

Genre et transport en Haïti

Diagnostic et plan d'action pour l'égalité des genres

Camilla Gandini
Andrea Monje Silva
Pablo Guerrero

Éditrice:
Amanda Beaujon Marin

Division des transports
Division des genres et de la
diversité

NOTE TECHNIQUE N°
2086

Genre et transport en Haïti

Diagnostic et plan d'action pour l'égalité des genres

Camilla Gandini
Andrea Monje Silva
Pablo Guerrero

Éditrice:
Amanda Beaujon Marin

Février 2021

Catalogage avant publication de la
Bibliothèque Felipe Herrera de la
Banque Interaméricaine de Développement
Gandini, Camilla.

Genre et transport en Haïti: diagnostic et plan d'action pour l'égalité des genres /
Camilla Gandini, Andrea Monje Silva, Pablo Guerrero; éditrice, Amanda Beaujon Marin.
p. cm. — (Note technique de la BID ; 2086)

Inclut des références bibliographiques.

1. Women-Transportation-Haiti. 2. Women construction workers-Haiti. 3. Women-
Violence against-Haiti-Prevention. 4. Gender mainstreaming-Haiti. I. Monje Silva,
Andrea. II. Guerrero, Pablo. III. Beaujon Marin, Amanda, éditrice. IV. Banque
Interaméricaine de Développement. Division des Transports. V. Banque Interaméricaine
de Développement. Division des Genres et de la Diversité. VI. Titre. VII. Collection.
IDB-TN-2086

Codes de classification JEL : J16, L91, R41, O18

Mots-clés : Genre, Infrastructure, Développement Rural, Transport Rural, Sécurité,
Harcèlement sexuel, Transport

Conception graphique : Valeria Bernal Carvajal

<http://www.iadb.org>

Copyright © 2021 Banque Interaméricaine de Développement (BID). L'œuvre ci-présente est sous une Licence Creative Commons IGO 3.0 Paternité - Pas d'utilisation commerciale - Pas de travaux dérivés (CC-IGO BY-NC-ND 3.0 IGO) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) et peut être reproduite à la condition de l'attribuer à la BID et pour tous les types d'utilisation non commerciales. Les œuvres de types dérivées sont interdites.

Toutes les différences concernant l'usage des produits de la BID qui ne peuvent être résolues amicalement, doivent être soumises à la procédure d'arbitrage conformément aux règles UNCITRAL. Le nom de la BID peut être utilisé seulement pour l'attribution de l'œuvre à la BID. Dans tous autres cas, l'utilisation du nom de la BID et l'utilisation du logo de la BID est interdit et il sera nécessaire d'avoir un autre accord de licence convenu entre la BID et l'utilisateur.

N.B Le lien ci-dessus contient des informations supplémentaires sur les termes et conditions de la licence.

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les opinions de la Banque Interaméricaine de Développement, de son Conseil d'administration ou des pays qu'elles représentent.



H

A

GENRE ET TRANSPORT
EN

HAÏITI

DIAGNOSTIC ET PLAN D'ACTION
POUR L'ÉGALITÉ DES GENRES



T

REMERCIEMENTS

Ce rapport a été rédigé par Camilla Gandini (consultante externe), Andrea Monje Silva (spécialiste en questions de genre, BID) et Pablo Guerrero (spécialiste senior en transports, BID), sous la direction de Nestor Roa (chef de la division des transports, BID), et Agustin Aguerre (gérant du secteur infrastructure et énergie, BID), avec le travail éditorial de Amanda Beaujon Marin (consultante en questions de genre et infrastructure, BID).

L'équipe tient à remercier les pairs réviseurs Raphael Dewez (spécialiste en transports, BID) et Rodrigo Rosa Da Silva Cruvinel (consultant en transports, BID). L'équipe souhaite également remercier Alejandro Taddia (spécialiste principal en transports, BID) et Paola Katherine Rodriguez Cabezas (consultants en transports, BID) pour la coordination du processus de révision. Nous tenons également à remercier Valeria Bernal (concepteur du Laboratoire des genres et transports, BID), Michaël De Landsheer (consultant en transports, BID), Laureen Montes (spécialiste en transports, BID) et Anne-Marie Urban (spécialiste en chef en développement social, BID).

Les auteurs tiennent à remercier les femmes ayant partagé leurs expériences lors des échanges de groupes de discussion, ainsi que la précieuse contribution des spécialistes clés interviewés au sein des organisations multilatérales à but non lucratif, et des experts indépendants :

Banque mondiale (BM) : Malaika Becoulet (spécialiste en transports), Barbara Cohello (spécialiste en agriculture et genre), Christophe Grosjean (spécialiste en agriculture), Maria Deborah Kim (spécialiste du secteur privé), Peter Lafer (spécialiste en chef en développement social), Emilie Perge (économiste pays), Aude-Sophie Rodella (économiste en chef), Raju Singh (chef de programme) et Franck Taillandier (spécialiste en chef en transports).

Banque interaméricaine de développement (BID) : Gilles Mori (spécialiste en transport), Luana Ozemela (spécialiste en questions de genre), Manuel Pastor (consultant du secteur transports), Lina Salazar (spécialiste en agriculture), Paolo de Salvo (spécialiste en agriculture) et Soraya Senosier (spécialiste en questions de genre et protection).

Agence des États-Unis pour le développement international (USAID) : Lovesun Parent (conseiller en questions de genre).

Entité des Nations Unies pour l'égalité des sexes et l'autonomisation de la femme (ONU-FEMMES) : Liliana Pardo Guerrero (spécialiste en contrôle et évaluation).

Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) : Rita Sciarra (chef d'unité).

Techno-Serve : James Obarowsky (directeur pays).

Konesans Fanmi : Marie Antoinette Toureau (directrice – spécialiste en questions de genre).

Experts indépendants : Sandra Jean-Gilles (spécialiste en questions de genre), Michele Romulus (spécialiste en questions de genre) et Michel Vallée (spécialiste en transports).

SOMMAIRE

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	5
INTRODUCTION	7
JUSTIFICATION	7
MÉTHODOLOGIE	8
ÉVALUATION DE L'ÉGALITÉ DES GENRES EN HAÏTI	10
CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL POUR L'ÉGALITÉ DES GENRES	11
QUALITÉ ET ACCÈS À L'ÉDUCATION ET LA SANTÉ	11
OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES ET MARCHÉ DU TRAVAIL	12
POUVOIR D'ACTION ET RÔLES DE GENRE	13
RECOMMANDATIONS	13
INTERVENTIONS EN MATIÈRE DE GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI	16
LE PROGRAMME D'ÉGALITÉ FEMMES-HOMMES (EFH)	18
PROGRAMME D'INTÉGRATION DE GENRE, VIH/SIDA ET PREMIERS SECOURS DANS LES CAMPEMENTS DE CHANTIERS (IGVPS)	27
AUTRES INITIATIVES	35
RESSOURCES QUALITATIVES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU PLAN D'ACTION POUR L'ÉGALITÉ DES GENRES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI	38
GROUPES DE DISCUSSION AVEC LES MADAN SARA ET LES FEMMES DE LA CHAÎNE DE VALEUR DE LA MANGUE	39
ENTRETIENS APPROFONDIS AVEC LES ACTEURS CLÉS TRAVAILLANT EN HAÏTI	48

PLAN D’ACTION POUR L’ÉGALITÉ DES GENRES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI	56
OBJECTIF 1 : AMÉLIORER LES CONNAISSANCES DE GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS	56
OBJECTIF 2 : INVESTIR DANS DES CORRIDORS DE PRODUCTIVITÉ	58
OBJECTIF 3 : ACCENT MIS SUR LES FEMMES EN TANT QU’UTILISATRICES DES SERVICES DE TRANSPORT	59
OBJECTIF 4 : FAVORISER L’ACCÈS DES FEMMES AU CRÉDIT	60
OBJECTIF 5 : RENFORCER LA SÉCURITÉ PERSONNELLE DES FEMMES	61
OBJECTIF 6 : AMÉLIORER L’ACCÈS AUX SERVICES DE SANTE GRÂCE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	62
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	63
LE PROGRAMME HAÏTIEN DE GENRE ET TRANSPORT	63
RECOMMANDATIONS : DOMAINES D’INTERVENTION POUR PROMOUVOIR LE PROGRAMME HAÏTIEN DE GENRE ET TRANSPORT	67
RÉFÉRENCES	71
ANNEXES	73
ANNEXE I – QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX GROUPES DE DISCUSSION DES MADAN SARA	73
ANNEXE II – QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX GROUPES DE DISCUSSION DES PRODUCTEURS ET COMMERÇANTS DE MANGUES	74
ANNEXE III – QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX SPÉCIALISTES EN QUESTIONS DE GENRE	75
ANNEXE IV - QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX SPÉCIALISTES EN TRANSPORTS	77
ANNEXE V - QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX SPÉCIALISTES EN DÉVELOPPEMENT AGRICOLE ET RURAL	79
ANNEXE VI – PLAN D’ACTION POUR L’ÉGALITÉ DES GENRES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI (2021-2026)	81

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

ACDI	Agence canadienne de développement international
AGI	Initiative pour les adolescentes
BID	Banque interaméricaine de développement
BM	Banque mondiale
BMD	Banques multilatérales de développement
DGD	Division des genres et de la diversité de la BID
DTB	Division transports de la BID
EA	Entretien approfondi
EFH	Programme d'égalité femmes-hommes
EG	Evaluation de l'égalité des genres
FF	Fonds fiduciaire
FIM	Fonds d'investissement multilatéral
IGVPS	Programme VIH/SIDA et premiers secours dans des camps de reconstruction
IST	Infection sexuellement transmissible
KF	Konesans Fanmi Se Lespwa Timoun
MA	Madan Sara Avion
MC	Madan Sara Camion
MN	Madan Sara Nationales
MR	Madan Sara Rurales
MS	Madan Sara
MI	Madan Sara Internationales
MCFDF	Ministère à la Condition Féminine et aux Droits des Femmes
MTPTC	Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications
MU	Madan Sara Urbaines
OC	Organisation communautaire
OIT	Organisation internationale du travail
OMD	Objectifs du millénaire pour le développement
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONU Femmes	Entité des Nations Unies pour l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes
OSC	Organisations de la société civile
PA	Plan d'action

PAEG	Plan d'action pour l'égalité des genres
PIB	Produit intérieur brut
PCM	Producteurs et commerçants de mangues
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PPP	Partenariat public-privé
SIDA	Syndrome d'immunodéficience acquise
UE	Union européenne
UNICEF	Fonds des Nations Unies pour l'enfance
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international
VIH	Virus de l'immunodéficience humaine
VBG	Violence basée sur le genre

INTRODUCTION

Au cours des dernières décennies, Haïti a fait des progrès considérables dans la promotion du développement inclusif. Haïti a également développé une législation nationale pour la protection des droits des femmes et des hommes, en partie grâce à l'accent global mis sur le renforcement des instruments internationaux et régionaux visant à promouvoir l'égalité des genres. Cependant, les écarts de genre demeurent encore significatifs en matière d'éducation, de santé et de travail.

Depuis 2011, la Banque interaméricaine de développement (BID) a soutenu un train de mesures destinées aux femmes afin de réduire les écarts de genre et promouvoir un développement plus inclusif et équitable dans le secteur des transports en Haïti. Ce rapport englobe l'évaluation portant sur l'égalité des genres en Haïti et analyse les progrès des actions spécifiques portant sur les questions de genres mises en place entre 2011 et 2017, ainsi que le Plan d'action de genre et transport (PAEG). L'objectif principal du PAEG consiste à orienter les investissements de la BID dans le secteur des transports en Haïti grâce à la conceptualisation et la conception d'opérations sensibles à la spécificité des genres. En proposant des résultats et actions spécifiques, relatifs à l'égalité des genres, le PAEG fixe une orientation claire pour l'intégration de la dimension des genres dans la conception, l'exécution, le suivi et l'évaluation des opérations.

Le PAEG présente un plan général de soutien au développement des femmes haïtiennes. Cependant, il se centre sur les besoins des femmes en tant qu'utilisatrices des services de transport et consacre une attention toute particulière à deux sous-groupes féminins, lesquels sont composés de femmes haïtiennes opérant dans le commerce informel de produits locaux et régionaux. Ces femmes sont connues sous les noms de Madan Sara (MS), et femmes productrices et commerçantes de mangues au niveau local (PCM). La décision de cibler les MS est liée à leur rôle vital sur le marché du travail local haïtien et à la particularité de leur travail, requérant des besoins spécifiques en matière de transport. En ce qui concerne le choix des femmes travaillant dans la chaîne de valeur de la mangue, la BID prévoit des investissements futurs sur le secteur des transports dans la région de l'Artibonite, principale zone de production de la mangue en Haïti. La production et le commerce local de mangues est principalement tenu par les femmes et les routes sont essentielles pour la durabilité ainsi que le fonctionnement de ce marché (Faucheux, B. et collab., 2014). La compréhension et l'apport de réponses aux limitations en matière de transport pour ce groupe de femmes pourrait améliorer stratégiquement les résultats des investissements à venir dans le secteur des transports et amener davantage de retombées positives à ces bénéficiaires.

JUSTIFICATION

Les infrastructures de transport visent à améliorer le bien-être de la population en lui offrant un meilleur accès aux biens et aux services, ainsi qu'en promouvant des bénéfices économiques et sociaux. Même si la construction d'infrastructures de transport est destinée à bénéficier équitablement à toute la population, l'expérience haïtienne démontre que les hommes et les femmes bénéficient de ces services à des niveaux différents. Au-delà des différences qu'ils connaissent en tant que consommateurs des services fournis, les femmes et les hommes ne bénéficient pas de la même façon des opportunités de travail liées au développement d'une infrastructure de transport.¹ En effet, les statistiques démontrent dans le monde entier que le secteur des transports est un domaine dominé par les hommes, où les femmes sont souvent invisibles à trois niveaux : en tant que consommatrices, prestataires et décideuses (OIT, 2013). La faible représentation des femmes dans le secteur des transports s'explique par deux facteurs principaux : i) les stéréotypes liés au genre, définissant ce que les femmes et les hommes peuvent ou ne peuvent pas faire, y compris l'idée que les femmes ne disposent pas de la force physique nécessaire pour entreprendre des travaux de construction ; et ii) les défis auxquels les femmes

¹ Le secteur en Haïti est encore dominé par les hommes. Les femmes y sont souvent sous-représentées, tant en matière de main d'œuvre qu'en matière de décision. L'OIT estime qu'en 2018, les femmes représentaient uniquement 11 % du total de la population travaillant dans le secteur des transports, du stockage et de la communication (OIT, 2019).

font face pour concilier leurs rôles de mères, d'aidantes et de femmes de ménage avec le temps et le lieu inhérent à leur travail.

Cette situation constitue une occasion manquée pour l'ensemble de la population, en particulier pour les femmes, contribuant ainsi à perpétuer les dynamiques de discrimination de genre, lesquelles constituent un obstacle au progrès socio-économique des femmes et à leur participation aux processus de prise de décision. La ségrégation professionnelle liée au genre a également un impact négatif sur le secteur des infrastructures étant donné que la moitié du potentiel productif et du capital humain est sous-utilisé ou non-utilisé. La promotion de l'intégration des femmes dans les métiers des transports bénéficie aux femmes de manière directe et indirecte, et bénéficie également à leurs familles et communautés avec par exemple, l'apport d'une source de revenu en mesure d'améliorer l'éducation, la santé et la nutrition infantile ainsi qu'une meilleure représentation des besoins de tous les utilisateurs des transports (Jones, N. et collab., 2007). De plus, la justification de l'égalité fondée sur les droits, réduisant les écarts de genre comporte également une justification en matière d'efficacité économique. On estime que la réduction des écarts de genre sur le marché du travail peut stimuler l'économie des marchés émergents et ce, jusqu'à 14 % de leur PIB (Goldman Sachs, 2008). Par ailleurs, la participation des femmes dans l'économie, à égalité avec les hommes pourrait faire croître le produit intérieur brut (PIB) mondial annuel de 26 % en 2025 (McKinsey & Company, 2015).

De plus, les expériences menées à l'échelle mondiale montrent que l'adaptation des investissements portant sur les services de transports et les infrastructures avec une approche sensible à la spécificité des genres permet de maximiser les services de transport et également d'augmenter les retombées liées aux infrastructures, ceci pouvant entraîner des retombées directes d'ordre social, en incluant les coûts de transport, la réduction des temps de trajet et également des améliorations en matière de sécurité et de sûreté (ADB, 2013 ; Banque mondiale, 2010 et 2020). Dans toutes les sociétés, les normes sociales, habitudes culturelles et traditions religieuses définissent les rôles et identités tout en se basant sur le genre. Ces différenciations basées sur le genre influencent les besoins et usages des femmes et des hommes en matière de transports. La compréhension de la dimension de genre pour le secteur des transports aide à l'élaboration de stratégies adaptées aux besoins de la population cible. Cela accroît également le fonctionnement des services et infrastructures, favorisant leur viabilité (Banque mondiale, 2010).

MÉTHODOLOGIE

Plusieurs études ont été menées entre 2016 et 2017 afin d'apporter des orientations au PAEC dans l'identification des contraintes et défis liés au secteur des transports en Haïti et analyser également les potentiels domaines d'amélioration. Les études ont consisté en une collecte de données primaires et secondaires, recherche qualitative et analyse documentaire.

Vingt-trois **entretiens approfondis** ont été réalisés auprès de spécialistes du secteur des transports, de l'agriculture et des questions de genre lesquels opèrent en Haïti. Neuf autres spécialistes ont également été interviewés, parmi lesquels des économistes, des spécialistes en développement social et du secteur privé, impliqués ou précédemment impliqués dans des actions liées aux domaines mentionnés ci-dessus. Les personnes interviewées sont des consultants ou des personnes opérant pour le bénéfice d'organisations non-gouvernementales ou multilatérales, dont l'Union européenne, la BID, l'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID), le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), l'Entité des Nations unies pour l'égalité des genres et l'autonomisation des femmes (ONU Femmes) et la Banque mondiale (BM). Le principal but de ces entretiens a été de débattre des défis et opportunités en matière de genre et transports avec les principaux acteurs impliqués dans le développement d'Haïti. Les échanges ont eu également pour but d'explorer les domaines potentiels en matière de genre auxquels la BID pouvait apporter une valeur ajoutée, renforcer les interventions actuelles ou apporter des compléments de financement.

Etant donné l'attention spécifique accordée aux groupes des MS et PCM, plusieurs **groupes de discussion** (GD) ont été organisés à Port-au-Prince avec les MS mais aussi avec les PCM dans le département de l'Artibonite. L'objectif des GD a été d'identifier leurs contraintes de transport et de proposer des mesures afin d'y remédier. Les GD avec des femmes travaillant au profit de la chaîne de valeur de la mangue ont été organisés à Gros Morne (Département de l'Artibonite). La moitié des participants étaient des producteurs de mangue et le reste étaient des commerçants de mangues.

Un **examen des interventions de la BID en matière de genre et de transport** a également été réalisé afin de tirer les leçons des expériences précédentes et d'orienter le développement du PAEG. Enfin, une **évaluation de l'égalité des genres** (EG) a dressé les bases permettant d'identifier les principaux problèmes en matière d'égalité des genres en Haïti et de fournir des chiffres actualisés et des domaines prioritaires au PAEG.

ÉVALUATION DE L'ÉGALITÉ DES GENRES EN HAÏTI

L'évaluation de l'égalité des genres (EG) a pour but d'analyser les principaux défis d'Haïti en la matière afin d'offrir un contexte pour le développement du PAEG. L'évaluation va porter sur les domaines suivants : i) cadre juridique et institutionnel pour l'égalité des genres ; ii) pauvreté et croissance économique ; iii) accès à l'éducation et à la santé ; iv) opportunités d'ordre économique et marché du travail ; et v) pouvoir d'action et rôles des genres.

Depuis 1950, la société haïtienne a été prise dans un cercle vicieux ayant entravé son développement social, politique et économique. Des récessions, crises politico-sociales et catastrophes naturelles à répétition sont venues affecter la population d'Haïti et son gouvernement. Environ 60 % de la population vit sous le seuil de pauvreté et les ressources sont inégalement redistribuées, avec 10 % de la population détenant 47,7 % des richesses du pays (BM, 2016b ; BID, 2010). On estime que les institutions de santé ont 10 années de retard vis-à-vis des autres pays d'Amérique latine (BM, 2015c). En ce qui concerne les infrastructures, la qualité des services de transport et d'électricité est faible, avec uniquement 40 % des communautés rurales pourvues d'un accès aux routes praticables en tout temps et 35 % de la population totale ayant accès à l'électricité (BM, 2015c).

FIGURE I. PROFIL SELON LE GENRE EN HAÏTI

PAUVRETÉ ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE

- Indice d'inégalité de genre : 152ème rang (2019)
- Indice de développement humain : 170ème rang (2019)
- Coefficient de GINI : 59,2 (2013)
- Les femmes représentent 50,7 % de la population (2019)
- 40,6 % des foyers ont une femme à leur tête (2012)

SANTÉ

- Le plus fort taux de mortalité de l'hémisphère occidental pour les femmes enceintes, les nourrissons et les enfants de moins de 5 ans
- Mortalité maternelle : 359 décès par tranche de 100 000 naissances vivantes (2017)
- Taux de mortalité néonatale de 26 par tranche de 1 000 naissances vivantes (2018)
- 75 % des décès infantiles se produisent avant le premier anniversaire

ÉDUCATION

- Les femmes ont en moyenne deux années de scolarisation de moins que les hommes
- Seulement 6,1 % des femmes de 35 à 39 ans ont pu terminer leurs études supérieures
- Les hommes ont plus de chances que les femmes d'être alphabétisés : 7 points de pourcentage de plus (2016)

OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES ET MARCHÉ DU TRAVAIL

- Les femmes ont plus de chances que les hommes de se retrouver sans emploi : 5 points de pourcentage de plus (respectivement 16 % contre 11 %) (2017)
- 53 % du temps des femmes est consacré aux tâches domestiques
- Les femmes occupent 80 % du marché informel
- 3 femmes sur 4 sont employées sur le marché informel et occupant un travail générant un faible revenu
- Le caractère informel du marché est le principal frein pour l'accès des femmes aux crédits

POUVOIR D'ACTION

- Part d'occupation des fonctions ministérielles : 20 % (2017)
- Sièges occupés par des femmes à l'Assemblée nationale : 3 % (2017)
- 37 % des adolescentes accouchent entre 15 et 19 ans (2017)
- 15 % des femmes se marient au cours de leur adolescence (2017)
- 86 000 femmes vivent avec le VIH, contre 58 000 hommes
- Les femmes ne bénéficient pas de la même propriété foncière et des mêmes droits d'usage que les hommes

CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL POUR L'ÉGALITÉ DES GENRES

Haïti est signataire des principaux instruments régionaux et internationaux en matière de promotion de l'égalité des genres : Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes (CEDEF), Convention interaméricaine sur la prévention, la sanction et l'élimination de la violence contre la femme, Programme d'action du Caire sur la population et le développement et Programme d'action de Pékin. Le pays a également mis en place une législation ainsi que des mécanismes visant à protéger les droits des femmes et des hommes.

Les femmes et hommes d'Haïti jouissent des mêmes droits constitutionnels. En 2012, la Constitution de 1950 a été modifiée permettant de faire progresser la question des genres, en fixant un quota de présence de 30 % de femmes dans les services publics pour favoriser leur représentation dans les postes publics impliquant des prises de décision. Les institutions nationales ont été organisées afin de créer des politiques et mettre en place des programmes visant à traiter les inégalités liées aux questions de genre et favoriser l'autonomisation des femmes. Le Ministère à la Condition Féminine et aux Droits des femmes (MCFDF) a été créé en tant que principale institution en charge de promouvoir, coordonner et superviser les engagements pour l'égalité des genres. Le bureau à l'égalité des genres de l'Assemblée nationale ainsi que des points focaux dans différents ministères ont été créés pour intégrer les principes d'égalité des genres et leur concrétisation au sein des organismes gouvernementaux. Les principales politiques de développement incluent des objectifs individuels en matière de genre, tels que la Stratégie nationale pour la croissance et la réduction de la pauvreté, la Plan stratégique 2030 pour le développement d'Haïti et le Programme triennal d'investissements 2014-2016.

En dépit d'efforts considérables, un système judiciaire fragile et un manque de capacité institutionnelle pour la mise en place des dites mesures, combiné à des normes socio-culturelles perpétuant les pratiques discriminatoires parmi les jeunes filles et les femmes continuent de retarder les avancées pour les femmes d'Haïti. Des lois criminalisant le viol et les violences domestiques ont été promulguées en 2005 mais les forces de l'ordre font preuve de retard dans leur application, avec à un cercle vicieux à la clé, où les victimes sont rendues responsables d'abus et de viols, s'exposant ainsi à une nouvelle victimisation.

QUALITÉ ET ACCÈS À L'ÉDUCATION ET LA SANTÉ

ÉDUCATION

En moyenne, les hommes ont accès à l'éducation durant deux années de plus que les femmes et seulement 6,1 % des femmes entre 35 et 39 ans ont pu terminer leurs études supérieures, comparé à 11,8 % pour les hommes (BM, 2015c). Les femmes adultes ont plus de chances d'être illettrées, et les hommes adultes ont 10 points de pourcentage de chances de plus que les femmes adultes d'être alphabétisés (Idem). Au-delà de l'enseignement formel, il existe un besoin de développement des formations pour les femmes en matière d'aptitudes professionnelles et de compétences essentielles se focalisant sur le renforcement du savoir-être et des compétences techniques pouvant être mises à profit dans des emplois ou domaines spécifiques. Des compétences en préparation aux catastrophes ainsi que des mécanismes d'adaptation liés aux catastrophes naturelles font également partie des principales priorités en ce qui concerne les apprentissages non formels.

SANTÉ

La mortalité maternelle constitue l'un des principaux défis auxquels les femmes doivent faire face. En 2017, Haïti a subi 359 décès par tranche de 100 000 naissances vivantes, chiffre cinq fois supérieur à la moyenne régionale (BM, 2019 ; OMS, 2015). Le manque d'établissements de santé adaptés, le manque de services d'accompagnement des femmes tant en période prénatale que postnatale et le manque de personnel de santé qualifié pour la prise en charge des naissances, continuent de mettre la vie des femmes et de leurs enfants en danger.

OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES ET MARCHÉ DU TRAVAIL

Même si les femmes haïtiennes représentent 50,7 % de la population totale, et sont chef de famille pour 40,6 % des ménages, elles sont 5 points de pourcentage plus susceptibles d'être au chômage par rapport aux hommes (WB, 2019 ; WB, 2015c). En outre, trois femmes sur quatre sont employées dans le secteur informel et occupent des emplois peu rémunérateurs, tels que le travail domestique, dans le secteur agricole et dans la commercialisation des produits agricoles et biens manufacturés. (WB, 2019). Les femmes engagées dans le secteur agricole ont tendance à avoir des faibles niveaux d'éducation et de salaires par rapport aux hommes (Coello et collab., 2011).

Il existe un lien étroit entre l'informalité et la pauvreté. Avec 60 % de la population vivant sous le seuil de pauvreté, 95 % des activités commerciales du pays concernent le secteur informel (WB, 2016b). Le travail informel peut constituer la seule opportunité et, par conséquent le dernier recours pour les exclus du travail formel. Cette informalité entraîne actuellement beaucoup de difficultés, aussi bien en termes de durabilité des affaires, ce qui a un impact direct sur les femmes, que de bénéfices financiers qu'y en résultent, ce qui affecte l'économie du pays. La manque d'accès aux postes de travail formels, le travail non rémunéré et les difficultés pour accéder aux crédits sont différentes formes et/ou conséquences de l'informalité. Les femmes travaillant dans le secteur informel ne bénéficient pas de la législation du marché du travail et des schémas de protection sociale ; elles sont maintenues dans les activités à faible productivité avec peu d'opportunités pour la mobilité économique et plus d'instabilité économique et sociale, puisqu'elles sont très vulnérables face à divers types de circonstances (catastrophes naturelles, ralentissements économiques, problèmes politiques, etc.). L'informalité des activités commerciales est le principal obstacle à l'accès aux crédits et constitue l'un des facteurs principaux entravant le développement des activités économiques des femmes. Malgré l'existence d'institutions de microcrédit et la promotion des programmes pionniers pilotés par certaines banques dans le pays pour appuyer l'accès aux crédits destinés aux activités informelles, les taux d'intérêt sont extrêmement élevés et les femmes ont des difficultés pour y accéder et prennent du retard pour les rembourser lorsqu'elles y souscrivent.² En outre, les banques multilatérales de développement (BMD), y compris la BID et son Fonds d'investissement multilatéral (MIF) ont tendance à promouvoir l'accès au crédit pour les entreprises formelles, laissant de côté une grande partie du marché du travail réel d'Haïti.

Le temps disponible des femmes est aussi l'un des obstacles principaux à leur développement économique. Plus de la moitié du temps des femmes est consacré principalement aux travaux domestiques (53 %), y compris les activités liées à la garde d'enfants et les tâches ménagères. Même si le travail domestique est essentiel au fonctionnement et à l'économie d'une société et pour chacun des membres de ladite société, ce sont les femmes qui assument la part la plus forte en consacrant deux fois plus de temps aux activités domestiques que les hommes (respectivement 28 et 12 heures par semaine) (PNUD, 2015). Le manque de temps des femmes a eu un impact négatif sur leur participation aux activités économiques. En consacrant la plupart de leur temps à la garde des enfants et aux travaux domestiques, le temps restant des femmes pour les activités génératrices de revenus reste limité.

La ségrégation professionnelle liée au genre est particulièrement évidente dans le secteur des transports, des infrastructures et de la construction, lesquels ont tendance à être davantage rémunérateurs et plus compétitifs que d'autres. Lors de la phase de reconstruction faisant suite au séisme survenu en Haïti, des formations et opportunités génératrices de revenus encouragées par des projets d'infrastructures ont eu tendance à privilégier plus les hommes que les femmes (PDNA, 2010). Par ailleurs, les investissements en infrastructure ont souvent négligé les besoins spécifiques et les défis des femmes, auxquels viennent s'ajouter par la suite un accroissement de l'écart existant entre les hommes et les femmes, y compris en ce qui concerne l'emploi et l'économie.

² Pour plus de détails, veuillez-vous référer au Rapport de la mission d'Haïti et des groupes de discussion, décembre 2016.

POUVOIR D'ACTION ET RÔLES DE GENRE

LA VIE PUBLIQUE ET LA PRISE DE DÉCISION

La représentation des femmes dans les postes politiques de haut niveau est faible : les femmes occupent 11,1 % des sièges de l'Assemblée nationale et 20 % des postes ministériels (WB, 2019).³ Ceci est étroitement lié à l'ordre social masculin et patriarcal caractérisant la société haïtienne.

