

Brève description du problème ou de l'opportunité abordé-e

Malgré une volonté politique et des progrès réalisés au plan juridique, politique et institutionnel, plusieurs indices révélées par l'Analyse comparative entre les sexes dans une perspective intersectionnelle (ACS+) menée pour l'élaboration du projet AVETI, montrent que les femmes haïtiennes demeurent largement discriminées et leurs droits ne sont pas pleinement respectés, notamment au regard de leur participation dans les processus décisionnels à tous les niveaux (familial, organisationnel, communautaire et politique), à la mobilité, à leur droit de disposer de leur corps ainsi qu'au pouvoir économique qui n'inclut pas simplement l'accès à un revenu décent, mais l'accès et le contrôle à toutes les composantes du pouvoir économique tel que défini par le Cadre de Renforcement du Pouvoir Économique des Femmes (RPEF) du CECI et la capacité à prendre des décisions pour leur propre autonomisation.

La charge de travail qui incombe aux femmes et les attentes sur la division du travail au sein de la famille limitent de manière générale la capacité des femmes à développer des activités économiques rentables et à s'investir dans la communauté ou encore à occuper des postes de leadership dans les organisations paysannes. En plus du manque de temps pour s'investir dans des activités socio-économiques, notamment dû à la répartition inéquitable des tâches domestiques ainsi que les violences faites aux femmes (sexuelles, économiques, psychologiques, morales et physiques) freinent leur autonomisation.

Le projet Adaptation climatique et valorisation économique des filières agricoles en Haïti / AVETI mis en œuvre dans les communes de Moron, Abricots, Chambellan, de Beaumont, Dame-Marie et Anse-d'Hainault par le Consortium AAI-DID avec un financement du gouvernement canadien soutient l'égalité entre les femmes et les hommes (EFH) en augmentant la participation et l'autonomie des femmes à travers le renforcement de leur pouvoir décisionnel et économique, ainsi que leurs capacités à exiger le respect de leurs droits et à œuvrer pour la réduction de la violence basée sur le genre (VBG). En ce sens les principaux résultats attendus de la mise en œuvre de la stratégie EFH du projet AVETI sont : i) l'accroissement des capacités des femmes à exiger leurs droits et contribuer à réduire les VBG dans leurs communautés respectives, et plus particulièrement en lien avec le transport; ii) l'accroissement des femmes dans le développement entrepreneurial et des capacités managériales dans les chaînes de valeur ciblées ; iii) Capacités accrues des instances partenaires, sur l'intégration de l'EFH et la gouvernance inclusive.



Contexte spécifique au projet AVETI

Parmi les enjeux identifiés dans la zone cible du projet AVETI, les violences physiques, sexuelles, verbales et psychologiques constituent un frein majeur à la mobilité des femmes et à leur participation à la vie économique de leur famille et de leur communauté, particulièrement dans les filières ciblées par le projet.

Le petit commerce constitue la principale activité économique des femmes rurales et leur principale source de revenu. Elles sont responsables de la distribution des produits agricoles dans les zones de production vers d'autres communes et la capitale.

Les femmes rapportent des risques de représailles violentes si elles s'absentent du domicile pour vendre leurs produits ou collaborer avec des acheteurs. Elles doivent ainsi adopter des stratégies pour limiter les déplacements, comme vendre à des intermédiaires locaux, mais ces solutions réduisent leurs revenus. Ces violences sont justifiées par des croyances patriarcales sur la supériorité des hommes.

En effet, les femmes rencontrent des obstacles pour écouler leurs produits sur les marchés, souvent éloignés et peu sécurisés. Les VBG pratiquées par certains transporteurs sur les femmes commerçantes, les «Madan Sara», sont devenues monnaie courante ces dernières années avec la situation d'insécurité sur les routes en Haïti.

Les transporteurs, majoritairement des hommes, profitent parfois de cette situation pour exercer du harcèlement ou exiger des relations sexuelles en échange de services. Le voyage que ce soit à moto ou en camion peut durer entre deux à trois jours et parfois presque une semaine.

