

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana – Fahafahana – Fandrosoana

MINISTERE DES TRANSPORTS
ET DE LA METEOROLOGIE

MINISTERE DES
TRAVAUX PUBLICS

PROGRAMME SECTORIEL DES TRANSPORTS

PROJET DE TRANSPORT RURAL - APL-Phase 2

**INTEGRATION DE LA DIMENSION 'GENRE' DANS LES PROJETS
DE TRANSPORT RURAL**

Rapport de Mireille Rabenoro, consultante nationale 'Genre'

Mai-juin 2002

LA BANQUE MONDIALE

Liste des abréviations

<i>BEPC</i>	Brevet d'Etudes du Premier Cycle
<i>BIT</i>	Bureau International du Travail
<i>CRESED</i>	Crédit Sectoriel Education
<i>DIRDS</i>	Direction Inter-Régionale de Développement Sanitaire
<i>DSRP</i>	Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
<i>EPM</i>	Enquête Permanente sur les Ménages
<i>HIMO</i>	Haute Intensité de Main d'Oeuvre
<i>INSTAT</i>	Institut National de la Statistique
<i>MINSEB</i>	Ministère de l'Enseignement Secondaire et de l'Education de Base
<i>MIT</i>	Moyens Intermédiaires de Transport
<i>MTM</i>	Ministère des Transports et de la Météorologie
<i>MTP</i>	Ministère des Travaux Publics
<i>OIT</i>	Organisation Internationale du Travail
<i>PTMR</i>	Projet de Transport en Milieu Rural
<i>SMB</i>	Secrétariat Multi-Bailleurs
<i>SMIG</i>	Salaire Minimum Garanti
<i>UERP</i>	Unité d'Etudes et de Recherches Pédagogiques

Table des Matières

1. Introduction

1.1. Description du projet

1.2. Méthodologie

2. Les principales questions de genre liées au transport rural

2.1. Le partage des tâches : la corvée d'eau, responsabilité des femmes et

des enfants ; l'approvisionnement en bois, devoir des hommes

2.2. La mobilité des femmes pour l'accès aux services de bases

2.2.1. L'éducation

2.2.2. L'accès des femmes aux services de santé

2.2.3. L'accès des femmes rurales aux marchés

Partage des responsabilités entre hommes et femmes en matière de commercialisation des produits

Moyens de transport utilisés

3. Accès des hommes et des femmes aux moyens intermédiaires de transport

3.1. La situation actuelle : les MIT, moyens de transport des hommes ?

3.2. Pour l'accès des femmes aux MIT : accès aux ressources et contrôle au

sein du ménage

3.2.1. Accès des hommes et des femmes aux facteurs de production

L'accès à la terre

La main d'œuvre

3.2.2. Le cas des femmes chefs de ménage

3.2.3. Contrôle des hommes et des femmes sur les revenus du

ménage

3.2.4. Situation actuelle de l'accès des hommes et des femmes aux MIT

en milieu rural

4. Considérations de genre à prendre en compte dans le cas de travaux HIMO

4.1. Les femmes en tant que membres de la communauté

4.1.1. Les femmes en tant que citoyennes

- Pour une meilleure participation des femmes à la prise de décision

4.2. Les femmes en tant que travailleuses

4.2.1. Pour un recrutement équitable

4.2.2. Pour des conditions de travail équitables

5. Résumé des considérations de genre à prendre en compte dans la promotion des MIT

5.1. Activités de production des femmes et MIT

5.2. Activités des femmes liées à la reproduction et MIT

6. Intégration de la dimension ‘genre’ aux diverses étapes du projet de transport rural

7. Vers la prise en compte du genre dans le système de suivi et d'évaluation des projets de transport rural

7.1. Le volet réhabilitation et entretien de routes rurales

7.2. Suivi et évaluation du volet promotion des MIT

LISTE DES ANNEXES

- | | |
|-----------------|--|
| Annexe 1 | Termes de référence généraux de l'étude pour l'intégration du genre dans les projets de transport rural |
| Annexe 2 | Termes de référence de l'experte nationale 'genre' |
| Annexe 3 | Bibliographie |
| Annexe 4 | Liste des personnes rencontrées dans le cadre de la mission |

Annexe 5 Introduction du genre dans le volet socio-économique des APS des routes rurales

INTEGRATION DE LA DIMENSION 'GENRE'

DANS LES PROJETS DE TRANSPORT RURAL

1. Cadre général de l'étude

L'étude, initiée par le Secrétariat Multi-Bailleurs de la Banque Mondiale, pour le compte du Programme Secteur Transport du ministère des Travaux Publics et celui du Transport et de la Météorologie, a pour cadre global la politique et les stratégies de transport en milieu rural du gouvernement, telles qu'elles sont définies dans la Déclaration du même nom.

Cette politique a pour objectif d'améliorer l'accès des populations rurales aux marchés et services sociaux de base, tels que les services éducatifs et de santé ainsi que les autres infrastructures économiques et sociales, en vue de promouvoir le développement économique et d'améliorer le mode de vie en milieu rural.

L'étude est liée à trois composantes essentielles du projet phase 2 du programme APL. Il s'agit de la réhabilitation des infrastructures de transport rural, de la maintenance du réseau réhabilité, ces deux composantes devant être mises en œuvre selon la méthode Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO), et de la promotion des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT).

L'étude a pour objectif l'intégration de la dimension genre dans les activités du projet. Elle s'est donc attachée à identifier et à analyser les questions de genre susceptibles de se poser dans le cadre de la mise en œuvre du projet, en particulier en ce qui concerne d'une part la construction et la maintenance des routes selon la méthode HIMO, et d'autre part les moyens intermédiaires de transport (MIT). D'après les termes de référence, cette analyse servira de base de départ à l'intégration de la dimension genre dans le futur Manuel d'opérations du projet.

D'après les Termes de Référence de l'experte nationale 'genre' (v. en annexe 1), l'étude pour l'intégration du genre dans les activités du projet de transport rural s'étend du 2 mai au 30 juin 2002.

2. Déroulement de l'étude

L'étude s'est déroulée en trois phases :

Phase 1 : Documentation

Dès avant l'arrivée de l'experte internationale 'genre', qui a coordonné l'étude, la collecte de la documentation pertinente (v. Bibliographie en annexe 2) a été effectuée en vue d'une meilleure compréhension des champs suivants :

- politique du gouvernement en matière de transport rural
- politique du gouvernement en matière de genre
- les stratégies de l'OIT et de la Banque Mondiale en matière de prise en compte de la dimension genre dans les actions de développement
- la promotion des moyens intermédiaires de transport (MIT), par la recherche de la documentation relative aux expériences accumulées dans le domaine, à Madagascar et dans les autres pays en développement
- la prise en compte des questions de genre dans la sphère du travail, et en particulier dans le secteur des travaux à haute intensité de main d'oeuvre (HIMO), par la recherche documentaire sur les expériences accumulées dans ce domaine à travers le BIT.

Phase 2 : Extension et structuration des informations

La documentation de base constituée au cours de la phase 1 a été renforcée au cours de la mission de l'experte internationale par l'apport de documents relatifs à des projets similaires menés ailleurs par la Banque Mondiale et/ou l'OIT.

Cette phase a également vu l'extension de la documentation grâce aux réunions et visites effectuées auprès de divers responsables (v. liste des personnes rencontrées en annexe 3) d'organismes de conception, d'exécution ou de recherche liés au développement rural.

Toujours sur le plan de l'enrichissement de la documentation, l'expert en matière de transport rural a pu effectuer une visite sur le terrain dans la région d'Antsirabe, d'où il a pu rapporter des compléments d'information recueillis auprès de femmes ayant participé à des chantiers HIMO.

Les informations recueillies sur le terrain ont également été étoffées par la consultante en développement rural chargée de la mise à jour des données.

La mission de l'experte internationale 'genre' a surtout été mise à profit pour éclaircir la méthodologie et élaborer un plan de travail qui a été exposé lors de la présentation de l'aide-mémoire le 6 juin, et approuvé par les participants venant du Secrétariat exécutif du Projet sectoriel transport et du BIT.

Phase 3 : Elaboration du guide

D'après les termes de référence, l'étude devait déboucher sur la production d'un Guide d'opérations pour l'intégration de la dimension genre dans les projets de transport rural. Ce guide doit faire ressortir la manière dont le genre devra être pris en compte à toutes les étapes de la planification, de la mise en œuvre, ainsi que du suivi et de l'évaluation du projet.

L'étude s'est donc attachée à

résumer les principales questions de genre liées au transport rural dans la mesure où elles affectent la mobilité qui permet aux femmes d'accéder aux produits nécessaires à la vie quotidienne (l'eau, l'énergie), les services de base (les marchés, les centres de santé) ainsi que les opportunités d'emploi. L'accent est mis d'une part sur les principales différences en termes de besoins et d'accès des hommes et des femmes aux MIT, dont l'accès au crédit pour le paiement de ces moyens de transport, et d'autre part sur les considérations de genre à prendre en compte sur les chantiers HIMO, notamment l'égalité de salaires, l'accès aux facilités pour le soin des enfants en bas âge, etc.

déterminer les indicateurs clés de mesure de la mobilité rurale qui établissent les différences entre les besoins des hommes et des femmes, ainsi que l'utilisation qu'ils font des moyens de transport ;

définir les données désagrégées par genre à collecter en vue de mesurer ces indicateurs, et ainsi de permettre un meilleur ciblage des activités du projet vers les femmes bénéficiaires ;

présenter des recommandations portant sur

- les questions de genre que doit couvrir le Guide d'opérations, dont les principaux domaines d'investigation et les principales questions auxquelles il faudra apporter une réponse ;
- les procédures à inclure dans le Manuel d'opérations du projet, de façon à ce que les femmes bénéficient des activités du projet en toute équité, en particulier en ce qui concerne les MIT et les travaux HIMO ;
- les indicateurs selon le genre à inclure dans le système de suivi et d'évaluation du projet, de façon à permettre le suivi de l'application des procédures soucieuses du genre et d'évaluer leur impact sur les femmes bénéficiaires.

Intégration du genre dans les projets de transport rural

RESUME EXECUTIF

La présente étude sur l'intégration de la dimension 'genre' dans les projets de transport rural a pour finalité l'identification des principales questions de genre liées au transport rural, afin que les projets financés par la Banque mondiale dans ce secteur puissent prendre en compte les besoins spécifiques des hommes et des femmes en matière de transport en milieu rural.

