

LES FEMMES ET LE TRANSPORT RURAL

L'OPINION DES FEMMES SUR LES CORVÉES DE TRANSPORT

Les femmes sont pleinement conscientes du temps et des efforts que les corvées de transport absorbent. Aux questions posées sur l'approvisionnement en eau ou en bois de chauffe et sur le portage des récoltes, les femmes interrogées se sont montrées très loquaces. Bien souvent, elles avaient envie après la réunion de montrer le lieu où elles allaient puiser de l'eau, l'état du chemin emprunté et les conditions sanitaires autour du point d'eau. Elles voulaient s'assurer que celui ou celle qui posait les questions réalisait mieux l'ampleur des efforts qu'elles devaient fournir.

Une femme commence généralement la journée en allant chercher de l'eau. Elle se rend ensuite aux champs pour s'occuper des travaux agricoles et ramasser les produits alimentaires et le bois de feu nécessaires à la préparation des repas. Dans certaines régions, les ressources ligneuses se trouvent à proximité des champs ou du domicile. Dans d'autres, la collecte du bois est une activité entreprise séparément en raison des distances à parcourir. Dans les zones montagneuses du district de Mbale, par exemple, cette tâche est considérée comme étant la corvée la plus pénible parce que la plus longue. Et pourtant, il ressort des enquêtes-villages qu'aucun des villageois ne se servait d'un moyen intermédiaire de transport pour s'approvisionner en bois de chauffe. Dans les plaines, l'approvisionnement en eau est l'activité qui exige le plus de temps et à la saison sèche, les ménages doivent parfois parcourir plus de 7 km pour se procurer de l'eau.

Le transport des produits agricoles est également une tâche quotidienne des plus astreignantes au moment des récoltes. Comme pour toutes les activités de transport mentionnées, les charges sont le plus souvent portées sur la tête ou, dans certaines contrées de Mbale, sur le dos. S'il est vrai que les femmes ont tendance à accepter leur situation, il reste qu'elles sont impatientes de voir leurs conditions de vie s'améliorer.

Le coût d'opportunité du temps consacré aux corvées de transport

A quoi les femmes se consacraient, si elles pouvaient épargner temps et énergie sur les corvées de transport ? La plupart, semble-t-il, aimeraient passer plus de temps à la maison et apporter davantage de soin à la préparation des repas, au ménage, à la lessive, mieux s'occuper de leurs enfants et enfin, se reposer. Autant d'activités qu'elles délaissent faute de temps et qui pourtant, permettraient d'améliorer le bien-être de leur famille.

Les femmes des zones rurales n'ont pas de vie sociale. Les travaux agricoles sont une activité solitaire et les seuls échanges qu'elles peuvent avoir durant la journée se passent quand elles se retrouvent au puits ou autour du cours d'eau. C'est pourquoi nombreuses sont celles qui aimeraient également profiter de ce temps libre pour participer à une association de femmes où elles pourraient satisfaire leurs besoins sociaux et entreprendre des activités génératrices de revenus.

Peu ont éprouvé le désir d'étendre ou d'intensifier les cultures. La plupart, au contraire, ont clairement indiqué qu'elles ne souhaitaient nullement accroître leur charge de travail.



L'approvisionnement en eau au village de Mulenju dans le district de Tororo

Il y a beaucoup de familles nombreuses en Ouganda, une femme ayant en moyenne entre 6 et 10 enfants dont elle s'occupe jusqu'à un âge très avancé en plus des nombreuses autres tâches et responsabilités qui lui incombent. Elle s'accorde peu de temps et néglige sa santé. Dans les campagnes, elles souffrent d'épuisement, de surmenage et de malnutrition. Ce temps passé à la maison peut avoir un effet indirect en améliorant la productivité agricole.