Dans ces circonstances, les Madan Sara subissent des harcèlements et viols répétitifs et/ou collectifs perpétrés par les chauffeurs et les aides-chauffeurs. Cette violation flagrante entraîne l'abandon de plusieurs femmes du commerce des principales denrées que sont l'igname et le cacao des communes, la détérioration de leur santé, physique, reproductrice et psychologique, la perte de leur estime de soi qui impacte leur participation dans la chaîne de valeur des filières agricoles, et ainsi la perte des bénéfices qu'elles pourraient tirer des contributions du projet AVETI.

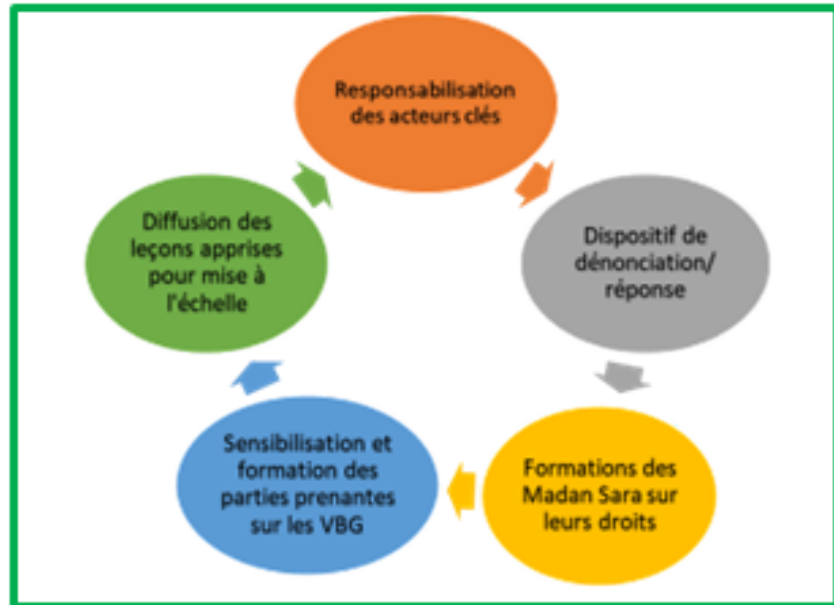
Description de la pratique/innovation

Dans le but d'accompagner les partenaires du projet dans les actions à mener pour prévenir et répondre à la VBG sur les Madan Sara et continuer à œuvrer au renforcement du pouvoir économique des femmes, le projet AVETI a initié la mise en place d'un mécanisme permettant de toucher de façon plus directe les transporteurs : propriétaires et chauffeurs de camions, bus, motos pour leur engagement dans le processus.

Cette initiative pilote s'inscrit dans le cadre de la facilitation des systèmes de marchés inclusifs (FSMI) qui vise à encourager et à permettre aux acteurs et actrices du système de marché de fournir des services adaptés et accessibles aux femmes les plus marginalisées et lever les obstacles auxquels elles sont confrontées, afin de favoriser l'autonomisation économique des femmes pour la réalisation de leurs droits économiques.

Les objectifs de ce mécanisme sont :

- Contribuer à créer un environnement où les VBG envers les Madan Sara ne sont pas tolérées dans les transports par la responsabilisation des acteurs clés de ce secteur à travers un mécanisme d'incitatifs/sanctions des transporteurs ;
- Appuyer la mise en place d'un dispositif de dénonciation/réponse aux VBG dans les transports en assurant l'application de mesures de protection appropriées (anonymat, confidentialité, protection) ;
- Renforcer les capacités des Madan Sara (et autres Femmes/filles) utilisant ces transports pour une meilleure connaissance de leurs droits, des mesures à prendre pour accroître leur propre protection et des ressources disponibles (judiciaires, légales, médicales, sociales et psychologiques) en cas de VBG ;
- Améliorer les connaissances des parties prenantes (coopératives partenaires, etc.) sur les VBG et renforcer leurs capacités à appliquer des mesures d'accompagnement approprié et de référencement des survivantes de VBG ;
- Assurer la documentation et la diffusion des leçons tirées de ce mécanisme pour la modélisation et la réplique de cette initiative pilote.