Pour ce faire, **le partage des tâches domestiques** a d'abord été examiné. Il ressort des différentes études disponibles que d'une manière générale, à Madagascar il incombe aux femmes et aux fillettes d'assurer l'approvisionnement du ménage en eau, et aux hommes et aux garçons l'approvisionnement en bois, tant pour les besoins quotidiens (bois de cuisson) que pour les constructions/réparations/entretien des habitations. Cependant, chez les enfants et les jeunes, cette division du travail selon le genre tend à être modifiée par le statut, selon que les filles et les garçons sont scolarisés ou pas. Dans ce dernier cas, ce sont les filles non scolarisées qui consacrent le maximum d'heures aux tâches domestiques, qu'il s'agisse de la corvée d'eau, de bois ou du ménage.

Il faut signaler que la corvée d'eau est particulièrement pénible dans les régions arides du Sud, où l'eau est rare et coûte plus cher qu'ailleurs aux femmes, tant en termes d'argent que

de temps et d'énergie humaine.

Une différence significative apparaît dans la manière dont les hommes et les femmes s'acquittent de leurs responsabilités respectives : alors que ***les femmes accomplissent la corvée d'eau chaque jour***, sans doute parce que les ménages ont besoin d'eau fraîche quotidiennement, et manquent de récipients de contenance suffisante pour transporter et pour stocker l'eau en grande quantité, ***les hommes ne vont à la corvée de bois qu'à des intervalles plus espacés***, le bois ne nécessitant pas de dispositifs spéciaux pour le stockage. Parce qu'ils transportent alors du bois en quantité assez conséquente, ***ils utilisent souvent des moyens de transport intermédiaires, habituellement la charrette, alors que les femmes vont à la corvée d'eau à pied et portent généralement elles-mêmes les récipients contenant l'eau.***

Concernant **l'accès des filles et des femmes aux services sociaux de base** – l'éducation et la santé – elles ne sont pas désavantagées par rapport aux garçons et aux hommes. C'est surtout entre milieu urbain et milieu rural que sévissent de graves disparités. La population rurale des deux sexes souffre de la très faible accessibilité des services sociaux de base en milieu rural. Cependant, ***les filles sont particulièrement victimes de l'éloignement des écoles secondaires du premier cycle, qui induit leur abandon scolaire précoce, et les femmes de l'éloignement des hôpitaux équipés pour traiter les complications de l'accouchement, cause d'un taux de mortalité maternelle élevé*** en milieu rural.

L'état actuel des connaissances du milieu rural ne permet pas de déceler une quelconque disparité dans l'accès des hommes et des femmes aux marchés. Par contre, dans ce domaine également, c'est la population rurale dans son ensemble qui souffre d'une marginalité par rapport aux opportunités des marchés intérieurs et extérieurs.

Comme dans les corvées d'eau et de bois, c'est le volume transporté qui semble déterminer si c'est l'homme ou la femme qui se charge de **la commercialisation des produits agricoles**. ***Lorsque le volume est important, c'est l'homme qui se charge d'acheminer les produits jusqu'au marché, souvent en charrette ou en taxi-brousse. Quand le volume est fractionné en quantités plus réduites, ou qu'il s'agit de volailles et non de têtes de bétail, c'est à la femme que revient la responsabilité de transporter les marchandises jusqu'au marché.***

Ce schéma général est cependant à moduler : dans la province d'Antsiranana, où les femmes jouissent souvent d'une autonomie plus grande que les femmes des autres régions, elles se chargent de la commercialisation des produits, quels qu'en soient le volume et la nature. Dans le sud, par contre, il y a des cultures d'hommes et des cultures de femmes, et les uns et les autres se chargent de leurs cultures propres, de la préparation du sol jusqu'à la commercialisation.

Concernant **l'augmentation du parc des moyens intermédiaires de transport (MIT)** visée par le projet en cours, **l'analyse de la situation actuelle a fait ressortir que ce sont souvent les hommes qui en sont à la fois les utilisateurs et les propriétaires**. Les femmes, par contre, semblent plus présentes dans le commerce de ces moyens intermédiaires de transport.

S'agissant de **faciliter l'acquisition de MIT par les femmes** selon leurs besoins, l'analyse de **l'accès des femmes aux ressources** fait ressortir ***la complémentarité du travail des hommes***

et des femmes, le fruit en étant mis en commun. L'affectation des dépenses se répartit généralement comme suit : l'argent obtenu du travail des femmes (artisanat, volailles, certaines cultures) est utilisé pour les dépenses courantes du ménage, tandis que les sommes plus importantes obtenues des cultures de rente et de la vente du bétail sont consacrées aux dépenses d'investissement (acquisition de nouveaux lopins de terre, d'outils de production, etc.).

Concernant **le contrôle des ressources, la prise de décision se fait généralement par consultation au sein du couple** sauf, semble-t-il, dans l'ethnie antandroy (sud), où l'homme prend seul la décision, même pour l'utilisation de l'argent obtenu du travail de la femme, après information de cette dernière.

Il faut cependant noter **la précarité de la situation des femmes chefs de ménage**, qu'elles soient veuves, célibataires ou séparées de leur mari. Généralement, la femme chef de ménage voit son accès aux ressources se rétrécir après qu'elle soit devenue chef de ménage. Les femmes de la province d'Antsiranana (nord) semblent cependant faire exception, car une importante proportion des femmes chefs de ménage y sont à la tête d'exploitations agricoles d'une certaine envergure.

L'autre volet de l'intégration de la dimension 'genre' dans les projets de transport rural concerne **l'amélioration de la participation des femmes aux chantiers, notamment routiers, à haute intensité de main d'œuvre (HIMO)**. Il s'agit de concilier diverses contraintes apparemment contradictoires : d'une part les femmes pauvres, et en particulier les femmes chefs de ménage, ont besoin de l'argent en espèces que procure le travail sur les chantiers, mais d'autre part il ne faut pas que le travail se fasse au détriment des responsabilités liées à la reproduction (soins des enfants en bas âge, en particulier).

Dans cette optique, il faudra, pour favoriser la participation des femmes aux chantiers :

- (i) ***Veiller à favoriser la participation des femmes à la prise de décision relative à la priorisation des routes/pistes à réhabiliter,***
- (ii) ***porter l'information relative au recrutement de main d'œuvre jusque dans les ménages dont le chef est une femme,***
- (iii) ***sensibiliser de façon systématique les responsables locaux et les entreprises sur les avantages du recrutement de main d'œuvre féminine,***
- (iv) ***diversifier les postes de travail que peuvent occuper les femmes,***
- (v) ***capitaliser et systématiser les modèles de prise en charge communautaire des enfants des travailleuses,***
- (vi) ***prévoir la recherche-action devant déboucher sur un partage des tâches entre hommes et femmes,*** voire une spécialisation qui puisse justifier une juste

rémunération du travail fourni par chacun.

La *recherche permanente* est d'ailleurs l'un des axes essentiels dégagés au cours de l'étude : étant donné la diversité des situations et du partage des tâches selon les régions, il sera indispensable d'affiner en permanence les données disponibles, afin d'améliorer constamment la pertinence et donc l'efficacité des indicateurs proposés, et de ce fait celles des stratégies du projet.

INTEGRATION DU GENRE DANS LE PROJET DE TRANSPORT RURAL

1. **INTRODUCTION**

Le présent rapport a pour objet l'intégration de la dimension 'genre' dans le projet de transport rural, et plus spécifiquement de fournir les grandes lignes nécessaires à la prise en compte des aspects 'genre' dans l'élaboration du manuel de procédures du futur projet de transport rural (cf. Termes de référence de l'étude en annexe). L'intégration de la dimension 'genre', initiée par le Secrétariat Multi-Bailleurs,

1.1. Description du projet

Le projet de transport rural s'inscrit dans le cadre du programme APL de Transport Rural, qui

a pour objectif sectoriel :

- l'amélioration de la qualité de vie des hommes et des femmes des populations rurales, (i) par la croissance économique et (ii) par un meilleur accès aux services économiques et sociaux
- le renforcement de la capacité du secteur public à assurer la prestation de services de qualité et à instaurer un environnement porteur pour les entreprises

Ce programme a pour objet la réduction des coûts et l'amélioration de l'accès aux services de transport, surtout dans les zones rurales, de manière à améliorer l'accès des produits locaux aux marchés extérieurs.

Le projet a pour objectif de développement :

- l'amélioration durable de l'accès des communautés rurales aux marchés, aux écoles, aux centres de santé et autres infrastructures économiques et sociales
- le renforcement de la mobilité des communautés rurales, afin d'améliorer leur qualité de vie et de promouvoir le développement économique
- l'amélioration de la mobilité des services, y compris les services de justice (par exemple, les services d'état civil) en direction des communautés rurales

Ces composantes du projet devraient permettre d'aboutir aux résultats suivants :

- renforcement des capacités de gestion du réseau routier rural
- remise en état des routes rurales
- entretien des routes remises en état
- remise en état de l'axe ferroviaire Fianarantsoa-Manakara
- promotion des moyens intermédiaires de transport

1.2. Méthodologie

La démarche suivante a été retenue pour la présente étude en vue de l'intégration de la dimension 'genre' dans le projet de Transport Rural :

Examen de la politique du gouvernement en matière de transport rural, telle qu'elle est définie dans la « Déclaration de politique et de stratégies de transport en milieu rural » (septembre 2001) ;

Examen de la politique du gouvernement en matière de genre, telle qu'elle apparaît à travers la « Politique Nationale de Promotion de la Femme pour un développement équilibré hommes-femmes » et le projet de « Plan national d'action genre et développement » ;

Examen du Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté, dans lequel l'extension du réseau utilisable de pistes rurales constitue une orientation clé, et qui comprend plusieurs secteurs où il est tenu compte des aspects de genre

Examen de la littérature disponible sur les expériences et les résultats obtenus en matière de construction et de réhabilitation de routes par la méthode Haute Intensité de Main d'Oeuvre (HIMO) et de Méthodes Intermédiaires de Transport (MIT), tant à Madagascar

que dans le monde et en particulier dans la sous-région de l'Afrique australe et orientale ;
Examen des données disponibles sur l'organisation sociale des communautés rurales à Madagascar, de manière à déterminer dans la mesure du possible les besoins différenciés des hommes et des femmes dans le secteur des transports, tant dans le domaine des activités liées à la production que de celles liées à la reproduction.

Examen de la capacité institutionnelle et des instruments pour appuyer la définition des politiques et la mise en œuvre des actions destinées à intégrer les dimensions de genre au niveau du terrain.