LES MOYENS DE FACILITER ET D'ALLÉGER LES CORVÉES DE TRANSPORT

Il est rare qu'une femme ait accès à un moyen intermédiaire de transport (MIT). Il faut même dire qu'à chaque fois qu'un tel moyen était utilisé pour accomplir une tâche, quelle qu'elle soit, l'homme s'en chargeait. Les enfants allègent les corvées de transport de leur mère en participant à l'approvisionnement de l'eau et du bois de chauffe et au portage des produits agricoles durant la période des récoltes. Ils apportent leur contribution l'après-midi puisque la plupart sont à l'école le matin. Les mères avaient l'impression que les plus âgés (notamment les garçons) seraient plus disposés à participer aux corvées de transport s'ils pouvaient se servir d'un MIT.

La bicyclette

Deux des ménages du village de Nampaga recouraient à une bicyclette pour aller chercher de l'eau durant la saison sèche. Au village de Buwanyama, les deux familles qui en possédaient une s'en servaient pour se rendre au moulin d'un autre village. Il n'existe pas d'autres exemples parmi les ménages enquêtés où l'accès à une bicyclette a permis de transférer aux hommes des tâches traditionnellement réservées aux femmes.

La brouette et la charrette à bras

Dans certains villages des plaines, l'eau était transportée dans des jerrycans chargés sur des brouettes et dans la plupart des cas, cette eau n'était pas destinée à la consommation personnelle mais à des travaux de construction (une tâche qui traditionnellement relève de la responsabilité des hommes).

Les brouettes sont très populaires en Ouganda particulièrement dans les plaines où un grand nombre de modèles sont fabriqués localement. Les enfants eux-mêmes s'amuse à les reproduire en miniature. Ces véhicules servent essentiellement à transporter de lourdes charges telles que des sacs d'engrais et de ciment ou à apporter un sac de café à la coopérative. Elles sont également utiles pour déplacer des matériaux de construction (sable et briques).

Dans les centres commerçants urbains et les stations d'autobus, on rencontre des hommes poussant des brouettes ou tirant des charrettes à bras. Tous ces véhicules sont fabriqués localement et se composent d'une structure en bois, d'un essieu en métal et de jantes parfois montées d'un pneu. Il existe un atelier au marché de Tororo spécialisé dans la fabrication sur mesure de brouettes et de charrettes.

Les brouettes en métal sont disponibles dans les villes de Mbale et de Tororo. Les plus courantes proviennent de Chine et d'Inde et coûtent environ 16 000 U Sh. Les modèles fabriqués dans le district de Jinja et au Zimbabwe coûtent près de 25 000 U Sh. Aucun des magasins visités par l'équipe n'en stockait, probablement parce qu'il n'existait pas dans les villages d'ateliers de réparation.

Le bœuf

A l'est de l'Ouganda, les bœufs servent aux travaux de labour et nombreuses sont les familles qui cherchent à les louer pour transporter les produits agricoles durant la saison des récoltes. Des attelages de deux ou quatre bœufs tirent des véhicules à patins fabriqués localement et sur lesquels on place un immense panier dans lequel on transporte les récoltes, le maïs et les oignons étant les produits les plus courants. Ces traîneaux servent également à charrier des matériaux de construction (briques ou bois de charpente).

Parmi les villages enquêtés, deux possédaient un char à bœuf – Mukujju et Magodesi qui se trouvent dans la plaine du district de Tororo, sur la route principale qui relie Mbale à Tororo. Les deux charrettes ont été importées il y a respectivement 48 et 12 ans et seule celle de Magodesi était encore en état de rouler. Son propriétaire s'en sert pour transporter des bidons d'eau et évacuer les récoltes et ne la loue pas aux autres agriculteurs comme cela se passe fréquemment dans le cas de bœufs. Les femmes ont montré que l'idée de conduire une charrette ou un véhicule sur patin les séduisait, tout en convenant qu'une minorité de ménages possédaient une paire de bœufs et que seules les familles les plus prospères étaient propriétaires d'une charrette.

