont régulièrement déçues par le retard ou l'absence des véhicules attendus pour les emmener au marché, particulièrement en saison des pluies, lorsque les routes deviennent impraticables. Ce fait peut faire perdre de l'argent aux femmes.

Les MIT sont actuellement très rares dans la région rurale de Gomoa, et sont presque exclusivement possédés et gérés par les hommes. Un usage plus généralisé des MIT pourrait aider les femmes à transporter les récoltes des champs au village et du village au marché, et la majorité des femmes ont été extrêmement intéressées par les photos de MIT qui leur ont été montrées, et particulièrement par la charrette à bras. La plupart des femmes, cependant, voyaient peu de possibilités d'obtenir des MIT elles-mêmes, en raison de leur manque d'argent. Elles n'ont pas retenu l'idée de la copropriété.

Le projet d'infrastructure des villages (VIP), lancé récemment par la Banque Mondiale, pourrait aider les femmes à acheter des MIT, mais elles ne le savent pas encore. Le projet prévoyant de fournir des crédits à des groupes d'utilisateurs, il est important que les femmes de ces villages envisagent comment elles pourraient se regrouper pour profiter de cette source potentielle de financement.

2. ETUDE DE CAS EN ASIE

EN BICYCLETTE VERS L'AVENIR: L'EXPÉRIENCE DES FEMMES DE PUDUKKOTTAI, TAMIL NADU

Nitya Rao

L'histoire de l'introduction de la bicyclette dans le cadre d'une campagne d'alphabétisation (par la Mission Nationale d'Alphabétisation) au début des années 1990, dans la région de Pudukkottai, Tamil Nadu, est un exemple célèbre d'amélioration de la mobilité, de l'indépendance et de la responsabilisation des femmes par l'adoption de la bicyclette.

La campagne initiale s'est appuyée sur l'aide des hommes pour apprendre aux femmes à faire du vélo. Des prêts ont été proposés aux femmes pour acheter des bicyclettes et celles qui avaient des revenus réguliers (comme les employées d'ONG) en ont vite profité. A mesure qu'on a vu plus de femmes régulièrement à vélo, l'opposition et les plaisanteries des hommes se sont dissipées, et la pratique est devenue acceptable du fait qu'il s'agissait d'un mouvement généralisé.

Des entretiens avec des sujets-clés, une discussion de groupe et une enquête dans les villages ont été les outils employés pour trouver les réponses aux questions suivantes:

1. Bien que les bicyclettes aient été introduites avec un objectif d'autonomisation des femmes plutôt que pour répondre à leurs besoins en matière de transports, est-ce qu'elles ont pu répondre à ces besoins, pour leurs activités de production et de reproduction? Est-ce que les femmes peuvent avoir accès à des bicyclettes pour répondre à ces besoins?
2. Quel a été l'impact de l'augmentation de la mobilité des femmes sur leur opinion d'elles-mêmes et leur confiance en elles, et sur les rapports hommes-femmes dans la communauté?
3. Est-ce que la fourniture de bicyclettes aux femmes a été une intervention durable? En particulier, est-ce que les investissements des femmes en bicyclettes ont continué, et est-ce qu'elles ont gardé le contrôle de l'usage de ces bicyclettes?

Un total de 49 femmes ont été interrogées dans 12 villages, et parmi elles seulement trois ne savaient pas faire du vélo. La plupart de ces femmes 'échantillons' étaient de basse caste, la moitié savaient à peine lire et les autres avaient été à l'école jusqu'au niveau du collège intermédiaire. Elles gagnent leur vie par leur travail. Elles ont surtout entre 20 et 30 ans, et la plupart ont des enfants et une famille dont elles doivent s'occuper en plus de leurs activités rémunérées. Leur travail est donc très lourd.

Un profil d'activités et d'emploi du temps effectué sur huit ménages a révélé que, tandis que les hommes et les femmes passent de 6 à 8 heures par jour à du travail rémunéré, les femmes passent en plus un temps égal à des tâches ménagères et à s'occuper de leurs enfants, tandis que les hommes y passent moins de deux heures. La journée de travail des femmes peut compter entre 12 et 18 heures.

Les chercheurs ont trouvé que toutes les femmes qui avaient accès à des bicyclettes, la leur ou celle de leur mari, père ou frère, les utilisaient pour toute une gamme de tâches, en rapport avec tous leurs domaines de responsabilités. Les usages les plus courants étaient d'aller chercher de l'eau au puits ou au réservoir, d'emporter le riz au moulin, d'aller chercher du bois à brûler et du fourrage, d'aller à l'hôpital en cas d'urgence, et d'aller à l'école (jeunes filles). Quelques-unes se servaient d'une bicyclette pour leur travail productif comme vendre des fleurs au marché, acheter et vendre des gemmes à un entrepreneur, entretenir les plantes dans une pépinière du gouvernement, etc.

Une enquête porte-à-porte couvrant 50 ménages a trouvé que 32 femmes (64%) possédaient maintenant une bicyclette. 83 hommes sur 91 interrogés savaient faire du vélo, et 34 femmes sur 100.

Seulement quatre femmes sur 49 possédaient leur bicyclette en propre, mais les femmes semblaient prêtes à en louer une, pas seulement en cas d'urgence mais aussi dans le cadre de leur travail rémunéré ou lorsqu'elles pouvaient organiser plusieurs tâches ménagères à faire ensemble dans un lieu éloigné. Louer chaque jour serait trop coûteux, mais maintenant qu'elles savent aller à bicyclette, elles peuvent aussi emprunter à des voisins ou utiliser celle d'un autre membre de leur famille.