2. LES PRINCIPALES QUESTIONS DE GENRE LIEES AU TRANSPORT RURAL

Hommes et femmes ont des besoins différents en matière de transport et de déplacements ; ils ont également des contraintes différentes du fait de la différence de leurs rôles sociaux et économiques. Les projets dans le domaine du transport ignorent souvent ces différences : ils adoptent une approche censée « neutre » du point de vue du genre, selon laquelle il irait de soi que les hommes et les femmes bénéficieront également du projet et de ses services, sans qu'il soit besoin de prendre des dispositions spéciales. Cependant, l'expérience a montré que lorsque les besoins spécifiques des femmes ne sont pas pris en considération, ces dernières bénéficieront moins du projet, et il y a même le risque de voir le projet rendre la situation de certaines femmes plus difficile qu'elle ne l'était. Par exemple :

- si les commerçants hommes monopolisent les nouveaux moyens intermédiaires de transport (MIT) tels que les bicyclettes, alors les femmes qui vendent du bois, du charbon ou d'autres produits qu'elles sont obligées de transporter à pied se trouveront encore plus désavantagées du point de vue de la compétition
- souvent la communauté présente des femmes pour assurer le travail de maintenance des routes (qui est très ardue et prend beaucoup de temps) alors que ces femmes tirent moins avantage de ces routes que leurs homologues masculins
- l'augmentation du volume de la circulation sur les routes améliorées peut présenter un danger accru pour les femmes qui longent ces routes à pied, en transportant de lourdes charges.

De ce fait, un projet de transport rural, pour être efficace, doit prendre en compte ces différences, et être conçu de manière à s'assurer que les infrastructures et les services de transport fournis correspondent effectivement aux besoins différenciés des hommes et des femmes. Il est donc essentiel de connaître, au moins dans les grandes lignes, la division sexuelle du travail en milieu rural à Madagascar.

2.1. Le partage des tâches : la corvée d'eau, responsabilité des femmes et des enfants ; l'approvisionnement en bois, devoir des hommes

Sauf en milieu urbain, où on voit des jeunes hommes et des garçons gagner leur vie en approvisionnant en eau les unités du secteur informel qui en utilisent en grande quantité (par

exemple, les gargotes), la corvée d'eau entre dans le cadre des activités domestiques, et n'est donc pas rémunérée.

Elle est assumée traditionnellement par les femmes et les enfants des deux sexes, mais le plus souvent par les fillettes, qui sont initiées très tôt à cette fonction (on trouve sur les marchés des seaux, des bidons, des arrosoirs de diverses tailles, dont des récipients en miniature, destinés précisément à l'apprentissage de cette tâche).

Le tableau ci-dessous donne une idée de l'importance du temps consacré à la corvée d'eau en milieu rural.

Répartition des ménages (en %) selon le type d'installations utilisées

	Robinets individuels	Robinets collectifs	Bornes fontaines	Puits ou sources protégés
Milieu urbain	19.2	17.4	40.5	7.5
Milieu rural	1.5	2.3	5.2	15

Source : INSTAT/UNICEF, 1996, in Bilan commun de pays, République de Madagascar/ Système des Nations unies, mai 1998

Il apparaît ainsi que l'utilisation de robinets, qu'ils soient individuels ou collectifs, et même de bornes fontaines, est très rare en milieu rural, où même l'utilisation de puits ou de sources protégés ne concerne qu'une petite minorité de la population. Là où, en milieu urbain, 84.6% de la population dispose de sources d'approvisionnement en eau à proximité, dont la moitié à domicile, en milieu rural, cette proportion est de 24% seulement, ce qui signifie que les $\frac{3}{4}$ de la population rurale dépendent de la proximité ou non de rivières et autres lieux naturels d'approvisionnement.

Cependant, les données disponibles (celles relatives à l'éducation) font apparaître que la répartition des tâches domestiques en fonction du genre chez les jeunes s'estompe en faveur d'une nouvelle répartition en fonction du statut de scolarisé(e) ou de non scolarisé(e).

Charges horaires hebdomadaires moyennes des travaux domestiques

Activité	Tranche d'âge	Scolarisés		Non scolarisés	
		Garçons	Filles	Garçons	Filles
Bois	6-10	4.4	4.0	6.0	4.8
	11-14	5.0	4.3	6.2	5.8
	15-19	4.7	3.8	5.7	5.2
Eau	6-10	3.5	4.0	4.2	4.4
	11-14	3.5	4.0	3.6	5.0
	15-19	4.1	4.2	3.6	4.9
Ménage	6-10	7.3	9.4	11.2	13.9
	11-14	9.1	10.9	10.5	16.8

	15-19	8.9	13.3	8.7	19.7
--	-------	-----	------	-----	------

Source : L'éducation des filles et des femmes à Madagascar : un état des lieux, Mineseb/Unicef, 1998.

Le tableau ci-dessus montre par exemple que la corvée de bois est généralement considérée comme revenant aux garçons plutôt qu'aux filles. Et pourtant, la charge hebdomadaire accomplie par les garçons scolarisés est inférieure à celle des filles non scolarisées. De même, la corvée d'eau est généralement considérée comme revenant aux filles, mais la charge hebdomadaire des filles scolarisées est inférieure à celle des garçons non scolarisés. Les charges des filles et des garçons de même catégorie sont à peu près égales, c'est entre scolarisés et non scolarisés que les différences sont le plus marquées. D'une façon générale, ce sont les filles non scolarisées qui accomplissent les charges horaires les plus lourdes : elles travaillent plus que les filles scolarisées, et même pour la corvée de bois, elles font plus que les garçons scolarisés.

D'après une étude réalisée à Marovoay (nord-ouest), à Ambilobe (nord) et à Ambovombe (sud) la petite fille fait la cuisine, la lessive, la vaisselle, nettoie la maison, va chercher le bois mort. Elle assiste sa mère et la remplace progressivement dans tous les travaux domestiques. Les travaux domestiques reviennent entièrement à la femme et aux jeunes filles sauf en cas de maladie ou d'accouchement de la femme. L'homme prend alors le relais. Il s'occupe également de l'approvisionnement en bois, car la forêt est de plus en plus éloignée du village (déboisement). Il utilise la charrette pour le transporter 1 ou 2 fois par mois.

A Ambilobe on observe la même répartition des tâches : les travaux domestiques reviennent à la femme. Les hommes ne participent qu'en cas de maladie ou d'accouchement de la femme. Les travaux domestiques concernent le pilonnage du riz ou du maïs, la préparation des repas, l'approvisionnement en eau, le ménage. Chez les Antemoro, ce sont les hommes et les enfants qui s'occupent de l'approvisionnement en bois de chauffe.

A Ambovombe, d'après la même étude, l'approvisionnement en eau est la responsabilité de la femme. L'éloignement des points d'eau dans cette région aride avec des périodes de sécheresses cycliques (tous les 3 à 5 ans) et la difficulté de collecte de l'eau (puits mal fournis, etc.) rendent cette activité pénible ; de plus elle exige beaucoup de temps.

Bien qu'aucune étude systématique n'ait encore été menée pour pouvoir disposer de données de valeur véritablement nationale, il semble que d'une façon générale à Madagascar, la corvée de bois revienne aux hommes et aux garçons, et la corvée d'eau aux femmes et aux filles. Ce dernier aspect du partage des tâches tend cependant à être influencé par la scolarisation. Il convient par ailleurs de noter que la corvée d'eau est accomplie quotidiennement par les femmes, tandis que l'approvisionnement en bois assuré par les hommes se fait souvent à intervalles plus espacés.

2.2. La mobilité des femmes pour l'accès aux services de bases

2.2.1. L'éducation

Les différentes études menées à Madagascar ces dernières années dans le domaine de

l'éducation ont conduit à cette conclusion : au niveau de l'admission, le sexe ne constitue pas une variable significative. Ce comportement s'expliquerait en partie par l'attitude égalitaire des parents vis à vis de la scolarisation de leurs enfants. Cette attitude égalitaire est confirmée par les dépenses consenties par les parents en faveur des filles, et en particulier par la présence des filles dans l'enseignement privé (donc payant) en proportion légèrement supérieure à celle des garçons.

Cette attitude des parents favorable à l'éducation de leurs filles est pourtant handicapée en milieu rural par divers facteurs, dont le manque d'infrastructures.

Au niveau de l'enseignement primaire :

Il a été constaté que la probabilité de fréquenter l'école augmente avec le nombre d'écoles dans le village. En outre, si l'école se trouve dans le village, les filles semblent un peu moins en retard que les garçons (en ce qui concerne l'âge d'admission). En revanche, s'il n'y a pas d'école dans le village, leur âge d'admission est plus élevé que celui des garçons. Pour des raisons d'insécurité et à cause de l'effort physique requis pour la marche à pied, les parents préfèrent attendre que la fillette soit un peu plus âgée.

Au niveau de l'enseignement secondaire :

Les écoles secondaires du premier cycle (les collèges d'enseignement général) sont implantées dans les chefs-lieux de Firaïana, distants parfois de 20 à 100 km. Les élèves désireux de poursuivre leurs études sont donc amenés à habiter dans la localité de l'école. Cela entraîne des dépenses supplémentaires pour la famille. Il n'y a pas de pensionnats, ce qui oblige les élèves à louer une chambre en ville, et les parents sont réticents à laisser les filles vivre seules.

Une étude menée sur 5 collèges d'enseignement général (4 premières années de l'enseignement secondaire) de différentes régions de Madagascar a montré que l'éloignement du lieu d'implantation de l'école est un facteur de déscolarisation des filles, en ce que :

la fatigue due au trajet pour s'approvisionner auprès des parents toutes les semaines décourage les filles

les filles dont les parents résident en milieu rural manquent d'argent, et pratiquent une forme de prostitution occasionnelle pour subvenir à leurs besoins de base (nourriture, fournitures scolaires, vêtements, etc.).

Ainsi s'explique le fait que le taux de survie scolaire des filles qui habitent chez leurs parents est nettement supérieur à celui des filles qui vivent seules en ville. Ce constat a été fait sur les 5 sites de l'étude.

L'enseignement technique et la formation professionnelle

Ce volet du système éducatif national ne sera mentionné que très brièvement, car il ne concerne qu'une petite minorité des jeunes : depuis plusieurs années, les effectifs de nouveaux entrants dans les centres de formation professionnelle (CFP) du secteur public ne cessent de diminuer. Ces formations de bas niveau accueillent seulement 500 nouveaux

entrants, dont la moitié abandonne à l'issue de la première année.

Depuis quelques années, les responsables du secteur s'efforcent néanmoins de redéfinir ces formations de manière à ce qu'elles répondent mieux aux besoins du marché du travail, principale raison de la désaffection des parents et des jeunes à leur égard.

Les jeunes filles sont très minoritaires (moins de 20% des effectifs) dans les centres d'enseignement technique depuis qu'ils existent, sauf dans les filières du secteur tertiaire, à la sortie desquelles d'ailleurs les débouchés sont plus larges que dans les autres filières.