L'âne

L'âne n'est pas un animal que l'on rencontre dans les deux districts et à vrai dire nombreux sont les habitants des plaines qui n'en ont jamais vu. Par contre, les villageois des régions plus montagneuses portent un vif intérêt à cet animal car ils savent combien il est utile dans les sous-comtés qui bordent le district de Kapchorva à la frontière du Kenya.

Parmi les villages enquêtés, Bumbo était le seul où il y avait des ânes. Ce petit village de montagne est situé à environ 62 km de Mbale, près de la frontière du Kenya. Les vingt derniers kilomètres qu'il faut parcourir avant d'atteindre le village sont particulièrement difficiles en raison du mauvais état du chemin qui par temps de pluie est pour ainsi dire impraticable. Ce village, en raison de son isolement, a très peu de contact avec le district de Mbale et il est rare que les autorités s'y rendent. Tout près se trouve un centre d'échanges commerciaux avec le Kenya - Bwakhakha - dont la région profite. Le village bénéficie également d'un certain nombre de moulins qui appartiennent à des privés, le transport des céréales et de la farine étant assuré aussi bien par des bœufs que par des ânes.

Quatre ânes étaient parqués au centre du village au moment de la visite de l'équipe. Cet animal peut porter toutes sortes de charges contenues dans un sac mais sert principalement au transport des produits agricoles. Leurs propriétaires les cèdent en location pour une somme de 500 U Sh pour transporter les marchandises jusqu'à la frontière. Il n'existe pas de charrettes et les bicyclettes sont très rares à Bumbo en raison de la nature du terrain. Les services vétérinaires étant limités, les bœufs et les ânes ne vivent pas très longtemps, faute de soin et de médicaments.

En 1986, le *Young Women's Christian Association* (YWCA) ont fait venir 25 ânes du Kenya destinés à être vendus dans le district de Mbale. Les animaux ont été provisoirement parqués dans une ferme municipale de Sironko. L'une des composantes du projet était d'améliorer les harnais et de construire des petites charrettes. Peu après leur arrivée, les ânes contractèrent le strangle respiratoire et faute de soins appropriés (les vétérinaires de la région ayant des connaissances très limitées sur les équidés) tous, à l'exception d'un, succombèrent à la maladie. Certains d'entre eux avaient déjà été vendus pour une somme de 50 000 U Sh et il est naturel que les victimes hésitent à recommencer l'expérience.

Initiatives autres que des projets de transport

Il est possible d'alléger les corvées de transport des femmes en facilitant l'accès aux sources d'approvisionnement en eau, en bois de chauffe et en farine.

Approvisionnement en eau

Peu de villages protègent les puits et les sources. Un certain nombre de projets d'hygiène du milieu financés par des fonds étrangers sont en cours de réalisation dans les districts de Mbale et de Tororo. Malgré tout et en dépit d'installations perfectionnées dont disposent certains villages, les femmes et les enfants sont toujours aussi éloignés des sources puisque les villages de cette région sont très étendus et les habitations dispersées. Si l'on veut éliminer le facteur transport, il faut installer plusieurs points d'eau dans les villages.

Approvisionnement en bois de chauffe

Très peu de ménages plantent des arbres et un groupe de femmes s'est récemment constitué - l'Association arboricole des femmes ougandaises - pour répondre aux problèmes de déforestation et satisfaire les besoins en bois de chauffe. Ses membres démarrent des pépinières dans les villages et organisent des séminaires sur les techniques de plantation. Cette organisation ne s'est pas introduite dans les régions montagneuses du district de Mbale où la collecte du bois est pourtant une activité interminable et astreignante.

Approvisionnement en farine

Les femmes sont généralement responsables du traitement du grain, une tâche particulièrement longue pour celles qui vivent dans des villages sans moulin. A Bukisimamu, le plus écarté des villages enquêtés, les femmes préfèrent vendre leur production de maïs et acheter la farine plutôt que de se rendre au moulin dont le plus proche est à des kilomètres.