Comme dans beaucoup d'autres pays de différentes régions du monde, ces données montrent une société qui est encore très loin de reconnaître adéquatement l'importance du rôle et de la position des femmes dans les sphères privées et publiques. La représentation des femmes dans les postes publics a non seulement une influence sur la perception de la société à l'égard du rôle public essentiel des femmes, mais aussi une influence sur sa perception dans bien d'autres domaines, y compris dans les sphères du travail et domestiques, ainsi que sur la relation femme versus homme. Elle renforce également une auto-perception plus positive chez les femmes. Selon certaines études, la représentation des femmes dans la fonction publique est corrélée à la mise en œuvre de politiques publiques et sociales bénéficiant davantage aux femmes, enfants et groupes vulnérables (Chattopadhyay et Duflo, 2004).

DROITS FONCIERS

En raison du droit coutumier qui favorise encore les hommes au détriment des femmes, ces dernières ne bénéficient pas des mêmes droits de propriété et d'utilisation de la terre, et elles sont rarement propriétaires de la terre.

FERTILITÉ

La grossesse à l'adolescence constitue également un grand défi pour la société haïtienne au sein de laquelle il y a 44 naissances par tranche de 1 000 femmes âgées entre 15-19 ans, avec 17 % des femmes se mariant au cours de leur adolescence, comparé à 2% des hommes (WB, 2019 ; WB, 2015c).

VIOLENCE BASÉE SUR LE GENRE

La prévalence de la violence basée sur le genre (VBG), laquelle a tendance à augmenter lors de situations d'urgence, comme des catastrophes naturelles, est élevée : 27 % des femmes haïtiennes ont déclaré avoir subi des violences physiques, et 13 % des violences sexuelles, dès l'âge de 15 ans (UNFPA, 2016). La VBG se situe parmi les priorités de genre dans le secteur des transports, étant donné que les femmes font face à de nombreux défis en matière de sécurité personnelle au cours de leurs déplacements, y compris des attaques armées et personnelles pouvant impliquer violences physiques et viols.

RECOMMANDATIONS

ASSISTANCE TECHNIQUE EN MATIÈRE DE GENRE AU NIVEAU GOUVERNEMENTAL

- Renforcer la parité hommes-femmes dans les politiques publiques, les projets et les programmes liés à la réduction de la pauvreté, l'éducation, la santé et les opportunités économiques ;
- Assister le Ministère à la Condition Féminine et aux Droits des Femmes (MCFDF), le Bureau d'égalité des genres, les points focaux pour l'égalité de genre dans le développement des politiques de genre, les plans d'action, les indicateurs et leur application et suivi ;
- Inclure l'analyse d'égalité des genres et les actions dans la conception, le suivi et l'évaluation des programmes gouvernementaux ;
- Améliorer les capacités techniques pour le développement des indicateurs ventilés selon le genre, en particulier ceux liés au marché du travail et à la VBG.

³ 28,7 % est la moyenne régionale des sièges occupés par les femmes à l'Assemblée nationale et 21,9 %, est la moyenne des fonctions ministérielles occupées par les femmes.

PAUVRETÉ

- Fournir un appui technique et financier pour la conception des stratégies de réduction de la pauvreté conçues spécialement pour assister la population la plus à risque telle que les foyers dirigés par des femmes, les mères adolescentes et les jeunes non scolarisés ;
- Établir des programmes de réseaux de sécurité sociale pour assister les parents célibataires et offrir des contributions financières sur mesure aux familles nombreuses ;
- Renforcer la gestion des fonds de sécurité sociale pour garantir que la population cible reçoive l'assistance requise.

ÉDUCATION

- Cibler les faibles résultats scolaires des filles en promouvant la diffusion des connaissances sur les meilleures pratiques de participation précoce à l'égalité des genres ;
- Encourager les opportunités éducatives liées à l'égalité des genres et le renforcement des compétences pour les filles et garçons non scolarisés ;
- Offrir des programmes d'apprentissage de « deuxième chance » en améliorant la qualité et la quantité de la formation professionnelle et le développement de la force de travail, ce qui comporte des composantes de compétences essentielles ;
- Renforcer la collaboration public-privé en associant « l'apprentissage de deuxième chance » du système éducatif aux opportunités d'emplois disponibles ;
- Accroître l'engagement des parents dans l'éducation de leurs enfants.

SANTÉ

- Revoir les politiques et les plans de santé pour inclure des objectifs tenant compte du genre, des actions et des indicateurs ;
- Former des professionnels de santé aux soins de santé maternels, VIH/SIDA et VBG ;
- Créer des centres multi-services de VBG pour les victimes de VBG ;
- Promouvoir l'éducation sexuelle dans les programmes scolaires pour éduquer les enfants à un âge précoce, ainsi que les adultes pour faire évoluer les normes sociales ;
- Changer les normes et les comportements ayant conduit à l'épidémie de grossesses à l'adolescence et de VIH/SIDA via l'application de programmes de changement de comportement.

MARCHÉ DU TRAVAIL ET ACCÈS AUX FINANCES

- Améliorer les opportunités de travail formel, en particulier chez les femmes et les jeunes ;
- Mettre en œuvre des services de conseil commercial pour la promotion du développement des activités économiques des femmes et proposer des formations et du conseil en matière d'expansion commerciale ;
- Travailler en étroite collaboration avec les secteurs de l'éducation dans le but de coordonner des formations professionnelles et des programmes de perfectionnement de la main-d'œuvre, adaptées aux besoins du marché ;
- Développer des programmes, des formations et des ateliers conçus pour améliorer l'autonomisation économique des femmes par le développement des compétences commerciales et des connaissances ;
- Offrir des programmes de micro-crédit pour faciliter l'accès des femmes au crédit ;
- Collaborer avec les banques locales ayant besoin de diversifier des produits et services financiers, afin de développer des produits pouvant satisfaire les besoins des femmes travaillant dans l'économie informelle ;
- Réaliser une étude de terrain pour enquêter sur les différents besoins financiers, les limitations et nécessités des femmes, en particulier sur le marché informel.

VIOLENCE BASÉE SUR LE GENRE

- Inclure les questions de genre, y compris de VBG, dans les programmes scolaires pour introduire le sujet précocement ;
- Créer des centres communautaires pour éduquer les jeunes et les adultes en ce qui concerne les relations avec les partenaires et les conjoints ;
- Encourager les leaders communautaires et religieux dans la promotion des attitudes de tolérance zéro vis-à-vis de la VBG ;
- Lutter contre les comportements donnant lieu à la VBG et fournir des idéaux différents de masculinité et d'identité masculine.

PARTICIPATION DANS L'ESPACE DE PRISE DE DÉCISION

- Renforcer la volonté politique au plus haut niveau pour ouvrir la voie à la participation des femmes dans les rôles de leadership locaux, régionaux et nationaux ;
- Augmenter les quotas fondés sur le mérite pour les femmes dans les entreprises et promouvoir les entreprises dirigées par des femmes ;
- Reconnaître et récompenser les femmes d'affaires ayant pu réussir, y compris dans le secteur informel, afin de créer des modèles de référence pour les générations futures.

INTERVENTIONS EN MATIÈRE DE GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI

Jusqu'à présent, en Haïti, seules quelques interventions ont été développées à la croisée des chemins entre genre et transport avec le soutien de la BID, la BM et USAID. Lesdites interventions se sont centrées sur des formations à des métiers non traditionnels et des activités de renforcement des capacités pour les femmes, y compris, la maçonnerie, l'utilisation d'engins de chantier, l'entretien des routes et la menuiserie.

Au cours de la dernière décennie, la Division des transports de la BID (DTB) a lancé deux programmes : Programme d'Égalité femmes-hommes (EFH) et Programme d'intégration de genre, VIH/SIDA et premiers secours dans des campements de chantiers (IGVPS).⁴ L'approche de la BID s'est centrée principalement sur : i) la promotion de l'inclusion des femmes constituant de la main-d'œuvre dans le secteur des transports, des infrastructures et de la construction ; ii) la lutte contre les risques spécifiques en matière sociale et de genre, liés au développement des infrastructures de transports et aux afflux de main-d'œuvre (voir tableau 1).



Crédit photo: IADB

⁴Le Programme EFH a fait partie du projet HA-L1019, visant à l'amélioration des routes des départements du sud-ouest d'Haïti par : i) la promotion des formations des femmes sur l'utilisation d'engins de chantier, l'entretien des routes et le développement des compétences de gestion des micro-entreprises ; et ii) la création de micro-entreprises de transport, gérées principalement par les femmes bénéficiaires des projets. Le principal objectif du programme EFH a été de créer des opportunités d'emploi égales pour les femmes et les hommes dans le secteur des transports. L'IGVPS faisait partie du HA-L1079, un projet de transport visant à l'amélioration de la liaison entre les différentes régions du pays via la réduction du coût et du temps de transport, soutenant ainsi : i) les formations sur les techniques de construction parmi les femmes ; ii) les interventions de sensibilisation sur le VIH/SIDA et la VBG parmi la communauté locale et les travailleurs du secteur de la construction ; et iii) les formations en premiers secours pour les travailleurs de la construction. L'IGVPS a eu pour but de faciliter l'inclusion des femmes sur le marché de la construction routière et également de diminuer la propagation du VIH/SIDA et de la VBG ainsi que les risques d'accidents sur le lieu de travail.

TABLEAU I : OPÉRATIONS DE LA BID SENSIBLES A LA SPÉCIFICITÉ DES GENRES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI

Opérations de la BID sensibles à la spécificité des genres dans le secteur des transports en Haïti.							
Catégories	Domaines d'intervention	Sous-domaines d'intervention	Donateur	Récepteur Gouvernement haïtien	Oui	Non ⁵	
Interventions sensibles à la spécificité des genres pour les bénéficiaires en tant qu'utilisateurs des services de transport	Infrastructure routière	Routes Primaires	BID	MTPTC	X		
		Secondaires	BID	MTPTC	X		
		Tertiaires				X	
						X	
	Infrastructure maritime					X	
	Infrastructure aérienne					X	
	Infrastructure ferroviaire					X	
	Moyens intermédiaires de transport					X	
	Transport non-motorisé					X	
	Environnement piétonnier					X	
	Transport public					X	
	Conception des véhicules et des installations					X	
	Sécurité des transports ⁶		BID et ACDI	MTPTC	X		
	Sûreté des transports ⁷					X	
	Soutien aux moyens de subsistance					X	
Amélioration de la production					X		
Amélioration de la commercialisation					X		
Interventions sensibles à la spécificité des genres pour les prestataires des services de transport	Formation des femmes dans des métiers traditionnellement masculins		BID et ACDI	MTPTC	X		
	Opportunités de stage					X	
	Opportunités d'emploi					X	
	Sécurité au travail		BID et ACDI	MTPTC	X		
	Sûreté au travail					X	
	Sensibilisation sur la ségrégation des genres dans le secteur des transports	Gouvernement		BID et ACDI	MTPTC	X	
		Secteur privé		BID et ACDI	MTPTC	X	
		OSC (Organisations de la société civile)		BID et ACDI	MTPTC	X	
		Communautés		BID et ACDI	MTPTC	X	
	Interventions visant les hommes					X	
Protection sociale	Déplacement et relocalisation					X	
	Droits fonciers					X	
	Soutien aux moyens de subsistance					X	
	Risques sociaux liés à l'afflux de main-d'œuvre	IST		BID	MTPTC	X	
		Transmission du VIH		BID	MTPTC	X	
		VBG		BID	MTPTC	X	
		Sexe de nature transactionnelle et commerciale					X
		Grossesse à l'adolescence					X
Mariage des enfants						X	

⁵ Les colonnes "oui" et "non" font référence à la possibilité d'avoir pu utiliser une optique sensible à la spécificité des genres dans les opérations de transport en Haïti.

⁶ Sécurité des transports se définissant comme « ...vulnérabilité vis-à-vis de blessures accidentelles (impliquant généralement au moins un véhicule comme élément provoquant la blessure) » WB. 2002. *Cities on the move* (Villes en mouvement).

⁷ Sûreté des transports se définissant comme « ...vulnérabilité vis-à-vis d'actes antisociaux ou criminels intentionnels subis par ceux qui voyagent » WB. 2002. *Cities on the move* (Villes en mouvement).

LE PROGRAMME D'ÉGALITÉ FEMMES-HOMMES (EFH)

Le programme EFH a été mis en œuvre en 2012-2013 par la Division des transports de la BID (DTB), en partenariat avec l'Agence canadienne de développement international (ACDI). Le programme a été intégré en deux projets de la BID : le Programme de réhabilitation des infrastructures routières pour l'intégration du territoire (HA-L1019) et le Programme de réhabilitation des infrastructures économiques de base (HA-0093).

HA-L1019 (RRITP) AND HA-0093

Durant des décennies, la BID a soutenu le gouvernement haïtien dans l'amélioration et la modernisation de son secteur des transports et de sa performance économique, y compris la réhabilitation de ses infrastructures économiques pour le développement du marché financier. Dans le cadre de cette démarche, la BID et l'Agence canadienne de développement international (ACDI) ont financé en 2007 le Programme de réhabilitation des infrastructures routières pour l'intégration du territoire (PRIT) et le Programme de réhabilitation des infrastructures économiques de base (PRIEB).

Le projet HA-L1019 a eu pour but d'améliorer les routes des départements du sud-ouest d'Haïti via la réhabilitation d'une partie du réseau de routes primaires, secondaires et rurales, y compris des ponts, et via des travaux de pavage de zones urbaines entourant les centres peuplés. Le projet HA-0093 a visé à la réhabilitation des infrastructures économiques de base dans des zones pourvues d'un potentiel économique en soutenant leur fonctionnement, leur entretien et leur durabilité ainsi que la création d'un mécanisme flexible pour financer leur réhabilitation. Le projet HA-L1019 a été réalisé sous l'égide du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) et a été géré par l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) et l'Unité Technique d'Exécution (UET) du Ministère de l'Economie et des Finances. Le projet HA-0093 a été exécuté par le Ministère de l'Economie et des Finances.

ENCADRÉ 1

Le programme EFH trouve ses racines dans la promotion des opportunités de travail égalitaire et inclusif pour les femmes et les hommes dans le secteur des transports. Le principal objectif du programme a été de promouvoir et d'avancer dans l'inclusion des femmes au sein de la main-d'œuvre du secteur des transports. Pour atteindre cela, le programme EFH avait trois objectifs spécifiques : i) améliorer la qualité et les conditions des femmes haïtiennes en leur offrant des compétences techniques et des connaissances théoriques pour pouvoir travailler dans le secteur des transports ; ii) promouvoir la création et le développement des micro-entreprises dirigées par des femmes, axées sur l'infrastructure pour donner aux femmes de nouvelles sources de revenu et soutenir leur pouvoir d'action dans un secteur dominé par les hommes ; et iii) sensibiliser les citoyens et les acteurs impliqués dans le secteur des transports à l'importance et aux bénéfices d'un accès égalitaire à l'emploi pour les hommes et les femmes.

Un Plan d'action pour l'égalité des genres (PAEG) a guidé l'exécution du programme. Le PAEG a identifié les principaux objectifs, activités, bénéficiaires, domaines d'exécution du programme EFH, ainsi que les acteurs impliqués dans ce programme.

BÉNÉFICIAIRES

Les principaux bénéficiaires ont été les femmes habitant dans les zones d'exécution du PRIT et du PRIEB. Cependant, les jeunes et les personnes vivant sous des contraintes économiques et/ou à faible niveau de scolarité ont également été inclus comme bénéficiaires du programme.

Les critères pour la sélection des bénéficiaires sont les suivants : i) avoir entre 15 et 25 ans ; ii) appartenir à un foyer vulnérable ; iii) appartenir à un foyer dirigé par des femmes ; et iv) appartenir à un foyer situé dans une zone rurale exposée à des phénomènes de sécheresse ; ou appartenir à la population de jeunes connaissant des problèmes d'accès au marché du travail par un manque de formation. En outre, parmi les conditions préalables d'accès au programme, les bénéficiaires devaient faire partie d'une organisation de la société civile (OSC) située dans les zones des projets PRIRIT et PRIEB.

ZONES D'EXÉCUTION

Les zones d'exécution du Programme EFH ont été les départements du Sud et de la Grande-Anse d'Haïti. Le Programme EFH a également inclus parmi les zones d'intervention le département du Nord, en particulier l'arrondissement de Borgne (voir la carte 1).

CARTE 1 : CARTE ROUTIÈRE D'HAÏTI ET DES ZONES D'INTERVENTION DU PROGRAMME EFH, PAR RÉGION



Crédit photo: Banque Mondiale, *Systematic Country Diagnostic* (Diagnostic-pays systématique), 2015.

PRINCIPALES INSTITUTIONS ET ACTEURS IMPLIQUÉS DANS LE PROGRAMME EFH

La BID et l'ACDI ont supervisé le Programme, tandis que l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) a été responsable de son exécution. Les organisations locales ont conduit les activités du programme et ont établi plusieurs partenariats visant à son exécution. Le Centre de formation Maurice Bonnefil (CMB) et l'Institut Sacré Cœur du Cap-Haïtien (ISC), ont été choisis pour l'élaboration de la formation sur l'utilisation des engins de chantier dans les départements du Nord et du Sud, respectivement. Une collaboration a été établie entre l'UCE et le Fonds d'entretien routier (FER), une agence gouvernementale rattachée au MTPTC, pour la mise en place des formations sur l'entretien des routes. De même, le Programme a embauché des consultants afin d'appuyer des composantes spécifiques, y compris un spécialiste en questions de genre désigné au sein de l'UCE pour coordonner et superviser l'exécution du Programme EFH.

ACTIVITÉS

Les activités ont débuté à la fin de l'année 2012 et ont été finalisées à la fin de l'année 2013. Les principales activités du Programme EFH ont consisté en : i) des formations centrées sur l'utilisation d'engins de chantier, l'entretien routier et le développement des compétences micro-entrepreneuriales ; ii) la création et le développement des micro-entreprises de transport gérées par des bénéficiaires des projets ; et iii) des campagnes de communication et de sensibilisation pour éduquer les communautés des zones d'intervention quant aux bénéfices et à l'importance d'intégrer les femmes dans le secteur des transports.

ACTIVITÉ 1 : FORMATIONS À L'UTILISATION DES ENGIN DE CHANTIER



Photo 1 : Femmes haïtiennes utilisant un engin de chantier

Crédit photo : BID

La première activité s'est centrée sur la formation des participants en matière de connaissances théoriques et de capacités techniques nécessaires à l'utilisation adéquate et sûre d'engins de chantier. Cinq modules ont été développés lors de la formation, portant sur l'utilisation des engins les plus courants dans la construction des infrastructures de transport, y compris des modules sur l'utilisation de : i) rouleaux compresseurs ; ii) bulldozers ; iii) excavatrices ; iv) machines de chargement ; et v) pelleteuses. Afin de fournir une aide financière aux bénéficiaires et contribuer à la résolution des problèmes logistiques liés à la distance entre les centres de formation et leurs domiciles, le Programme a financé les frais d'hébergement et de transport au cours des formations. Le coût calculé par participant pour achever la formation s'est élevé à 5 329 USD, incluant les frais de transports et d'hébergement. Le coût total de la prestation de la formation a été de 276 692 USD.

Même si le Plan d'action pour l'égalité des genres (PAEG) a fixé l'objectif de former 165 personnes dans le cadre de l'activité 1, seuls 159 bénéficiaires ont été formés à l'utilisation d'engins de chantier et ont reçu un certificat de réussite ainsi qu'un permis leur permettant de conduire les types d'engins précédemment mentionnés. Sur les 159 participants qui ont réussi le programme de formation, 106 sont des femmes (66 %) (Voir Tableau 2).

TABLEAU 2 : PERSONNES FORMÉES À L'UTILISATION DES ENGIN DE CHANTIER

Personnes formées à l'utilisation des engins de chantier					
Région - Ville	Localisation	Femmes	Hommes	Total	Pourcentage de femmes
Le Borgne	Nord	20	24	44	45,4 %
Camp-Perrin	Sud	59	16	75	78,6 %
Grande-Anse	Sud	27	13	40	67,5 %
TOTAL		106	53	159	66,6 %

L'activité 1 n'a pas comporté de mesures d'appui à l'insertion des participants certifiés sur le marché du travail dans son plan. En raison de l'existence de discriminations fondées sur le genre,

liées à la participation de femmes dans le secteur des infrastructures, certaines femmes ont eu du mal à décrocher des opportunités d'emploi. L'UCE, en tant que mesure corrective, a mis en place des partenariats avec les agences nationales et les entreprises privées de construction pour offrir des stages et/ou des opportunités d'emploi aux participants certifiés. Cette stratégie a démontré la nécessité d'inclure des mesures spécifiques après la formation pour pouvoir faciliter l'insertion des personnes formées dans leur domaine spécifique de travail. Après les partenariats, 43 participants certifiés, dont 37 femmes, ont commencé un stage et 15 ont trouvé un travail fixe (10 femmes). Malgré des progrès accomplis, l'écart entre les personnes pourvues des connaissances requises à la réalisation du travail et celles ayant obtenu un stage (27 %) ou ayant été embauchées (9,5 %) est encore important et des mesures additionnelles devront être mises en place lors de futures interventions.

ACTIVITÉ 2 : FORMATIONS SUR LES TECHNIQUES D'ENTRETIEN ROUTIER

TABLEAU 3 : PERSONNES FORMÉES AUX TECHNIQUES D'ENTRETIEN ROUTIER

Personnes formées aux techniques d'entretien routier					
Région - Ville	Localisation	Femmes	Hommes	Total	Pourcentage de femmes
Le Borgne	Nord	32	18	50	64 %
Camp-Perrin	Sud	132	38	170	77,6 %
Grande-Anse	Sud	12	18	30	40 %
Total		176	74	250	70,4 %

- En Haïti, et comme cela est aussi le cas dans d'autres pays de la région, l'entretien routier est effectivement réalisé par des micro-entreprises créées et dirigées par la population locale. L'objectif de l'activité 2 a été de soutenir les structures d'entretien existantes en se focalisant sur la mise à disposition des connaissances et compétences en matière d'entretien routier. Le Programme EFH a décidé de promouvoir des formations sur les techniques d'entretien routier dans le but de créer des opportunités de travail pour les femmes au niveau local et la population la plus défavorisée. La méthodologie utilisée en Haïti pour l'entretien des réseaux routiers a offert un contexte favorable au développement de l'activité 2.
- Bénéficiaires formés : 200 participants dans le département du Sud (144 femmes) et 50 dans le département du Nord (32 femmes) ;
- Zones d'exécution : Grande-Anse, Camp-Perrin et la ville de Borgne ;
- Durée de la formation : 11 jours pour chacune des zones entre décembre 2012 et février 2013 ;
- Organisations de l'exécution : Fonds d'entretien routier (FER) ;
- Coût par participant : 302 USD ;
- Coût total : 75 642 USD.

ACTIVITÉ 3 : FORMATIONS AU DÉVELOPPEMENT DES MICRO-ENTREPRISES

Dans le cadre d'une stratégie globale pour faciliter les opportunités pour les femmes dans le secteur des transports, le PAEG a établi une troisième activité dans la continuité des formations sur l'utilisation des engins de chantier et l'entretien des routes.

L'activité 3 a consisté en une série de formations portant sur le développement des micro-entreprises, spécialisées dans l'entretien des routes. Cette activité a visé à la mise à disposition des connaissances théoriques et pratiques sur la création et le développement des microentreprises d'entretien des routes. En outre, la formation a guidé les participants dans le choix des modèles commerciaux et des services les plus appropriés à fournir.

TABLEAU 4 : PERSONNES FORMÉES AU DÉVELOPPEMENT DES MICROENTREPRISES

Personnes formées au développement des microentreprises					
Région	Formation préalable	Femmes	Homme	Total	Pourcentage de femmes
Camp-Perrin	Entretien routier	26	4	30	86,6 %
	Engins de chantier	13	1	14	92,8 %
Grande-Anse	Entretien routier	5	5	10	50 %
TOTAL		44	10	54	81,5 %

L'approche intégrée pour la promotion du développement des services commerciaux d'entretien des routes a comporté deux composantes principales ; à savoir, la formation sur les microentreprises dans le cadre de l'activité 3 et l'assistance technique pour la création de microentreprises dans le cadre de l'activité 4. Avant de commencer les formations, les bénéficiaires ont participé à un atelier de sensibilisation pour s'initier au monde de l'entrepreneuriat. Les sujets abordés au cours des ateliers ont été les suivants : i) la création d'une entreprise comme source de richesse ; ii) la relation employé-entrepreneur, et iii) comment exploiter pleinement votre potentiel.

La formation au développement d'une microentreprise s'est composée de 3 modules : i) Module 1 : la création d'une entreprise ; ii) Module 2 : le plan de développement de l'entreprise ; et iii) Module 3 : la gestion d'une petite et moyenne entreprise (PME). Les modules ont été dispensés dans les départements Nord et Sud, à l'exception du troisième module sur la gestion des petites et moyennes entreprises (PME), qui a été seulement dispensé dans le département Sud. Les bénéficiaires des formations sur la conduite d'engins de chantier et sur l'entretien routier ont participé à cette activité ; et un total de 54 personnes ont été formées (dont 44 femmes). En revanche, 63,5 % de l'objectif du PAEG a été atteint (85 personnes était l'objectif établi par le PAEG). La formation a consisté en 7 sessions dispensées sur 24 jours, du 21 juin au 30 août, 2013. Le coût total de l'activité s'est élevé à 39 818 USD (737 USD par personne). La formation a donné un résultat encourageant avec la création de 7 entreprises collectives, 6 focalisées sur l'entretien des routes et 1 fournissant des services de recrutement et de placement pour la conduite d'engins de chantier.

TABLEAU 5 : PERSONNES FORMÉES AUX TROIS MODULES DANS LE CADRE DE LA FORMATION AU DÉVELOPPEMENT DES MICROENTREPRISES

Personnes formées aux trois modules dans le cadre de la formation au développement des microentreprises				
Module de la formation	Femme	Homme	Total	Pourcentage de femmes
Module 1 : la création d'une entreprise	40	9	49	82 %
Module 2 : le plan de développement de l'entreprise	37	9	46	80 %
Module 3 : la gestion d'une PME	36	8	44	82 %

ACTIVITÉ 4 : SOUTIEN TECHNIQUE À LA CRÉATION ET AU DÉVELOPPEMENT DES MICROENTREPRISES

Dans le prolongement de l'activité 3, les bénéficiaires ont reçu le soutien consultatif et technique *ad hoc* pour la création de leur propre entreprise liée au secteur des transports. La « composante EFH » en tant que telle a été prévue comme une stratégie concrète visant à la transformation

des connaissances théoriques et techniques en une activité commerciale réelle. Son objectif a été d'encourager les bénéficiaires du programme à s'engager dans le secteur entrepreneurial du transport passant par un processus de création de leur propre microentreprise.

Après avoir réussi la formation au développement de microentreprise (Activité 3), 57 participants ont été répartis en 7 groupes, chacun étant composé de de 3 à 12 personnes. Chaque groupe correspondait à une entreprise. Sur le total des bénéficiaires, 25 étaient des femmes, 22 des hommes, et le sexe du reste des participants reste inconnu en raison d'un manque de données. Les participants ont librement créé 7 groupes, en rejoignant l'entreprise qui les a le plus attiré. Six des entreprises de prestation de service ayant été créées se sont spécialisées dans l'entretien routier et 1 dans le service de recrutement et placement pour l'utilisation d'engins de chantier.

En décembre 2013, 3 des 7 entreprises avaient : i) formalisé leur inscription au registre du ministère du Commerce et de l'Industrie (MCI) ; ii) établi leur capital social ; iii) obtenu leur numéro d'identification fiscale ; iv) ouvert un compte bancaire auprès de la Banque nationale de crédit (BNC) ; v) débuté certaines de leurs activités ; et vi) fait la publicité de l'entreprise dans des journaux locaux. Les 4 entreprises restants ont pris du retard en raison d'un manque de ressources financières pour contribuer au capital social de l'entreprise. La société Sonogemar n'a pas poursuivi son développement en raison de problèmes internes de groupe.

TABEAU 6 : STATUT DES MICROENTREPRISES

Statut des microentreprises							
Procédures administratives et juridiques menées à bien	Nom de la microentreprise						
	ACEMAR	ADDEPH	SOMARO	UCDA	BOA	BEX	SONOGEMAR
Acte constitutif rédigé	X	X	X	X	X	X	
Statuts rédigés	X	X	X	X	X	X	
Certificat de dépôt délivré par la BNC	X	X	X				
Marque commerciale déposée au MCI	X	X	X				
Inscription terminée		X					
Document juridique enregistré à la DGI			X				
Solde de départ apporté			X				
Ouverture des comptes			X				

À la fin du processus d'assistance technique, une évaluation a été réalisée parmi les jeunes entrepreneurs. Les défis principaux identifiés parmi eux lors de la création et le développement de leurs entreprises respectives ont été les suivants : i) limitations économiques pour contribuer au capital de l'entreprise ; ii) problèmes avec les succursales régionales de la BNC ; et iii) difficultés avec la Direction générale des impôts (DGI) du département Sud, réclamant un montant forfaitaire à tous les membres du Conseil pour délivrer leur certificat de déclaration de revenu, nécessaire à l'obtention d'un numéro d'identification fiscale pour la nouvelle entreprise.

ACTIVITE 5 : CAMPAGNE DE SENSIBILISATION



Photo 2 : Panneau de la campagne de communication en Haïti

L'activité 5 s'est attaquée aux problèmes concernant les normes prévalentes, les stéréotypes de genre et de rôle empêchant l'accès des femmes au marché du travail du secteur des transports, en promouvant des messages positifs et sensibilisant les citoyens à l'inclusion des femmes dans ledit secteur. Une campagne de communication a été lancée, focalisée sur les communautés entourant les zones d'exécution du programme EFH et sur les entrepreneurs intéressés par les prestations des services des microentreprises créées dans le cadre dudit programme

Crédit photo : UCE

Les principaux instruments utilisés dans le cadre de la campagne pour atteindre le public ciblé ont été : i) éléments audio-visuels, tels que des affiches de rue, vidéos et brochures, diffusant des messages positifs sur le travail des femmes dans le domaine des transports ; ii) une exposition sur les femmes occupant des postes non traditionnels dans le secteur des infrastructures, développée dans les zones où intervient le programme ; et iii) une session de présentation pour les entrepreneurs, le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) et les agences gouvernementales du secteur des infrastructures quant aux aspects positifs et les potentiels bénéfiques résultant de l'inclusion d'une perspective sensible à la spécificité des genres dans les projets de transport.

Un consultant en campagnes de communication a été embauché dans le cadre du programme pour la conception des éléments et documents de sensibilisation en français et en créole. La campagne a été planifiée pour être lancée parallèlement aux formations mais quelques retards ont été constatés.

LE BUDGET DU PROGRAMME EFH

Un budget de 1 014 407 USD a été octroyé pour l'exécution Programme EFH, lequel a été distribué de la manière suivante :

- 276 692 USD pour la formation de 159 bénéficiaires à l'utilisation d'engins de chantier ;
- 75 642 USD pour la formation de 250 bénéficiaires à l'entretien des routes ;
- 39 818 USD pour la formation de 54 bénéficiaires au développement des compétences micro-entrepreneuriales ;
- 379 987 USD pour les frais d'hébergement ;
- 190 705 USD pour les frais de transport ;
- 45 375 USD pour les campagnes de sensibilisation et de communication ; et
- 6 188 USD pour les frais supplémentaires d'exécution.