Certaines données nouvelles du marché du travail, pourtant, en particulier la création d'entreprises en zone franche, grand créateur d'emplois, ont montré l'importance de la demande potentielle en jeunes ayant bénéficié d'une formation technique rationnelle.

Les lycées techniques et professionnels sont localisés dans les chefs-lieux de province, et ne concernent donc pas directement la population rurale; de même les établissements d'enseignement supérieur.

L'alphabétisation

L'analphabétisme touche beaucoup plus les zones rurales (58% des hommes et 64% des femmes) que les zones urbaines (30% des hommes et 34% des femmes). Alors que l'écart entre les genres est relativement faible, les variations déterminées par le milieu de résidence (urbain/rural, mais aussi d'une province à l'autre) vont souvent du simple au double, voire davantage.

Proportion d'individus n'ayant jamais fréquenté l'école (en 1993-4)

Tranche d'âge	URBAIN		RURAL	
	Garçons	Filles	Garçons	Filles
6-10 ans	16.9	15.4	52.2	48.2
11-14 ans	3.8	7.5	23.5	24.7
15-19	4.9	6.2	26.5	28.0
20-24	5.9	8.4	18	25.8

Source : EPM 1993-4

Outre l'écart considérable entre le milieu urbain et le milieu rural, il convient de relever que le retard de scolarisation (avant l'âge de 10 ans) semble affecter les garçons davantage que les filles, ce qui confirme l'idée que les parents ont une attitude égalitaire par rapport à la scolarisation de leurs fils et de leurs filles. Cependant, au-delà de l'âge de 10 ans, les filles

semblent systématiquement plus nombreuses à n'avoir jamais été à l'école, ce qu'on peut mettre sur le compte de la faible accessibilité des établissements scolaires jusqu'au milieu des années 1970, où un effort particulier a été fait en faveur de la généralisation de l'enseignement primaire, surtout en milieu rural.

Ces taux élevés d'analphabétisme en milieu rural sont dus non seulement à la non scolarisation, mais également à la perte de la capacité de lire et d'écrire faute d'application, étant donné la rareté de telles opportunités dans un environnement essentiellement non lettré.

Les activités de l'éducation non formelle des enfants restent encore insignifiantes à Madagascar. Elles se limitent en milieu urbain à rassembler des enfants en un lieu donné, surtout dans les quartiers populaires, où ils reçoivent des cours d'alphabétisation.

Parmi les contraintes liées aux activités d'éducation non formelle des filles et des femmes, figure le fait que les structures d'accueil pouvant former les jeunes filles ayant quitté l'école sont concentrées dans la capitale et les chefs-lieux de province.

Cependant, l'éducation des adultes a pris un essor important ces cinq dernières années. Initialement, elle se limitait à l'alphabétisation, mais les différentes mesures de reconversion économique ont rendu nécessaire la mise en place de formations de durée plus ou moins longue s'adressant à des adultes voulant améliorer leurs conditions de vie, se recycler, se réorienter. Le phénomène toucherait différentes couches de la société, quel que soit le lieu géographique, mais à un degré encore relativement restreint. Les projets dans le cadre desquels s'inscrivent ces activités manifestent en général le souci de promouvoir l'alphabétisation des femmes, mais ils sont trop éparpillés pour qu'il soit possible pour l'instant d'évaluer l'accessibilité des services d'alphabétisation pour les femmes, tant en termes de temps que de distances à parcourir, et encore moins de taux de couverture de la population féminine par ces activités.

2.2.2. L'accès des femmes aux services de santé

L'espérance moyenne de vie à la naissance constitue un indicateur révélateur de la profonde dichotomie entre conditions de vie en milieu rural et en milieu urbain.

La moyenne nationale traduit la tendance quasi-universelle d'une plus grande longévité des femmes : elle est de 53,3 ans pour les femmes, et de 51,3 ans pour les hommes, avec cependant une exception notoire, la région du Sud où, pour diverses raisons sociales, culturelles et économiques, l'espérance de vie à la naissance des femmes est inférieure à celle des hommes.

Mais la disparité est beaucoup plus importante entre le milieu rural et le milieu urbain : par exemple, l'espérance de vie des femmes urbaines est de 60 ans, et celle des hommes urbains de 54 ans, soit de plusieurs années supérieures à la moyenne nationale.

La faiblesse relative de l'espérance de vie à la naissance des femmes rurales est due en partie à un taux élevé de mortalité maternelle (488/100.000 pour la moyenne nationale). D'après les

Enquêtes Démographiques et de Santé, en 1992, 21.8% des naissances avaient lieu sans que la mère ait reçu une visite prénatale auprès d'un professionnel de la santé. En 1997 ce taux était de 23.2%.

Ce manque de suivi des femmes enceintes est en grande partie à la base du taux élevé de mortalité maternelle. A la maternité de Befelatanana (Antananarivo), l'une des plus importantes à Madagascar, le taux de mortalité maternelle en 1997 était de 12 décès pour 1.000 accouchements. En 1998, 529 femmes ont été césarisées sur 8.386 accouchements, soit 6,3%. Dans la grande majorité (82,4% des cas), il s'agit de femmes évacuées.

Cette forte incidence de mortalité et de morbidité résulte, d'après cette étude, du retard accusé lors de l'évacuation et aboutissant à une situation dépassée qui impose une intervention de sauvetage. Plusieurs facteurs seraient à l'origine de ce retard : le coût élevé des frais de transport, des médicaments, des frais de séjour. A cela s'ajoute le mauvais état de l'infrastructure routière, qui augmente la durée du déplacement.

Coût du transport (en milliers de FMG)	Effectifs n = 2.096	%
0-50	1.023	48.0
50-100	331	15.8
100-150	529	25.3
> 150	104	5.0
Moyens de transport propres	109	5.3

Le fait que près de la moitié (48%) des parturientes aient dépensé moins de 50.000 F, alors que 82% des cas étaient des femmes évacuées, c'est-à-dire provenant de centres de santé probablement situés hors de la ville, suggère d'une part que le moyen de transport utilisé, pour être aussi bon marché malgré la distance, était rudimentaire, donc lent, et d'autre part que des familles ne disposant même pas de cette somme doivent renoncer à l'évacuation de la parturiente, avec tous les risques que cela comporte pour sa survie et celle de l'enfant.

D'après cette étude, le temps moyen avant la décision d'évacuation est de 720 minutes (à titre de comparaison, contre 531 minutes à Dakar), celui écoulé après la prise de décision est de 90 mn (contre 46 mn à Dakar), et le temps écoulé pendant le transfert est de 160 mn en moyenne. De plus, d'après une autre étude, en saison des pluies des régions entières sont isolées pendant une période plus ou moins prolongée. Pendant cette période, le transport commence à dos d'homme, puis continue par le *filanjana*, la pirogue, la charrette ou le taxi-brousse. Seule une infime minorité possède une voiture particulière pour le déplacement. Du fait de ces problèmes, les parturientes des zones rurales ne consultent que tardivement. A chaque étape, la perte de temps est double, d'une part en raison d'un retard à la décision et d'autre part un retard à la réalisation.

Une autre étude, toujours portant sur la maternité de Befelatanana, montre que 42.5% des décès maternels se rapportent aux cas d'évacuation en provenance des formations sanitaires publiques rurales éloignées, et 17.5% ont des liens avec les évacuations effectuées à partir des centres publics ou privés périphériques. Le décès fait suite à une évacuation tardive, due généralement à l'atermoiement dans la prise de décision, au mauvais état de notre infrastructure routière ne permettant pas un déplacement rapide, et au fait que l'évacuation sanitaire reste à la charge des intéressés.

Il apparaît ainsi que le taux élevé de mortalité maternelle, qui affecte principalement les femmes rurales, est directement lié, dans au moins 60% des cas, aux difficultés de transport.

Divers autres aspects de la santé maternelle font également ressortir le facteur accessibilité comme déterminant, et toujours beaucoup plus en milieu rural qu'en milieu urbain. Par exemple, une étude sur les causes de l'abandon des méthodes de planification familiale dans la province de Mahajanga révèle que l'inaccessibilité des services est un facteur qui concerne 13.2% des cas d'abandon en milieu rural, contre 1% seulement en milieu urbain. Il est signalé par ailleurs dans cette étude que l'inaccessibilité n'est que temporaire (durant les saisons de pluie et les périodes de travail), ce qui est significatif d'une part du caractère aléatoire des transports en milieu rural, et d'autre part de l'organisation du travail de production qui y prévaut, plus contraignante que le travail en milieu urbain.

Une étude estime que parmi les principaux avantages de la réhabilitation des pistes rurales, et donc de l'amélioration de l'accessibilité, figure l'impact considérable sur les évacuations sanitaires que la population, notamment les femmes, placent en tête de leurs préoccupations ; en effet, sur des trajets importants (50 à 60 km) le gain de temps entre transport en charrette et en taxi-brousse peut atteindre 2 jours, ce qui peut faire la différence entre le décès d'une parturiente et sa survie.

Ainsi, il faudra tenir compte, dans la priorisation des pistes rurales à réhabiliter, de ce besoin non seulement vécu, mais exprimé par les femmes.

2.2.3. L'accès des femmes rurales aux marchés

Il est admis qu'à Madagascar l'amélioration de l'accessibilité est le facteur primordial du développement agricole. Quoiqu'il soit difficile de les quantifier, on peut mentionner parmi les avantages escomptables, du point de vue économique :

la réduction des coûts de transport des personnes et des marchandises de l'ordre de 50% ;
une hausse rapide de la production des denrées intégralement commercialisées, telles que le lait ou les pommes. La production peut augmenter de 50 à 100% en peu de temps dès que les marchés deviennent accessibles, mais s'effondre encore plus rapidement (vente du cheptel, fruits non récoltés) quand la piste est coupée aux transports rapides.

Pourtant d'une façon générale, la population rurale n'a qu'un faible accès aux marchés, un accès qui risque même de se rétrécir davantage. D'après une étude sur les routes rurales réalisée en 1999, le Gouvernement et la Banque Mondiale estimaient en 1991 que 90% environ des 40 000 km de routes rurales étaient en mauvais état ou en état médiocre.

Or, les deux tiers de la population rurale et du produit agricole brut à Madagascar se localisent au-delà de la zone directement influencée par le réseau national. On peut craindre qu'à trop concentrer les moyens au profit du réseau national, le reste du réseau routier ne se dégrade encore davantage. Globalement, au niveau national, l'accessibilité des ruraux aux marchés risque donc de se réduire plutôt que de s'améliorer. Cela peut conduire, à terme, à une diminution de l'activité agricole. Et en tout cas à une marginalisation progressive d'une part importante de la population malgache, qui aura de moins en moins accès aux opportunités des

marchés intérieurs et internationaux.