Il existe un projet financé par la Communauté européenne où les villageois construisent l'enceinte du moulin selon des prescriptions précises et le projet fournit et installe les équipements. Les groupes de femmes interrogés qui se démenaient pour obtenir un moulin n'étaient pas toujours au courant de cette initiative. Par ailleurs, celles qui y participaient avaient dans certains cas quelques difficultés à comprendre le détail du plan.

MESURES PRIORITAIRES PROPOSÉES PAR LES FEMMES

Les groupes de femmes interrogées lors des réunions devaient proposer des solutions pour alléger les corvées de transport sachant que les moyens économiques et techniques des ménages ruraux étaient limités. Les suggestions apportées s'articulent autour de cinq grandes idées :

- (i) Moyens intermédiaires de transport
- (ii) Véhicules motorisés
- (iii) Développement des services de transport
- (iv) Amélioration du réseau routier
- (v) Initiatives autres que des projets de transport

Moyens intermédiaires de transport

Un moyen intermédiaire de transport sert à transférer la charge portée par une personne au véhicule et donc à accroître le poids des fardeaux transportés. L'emploi d'un MIT permet ainsi d'économiser temps et énergie (dans le cas du ramassage du bois) ou

d'augmenter la consommation du produit transporté (bien souvent de l'eau). Dans la plupart des cas, un MIT augmente la capacité de charge utile en terme de poids transporté en une minute.

Les groupes de femmes et autres participants ont examiné quatre types de moyens intermédiaires de transport :

- (i) la bicyclette
- (ii) la brouette
- (iii) le bovin
- (iv) l'âne

La bicyclette

Les femmes qui résident dans les plaines trouvent les bicyclettes fort utiles et un moyen de faire participer le reste du ménage aux corvées de transport. Mais comme il a déjà été dit, des facteurs culturels, techniques et économiques aussi bien que l'état des infrastructures entravent leur extension.

Toutes les villageoises du district de Tororo qui ont participé à l'étude ainsi que celles de Bumudu, de Buwanyama et de Nampanga ont montré que les bicyclettes les intéressaient d'une manière ou d'une autre. Dans le district de Tororo, par exemple, les femmes étaient plus ouvertes à l'idée de s'en servir elles-mêmes alors que dans le district de Mbale, la plupart espéraient que les aînés prendraient ainsi une part active aux activités d'approvisionnement.

Ce véhicule, déjà bien connu et relativement répandu en Ouganda, offre de vastes possibilités d'exploitation et pourrait devenir accessible aux familles rurales s'il existait un système de crédit approprié.

La brouette

Les femmes qui résident en des lieux plains étaient également enthousiastes à l'idée d'employer une brouette pour transporter l'eau et les récoltes. Et pourtant, elles n'y ont pour ainsi dire jamais accès.

Dans le village de Bumbu pourtant escarpé et dans celui de Bukasakya sis en plaine, les femmes considéraient les brouettes comme très utiles pour le transport de l'eau et des produits agricoles. Par contre, si on leur demandait pourquoi elles n'en possédaient pas, leur réponse consistait à dire qu'elles ignoraient leur prix ou comment s'en procurer une. Les coûts avancés étaient d'ailleurs deux fois supérieurs aux prix courants du marché.

Les brouettes largement disponibles peuvent s'acheter au quart du prix d'une bicyclette. Et pourtant, la plupart des villageois ne s'en servent que pour transporter des matériaux de construction. Comme il a déjà été dit, le manque d'ateliers de réparation dans les villages constitue une contrainte que l'on pourrait atténuer si elles étaient fabriquées localement.

Le bovin

Des traîneaux adaptés et des charrettes manufacturées sur place pourraient augmenter sensiblement la capacité de transport des ménages propriétaires de bœufs. La solution la plus effective pour la majorité des ménages, qui n'ont certainement pas les moyens d'acquérir une paire de bœufs, consisterait à les louer aussi bien pour des travaux de labour que pour des activités de transport. Les groupes de femmes des villages de Mukujju et de Magodoro étaient particulièrement attirés par les charrettes. Toutes les femmes interrogées étaient favorables à l'idée d'introduire davantage de bovins.