PRINCIPAUX RÉSULTATS DU PROGRAMME EFH

- **L'objectif du Programme EFH a été presque entièrement atteint** : 95 % de l'objectif de départ a été atteint. Le but a été de former et de certifier 500 bénéficiaires et 475 participants ont bénéficié de la formation et obtenu la certification.

- **Le focus sur les femmes a été atteint** : le but du programme, lequel était de se focaliser sur la population féminine a été atteint, 75 % des bénéficiaires étant des femmes.
- **Réussite de la réalisation de l'activité** : toutes les activités proposées ont été mises à disposition.
- **Création de microentreprises** : 54 apprentis ont participé à la création de 7 microentreprises.
- **Soutien à l'accès des femmes aux opportunités économiques par** : i) la mise à disposition de nouvelles compétences techniques pour les femmes ; ii) l'amélioration de leurs connaissances théoriques ; iii) le soutien au développement des activités génératrices de revenu ; et iv) la promotion de leur inclusion dans la main-d'œuvre du secteur des transports.
- **Autonomisation des femmes** : le programme a promu l'autonomisation des femmes, encourageant leur pouvoir d'action en leur faisant prendre conscience de leurs droits, leurs potentialités et leur pouvoir de prise de décision, ainsi qu'en renforçant leur autoestime.⁸
- **Promotion des opportunités de travail** : 9 % des bénéficiaires du programme EFH ont trouvé un emploi après avoir réussi la formation. En outre, 2 ans après avoir bénéficié de l'activité 4 et grâce au soutien de l'UCE et du MTPTC, les 12 femmes ayant participé au Programme ont été embauchées par une agence offrant des services d'entretien d'engins en milieu urbain.
- **Flexibilité et résolution des problèmes** : le programme et les personnes ayant contribué à son développement ont fait preuve d'une attitude de flexibilité prompte à la résolution de problèmes. Des défis imprévus et inattendus ont été surmontés avec succès. A titre d'exemple, l'initiative de l'UCE pour le développement des partenariats avec les agences nationales et une entreprise privée de construction dans le but d'offrir des stages et/ou des opportunités de travail aux participants certifiés.
- **Activités de contextualisation sur le marché de travail local** : sur la base d'une stratégie préalable adoptée par le MTPTC consistant en une utilisation de microentreprises locales pour la construction, la réhabilitation et l'entretien des routes au niveau local, le programme a démontré suivre et poursuivre l'approche du MTPTC, en soutenant l'inclusion de la main-d'œuvre locale sur le marché de l'entretien des routes.

TABLEAU 7 : PRINCIPAUX RÉSULTATS DU PROGRAMME EFH

Principaux résultats du Programme EFH			
Résultat	Femmes	Hommes	Pourcentage de femmes
159 participants formés et certifiés à l'utilisation d'engins de chantier	106	53	66,6
250 participants formés et certifiés en entretien des routes	194	56	77,6
54 participants formés et certifiés en entrepreneuriat	44	10	81,4
7 microentreprises créées dans le secteur des transports	NA	NA	NA

⁸ Les données qualitatives ont été rassemblées au cours de l'évaluation réalisée, deux ans après la finalisation du programme parmi les 12 femmes ayant participé au programme EFH.

DÉFIS RENCONTRÉS AU COURS DU DÉVELOPPEMENT DU PROGRAMME EFH

Même s'il y a eu des résultats positifs significatifs obtenus dans le cadre du programme, le développement des activités a fait apparaître certaines faiblesses et limitations du dit programme. Vous trouverez ci-dessous une liste des principaux défis rencontrés lors de l'exécution du programme :

- **Manque de débouchés** : après avoir pu achever les formations, les participants ont eu des difficultés pour trouver un stage et des opportunités d'emploi. Le faible pourcentage de bénéficiaires ayant trouvé un emploi dans le secteur est lié, à la fois au marché de travail haïtien en stagnation et au manque de mesures pour faciliter des opportunités professionnelles dans le cadre du Programme.
- **Absence de mesures pour inclure les participants sur le marché du travail** : le programme aurait pu bénéficier des mesures de soutien aux participants dans l'accès au marché de travail après avoir pu acquérir les compétences techniques et les connaissances théoriques de la formation.
- **Retards de réalisation** : le programme a pris du retard dans la réalisation de certaines activités qui auraient pu bénéficier d'une exécution simultanée, telles que les campagnes de sensibilisation.
- **Abandon des participants** : un nombre de participants inscrits ne se sont pas présentés aux activités ou ont arrêté d'y participer alors qu'elles étaient en cours. Il existe une série de facteurs ayant probablement contribué à cette situation, y compris la déception vis-à-vis des attentes des participants, par exemple, recevoir un montant forfaitaire pour participer aux formations.
- **Temps disponible des femmes** : les femmes ont eu des difficultés pour participer au programme tout en remplissant leurs multiples rôles, tels que leurs rôles de mères prenant soin des membres de leur familles en charge de la réalisation de tâches ménagères.
- **Absence de mesures pour aborder les contraintes financières des participants** : certains bénéficiaires intéressés par la création et le développement de microentreprises de transport ont dû faire face à des contraintes leur empêchant de contribuer au capital social de leur microentreprise. Cette situation a eu un impact négatif sur le développement de quatre microentreprises potentielles.

DOMAINES POTENTIELS D'AMÉLIORATION DU PROGRAMME EFH

- Soutenir une approche axée sur les collectivités pour la conception du programme. Définir la méthodologie et les objectifs du programme avec les participants potentiels et assurer que leurs besoins, attentes et les résultats souhaités sont pris en compte dans la conception du programme.
- Discuter à l'avance des attentes des participants concernant les formations pour clarifier et aborder toutes les questions et réduire le nombre des participants finissant par abandonner le programme.
- Transmettre des messages clairs sur ce qui sera ou non fourni dans le cadre du programme et éviter ainsi les malentendus qui pourraient conduire à une déception des participants.

- Identifier les champions en matière de genre dans le secteur des transports afin de créer des alliances entre le gouvernement, le secteur privé et les communautés, pouvant favoriser le programme en matière de genre et de transports.
- Développer des partenariats avec le secteur privé local pour soutenir l'intégration des participants au sein de la main-d'œuvre du secteur des transports. Ceci est particulièrement important pour la promotion de la participation des femmes dans le secteur étant donné que ce dernier est dominé par les hommes.
- Organiser des sessions informatives chez les opérateurs du secteur dans la région pour créer des synergies, présenter des entreprises récemment créées et soutenir le développement de leurs activités en échangeant au sujet des expériences et enseignements tirés.
- Maintenir et promouvoir un dialogue constructif avec les entrepreneurs du secteur des infrastructures pour pouvoir partager avec quant aux bénéfices de l'embauche des femmes et ainsi diversifier leur main-d'œuvre.
- Discuter avec le MTPTC des mesures potentielles pour inciter le secteur privé à absorber la main-d'œuvre féminine.
- Offrir des services de garde d'enfants aux mères pouvant faciliter leur participation au programme.
- Offrir un service de mentorat pour guider les femmes au cours de leur intégration dans les postes traditionnellement occupés par les hommes.
- Apporter du conseil et du soutien technique afin de guider les nouveaux entrepreneurs pour une prestation de services de qualité dans le cadre de leur première commande.
- Octroyer des subventions ciblées aux jeunes pour faire face aux défis rencontrés au cours de l'apport du capital social de l'entreprise. Un mécanisme de prêt peut aussi être conçu pour leur permettre de rembourser la somme empruntée une fois que l'entreprise sera en mesure de générer des revenus.
- Créer un fond pour l'enregistrement des microentreprises pour soutenir les nouveaux entrepreneurs lors du paiement de l'acte d'enregistrement.
- Faire un don d'équipements permettant aux entreprises récemment constituées de fonctionner. Selon les dispositions budgétaires rédigées dans le cadre de l'évaluation finale, le budget pourrait varier entre 15 000 et 20 000 USD par société.

PROGRAMME D'INTÉGRATION DE GENRE, VIH/SIDA ET PREMIERS SECOURS DANS LES CAMPEMENTS DE CHANTIERS (IGVPS)

L'IGVPS a été lancé dans le cadre du Projet III de soutien au secteur des transports en Haïti (HA-L1079). L'IGVPS s'est centré sur les interventions en matière de genre pour la promotion de l'inclusion des femmes parmi la main-d'œuvre en charge de la construction d'infrastructures de transport.⁹ Conformément à la politique de la BID pour réduire les risques sociaux liés au

⁹ Le Projet III d'appui au secteur des transports (HA-L1079) a visé à l'amélioration des liaisons entre les différentes régions du pays grâce à la réduction du coût et des temps de transport. Les objectifs spécifiques de ce programme ont été : (i) la réhabilitation et l'amélioration du tronçon de route Ennery-Plaisance/RN1 ; (ii) l'entretien du tronçon rénové pendant 2 ans ; (iii) l'amélioration des conditions de sécurité routière le long de la route en réduisant les risques d'accidents impliquant des véhicules et des piétons ; (iv) le renforcement institutionnel du secteur des transports ; et (v) le pavage des tronçons urbains dans les municipalités sélectionnées en faisant appel à des méthodes nécessitant une main-d'œuvre nombreuse.

développement des infrastructures, l'IGVPS a consacré une attention toute particulière aux risques relatifs à l'afflux de travailleurs et aux impacts négatifs associés sur les communautés locales.¹⁰

L'organisation locale Konesans Fanmi Se Lespwa Timoun (KF) a été responsable de l'exécution du programme, lequel a été mis en œuvre pendant deux ans, entre 2014 et 2016. Suite à plusieurs retards d'exécution, la KF a demandé une extension de son contrat auprès de l'UCE. Parmi les principaux objectifs de l'IGVPS visant au soutien du gouvernement haïtien dans son engagement, on peut noter : (i) la promotion du développement équitable et inclusif grâce au soutien du Programme pour l'égalité des genres ; (ii) la réduction de la propagation du VIH/SIDA et de la VBG ; et (iii) la réduction des risques d'accidents au travail.

CARTE 2 : ZONES D'INTERVENTION DU PROGRAMME IGVPS



L'IGVPS a été mis en œuvre dans les zones entourant le projet, le tronçon de route Ennery-Plaisance (RN-1), avec un accent particulier mis sur les communes de Gonaïves et d'Ennery. Le Programme s'est centré sur ces deux zones en raison de l'augmentation du taux de propagation du VIH de 1,9 % en 2006 à 3 % en 2012 (Ministère de la Santé Publique et de la Population, 2012) et également en raison du taux élevé de VBG au sein de ces communautés, ces violences constituant 40,9 % des violences domestiques (Konesasn Fanmi, n.d.), l'un des taux les plus élevés du pays. De même, la Carte de pauvreté d'Haïti classe Gonaïves et Ennery dans la catégories « extrêmement faible » en matière d'accès aux services de santé primaires (Ministère de la Planification et de la Coopération Externe, 2004).

COMPOSANTE I : FORMATIONS AUX TECHNIQUES DE CONSTRUCTION : MAÇONNERIE, DÉCAPAGE ET MENUISERIE

Conformément à l'objectif du Projet HA-L1079 de promouvoir un programme inclusif des genres et de soutenir l'intégration socio-économique des femmes à des postes de travail dominés par les hommes dans le secteur de la construction, la KF a mis en place un programme de formation pour les femmes locales en maçonnerie, décapage et menuiserie. Le Programme a mis à disposition des bénéficiaires des connaissances techniques dans trois métiers principaux et ce dans les communes de Gonaïves, Ennery et Plaisance.

¹⁰ Il est très largement reconnu que l'arrivée de travailleurs masculins non issus de la région pour la construction, la réhabilitation ou l'entretien des infrastructures peut avoir un impact négatif sur la population locale, en particulier sur les femmes et les jeunes filles. Les femmes et les jeunes filles sont susceptibles de nouer des relations avec les travailleurs des campements, en s'exposant divers risques. Des conséquences négatives potentielles de telles relations provisoires incluent le risque de contracter des infections sexuellement transmissibles, y compris le VIH/SIDA, de grossesses chez les adolescentes, de prostitution des enfants et d'abus sexuel, ainsi que des VBG. Le bouleversement de la vie familiale et l'abandon des enfants peuvent également se produire en conséquence.

TABLEAU 8 : FORMATIONS AUX MÉTIERS TRADITIONNELLEMENT MASCULINS

Formations aux métiers traditionnellement masculins					
Communauté	OC	Femmes	Hommes	Total	Pourcentage de femmes
Gonaïves	10	23	3	27	85
Ennery	15	31	4	36	86
Plaisance	23	64	7	73	87
TOTAL	48	118	14	132	89

La KF a respecté deux critères pour sélectionner les bénéficiaires du Programme : i) être instruit ; et ii) avoir été recommandé par une organisation communautaire (OC) collaborant avec la KF. À la fin du programme, 132 personnes avaient participé à la formation. Parmi les participants, il y a eu 118 femmes et 14 hommes. Deux tiers des participants étaient âgés de 26 à 50 ans, et 31 % d'entre eux avaient précédemment déjà travaillé sur des chantiers de construction. Concernant les préférences de formation, 71 % d'entre eux ont choisi la maçonnerie, 23 % le décapage et 6 % à la fois la maçonnerie et le décapage. Chacune des formations a duré 4 semaines.

TABLEAU 9 : PROFIL DES BÉNÉFICIAIRES FORMÉS AUX MÉTIERS TRADITIONNELLEMENT MASCULINS

Profile des bénéficiaires formés aux métiers traditionnellement masculins									
Age	#	Instruction	%	Métier	%	Statut Civil	%	Enfants	#
18-25	35	Primaire	35,79	Commerce	42,74	Célibataire	34,84	Aucun	34,09
26-50	88	Secondaire	56,18	Agriculture	16,66	Marié	34,09	1-2	25
> 51	3	Tertiaire	5,3	Enseignement Couture	15,15	Veuve	5,3	3-5	26,51
Aucune réponse	6	Aucune réponse	3	2 activités	3,78	Placage	21,96	6 et >	9,84
				Aucune réponse	1,51	Aucune réponse	3,72	Aucune réponse	4,54
				Aucune activité	17,42				

COMPOSANTE 2 : INTERVENTIONS EN MATIÈRE D'ÉDUCATION ET DE SENSIBILISATION DES COMMUNAUTÉS SUR LE VIH/SIDA ET LA VBG

Les objectifs de la composante 2 ont été de sensibiliser la population répartie autour la zone d'exécution du projet quant au VIH/SIDA et à la VBG. Pour atteindre cet objectif, des représentants d'organisations communautaires de femmes ont été sensibilisés sur la VBG et le VIH/SIDA. Les représentants formés sous la supervision de la KF étaient responsables de la création d'unités communautaires pour organiser des sessions d'éducation et de sensibilisation exhaustives sur la prévention du VIH/SIDA et de la VBG dans les communes de Gonaïves, Ennery et Plaisance.

TABLEAU IO : ORGANISATIONS COMMUNAUTAIRES ET MEMBRES SENSIBILISÉS SUR LE VIH ET LA VBG

Organisations communautaires et membres sensibilisés sur le VIH et la VBG						
Municipalité	Localités	OC	Homme	Femme	Total	% de femmes
Plaisance	Dépeignes	2	8	20	28	71
	Nan Michel	3				
	Centre-Ville	5				
	Champagne	5				
	Bassin	5				
	Lecler	1				
Gonaïves	Gattereau	8	8	22	30	73
	Pont Tamarin	1				
	Bassin	1				
	Bois-Marchand	3				
Ennery	Passe-Reine	6	10	34	44	77
	Haut-Chemin	1				
	Centre-Ville	5				
	Mapou Rolin	1				
	Savane Carre	1				
	Garoti	1				
	Gattereau	8				
	Pont Tamarin	1				
	Bassin	1				
Total		49	26	76	102	74

Diverses sessions de groupe ont eu lieu dans plusieurs localités afin de sensibiliser la population. Grâce à ces activités de groupe, 3 559 personnes ont été sensibilisées (1 431 hommes et 2 128 femmes) et 1 662 personnes ont bénéficié des services de test (880 hommes et 782 femmes). En outre, des femmes formées ont organisé quatre sessions itinérantes dans des unités mobiles pour sensibiliser le plus grand nombre possible de personnes à la prévention du VIH/SIDA et de la VBG. Dans ce contexte, 4 300 personnes ont été sensibilisées et 20 432 préservatifs ont été distribués dans les communes de Gonaïves, Ennery et Plaisance.

TABLEAU II : INTERVENTIONS RÉALISÉES PARMI LA POPULATION LOCALE

Interventions réalisées parmi la population locale						
Municipalité	Personnes sensibilisées		Personnes testées		Personnes infectées et traitées	Préservatifs distribués
	H	F	H	F		
Gonaïves	191	183	106	94	2	15 596
Ennery	435	651	200	332	9	36 556
Plaisance	805	1 294	574	356	5	43 787
Total	1 431	2 128	880	782	16	95 939

COMPOSANTE 3 : FORMATIONS DE PRÉVENTION DU VIH ET DE LA VBG POUR LES OUVRIERS DU BÂTIMENT

Cette composante a eu pour but de sensibiliser les ouvriers du bâtiment au VIH/SIDA et à la VBG, afin de réduire la diffusion du VIH et de la VBG et empêcher que le secteur public ne devienne un vecteur de ces problématiques. Les interventions réalisées dans le cadre de la composante 3 ont comporté : i) des formations pour les ouvriers du bâtiment aux pratiques de prévention et aux services disponibles et ii) des tests de dépistage sur les chantiers de construction portant sur le VIH et la syphilis.

TABLEAU 12 : INTERVENTIONS MISES EN PLACE PARMIS LES OUVRIERS DU BÂTIMENT

Interventions mises en place parmi les ouvriers du bâtiment				
Interventions	Femmes	Hommes	Total	% de femmes
Formations pour les ouvriers du bâtiment sur le VIH et la VBG	21	116	137	15
Tests de dépistage pour les ouvriers du bâtiment : VIH et syphilis	16	98	114	14
Sensibilisation sur le VIH et la VBG dans les chantiers	/	100	100	/
Formations des ouvriers du bâtiment aux premiers secours	44	98	142	31

Un total de 137 travailleurs de chantiers a pu bénéficier de formations sur le VIH et la VBG (dont 21 femmes), 114 ont pu bénéficier d'un test de dépistage du VIH et de la syphilis.¹¹ De plus, 100 travailleurs des alentours du chantier ont été sensibilisés en matière de VIH ainsi que de VBG, et 3 456 préservatifs ont été distribués avec démonstration de pose.

COMPOSANTE 4 : FORMATION EN PREMIERS SECOURS POUR LES OUVRIERS DU BÂTIMENT

De nombreux accidents du travail peuvent survenir au cours de projets d'infrastructures. Ces accidents pourraient être évités et traités grâce à des stratégies adéquates des services de sécurité et de santé. Etant donné les difficultés d'accès à des services de santé et d'évacuation d'urgence dans le cadre des accidents du travail, la composante 4 a eu pour but de mettre en place et de renforcer la capacité de prise en charge des ouvriers et des établissements locaux de santé en matière de premiers secours. Au total, ce sont 142 ouvriers qui ont été formés aux premiers secours (98 hommes et 44 femmes). Les activités menées dans ce cadre ont été : i) la formation aux premiers secours des ouvriers par des professionnels de ce domaine et ii) la fourniture et l'approvisionnement en équipements médicaux et pharmaceutiques de base.

PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'IGVPS

Les principaux résultats obtenus après l'achèvement de l'analyse de l'IGVPS sont les suivants :

- **Renforcement des OC représentant les femmes :** la capacité de mobilisation d'une communauté de femmes travaillant dans les OC a été améliorée. Ceci leur a permis d'étendre leur leadership dans la communauté, d'accroître leur visibilité et de développer des relations de travail avec les membres de différentes organisations.
- **Renforcement du réseau et du leadership des femmes :** le programme a contribué à l'autonomisation des femmes en les aidant à étendre leurs réseaux via leurs organisations. Les efforts combinés des différents leaders d'organisations afin de mener à bien les sessions d'éducation a permis d'accroître les opportunités de mise en réseau des femmes. Par ailleurs, le programme a encouragé le développement du leadership des femmes en leur permettant de diriger les Cellules d'animation communautaires (CAC).

¹¹ Parmi les personnes testées, une était infectée par le VIH et une par la syphilis.

- **Sensibilisation locale accrue sur la VBG, le VIH/SIDA et l'égalité des genres :** du fait des nombreuses formations, sessions de sensibilisation et débats, le Programme a amélioré la prise de conscience locale portant sur les droits des femmes, la VBG, l'éducation responsable des enfants et le VIH/SIDA.

TABEAU 13 : BÉNÉFICIAIRES DES INTERVENTIONS DE L'IGVPS EN FONCTION DU SEXE

Bénéficiaires des interventions de l'IGVPS en fonction du sexe				
Interventions	Femmes	Hommes	Total	% de femmes
Formations aux métiers traditionnellement masculins	118	14	132	74
Formations de l'OC sur le VIH/SIDA et la VBG	76	26	85	80
Formations communautaires sur le VIH/SIDA et la VBG	2 128	1 431	3 559	60
Tests de dépistage communautaires : VIH et syphilis	782	880	1 662	47
Sensibilisation des ouvriers sur les VBG et le VIH	21	116	137	15
Tests de dépistage des ouvriers : VIH et syphilis	16	98	114	14
Formations des ouvriers aux premiers secours	44	98	142	31

- **Incitation au dépistage d'IST au sein de la population locale :** les résidents ont pu bénéficier de services de tests de dépistage d'IST du fait du travail considérable réalisé par les organisations féminines. De plus, un plus grand nombre de personnes étaient ouvertes à l'idée d'être dépistées ou testées et intéressées de connaître leur état sérologique.
- **Appui apporté aux établissements de santé locaux :** par son approche globale sur le VIH/SIDA et la syphilis, le projet a amélioré la relation des établissements de santé locaux de Gonaïves, Ennery et Plaisance avec la population en gagnant sa confiance. Les établissements locaux de santé ont également bénéficié des ressources logistiques du programme KF.

TABEAU 14 : RÉSULTATS OBTENUS PAR L'IGVPS

Résultats obtenus par l'IGVPS			
Interventions planifiées	Planifiées	Réalisées	% de réalisation
Rencontres VIH-VBG avec les chefs d'entreprise	10	8	80
Formations des ouvriers aux premiers secours	150	102	68
Sensibilisation des ouvriers sur les IST/VIH	300	135	45
Dépistages : VIH et syphilis	2 400	1 257	52,3
Distributions de préservatifs	126 000	91 849	73
Sessions communautaires relatives aux VBG/VIH	5 000	3 000	60
Sensibilisation des femmes relatives aux VBG/VIH	200	150	75
Sensibilisation des éducateurs relatives aux VBG/VIH	200	102	51
Formations des femmes en matière de construction	150	132	88
Sessions itinérantes de l'unité VIH mobile	7	3	42,85
Fourniture de kits de premiers secours	10	6	60
Poste de premiers secours	1	1	100

- **Autonomisation des ouvriers des chantier grâce aux interventions :** alors que les ouvriers de chantier étaient enthousiasmés par les résultats des activités mises en place, ils ont également pu ressentir un sentiment d'appropriation de ces accomplissements, se sentant ainsi plus engagés envers leurs communautés. Le focus sur le VIH, la VBG et les formations aux premiers secours leur ont permis d'être témoins de l'impact engendré par le fait d'être des leaders responsables.

- **Les entreprises de construction ont bénéficié d'un accroissement du nombre d'ouvriers formés :** les sociétés ont bénéficié du programme, particulièrement pour ce qui concerne les compétences personnelles en lien avec les formations en construction, comme les premiers secours, le VIH/SIDA et la VBG à mesure que le nombre d'ouvriers sensibilisés a augmenté.
- **Perception améliorée des ouvriers dans les communautés locales :** les populations locales perçoivent généralement les ouvriers du bâtiment comme un risque, du fait de l'impression qu'ils accordent peu d'importance aux aspects sociaux de leur travail. Les formations et échanges parmi les ouvriers en ce qui concerne les aspects sociaux en lien avec la construction a aidé les ouvriers à améliorer leurs relations avec les communautés d'une part, améliorant également la perception de la population à leur égard.
- **Le MTPTC a acquis de l'expérience pour de futures interventions :** l'IGVPS a été une expérience pilote pour le MTPTC dans la mise en place de son programme en matière de genre et de construction. Le retour d'expérience et les recommandations laissent un résultat instructif pour d'éventuelles futures interventions du MTPTC dans ce domaine. Par ailleurs, tous les supports de formation et de communication, études et enquêtes constituent un atout pour de futurs projets.

Même si le Programme a contribué à faire avancer la question de genre et transports, les objectifs fixés n'ont pas été atteints (voir tableau 14).

LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES AU COURS DU DÉVELOPPEMENT DE L'IGVPS

- **Ségrégation professionnelle en fonction du genre :** la plupart des responsables de campements sont des hommes, préférant souvent embaucher des femmes locales dans le cadre d'activités en lien avec des tâches d'entretien des campements : nettoyage, cuisine, etc., au lieu de leur proposer un travail dans la construction. La ségrégation professionnelle dans ce domaine affecte les femmes, sachant que les métiers du secteur de la construction sont plus rémunérateurs que les activités de services.
- **Processus d'embauche ignorant la dimension de genre :** malgré les efforts de sensibilisation de la KF en faveur des genres, les entrepreneurs responsables de la construction de la route et l'UCE n'ont pas proposé de mesures promouvant l'égalité des genres au cours des processus d'embauche afin d'appuyer le recrutement des femmes ayant suivi les formations.
- **Risque de perte des connaissances acquises :** étant donné les difficultés à trouver un emploi dans le secteur de la construction à des postes traditionnellement occupés par des hommes, les femmes ont moins de possibilités de mettre en application les connaissances acquises au cours des formations. Le manque de pratique vis-à-vis de ces nouvelles compétences pourrait rendre difficile la rétention des compétences techniques acquises.
- **Les critères de sélection établis ont entravé l'accès des femmes avec un niveau d'instruction moindre :** les femmes pourvues d'un niveau d'instruction moindre font face à de plus fortes contraintes à cause des difficultés à trouver des opportunités professionnelles. En outre, cette sous-population a davantage d'enfants que les femmes instruites. Ces deux éléments réunis les mettent dans des conditions financières précaires car elles auraient besoin de travailler afin de subvenir aux besoins de leurs familles mais n'ont pas les compétences nécessaires pour entrer sur le marché du travail. Les critères de sélection utilisés par l'IGVPS afin d'identifier les bénéficiaires des formations aux techniques de construction nécessitaient de l'instruction, pouvant ainsi pénaliser des femmes non instruites nécessitant les compétences pour trouver un emploi.
- **Réticence des femmes à se faire dépister du VIH :** même si les femmes bénéficiaires se sont rendues aux sessions communautaires de sensibilisation au VIH/SIDA et la VBG, celles-ci étaient réticentes à se faire dépister.

- **Retards entravant la mise en place des projets :** plusieurs retards au cours des phases de conception et de mise en place ainsi que des pénuries de matériel nécessaire à l'exécution du projet ont entravé le programme de travail fixé au départ. Parmi ces obstacles, on note entre autres : i) des processus d'approvisionnement ayant été plus longs que prévu, ii) que les marchés locaux n'étaient pas pourvus en kits de test du VIH et en préservatifs et iii) des retards de paiement et dans le développement des plans de formation. En conséquence, certains objectifs opérationnels n'ont pas pu être menés à bien après les deux années d'existence du programme. La KF a sollicité une extension, laquelle a été acceptée par l'UCE.
- **Diminution des fonds pour la poursuite de la mise en œuvre des interventions :** le manque de financement à long terme du programme a provoqué un ralentissement dans la prestation des services, affectant ainsi la crédibilité de l'organisation et de la mise en place du projet.
- **Manque de mesures de communication :** les supports de communication produits dans le cadre du Programme afin d'augmenter la prise de conscience et la visibilité associée en matière de VBC et de VIH n'ont pas été suffisamment répandus en raison de contraintes budgétaires.

LES POINTS DE L'IGVPS POUVANT ÊTRE POTENTIELLEMENT AMÉLIORÉS¹²

- **Ajouter une clause dans les dossiers d'appel d'offres et contrats stipulant un objectif minimum d'embauche des femmes formées localement :** cette mesure permettrait aux femmes formées de mettre en pratique leurs nouvelles compétences et d'acquérir une expérience pratique pouvant accroître leurs chances de décrocher un emploi dans le secteur des transports.
- **Promouvoir les formations dans le domaine de la construction pour les femmes ayant un niveau d'instruction limité :** revoir les critères de sélection de l'IGVPS afin de proposer des formations aux femmes les plus vulnérables.
- **Former les chefs d'équipe et les acteurs pertinents par rapport aux bénéficiaires engendrés par l'incorporation au secteur de la construction de femmes formées :** la ségrégation hommes-femmes dans le secteur de la construction va de pair avec la stigmatisation et les idées préconçues sur ce que doit être métier d'hommes et un métier de femmes. À titre d'exemple, les responsables des campements associent encore les femmes aux tâches domestiques. La formation des femmes aux métiers traditionnellement masculins requiert un appui passant par des stratégies visant à la prise de conscience des chefs d'équipe, dirigeants tels que les responsables de campement, afin de promouvoir l'emploi des femmes.
- **Programme de stages ou emplois à court terme dans le secteur de la construction :** une mesure visant à traiter le risque de voir les femmes perdre les connaissances acquises en matière de techniques de construction pourrait être la mise en place d'un programme de stages ou emplois à court terme, mesure pouvant être mise en œuvre en accord avec les agences gouvernementales (organismes d'exécution par exemple), universités, instituts techniques et entreprises de construction. Ces types de contrats professionnels pourraient être plus faciles à obtenir, pouvant ainsi constituer une solution temporaire en attendant que les femmes puissent décrocher des emplois à plus long terme.

¹² Etant donné que certaines suggestions relatives aux formations en construction du programme EFH peuvent également s'appliquer aux formations en construction du programme IGVPS, cette section proposera principalement des suggestions dans d'autres domaines de mise en œuvre du programme.