Partage des responsabilités entre hommes et femmes en matière de commercialisation des produits

D'après l'étude citée précédemment sur l'intégration de l'approche genre dans le Projet d'Amélioration des Plantes à Tubercule, il semble que d'une façon générale dans le monde rural malgache, la commercialisation des produits fasse l'objet d'une division du travail selon le genre.

Les revenus de la vente des produits de l'élevage (zébus, chèvres, moutons, mais aussi parfois le poisson), du manioc, du maïs, du riz, du haricot et des cultures de rente telles que la canne à sucre ou l'anacardier, sont principalement destinés aux gros achats : terre, matériel agricole, bœufs. Ce type de commerce est caractérisé par son volume important, aussi est-ce à l'homme que revient la responsabilité de sa réalisation. Il utilise alors la charrette ou le taxi-brousse.

Les femmes quant à elles s'occupent de la vente de la volaille, des produits maraîchers, des produits de l'artisanat, des produits laitiers, de la patate douce. Outre la nature des produits, c'est aussi le volume qui détermine si c'est l'homme ou la femme qui assure la commercialisation. Dans les environs de Marovoay (nord-ouest), par exemple, lorsqu'il s'agit d'une petite quantité, la femme se rend au marché de Marovoay en portant sur la tête un grand panier rempli de produits. Le marché est à Marovoay. La distance à parcourir et la durée du déplacement dépendent de l'éloignement du village par rapport à Marovoay. Le trajet et le temps passé au marché peuvent durer une demi-journée à une journée.

Il faut cependant noter la particularité de la région d'Antsiranana (nord), où la commercialisation relève toujours du rôle de la femme, et ce quel que soit le volume et la nature des produits. Les hommes transportent les produits en taxi-brousses, et les femmes se chargent du reste. Elles peuvent rester 1 à 3 jours au marché.

Le Sud constitue également un cas à part. Selon la division du travail observée à Ambovombe et à Amboasary, il y a des cultures d'homme (essentiellement, le manioc) et des cultures de femme, notamment celle de la patate douce, qui est pratiquée sur la terre de la femme. Dans ce cas, tout ce qui concerne cette culture revient à la femme, de la préparation du sol (tâche revenant à l'homme dans toutes les autres régions) jusqu'à la commercialisation.

Moyens de transport utilisés

Les résultats des ateliers régionaux du PTMR présentés ci-après font ressortir des variations, quoique faibles, d'une part entre les réponses des hommes et celles des femmes, et d'autre part selon les provinces. Ces résultats ne sont que très partiels, aussi ne peuvent-ils être pris qu'à titre indicatif. Par exemple, les réponses données par les participants à ces ateliers régionaux ne sauraient être considérées comme représentatives de la situation d'ensemble dans chaque province.

--

QUESTIONS : Comment transportez-vous vos matières premières/produits vers votre maison ou vers le marché ?	REPONSES
<u>Province d'Antananarivo</u> Paysans Femmes rurales	à dos d'homme en charrette - à dos d'homme
<u>Province de Fianarantsoa</u> Paysans Femmes rurales	A tête d'homme A tête d'homme
<u>Province de Toliara</u> Paysans Femmes rurales	En charrette, à dos d'homme En voiture, en charrette, à pied

<u>Province d'Antsiranana</u> Paysans	- Charrettes à traction animale vers la maison Taxi-brousse vers le marché
Femmes rurales	- En charrettes, à dos d'homme et en automobiles
<u>Province de Toamasina</u> Paysans	- A dos d'homme ; et récemment, par tracteurs privés
Femmes rurales	- A dos d'homme, sur la tête, kalesa, taxi-brousse
<u>Province de Mahajanga</u> Paysans	Sans
Femmes rurales	En charrettes (5 à 10 sacs/voyage)

Le portage semble être le moyen de transport le plus utilisé. Il est à noter que d'une façon générale, les hommes portent la charge sur le dos, sur l'épaule ou à bout de bras, tandis que les femmes la portent en équilibre sur la tête.

D'après les réponses ci-dessus, la charrette serait un moyen de transport couramment utilisé dans toutes les provinces, sauf celles de Fianarantsoa et de Toamasina.

On ne peut déceler, d'après ces réponses, de différences significatives dans les moyens de transport utilisés par les hommes et par les femmes.

QUESTION : Votre système de transport a-t-il changé, ces 10 dernières années ?	REponses
<u>Province d'Antananarivo</u> Femmes rurales	Possibilité de location de voiture pour le transport de la production Non
<u>Province de Fianarantsoa</u> Femmes rurales	Existence de taxis-brousses
<u>Province de Toliara</u> Femmes rurales	- Augmentation du nombre de charrettes - Amélioration de la qualité (ressorts)
<u>Province d'Antsiranana</u> Femmes rurales	Charrettes en augmentation

<u>Province de Toamasina</u>	
Femmes rurales	Non, toujours à dos d'homme
<u>Province de Mahajanga</u>	
Femmes rurales	Le système n'a pas changé

Cette question de savoir s'il y a eu changement des moyens de transport utilisés, au cours de la dernière décennie, semble ne pas avoir été posée aux groupes masculins.

On peut remarquer que les réponses données par les participantes des provinces d'Antananarivo et de Fianarantsoa présentent les moyens de transport automobile comme une relative nouveauté qui serait apparue au cours des 10 dernières années, tandis que celles des provinces de Toliara et d'Antsiranana parlent d'une augmentation du nombre des charrettes et d'une amélioration de leur qualité, et celles des provinces de Toamasina et de Mahajanga d'une situation inchangée.

3. ACCES DES HOMMES ET DES FEMMES AUX MOYENS INTERMEDIAIRES DE TRANSPORT

Le projet de transport rural a pour objectif, en ce qui concerne les moyens intermédiaires de transport (MIT), d'augmenter la mobilité rurale en augmentant le nombre total de MIT en usage, en augmentant et diversifiant leurs usages et en améliorant leur qualité.

Il est estimé que pendant les 5 ans du projet, 500.000 personnes bénéficieront directement ou indirectement de l'augmentation des MIT.

Quatre catégories de MIT seront développées :

la filière vélo

les charrettes à traction animale

les charrettes à traction humaine (brouettes et pousse-pousse)

les rivières et fleuves (transport motorisé ou non)

3.1. La situation actuelle : les MIT, moyens de transport des hommes ?

On ne dispose guère de données sur la situation actuelle en matière de MIT. D'après une enquête du Projet Sectoriel Transport sur les MIT à traction animale, basée sur les statistiques agricoles du Ministère de l'Agriculture, il y a 3 ans il existait 287 000 charrettes sur tout le territoire. Les analystes ont estimé une augmentation de 4 000 charrettes par an, soit une production de 30 unités par an. Le nombre d'artisans charretiers recensés est de 133. On ne dispose pas apparemment de chiffres sur les autres MIT.

Bien qu'il soit difficile de présenter des statistiques précises à ce sujet, il semble que ce sont généralement les hommes qui utilisent ces moyens de transport, qu'il s'agisse des charrettes à traction humaine (qui nécessitent une force musculaire que les femmes n'ont peut-être pas

forcément), des bicyclettes ou des moyens de transport qui ne requièrent pas d'effort physique particulier (charrettes à traction animale, embarcations motorisées) ; de plus, ce sont souvent les hommes qui en sont propriétaires. C'est ainsi que, dans un « Etat des lieux des MIT » réalisé à Madagascar, les noms des utilisateurs (de charrettes, d'ânes et de chevaux) interrogés, présentés en annexe, montrent que tous sont des hommes, de même que les artisans fabricants de charrettes.

D'ailleurs, il est déjà ressorti de l'étude documentaire de la section précédente que tant en ce qui concerne l'accomplissement de tâches domestiques (approvisionnement en bois) que la commercialisation des produits, ce sont les hommes qui utilisent la charrette, dont l'utilisation est justifiée par le volume des articles à transporter.

Il semble qu'actuellement, les femmes n'occupent pas de place dans l'exploitation des MIT, mais qu'elles sont plus présentes dans le commerce de ces derniers. Ceci peut être intéressant dans la mesure où « la plupart des technologies se répandent grâce à des initiatives privées de petite envergure ».

3.2. Pour l'accès des femmes aux MIT : accès aux ressources et contrôle au sein du ménage

3.2.1. Accès des hommes et des femmes aux facteurs de production

L'accès à la terre

La loi fondamentale (la Constitution) comme les lois et règlements en vigueur à Madagascar garantissent l'accès égal de tous à la propriété, y compris à la propriété foncière. En particulier, l'homme et la femme ont vocation égale à transmettre et à acquérir des droits et des biens par voie de succession, testament ou donation, principal mode d'accès à la terre à Madagascar.

Les taux de chômage montrent un net décalage en défaveur des femmes : de 2,3% pour les hommes, il est de 3,5% pour les femmes. S'il est élevé en milieu urbain (6,2% chez les hommes, 7,2% chez les femmes), le décalage entre les genres est faible. Par contre, **en milieu rural, le taux de chômage des femmes est presque le double de celui des hommes : 2,6%, contre 1,4% seulement chez les hommes**, d'après l'Enquête Prioritaire sur les Ménages (EPM, 1999).

Le chômage qui affecte davantage les femmes que les hommes dans le milieu rural s'explique en partie par une certaine inégalité au niveau de l'accès aux ressources foncières. En effet, si l'accès à la propriété foncière est théoriquement égal pour tous, le fait demeure qu'au niveau national, cet accès se fait, pour 64,9% des parcelles agricoles, par héritage. Déjà à ce niveau, les fils sont généralement privilégiés au détriment des filles, du fait que celles-ci sont appelées à suivre leur mari dans son village natal, et ne peuvent donc pas s'occuper de la terre familiale. Cependant, il semble qu'il soit d'usage dans la majorité des régions de laisser une partie des terres familiales aux filles, en prévision d'un veuvage ou d'un divorce qui les

obligeraient à revenir au village de leurs parents.

En l'absence d'héritiers mâles, il n'y a généralement pas d'objection de principe - sauf parfois dans la région de Vohipeno (sud-est) - à ce que l'ensemble des terres familiales aille aux filles. Cependant, le fait qu'une femme hérite des terres ou des rizières de ses parents pose des problèmes sur le plan social. Comme elle ne doit pas quitter son village paternel, l'homme qui l'épousera sera un « homme qui suit son épouse », situation dévalorisante pour lui, puisque contraire à l'idéologie de la société ; et leurs enfants auront toujours à l'esprit la famille paternelle de leur mère et oublieront petit à petit celle de leur père. Néanmoins, entre ces affirmations théoriques et les choses vécues, il y a toujours une marge et les hommes dans cette condition n'ont généralement pas trop à se plaindre . Ce modèle, recueilli auprès de villages betsimisaraka (Est), semble avoir valeur générale à Madagascar, à quelques menues variantes près.