**Étapes de mise en œuvre**

Pour aborder les violences faites aux commerçantes haïtiennes, particulièrement les Madan Sara, dans les transports, le mécanisme a réalisé un ensemble d'actions stratégiques :

Cartographie des transporteurs et rencontres de sensibilisation/concertation

- En collaboration avec les coopératives et les Madan Sara de 5 des 6 communes ciblées par le projet (Moron, Abricots, Chambellan, Dame-Marie et Anse-d'Hainault), et les associations partenaires KOFAGA (Konbit Fanm Grandans) et SOFA (Solidarite Fanm Ayisyèn), l'équipe du projet a répertorié les transporteurs opérant dans ces différentes communes de la Grand'Anse. Cette cartographie a permis de créer une base de données pour identifier les acteurs clés du transport dans chaque zone: syndicats des transporteurs, propriétaires de compagnies de transports, chauffeurs indépendants, etc. Puis, des ateliers de concertation / sensibilisation ont été organisés avec ces acteurs en collaboration avec le ministère à la Condition Féminine et aux Droits des Femmes (MCFDF), KOFAGA, SOFA et des acteurs clés des coopératives partenaires durant des jours emblématiques, tel que le 8 mars, afin d'aborder la problématique des VBG subies par les Madan Sara dans les transports.

Établissement d'ententes avec les transporteurs

- Suite à ces nombreuses rencontres, un protocole d'entente a été élaboré entre les représentants des transporteurs de la Grand'Anse et les organisations représentant les intérêts des Madan Sara, en particulier les organisations de femmes militant dans la promotion et la défense des droits des femmes, SOFA et KOFAGA, ainsi que les coopératives partenaires du projet AVETI dans ces communes, articulant les engagements des transporteurs pour garantir formellement un environnement sécuritaire et respectueux au sein de leur transport durant les trajets. Sous l'égide du projet, cette entente s'articulera autour d'un travail collaboratif avec l'appui du MCFDF. Des cérémonies d'engagement et de signature de ce protocole ont été organisées dans chaque commune.

- Par le biais de ce protocole, les transporteurs s'engagent également à participer à des initiatives de sensibilisation et de plaider sur la prévention des VBG, à adopter une Charte de bonne conduite incluant des critères tels que le respect mutuel, la gestion non-violente des conflits, l'interdiction du harcèlement sexuel et une politique de tolérance zéro envers toute violence verbale ou physique.
- Pour encourager l'adhésion, des incitatifs comme des labels de « Transport sûr » ont été produits et des listes de transporteurs modèles sont mis en place. Des champions de lutte contre les VBG sont formés pour sensibiliser leurs pairs et pour intervenir en cas de non-respect de la Charte. En parallèle, des sanctions, comme le retrait du label ou la dénonciation aux autorités, ont été formulées pour être appliquées aux contrevenants.
- Enfin, un Comité de suivi axé sur la sûreté des transports et la prévention des VBG regroupant les représentants des Madan Sara et des parties prenantes telles que le MCDF a été créé pour veiller à l'opérationnalisation efficace et durable du mécanisme.

Création d'une ligne verte d'urgence

- KOFAGA a été appuyé pour mettre en place une ligne téléphonique dédiée pour permettre aux Madan Sara de signaler rapidement tout incident ou risque de VBG dans les transports. Cette ligne servira également d'outil pour coordonner l'assistance et les interventions nécessaires de manière confidentielle pour assurer la protection des survivantes et des témoins ayant rapporté l'incident, le cas échéant. KOFAGA détient une solide expérience dans l'accompagnement des survivantes de VBG, assurant leur prise en charge au niveau médicale, psychosociale et juridique au besoin, par les prestataires appropriés.