- **Préparer une liste de la main d'œuvre féminine dans le secteur de la construction :** le développement d'une liste des femmes formées pourrait faciliter leur embauche à l'échelle locale. Cette base de données pourrait inclure les compétences spécifiques de chaque femme et ainsi constituer un outil au service des entreprises de construction à la recherche d'une main d'œuvre locale.
- **Offrir aux femmes des formations en matière de leadership et fixer un objectif pour le nombre de femmes responsables des campements :** les femmes responsables d'OC et ayant bénéficié d'une formation aux techniques de construction et en mobilisation communautaire concernant le VIH et la VBG sont mieux instruites et sont mieux disposées à devenir des leaders sur les campements. Ceci nécessite une formation supplémentaire en matière de leadership avec l'inclusion d'un pourcentage de chefs d'équipe féminins. Ces femmes peuvent fournir une grande aide en étant vigilantes vis-à-vis de la VBG et du travail des enfants dans les campements.
- **Intégrer un code de conduite et d'éthique portant sur la protection des enfants et la VBG dans les documents d'appel d'offres et les contrats de prestation :** Afin de prévenir et traiter les risques sociaux pouvant découler de l'afflux de travail, des codes de conduite et d'éthique relatifs à la protection des enfants et à la VBG pourraient être intégrés aux documents d'appel d'offres et aux contrats de tous les employés, prestataires et consultants contribuant à la mise en œuvre du projet. Les enfants d'Haïti sont recrutés comme main d'œuvre (34,4 % des enfants d'Haïti entre 5 et 14 ans travaillent), notamment à des tâches domestiques, dans l'agriculture et le secteur de la construction.
- **Intégration de plans d'action relatifs aux VBG et à la protection des enfants dans les documents d'appel d'offre et les contrats de prestation :** Une équipe de conformité (EC) peut également être constituée afin de coordonner et surveiller l'application des codes de conduite. Afin de concrétiser les principes inscrits dans les codes de conduites, l'EC devra développer un plan d'action vis-à-vis du travail des enfants ainsi qu'un autre portant sur la VBG. Les membres potentiels de l'EC pourraient être les spécialistes en développement social de l'UCE, l'ingénieur résident, le manager du campement en charge de la santé et de la sécurité ainsi qu'une organisation locale en charge de représenter les communautés locales. Le plan d'action fournira à ces acteurs les instruments *ad hoc* afin de prévenir et traiter ces risques sociaux parmi leurs travailleurs.
- **Poursuite des tests dans les zones rurales reculées :** étant donné que les populations vivant dans les zones rurales les plus éloignées sont les plus intéressées par les services de dépistage et que davantage de cas de personnes infectées ont été identifiés dans ces zones, ces services doivent perdurer dans ces communautés.
- **Favoriser une approche holistique en matière de VIH/SIDA :** traiter la stigmatisation liée au VIH/SIDA, apporter une ample connaissance vis-à-vis de l'infection et améliorer l'accès aux lieux de dépistage afin de réduire la réticence à se faire tester, tout particulièrement pour les femmes.¹³
- **Augmenter le budget communication du MTPTC :** afin de remédier au manque de fonds alloués à l'agence de communication du projet, il est nécessaire de développer un mécanisme pour l'utilisation des fonds de communication sous l'égide du MTPTC.

AUTRES INITIATIVES

Entre 2012 et 2014, la Banque mondiale (BM) a également contribué au programme haïtien de genre et transport en appuyant l'Initiative pour les Adolescentes en Haïti (*Adolescent Girls Initiative – AGI*). L'AGI était une initiative internationale ayant pour objectif de piloter des interventions pour l'amélioration de l'employabilité de jeunes femmes vulnérables dans des emplois non traditionnels. Cette initiative a mis en place des formations au profit de 1 000

¹³ La « connaissance approfondie » du VIH est une mesure composite, indiquant qu'une personne sait : i) que l'usage constant d'un préservatif et la limitation des rapports sexuels à un partenaire non infecté sont tous deux des moyens de prévenir la transmission du VIH, ii) qu'une personne paraissant en bonne santé peut être porteuse du VIH et iii) qu'elle doit rejeter les idées fausses les plus localement répandues au sujet du mode de transmission du VIH, comme par exemple le fait qu'il peut être transmis par les moustiques et qu'une personne peut être infectée en partageant de la nourriture avec une personne porteuse du SIDA.

adolescentes haïtiennes en maçonnerie, conduite d'engins de chantier, menuiserie, électricité, mécanique, réfrigération et télécommunications.¹⁴ De même, l'USAID s'est engagé en faveur d'interventions de genre et de transports et tout particulièrement dans la formation des femmes à la conduite de camions dans le secteur de la construction de routes.¹⁵

Les interventions de l'AGI ont apporté d'importantes leçons pour le développement du PAEG et pour orienter d'éventuelles actions à l'avenir (voir graphique 2).

GRAPHIQUE 2 : L'AGI A SUGGÉRÉ DES MESURES AFIN DE FAIRE CROÎTRE L'EMPLOYABILITÉ DES ADOLESCENTES



Source : Ensemble de données d'enquêtes initiales et à mi-parcours — AGI Haïti

- Mise en place de partenariats public-privé (PPP) :** même si les formations de l'AGI ont traité en priorité les domaines à haut potentiel de recrutement, les bénéficiaires ont dû relever un défi de taille pour trouver des opportunités d'emploi dans un marché haïtien du travail stagnant. Les PPP ont constitué un élément essentiel pour les programmes de renforcement des compétences. Cette collaboration a apporté aux bénéficiaires de ces formations des possibilités pour appliquer les compétences acquises, sur le marché du travail, via des programmes de stage en entreprise et des emplois à court et long terme dans certains cas.



Photo 3 : cérémonie de remise des diplômes de l'Initiative pour les Adolescentes

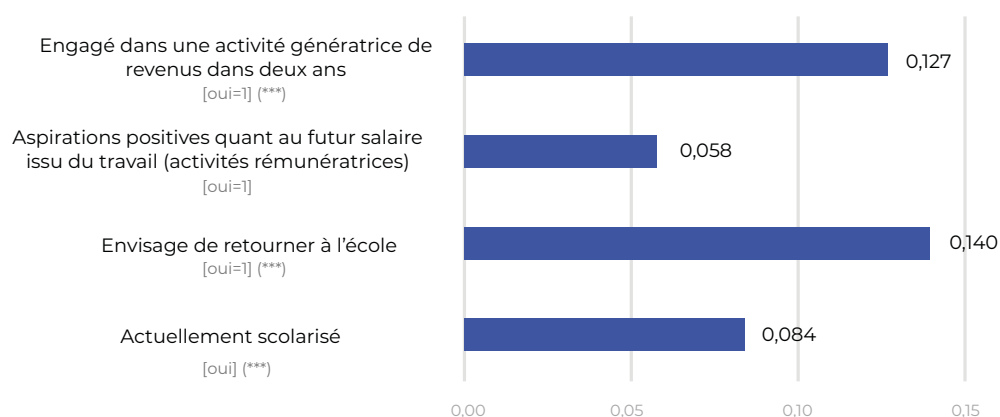
Crédit photo: *Haïti Adolescent Girl Initiative (AGI) : Project Report Poverty Global Practice*

¹⁴ Pour davantage d'informations sur l'AGI, veuillez consulter : World Bank. 2015. *Haïti Adolescent Girl Initiative: Project Report* (Rapport d'activités de l'Initiative pour les Adolescentes en Haïti, 2005, Banque mondiale).

¹⁵ Il n'a pas été possible de collecter davantage d'informations au sujet des interventions de l'USAID en matière de genre et de transport.

- **Collaboration avec les organisations locales :** Les organisations non gouvernementales locales se sont révélées être des partenaires essentiels dans la conception et la mise en œuvre des mesures de l'AGI. L'engagement des organisations locales a fait croître la confiance et l'adhésion des partenaires de l'AGI, permettant d'améliorer la pérennité de cette initiative, replaçant les acteurs locaux au centre de cette dernière.
- **Formation technique complémentaire avec un renforcement des compétences interpersonnelles et socio-émotionnelles :** l'expérience haïtienne de l'AGI montre que le développement interpersonnel et socio-émotionnel combiné à des compétences techniques constituent une combinaison efficace pour permettre aux femmes de se préparer à un environnement de travail. Grâce à cet appui spécifique, les aspirations des femmes en termes d'aspirations éducatives et professionnelles ont été renforcées, leur auto-estime ainsi que leur pouvoir d'action ont pu croître et elles se sont senties plus à l'aise vis-à-vis de leurs performances au travail.
- **Focalisation sur les aspirations des bénéficiaires :** l'approche de l'AGI a permis d'aider les bénéficiaires à identifier leurs aspirations personnelles et professionnelles. Cette approche a mené à des résultats inspirants. Les désirs des bénéficiaires à suivre des formations et des études ont augmenté et leur niveau d'acceptation vis-à-vis de comportements violents de leurs partenaires a décliné. Par ailleurs, les jeunes femmes se sont senties davantage affirmées et confiantes à l'idée d'évoquer leurs opportunités professionnelles avec d'autres personnes.
- **Soutien aux bénéficiaires dans leurs orientations professionnelles :** l'AGI a proposé du mentorat aux bénéficiaires tout en les guidant dans l'identification de leurs aspirations personnelles et professionnelles. Le mentorat a pour but d'aider les bénéficiaires à se fixer des aspirations et buts professionnels raisonnables ainsi que de gérer leurs attentes.
- **Avoir conscience du caractère limité du marché du travail en Haïti :** les conclusions de l'AGI ont démontré que la ségrégation basée sur le genre ne constitue pas la principale contrainte lorsque les adolescentes tentent d'accéder à un secteur dominé par les hommes. Le principal goulet d'étranglement reste un marché du travail limité en matière d'offres d'emploi, ce qui nécessite donc de proposer des formations qui pourraient se transformer en possibilités d'emplois viables. D'autres facteurs ont affecté le faible niveau d'opportunités professionnelles, tels que le nombre limité d'ouvertures de postes, le manque d'informations au sujet desdites ouvertures de postes ainsi que l'abus d'autorité des hommes au cours des processus de candidature avec par exemple, des avances à caractère sexuel durant le processus de sélection.

GRAPHIQUE 3 : EFFETS DE L'AGI SUR LES ASPIRATIONS PROFESSIONNELLES, SALARIALES ET ÉDUCATIVES



Source : ensemble de données d'enquêtes initiales et à mi-parcours — AGI Haïti.

- **Soutien au cours de la recherche d'emploi :** l'AGI a développé une mesure innovante pour remédier au manque d'informations disponibles lors des ouvertures de poste et motiver les filles adolescentes au cours de leurs recherches d'emploi. Ce programme a mis en place un système de SMS afin de maintenir les adolescentes connectées durant six mois après leur formation. Via ce système, les filles adolescentes formées ont pu partager au sujet d'ouvertures de postes et s'encourager mutuellement au cours de leurs recherches d'emploi.
- **Prendre en compte l'effet dévastateur du harcèlement sexuel sur l'auto-estime des professionnelles :** les adolescentes ont un risque élevé d'être la cible de harcèlement sexuel au cours de leur recherche d'emploi. Cette expérience est la raison première de leur démoralisation au cours de leur recherche, contribuant également à rabaisser la perception des adolescentes vis-à-vis de leurs aptitudes professionnelles.

RESSOURCES QUALITATIVES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU PLAN D'ACTION POUR L'ÉGALITÉ DES GENRES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI

Au cours de dernières années, une série d'initiatives en matière de transport, sensibles à la spécificité des genres ont été pilotées en Haïti, en particulier pour les femmes en tant que prestataires de services. Une approche considérant les femmes et les hommes en tant qu'utilisateurs de services pourrait élargir les potentialités vis-à-vis des transports en Haïti. La conception de services et d'infrastructures adaptés aux besoins spécifiques des femmes et des hommes peut générer un meilleur accès aux marchés, aux services d'éducation et de santé, faciliter les opportunités économiques, et finalement réduire le manque de temps des femmes.

DIFFÉRENCES DE GENRES DANS LES SCHÉMAS DE DÉPLACEMENTS EN HAÏTI

Les différences fondées sur le genre dans les rôles productifs, reproductifs et communautaires ont une influence sur les moyens et les schémas de déplacement des femmes et des hommes. Tandis qu'en Haïti, les hommes conduisent généralement des camionnettes, des voitures et des motocyclettes, la marche et les moyens de transport en commun, tels que *tap taps* [*taxis collectifs en Haïti*], mini-fourgonnettes et les motocyclettes constituent les principaux moyens de transport pour les femmes. Les femmes ont aussi des schémas de déplacement beaucoup plus complexes que les hommes, en combinant leurs tâches ménagères et de garde avec des activités génératrices de revenu et les obligations communautaires. En Haïti, l'existence de différences entre genres dans les moyens de transport a également un impact direct sur la sûreté des femmes et des jeunes filles. Les femmes et les jeunes filles sont plus susceptibles d'être victimes de violences basées sur le genre (VBG), y compris du harcèlement physique et sexuel lorsqu'elles marchent dans zones isolées ou se déplacent dans des moyens de transport en commun.

ENCADRÉ 2

Pour comprendre les besoins des femmes haïtiennes en tant qu'utilisatrices de services, la Division des transports de la BID (DTB) a mené une mission d'orientation en matière de genre et transports à Port-au-Prince et à Gros Morne, entre le 12 et le 16 décembre 2016. L'objectif de la mission a été l'identification des principaux défis et besoins en matière de transport et les besoins des femmes au niveau local, lorsqu'elles développent leurs activités économiques, grâce à des groupes de discussion et des entretiens approfondis avec des acteurs clés travaillant en Haïti, afin de traiter lesdits défis et besoins et ce, dans le cadre des investissements de la BID en matière de transport.

GROUPES DE DISCUSSION AVEC LES MADAN SARA ET LES FEMMES DE LA CHAÎNE DE VALEUR DE LA MANGUE

MÉTHODOLOGIE ET COMPOSITION

Historiquement, les femmes haïtiennes ont été impliquées dans le commerce informel de produits locaux et régionaux, lequel permet la distribution de la production agricole nationale entre la campagne et les villes. Les femmes commerçantes en Haïti sont dénommées Madan Sara (MS). Les MS représentent 80 % du marché du travail informel haïtien, ce qui constitue la principale source de revenu pour la plupart de la population féminine et leurs familles (PNUD, 2015). Leurs activités économiques traditionnelles ont évolué vers une activité plus structurée, s'élargissant à la commercialisation de biens manufacturés, tels que des produits cosmétiques, robes et chaussures. Étant donné qu'elles sont au cœur du réseau commercial haïtien, les MS voyagent constamment et ont des besoins spécifiques de transport. Même si cette activité essentiellement féminine constitue la principale source de revenus pour la plupart des familles du pays, il s'agit encore d'une activité économique informelle. Cette informalité pose plusieurs difficultés, soit en matière de durabilité commerciale, ce qui affecte directement les femmes, soit en matière de bénéfices financiers en découlant, ce qui affecte indirectement l'économie du pays.

Le champ d'action des MS s'étend au-delà des frontières régionales, atteignant souvent d'autres pays pour procéder à leurs achats. Les MS sont divisées en deux sous-groupes principaux : i) les MS nationales (MN), dénommées également Madan Sara Camion (MC),¹⁶ lesquelles gèrent le marché commercial national, et ii) les MS internationales (MI), dénommées également Madan Sara Avion (MA),¹⁷ impliquées dans le commerce international. Les femmes sont prédominantes dans cette activité commerciale ; cependant, un faible pourcentage d'hommes, dénommés Monsieur Sara, ont commencé à s'impliquer dans cette activité.

Les femmes sont également impliquées dans la chaîne de valeur de la mangue en tant que productrices et commerçantes. Étant donné que la BID a des opérations de transport dans l'Artibonite, la principale zone de production de la mangue en Haïti, l'étude a également identifié les principales contraintes en matière de transport vécues par les productrices et commerçantes locales de mangue (PCM). L'analyse pourrait guider la conception de potentielles actions sensibles à la spécificité des genres dans le cadre des opérations en matière de transport dans la région.

Afin d'identifier et analyser les contraintes de transport auxquelles font face les femmes au niveau local, trois groupes de discussion (GD) ont été mis en place parmi les MS et les femmes travaillant dans la chaîne de valeur de la mangue. Un GD a été mis en place avec les MC, un autre avec les MA et un autre groupe commun avec les productrices de mangue (MP) et les commerçantes de mangue (CM).

Chaque GD s'est composé de 10 à 13 participants, dont des femmes et des hommes. La participation des femmes a été supérieure à celle des hommes en raison de la ségrégation du travail hommes-femmes qui caractérise cette activité. Un questionnaire de 12 questions a été réalisé et utilisé pour guider la conversation du GD (voir Annexe I et Annexe III) et une assistante locale a été embauchée pour assurer l'interprétation simultanée du français au créole haïtien (et inversement), et coordonner la logistique de chaque GD. La participation à la discussion a été très dynamique et chacun des participants a partagé son expérience.

¹⁶ Elles sont appelées de cette façon car elles utilisent généralement des camions pour se mobiliser et vendre leur marchandise.

¹⁷ Elles sont appelées de cette façon afin de les différencier des MC. Les MC travaillent au niveau national et les MA voyagent à l'étranger pour acheter leur marchandise. Leur dénomination provient du fait que leur activité implique des voyages à l'étranger.

GROUPES DE DISCUSSION AVEC LES MADAN SARA AVION¹⁸

COMPOSITION DU GROUPE DE DISCUSSION

- Le GD avec les Madan Sara Avion (MA) a été organisé avec le soutien de l'Association des commerçantes du secteur informel (ACSI), une organisation locale membre de la Fédération haïtienne des petites et moyennes entreprises dont l'objet est la défense des intérêts des petits commerçants haïtiens. La réunion a eu lieu le 13 décembre 2016.
- Participants : 10 femmes et 1 homme. Bien qu'originaires de différentes régions du pays, tous les participants vivent actuellement à Port-au-Prince.
- Les MA sont reconnues comme les femmes commerçantes d'Haïti, qui voyagent à l'étranger pour acheter des marchandises et les revendre sur le marché national et parfois aux marchés régionaux, tels que Cuba et la République Dominicaine. Généralement, les MA sont concentrées à Port-au-Prince, mais d'autres vivent aussi à Cap-Haïtien et Jacmel.

CARACTERISTIQUES DES ACTIVITÉS

- Les MA importent principalement des marchandises telles que des vêtements, sous-vêtements, chaussures, accessoires pour les cheveux, produits cosmétiques, articles ménagers et appareils électriques.
- Leurs activités font partie du marché formel, elles ont une licence de vente et peuvent formellement accéder aux crédits bancaires.
- Il existe deux principaux marchés auprès desquels les MA achètent leur marchandise : i) le marché régional (principalement Panamá, la République Dominicaine, Curaçao et les États-Unis), et ii) le marché international (principalement la Chine, l'Inde et le Vietnam).
- La chaîne commerciale de MA : i) sélection et acquisition de la marchandise à l'étranger ; ii) expédition et arrivée de la marchandise sélectionnée en Haïti ; iii) tri de la marchandise, tri sur le marché ; et iv) achat de la marchandise.¹⁹
- Lorsque les conteneurs arrivent à Port-au-Prince, les articles sont transportés vers les locaux de stockage des marchés.
- Les MA embauchent des assistants locaux pour organiser et stocker la marchandise et se font aider par d'autres personnes pour vendre leurs produits sur le marché.²⁰
- La marchandise est vendue sur les principaux marchés de Port-au-Prince : marché Hyppolite, ou dans des marchés spécialisés – tels que Tabarre (habillement et cosmétique), Croix-des-Bouquets (habillement et produits agricoles) et Salomon (produits agricoles et matériels).
- Il n'existe pas de collaboration commerciale entre les MA et les MC, chaque entité réalisant son travail séparément.

¹⁸ La figure de MS Internationales prend racine dans les années 1960 lorsque les femmes de la classe moyenne ont commencé à voyager à Cuba, Porto Rico et Curaçao pour acheter des chaussures, vêtements et produits textiles dans le but de les revendre dans leurs magasins à Port-au-Prince. Avec le développement et l'ouverture des marchés globaux, les MA ont commencé à explorer le commerce intercontinental, accédant rapidement aux marchés asiatiques, y compris la Chine, l'Inde et le Vietnam.

¹⁹ Phase d'achat : Les MA voyagent généralement deux fois par an pour sélectionner et acheter de la marchandise. Elles doivent avancer 20 % du coût au moment de la commande des articles, et une fois la marchandise livrée en Haïti, elles doivent payer les 80 % restants. La marchandise est généralement expédiée vers Haïti par des bateaux, puis elle est stockée dans des entrepôts.

²⁰ Généralement, les MA emploient près de 12 personnes travaillant pour elles lorsque cela s'avère nécessaire. Lors de la livraison de la marchandise, elles pourraient employer jusqu'à 30 personnes supplémentaires.

SCHÉMAS DE TRANSPORT ET DÉFIS

- La marchandise est expédiée dans des conteneurs par voie maritime. Une fois arrivée au port, elle est transportée directement vers les marchés par des compagnies privées. Les MA payent pour le transport de leurs marchandises.
- Comme les clients viennent directement sur le marché pour acheter la marchandise, les MA ne sont pas impliquées dans la livraison finale. En fonction de la quantité de la marchandise, les clients louent des camions, motocyclettes ou taxis, ou utilisent les moyens publics pour transporter leurs articles.
- Les MA ont cessé d'organiser la livraison de la marchandise auprès de leurs clients après avoir été la cible d'attaques au cours du transport.
- Les besoins et contraintes de transport des MA sont rares, de par la particularité du transport de la marchandise, lequel est généralement géré par les vendeurs et les clients.
- La pénurie de places de stationnement dans les marchés : une fois que la marchandise est arrivée sur les marchés, les conteneurs occupent la plupart de l'espace disponible, entraînant ainsi une pénurie de places de stationnement, ce qui crée des problèmes de sûreté pour décharger les conteneurs.

DÉFIS COMMERCIAUX

- Accès aux crédits : étant donné que les MA sont propriétaires d'entreprises formelles, elles sont en mesure de demander des prêts auprès des banques commerciales et institutions de microfinance (IMF). Cependant, les taux d'intérêts ainsi que la disponibilité des prêts et la durée du processus limitent leur accès aux crédits.
- Retards des crédits : lorsque les crédits sont approuvés, les MA subissent généralement des retards dans les processus d'octroi des fonds empruntés et doivent faire face à des problèmes pour régler leurs dettes, par exemple, aux vendeurs une fois que la marchandise a été livrée.
- Marchandise bloquée : une fois que la marchandise arrive au port, les MA doivent payer les 80 % restants afin de les faire dédouaner et y avoir accès. Généralement, elles n'ont pas de ressources pour compléter les paiements car le crédit sollicité est différé. La marchandise reste en conséquence bloquée au port. Afin d'avoir leur marchandise dédouanée, les MA doivent demander des prêts supplémentaires, ce qui accroît davantage leurs dettes.
- Bénéfices plus faibles : le prix de vente des marchandises augmente pendant certaines saisons (par exemple : les fêtes de Noël). Les MI ont besoin d'avoir leur marchandise prête pour les vendre au prix de la « haute saison », autrement, elles les vendront ensuite à un prix inférieur, en perdant des bénéfices et augmentant les stocks de marchandises invendues.

RECOMMANDATIONS²¹

- Améliorer l'accès des MA aux crédits et proposer de meilleurs taux d'intérêt.
- Soutenir le développement de marchés plus spacieux pour améliorer les ventes.
- Une potentielle collaboration entre les MA et les MC pourrait être envisagée. Un partenariat entre ces deux groupes pourrait être rentable et renforcer les activités des MC grâce à l'expertise des MA et un marché bien implanté.

²¹ Étant donné que les MA gèrent une activité plus stable et rentable, caractérisée par des services de transport organisés et peu de limitations de transport, l'analyse se centrera sur les besoins en matière de transport des MC et PCM.

GROUPES DE DISCUSSION AVEC MADAN SARA CAMION²²

COMPOSITION DU GROUPE DE DISCUSSION



Photo 4 : GD en présence des MC à l'ACSI

- Le GD avec les MC a été organisé avec le soutien de l'Association des commerçantes du secteur informel (ACSI). La réunion a eu lieu le 14 décembre 2016.
- Participants: 11 femmes et 2 hommes. L'un des hommes était le directeur du marché public de Pétionville. 5 participants étaient de Jacmel (département du Sud), 3 de Camp-Perrin (département du Sud), 3 de Kenscoff (département de l'Ouest), 1 de Port-au-Prince, et 1 de Plaisance du Sud (département des Nippes). Le GD a comporté des MC urbaines et rurales.

CARACTÉRISTIQUES DES ACTIVITÉS ET DÉFIS

- La plupart des participants a affirmé se consacrer à la vente de produits agricoles (principalement des bananes, poivrons et pommes de terre) sur les marchés urbains. L'un des participants vend actuellement des vêtements usagés dans la rue et un autre est le directeur du marché public de Pétionville.
- Le travail des MC est classé dans la catégorie de commerce informel et ne favorise pas d'accès aux prêts bancaires. Cependant, un nombre croissant de banques locales développent des succursales de micro-crédit spécialisées pouvant également offrir des crédits aux MC. Les IMF octroient également des crédits aux MC, mais les taux d'intérêt sont très élevés.
- Les revenus des ventes sont généralement réinvestis dans l'achat d'autres produits, et également destinés aux besoins familiaux et au remboursement des dettes. L'argent gagné est rarement versé sur les comptes bancaires.
- Une connaissance financière limitée et un manque de compréhension du marché financier limitent les options de financement des MC. Les MC ont tendance à obtenir des taux d'emprunt plus élevés et ont des difficultés à gérer leur capital financier. Par conséquent, elles contractent plusieurs dettes ce qui aggrave davantage leur condition financière précaire.
- L'instabilité commerciale : en général, les MC n'arrivent à vendre aucun de leurs produits et doivent rester sur les marchés pendant la nuit pour essayer de vendre leur marchandise le lendemain.
- Les MC réalisent beaucoup d'efforts physiques –par exemple, parcourir à pied de longues distances, porter des produits, passer des nuits dans des conditions précaires et dangereuses plusieurs fois par semaine.
- Les heures d'ouverture peuvent aussi être épuisantes. Toutes les complications vécues pendant leur travail – la vente infructueuse, les problèmes de transport, les mauvaises

²² Les MC sont généralement divisées en Madan Sara Rurales (MR) et Madan Sara Urbaines (MU). Cette division s'estompe car leurs rôles sont généralement interchangeables et leurs champs d'action coïncident dans les zones intermédiaires rurales-urbaines. Des changements constants du marché de travail et des situations particulières, telles que la survenance de catastrophes naturelles, pourraient modifier leurs schémas habituels d'activité économique.

conditions météorologiques, peuvent les obliger à passer beaucoup de temps loin de leurs foyers.

- Les services de garde d'enfant : tandis qu'elles voyagent, les MC doivent trouver une alternative pour la garde de leurs enfants. Elles comptent généralement sur leurs parents ou leurs voisins.
- Le vol des marchandises est assez fréquent une fois que celles-ci arrivent sur les marchés.
- Afin d'éviter ces inconvénients, les MC voyagent généralement en groupe pour se soutenir entre elles.

SCHÉMAS DE TRANSPORT ET DÉFIS

- Transport des produits : lorsque les produits sont récupérés directement sur les plantations, les MC font face à plusieurs défis. En raison de la pénurie de produits, peu de camions voyagent directement depuis les plantations et les MC ne peuvent pas planifier la manière d'arriver à la route principale avec leurs produits. Elles doivent, soit marcher ou attendre une motocyclette. Par la suite, une fois qu'elles sont sur la route principale, la marchandise est transportée vers Port-au-Prince dans des camions.
- Transport des MA : pour arriver au marché de Port-au-Prince, les MC voyagent dans des camions avec leur marchandise mais en raison de plusieurs accidents, elles préfèrent prendre des taxis et envoyer leur marchandise par camion. Le trajet en taxi est plus rapide et les femmes sont déjà à Port-au-Prince lorsque leur marchandise arrive.
- Routes secondaires et tertiaires détériorées : le commerce agricole entre les tronçons municipaux est problématique étant donné que les routes secondaires et tertiaires sont détériorées et les camions ont des difficultés pour les utiliser. Les MC empruntent ces routes en utilisant des motocyclettes et doivent faire plusieurs trajets pour transporter toute la marchandise. L'augmentation du temps de trajet affecte négativement les activités des MC.
- Pénurie de moyens de transport : les moyens de transport sont rares entre les points d'achat et de vente, et malgré une demande élevée, les camions ne sont pas suffisants. Les MC doivent généralement attendre plusieurs heures sur la route qu'un camion passe pour transporter leurs produits. En outre, la désorganisation des véhicules de transport est l'un des défis principaux qui entrave le travail des MC. Les camions, les taxis et les motocyclettes établissent rarement des tarifs et horaires, ce qui complique la logistique des MC.
- Coût élevé du transport pour arriver sur les marchés : les MC préfèrent utiliser des services de taxi collectif et envoyer leurs marchandises par camion. Les marchés sont loin des plantations et les MC ont besoin de prendre plusieurs moyens de transport pour s'y rendre. En raison de cette situation, elles doivent généralement payer un tarif double. Par ailleurs, lorsqu'elles utilisent les motocyclettes, les MC doivent faire plusieurs trajets et payer plusieurs tarifs.
- Conditions précaires des camions : les camions sont anciens et ne bénéficient pas de l'entretien approprié. Les camions ont tendance à tomber en panne pendant le trajet. Tandis que les camions sont réparés, les MC perdent du temps et s'exposent au risque d'être attaquées par des voleurs. De plus, leurs marchandises pourraient être détériorées du fait de la longue attente dans de mauvaises conditions météorologiques.
- Problèmes de sûreté : Les MC ont exprimé leur préoccupation en ce qui concerne le risque d'être attaquées par des voleurs au cours de leurs trajets, car cette situation est fréquente. Les assaillants exigent de l'argent ou des téléphones mobiles, mais des cas de viols et de violences ont également été reportés.
- Défis en matière de sécurité : lorsqu'elles voyagent avec leurs marchandises, les MC courent le risque de tomber des camions, étant donné que ces derniers sont surchargés. Certains décès sont survenus en raison des conditions dangereuses de voyage. La détérioration des routes expose constamment les MC à des risques sérieux tels que des accidents.

RECOMMANDATIONS

- Améliorer l'accès au crédit. Les MC ont suggéré de pouvoir obtenir des prêts directement de la BID avec de taux d'intérêt plus favorables.
- Investir dans la réhabilitation des routes secondaires et tertiaires pour améliorer et faciliter les activités commerciales des MC.
- Créer une entité ou une organisation spécifique coordonnant les dispositions en matière de services de transport, ce qui pourrait améliorer la situation actuelle.²³ Certains services essentiels pourraient être fournis dans le cadre de cette organisation. Ces services pourraient être :
 - Inscription des prestataires et utilisateurs des services dans le cadre d'un syndicat fournissant des services efficaces et des avantages à leurs membres.
 - Coordination de l'organisation et de la prestation des moyens de transport dans les zones mal desservies, comme la mise en place d'équipes assurant la présence des motocyclettes circulant tout le long des routes secondaires et tertiaires, ainsi que d'autres véhicules reliant les zones rurales et périurbaines aux centres urbains.
 - Etablir des horaires pour les camions transportant la marchandise vers marchés et les véhicules plus petits transportant les MC vers les points de vente.
 - Tarifs fixes pour le transport des produits et des personnes.
- Fournir des formations d'alphabétisation financière pour soutenir les MC dans la gestion du capital financier et le réinvestissement de leurs bénéfices. La BID pourrait, par exemple, soutenir les MC dans la compréhension des procédures de demande de prêt, la compréhension du fonctionnement des prêts, la compréhension de la gestion des prêts et la compréhension des différentes organisations pouvant les octroyer.
- Créer de coopératives et/ou prestations de services de soutien aux coopératives existantes pour aider les activités des MC via l'intégration des capitaux d'investissements, le partage des coûts, l'amélioration des organisations commerciales, la disponibilité des différents produits et l'augmentation potentielle des bénéfices obtenus. Des études de segmentation du marché pourraient être financées par la BID afin de mieux comprendre les potentialités existantes pour investir dans un domaine spécifique.
- Aligner des zones d'intervention différentes, tels que transport, agriculture et accès au crédit, pour coordonner les efforts vers une activité plus durable et rentable. De possibles partenariats avec la Division agricole de la BID pourraient étudier l'échange d'approches, telles que le système de bons pour l'achat des technologies agricoles.