Un autre facteur d'inégalité de l'accès aux ressources foncières est le fait que les autorités locales s'attribuent souvent des parcelles domaniales. Toujours d'après l'EPM 1999, en effet, « les autorités locales apportent leur contribution à l'amélioration de l'accès des villageois, pour 9,6% des parcelles cultivées » au niveau national, ce qui est considérable. Ceci est un facteur indirect d'inégalité en faveur des hommes, quand on sait que l'administration dite '*moderne*' a toujours été dominée par les hommes, de la période coloniale à nos jours.

Si tel est le schéma global au niveau national, de nombreuses variantes apparaissent au niveau des régions.

Dans certaines régions, c'est le chef de la communauté qui répartit le terroir entre chaque famille. C'est le cas dans la région de Fénérive-Est, où « le Mpiveliaomby attribue les parcelles en fonction du respect des jours et lieux fady (interdits, tabous). Ainsi, la priorité revient aux doyens hommes de la communauté, lesquels connaissent le mieux les fady et sont les plus à même de respecter les interdits ; dans ce système, les jeunes femmes sont les moins considérées : elles sont en général contraintes de migrer vers la ville pour trouver de meilleures opportunités ». Cependant, ce système traditionnel d'attribution des terres a connu un recul significatif, du fait de '*la révolte de la jeune génération et la pression administrative*'.

A Marovoay (nord-ouest), en général, les femmes n'ont pas droit à la possession de la terre au village de leur mari. Toutefois, elles peuvent en acquérir sur demande auprès du mari ou du chef de lignage. Lors du divorce, la moitié des terres leur revient. Les veuves cultivent directement sur les terres laissées par leur défunt mari. Elles obtiennent aussi des parcelles spécifiques et individuelles de jardins de case dans l'hypothèse d'une irrigation possible. Enfin, elles sont autorisées à cultiver en contre-saison sur les terres de leur mari.

Dans la région d'Ambilobe (nord), en principe les femmes ne sont pas des propriétaires terriens. Toutefois, dans les quelques villages visités, des exceptions ont été constatées : des femmes disposent de grandes exploitations et ont tous les pouvoirs de décision quant à leur utilisation.

Dans la région d'Ambovombe et d'Amboasary (sud), les terres appartiennent aux hommes (*tetik'andahy*, soit « part de l'homme »). Les femmes ne sont pas propriétaires des terres. Elles cultivent les lopins de terre que leur mari leur a alloués (*tetik'ampela*, soit « part de la femme »). La vente de terres aux étrangers est interdite. Le métayage et le fermage ne sont pas pratiqués chez la principale ethnie de la région, les Antandroy.

Le crédit : formes traditionnelles et formes modernes

Le système de crédit à Madagascar a évolué depuis plus d'une trentaine d'année. Le crédit a connu des revers, ce qui a découragé les banquiers malgaches. Actuellement, le système de crédit en milieu rural, passe plutôt par les crédits mutualistes avec système de crédit à caution solidaire. Plusieurs institutions s'occupent à octroyer du crédit et à financer les activités en milieu rural.

Dans les zones où le système n'est pas encore en place, les usuriers profitent encore de la situation en faisant du crédit à 200 % et même jusqu'à 300% d'intérêts. Ce crédit existe sous toutes les formes : faisanee valoir, activités génératrices de revenu tel que petit élevage, couture,...

La Banque des paysans producteurs ou BTM (Bankin'ny tantsaha mpamokatra) a connu des problèmes, car les crédits octroyés n'ont pas été remboursés par les paysans pour diverses raisons : retard de déblocage, faisanee valoir ne correspondant pas aux besoins...

Actuellement, il existe des organismes de financement répartis un peu partout dans l'île. Le système de crédit mutualiste est celui qui est le plus souvent adopté par ces caisses. Les plus importants sont les OTIV, financés par les Caisses Desjardins (DID) du Canada. Ces Caisses OTIV (Ombon-tahiry ifampisamborana vola) fonctionnent comme des banques au niveau du milieu rural et mobilisent un minimum d'épargne pour celui qui veut y adhérer.

Le réseau OTIV couvre presque toute l'île, et il est présent surtout sur les hautes terres et la côte Est. Le réseau TIAVO opère plus sur les hautes terres et en particulier dans la province de Fianarantsoa. A côté, on peut aussi trouver les CECAM qui sont des caisses d'épargne et de crédit mutualistes initiés par l'association FERT. INTERCECAM, qui est le regroupement de quelques CECAM, est en quelque sorte la fédération des CECAM regroupés.

CIDR avec VOLA MAHASOA intervient dans le Sud de l'île, dans la région de Bezaha. Il est à signaler que l'argent qui fait fonctionner ces caisses provient de l'épargne mobilisée par les membres.

Cependant, il faut signaler que dans les zones où opèrent des ONG internationaux ou nationaux, leur système de crédit passe par ces caisses.

Par exemple, le programme LDI qui opère dans la région de Moramanga, et Ambatondrazaka ainsi que dans la province de Fianarantsoa, dans ses interventions pour lutter contre la dégradation de l'Environnement et pour diminuer la pression autour des corridors forestiers qu'il protège, octroie du crédit aux membres des associations Kolo Harena.

LDI débloque un fonds qui sera géré par les caisses et celles-ci sont chargées de faire l'octroi.

Dans son intervention, LDI privilégie l'approche Genre, car on constate que le nombre des femmes membres des associations Kolo Harena est presque égal à celui des hommes – ce qui égalise les chances des membres dans l'accès aux services proposés par LDI. Dans le système de crédit octroyé, ce sont les ménages qui font la demande et celle-ci est inscrite au nom du chef d'exploitation, on peut donc voir des femmes dans les demandes de crédit.

Une ONG internationale travaillant à Vatomandry donne du crédit à des associations de femmes pour leur permettre d'avoir d'autres sources de revenu et d'être plus indépendantes. Les Caisses OTIV ont octroyé des petits crédits pour faire du petit commerce, du petit élevage de poules ou de canards. Ces crédits sont remboursables à court terme et permettent à celles qui sont libérées d'emprunter à nouveau.

Au moment de notre passage, le remboursement est satisfaisant et il y a même eu des femmes qui ont pu recommencer à emprunter car elles avaient déjà remboursé ce qu'elles devaient à la caisse.

Pour intégrer le crédit dans le programme sectoriel transport, les femmes devront ressentir déjà le besoin de faire transporter les marchandises à commercialiser. Comme ces produits sont de petites quantités, elles ont l'habitude de le faire elles-mêmes. Il faut d'abord susciter le besoin, car elles ne pensent pas que le problème existe et qu'on peut le résoudre par les MIT.

La main d'œuvre

La population qui travaille dans l'agriculture est composée à 54% d'hommes, et à 46% de femmes. Le fait que ces proportions soient si voisines indique, selon l'EPM 1999, '*une certaine complémentarité entre hommes et femmes dans les activités agricoles*'. D'ailleurs, ces proportions tendent vers un équilibre parfait si on considère que les femmes chefs de ménage semblent préférer tirer leurs ressources d'autres activités que l'agriculture. En effet, 81,3% des ménages dirigés par un homme travaillent dans l'agriculture, contre 70,2% seulement des ménages dirigés par une femme. Ceci tient probablement aux difficultés qu'ont les femmes chefs de ménage à cultiver seules leur parcelle de terre, l'absence de mari les obligeant à louer une main d'œuvre qu'elles n'ont pas les moyens financiers de payer.

3.2.2. Le cas des femmes chefs de ménage

Selon les sources, la proportion des femmes parmi les chefs de ménage varie de 17% à 20% au niveau national. Le tableau ci-dessous montre qu'en milieu rural, c'est dans la province d'Antsiranana (nord) qu'on trouve la plus forte proportion de femmes chefs d'exploitations agricoles – qui sont probablement aussi chefs de ménage.

Répartition des exploitations agricoles selon le sexe du chef

Faritany	Masculin	Féminin	Total
Antananarivo	418 438	74 462	492 900
%	85%	15%	100%
Fianarantsoa	360 299	54 401	414 700
	87%	13%	
Toamasina	220 735	46 165	266 900
	83%	17%	
Mahajanga	192 021	44 779	236 800
	81%	19%	
Toliary	254 755	44 545	299 300
	85%	15%	
Antsiranana	145 539	41 061	186 600
	78%	22%	
Madagascar	1 591 764	305 436	1 897 200
	84%	16%	

Source : statistique agricole, campagne 1995-1996

D'après l'Enquête Permanente sur les Ménages de 1995, les ménages dirigés par une femme ne seraient pas plus pauvres que ceux dirigés par un homme. Cependant, des femmes chefs de ménage interrogées dans le cadre d'une enquête seraient devenues plus pauvres après qu'elles le soient devenues, en particulier celles dans l'agriculture, du fait de deux facteurs : la perte de la force de travail masculine, qui doit être remplacée par une main d'œuvre rémunérée, et la réduction des terres cultivées, soit parce que la femme devenue chef de ménage n'a pas les moyens financiers de payer la main d'œuvre supplémentaire, soit parce qu'elle quitte le village de son ex-mari pour retourner chez elle, où une parcelle de terre lui aura été réservée, mais plus petite que celle de ses frères.

Cette analyse de l'aggravation de la pauvreté chez les femmes chefs de ménage est corroborée par les statistiques : « Chez les chefs de ménage occupés, le revenu moyen tiré de l'activité principale est de 172.000 FMG pour les hommes, contre 91.000 FMG pour les femmes »

Pour joindre les deux bouts, la femme chef de ménage doit alors augmenter de façon substantielle le temps qu'elle consacre à ses activités artisanales. Par ailleurs, les transferts constituent une part non négligeable des sources de revenus des femmes chefs de ménage, et incluraient les appoints obtenus de leurs relations avec un ou plusieurs hommes.

3.2.3. Contrôle des hommes et des femmes sur les revenus du ménage

Les données sur les sources de revenus des hommes et des femmes, la prise de décision dans les ménages, et l'affectation des revenus, étant rares, il sera fait appel une fois de plus à celles figurant dans l'étude sur l'intégration de l'approche genre dans le Projet d'Amélioration des Plantes à Tubercule précédemment citée, et concernant les régions de Marovoay (nord-ouest), Ambilobe (nord), et Amboasary et Ambovombe (sud).