Campagne de sensibilisation contre les VBG

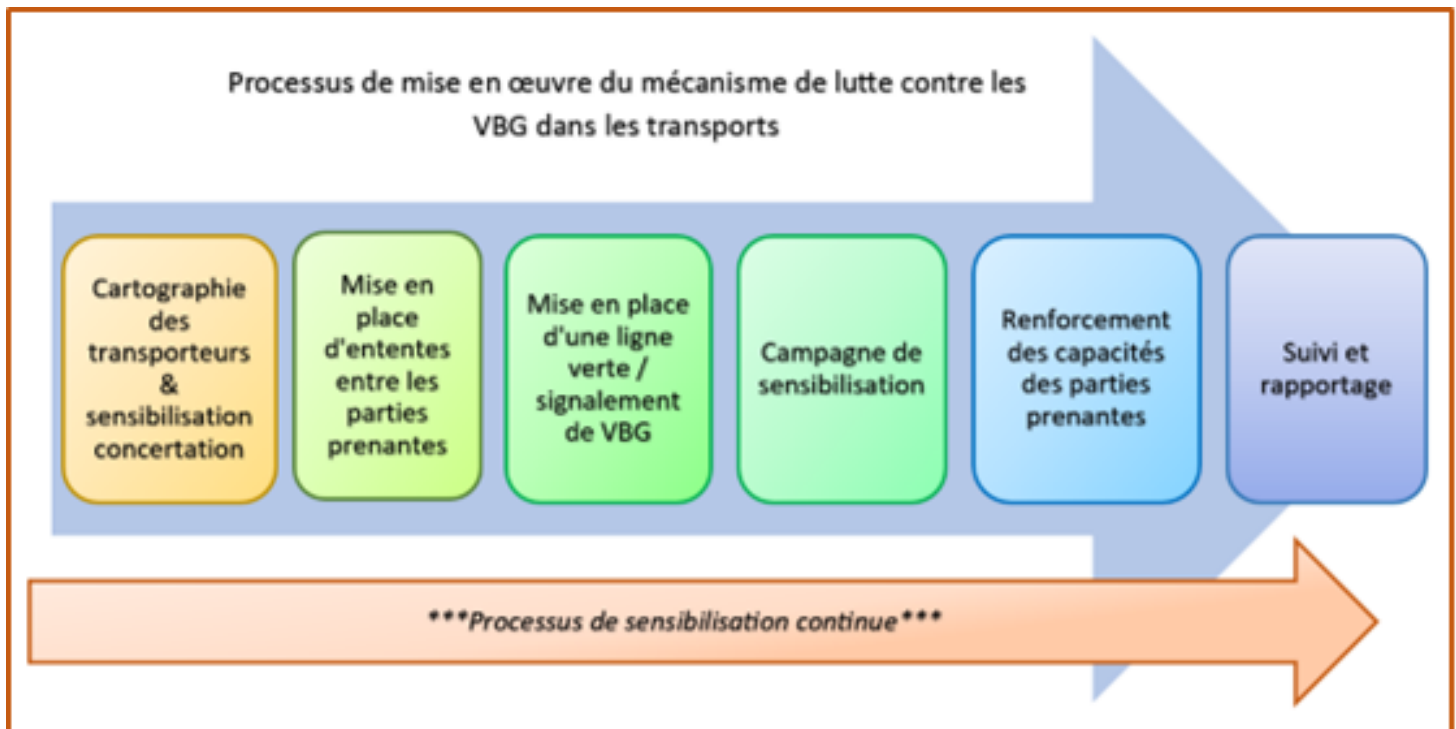
- Les cérémonies d'engagement qui ont soldé la signature du protocole d'entente dans chaque commune ont favorisé le lancement de la campagne de sensibilisation destinés aux transporteurs et usagers pour lutter contre les VBG dans les transports mais également dans les lieux publics qu'ils desservent et où les femmes commerçantes subissent parfois du harcèlement et des violences (ex.: stations de bus, de taxi-motos, etc.) Des autocollants, casquettes, maillots et autres matériels de sensibilisation ont été produits et distribués pour cette campagne.

Renforcement des capacités des parties prenantes

- Dans le cadre de ce mécanisme, il est prévu de former les points focaux EFH et dirigeants des coopératives partenaires, les transporteurs et autres parties prenantes de manière approfondie sur la prévention des VBG, l'accompagnement des survivantes, et le référencement vers des services de prise en charge adaptés.