Une autre solution consisterait à remplacer les bœufs par des vaches de trait. Des charrettes fabriquées à partir de matériaux locaux ont été construites au centre de recherche de Namulonge près de Kampala qui coûtent 82 000 U Sh alors que les chars à bœufs importés se vendent à 300 000 U Sh. Cette charrette tirée par une vache peut transporter des charges de 300 à 400 kg. L'animal porte un collier rembourré qui accroît la force de traction. Il faut environ quatre semaines pour dresser une vache à tirer une charrette, les plus jeunes apprenant plus vite. Pour les nombreux ménages qui possèdent déjà une vache, il leur suffit d'investir dans une charrette.

A l'est de l'Ouganda, ce sont les hommes qui se servent des bœufs pour les travaux de labour et pour le transport des denrées. Les femmes ayant peu d'expérience dans ce domaine, les dresseurs du centre pensaient qu'il leur serait plus facile de s'occuper d'une vache dont elles ont déjà l'habitude : l'idée étant de les introduire en tant qu'animal de trait à l'usage des femmes.

De l'avis du gardien de Namulonge, une vache en gestation peut également tirer une charrette pourvu qu'elle soit bien nourrie. Le problème serait néanmoins de savoir s'il existe en Ouganda une loi qui interdise qu'une vache laitière soit utilisée en tant qu'animal de trait. C'est pourquoi, il importe avant tout d'examiner ces questions plus avant et voir dans quelle mesure ces animaux pourraient servir aux activités de transport dans les régions rurales.

L'âne

La capacité de charge d'un âne serait plus élevée si l'on améliorait les dispositifs destinés à recevoir des fardeaux et si l'on introduisait des charrettes. Pour l'heure, on en rencontre surtout dans quelques régions montagneuses de l'est mais les femmes de Bumudu et de Bukisimamu sont attirées par l'idée de les introduire, car selon elles, ces animaux de bât munis de dispositifs appropriés pourraient servir à transporter l'eau, le bois de chauffe, la farine et les produits agricoles. Malheureusement, ni les agents de vulgarisation agricole ni les vétérinaires n'ont d'expérience avec ces équidés, ce qui veut dire qu'il faudrait les introduire progressivement et avec suivi pour éviter qu'ils ne tombent malades et pour faire en sorte qu'ils soient bien admis.

Les véhicules motorisés

Les femmes de Bumbo dans le district de Mbale ont exprimé le désir d'acheter un tracteur pour acheminer leurs produits jusqu'au marché, ce qui suppose qu'elles aient d'abord accès aux services de crédit. Elles avaient en effet entendu dire que dans l'un des villages voisins, les femmes qui avaient fait l'achat d'un tracteur vendaient leurs produits à des prix plus avantageux.

Un certain nombre de problèmes économiques et techniques restaient néanmoins à régler. Au plan économique, il faudrait qu'elles développent leurs connaissances en matière de financement et de gestion d'un véhicule motorisé. Par ailleurs, les besoins au sein du village étant limités, le tracteur risque de stationner pendant de longues périodes de temps. Le manque de services d'entretien et d'expertise pose des problèmes d'ordre technique dans cette région écartée.

Parmi les solutions de rechanges moins onéreuses, l'âne et le bœuf qu'elles considèrent pourtant comme fort utiles étaient perçus comme des animaux réservés à la gent masculine. Une attitude quelque peu équivoque puisque les tracteurs et autres véhicules motorisés sont également l'apanage des hommes. Quelques-unes d'entre elles ont alors indiqué qu'une brouette serait à vrai dire plus utile au quotidien ; une réponse peut-être

dictée par le fait qu'un projet devait être destiné à rendre les brouettes plus accessibles aux femmes.