L'enquête dans la région de Marovoay donne les éléments ci-dessous :

Source de revenus	Prise de décision	Affectation des revenus
Riz	Homme	Remboursement des dettes (main d'œuvre, location de bœufs de trait et de charrue, appareil de musique (radio), vêtements)
Manioc	Homme-Femme	Achat de bœufs, terres, charrue, vêtements
Patate douce	Femme	Vêtements, ustensiles de cuisine, dépenses alimentaires
Produits maraîchers	Femme	Dépenses domestiques
Fruits (mangues)		Fournitures scolaires
Boissons alcoolisées (sora)	Femme	Dépenses domestiques
Produits de l'artisanat	Femme	Dépenses domestiques (sel, pétrole, café, sucre, fournitures scolaires)

D'après l'auteur de l'étude, « dès que la culture devient une activité commerciale de rente importante, le risque de dépossession des femmes est évident. Les hommes prennent en main l'activité même si celle-ci était à l'origine la responsabilité de la femme. » Il semble en effet que les sources de revenus sur lesquelles la femme a le pouvoir de décision sont plus diversifiées que celles de l'homme, mais que, les revenus étant plus modestes, ils sont affectés aux dépenses courantes, tandis que le revenu le plus consistant, celui du riz, est affecté aux dépenses d'investissement et géré par l'homme.

Le même schéma est globalement observé à Ambilobe (nord), où il a été cependant noté que les femmes jouissent souvent d'un plus haut degré d'autonomie que dans n'importe quelle autre région de Madagascar. 25,5% des chefs de ménage sont des femmes, mais contrairement à celles des autres régions, une importante proportion sont des chefs d'exploitation.

Mais outre ces femmes que l'on peut qualifier de chefs d'entreprise, le processus de prise de décision varie selon les ethnies et les spéculations. La décision de la femme s'applique aux cultures maraîchères, à la patate douce, aux volailles et à l'artisanat. Le revenu obtenu de la vente de ces produits est en général destiné aux dépenses domestiques, scolaires, vestimentaires.

L'homme et la femme se concertent pour les gros achats (terre, bœufs, matériel agricole) dont l'argent provient du riz, de la vente du manioc, de la pomme de terre, des carottes, de la canne à sucre, mais c'est l'homme qui prend la décision.

En général, les femmes cultivent la patate douce et des cultures maraîchères sur des lopins de terre que leur mari leur a alloués. La patate douce paraît être une culture de femme. Les responsabilités, depuis la plantation de la terre allouée par le mari jusqu'aux prises de décision sur l'utilisation, leur reviennent. La pomme de terre est cultivée aussi bien par l'homme que la femme. Quant au manioc, le « monopole » varie d'une ethnie à l'autre et d'un ménage à l'autre au sein d'une même ethnie.

La région d'Ambovombe et d'Amboasary constitue également une particularité, mais à l'inverse de la région nord, c'est parce que les femmes y semblent soumises à un régime plus défavorable qu'ailleurs.

Les femmes sont globalement majoritaires car les hommes migrent à partir de 20 ans. La migration masculine se traduit par un accroissement rapide du nombre de familles ayant à leur tête une femme.

Les femmes antandroy ont un statut de dominé dans le rapport homme-femme. Elles travaillent plus que les hommes pour veiller à la promotion sociale de leur mari en leur offrant le plus grand nombre de bœufs possible et gagner ainsi l'estime de leur belle-famille.

Dans l'Androy, le manioc est qualifié de « culture d'hommes » du fait que le revenu obtenu à partir de la vente est destiné en priorité à l'achat des bœufs. C'est l'homme qui décide de cette affectation. Par contre la patate douce est la « culture des femmes » car elle est pratiquée sur la terre de la femme. La préparation du sol jusqu'à la commercialisation revient à la femme. Le revenu procuré par la vente de la patate douce est affecté aux dépenses domestiques et aux besoins personnels de la femme.

Chez les Antandroy, les femmes et les enfants travaillent les champs des hommes. Pourtant les revenus seront uniquement gérés par l'homme et principalement destinés aux dépenses cérémonielles et à l'achat de zébus. Ces revenus proviennent de la vente du manioc et des céréales. Pour certains ménages les ventes de patate douce et de céréales sont destinées à l'achat de matériel agricole.

Les revenus des champs de femmes servent à l'achat de la nourriture, des produits de première nécessité et des ustensiles de cuisine.

Seuls les hommes ont la responsabilité des bœufs (très valorisés), des ovins, des caprins là où il n'y a pas de tabou. Les femmes se chargent des volailles.

Chez les Antandroy polygames, l'homme attribue une parcelle de terre à chacune de ses femmes. L'homme s'occupe de la préparation du sol de chaque parcelle et chaque femme, aidée par ses enfants, s'occupe du reste des travaux jusqu'à la commercialisation.

Chez les Antanosy, l'affectation des revenus est la même que celle des Antandroy. La différence réside dans la prise de décision. En effet, l'homme et la femme se concertent sur les gros achats, bien que la décision finale revienne à l'homme.

Il apparaît donc que d'une manière générale, le revenu issu de la vente des produits artisanaux, du maraîchage et de la patate douce est destiné aux dépenses domestiques, fournitures scolaires, vêtements. Après avoir informé l'homme sur les dépenses à effectuer, la femme décide de l'utilisation du revenu.

Les revenus de la vente des produits de l'élevage, du manioc, du maïs, du riz, du haricot et des cultures de rente telles que la canne à sucre ou l'anacardier sont principalement destinés aux gros achats : terre, matériel agricole, bœufs. Ce type de commerce est caractérisé par son volume important, aussi c'est à l'homme que revient la responsabilité de sa réalisation, sauf pour le cas de la région d'Antsiranana où la commercialisation relève aussi du rôle de la femme, quel que soit le volume.

En ce qui concerne les prises de décision pour les gros achats, chez l'ethnie Antandroy, l'homme consulte la femme et prend la décision.

Chez les Merina et les Betsileo (ethnies des Hauts-Plateaux du centre, mais qui se retrouvent en tant que migrants dans toutes les régions étudiées), le couple se concerta et prend les décisions d'un commun accord, conformément à leurs priorités et stratégie.

Pour les Sakalava, les Antakarana et les Antemoro, le processus est semblable à celui des Antandroy : l'homme prend conseil auprès de la femme et prend les décisions. Toutefois, le processus de consultation est plus intense et dépasse la simple information de la femme par l'homme.

3.2.4. Situation actuelle de l'accès des hommes et des femmes aux MIT en milieu rural

Les réponses données aux questions posées lors des ateliers régionaux déjà mentionnés sur l'accès aux MIT peuvent être regroupées comme suit :

QUESTIONS	REPOSES
Avez-vous la possibilité d'utiliser des MIT ?	<p>oui</p> <p>non, les prix ne sont pas à notre portée (femmes, Antananarivo)</p> <p>non, il n'y a pas d'artisans ici (hommes, Fianarantsoa)</p> <p>- Non, difficilement (hommes, Toamasina)</p> <p>Tracteurs agricoles ou pirogues ; quelquefois le kalesa, et presque jamais la bicyclette (femmes, Toamasina)</p> <p>Oui, mais la possibilité est limitée (location, achat et animaux de trait) (femmes, Mahajanga)</p>

<p>Est-ce que vous pourriez louer les services de votre MIT à vos voisins si vous pensez gagner ainsi des revenus ?</p>	<p>oui : charrette aux voisins ou à la famille (hommes, Antananarivo) non (femmes, Antananarivo) sans réponse (femmes, Antananarivo) non, à cause des coutumes (femmes, Fianarantsoa) non, à cause de la mentalité du loueur (hommes, Toliara) oui (femmes, Toliara) Pas de location mais entraide (hommes, femmes, Antsiranana) Aux voisins, avec paiement en nature (paddy) (femmes, Mahajanga)</p>
---	--

Ces données sont difficilement exploitables sur le plan quantitatif, parce que la répartition des réponses n'est pas indiquée, mais également sur le plan qualitatif, les réponses n'ayant pas été suffisamment approfondies. Cependant il apparaît quelques éléments, notamment :

- la diversité des MIT en circulation, tant d'une région à l'autre qu'à l'intérieur d'une même région ;
- leur relative inaccessibilité, tant du fait des prix (qu'il s'agisse d'achat ou de location) que de leur rareté (faute d'artisans pour les fabriquer) ;
- l'existence de coutumes, dans deux régions au moins (Fianarantsoa et Antsiranana), où les services monnayés seraient mal vus, sinon interdits ; par contre, l'échange de services serait favorisé au titre de l'entraide au sein des communautés ;
- la possibilité de payer le service en nature, qui traduit peut-être la faible monétisation des économies rurales.

Des enquêtes complémentaires permettraient d'approfondir ces questions, en particulier celle relative aux distinctions de genre à faire.

4. CONSIDERATIONS DE GENRE A PRENDRE EN COMPTE DANS LE CAS DE TRAVAUX HIMO

Ce sont les femmes, et particulièrement les femmes chefs de ménage, qui paient au prix fort le coût social du travail. Travailler à l'extérieur signifie en effet :

- impossibilité d'accomplir les tâches essentielles du ménage ;
- capacité limitée d'assurer les soins aux enfants en bas âge ;
- nutrition réduite de la famille,
- etc.

D'un autre côté pourtant, l'ouverture d'un chantier HIMO à proximité des villages permet à la

population pauvre de gagner de l'argent en espèces, opportunité particulièrement rare en milieu rural. Il est donc essentiel de **réduire ce coût social en créant un environnement de travail qui permette la participation des femmes pauvres, en particulier celles en âge d'avoir des enfants en bas âge.**

Pour assurer l'équité entre les hommes et les femmes dans le domaine des travaux HIMO, les aspects suivants seront pris en compte : les femmes en tant que membres de la communauté, et les femmes en tant que travailleuses.

4.1. Les femmes en tant que membres de la communauté

4.1.1. Les femmes en tant que citoyennes

Pour une meilleure participation des femmes à la prise de décision :

Il apparaît de la littérature disponible sur le sujet que la qualité des travaux effectués, comme sa pérennité, dépend en grande partie de la participation des populations riveraines à la prise de décision relative au choix des pistes ou routes à réhabiliter. En effet, celles-ci doivent être doublement motivées, puisqu'elles en seront à la fois les bénéficiaires (pour la commercialisation de leurs produits) et les acteurs de la maintenance.

Il importe donc **que les femmes, et en particulier les femmes pauvres et les femmes chefs de ménage, soient dûment représentées et associées au choix des routes à réhabiliter, afin que leurs priorités puissent être identifiées et prises en compte.** Pour ce faire, il faudrait que la décision sur le choix des pistes à réhabiliter soit prise non plus seulement au niveau de la Province, mais que des comités soient mis en place au niveau des Communes, avec un minimum de 50% de femmes parmi les membres.