Suivi, rapportage et documentation des activités

- Le suivi de la mise en œuvre des activités est confié à un Comité de suivi sur la "Sûreté dans les transports" axée sur la prévention des VBG au niveau communal mis sur pied dès la signature de chaque protocole d'entente pour assurer la bonne conduite des actions mentionnées dans le protocole (sensibilisation et plaider, formations, utilisation de la ligne verte, etc.). Ce comité comprend des membres du comité exécutif des espaces de concertation de KOFAGA, deux représentant-e-s des chauffeurs et des Madan Sara. Les activités seront documentées pour mesurer les progrès réalisés, identifier les défis, et apporter les ajustements nécessaires. Ce suivi permettra une évaluation continue de l'impact des actions entreprises.
- Ces mesures intégrées visent à protéger les commerçantes, renforcer leur sécurité et favoriser un environnement de transport plus respectueux et inclusif.



Résultats

Plusieurs activités ont été menées sur cette thématique depuis le début du projet sous forme de sensibilisation de masse avec la diffusion de spots radiophoniques au niveau des marchés publics de Moron et Chambellan et lors des fêtes patronales à Dame Marie. Des ateliers de formations et de sensibilisations sur les VBG ont également été réalisés, notamment lors des quinzaines d'activisme de lutte contre les violences faites aux femmes du 25 novembre au 10 décembre 2024.

Ces activités ont engendré les résultats suivants :

- Plus de 300 transporteurs, principalement des chauffeurs de camions et de motos et environ 500 Madan Sara ont été sensibilisés;
- Plus de 135 chauffeurs de camions et de motos se sont engagés dans la prévention des VBG dans leur transport lors de cérémonies d'engagement menées entre le 9 et le 18 décembre 2024, où des accords ont été signés entre les transporteurs et les Madan Sara dans les communes d'Abricot, Chambellan, Moron, Anse d'Hainault et Dame Marie.

Encore une fois, il faudra évaluer l'impact de la mise en œuvre et du respect de ces accords mais avec la signature des accords et le fait de disposer d'un recours pour dénoncer et porter plainte, les Madan Sara ont affirmé se sentir plus confiantes pour la pratique de leurs activités commerciales.

Facteurs de réussite

Bien que l'analyse des retombées de cette initiative pilote devra être effectuée sur le long terme, plusieurs facteurs déterminants ont été identifiés comme étant essentiels au succès de cette initiative :

La mobilisation des institutions locales

- La participation active des institutions locales (les Bureaux agricoles communaux, les espaces de concertation-action mis sur pied par le projet, etc.) a joué un rôle fondamental dans le déploiement des actions menées. Leur engagement a permis d'établir un cadre structuré et de renforcer la confiance des acteurs impliqués, garantissant ainsi une meilleure coordination et un impact durable au sein des communautés ciblées.

La sensibilisation des transporteurs et des Madan Sara

- Les nombreuses activités de sensibilisation ont permis d'atteindre les chauffeurs et les Madan Sara, acteurs clés dans le système de marchés. En les informant et en les engageant activement dans la lutte contre les VBG, le projet a facilité leur adhésion et leur contribution à la dynamique de changement, en promouvant des pratiques inclusives et respectueuses et une tolérance zéro pour les comportements abusifs et particulièrement les VBG dans les transports.

L'adhésion des coopératives, par le biais de leurs dirigeants et leurs points focaux en EFH

- Les dirigeants des coopératives partenaires du projet (leurs Conseils d'administration) et leurs points focaux EFH ont agi comme des leviers essentiels pour mobiliser les communautés autour de la lutte contre les VBG dans les transports. Leur implication a permis de promouvoir des pratiques sécuritaires auprès des transporteurs et d'assurer la diffusion des messages clés lors des activités de sensibilisation, favorisant ainsi l'émergence d'un changement de comportement en faveur de l'EFH.