GROUPES DE DISCUSSION AVEC LES FEMMES TRAVAILLANT DANS LA CHAÎNE DE VALEUR DE LA MANGUE

COMPOSITION DU GROUPE DE DISCUSSION

- Le GD composé de femmes travaillant dans la chaîne de valeur de la mangue a été organisé avec le soutien de Solidarité Femmes, une organisation locale dont le siège est situé à Gros Morne (Département de l'Artibonite) soutenant l'autonomisation des femmes grâce à la fourniture de services en matière d'éducation, de santé et de crédit. La réunion a eu lieu le 15 décembre 2016.
- Participants : 10 femmes en provenance de Gros Morne. 5 femmes productrices de mangue faisant partie de l'organisation et les 5 femmes restantes étant commerçantes de mangue.²⁴



Photo 5 : Femmes de l'organisation Solidarité Femmes

²³ Les camions, taxis et motocyclettes sont des biens privés et il n'existe pas de tarifs ou d'horaires établis pour l'utilisation de ces moyens de transport.

²⁴ Les commerçantes de mangue peuvent être considérées comme MC étant donné que leur travail consiste en une distribution de la production agricole nationale, entre les zones rurales et urbaines.

CARACTÉRISTIQUES DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE ET DÉFIS ASSOCIÉS

- Il existe deux principaux marchés de mangue dans le pays, l'un spécifiquement développé pour l'exportation et l'autre pour la subsistance locale. Dans la zone de l'Artibonite, 70 % de la production de mangue consiste en une production de mangue Francine, une mangue de qualité produite principalement pour l'exportation. Les 30 % restants de production (blanche, la petite fille communiée, cannelle, etc.) sont consommés et commercialisés au niveau national.²⁵
- Les plantations sont privées et trois systèmes principaux existent pour les utiliser : i) les femmes louent la plantation (la terre) et les mangues leur appartiennent ; ii) les femmes partagent la moitié de la production avec le propriétaire de la terre ; iii) les femmes louent la terre pendant 5 ans avec une promesse de vente à la fin, pouvant ainsi permettre de déduire les 5 ans des coûts de location du prix de vente de la terre.
- Les femmes interviewées étaient impliquées dans les trois activités principales de la chaîne de valeur de la mangue, consistant en : la préparation du sol, la production de la mangue et sa commercialisation. Les 5 femmes faisant partie de Solidarité Femmes ont mentionné qu'elles étaient chargées de la préparation du sol et de tous les processus liés à la production ; les autres 5 femmes se sont centrées sur les aspects liés à la commercialisation.
- Les hommes généralement coordonnent la récolte de la mangue, certains montent dans les arbres pour les prélever et d'autres recueillent les mangues lorsqu'elles tombent à terre.
- La préparation est la première phase de la chaîne de valeur de la mangue, consistant en une fertilisation du sol, l'irrigation et la construction pour couvrir et créer de l'ombre pour protéger ainsi les plantes de la chaleur du soleil. Un agronome a formé les femmes de Solidarité Femmes aux différentes étapes à suivre dans la chaîne de valeur de la mangue.
- La mangue Francine et les mangues consommées localement passent par des processus de production différents. Pour les mangues Francine, les femmes les amènent généralement vers les points de collecte, lesquels sont très proches des plantations, pour les nettoyer et les faire sécher ? Ensuite, les acheteurs viennent directement les chercher. À Port-au-Prince, les mangues sont bouillies pour finaliser la phase de traitement. Dans le cas des mangues destinées à la consommation locale, les Madan Sara rurales (MR) viennent les chercher directement dans les plantations pour les vendre dans leur état, ou pour les transformer en jus, confitures et crèmes pour les vendre ensuite aux bars et marchés en local.
- La chaîne de commercialisation de la mangue Francine implique trois acteurs principaux, les productrices de mangue, les intermédiaires locaux et les grandes sociétés internationales. Les intermédiaires achètent les mangues aux productrices pour les vendre aux grandes sociétés chargées ensuite de les exporter. Les intermédiaires achètent des mangues aux productrices bas prix pour les vendre ensuite aux sociétés internationales à des prix supérieurs. Les sociétés étrangères vendent les mangues internationalement, en générant le revenu le plus élevé.²⁶ Ces sociétés vendent les mangues à un prix en moyenne 25 fois plus élevé que le prix auquel les femmes les vendent aux intermédiaires. Les 5 femmes non affiliées à Solidarité Femmes vendent des mangues destinées à la consommation locale. Les MR achètent les mangues directement aux plantations et les revendent à Port-au-Prince, Port-de-Paix, et plus fréquemment à Gonaïves. Elles peuvent également travailler comme intermédiaires de Solidarité Femmes, en achetant les mangues à l'association et en partageant les bénéfices générés. Elles vendent les mangues sur les marchés locaux ou individuellement aux clients dans les rues.

²⁵ Un manguier peut produire jusqu'à 100 douzaines de mangues et la saison de mangues débute au mois de mars pour se terminer au mois de septembre.

²⁶ Même si les productrices et commerçantes de mangue (PCM) réalisent le travail le plus dur en matière de production et de commercialisation des mangues, elles dégagent généralement des revenus moindres que le reste des acteurs de la chaîne.



Photo 6 : femmes vendant des mangues à Gros Morne

- L'un des principaux défis des membres de Solidarité Femmes, lié au développement de leurs activités, est le fait qu'elles ne disposent pas de leurs propres moyens de transport. Du fait qu'elles ne sont pas propriétaires de leurs propres camions, elles dépensent beaucoup d'argent en transport et doivent s'adapter aux horaires et à la disponibilité des propriétaires des camions.
- Les MR sont exposées aux difficultés d'un marché plus réduit, impliquant des bénéfices moindres, des difficultés à obtenir des crédits et des coûts de transport plus élevés.
- La plupart de femmes de Gros Morne sont impliquées dans la production et la commercialisation de mangue, rendant ainsi le marché plus concurrentiel. L'offre plus élevée en résultant contribue à réduire les bénéfices des femmes au niveau local.
- Les mangues doivent être consommées pendant la saison de production et le manque de réfrigération provoque des pertes. Les mauvaises conditions de transport obligent les commerçants à se recentrer sur Port-de-Paix, car les pertes ont tendance à être plus importantes sur le marché de Port-au-Prince. Enfin, l'absence d'un mode d'emballage adéquat contribue généralement à la détérioration des mangues au cours de leur phase de transport.

SCHÉMAS DE TRANSPORT ET DÉFIS

- Les plantations de mangue se situent tout au long des routes secondaires à environ une heure de distance à pied de Gros Morne. Les femmes arrivent généralement à la plantation à pied le matin puis rentrent chez elles en motocyclette au cours de l'après-midi.
- Tous les éléments nécessaires au processus de production – tels que les engrais et les pompes à eau sont transportés vers la plantation par des camions ou des véhicules plus petits.
- Les femmes de Solidarité Femmes transportent généralement les mangues aux points de collecte à dos d'âne.
- Les MR arrivent généralement aux plantations soit à pied ou avec des ânes. Les camions transportent ensuite les mangues directement aux points de vente. Même si elles se déplacent dans des véhicules de taille plus réduite, les MR de Gros Morne se déplacent en général vers d'autres villes dans des camions avec leurs marchandises.²⁷
- Contrairement à des marchés de produits agricoles plus instables, les MR ne se déplacent généralement pas pour vendre leurs mangues. Les conducteurs des camions sont leurs intermédiaires et reçoivent l'argent des clients à Port-au-Prince et paient les femmes une fois de retour à Gros Morne.
- Les conducteurs prennent en considération le caractère saisonnier de la production de mangue (mai, juin et juillet) et ont appris comment répondre aux besoins de transport des femmes. La disponibilité de camions semble leur suffire.
- Le coût élevé des moyens de transport est l'un des principaux défis auxquels les PCM doivent faire face. Les PCM doivent réaliser de multiples trajets afin de vendre les mangues. A titre d'exemple, elles ont besoin d'arriver aux plantations, de transporter les mangues vers les points de vente et les transporter vers les routes principales, augmentant ainsi les coûts de transport.
- La qualité du transport : les camions sont en général vétustes et tombent en panne au cours des trajets, entraînant des retards pour les PCM, amoindrissant en conséquence la qualité des produits lors de leur arrivée sur les points de vente.

²⁷ Il faut une journée entière pour arriver à Port-au-Prince en camion, 4 heures pour Port-de-Paix et 2 heures pour Gonaïves.



Photo 7 : personnes portant des biens sur la route Gonaïves - Gros Morne

- La mauvaise qualité de certains tronçons du réseau de routes primaires (RN5) : certaines sections sont encore des chemins en terre comportant des trous profonds, ce qui rend difficile la circulation et l'accès des véhicules à leurs divers points de destination. Cette situation s'aggrave lors de la saison des pluies.
- Les mauvaises conditions des routes secondaires et tertiaires : les routes secondaires et tertiaires sont en terre, dans des conditions précaires. Beaucoup de ces routes sont inutilisables au cours de la saison des pluies, étant donné qu'elles ont été construites sur le lit de fleuves. Par conséquent, les plantations deviennent isolées et sont inaccessibles à pied.

- Détérioration des ponts : au cours de la saison des pluies, le débordement des rivières encombre les ponts, en déconnectant les tronçons des routes. La route située le long de la rivière Mancel et la route de Morne Lacrète sont essentielles pour la commercialisation des mangues au niveau local par les femmes de Gros Morne et Port-de-Paix.
- Manque de corridors de production appropriés, tels que routes secondaires et tertiaires viables, entravant ainsi sérieusement les phases de production et d'achat, et empêchant le développement des activités des PCM.
- Préoccupations en matière de sûreté : lorsqu'elles se déplacent, les femmes s'exposent à des risques indésirables comme des attaques armées ayant pour objet le vol de sommes d'argent, de téléphones mobiles et autres biens. Les femmes ont indiqué avoir été victimes de viol, notamment lorsqu'elles ne disposent pas de sommes d'argent à remettre.
- Absence des mesures de sûreté : l'état des routes augmente les risques d'accident, retarde la livraison des marchandises et met en péril les voyageurs ainsi que leurs produits. En outre, les femmes qui voyagent assises par-dessus leurs marchandises risquent de chuter et de se blesser.
- Pots de vin : les conducteurs sont souvent forcés de payer des sommes d'argent aux personnes des communautés locales pour pouvoir circuler sur des tronçons de routes spécifiques.

RECOMMANDATIONS



Photo 8 : un camion immobilisé sur la route Gonaïves-Gros Morne

- Réhabilitation des routes primaires et secondaires ainsi que des ponts : les routes primaires et secondaires jouent un rôle essentiel dans le développement du commerce de la mangue. La connexion des plantations aux routes principales et secondaires pourrait améliorer les phases de production et de commercialisation.
- L'analyse a recommandé de se recentrer davantage sur les défis auxquels les MR font face, lesquels sont similaires aux défis des MC. Des potentielles interventions visant à soutenir le développement du commerce de MR pourraient être :

- Créer un lien entre la productivité et les mécanismes d'accès au crédit : mécanismes de subventions tels que des systèmes de bons pourraient être considérés comme moyen d'aide aux frais de déplacement des commerçantes de mangue.²⁸
- Mise en œuvre de programmes de formations en relation avec la chaîne de valeur de la mangue afin d'apporter des connaissances aux MR sur tous les processus liés au marché de la mangue. Un diagnostic pourrait être réalisé par la BID afin de mieux comprendre quelles sont les connaissances et compétences les plus nécessaires à une meilleure intégration des MR dans la chaîne de valeur de la mangue.²⁹



Photo 9 : femmes se déplaçant en camion sur la route Gonaïves-Gros Morne

- Le développement des coopératives pourrait également faciliter le développement des activités des MR en joignant des efforts et des capitaux, avec un partage des bénéfices. Avec une coopérative, les MR pourraient vendre les mangues directement aux grandes sociétés, sans devoir passer par des intermédiaires, les aidant ainsi à devenir plus indépendantes avec une augmentation de leurs revenus à la clé. Un diagnostic plus poussé pourrait être réalisé par la BID afin de mieux identifier les coopératives que pourraient appuyer l'intégration des MR dans la chaîne de valeur de la mangue. Sur la base d'une étude diagnostique, un financement spécifique pourrait être proposé pour soutenir le développement ou la création de coopératives de MR dans la chaîne de valeur de la mangue. Le travail dans une coopérative pourrait également améliorer l'accès des MR aux certains éléments, tels que des caisses pour transporter leurs mangues

ENTRETIENS APPROFONDIS AVEC LES ACTEURS CLÉS TRAVAILLANT EN HAÏTI

OBJECTIF DES ENTRETIENS ET MÉTHODOLOGIE

Les entretiens se sont centrés sur une meilleure compréhension de la manière dont la question du genre est abordée dans les secteurs de l'agriculture et du transport. Le principal objectif des entretiens est d'échanger sur les principaux défis et opportunités liés aux questions de genre dans les domaines des transports et de l'agriculture avec des acteurs clés impliqués dans le développement d'Haïti. Les entretiens visent également à identifier les domaines potentiels en matière d'égalité des genres dans lesquels la BID pourrait apporter une valeur ajoutée, à renforcer les interventions disponibles et apporter un complément de financement. Lors du processus d'entretien, une attention toute particulière a été apportée aux résultats des groupes de discussion réalisés avec les Madan Sara et les productrices et commerçantes de mangue.

²⁸ Des pratiques intéressantes sont actuellement développées par le secteur développement rural et agriculture de la BID, comme le Projet HA-L1107 II de transfert de technologie aux petits agriculteurs (PTTA). Le projet PTTA a été mis en place en partenariat avec la Banque Mondiale. Il est centré sur le département Nord et la zone de l'Artibonite. Son objectif principal est l'appui aux agriculteurs locaux dans la transition de l'agriculture de subsistance vers une agriculture plus intensive, grâce à l'octroi de subventions se concentrant sur les technologies agricoles. Le projet soutient l'accès des petits agriculteurs aux intrants agricoles et technologies durables.

²⁹ Les membres de Solidarité Femmes pourraient aussi bénéficier des formations supplémentaires liées à la production de la mangue.

Vingt-trois entretiens approfondis ont été réalisés de décembre 2016 à février 2017. Les entretiens ont été réalisés en personne à Washington D.C. et à Port-au-Prince lorsque cela était possible ; dans le cas contraire, les entretiens ont été réalisés par téléphone. Trois questionnaires semi-structurés ont été développés pour guider les entretiens et permettre aux personnes interrogées de partager des idées et perspectives nouvelles au cours des conversations (voir annexes III-IV-V). Les questionnaires ont été préparés sur la base du profil de la personne interrogée ; trois profils ont été considérés : i) spécialistes en questions de genre, ii) spécialistes des transports, et iii) spécialistes en agriculture. Si la personne interrogée était spécialisée dans un domaine différent, le questionnaire le plus proche de son domaine d'expertise a été utilisé. Les questionnaires ont comporté 20 questions ouvertes et 3 questions à choix multiples quant aux aspects de genre liés au domaine de spécialisation de la personne interrogée. Chaque entretien a duré environ 45 minutes.

PROFIL DES PERSONNES CONSULTÉES

Trois principaux domaines ont été identifiés pour la sélection des spécialistes à consulter : genre, agriculture et transports. Les critères de sélection des personnes consultées ont mis en priorité les spécialistes en questions de genre, des transports et de l'agriculture. Sur les 23 personnes consultées, 6 étaient spécialistes en questions de genre, 5 spécialistes en transports et 3 spécialistes en agriculture.

TABLEAU 15 : LISTE DES ACTEURS CLÉS CONSULTÉS POUR LE DÉVELOPPEMENT DU PAEG ET DES GD

Liste des acteurs clés consultés pour le développement du PAEG et des GD			
Type d'institution	Organisations	Nom	Fonction
Multilatérale	BM	Barbara Cohello	Spécialiste en agriculture et genre
		Peter Lafer	Spécialiste en chef en développement social
		Malaika Becoulet	Spécialiste en transports
		Franck Taillandier	Spécialiste en chef en transports
		Christophe Grosjean	Spécialiste en agriculture
		Emilie Perge	Économiste pays
		Aude-Sophie Rodella	Économiste en chef
		Maria Deborah Kim	Spécialiste du secteur privé
		Raju Singh	Directeur de programme
	BID	Luana Ozemela	Spécialiste en questions de genre
		Soraya Senosier	Spécialiste en questions de genre et de protection
		Pablo Guerrero	Spécialiste en transports
		Gilles Mori	Spécialiste en transports
		Lina Salazar	Spécialiste en agriculture
		Paolo de Salvo	Spécialiste en agriculture
	USAID	Lovesun Parent	Conseiller en questions de genre
ONU Femmes	Liliana Pardo Guerrero	Spécialiste en contrôle et évaluation	
PNUD	Rita Sciarra	Chef d'unité	
ONG	Techno-Serve	James Obarowsky	Directeur pays
	Konesans Fanmi	Marie Antoinette Toureau	Directrice spécialiste en questions de genre
Indépendante	Consultant	Sandra Jean-Gilles	Spécialiste en questions de genre
	Ancien fonctionnaire de la BID	Michel Vallée	Spécialiste en transports
	Consultant	Michele Romulus	Spécialiste en questions de genre

Neuf autres spécialistes ont été interviewés, y compris des économistes, des spécialistes du secteur privé et du développement social, étant donné qu'ils étaient préalablement ou sont toujours impliqués dans des interventions liées aux trois domaines précédemment mentionnés. Les personnes interviewées travaillaient soit pour des organisations multilatérales, soit pour des organismes non gouvernementaux, ou étaient consultants indépendants avec de l'expérience dans l'un des principaux domaines de discussion des entretiens menés. Sur les 23 personnes interviewées, 10 étaient basées en Haïti, 12 à Washington D.C., et 1 au Bénin. Plusieurs organisations locales ont été également contactées afin d'être consultées, cependant, un certain niveau d'éloignement, des problèmes techniques et un temps disponible limité lors de la mission a rendu impossible l'organisation d'échanges avec ces dernières. Des problèmes similaires ont été rencontrés avec des représentants de l'UE et d'USAID en Haïti.

ENTRETIENS AVEC DES SPÉCIALISTES EN QUESTIONS DE GENRE

Lors des entretiens, il a été demandé à 6 spécialistes en questions de genre et à 3 autres spécialistes d'identifier et de prioriser les principales contraintes du pays en matière de genre. Parmi les domaines catégorisés, on retrouve l'accès au crédit et aux mécanismes d'épargne, identifiés comme étant les principaux défis rencontrés par les femmes d'Haïti. Le travail non-rémunéré et l'accès limité au travail formel constituent respectivement le deuxième et le troisième obstacle. Le manque de temps et l'instruction insuffisante figurent eux en quatrième et cinquième position. La prise de décision dans l'espace public et la santé arrivent respectivement en sixième et septième position. Malgré l'épidémie de violence vécue par la population féminine, la VBG constitue le huitième défis les plus significatif auquel les femmes doivent faire face. La propriété et le contrôle sur le logement et la terre, combinés aux faibles revenus des femmes figurent au bas du classement.

Sur la base de ces données, et du fait que le travail non-rémunéré et l'accès aux postes de travail formels, ainsi qu'aux mécanismes de crédit et d'épargne ont été identifiés comme étant les principaux défis existant en matière de genre, on peut donc attester que les principaux obstacles auxquels font face les femmes haïtiennes sont liés à leur autonomisation économique. Cette situation peut être liée à des niveaux élevés d'informalité caractérisant le marché de travail haïtien. Le manque d'accès aux postes de travail formel, le travail non-rémunéré ainsi que les difficultés d'accès aux crédits sont différents effets et/ou conséquences de l'informalité. L'emploi informel peut devenir la seule opportunité disponible et le dernier ressort pour les personnes exclues de l'emploi formel.

Même si les activités commerciales des femmes constituent la principale source de revenu pour la plupart des familles du pays, il s'agit encore d'une activité principalement informelle. Cependant, le rôle traditionnel des femmes haïtiennes sur le marché du travail informel évolue actuellement vers des activités commerciales davantage structurées, au-delà du commerce de la production agricole locale. Comme cela a été signalé par plusieurs des personnes consultées, l'informalité engendre actuellement bon nombre de difficultés en ce qui concerne la durabilité des activités commerciales, ce qui engendre un impact direct sur les femmes et sur les bénéficiaires financiers qui en découlent, portant ainsi atteinte à l'économie du pays.

Le manque de temps des femmes est lié à leur faible accès aux emplois formels, aux crédits et à l'épargne, ce qui démontre que la promotion et la favorisation de l'autonomisation économique des femmes est une question pluridimensionnelle. Des mesures efficaces et des stratégies appropriées doivent être mises en œuvre dans des divers domaines, y compris le changement des comportements et des normes de genre, lesquels dictent les rôles des femmes et des hommes, en limitant les femmes.

La VBG, d'une autre part, a été perçue de manière différente lorsqu'elle est relative aux défis de genre en Haïti, par rapport à sa contextualisation dans le domaine des transports. Lorsque les experts interrogés l'ont classée parmi toute la gamme des défis de genre, la VBG n'a pas figurée parmi les principaux domaines prioritaires. Au contraire, lors des échanges relatifs à la sécurité des personnes au cours des déplacements, la VBG a été identifiée comme l'une des principales priorités de genre dans le secteur des transports.

TABLEAU 16 : PRIORISATION DES PRINCIPAUX DÉFIS RENCONTRÉS PAR LES FEMMES HAÏTIENNES

Priorisation des principaux défis rencontrés par les femmes haïtiennes										
Principaux domaines de défis de genre	Spéc. Genre 1	Spéc. Genre 2	Spéc. Genre 3	Spéc. Genre 4	Spéc. Genre 5	Spéc. Genre 6	Spéc. 7	Spéc. 8	Spéc. 9	Ordre de priorité
Accès aux dotations										
Santé	8°	6°	7°	8°	6°	6°	6°	7°	6°	VII
Éducation	7°	2°	6°	7°	1°	5°	1°	5°	4°	V
Emploi et accès au marché du travail										
Accès au travail formel	4°	4°	2°	3°	3°	1°	3°	3°	1°	III
Travail non-rémunéré	2°	5°	3°	1°	2°	2°	5°	2°	2°	II
Ecart de revenus	11°	11°	9°	11°	10°	10°	11°	10°	11°	XI
Manque de temps	3°	3°	5°	4°	5°	4°	4°	4°	3°	IV
Propriété et contrôle sur les actifs										
Terre	9°	10°	11°	10°	11°	11°	10°	11°	9°	X
Logement	10°	9°	10°	9°	9°	9°	9°	9°	10°	IX
Crédit et épargne	1°	1°	4°	2°	3°	3°	2°	1°	5°	I
Pouvoir d'action										
VBG	5°	8°	8°	6°	7°	7°	7°	8°	7°	VIII
Prise de décision dans l'espace public	6°	7°	1°	5°	8°	8°	8°	6°	8°	VI

Parmi les 6 spécialistes en questions de genre interviewés, seulement un a été impliqué dans le domaine des transports et de genre en Haïti. Les 5 autres n'ont pas eu d'expérience au préalable dans ces domaines. Sur les 3 autres spécialistes, seulement un a été impliqué dans des interventions en matière de genre et de transports en Haïti. La faible représentation de spécialisation dans ces domaines a été un obstacle à l'obtention de perspectives, réflexions et suggestions adaptées au programme de transports et de genre. Vis-à-vis de cette situation, la plupart des discussions ont apporté des approches génériques sur la question du genre, et il a été très difficile d'identifier des interventions et initiatives concrètes liées à ce sous-secteur.

Il a été demandé aux personnes interviewées quelle est leur perception sur l'intérêt des femmes vis-à-vis du secteur des transports. Toutes les personnes interrogées étaient d'accord sur le fait que dans le contexte de l'urgence de trouver un emploi, les femmes seraient désireuses de décrocher un emploi dans ce domaine. Il a été demandé aux personnes interviewées quels sont les principaux défis en matière de transports auxquels les femmes haïtiennes font face. Ces dernières ont indiqué : i) infrastructure (couverture/accès/distance) ; ii) qualité des transports ; iii) disponibilité des transports ; iv) transports abordables ; et v) sécurité et sûreté. La sûreté a été identifiée comme l'une des principales priorités de genre, suivie de la sécurité. Le développement des infrastructures a également été identifié comme une priorité, en particulier pour les femmes impliquées dans les activités de commercialisation. Les personnes interviewées n'ont pas considéré la disponibilité des transports comme le défi principal, étant donné qu'il existe des multiples moyens de transport qui relient les zones rurales et urbaines (bus, mini-fourgonnettes, taxis collectifs, motocyclettes et camions). Cependant, la qualité des transports pourrait poser certains problèmes, en particulier pour les jeunes filles et les femmes. Les bus et les fourgonnettes sont généralement pleins et les femmes y sont souvent harcelées sexuellement.

En outre, les entretiens ont examiné les principaux domaines de genre devant être priorisés dans les opérations de transport. Les domaines prioritaires identifiés par les spécialistes correspondent aux principales restrictions de genre dans le secteur des transports. L'accès aux marchés a été identifié comme la principale priorité en matière de genre. L'accès aux crédits

et aux opportunités d'emploi dans le secteur des transports comme la deuxième et troisième priorités, respectivement. Ces trois domaines prioritaires sont cohérents avec l'analyse préalable, qui a considéré l'autonomisation économique des femmes comme le principal moteur du développement des femmes en Haïti. L'accès à la santé et à la sûreté se sont retrouvés tous les deux en quatrième position, suivis de l'accès à l'éducation et aux formations professionnelles. Le niveau de classement des formations professionnelles s'explique par le besoin d'aller au-delà de l'approche traditionnelle de formation et d'intégrer des stratégies de soutien pour l'application des connaissances acquises sur le marché du travail.

TABLEAU 17 : PRIORISATION DE LA PERSPECTIVE DE GENRE DANS LES PROJETS DE TRANSPORT

Priorisation de la perspective de genre dans les projets de transport										
Domaines prioritaires	Spéc. Genre 1	Spéc. Genre 2	Spéc. Genre 3	Spéc. Genre 4	Spéc. Genre 5	Spéc. Genre 6	Spéc. 7	Spéc. 8	Spéc. 9	Ordre de priorité
Accès à la santé	4	4	5	5	5	4	6	6	6	IV
Accès à l'éducation	5	7	7	4	7	5	4	5	7	V
Accès aux marchés	2	1	1	2	2	2	3	2	1	I
Accès aux crédits	1	2	2	1	1	3	2	3	3	II
Opportunités de travail	6	3	3	3	3	1	1	1	2	III
Formations professionnelles	7	5	6	7	6	7	7	4	5	VI
Sûreté	3	6	4	6	4	6	5	7	4	IV

Concernant les MS et les PCM, les personnes interrogées ont décidé de travailler avec les deux groupes de femmes. Les MS ont un rôle clé dans le maintien du marché des activités locales du pays et dans la génération du revenu familiale. Les interventions ciblées sur le soutien du développement de leurs activités sont essentielles pour développer un commerce plus structuré et durable. Les spécialistes ont suggéré que des stratégies *ad hoc* pourraient ouvrir les discussions sur les processus de formalisation des activités des MS avec les interlocuteurs gouvernementaux et des institutions financières clés, y compris les banques d'investissement multilatéral, les organisations de micro-crédit et le système bancaire national. Les spécialistes ont indiqué, en particulier, que les banques d'investissement multilatéral pourraient investir en dehors du marché formel haïtien et ouvrir des lignes d'investissements pour le secteur informel.

La construction de la route nationale entre Gonaïves et Gros Morne (RN5) est en cours d'exécution sous l'égide du MTPTC, avec son propre personnel et engins de chantier. Cette zone géographique est essentielle pour la production de mangue. Les interviewés ont constaté que le fait de cibler les femmes travaillant dans la production et la commercialisation de la mangue pourrait être une approche stratégique pour le programme de genre et transport. Même s'il existe certaines organisations locales de soutien aux femmes travaillant en coopératives ou individuellement, le revenu les plus significatifs sur le marché de la mangue sont obtenus par les sociétés étrangères commercialisant des mangues à l'international.

La réhabilitation de la RN5 et la construction des routes secondaires et tertiaires pourraient améliorer les activités des femmes, en diminuant les temps de transport nécessaires pour arriver aux plantations et en réduisant le temps de trajet entre les plantations et les marchés, ce qui pourrait ainsi permettre de fournir des produits de meilleure qualité. La construction de la route primaire permettra également aux femmes de voyager plus facilement vers les



Photo 10 : Commerçantes de mangue à Gros Morne

Crédit photo : Camilla Gandini

principaux centres urbains, élargissant ainsi leurs opportunités d'affaires et leur permettant de vendre leurs mangues directement aux sociétés internationales. Les spécialistes en questions de genre ont suggéré le développement d'une approche intégrée pour soutenir les femmes locales dans la chaîne de valeur de la mangue, qui pourrait inclure : des formations d'alphabétisation financière, d'administration des sociétés, en production et commercialisation de la mangue ; des accès aux crédits et aux marchés ; et des partenariats entre le secteur privé formel et les coopératives de femmes.

ENTRETIENS AVEC DES SPÉCIALISTES DU SECTEUR TRANSPORT

Quatre spécialistes du secteur transport ont été interviewés pour définir les principaux domaines d'interventions dans le secteur des transports en Haïti. Les spécialistes travaillaient pour la Banque mondiale et la BID, 2 d'entre eux étaient basés à Washington D.C. et 2 autres dans les bureaux pays à Port-au-Prince

Les spécialistes ont affirmé que le développement des infrastructures, en particulier la construction des routes, était le principal défi du secteur des transports en Haïti. Les investissements se sont centrés principalement sur le développement des routes principales, avec moins d'attention apportée aux routes secondaires et tertiaires. Tout comme les principaux corridors de production, les routes secondaires et tertiaires ont un rôle essentiel dans la sécurisation de l'accès aux zones agricoles rurales dans un pays où le principal moyen de subsistance et de revenu reste la production agricole. L'entretien des routes est aussi une préoccupation majeure faisant obstacle à la durabilité des investissements en matière d'infrastructures. Les deux facteurs principaux qui affectent la longévité de ces routes sont : i) le climat et les conditions naturelles ; et ii) les patrons de mobilité.³⁰ La sûreté et la sécurité ont été aussi considérés comme un défi. L'absence des stratégies pour éviter des blessures et des décès parmi les usagers des routes et des interventions pour sauvegarder les usagers vulnérables de celles-ci, tels que les piétons, cyclistes et motocyclistes mettent des vies locales en péril. En outre, les marchés sont généralement situés dans les lieux inadéquats et à risques, principalement le long des routes principales. Il y a une pénurie de places de stationnement et les véhicules stationnent le long des routes principales, provoquant embouteillages et accidents. Des attaques armées de véhicules de transport en commun, tels que mini-fourgonnettes, bus et taxis sont fréquentes, en particulier dans les zones périurbaines et rurales.