Les bicyclettes sont généralement considérées comme un moyen de transport peu

coûteux et efficace, et elles contribuent certainement à répondre aux besoins de femmes en matière de transport, surtout dans les villages à 'faible accès' (loin des services essentiels). Le modèle d'usage et de possession des bicyclettes confirme que de meilleures prestations de services comme l'eau potable, les commerces d'aliments et les aménagements de santé et d'éducation peuvent réduire considérablement les tâches et les besoins des femmes en matière de transport.

Bien qu'entre 30 et 50% des personnes qui louent des bicyclettes dans le district soient des femmes, on trouve rarement de vélos pour femmes dans les magasins. Les femmes ont pris l'habitude de se servir des vélos avec une barre horizontale, et trouvent qu'elle leur donne un meilleur équilibre quand elles transportent des marchandises. Même se servir d'un vélo pour homme en sari ne gêne plus les femmes, le côté pratique de ce moyen de transport compensant toutes les autres considérations.

Les femmes interrogées ont expliqué que depuis qu'elles avaient appris à aller à bicyclette, elles participaient davantage aux activités sociales, communautaires et de développement, car elles peuvent se rendre de village en village avec confiance et indépendamment. Cette compétence a aidé à améliorer le statut d'une femme en particulier, qui est maintenant un décisionnaire important dans sa famille.

D'autres femmes ont raconté qu'emmener un parent ou un enfant malade à l'hôpital toute seule, en bicyclette, les a fait se sentir indépendantes et utiles, des 'membres utiles de la société'. Parmi les femmes qui ne savent pas encore faire du vélo, le désir d'apprendre est encore élevé aujourd'hui.

Bien que l'accès des femmes aux bicyclettes semble maintenant répandu, ce qu'il y a de plus problématique est la question de leur contrôle. Très peu de femmes possèdent une bicyclette à elles, et elles dépendent donc des bicyclettes des autres, et doivent modifier leur travail conformément aux besoins des propriétaires. Les hommes chefs de famille possèdent généralement les bicyclettes, et en ont donc la priorité pour leur usage.

Seulement 12 femmes sur les 49 interrogées avaient facilement accès à une bicyclette, et dix de plus ont dit qu'elles avaient accès à une bicyclette quand elles en avaient besoin. L'éloignement du magasin de location de cycles a été cité comme un problème pour les femmes, ce qui confirme encore une fois que l'utilité des bicyclettes n'est plus un sujet à débat pour les femmes, mais que ces bicyclettes sont considérées comme un objet accepté pour répondre à leurs besoins.

Il existe pourtant certaines restrictions sociales qui empêchent les femmes d'aller à bicyclette. Les maris disent qu'ils craignent que leurs femmes ou leurs filles aient un accident, mais, dans beaucoup de cas, le travail des femmes n'est tout simplement pas une priorité pour les hommes. Les cycles réduisent considérablement le temps et le travail des femmes dans le cadre de tâches pénibles mais essentielles pour les soins du ménage, mais comme elles ne sont pas payées et n'ont pas de valeur monétaire, les propriétaires de bicyclettes ne les considèrent pas comme critiques pour les femmes dans l'exécution de leurs tâches.

Le fait que les femmes aillent à bicyclette ne semble pas avoir changé de manière

significative les relations hommes-femmes (pour plus des deux-tiers du groupe échantillon) dans le ménage. Les grandes décisions (sur les dépenses, etc.) continuent à être prises par les hommes.

Grâce à l'expansion de l'usage de la bicyclette dans le district, et à la rentabilité des magasins de cycles en tant qu'entreprise génératrice de revenus, leur nombre s'est multiplié. Un magasin de cycles est maintenant considéré comme indispensable dans les villages. En raison des changements dans l'emploi et les modes de vie, l'économie isolée et autarcique des villages d'autrefois n'existe plus. La mobilité et les transports font partie intégrante de la vie des gens. Tous les jours, de grands nombres de jeunes filles se rendent à l'école en bicyclette à Pudukkottai, ce qui laisse prévoir une utilisation encore plus répandue des cycles par la prochaine génération.

L'impact principal de la bicyclette sur la vie des femmes est leur perception d'indépendance dans leurs rôles – productifs, reproductifs et communautaires – au sein de la famille et de la collectivité. Toutefois, 40% des femmes ont dit que leur travail avait en fait augmenté : certaines tâches traditionnellement assurées par les hommes, comme se rendre au marché, emmener les enfants à l'école et d'autres tâches qui exigent de longs trajets, ont maintenant été transférées aux femmes. Les bicyclettes les aident cependant à finir leur travail plus vite et plus aisément. Malgré cette somme de travail supplémentaire, elles disent avoir plus de temps pour les loisirs.

Le programme de Pudukkottai a démontré que l'usage de la bicyclette peut être une stratégie très effective pour l'autonomisation des femmes. Les femmes elles-mêmes en tirent un moyen efficace, peu coûteux et facile de répondre à leurs besoins de transports, et elles en deviennent également plus autonomes. Il est clair que l'usage de la bicyclette par les femmes de Pudukkottai est un phénomène qui a duré, est durable, et qui fait maintenant partie intégrante de leur vie.

Source: IFRTD (1999). Balancing the Load: Proceedings of the Asia and Africa Seminars on Gender and Rural Transport