La disposition d'un fonds dédié

- La mise à disposition d'un fonds spécifique, tel que le Fonds pour la facilitation des systèmes de marchés inclusifs (FSMI), a été cruciale pour financer les activités de cette initiative pilote. Disposer d'un soutien financier dédié à une telle démarche permet la réalisation d'activités de sensibilisation et de formation sur la lutte contre les VBG, la mise en place de la ligne verte pour le signalement des cas de VBG, et la production et la diffusion de matériels de sensibilisation et d'incitatifs pour les transporteurs « champions » de la tolérance zéro pour les VBG dans leur transport.

L'existence d'organisations de femmes expérimentées

- L'implication de SOFA et de KOFAGA, grâce à leur expertise éprouvée dans la lutte contre les VBG et dans l'accompagnement des victimes/survivantes, ont directement contribué à la mise en œuvre de cette initiative. Leur rôle a été essentiel pour sensibiliser la communauté et former les parties prenantes à ces enjeux, assurer la gestion de la ligne verte (KOFAGA), offrir un soutien adapté aux victimes/survivant-e-s et les référer vers des services appropriés pour une prise en charge médicale, légale et psychosociale.

L'implication de la Coordination départementale du MCDF

- La participation active de cette Coordination, notamment par le biais de la Table sectorielle EFH départementale établie par cette instance, a permis d'assurer un leadership institutionnel fort et une meilleure prise en compte des droits des femmes dans le cadre de cette initiative. Leur soutien a renforcé la légitimité de l'initiative et a favorisé la collaboration entre les différents acteurs engagés.

En combinant ces facteurs clés, cette initiative a réussi à mobiliser des ressources, sensibiliser les populations pour promouvoir un environnement plus sécuritaire pour les Madan Sara dans les transports.

Leçons apprises: conditions favorables et défis surmontés

La mise en œuvre de cette initiative est encore toute récente et comporte certains risques et défis qui méritent d'être soulignés, ainsi que des pistes d'amélioration qui devront être explorées pour en bonifier l'application.

La nécessité d'établir un mécanisme d'incitation rigoureux :

Pour encourager et récompenser les transporteurs assurant la sécurité des commerçantes, un système d'incitatifs a été instauré. Toutefois, la distribution de ces incitatifs pourrait s'avérer parfois aléatoire par manque de rigueur dans son application. Ce manque de transparence et de contrôle pourrait entraîner un risque de favoritisme ou de détournement, fragilisant ainsi la crédibilité et l'efficacité du mécanisme. Un suivi rigoureux devra être effectué par le Comité de suivi afin de conserver la motivation des transporteurs à s'engager de manière systématique et durable pour garantir un environnement sécurisé.

La crainte des représailles chez les victimes / survivantes :

L'un des obstacles les plus significatifs reste la peur des représailles pour les femmes victimes / survivantes de violences. En effet, dénoncer leur agresseur expose ces femmes à des risques accrus, que ce soit en termes de sécurité physique, d'isolement social ou d'impacts économiques. Cette crainte, profondément ancrée dans les réalités sociales et culturelles, dissuade de nombreuses victimes de signaler les abus, limitant ainsi l'efficacité de l'initiative de lutte contre les VBG dans les transports mise en place.

La faiblesse des structures de prise en charge :

Bien que des organisations de femmes telles que SOFA et KOFAGA aient démontré leur efficacité dans l'accompagnement des victimes et survivantes de VBG, des lacunes importantes subsistent au niveau des structures médicales et juridico-légales. La faiblesse des institutions de prise en charge se manifeste par un manque de ressources financières, humaines et matérielles, ainsi que par des procédures souvent complexes et peu accessibles. Cette réalité rend difficile l'accès à des soins appropriés et à la justice pour les victimes, aggravant leur vulnérabilité et freinant leur processus de rétablissement.

La dépendance à la bonne volonté des acteurs clés :

Cette initiative repose principalement sur la bonne volonté et l'engagement des transporteurs et des commerçantes à respecter les engagements pris. Par exemple, les transporteurs se plaignent constamment du fait que les Madan Sara ne paient pas systématiquement leurs droits de passage ce qui constitue une source de conflits permanents. Une véritable formalisation et un suivi soutenu du Comité de suivi de cette initiative accompagnés de sensibilisation constante des acteurs concernés, sur les enjeux liés aux VBG dans les transports, il sera difficile d'assurer leur participation continue et leur engagement pérenne pour maintenir cette initiative.