Les spécialistes en transport n'ont pas d'expertise en ce qui concerne les questions de genre. Seul un des 4 spécialistes interrogé a été impliqué au préalable dans des interventions en matière de genre dans le secteur des transports. Cependant, tous les spécialistes interviewés se sont montrés intéressés par le développement de ce programme et ont affirmé qu'une optique de genre pourrait améliorer les résultats des projets. Malgré cette attitude positive, les spécialistes n'étaient pas au courant de la manière dont un projet de transport sensible aux questions de genre pourrait bénéficier spécifiquement aux bénéficiaires des projets.

³⁰ Les routes se retrouvent rapidement endommagées en raison des mauvaises conditions climatiques durant la saison des pluies et de par la persistance des catastrophes naturelles. L'usure rapide des routes est aussi liée aux patrons de mobilité de la société haïtienne. Le poids des camions lourds et surchargés mobilisant des biens et des personnes dans tout le pays endommage rapidement les routes.

En outre, le lien entre les questions de genre et le le domaine des transports demeure encore inconnu pour la plupart des spécialistes du secteur. Même si un spécialiste en questions de genre peut encourager les investissements dans le domaine transport en apportant l'expertise requise pour intégrer une optique sensible aux questions de genre dans les opérations du secteur des transports, les connaissances des spécialistes en transport sur les questions de genre en lien avec leur secteur pourrait être utile au progrès des programme de genre. Les spécialistes ont signalé qu'un changement est nécessaire dans ce secteur afin d'intégrer une approche de genres dans les opérations de transport. Cependant, si les critères d'évaluation des opérations et des perspectives d'investissement continuent à se centrer sur les aspects techniques et « matériels » des interventions et n'accordent pas une attention particulière aux bénéficiaires, il sera difficile d'intégrer une perspective de genre dans les projets de transport.

Afin de comprendre le contexte sectoriel et promouvoir le programme de genre, les personnes interrogées ont abordé les défis les plus importants auxquels ils pourraient faire face dans l'intégration d'une perspective de genre dans le secteur des transports. Les spécialistes des transports ont considéré que les questions principales pourraient être les suivantes : i) qu'il ne s'agit pas d'une priorité du secteur ; ii) fonds limités ; iii) absence de volonté du gouvernement ; iv) manque d'expertise et de connaissances ; v) difficultés rencontrées, relatives à la collaboration du secteur privé. Si le programme de genre est considéré comme étant un aspect secondaire dans le secteur des transports, et si son potentiel associé afin de promouvoir un développement



Photo 11 : Camion surchargé en Haïti

Crédit photo : Wordpress

plus inclusif et durable ne se réalise pas, il n'y aura pas d'intérêt à investir dans ce domaine. Une approche plus complète et holistique doit être conçue pour faire face à ces contraintes, encourager la prise de conscience et fournir une assistance technique, en commençant par les acteurs clés impliqués dans les décisions d'investissements dans le secteur des transports.

En outre, il a été demandé aux spécialistes en transports de prioriser les interventions de genre dans ce domaine. Tandis que les spécialistes en questions de genre ont priorisé l'accès aux marchés, l'accès aux crédits et la création des opportunités de travail, les spécialistes des transports ont considéré quant à eux que les principaux domaines d'intervention liés au genre étaient l'accès à la santé, l'accès à l'éducation et à la sécurité. Ces différences s'expliquent par les connaissances plus génériques du secteur des transports des dynamiques de genre en Haïti, les contraintes et les domaines potentiels d'amélioration. L'éducation et la santé figurent parmi les principaux indicateurs de genre des non-spécialistes en questions de genre et la sécurité routière fait partie des indicateurs du secteur des transports. Cependant, la ségrégation fondée sur le genre sur les marchés de travail, l'accès aux crédits et les mécanismes d'épargne, ainsi que la performance économique sont probablement des domaines plus spécifiques requérant des connaissances approfondies des dynamiques de genre.

Les entretiens ont identifié des domaines potentiels d'intervention dans le secteur des transports qui pourrait promouvoir le programme de genre. Les spécialistes ont choisi parmi de nombreuses options, y compris : i) l'accroissement des fonds ; ii) le renforcement des capacités ; iii) l'encouragement de la prise de conscience ; iv) la création de partenariats plus fort ; et v) surmonter les préjugés existants. Les interviewés ont considéré qu'un ensemble de mesures d'intervention est nécessaire, en lieu et place d'activités individuelles pour faire avancer

le programme.

Dans un contexte sectoriel, dans lequel les questions de genre sont rarement considérées, les acteurs clés impliqués doivent être conscients de l'importance de ce programme. L'encouragement de la prise de conscience et le renforcement des capacités parmi les spécialistes sectoriels, les partenaires gouvernementaux et les organismes de mise en œuvre, y compris le secteur privé, figurent parmi les principales activités pour promouvoir davantage le programme de genre. Étant donné que le manque de connaissances sur les questions de genre chez les spécialistes en transport des banques de développement, on peut également supposer que le personnel gouvernemental et du secteur privé ont pris du retard sur cette question. L'encouragement de la prise de conscience et le renforcement des capacités parmi les bénéficiaires du projet devraient être essentiels pour mieux intégrer la population locale dans toute intervention potentielle, sensible aux questions de genre, particulièrement pour ce qui concerne les activités ciblant la population masculine et les préjugés fondés sur le genre. Étant donné que la programme de genre ne figure pas parmi les priorités du secteur des transports, l'accroissement des fonds consacrés aux aspects de genre constitue une bonne stratégie pour faciliter l'intégration des questions de genre. Le renforcement des partenariats avec les principales parties prenantes, à savoir le gouvernement, le secteur privé et la société civile, pourrait aussi ouvrir une bonne voie pour faciliter la mise en œuvre du programme de genre.

ENTRETIENS AVEC DES SPECIALISTES EN DÉVELOPPEMENT AGRICOLE ET RURAL

En ce qui concerne l'agriculture et le développement rural, 4 spécialistes en agriculture de la BM et la BID ont été interrogés.³¹ Un seul d'entre eux avait une expertise préalable en matière de genre et d'agriculture en Haïti. Les conversations se sont centrées sur les aspects de genre liés au secteur agricole haïtien et à l'identification de synergies futures entre les domaines des transports et de l'agriculture dans la promotion du programme de genre. Les spécialistes en agriculture ont recommandé certains domaines de collaboration, spécifiquement des activités de soutien aux MS et PCM. Les schémas de subvention utilisés pour fournir de la technologie agricole pourraient appuyer le développement des activités commerciales des MS en réduisant par exemple leurs coûts de transport.



Photo 12 : Transfert de technologie aux petits agriculteurs, bénéficiaires femmes et hommes

Crédit photo : Banque mondiale

³¹ En 2011, la BID a commandé une étude pour proposer des idées directrices et des recommandations pour intégrer les perspectives liées au genre dans son portefeuille de développement rural et agriculture (Coello, 2011). Cette étude a révélé que la population féminine a une plus faible participation dans le secteur agricole comparé aux hommes (21,6 et 78,4 %, respectivement). Le peu de temps disponible des femmes à cause du temps consacré aux tâches ménagères et de garde était le principal obstacle à la participation des femmes dans le secteur de l'agriculture. En outre, les femmes impliquées dans le secteur agricole avaient en général un niveau d'éducation et de revenu plus faible que les hommes, et la ségrégation fondée sur le genre constituait aussi un problème. Afin de faire face à ces défis, l'étude a recommandé : i) de réaliser une analyse approfondie des genres avant la conception des mesures d'intervention, en se concentrant sur les rôles et la division du travail ; ii) de concevoir et mettre en œuvre des activités *ad hoc* ciblant des défis spécifiques identifiés dans l'analyse de genre ; iii) d'établir des processus de partage d'information et de consultation pour s'assurer que tant les femmes que les hommes soient informés du projet et de bénéfiques associés ; iv) de concevoir des activités de projet prenant en compte et traitant le problème de manque de temps des femmes ; v) d'offrir des formations stratégiques pour combler l'écart de genre en matière d'instruction, y compris des formations sur le travail agricole, l'alphabétisation financière et le leadership ; vi) d'octroyer le même soutien financier aux femmes et aux hommes ; vii) de collaborer avec les communautés locales, y compris la population masculine, pour travailler vers une société plus égalitaire et remédier aux discriminations existantes fondées sur le genre.

PLAN D'ACTION POUR L'ÉGALITÉ DES GENRES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI

Sur la base des résultats de l'analyse effectuée, un plan d'action détaillé a été proposé ci-dessus. Se référer à l'Annexe VI pour plus de détails au sujet des activités, résultats et effets du plan d'action afin d'orienter le programme de genre et transports en Haïti au cours des cinq prochaines années (2021-2026).

OBJECTIF 1 : AMÉLIORER LES CONNAISSANCES DE GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

RÉSULTAT 1 : SPÉCIALISTES EN TRANSPORT FORMÉS EN GENRE ET TRANSPORT

OBJECTIFS LIÉS AU GENRE :

- Sensibiliser le personnel du secteur des transports quant aux bénéfices découlant de la mise en place d'une optique de genre dans les opérations de transport.
- Développer les connaissances des spécialistes en matière de transports sur les possibilités et les mécanismes d'intégration des questions de genre dans les activités de transport.
- Faciliter les échanges d'expérience.
- Renforcer la parité de genre dans les activités de transport.
- Evaluer la mise en œuvre du PAEG.
- Promouvoir le programme de genres dans le secteur des transports.

ACTIVITÉS:

- Concevoir et mener un programme de formation en matière de genre et de transport ainsi que sur la mise en œuvre du PAEG.
- Organiser des visites et des ateliers avec d'autres institutions et/ou pays pour échanger des expériences.
- Affecter un spécialiste de genre à chaque spécialiste ou activité de transport.
- Développer un système de performance du projet incluant des indicateurs de mesure de la mise en œuvre et l'avancement du PAEG.
- Identifier les champions de genre et transport.

RÉSULTAT 2 : SENSIBILISATION DU MTPTC SUR LA QUESTION DE GENRE ET TRANSPORT

OBJECTIFS LIÉS AU GENRE :

- Développer les capacités du MTPTC en matière de genre et de transport.
- Promouvoir le dialogue interministériel en matière de genre.
- S'assurer que les activités de transport sont sensibles aux questions de genre.
- Echanger à propos des enseignements tirés et les expériences, avec d'autres pays impliqués dans le programme de genre et de transports.
- Inclure le MTPTC dans la mise en œuvre du GAEP.
- Trouver des alliés au niveau gouvernemental pour promouvoir le programme de genre et de transports

ACTIVITÉS :

- Mener un programme de formation en matière de genre et de transports.
- Appuyer la mise en œuvre du GAEP.
- Recruter un spécialiste en questions de genre au sein du MTPTC.
- Examiner avec le MTPTC les mesures potentielles pour encourager l'absorption de la main-d'œuvre féminine par le secteur privé.
- Organiser des ateliers en matière de genre et de transports avec d'autres pays pour échanger quant aux enseignements obtenus.
- Identifier les champions de genre et de transports puis les former dans l'intégration du programme de genre et de transports.

RÉSULTAT 3 : SECTEUR PRIVÉ ET OSC SENSIBILISÉS AU PROGRAMME DE GENRE ET DE TRANSPORT**OBJECTIFS LIÉS AU GENRE :**

- Sensibiliser les parties prenantes sur le programme de genre et de transport.
- Établir des synergies parmi les différents acteurs du secteur des transports pour soutenir la cause de genre.
- Maintenir un dialogue actif sur les possibilités en matière de genre et transport parmi les principales parties prenantes.
- Trouver des alliées dans le secteur privé et au niveau communautaire pour promouvoir la durabilité du programme de genre et de transports.
- Inclure le secteur des transports et les OSC dans la mise en œuvre du GAEP.
- Faciliter le recrutement des femmes locales.

ACTIVITÉS :

- Mener un programme de formation en matière de genre et de transport.
- Réaliser une formation sur la mise en œuvre du GAEP.
- Organiser une session de travail sur l'emploi féminin dans le secteur des transports.
- Créer un comité de genre représenté par les secteurs privés et à but non-lucratif engagés dans les activités de transport.
- Fixer un objectif aux sociétés de construction pour inclure de la main-d'œuvre féminine dans le secteur des transports et recruter des cheffes de chantiers.
- Identifier les champions de genre et transports.

RÉSULTAT 4 : DONNÉES RECUEILLIES VENTILÉES PAR SEXE**OBJECTIFS LIÉS AU GENRE :**

- Générer des données ventilées par sexe.
- Suivre et évaluer les activités des projets sensibles à la spécificité de genre.

ACTIVITÉS :

- Organiser des formations pour la BID, le MTPTC, l'Unité d'exécution et les parties prenantes, sur la conception et la collecte d'indicateurs ventilés par sexe.
- Effectuer une évaluation des questions de genre au cours de la phase de préparation du projet.
- Inclure dans les cadres des résultats du projet de la BID des indicateurs ventilés par sexe pour suivre et évaluer la manière dont les projets ont favorisé les bénéficiaires femmes et hommes et comment ont évoluées les composantes de genre du projet.
- Offrir une assistance technique et du conseil au MTPTC pour la collecte des données ventilées par sexe.

OBJECTIF 2 : INVESTIR DANS DES CORRIDORS DE PRODUCTIVITÉ

RÉSULTAT 1 : RÉHABILITATION ET CONSTRUCTION DES ROUTES SECONDAIRES ET TERTIAIRES

OBJECTIFS LIÉS AU GENRE :

- Améliorer les corridors de productivité, en particulier ceux utilisés par les MS et le PCM.
- Améliorer les liaisons entre zones urbaines, périurbaines et rurales.
- Promouvoir une approche plus orientée envers les bénéficiaires en ce qui concerne la sélection des infrastructures de transport développées.
- Garantir une conception et construction d'infrastructures routières prenant en compte l'analyse de genre.
- Promouvoir l'accès des MS et des PCM aux bénéfices résultant du développement des infrastructures de transport.
- Favoriser la mobilité des MS, des PCM et l'organisation de leurs déplacements.
- Soutenir les activités des MS et PCM grâce à une meilleure mobilité.
- Encourager l'intégration des MS et PCM au marché du travail lié au secteur des transports.
- Prévenir/réduire les potentiels impacts négatifs résultant de la construction de nouvelles routes.

ACTIVITÉS :

- Réaliser une étude et consultations communautaires pour analyser les principales routes de productivité des MS et PCM dans les zones sélectionnées du projet.
- Sur la base de l'étude, s'assurer que la sélection des routes fait passer en priorité les routes commerciales des MS et PCM et l'accès aux marchés.
- Garantir au moins 50 % de participation des MS et PCM aux réunions de consultations communautaires.
- Inclure des dispositions dans les appels d'offre pour le recrutement d'au moins 30 % de femmes lors des phases de construction et de réhabilitation.
- Mettre en place des sensibilisations sur la VBG, les IST, et le VIH/SIDA et la sécurité routière pour les travailleurs opérants sur les chantiers et communautés avoisinantes.
- Lors de l'acquisition des terres, s'assurer que les femmes et hommes affectés reçoivent les mêmes compensations et bénéficient du soutien approprié pour rétablir les moyens de subsistance.
- Créer des arrêts destinés aux camionnettes collectives le long des routes.
- Garantir que les routes secondaires et tertiaires réhabilitées sont suffisamment larges pour permettre aux camionnettes de circuler et arriver aux plantations de mangue.
- Garantir que les routes secondaires et tertiaires atteignent les plantations de mangue, les lieux de tri et les principaux marchés des MS.

RÉSULTAT 2 : PONTS CONSTRUITS

OBJECTIFS LIÉS AU GENRE :

- Garantir que les ponts sélectionnés prennent en compte les critères du programme.
- Améliorer la sécurité des MS et PCM lorsqu'elles utilisent le pont.
- Soutenir l'absorption des femmes dans le marché du travail et spécifiquement dans le secteur des transports.
- Faciliter la mobilité des MS et des PCM.

ACTIVITÉS :

- Garantir que les ponts sélectionnés font partie des routes commerciales des MS et PCM et qu'ils facilitent la liaison vers les plantations de mangue et les marchés.
- Garantir que la conception des ponts comprend des mesures pour éliminer les obstacles

physiques et contraintes en matière d'accès des femmes et enfants.

- Inclure une clause dans les appels d'offre et contrats fixant un objectif minimum pour le recrutement des femmes au niveau local dans les travaux de construction.
- Lors de la conception des ponts, inclure des mesures pour améliorer la sécurité des MS, PCM, et des autres piétons, à savoir : trottoirs, accès piétonnier avec garde-corps et marches descendantes jusqu'à la rivière.

OBJECTIF 3 : SE FOCALISER SUR LES FEMMES EN TANT QU'UTILISATRICES DES SERVICES DE TRANSPORT

RÉSULTAT 1 : CONCEPTION DE PROJETS DE TRANSPORT SENSIBLES AUX QUESTIONS DE GENRE

OBJECTIFS LIÉS AU GENRE :

- Appuyer les spécialistes en transport dans la conception d'une approche sensible aux questions de genre.
- Garantir que les besoins des MS et PCM soient considérés dans la conception des infrastructures de transport.
- Identifier les besoins spécifiques en matière de transports des MS et PCM.
- Promouvoir l'égalité via l'inclusion des femmes et hommes dans les phases de conception des projets.
- Sélectionner des domaines d'intervention pour favoriser la mobilité des MS et PCM.

ACTIVITÉS :

- Rassembler des données de base ventilées par sexe pour servir de base de référence du projet.
- Réviser les projets de transport par canalisation et préparer des projections de genre.
- Effectuer une analyse de genre quant aux besoins de mobilité des MS et PCM au cours des études préparatoires des projets (sondages, études de faisabilité et évaluations). L'étude devrait cartographier les schémas de mobilité des MS et PCM, en particulier ceux liés au développement de leurs activités.
- Affecter un spécialiste de genre par projet.
- Effectuer des évaluations de genre au cours de la préparation des projets.
- Inclure des indicateurs ventilés par genre dans le cadre des résultats de projets.
- Garantir au moins 50% de participation des MS et PCM lors des phases de consultation.
- Promouvoir un environnement favorable à la discussion des attentes des MS et PCM par rapport aux projets.

RÉSULTAT 2 : MISE EN ŒUVRE DES SOUS-COMPOSANTES SENSIBLES AUX QUESTIONS DE GENRE

OBJECTIFS LIÉS AU GENRE :

- Rendre les conclusions de l'analyse de genre du projet opérationnelles.
- Mettre en œuvre des dispositifs liés à la conception matérielle sensible aux questions de genre dans les infrastructures de transport.
- Prendre en considération les besoins de mobilité des MS et PCM.
- Appuyer les efforts d'accessibilité des MS et MPT.
- Aborder le problème de manque de temps des MS et MPT.
- Favoriser des services de transport plus efficaces pour les MS et PCM.
- Standardiser les services de transport et organiser la coordination des prestataires.

ACTIVITÉS :

- Accent mis sur la réhabilitation et la construction des infrastructures de transport, promouvant ainsi l'accès des MS et PCM aux parcelles de mangue, aux marchés et aux autres lieux liés à leurs activités commerciales.
- Subventionner les coûts de transport des MS et PCM via des mécanismes de bons de transport.
- Promouvoir des tarifs spécifiques pour les voyages multiples et quotidiens des MS et PCM.
- Mettre en œuvre des mesures de garde d'enfant pour aider les MS et PCM qui sont mères, lorsqu'elles travaillent.
- Créer des coopératives centrées sur les moyens de transport pour les femmes.
- Établir des règles de circulation pour mieux organiser la circulation des camions et camionnettes.
- Standardiser les coûts de transport des produits.

OBJECTIF 4 : FAVORISER L'ACCÈS DES FEMMES AU CRÉDIT

RÉSULTAT I : AMÉLIORATION DE L'ACCÈS DES MS ET PCM AU CRÉDIT

OBJECTIFS LIÉS AU GENRE :

- Assister les MS et PCM dans leur accès au crédit.
- Aborder les contraintes des femmes en matière de transports et d'accessibilité au crédit.
- Appuyer le développement des activités des femmes.
- Renforcer les capacités des MS et PCM pour l'administration du négoce et l'accès au crédit.
- Assister les MS et MPT pour le réinvestissement de leurs bénéfices pour le développement de leur activité.
- Encourager l'accès des MS et PCM aux crédits en les regroupant dans des coopératives.
- Sensibiliser les institutions financières sur l'importance de favoriser l'accès au crédit des MS et PCM.
- Renforcer les partenariats avec les institutions financières pour investir dans le programme.
- Identifier les stratégies pour pouvoir formaliser les activités des MS.

ACTIVITÉS:

- Entreprendre des discussions sur les processus de formalisation des activités des MS avec les parties prenantes du gouvernement et des institutions financières, y compris les banques d'investissement international, les organisations de micro-crédit et le système bancaire national.
- Favoriser des stratégies pour que les banques d'investissement multilatéral ouvrent des lignes d'investissement pour le secteur informel.
- Créer un Fonds fiduciaire (FF) afin de favoriser l'accès des femmes au crédit dans le secteur informel.
- Établir des partenariats avec les organismes d'exécution pour identifier un mécanisme d'accès au crédit et l'implémenter localement (PNUD).
- Promouvoir des stratégies parmi les OSC, le secteur privé, et les OI pour faciliter l'accès des femmes au crédit.
- Recruter un spécialiste en micro-crédit du secteur informel.
- Concevoir une stratégie nationale visant à renforcer l'accès des MS et PCM au crédit.
- Organiser des ateliers pour les banques locales quant aux crédits pour le secteur informel.
- Promouvoir la création de coopératives de MS et PCM.
- Offrir aux MS et PCM des formations sur l'accès aux mécanismes de prêts et d'épargne.

- Offrir aux MS et PCM des formations en alphabétisation financière, gestion des entreprises, accès aux marchés et production de mangue, ainsi que des formations sur le commerce de marchandises.

OBJECTIF 5 : RENFORCER LA SÉCURITÉ PERSONNELLE DES FEMMES

RÉSULTAT 1 : RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ PERSONNELLE DES FEMMES LORS DE LEURS DÉPLACEMENTS

OBJECTIFS LIÉS AU GENRE :

- Créer un lieu plus sûr pour les femmes.
- Promouvoir la sécurité renforcée parmi les femmes lorsqu'elles voyagent.
- Mettre en place des mesures de prévention sur site pour améliorer la sécurité personnelle des femmes.
- Intégrer les questions de sécurité des femmes dans les opérations du secteur des transports.

ACTIVITÉS :

- Adopter des mesures législatives et promouvoir le maintien effectif de l'ordre public pour réduire les taux d'incidence de la VBG, y compris l'adoption d'une nouvelle loi sur la prévention et la répression des violences faites aux femmes.
- Mener une étude pour cartographier les points sensibles où les attaques sont les plus fréquentes ; enquêter sur les modalités d'attaque et le type de violence rencontré puis identifier les typologies d'assaillants et de victimes.
- Mener une étude pour fixer une base de référence sur les cas de VBG relatifs aux questions de transport.
- Collaborer avec la Division de sécurité citoyenne de la BID pour intégrer des mesures de VBG dans les opérations de transport.
- Mettre en place des partenariats avec les organisations locales pour soutenir les mesures et interventions pour combattre la VBG.
- Promouvoir des interventions structurelles, telles que l'éclairage des rues, l'amélioration et la création sanitaires publics plus sûrs dans les zones prises en compte par le projet.
- Créer des arrêts de camionnettes à proximité des communautés et des lieux bien éclairés.
- Mener des formations d'auto-défense destinées aux femmes se déplaçant fréquemment.
- Former les femmes quant aux mécanismes de signalement et aux services disponibles.
- Promouvoir un changement du comportement des hommes pour combattre la VBG.
- Former les officiers de police locale et le personnel médical sur les procédures et les démarches pour assister les victimes de VBG.
- Soutenir la création de groupes de MS et PCM pour des voyages communs.

RÉSULTAT 2 : SENSIBILISATION SUR LA SÉCURITÉ PERSONNELLE DES FEMMES DANS LES COMMUNAUTÉS ET CHEZ LES CONDUCTEURS

OBJECTIFS LIÉS AU GENRE :

- Sensibiliser la population sur les risques de VBG.
- Renforcer les connaissances des personnes à propos des mesures de sécurité à adopter lors des déplacements.
- Sensibiliser les conducteurs à propos de leur propre responsabilité envers la sécurité des passagers.
- Développer davantage l'aide aux victimes de VBG.

ACTIVITÉS :

- Former les conducteurs à propos des modalités d'attaque et à propos des mesures destinées à les éviter et à les affronter.
- Former la population masculine sur les différentes identités masculines et sur les risques et conséquences de la VBG.
- Former les membres de la communauté sur les risques et les conséquences d'une attaque lors des déplacements.
- Identifier les hommes champions en matière de genre dans les communautés pour sensibiliser les hommes au sujet de la VBG.
- Identifier et fournir une assistance aux groupes communautaires féminins et masculins afin de promouvoir les activités de promotion contre la VBG.
- Identifier et offrir une assistance à chaque point focal de collecte existants au sein des communautés afin de soutenir les victimes de violence.
- Désigner un point focal féminin dans chaque communauté pour soutenir les victimes de violence, y compris pour faire état d'attaques subies aux forces de police.

OBJECTIF 6 : AMÉLIORER L'ACCÈS AUX SERVICES DE SANTÉ GRÂCE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

RÉSULTAT 1 : AMÉLIORATION DE L'ACCÈS AUX SERVICES DE SANTÉ

ACTIVITÉS :

- Développer une étude en matière de transport et de santé sensible aux questions de genre afin d'analyser les défis de mobilité et de transport en lien avec l'accès à la santé.
- Définir une stratégie commune entre les divisions de santé et de transport pour améliorer l'accès à la santé grâce aux infrastructures et services de transport.
- Construire et rénover des infrastructures de transport pour faciliter l'accès à la santé.
- Intégrer des services pour faciliter l'accès aux opérations de transport.

OBJECTIFS LIÉS AU GENRE :

- Améliorer l'accès aux services de santé.
- Comprendre le lien entre questions de genre, de santé et d'accès aux transports.
- Réduire la mortalité des femmes et des enfants.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

LE PROGRAMME HAÏTIEN DE GENRE ET TRANSPORT

L'analyse approfondie et qualitative a montré que les questions de genre font partie des principales priorités du secteur de transports et ne sont pas généralement comprises dans la plupart des opérations du secteur de transports. Le programme de genre a été perçu comme un aspect secondaire dudit secteur. Cependant, ses potentialités pour promouvoir un développement plus inclusif et durable sont passées inaperçues, situation ayant entraîné un impact sur la disponibilité des ressources pour des activités spécifiques liées au genre. L'analyse menée a identifié les principaux facteurs sectoriels et structurels faisant obstacle au Programme de genre et transports, et a également identifié deux domaines afin d'orienter le développement du PAEG, i) les femmes en tant qu'utilisatrices des services de transport et ii) les femmes en tant que prestataires en services de transport.

LES FACTEURS SECTORIELS ET STRUCTURELS FAISANT OBSTACLE AU PROGRAMME DE GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI

LES FAIBLES CONNAISSANCES DE GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Le lien entre genre et transport est encore insaisissable pour les spécialistes du secteur des transports. Les spécialistes en transports n'ont pas d'expérience pour intégrer les composantes de genre dans les opérations du secteur des transports. Malgré l'absence d'expérience et de connaissances, tous les spécialistes interviewés ont montré de l'intérêt à s'engager dans ce domaine, étant donné qu'une optique de genre pourrait améliorer les résultats du projet et favoriser davantage ses bénéficiaires. Les spécialistes ont souligné qu'un changement est nécessaire dans le secteur afin d'intégrer cette approche dans les opérations de transport. Les résultats des projets menés dans le secteur des transports tendent à se consacrer aux résultats en matière d'infrastructures, avec par exemple, le nombre de kilomètres de routes construits, avec peu d'indicateurs directement liés à la population en bénéficiant. L'intégration d'une perspective de genre dans les projets de transport est plus difficile si les objectifs d'investissements et les critères d'évaluation se centrent sur les résultats des interventions en matière d'infrastructures et non sur les utilisateurs.

CONDITIONS CRITIQUES DES ROUTES PRIMAIRES, SECONDAIRES ET TERTIAIRES

Les investissements pour la réhabilitation des routes primaires, secondaires et tertiaires sont essentiels pour soutenir la vie quotidienne et le développement des activités des Haïtiens. Certains tronçons de routes primaires sont dans un mauvais état (la RN5 et certains tronçons de la RN1). Il s'agit là de routes en terre dégradées perturbant le trafic des véhicules. Cette situation est exacerbée durant la saison des pluies lorsque les chemins sont rendus impraticables. Les routes secondaires et tertiaires sont essentielles au fonctionnement de la chaîne de production-commercialisation, puisqu'elles relient les plantations aux routes principales. Malgré leur importance, les routes secondaires sont dans des conditions déplorables et ne permettent pas de garantir la liaison pendant la saison des pluies. Au cours de cette saison des pluies, les routes tertiaires sont inondées et les plantations se retrouvent alors isolées, rendant un accès même à pied impossible. En outre, la détérioration des routes constitue un défi pour le transport des produits, contribuant à endommager camions et cargaisons.

Les routes primaires, secondaires et tertiaires jouent un rôle essentiel dans le développement des activités commerciales des MS. Les corridors de productivité sont essentiels pour garantir le développement des activités des MS, étant donné que ceux-ci constituent des canaux nourrissant le développement commercial local. Le fait de relier les plantations aux routes principales, secondaires et tertiaires, permet le fonctionnement des phases de production et de commercialisation. Les routes primaires relient les zones rurales aux principaux centres urbains, et périurbains, facilitant le flux commercial.

Les réseaux routiers sont essentiels au bon fonctionnement de la chaîne de valeur de la mangue. Dans de nombreuses régions, il n'existe pas de routes et les mangues doivent être transportées soit à l'aide d'animaux ou soit avec les producteurs, lesquels doivent réaliser le trajet à pied sur de longues distances, ce qui a un impact sur le temps de transport et la quantité de produit.

LES FEMMES EN TANT QU'UTILISATRICES DES SERVICES DE TRANSPORT

LES BESOINS DES FEMMES HAÏTIENNES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

Les infrastructures de transport bénéficient à l'ensemble de la population. Cependant, et sur la base de l'analyse menée, les hommes et les femmes bénéficient différemment des services de transport. Les routes sont certainement très nécessaires pour toute la population, mais étant donné leur rôle dans la société, les femmes haïtiennes en ont davantage besoin. Les femmes réalisent généralement plus de trajets et d'arrêts au cours d'une journée que les hommes, dans le contexte des responsabilités multiples inhérentes à leur rôle. Les schémas de mobilité des femmes, en plus des trajets menés à des fins commerciales, incluent des visites dans les établissements de santé, sur les marchés, le fait d'accompagner les enfants à l'école, d'aller chercher de l'eau et du bois. Les caractéristiques des schémas de déplacement des femmes augmentent leur vulnérabilité vis-à-vis des questions d'accessibilité, d'accessibilité économique, de sûreté et de sécurité. Le caractère spécifique des activités des MS et des commerçantes de mangue va les obliger à se déplacer dans plusieurs zones du pays, ce qui implique un besoin de services de transport abordables, accessibles, sûrs, fiables et bien entretenus afin de développer correctement leurs activités, satisfaire la demande des clients et concilier leurs vies tant personnelles que professionnelles. La pénurie, la désorganisation, le manque de fiabilité et la mauvaise qualité des moyens de transport collectifs ont un impact négatif sur leurs activités.