Développement des services de transport

Les services de transport en milieu rural sont empruntés essentiellement pour sortir du village. En revanche, les exploitants d'une entreprise de transport qui exerce en ville ou dans un centre commerçant assurent le transport intérieur et extérieur des personnes et des marchandises.

Les transports internes

Il est très difficile pour une femme rurale d'imaginer qu'elle puisse faire appel aux services d'un vendeur d'eau ou de bois de chauffe et à moins qu'elle ne génère des revenus, elle ne sera pas en mesure d'en bénéficier. En ce qui concerne la zone d'étude, un agriculteur moyen ne paie quasiment jamais pour des opérations de transport. S'il fait appel à des aides pour évacuer les récoltes, il est entendu que les deux parties se rendent mutuellement service : "Aujourd'hui tu m'offres le repas en échange de mon aide et demain ce sera mon tour".

De temps à autre, il louait un âne pour apporter les récoltes au foyer. L'introduction de traîneaux et charrettes à traction animale pourrait permettre de développer les services de transport local.

Les transports externes - les négociants villageois

Les commerçants qui viennent de la ville pour acheter les produits agricoles évitent ainsi aux exploitants d'avoir à se déplacer. Un avantage qui a sa contrepartie - les agriculteurs se plaignent bien souvent des prix qu'on leur propose. Cette récrimination s'applique aussi bien aux grossistes qui arrivent en véhicule motorisé qu'aux négociants à bicyclette. Les agriculteurs pourraient bénéficier d'une plus grande compétitivité des prix si les négociants étaient plus nombreux.

Les transports externes - les services de taxis boda-boda

Les services de taxi boda-boda sont très appréciés tant par les hommes que par les femmes. Cela dit, ce type de transport offre un avantage limité pour ces dernières qui ne se déplacent que rarement en dehors du village. En revanche, elles en bénéficient indirectement et par l'entremise des autres membres de la famille qui vont acheter ou vendre des denrées.

D'après les conducteurs de ces véhicules et les services de police, ce type de service a atteint un niveau de saturation qui se reflète dans les recettes journalières. En outre, l'extension de ce mode de transport ne servirait que les régions en plaine et n'aurait que peu d'utilité pour les femmes des zones montagneuses.

Les transports externes - les moyens publics de transport

Nombreux étaient les ménages des villages enquêtés qui ont suggéré qu'en créant un service d'autocars ou en augmentant leur passage, ils seraient plus enclins à sortir de leur village.

Un autocar en partance de Budadiri traverse le village de Bumudu pour se rendre à Mbale ; le trajet de Bumudu à Mbale coûte 250 U Sh mais parce qu'il ne passe qu'une fois par jour, les populations sont contraintes d'emprunter des camionnettes-taxis qui tarifent 600 U Sh le voyage. Le prix des transports est un facteur qui détermine le rythme des déplacements en dehors du village et l'extension d'un service d'autocars devrait pouvoir offrir aux ménages ruraux l'occasion de sortir plus souvent.

Amélioration du réseau des pistes rurales

Les femmes, en raison de leur isolement, estiment qu'il est important d'améliorer le réseau rural pour leur permettre d'avoir des contacts plus fréquents avec le monde extérieur. Des pistes en meilleur état faciliteraient non seulement la livraison des intrants et des biens de consommation mais offrirait aux agriculteurs la possibilité de vendre leurs produits sur les marchés.

En dépit de l'importance qu'elles attachent à l'état des routes, il faut toutefois remarquer que les populations qui bénéficient de routes praticables en toutes saisons n'ont pas nécessairement accès à un système de transport motorisé ou encore n'ont pas les moyens financiers de les emprunter au moment voulu. L'impact direct d'une route sur les modes de déplacement et les corvées de transport des femmes est limité puisqu'elle sert principalement à faciliter les déplacements en dehors du village. Si à la rigueur, elle peut apporter au village des biens et des services, en règle générale, on s'illusionne sur les bénéfices attendus.