Recommandations

Pour assurer la continuité et la répliquabilité de cette initiative de lutte contre les VBG à l'égard des Madan Sara dans les transports, plusieurs axes stratégiques doivent être mis en œuvre. Ces recommandations visent à institutionnaliser et pérenniser les acquis du projet, et plus spécifiquement à lever l'un des obstacles à l'autonomisation économique des femmes en créant un environnement sécuritaire pour les femmes commerçantes.

Plaidoyer pour un budget sensible au genre

Il est essentiel que l'État prenne en compte les engagements pris en matière d'EFH et de lutte contre les VBG à travers l'allocation d'un budget genré. Ce financement dédié permettrait de soutenir des initiatives telles que :

- La mise en place de programmes de prévention et d'accompagnement des survivantes de VBG ;
- La formation des transporteurs et des commerçantes sur leurs droits ;
- Le renforcement des mécanismes d'incitation pour garantir la sécurité dans les transports ;
- Un plaidoyer concerté auprès des décideurs politiques et des partenaires internationaux serait nécessaire pour inscrire cette initiative dans les priorités nationales et assurer sa durabilité financière.

Renforcement des institutions d'accompagnement aux survivantes

Bien que des organisations telles que SOFA et KOFAGA jouent un rôle crucial, la faiblesse des structures de prise en charge constitue un défi majeur. Pour renforcer l'impact de cette initiative, il est impératif de :

- Collaborer avec des institutions médicales et juridico-légales solides pour garantir un accompagnement efficace et accessible aux victimes/survivantes ;
- Renforcer le référencement vers les divers prestataires de services pour une approche holistique et centrée sur les victimes/survivant-e-s : soins médicaux, soutien psychosocial et assistance juridique ;
- Explorer les possibilités de travailler plus étroitement avec ces professionnels pour mieux répondre aux besoins des victimes/survivant-e-s.

Poursuite des travaux de sensibilisation et formation des parties prenantes

La sensibilisation et la formation demeurent des leviers essentiels pour changer les comportements et renforcer la lutte contre les VBG. Il est nécessaire de :

- Poursuivre la formation des transporteurs, des Madan Sara, et des coopératives partenaires du projet AVETI sur les droits humains, en particulier les droits des femmes ;
- Poursuivre les campagnes de sensibilisation pour déconstruire les normes patriarcales, encourager la dénonciation des agressions en toute sécurité et combattre la stigmatisation des survivantes par le biais d'approches telles que les masculinités positives qui fait la promotion des comportements respectueux envers les femmes ;
- Intégrer des modules de lutte contre les VBG dans les programmes de formation des institutions locales et nationales.

Développement de partenariats stratégiques

La continuité de l'initiative nécessite des partenariats solides avec divers acteurs :

- Les organisations de la société civile, qui jouent un rôle crucial dans l'accompagnement des survivantes et la sensibilisation ;
- Les institutions internationales et les bailleurs de fonds, pour garantir un appui technique et financier durable ;
- Le secteur privé, notamment les coopératives et les entreprises de transport, pour intégrer des mécanismes internes de lutte contre les VBG et encourager des pratiques responsables.

Engagement des institutions locales et des communautés

Les institutions locales et les communautés constituent des acteurs clés pour la pérennisation de cette initiative. Leur engagement doit être renforcé à travers :

- La promotion de leaders locaux engagés dans la défense des droits des femmes et la lutte contre les violences ;
- L'implication des espaces de concertation-actions dans le suivi de la mise en place de l'initiative.

En conclusion, la réplication et la continuité de cette initiative nécessitent une approche intégrée impliquant des actions de plaidoyer, le renforcement des institutions d'accompagnement, la formation des parties prenantes et la construction de partenariats stratégiques.

L'engagement actif des institutions locales et des communautés est fondamental pour promouvoir une société inclusive où les femmes commerçantes haïtiennes peuvent évoluer en toute sécurité et dignité dans les transports.