L'ACCESSIBILITÉ ÉCONOMIQUE AUX TRANSPORTS

La difficulté à assumer les coûts de transport, en particulier pour les femmes devant voyager fréquemment et impliquées dans des activités commerciales entre les zones rurales et urbaines, constitue un aspect critique à considérer. En outre, les questions structurelles exacerbent les coûts des transports. En raison du manque d'organisation des services de transport disponibles et de la détérioration des routes, les MS ont signalé qu'elles utilisent plusieurs moyens de transport pour se rendre sur les marchés, ce qui implique des coûts supplémentaires pour amener leurs produits sur les marchés. Étant donné que les conditions des routes ne permettent pas aux camionnettes d'arriver aux jusqu'aux plantations, les MS et PCM sont obligées de marcher et de payer plusieurs moyens de transport pour pouvoir y arriver.

FAIBLE SÉCURITÉ PERSONNELLE DES FEMMES ET NIVEAU ÉLEVÉ DE VBG

Lors des discussions portant sur la sécurité des personnes dans le cadre de leurs déplacements, la VBG a été mentionnée comme étant le principal défi auquel les femmes utilisant les services de transport locaux doivent faire face. Les MS et PCM ont signalé l'existence de nombreux défis en matière de sécurité auxquels elles font face lors de leurs déplacements, y compris des attaques armées et personnelles pouvant exacerber le risque de violence physique et de viol. Les MS ont indiqué avoir été attaquées lors de leurs déplacements vers les marchés. En outre, les femmes ont signalé que les bus et camionnettes collectifs sont en général pleins, contexte au cours duquel elles ont subi des attouchements physiques non-désirés et du harcèlement.

ABSENCE DE SÉCURITÉ LORS DES DÉPLACEMENTS

L'absence de sécurité lors des déplacements est un défi pour la population féminine. Les femmes ont signalé que le problème s'aggrave lorsqu'elles voyagent avec leurs marchandises. L'absence de mesures pour prévenir des accidents, en particulier en raison des conditions des routes, augmente le risque de blessures et de décès des utilisateurs des routes. Par ailleurs, il n'existe pas d'interventions pour protéger les utilisateurs vulnérables, tels que les piétons, cyclistes et motocyclistes. En raison des conditions inadéquates des routes, les accidents se produisent assez fréquemment, impliquant des retards de livraison des marchandises et exposant les voyageurs aux vols. En outre, les marchés sont généralement situés dans des lieux non appropriés le long des routes principales, ce qui accroît la probabilité d'accidents.

MAUVAISE QUALITÉ DES TRANSPORTS

La mauvaise qualité des transports affecte de façon disproportionnée les jeunes filles et les femmes étant donné qu'elles sont utilisatrices fréquentes des moyens de transport collectifs. Les camions utilisés par les MS et PCM sont souvent anciens et tombent en panne le long du chemin. Pour les MS et les PCM, cette situation engendre des retards, ne leur permettant pas d'atteindre les points de vente à temps et augmente les risques d'accident, d'attaques à main armées et de passer la nuit dans la rue.

INFORMALITÉ ÉLEVÉE SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL FÉMININ

Le marché du travail haïtien est caractérisé par des niveaux élevés d'informalité. Les MS et les PCM ont spécifié qu'elles ne bénéficient pas de réglementation s'appliquant aux lieux de travail et des mécanismes de protection sociale, et reposent sur des activités à faible productivité avec peu d'opportunités de mobilité économique.

ACCÈS LIMITÉ DES MS ET DES PCM AU CRÉDIT

Le manque d'accès au crédit affecte négativement l'accès des femmes aux moyens de transport. Les femmes interviewées ont signalé que l'obstacle le plus important à surmonter est leur accès limité au crédit. Cette situation est la résultante de taux d'intérêts élevés proposés par les institutions financières de microcrédit et de l'engagement des femmes dans le marché de travail informel. Malgré l'existence d'institutions de microcrédit et la promotion de programmes innovateurs pilotés par certaines banques dans le pays pour favoriser l'accès aux crédits dans le cadre d'activités informelles, les taux d'intérêt sont extrêmement élevés et les femmes ne peuvent pas les assumer. En outre, les banques de développement multilatéral (BDM), y compris la BID et son Fonds d'Investissement Multilatéral (FIM) tendent à promouvoir l'accès au crédit pour les entreprises formelles et ignore une partie significative du marché de travail haïtien.

LES FEMMES EN TANT QUE PRESTATAIRES DES SERVICES DE TRANSPORT

L'IMPORTANCE MAIS L'INSUFFISANCE DES FORMATIONS ET DES INTERVENTIONS POUR LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

La conception des formations centrées sur le renforcement des compétences générales et techniques des femmes est essentielle pour promouvoir leur inclusion dans la main d'œuvre de ce secteur de travail. L'expérience de l'Initiative pour les Adolescents en Haïti (Adolescent Girls Initiative – AGI) de la Banque mondiale a montré que le développement des compétences générales et socio-affectives, conjointement avec des compétences techniques constitue une combinaison clé pour préparer les femmes au milieu professionnel, y compris dans le secteur des transports. Les jeunes filles et les femmes ayant participé à ce programme semblent avoir pu renforcer leurs aspirations en matière d'éducation et de travail, améliorer leur estime de soi et pouvoir d'action, et se sentent plus à l'aise avec leur performance professionnelle. Cependant, l'expérience des programmes EFH, IGVPS et IGA a démontré que les formations seules demeurent insuffisantes si celles-ci ne sont pas accompagnées de mesures destinées à faciliter l'absorption des femmes formées par le marché du travail.

UN MARCHÉ DU TRAVAIL FAIBLE ET L'IMPORTANCE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ

Malgré l'importance de la mise à disposition de formations complètes dans des domaines spécifiques, les formations sont insuffisantes sans l'application de mesures promouvant l'absorption des femmes formées par le marché du travail. Les programmes déjà mis en place, tels que l'EFH, l'IGVPS et l'AGI ont souligné les leçons tirées quant à l'inclusion des femmes dans le secteur des transports en tant que prestataires de service. Les bénéficiaires ont fait face à plusieurs obstacles pour décrocher des opportunités de travail en raison d'un marché de travail ralenti en Haïti. Les principaux obstacles identifiés sont les possibilités limitées de travail, ce qui nécessite de transformer les formations en des opportunités d'emploi viables. Le PPP est décrit comme un élément essentiel aux programmes de renforcement des capacités. Cette collaboration crée des opportunités pour accéder aux programmes de stage et dans certains cas, des emplois à court et long terme aux bénéficiaires formés.

LE MANQUE DE TEMPS DE FEMMES

La disponibilité de temps de femmes constitue l'obstacle principal aux opportunités de travail. En Haïti, plus de la moitié du temps des femmes est principalement consacré aux tâches domestiques (PNUD, 2015). Cette question avait été soulevée durant la révision du Programme EFH, au cours duquel les femmes participantes ont signalé des difficultés pour suivre les formations étant donné leurs rôles multiples vis-à-vis de leurs foyers. Le manque de temps des femmes a un impact négatif sur leur participation aux activités économiques : elles consacrent la plupart de leur temps à l'éducation des enfants et aux tâches domestiques. Le temps restant des femmes pour réaliser des activités génératrices de revenu demeure limité. Les stratégies et interventions visant à promouvoir l'autonomisation économique des femmes doivent être mises en place conjointement avec des activités spécifiques, par exemple, la prestation de services de garderie pour s'occuper des enfants et la promotion des activités commerciales proches de leur logement. Les hommes peuvent jouer un rôle majeur dans le changement des normes fondées sur le genre. Une stratégie globale pour y remédier devrait inclure les initiatives de changement visant à promouvoir des rôles déterminés par le genre d'une façon plus égalitaire et la population masculine doit faire partie intégrante de cette discussion.

PROMOTION DE NORMES ET DE RÔLES DE GENRE POSITIFS

Même si les stéréotypes et les normes discriminatoires fondées sur le genre prévalent encore dans des secteurs spécifiques du marché du travail en Haïti, comme le transport, les expériences des programmes EFH, IGVPS et AGI ont donné des résultats positifs. Ces programmes ont montré que lorsque les jeunes filles et les femmes sont formées correctement, les questions de genre deviennent moins déterminantes pour accéder au secteur des transports. Les préjugés fondés sur le genre prévalent encore dans le secteur. Cependant, lorsque les femmes disposant de la formation appropriée accèdent au secteur des transports, elles sont bien accueillies par leurs collègues masculins, qui reconnaissent leurs capacités. Les expériences EFH et IGVPS ont démontré que la promotion des messages positifs et la sensibilisation des citoyens sur l'importance de l'intégration des femmes dans les secteurs non-traditionnels aident à combattre les stéréotypes discriminatoires fondés sur le genre.

RECOMMANDATIONS : DOMAINES D'INTERVENTION POUR PROMOUVOIR LE PROGRAMME HAÏTIEN DE GENRE ET TRANSPORT

Le secteur des transports est le domaine principal d'investissement de la BID en Haïti. Il est centré sur les aspects techniques de ses interventions et seuls certains indicateurs sont directement liés à la population bénéficiaire. La transition vers une approche plus inclusive et axée sur les bénéficiaires pourrait améliorer les résultats des projets et leurs bénéfices pour les communautés environnantes. En tenant compte de ce fait, cette section présente de potentiels domaines d'intervention pour promouvoir le Programme de genre et transport de la BID. Sur la base des expériences préalables et de l'analyse menée, six domaines principaux jugés stratégiques sont ressortis pour orienter le Programme de genre de la BID dans les investissements dans le secteur des transports. Les domaines identifiés sont les suivants :

OBJECTIF 1 : AMÉLIORER LES CONNAISSANCES DE GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

OBJECTIF 2 : INVESTIR DANS DES CORRIDORS DE PRODUCTIVITÉ

OBJECTIF 3 : SE FOCALISER SUR LES FEMMES EN TANT QU'UTILISATRICES DES SERVICES DE TRANSPORT

OBJECTIF 4 : FAVORISER L'ACCÈS DES FEMMES AU CRÉDIT

OBJECTIF 5 : RENFORCER LA SÉCURITÉ PERSONNELLE DES FEMMES

OBJECTIF 6 : AMÉLIORER L'ACCÈS AUX SERVICES DE SANTÉ GRÂCE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

AMÉLIORER LES CONNAISSANCES DE GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Renforcer les capacités, sensibiliser et mettre en œuvre des formations sur les questions de genre et transport pour les spécialistes en transports, les homologues gouvernementaux, les partenaires privés et la société civile. Jeter les bases d'une approche plus durable et inclusive par la sensibilisation sur les bénéfices du programme de genre parmi les principaux acteurs et les parties prenantes impliqués dans le secteur des transports. Le manque de connaissances sur la relation entre genre et transports signifie que les bénéfices résultant de l'intégration d'une perspective fondée sur le genre et les risques de conception des opérations non-sensibles aux questions de genre, sont souvent méconnus. Même si un spécialiste de genre pourrait encourager les investissements dans le secteur des transports en fournissant l'expertise requise pour intégrer une perspective de genre dans les opérations en matière de transports, les connaissances des spécialistes du secteur des transports et l'expérience sur les questions liées au genre sont essentielles pour promouvoir le Programme de genre. Les spécialistes en transports se trouvent dans une position privilégiée pour favoriser un dialogue sur des politiques sensibles à la spécificité de genre parmi les clients, y compris les interventions de genre dans le budget des projets, et préconiser ce programme chez les investisseurs.

Les connaissances en matière de genre et le programme de transport sont également limités chez les acteurs du secteur privé et gouvernemental qui sont impliqués dans le secteur transport. La sensibilisation et le renforcement des capacités sur les questions liées au genre chez les spécialistes du secteur, les partenaires gouvernementaux et les organismes d'exécution, y compris le secteur privé, pourraient être une des directives principales pour favoriser davantage le programme de genre. Cet exercice pourrait également stimuler la collaboration chez les principales parties prenantes, en développant des partenariats plus forts pour renforcer la mise en œuvre du programme de genre.

La collaboration dans d'autres domaines, tels que le développement rural et l'agriculture, pourrait devenir une option viable pour proposer des synergies alternatives et promouvoir le programme de genre. Le développement routier est un domaine transversal qui comporte divers aspects d'un processus de développement. Identifier ces créneaux nécessitant des initiatives mieux ciblées pour améliorer les conditions des femmes par rapport aux infrastructures et services de transport pourrait être une voie stratégique pour explorer davantage le développement du PAEG.

En outre, étant donné les difficultés dans la promotion du Programme de genre dans un secteur qui est axé principalement sur les aspects techniques et « matériels » de l'opération, les opérations de la BID en matière de transport pourraient bénéficier de l'intégration d'une approche favorisant les interventions sociales. Cette tâche pourrait inclure la promotion des activités pilotées par la communauté allant au-delà du développement des infrastructures, et incluant les bénéficiaires lors des phases de conception, d'exécution et de suivi des interventions pour promouvoir une approche axée sur les bénéficiaires.

INVESTIR DANS DES CORRIDORS DE PRODUCTIVITÉ

Le fait d'investir dans la réhabilitation et la construction des routes secondaires et tertiaires pourrait faciliter et stimuler les activités économiques. Les routes secondaires et tertiaires ont été identifiées comme les composantes essentielles des réseaux de commercialisation caractérisant la société haïtienne, et tout particulièrement les activités des femmes. En tant que principaux corridors de productivité, elles sont également essentielles pour assurer l'accès aux zones rurales et agricoles dans un pays où le principal moyen de subsistance et de source de revenu est l'agriculture. Les opérations futures de la BID pourraient se centrer sur les routes secondaires et tertiaires, chaînon manquant entre les opérations en matière de transports et les questions de productivité, pour aller plus loin, au-delà de l'approche traditionnelle des investissements en faveur des routes primaires.

SE FOCALISER SUR LES FEMMES EN TANT QU'UTILISATRICES DES SERVICES DE TRANSPORT

L'accent mis sur les femmes en tant qu'utilisatrices des services de transport apporte des bénéfices supplémentaires et améliore les conditions de vie de la population féminine. Jusqu'à ce jour, les interventions sensibles aux questions de genre développées par la BID et la Banque mondiale dans le secteur des transports en Haïti ont tendance à se centrer sur les femmes en tant que prestataires de services de transport, en les impliquant dans l'entretien des routes, l'utilisation d'engins de chantiers et la création de microentreprises de transport. Les expériences des programmes EFH, IGVPS et AGI ont montré que le marché de travail haïtien en stagnation pose des défis en raison de la pénurie des stages et des opportunités de travail pour les bénéficiaires féminines des programmes. En outre, l'analyse a signalé des besoins essentiels en matière de transports pour la durabilité et le fonctionnement correct des activités des MS et des PCM, comme les préoccupations en matière de sécurité et de sûreté, les questions d'accessibilité et de pénurie ainsi que la désorganisation des services de transport.

Sur la base de ces résultats, l'analyse suggère de mettre l'accent sur les femmes en tant qu'utilisatrices des services de transport plutôt qu'en tant que prestataires de service. Cette approche pourrait améliorer leurs schémas de mobilité et améliorer leurs activités et leurs conditions de vie, leur permettant ainsi de gagner du temps et de réduire leurs coûts de transport. Ceci pourrait potentiellement augmenter leurs revenus et diminuer les risques associés à l'utilisation des services de transport.

FAVORISER L'ACCÈS DES FEMMES AU CREDIT

En concordance avec la focalisation sur les corridors de productivité et les femmes en tant qu'utilisatrices des services de transport, il serait nécessaire de développer un nouveau secteur pour créer un lien entre la productivité et les mécanismes d'accès au crédit. Parmi les différentes contraintes commerciales signalées par les MS et PCM, figure l'accès au crédit comme contrainte principale. Les potentiels domaines d'intervention pourraient inclure l'exécution des mécanismes formels existant, comme l'accès aux mécanismes de crédit et d'épargne pour le secteur informel. L'extension des mécanismes formels à des mécanismes informels pourrait éviter que les personnes tombent dans la pauvreté. Etant donné les difficultés d'accessibilité préalablement mentionnées auxquelles les femmes font face, des mécanismes de subvention comme un système de bons, pourraient être envisagés pour aider les MS et les PCM à couvrir leurs frais de transport et réinvestir l'argent épargné dans le développement de leurs activités. Par ailleurs, la mise en place de formations d'alphabétisation financière pourrait aider les MS et PCM à affronter leurs difficultés à gérer le capital financier et leur apprendre à réinvestir leurs revenus. Des formations spécifiques pourraient être également mise en place pour renforcer leurs connaissances au sujet des prêts.

Il faudrait promouvoir la collaboration avec d'autres domaines ou organisations disposant du « savoir-faire » sur la disposition de mécanismes de crédit afin de répondre aux besoins financiers des MS et PCM. La Division de développement rural de la BID soutien des mécanismes de bons pour subventionner les technologies agricoles et amener les agriculteurs locaux d'une agriculture de subsistance à une agriculture plus intensive. Un mécanisme similaire pourrait être envisagé pour répondre aux besoins commerciaux et de transport des MS et PCM. Il faudrait explorer l'approche de la méthodologie de bons en matière agricole qui pourrait être appropriée. En outre, le PNUD a développé une étude approfondie sur les femmes entrepreneurs haïtiennes, axée en particulier sur le rôle clé joué par les MS pour assurer la distribution nationale de la production agricole (PNUD, 2015). L'étude a recommandé le développement de mécanismes pour promouvoir l'accès des femmes aux crédits. Les domaines de collaboration pourraient être explorés avec cette organisation partenaire afin de synchroniser les efforts et maximiser les résultats. En tant qu'organisme d'exécution, le PNUD a la capacité institutionnelle et le « savoir-faire » pour promouvoir ce programme dans le pays. Une étude pour suivre les routes commerciales des MS et PCM constituerait un premier pas pour mieux enquêter sur les besoins spécifiques des femmes et guider les futurs domaines potentiels d'intervention.

RENFORCER LA SÉCURITE PERSONNELLE DES FEMMES

L'amélioration de la sécurité des femmes par l'incorporation de mesures pour résoudre cette situation dans le développement des opérations et des politiques doit faire partie du programme de transport. Des mesures pour aborder les problèmes de vols, agressions et VBG doivent faire partie des priorités majeures pour la protection des femmes vis-à-vis de possibles attaques, harcèlement, violence et abus. Des campagnes de sensibilisation sur les potentiels risques pouvant affecter les femmes lorsqu'elles se déplacent doivent être menées dans les communautés locales. Et pour finir, les projets de transport devraient proposer des fonds suffisants afin de réaliser un diagnostic pour concevoir des interventions *ad hoc* et aborder les problématiques de VBG, y compris cartographier les endroits dangereux, analyser les modes d'attaque et recommander des interventions pour un changement de comportement devant bénéficier à la population masculine.

En outre, l'arrivée de travailleurs externes pour la construction et la réhabilitation des infrastructures pourrait avoir des effets négatifs sur la population locale, en particulier sur les jeunes filles et les femmes. Les jeunes filles et les femmes nouent souvent des relations avec les ouvriers des chantiers et s'exposent à plusieurs risques : grossesse adolescente, VBG, infections sexuellement transmissibles (IST) ou encore le VIH/SIDA. Afin de réduire les risques sociaux, les projets de transport pourraient promouvoir le recrutement de travailleurs non-qualifiés

issus des communautés les plus proches des zones de développement d'infrastructures. Les projets pourraient aussi envisager d'autres mesures comme le développement de codes de comportement et plans d'action contre la VBG, lesquels devraient être intégrés aux appels d'offre et dans les contrats des fournisseurs, employés et consultants impliqués dans le développement de l'infrastructure du projet.

AMÉLIORER L'ACCÈS AUX SERVICES DE SANTÉ GRÂCE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Synchroniser des efforts avec le secteur de la santé pour faciliter l'accès aux services de santé, en particulier pour la population féminine. Etant donné les données alarmantes sur les infections de VIH/SIDA et la mortalité maternelle, infantile et juvénile, les femmes et leurs enfants semblent être la sous-population nécessitant davantage d'attention en ce qui concerne l'accès aux services de santé. En tant que principales éducatrices et responsables de la garde des enfants de la société haïtienne, les femmes jouent un rôle essentiel en ce qui concerne la prise en compte des soins de santé des enfants. Sur la base de ce scénario et parmi les huit objectifs du millénaire pour le développement (OMD), trois objectifs à atteindre et étant directement en rapport avec la santé sont particulièrement importants pour le secteur des transports ; à savoir : i) réduire la mortalité infantile (objectif 4) ; ii) améliorer la santé maternelle (objectif 5) ; et iii) lutter contre le VIH/SIDA, la malaria et d'autres maladies (objectif 6). Grâce à l'amélioration des services et des infrastructures, le secteur des transports peut permettre des visites médicales de routine, fournir des services d'urgence et permettre l'accès aux fournisseurs de services de santé. Par les réseaux de transport et services, les communautés isolées peuvent aussi bénéficier de services de santé mobile et de la distribution de médicaments et de fournitures. En tenant compte de l'étroite relation entre l'accès à la santé et le transport, il serait nécessaire d'entretenir une collaboration à long-terme entre ces secteurs pour synchroniser leurs efforts et maximiser les bénéfices. Les investissements doivent inclure une planification du secteur des transports, sensible à la spécificité des genres et le secteur transport devrait accorder une attention particulière à la promotion d'un accès aux services de santé prenant en compte les questions de genre dans la préparation des opérations.

RÉFÉRENCES

- ADB - Asian Development Bank. 2013. *Gender Tool Kit: Transport*. Manila, Philippines.
- Faucheux, Benoit, J. R. del Rosario, Gomera Economistas Asociados, and Ayitika. 2014. *Analyse des Chaînes Logistiques en Haïti, Fiche Filière: Textile*. World Bank, Washington, DC; Catram Consultants, Paris. <https://www.catram-consultants.com/portfolio-item/logistiques-Haïti/#tab-id-2>
- Barbara Coello et al. 2011. *Promotion de l'égalité des sexes dans les programmes de développement agricole et gestion de ressources naturelles de la BID en Haïti*.
- Chattopadhyay, R. and Duflo, E. 2004. *Women as Policy Makers: Evidence from a Randomized Policy Experiment in India*.
- Goldman Sachs. 2008. *Women Hold Up Half the Sky*. Global Economics Paper No: 164.
- IADB – Inter-American Development Bank. 2010. *Haïti Country Strategy, 2011-2015*.
- IFC – International Finance Corporation. 2013. *IFC Jobs Study: Assessing Private Sector Contributions to Job Creation and Poverty Reduction*. Washington, DC.
- ILO – International Labour Organization. 2019. ILOSTAT: Employment by sex and economic activity – ILO modelled estimates, Nov. 2019 (thousands) – Annual, Haïti, Detailed: transport ; storage and communication, 2018.
- ILO. 2013. *Promoting the employment of women in the transport sector*. Available at: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_234880.pdf
- IMF – International Monetary Fund. 2013. *Women, Work, and the Economy: Macroeconomic Gains from Gender Equity*. Available at: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/sdn/2013/sdn1310.pdf>
- Jones, N., Mukherjee, M. and Galab, S. 2007. *Ripple Effects or Deliberate Intentions? Assessing Linkages between Women's Empowerment and Childhood Poverty*. UNICEF.
- Konesasn Fanmi. n.d. *Projet Intégration du Genre, VIH/Sida et Premiers Soins sur les chantiers de reconstruction d'Haïti*. Available at: https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/KF_MTPTC_Depliant.pdf
- Lee D Jacobs et al. 2016. *Addressing the Child and Maternal Mortality Crisis in Haïti through a Central Referral Hospital Providing Countrywide Care*. The Permanente Journal.
- Ministère de la Santé Publique et de la Population. 2012. *Enquête Mortalité, Morbidité et Utilisation des Services EMMUS-V*.
- Ministère de la Planification et de la Coopération Externe. 2004. *Carte de Pauvreté d'Haïti*.
- PDNA. 2010. *Haïti Earthquake: PDNA Assessment of damage, losses, general and sectorial needs*.
- UNDP. 2019. *Human Development Reports: Haïti*.
- UNDP. 2015. *Entrepreneures Dans L'Économie Haïtienne*.
- UNFPA. 2016. *Gender-Based Violence Rapid Assessment Report*.

- UNICEF. 2017. *At a glance: Haïti*. Available at: https://www.unicef.org/infobycountry/Haïti_statistics.html
- World Bank. 2020. *Why does she move? A study of women's mobility in Latin American Cities*. Washington, DC.
- World Bank. 2020. *DataBank, Haïti*. Washington, DC.
- World Bank. 2019. *The Little Data Book on Gender: 2019*. Washington, DC.
- World Bank. 2016a. Countries. Available at: www.worldbank.org/en/country.
- World Bank. 2016b. *Haïti Country Strategy: 2016-2019*.
- World Bank. 2015a. *Haïti Adolescent Girl Initiative: Project Report*.
- World Bank. 2015b. *Rural population data*. Available at: <http://data.worldbank.org/indicator/SP.RUR.TOTL.ZS>.
- World Bank. 2015c. *Systematic Country Diagnostic: Haïti*.
- World Bank. 2010. *Mainstreaming Gender in Road Transport*. Washington, DC.
- WHO - World Health Organization. 2015. *Trends in maternal mortality: 1990 to 2015 estimates by WHO, UNICEF, UNFPA, World Bank Group and the United Nations Population Division*. Geneva.

ANNEXES

ANNEXE I – QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX GROUPES DE DISCUSSION DES MADAN SARA

QUESTIONS INITIALES

1. Pourriez-vous s'il vous plaît nous en dire davantage au sujet de votre travail en tant que Madan Sara ? Quelle est votre organisation ? Voudriez-vous être formalisées et organisées sous la forme d'une association davantage structurée ? Zones rurales et zones urbaines, que vendez-vous ? Commerce national et international.
2. Quelles sont les principales différences dans les affaires des Madan Sara urbaines d'une part et rurales d'autre part ?

QUESTIONS EXPLORATOIRES

3. Où et comment transportez-vous vos produits ?
4. Quelles sont les routes que vous empruntez afin d'acheter et commercialiser les produits (comprend des questions en lien avec des problématiques de sûreté) ?
5. Où et à qui vendez-vous les produits (rues, porte-à-porte, revendeurs, marchés (comporte des questions en lien avec les dynamiques du marché : corruption, vols, etc.) ?
6. Quelles sont les principales contraintes que vous rencontrez dans le cadre du développement de votre affaire (accès au crédit, accès aux transports, connaissances financières de base, espace adéquat pour procéder à la vente de produits, fluctuation des prix, sûreté, etc.).
7. Quels sont les défis en matière de transport entravant le développement de votre affaire (Infrastructures, couverture/accès/distance, qualité des transports, disponibilité, accessibilité (financièrement parlant), sécurité, sûreté) ?
8. Existe-t-il des zones géographiques spécifiques que vous considérez comme nécessitant le plus d'améliorations en matière d'infrastructures de transport et ce, afin d'appuyer le développement de votre affaire ?
9. Quel est le type de soutien dont vous auriez besoin afin de faciliter le développement de votre affaire ?
10. De quel type de transport avez-vous besoin afin d'améliorer le développement de votre affaire ?
11. Quels sont les besoins des Madan Sara rurales en ce qui concerne les transports et le développement commercial ?

DERNIÈRE QUESTION

12. Y a-t-il autre chose que vous souhaiteriez indiquer quant à vos besoins en matière de transport et les moyens d'améliorer votre affaire ?

ANNEXE II – QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX GROUPE DE DISCUSSION DES PRODUCTEURS ET COMMERÇANTS DE MANGUES

QUESTIONS INITIALES

1. Pourriez-vous s'il vous plaît nous en dire davantage au sujet de votre travail dans le secteur de la mangue ? Dans quelle partie de la chaîne de valeur de la mangue êtes-vous impliqué ?
2. Est-ce que les femmes et les hommes ont des rôles différents au sein de la chaîne de valeur de la mangue ?

QUESTIONS EXPLORATOIRES

3. Où et à qui vendez-vous des mangues ?
4. Quelle route empruntez-vous fréquemment pour collecter puis vendre les mangues ?
5. Comment transportez-vous les mangues (spécifiez les différences potentielles en matière de production, conditionnement et commercialisation) ?
6. Avez-vous des relations commerciales avec des Madan Sara ?
7. Quelles sont les principales contraintes que vous rencontrez dans le développement de votre affaire ?
8. Quelles sont les défis en matière de transport entravant le développement de votre affaire ? (Infrastructures, couverture/accès/distance, qualité des transports, disponibilité, accessibilité (financièrement parlant), sécurité, sûreté) ?
9. Quels sont vos principaux besoins en matière de services de transport (mettez l'accent sur les besoins spécifiques en termes de production, de centres de conditionnement, de points de collecte et de commercialisation) ?
10. De quel type de soutien auriez-vous besoin afin de faciliter le développement de votre affaire ?
11. Recevez-vous du soutien de la part de quelque organisation que ce soit afin d'améliorer le développement de votre affaire ?

DERNIÈRE QUESTION

12. Y a-t-il autre chose que vous souhaiteriez indiquer quant à vos besoins en matière de transport et les moyens d'améliorer votre affaire ?

ANNEXE III – QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX SPÉCIALISTES EN QUESTIONS DE GENRE

PROBLÉMATIQUES DE GENRE EN HAÏTI

1. Quelle est votre expérience sur les problématiques de genre en Haïti ?
2. Quels sont les principaux défis auxquels les femmes d'Haïti doivent faire face ?
 - a. Accès à la santé et à l'éducation.
 - b. Participation au marché du travail : accès à des emplois formels, travail non rémunéré, écarts de revenu, manque de temps.
 - c. Propriété et contrôle des avoirs : terres, logements, accès aux mécanismes de crédit et d'épargne.
 - d. Pouvoir des femmes : violences basées sur le genre, prise de décision dans l'espace public.
3. Quelles sont les principales sources de revenu des femmes ? Sont-elles impliquées dans des activités d'import-export ?