Dans le passé, les femmes ne pouvaient exercer le métier de cantonnier mais avec la création d'un système de comités de résistance, des activités communautaires et des programmes d'auto-assistance ont réussi à se développer et dans beaucoup de régions, les femmes commencent à participer à des travaux routiers, leurs tâches consistant essentiellement à transporter des pierres et du gravier sur le chantier.

La municipalité de Mbale a récemment employé des femmes pour assumer l'entretien routier, ce qui veut dire qu'elles ont finalement commencé à être rémunérées. Certaines ont également participé dans le district de Mbale à un projet pilote d'entretien routier financé par la Banque mondiale. Un recrutement qui n'a pas été facile puisque le directeur du projet a dû faire pression sur les autorités du village pour que ces femmes aient l'autorisation d'entrer en concurrence avec les hommes pour obtenir un emploi. Leur travail est dans l'ensemble de très haute qualité et elles ont la réputation d'être plus responsables et plus dévouées à leur travail que les hommes. Si une femme n'est pas en mesure de venir travailler, elle s'arrange pour se faire remplacer. En outre, elles se sont avérées être plus consciencieuses et méticuleuses.

Certaines villageoises avaient connaissance qu'à l'époque coloniale, il existait un décret interdisant aux femmes de participer aux travaux routiers. Depuis, il leur est difficile d'y prendre part. Par contre, les femmes de tous les villages enquêtés étaient disposées à entreprendre des travaux de cantonnier rémunérés qui leur donneraient ainsi l'occasion de gagner de l'argent et de servir la communauté. En revanche, toutes ne se sont pas ralliées à l'idée d'entreprendre des initiatives personnelles non lucratives qui ne feraient qu'allonger la liste de leurs responsabilités déjà bien lourdes.

Interventions autres que les projets de transport

Approvisionnement en eau

Un grand nombre des habitants de Nampanga, dans le district de Mbale, doivent marcher pendant 60 minutes pour s'approvisionner en eau durant la saison sèche. De la même façon, les sources d'eau se trouvent à 3 km de Magoro, un village qui appartient à la municipalité de Tororo. Entre la solution du MIT et celle d'avoir une source plus proche, les femmes de ces deux villages préféraient la seconde. Une option qui n'élimine pas nécessairement le problème du portage puisque la plupart des villages sont très étendus et qu'il serait trop coûteux de fournir un point d'eau à proximité de chaque habitation.

Boisement/énergie de remplacement/fourneaux à bon rendement énergétique

Pour les femmes qui vivent dans les zones montagneuses, le ramassage du bois de chauffe est la corvée de transport qui exige le plus de temps. Le bois sert à la cuisson des aliments et dans une certaine mesure à s'éclairer ; dans les régions où il fait froid, un feu est la principale source de chaleur. En raison de la déforestation et de la nécessité de protéger les forêts naturelles, les villageoises ont de plus en plus de difficultés à s'approvisionner, difficultés qui ne feront que s'empirer dans un avenir proche.

Une solution durable consisterait à créer des espaces boisés. Cela dit, un tel projet pour se réaliser doit d'abord attaquer le problème du manque de terres et identifier les essences que l'on peut associer aux cultures vivrières et de rapport. Les agriculteurs estiment, par exemple, que l'eucalyptus n'est pas adapté dans les plantations de bananes plantains ou dans les champs de haricots et pourtant, ils ne sont guère désireux de planter des arbres traditionnels à croissance très lente.

Le désir de créer des pépinières et des espaces boisés est essentiellement une affaire d'éducation. Les femmes reconnaissent qu'il existe un problème d'approvisionnement en bois de chauffe mais l'idée de faire pousser des arbres que l'on ne pourra exploiter avant des décennies leur est étrangère. Très peu des ménages ruraux réalisent qu'en plantant des arbres ils pourront un jour bénéficier d'une source de revenu en vendant du bois.