GENRE ET TRANSPORTS EN HAÏTI

4. Avez-vous déjà travaillé sur des problématiques de genre et de transports (merci d'apporter des détails) ?
5. Quelles sont les organisations/personnes clés travaillant sur cette problématique en Haïti ?
6. Avez-vous connaissance de quelque projet de transport que ce soit prenant en compte la question du genre en Haïti ?
7. Les femmes et hommes ont-ils des besoins différents en matière de transport en Haïti ? Et les principaux moyens de transport ?
8. Quels sont les défis les plus critiques auxquels les femmes font face dans le pays ?
 - a. Infrastructures (couverture/accès/distance).
 - b. Qualité des transports (davantage en lien avec les transports urbains).
 - c. Disponibilité.
 - d. Accessibilité (coût).
 - e. Sécurité.
 - f. Sûreté.
9. Que feriez-vous passer en priorité en ce qui concerne la problématique femme-homme en matière de projets de transport ?
 - a. Accès la santé (cliniques).
 - b. Accès à l'éducation (écoles).
 - c. Accès aux marchés.
 - d. Accès aux crédits.
 - e. Promotion des opportunités en ce qui concerne l'emploi et les activités générant des revenus (micro-entreprises).
 - f. Apprentissages professionnels.
 - g. Sûreté
10. Pensez-vous que les femmes sont intéressées par le travail dans le secteur des transports ?

FEMMES PRODUCTRICES DE MANGUES (FPM)

11. Où sont-elles localisées ? Comment sont-elles organisées ? Où et à qui vendent-elles leur production ?
12. Comment se déplacent-elles ?
13. Quels sont les principaux risques et défis auxquels elles doivent faire face dans le cadre du développement de leurs affaires ?
14. Quels sont leurs principaux besoins/contraintes en ce qui concerne les services de transport ?

MADAN SARA (MS)

15. Comment et où commercent-elles ? Comment sont-elles organisées ? Quels sont leurs fournisseurs ?
16. Comment se déplacent-elles ?

17. Quels sont les principaux risques et défis auxquels elles font face dans le cadre du développement de leurs affaires ?
18. Quels sont leurs principaux besoins/contraintes en ce qui concerne les services de transport ?
19. Avez-vous connaissance de quelque projet ou organisation que ce soit travaillant avec les FPM et MS ?
20. Comment pourrions-nous mieux servir les besoins des FPM et MS en ce qui concerne les transports, afin de faciliter le développement de leurs affaires ?
21. Y a-t-il d'autres leçons apprises que vous souhaiteriez partager ?

ANNEXE IV - QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX SPÉCIALISTES EN TRANSPORTS

SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI

1. Quel est le portefeuille de l'organisation en Haïti ?
2. Quel est l'objet spécifique de votre travail (objet du projet) ?
3. Quelles sont les principales organisations travaillant sur les transports en Haïti ? Comment le programme est-il divisé ?
4. Quels sont les défis les plus critiques en matière de transport en Haïti ?
 - a. Infrastructure (couverture/accès/distance).
 - b. Qualité des transports (davantage en lien avec les transports urbains).
 - c. Disponibilité.
 - d. Accessibilité (coût).
 - e. Sécurité.
 - f. Sûreté.

EXPERTISE EN MATIÈRE DE GENRE ET TRANSPORTS

5. Quelle est votre expérience pour ce qui concerne les genres et les transports en Haïti ?
 - a. Aucune expérience : pensez-vous que la prise en compte du genre pourrait améliorer les résultats des projets de transport.
 - b. Expérience : pourquoi souhaiteriez-vous appuyer ce programme ? Était-ce la demande d'un client ?
6. Quelles sont les principales interventions que « vous » avez développé dans ce domaine ?
7. Avez-vous développé une collaboration avec une organisation à but non lucratif ou le secteur privé ?
8. Quels ont été les principaux défis dans le cadre du développement des composantes de genre des projets ?
9. Principaux résultats et leçons apprises ?
10. Avez-vous connaissance de quelque autre projet que ce soit en matière de transport appliquant des critères de genre ?

PROMOTION DES FEMMES DANS LE CADRE DES PROJETS DE TRANSPORT

11. Que feriez-vous passer en priorité en ce qui concerne la problématique femme-homme en matière de projets de transport ? Pourquoi ?
 - a. Accès à la santé (cliniques).
 - b. Accès à l'éducation (écoles).
 - c. Accès aux marchés.
 - d. Accès aux crédits.
 - e. Promotion des opportunités en ce qui concerne l'emploi et les activités générant des revenus (micro-entreprises).
 - f. Apprentissages professionnels.
 - g. Sûreté.
12. Comment est-ce que l'organisation du secteur des transports pourrait mieux appuyer la promotion de ce programme ?
 - a. Accroissement des fonds.
 - b. Renforcement des capacités.
 - c. Une plus grande prise de conscience.
 - d. Création de partenariats renforcés.
 - e. Traitement des stigmatisations existantes.
13. Comment pourrions-nous mieux servir les besoins en transports des femmes opérant dans le secteur de l'agriculture, tant pour les productrices que pour les commerçantes ?

14. Quels sont les défis les plus importants induits par le développement des questions de genre dans le secteur des transports ?
- a. Ne constitue pas la priorité principale.
 - b. Contraintes budgétaires.
 - c. Manque de volonté à l'échelle gouvernementale.
 - d. Manque d'expertise et de connaissance.
 - e. Difficultés rencontrées avec le secteur privé.
15. Y a-t-il d'autres leçons apprises que vous souhaiteriez partager ?

ANNEXE V - QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX SPÉCIALISTES EN DÉVELOPPEMENT AGRICOLE ET RURAL

L'AGRICULTURE EN HAÏTI

1. Quels sont les principaux produits cultivés ? Quid du bétail ? Y a-t-il des spécificités régionales ?
2. La production agricole est-elle uniquement destinée à la subsistance des producteurs ou également à la commercialisation ?
3. Y a-t-il des produits destinés à l'export ? Y a-t-il des produits particuliers exportés vers la République dominicaine ?
4. Quelles sont les zones géographiques nécessitant davantage de soutien en matière d'accès aux routes ?

EXPERTISE EN TERMES DE GENRE ET D'AGRICULTURE

5. Avez-vous quelque expérience que ce soit en genre et d'agriculture ?
 - a. Expérience : quelles sont les interventions que « vous » avez développé dans ce domaine et quelle est leur approche en matière de genre ?
 - b. Aucune expérience : pensez-vous que la mise en place d'une approche en matière de genre peut améliorer les résultats de projets d'agriculture ?
6. Est-ce que la problématique des genres fait partie du programme de l'organisation en matière d'agriculture ? Vous focalisez-vous un secteur en particulier ?
7. Avez-vous connaissance de tout projet agricole comportant une optique de genre ?
8. Quelles sont les organisations clés travaillant sur ce sujet en Haïti ?
9. Souhaiteriez-vous travailler avec l'Equipe transports de la BID ? Comment ?

GENRE, AGRICULTURE ET TRANSPORTS

10. Quels sont les principaux rôles des femmes dans la chaîne de valeur agricole ? Sont-elles davantage représentées dans les secteurs de la production et de la commercialisation ?
11. Quels sont les besoins du pays en ce qui concerne les transports pour la production et la commercialisation des produits agricoles et du bétail ?
12. Quels sont les défis les plus critiques en ce qui concerne les transports et l'agriculture auxquels les femmes font face en Haïti ?
 - a. Infrastructure (couverture/accès/distance).
 - b. Qualité des transports (davantage en lien avec les transports urbains).
 - c. Disponibilité.
 - d. Accessibilité (coût).
 - e. Sécurité.
 - f. Sûreté.

PRODUCTRICES AGRICOLES

13. Que cultivent-elles ? Comment sont-elles organisées ? Existe-t-il des coopératives ?
14. Où et à qui vendent-elles leurs produits ?
15. Comment se déplacent-elles ?
16. Quels sont les principaux besoins/contraintes rencontrés en ce qui concerne les services de transport ?

PRODUCTRICES DE MANGUE

17. Où sont-elles localisées ? Comment sont-elles organisées ?
18. Où et à qui vendent-elles leurs produits ?
19. Quels sont les principaux besoins/contraintes rencontrés en ce qui concerne les services de transport ?

MADAN SARA

20. Que commercialisent-elles et où ? Quels sont leurs fournisseurs ? Comment sont-elles organisées ?
21. Comment se déplacent-elles ?
22. Quels sont les principaux risques et défis rencontrés dans le cadre du développement de leurs affaires ?
23. Quels sont les principaux besoins/contraintes rencontrés en ce qui concerne les services de transport ?
24. Comment pourrions-nous mieux répondre aux besoins des productrices et MS en ce qui concerne les transports ?

ANNEXE VI – PLAN D'ACTION POUR L'ÉGALITÉ DES GENRES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN HAÏTI (2021-2026)

OBJECTIF I : AMÉLIORER LES CONNAISSANCES DE GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

RÉSULTAT I : SPÉCIALISTES FORMÉS SUR LES QUESTIONS DE GENRE ET TRANSPORT

ACTIVITÉS

Elaborer et mener un programme de formation portant sur les problématiques de transports et de genre ainsi que sur la mise en place du plan d'action pour l'égalité des genres

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 5 formations élaborées et menées à bien

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Organisation de visites et d'ateliers avec d'autres institutions et/ou pays afin de procéder à de l'échange d'expérience

CALENDRIER : de 2021 à 2024

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 5 formations élaborées et menées à bien

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Nommer un spécialiste en questions de genre pour chacune des opérations de transport

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : Dépend de la quantité d'opérations

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID

Mettre en place un système de « performance projet » afin de suivre la mise en œuvre et la progression du PAEG

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 1 système de « performance projet » mis en place

RESPONSABILITES : Division des genres et de la diversité de la BID

Identification de champions des problématiques de genre et de transport

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 10 champions « genre et transports » identifiés

RESPONSABILITES : Division des genres et de la diversité de la BID

INDICATEURS :

- % de spécialistes en transport formés aux problématiques de genre et de transport
- % d'opérations de transport assignées à un spécialiste en questions de genre
- Quantité de visites et d'ateliers organisés
- % d'activités mises en place en matière de PAEG
- Nombre de champions « genre et transport » identifiés

RÉSULTAT 2 : SENSIBILISATION DU MTPTC SUR LES PROBLÉMATIQUES DE GENRE ET DE TRANSPORT

ACTIVITÉS

Elaborer et mener un programme de formation portant sur les problématiques de genre et transport

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 5 formations élaborées et menées à bien

RESPONSABILITES : Division des genres et de la diversité de la BID

Apporter un soutien dans la mise en œuvre du plan d'action pour l'égalité des genres

CALENDRIER : de 2021 à 2026

RESPONSABILITES : Division des genres et de la diversité de la BID

Embauche d'un spécialiste en questions de genre au sein du MTPTC

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 1 spécialiste en questions de genre embauché au sein du MTPTC

RESPONSABILITES : MTPTC

Débattre de potentielle mesures avec le MTPTC afin d'encourager l'embauche de main-d'œuvre féminine par le secteur privé

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : réalisation de 4 rencontres

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

Organisation d'ateliers sur les problématiques de genre et de transport avec d'autres pays afin de partager les leçons apprises

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : réalisation de 4 ateliers

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Identification de champions des problématiques de genre et de transport puis formation de ceux-ci à la généralisation de ce programme

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 5 champions « genre et transport » formés

RESPONSABILITES : Division des genres et de la diversité de la BID, MTPTC

INDICATEURS :

- Nombre de fonctionnaires du MTPTC formés aux problématiques de genre et de transport
- Nombre d'ateliers organisés, portant sur les problématiques de genre et de transport
- Nombre de spécialistes en questions de genre embauchés par le MTPTC
- Nombre de rencontres visant à débattre des mesures potentielles d'encouragement du secteur privé à l'embauche d'une main d'œuvre féminine
- Nombre de champions « genre et transport » identifiés
- Nombre de champions « genre et transport » formés

RÉSULTAT 3 : SENSIBILISATION DU SECTEUR PRIVÉ ET DES OSC VIS-A-VIS DES PROBLÉMATIQUES DE GENRE ET DE TRANSPORT

ACTIVITÉS

Elaborer et mener un programme de formation portant sur les problématiques de genre et transports

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 4 formations élaborées et menées à bien

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Organisation de réunions de travail portant sur l'emploi des femmes dans le secteur des transports

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : organisation de 6 réunions de travail

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Création d'un Comité spécialisé dans les questions de genre représenté par le secteur privé et le secteur à but non lucratif, impliqués dans des opérations de transport

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : création d'un Comité spécialisé dans les questions de genre

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Fixer un objectif parmi les sociétés de construction visant à intégrer la main d'œuvre féminine au marché des transports et à embaucher des responsables féminines de campements

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : fixation d'1 objectif

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, Comité spécialisé en questions de genre

Identification de champions des problématiques de genre et de transports

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 8 champions genre et transports identifiés

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

INDICATEURS :

- Nombre de sociétés et d'OSC formées aux problématiques de genre et de transport
- Nombre de réunions de travail organisées, portant sur les problématiques de genre et de transport
- Création d'un Comité spécialisé dans les questions de genre
- Objectif visant à intégrer de la main d'œuvre féminine au marché des transports et embaucher des responsables féminines sur les campements des sociétés de construction
- Nombre de champions « genre et transport » identifiés

RÉSULTAT 4 : COLLECTE DE DONNÉES VENTILÉES EN FONCTION DU GENRE

ACTIVITÉS

Organisation de formations au profit de la BID, du MTPTC, de l'Unité d'exécution et d'autres acteurs vis-à-vis de l'élaboration et de la collecte d'indicateurs ventilés en fonction du genre

CALENDRIER : de 2021 à 2023

CIBLE : Base : 0 – Objectif : organisation de 5 sessions de formation

RESPONSABILITES : Division des genres de la BID

Mener une évaluation en matière de genre au cours de la préparation du projet

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : au moins 1 évaluation en matière de genre pour chacun des projets

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Inclure des indicateurs comportant des données ventilées en fonction du genre dans les résultats du projet de la BID

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : au moins 1 indicateur avec des données ventilées en fonction du genre pour chacun des projets

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Apporter un soutien technique et une assistance consultative au MTPTC pour la collecte des données ventilées en fonction du sexe et du genre

CALENDRIER : de 2021 à 2026

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

INDICATEURS :

- Etude menée afin d'analyser les principaux axes de productivité des MS et PCM
- % de ressources liées aux transports, investies dans des routes secondaires et tertiaires
- Nombre de routes secondaires et tertiaires rénovées/construites
- % de routes rénovées et utilisées par les MS et PCM
- % de participation des MS et PCM dans le cadre des consultations et rencontres menées dans les communautés
- % de projet utilisant une main d'œuvre féminine
- % de main d'œuvre féminine utilisée
- Nombre de formations menées, portant sur les VBG, IST, le VIH/SIDA et la sécurité routière

OBJECTIF 2 : INVESTIR DANS DES CORRIDORS DE PRODUCTIVITÉ

RÉSULTAT 1 : ROUTES SECONDAIRES ET TERTIAIRES RÉHABILITÉES/CONSTRUITES

ACTIVITÉS

Mener des études et consultations dans les communautés pour analyser les principaux corridors de productivité des MS et PCM dans les zones sélectionnées dans le cadre du projet

CALENDRIER : à partir de 2022

CIBLE : Base : 0 – Objectif : réalisation d'1 étude

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID, MTPTC

Intégrer la réhabilitation/construction de routes secondaires et tertiaires aux opérations transport de la BID

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 1 route secondaire ou tertiaire rénovée/construite

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID

S'assurer d'une participation d'au moins 50 % de MS et PCM lors des rencontres et consultations menées dans les communautés

CALENDRIER : de 2022 à 2026

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID, MTPTC

S'assurer d'une participation d'au moins 50 % de MS et PCM lors des rencontres et consultations menées dans les communautés

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : participation de 50 % de MS et PCM

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID, MTPTC

Inclure des dispositions dans les documents d'appel d'offres visant au recrutement d'au moins 30 % de femmes au cours des phases de construction/réhabilitation

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : utilisation de 30 % de main d'œuvre féminine

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID

Mener des formations portant sur les VBG, STI, le VIH/SIDA et la sécurité routière au profit des travailleurs des campements et des communautés avoisinantes

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 1 formation réalisée par projet

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Mettre en place des arrêts de mini-bus partagés, le long des routes

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : dépendra de chacun des projets

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID

INDICATEURS :

- Etudier et analyser les principaux axes de productivité des MS et PCM
- % de ressources liées aux transports investies dans des routes secondaires et tertiaires
- Nombre de routes secondaires et tertiaires rénovées/construites
- % de routes rénovées et utilisées par les MS et PCM
- % de participation des MS et PCM dans le cadre des consultations et rencontres menées dans les communautés
- % de projets utilisant une main d'œuvre féminine
- % de main d'œuvre féminine utilisée
- Nombre de formations menées, portant sur les VBG, IST, le VIH/SIDA et la sécurité routière

RÉSULTAT 2 : PONTS CONSTRUITS**ACTIVITÉS**

Incorporer une approche sensible au dans la conception et la sélection de ponts devant être construits

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : dépendra de chacun des projets

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID, MTPTC

Ajouter une clause dans les documents d'appel d'offres et contrats de chantiers de construction, fixant un objectif de recrutement minimum de 20 % de femmes issues de la zone

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 20 % de la main d'œuvre féminine utilisée

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID

INDICATEURS :

- Mise en place d'une élaboration tenant compte du genre et sélection de ponts rénovés
- % de main d'œuvre féminine utilisée dans le cadre de la construction de ponts

OBJECTIF 3 : SE FOCALISER SUR LES FEMMES EN TANT QU'UTILISATRICES DES SERVICES DE TRANSPORT**RÉSULTAT 1 : CONCEPTION DE PROJETS DE TRANSPORT SENSIBLES AU GENRE****ACTIVITÉS**

Mener une étude de genre relative aux besoins des MS et PCM en matière de mobilité dans le cadre des études préparatoires du projet (enquêtes, études de faisabilité et évaluations)

CALENDRIER : à partir de 2022

CIBLE : Base : 0 – Objectif : réalisation d'1 étude de genre

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID, MTPTC

Revue de l'ensemble des projets de transport et préparation d'évaluation en fonction du genre

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : revue de l'ensemble des projets de transport finalisée

RESPONSABILITES : Division des genres de la BID

Affectation d'un spécialiste en questions de genre par projet

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : mise en place d'1 spécialiste en questions de genre

RESPONSABILITES : Division des genres de la BID

Mener des évaluations de genre au cours de la préparation des projets

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : réalisation d'1 évaluation de genre pour chacun des projets

RESPONSABILITES : Division des genres de la BID

Inclure des indicateurs ventilés en fonction du genre dans les résultats des projets

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : inclure 1 indicateur ventilé en fonction du genre pour chacun des projets

RESPONSABILITES : Division des genres de la BID

S'assurer d'une participation d'au moins 50 % de MS et PCM au cours les phases de consultation

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : participation de 50 % de femmes lors des consultations

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

INDICATEURS :

- Réalisation de l'étude relative aux besoins des femme en matière de transport vs
- % de revue des projets
- Nombre d'évaluations de genre proposées
- % de projets comportant un spécialiste en questions de genre
- % de projets comportant une évaluation de genre
- % de projets comportant des données ventilées en fonction du genre
- % de femmes lors des consultations

RÉSULTAT 2 : LES SOUS-COMPOSANTES DE LA DIMENSION DE GENRE MISES EN PLACE

ACTIVITÉS

Focalisation sur la réhabilitation/construction d'infrastructures de transport promouvant l'accès des MS et PCM aux parcelles de mangue, marchés et autres lieux en lien avec leur activité

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : réhabilitation/construction de 5 infrastructures de transport

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID

Subventionner les coûts de transport des MS et PCM via un mécanisme impliquant un système de bons

CALENDRIER : de 2023 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 500 femmes bénéficiant de cette mesure

RESPONSABILITES : Division des genres de la BID

Favoriser des tarifs spécifiquement destinés aux MS et PCM pour leurs multiples voyages quotidiens

CALENDRIER : de 2023 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 500 femmes bénéficiant de cette mesure

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Mise en place de mesures de garde d'enfants pour appuyer les mères MS et PCM lorsqu'elles travaillent

CALENDRIER : de 2020 à 2023

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 500 femmes bénéficiant de cette mesure

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Mise en place de coopératives se focalisant sur le transport des femmes

CALENDRIER : de 2020 à 2023

CIBLE : Base : 0 – Objectif : mise en place de 2 coopératives

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Standardisation des coûts de transport des produits

CALENDRIER : de 2020 à 2021

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID, MTPTC

INDICATEURS :

- Nombre d'infrastructures promouvant l'accès des MS et PCM aux parcelles et marchés
- Nombre de MS et PCM bénéficiant de systèmes de bons
- Nombre de MS et PCM bénéficiant de tarifs réduits
- Nombre de MS et PCM bénéficiant de mesures d'aide à la garde d'enfants
- Nombre de coopératives mises en place

OBJECTIF 4 : FAVORISER L'ACCÈS DES FEMMES AU CRÉDIT

RÉSULTAT I : FAVORISATION DE L'ACCÈS AU CRÉDIT DES MS ET PCM

ACTIVITÉS

Mise en place d'un FF afin d'encourager l'accès des femmes au crédit sur le marché informel

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : mise en place d'1 FF

Construction de partenariats avec les organismes d'exécution afin d'identifier les mécanismes d'accès au crédit puis les mettre en place au niveau local (PNUD)

CALENDRIER : de 2021 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : mise en place d'1 partenariat

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID

Promotion de stratégies parmi les OSC, le secteur privé, les OI pour faciliter l'accès des femmes au crédit

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : réalisation de 2 ateliers

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Recrutement d'un spécialiste du micro-crédit sur les marchés informels

CALENDRIER : de 2022 à 2023

CIBLE : Base : 0 – Objectif : recrutement d'1 spécialiste du micro-crédit sur les marchés informels

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Elaborer une stratégie nationale afin d'accélérer l'accès au crédit des MS et PCM

CALENDRIER : de 2022 à 2023

CIBLE : Base : 0 – Objectif : élaboration d'1 stratégie nationale

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Mise en place de mesures stratégiques

CALENDRIER : de 2023 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : mise en place de 70% des mesures stratégiques

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Organisation de rencontres pour les banques locales au sujet des crédits destinés au commerce informel

CALENDRIER : de 2023 à 2025

CIBLE : Base : 0 – Objectif : organisation de 3 rencontres

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID

Promouvoir la création de coopératives de MS et PCM

CALENDRIER : de 2023 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : création de 5 coopératives

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID

Former les MS et PCM à l'accès aux mécanismes d'emprunt et d'épargne

CALENDRIER : de 2023 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : formation de 500 femmes

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Former les MS et PCM en matière de compétences financières, gestion des entreprises, accès aux marchés et production de mangue ainsi qu'au commerce de marchandises

CALENDRIER : de 2022 à 2025

CIBLE : Base : 0 – Objectif : formation de 500 femmes

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

INDICATEURS :

- Création d'un fonds fiduciaire pour appuyer l'accès des femmes au crédit
- % de mise en place de mesures stratégiques
- Nombre d'ateliers menés avec les banques
- Nombre de banques locales offrant des lignes de crédit pour les commerces informels
- Nombre de coopératives mises en place
- Nombre de MS et PCM formés à l'accès aux mécanismes d'emprunt et d'épargne
- Nombre de MS et PCM formés en matière de compétences financières, gestion des entreprises et commerce de marchandises

OBJECTIF 5 : RENFORCER LA SÉCURITÉ PERSONNELLE DES FEMMES

RÉSULTAT I : RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ PERSONNELLE DES FEMMES AU COURS DE LEURS DÉPLACEMENTS

ACTIVITÉS

Adoption de mesures législatives et promotion de l'application efficace des lois afin de réduire les taux de VBG, avec adoption de la nouvelle loi relative à la prévention et la sanction dans le cadre des violences faites aux femmes

CALENDRIER : de 2021 à 2022

CIBLE : Base : 0 – Objectif : adoption d'une loi

RESPONSABILITES : Gouvernement d'Haïti

Mener une étude afin de cartographier les points de danger où les attaques sont les plus fréquentes, enquêter quant aux modes d'attaque et aux types de violences, identification des typologies d'assaillants et de victimes

CALENDRIER : En 2022

CIBLE : Base : 0 – Objectif : réalisation d'une étude

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Mener une étude afin de mettre en place un référentiel sur les cas de VBG en lien avec les problématiques de transport

CALENDRIER : En 2022

CIBLE : Base : 0 – Objectif : réalisation d'une étude

RESPONSABILITES : Division des genres de la BID

Collaboration avec la Division pour la sécurité des citoyens de la BID afin d'intégrer les VBG aux mesures liées aux opérations de transport

CALENDRIER : de 2021 à 2026

RESPONSABILITES : Divisions des genres, des transports et de la sécurité des citoyens de la BID

Partenariats avec les organisations locales pour appuyer les mesures et interventions visant à combattre les VBG

CALENDRIER : de 2022 à 2026

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID

Promotion d'interventions structurelles, telles que l'éclairage des rues et l'amélioration/création de sanitaires publics plus sûrs dans les zones d'intervention du projet

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : à déterminer

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

Installer des arrêts de minibus à proximité des communautés et des zones correctement éclairées

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : à déterminer

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

Mener des formations de self-défense pour les femmes se déplaçant fréquemment

CALENDRIER : de 2023 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : formation de 500 femmes

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

Former les femmes aux mécanismes et services d'alerte disponibles

CALENDRIER : de 2023 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : formation de 500 femmes

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID

Promouvoir des interventions pour le changement des comportements masculins afin de combattre les VBG

CALENDRIER : de 2023 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : formation de 500 femmes

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

Former les officiers de police et les personnels de santé au niveau local aux procédures et approches afin de porter assistance aux survivantes de VBG

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : formation de 500 officiers de police et personnels de santé au niveau local

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

Appuyer la création de groupes de MS et PCM afin qu'ils se déplacent ensemble

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : à déterminer

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

INDICATEURS :

- Loi adoptée sur la prévention et les sanctions contre les violences faites aux femmes
- Sentiment de sécurité accru des femmes dans 04 zones pilotes identifiées
- Réduction de la victimisation des femmes dans 04 zones pilotes identifiées
- % de zones pourvues d'un meilleur éclairage public
- % de projets promouvant les interventions d'ordre structurel afin de traiter l'insécurité dont les femmes sont victimes
- Nombre de femmes formées en self-défense
- Nombre de femmes formées aux mécanismes et services d'alerte disponibles
- Nombre de cas de violence recensés
- Nombre d'arrêts de minibus installés
- Nombre d'officiers de police et de personnels de santé formés au niveau Local.

RÉSULTAT 2 : SENSIBILISATION SUR LA SÉCURITÉ PERSONNELLE DES FEMMES PARMİ LES COMMUNAUTÉS ET LES CONDUCTEURS

ACTIVITÉS :

Formation des conducteurs aux modalités d'agression et mesures pour les éviter/y faire face

CALENDRIER : de 2023 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : formation de 300 conducteurs

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

Former la population aux différentes identités masculines et VBG, tant en termes de risques que de conséquences

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : formation de 500 hommes

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

Former les membres des communautés sur les risques et conséquences des attaques au cours des déplacements

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : formation de 100 membres de la communauté

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

Identification des champions de genre masculins dans les communautés afin de sensibiliser les hommes contre les VBG

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : identification de 100 champions de genre masculin

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

Identifier et apporter l'assistance requise aux groupes féminins et masculins dans la promotion du travail de plaidoyer contre les VBG

CALENDRIER : de 2023 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : appui à 50 groupes féminins et masculins

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

Identifier et apporter l'assistance requise aux antennes existantes dans les communautés afin de soutenir les victimes de violences

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : assistance apportée à 50 antennes

RESPONSABILITES : Divisions des genres et des transports de la BID, MTPTC

Désigner une antenne féminine dans chacune des communautés afin de soutenir les victimes de violences, en faisant état des agressions aux forces de police

CALENDRIER : de 2022 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : désignation d'au moins une antenne féminine par communauté

INDICATEURS :

- Nombre de conducteurs formés
- Nombre d'hommes sensibilisés aux différentes identités masculines
- Nombre de membres de communautés formés aux risques et conséquences d'agressions
- Nombre de champions de genre masculins identifiés
- Nombre de groupes féminins et masculins soutenus dans leur plaidoyer contre les VBG
- Nombre d'antennes locales soutenues
- Nombre d'antennes locales féminines désignées pour soutenir les victimes d'agressions

OBJECTIF 6 : AMÉLIORER L'ACCÈS AUX SERVICES DE SANTÉ GRÂCE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

RÉSULTAT I : ACCESSIBILITÉ AMÉLIORÉE AUX SERVICES DE SANTÉ

ACTIVITÉS :

Développer une étude tenant compte du genre pour analyser les défis en matière mobilité/transport liés à l'accès à la santé

CALENDRIER : de 2022 à 2024

CIBLE : Base : 0 – Objectif : réalisation d'une étude tenant compte du genre en matière de transport et de santé

RESPONSABILITES : Divisions des transports et de la santé de la BID

Elaborer une stratégie commune entre les divisions santé et transport afin d'améliorer l'accessibilité aux services de santé via des infrastructures de transport et des services

CALENDRIER : En 2024

CIBLE : Base : 0 – Objectif : Elaborer 1 stratégie commune entre les divisions santé et transports

RESPONSABILITES : Divisions des transports et de la santé de la BID

Construction/réhabilitation d'infrastructures de transport afin de faciliter l'accès à la santé

CALENDRIER : de 2024 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 20 % des infrastructures de transport

RESPONSABILITES : Division des transports de la BID

Intégrer des services afin de faciliter l'accès à la santé dans les opérations de transport

CALENDRIER : de 2024 à 2026

CIBLE : Base : 0 – Objectif : 20 % des services afin de faciliter l'accès à la santé dans les opérations de transport

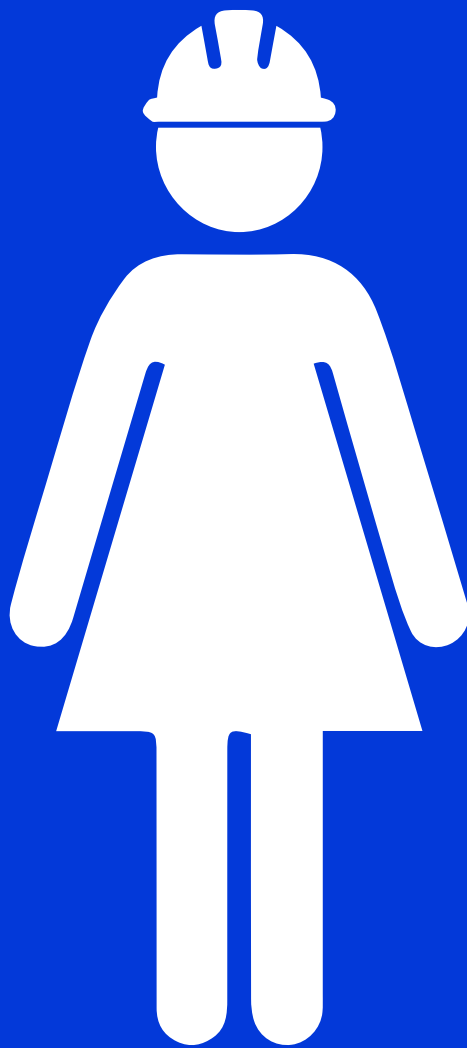
RESPONSABILITES : Divisions des transports et de la santé de la BID

INDICATEURS :

- % d'infrastructures de transport construites/rénovées afin de faciliter l'accès aux services de santé
- % de services de transport conçus pour faciliter l'accès aux services de santé

H

A



i

T

I