La possibilité d'utiliser le gaz ou l'électricité n'est pas une solution réaliste puisque la livraison du gaz butane est très sporadique dans les zones rurales et la majorité des villages n'ont pas l'électricité. Même dans les villes où il y a l'électricité, la plupart des ménages ne sont pas équipés de réchauds électriques. Ils se servent principalement de charbon de bois qui contribuent aussi à la déforestation. L'introduction de fourneaux à meilleur rendement énergétique ou l'adoption d'un combustible de substitution sont des solutions qui devraient alléger la corvée de transport des femmes.

Mouture du grain

Beaucoup de femmes des deux districts cherchent à acheter un moulin en commun : une plus grande facilité d'accès à un moulin non seulement épargne temps et efforts mais permet aussi de moudre le grain plus souvent et donc de cuisiner avec une farine plus savoureuse.

L'un des villages enquêtés dans le sous-district de Busia, Bayengo, avait un moulin mais aucun de ses membres ne savait faire marcher le générateur diesel. La présence de personnel formé devrait assurer un bon fonctionnement et offrir un service plus fiable.

Le prix d'achat d'un moulin est très élevé (entre 3 et 4 millions de U Sh selon les chiffres avancés) et il est pour cette raison difficile aux villageoises d'entreprendre un tel projet qui leur permettrait pourtant de générer des revenus et de gagner du temps. La mise en place de systèmes de crédit appropriés devrait les aider à réaliser leurs vœux. Dans le même temps, il est important qu'elles acquièrent les connaissances techniques et financières nécessaires pour assurer la survie de leur projet.

Services médicaux

A chaque discussion portant sur les problèmes de transport que rencontraient les villageois, l'accessibilité des services médicaux était considérée comme des plus critiques. Pouvoir se rendre aisément à un centre médical est absolument essentiel pour les femmes en milieu rural. La principale cause de décès parmi les femmes ougandaises est due à des complications rencontrées durant l'accouchement. Les femmes sont, par ailleurs, celles qui doivent prendre soin de leurs malades et il arrive qu'elles ne soient pas en mesure de les emmener au centre médical ou à la clinique, faute de moyen de transport ou de routes d'accès en bon état.

Très peu de villages sont dotés d'un dispensaire ou d'un établissement sanitaire et la plupart des villageois doivent par conséquent se rendre dans un centre urbain pour bénéficier de soins médicaux. Les quelques cliniques privées qui existent dans certains villages offrent des soins coûteux alors que les hôpitaux publics sont gratuits. L'introduction de services de santé ambulants serait un moyen de répondre à cette pénurie d'établissements médicaux en milieu rural.

Résumé

Le recours à un MIT pourrait alléger les corvées de transport des femmes et d'une manière plus indirecte, permettre de reporter une partie de ces responsabilités sur les hommes. Une autre solution consisterait à rapprocher les services économiques et sociaux des populations rurales. La plupart ont indiqué qu'elles aimeraient consacrer ce temps libre à leur famille et à des activités communautaires destinées à améliorer le bien-être social de leur village.

Il existe déjà un certain nombre de moyens pour épargner le temps et les efforts des villageoises. L'une des difficultés tient plutôt au fait que pour des raisons culturelles et économiques elles ont rarement accès à un MIT. En outre, les projets qui cherchent à rapprocher les services ne sont pas toujours viables ou suffisants.

Les femmes en milieu rural sont avides de changements et prêtes à redoubler d'efforts pour améliorer leur situation, mais elles ont besoin des conseils et de l'appui des animateurs et animatrices qui travaillent dans les communautés pour les aider à surmonter les obstacles et les contraintes qu'elles rencontrent. En ce qui concerne les projets destinés à alléger les corvées de transport des femmes, le plus grand défi consistera à travailler en étroite collaboration avec les groupes de femmes pour déterminer la solution la plus adaptée à une région donnée et pour les aider à mettre en place des moyens durables.