Pour un meilleur accès des femmes chefs de ménage à l'information

D'après l'étude déjà citée sur l'impact direct des chantiers HIMO dans la région d'Antsirabe, il n'existe pas de procédure établie d'information des populations riveraines sur l'ouverture de chantiers. Il semble seulement que les entreprises qui ont obtenu le marché délèguent le plus souvent aux municipalités locales le soin d'embaucher les ouvriers. Dans ce cas, le maire de la commune rurale, ou plus communément ses adjoints, font du porte à porte auprès des familles les plus démunies (les faibles rémunérations n'intéressent pas les autres) pour les informer. Plus tard, les personnes que le travail intéresse se rendent auprès de la mairie pour s'inscrire, et c'est la mairie qui se charge de transmettre la liste des inscrits à l'entreprise.

Cette approche comporte le risque que les responsables de la mairie ne se rendent pas chez les femmes chefs de ménage (qui sont, d'après les statistiques nationales, à plus de 80% des mères vivant hors union), pensant qu'en l'absence d'hommes dans le ménage, une offre d'emploi de ce type ne peut les intéresser. **Des dispositions sont donc à prévoir dans les cahiers de charges, pour sensibiliser les entreprises et contrer l'idée que le travail sur les chantiers routiers est réservé à la main d'œuvre masculine.**

D'autre part, seule une infime proportion des maires des communes rurales sont des femmes. Or, d'après les expériences accumulées dans le domaine, les maires jouent un rôle personnel considérable. L'étude sur les impacts directs des travaux HIMO rapporte par exemple que dans deux communes où le maire n'était pas encore en place, l'équipe communale, n'étant pas sûre d'être reconduite par le futur maire, n'osait prendre aucune initiative, de sorte que l'équipe du centre HIMO n'a pas pu trouver d'interlocuteur valable. Il importe donc de **prévoir une sensibilisation systématique de tous les élus locaux, et en particulier des maires, à chaque début de mandat, sur la possibilité d'employer des femmes sur les chantiers HIMO et la nécessité de les informer au même titre que les hommes.**

Pour un meilleur accès des jeunes filles aux opportunités de formation

Outre les tâches dévolues à la main d'œuvre non qualifiée, un certain nombre de tâches d'ordre administratif et technique doivent être effectuées. Les différents rapports d'évaluation indiquent que la majorité des entreprises ne dispose pas du personnel qualifié pour le faire. Il s'agit par exemple de la tenue des documents comptables et ceux relatifs à la gestion du personnel du chantier (fiche d'embauche, fiche de salaire, fiche de renseignement sur le personnel, fiche journalière de main d'œuvre, fiche de consommation journalière de matériaux, fiche de stock, fiche d'utilisation des outillages), ou des états récapitulatifs mensuels et à la fin du chantier. **Les opportunités de formation, telles que celle dispensée actuellement par le centre HIMO-Routes, sont à faire connaître aux jeunes femmes titulaires du BEPC par exemple.**

4.1.2. Les femmes en tant que mères : dispositifs de prise en charge des enfants en bas âge à mettre en place en collaboration entre les entreprises et les mères

D'après la même étude que celle précédemment citée, le problème essentiel pour les femmes dans ce genre d'emploi repose sur la garde des enfants. En effet, la réalisation des travaux de chantier, qui demandent une pleine assiduité et beaucoup de conscience professionnelle, est généralement difficilement compatible avec la garde des enfants en bas âge. Ainsi, les femmes qui n'ont pas la possibilité de demander à la famille d'assurer convenablement la garde d'enfants ne se sont pas inscrites à la liste des personnes demandeuses d'emploi, bien qu'elles aient vraiment besoin du travail, surtout quand elles sont chefs de famille.

Des initiatives sont apparues spontanément sur les chantiers déjà réalisés. C'est ainsi qu'une femme a assumé la fonction de garde d'enfants pour les jeunes mères membres de sa famille qui travaillaient sur le chantier, en même temps que celle de cuisinière pour les chefs d'équipe et le chef de chantier de l'entreprise titulaire du marché. On peut y voir un modèle reproductible, les modalités restant cependant à définir : prise en charge du poste (par l'entreprise ? par cotisation des mères ? etc.) et niveau de rémunération, profil des candidates (jeunes filles ou grand-mères, nécessairement ou pas parentes des mères travaillant sur le chantier, pour leur inspirer confiance, etc.), mode de sélection, nombre de postes à pourvoir

(une femme à partir de combien d'enfants à garder ?), etc.

4.2. Les femmes en tant que travailleuses

4.2.1. Pour un recrutement équitable

La question de l'équité se pose non seulement **au niveau du recrutement initial** des travailleurs sur les chantiers de construction ou de réhabilitation, mais aussi de la **maintenance**. En effet, si le fokonolona (l'ensemble de la communauté villageoise) est mobilisé pour un entretien à coût réduit des pistes réhabilitées, il faut **prévoir la participation des femmes, afin qu'en cas de recrutement de cantonniers rémunérés pour l'entretien courant, elles puissent valablement se présenter comme candidates.**

4.2.2. Pour des conditions de travail équitables

Malgré les dispositions du cahier de charges, qui prévoit la délivrance systématique par les entreprises de « cartes de travailleurs », il semble que l'embauche fasse rarement l'objet de documents écrits. Il n'y a ni contrat de travail, ni un quelconque document pouvant justifier le recrutement et l'utilisation de ces personnes sur les chantiers. La première mesure à prendre est donc de **contrôler auprès des entreprises la présence de documents écrits**, en l'absence desquels il est impossible de mesurer le respect des dispositions établies, telles que le pourcentage de femmes, l'égalité des salaires, etc. **Des sanctions sont à prévoir en cas de manquement.**

Egalité des salaires

D'après l'étude d'impact sus-citée, le taux moyen pour les quatre chantiers de la région d'Antsirabe était de 6.500 Fmg la journée, le SMIG étant de 5.200 Fmg la journée en 2001.

La majorité des entreprises pratiquaient des salaires inégaux pour les hommes et pour les femmes : 7.500 F par jour pour les hommes et 6.500 F pour les femmes en moyenne. Cette inégalité reflète sans doute celle des salaires pratiqués traditionnellement dans l'agriculture, et en particulier dans la riziculture : les tâches dévolues à l'homme, celles relatives à la préparation du sol (labour, etc.) demandent une force musculaire plus conséquente que celles réservées à la femme (repiquage, sarclage, etc.). Ces dernières, plus nombreuses et donc plus longues à effectuer, sont cependant considérées comme moins dures, et pouvant être réalisées par les enfants de la famille, d'où le niveau de rémunération inférieur à celui des hommes, en cas de recours à une main d'œuvre extérieure.

Pourtant, d'après la même étude des impacts directs, les entreprises ont été unanimes pour affirmer que les femmes ont au moins la même productivité que les hommes, et que pour certaines tâches spécifiques qui nécessitent des soins particuliers, l'utilisation des femmes est beaucoup plus productive. L'injustice n'en est que plus flagrante.

Pour asseoir la légitimité de l'égalité de salaires, il faudrait parvenir à **définir, sur des bases techniques et à la lumière des expériences acquises, une répartition claire des tâches, voire une spécialisation selon le genre.** La notion de pénibilité semble en effet relative : alors que pour les femmes, un degré élevé de pénibilité serait attaché à l'action de soulever une lourde charge, pour les hommes, ce serait de rester accroupis pendant des heures à aligner des pavés sur la surface de la chaussée. **Cette relativité de la pénibilité devrait pouvoir être utilisée pour définir quelles tâches seraient réservées aux hommes, et quelles tâches aux femmes, de manière à justifier l'égalité des salaires,** voire des salaires plus élevés pour les femmes selon le temps passé sur le chantier et le volume du travail accompli.

5. RESUME DES CONSIDERATIONS DE GENRE A PRENDRE EN COMPTE DANS LA PROMOTION DES MOYENS INTERMEDIAIRES DE TRANSPORT (MIT)

A titre de rappel, il est apparu dans l'analyse de la situation actuelle dans les parties précédentes que les femmes du milieu rural consacrent un temps et une énergie considérables au transport de l'eau pour les besoins domestiques, et des produits agricoles à commercialiser. Bien que la division sexuelle du travail attribue également aux hommes des tâches propres, celles-ci sont effectuées à intervalles plus espacés que celles des femmes, et souvent à l'aide de divers moyens de transport (MIT) dont les hommes sont généralement les utilisateurs exclusifs. Dans ce contexte, la promotion des MIT devrait permettre l'allègement des tâches domestiques des femmes en milieu rural, mais aussi l'amélioration de leur accès aux services sociaux, en particulier aux services de santé, préoccupation exprimée de façon récurrente. Enfin, la promotion des MIT, associée à celle de la participation des femmes aux chantiers à haute intensité de main d'œuvre (HIMO), devrait permettre l'amélioration de l'accès des femmes aux opportunités génératrices de revenus.

En vue d'une promotion des MIT qui tienne compte des besoins différenciés des hommes et des femmes, on peut distinguer d'après l'analyse de genre ci-dessus les activités des femmes liées à la production et celles liées à la reproduction.

5.1. Activités de production des femmes et MIT

Les principales caractéristiques des activités de production des femmes, telles qu'elles sont apparues dans l'étude ci-dessus, peuvent se résumer ainsi :

concernant la commercialisation des produits de l'agriculture et de l'élevage, les femmes sont généralement censées amener au marché des produits en petites quantités. De ce fait, elles pratiquent généralement le portage, et effectuent des trajets plus fréquents que les hommes qui, commercialisant les produits en plus grande quantité (par exemple le riz), utilisent la charrette ou le taxi-brousse. Il y a donc dans ce domaine des **études techniques spécifiques à mener quant aux MIT les mieux adaptés, selon les contextes (régionaux**

et autres), à ces activités de commercialisation des produits par les femmes pour remplacer le portage.

Le taux de chômage des femmes en milieu rural est deux fois plus élevé que celui des hommes (cf 3.2.1., source : EPM 1999). Il faudra **veiller, dans l'identification des micro-projets à financer par le projet, à sélectionner ceux où l'apport des MIT appropriés peut contribuer à réduire le chômage chez les femmes pauvres, et en particulier les femmes chefs de ménage.**

Les activités et les sources de revenus des femmes semblent généralement plus diversifiées que celles des hommes, mais les revenus qu'elles en tirent sont inférieurs à ceux des hommes. L'expérience en matière de crédit ayant montré qu'il n'y a pas d'obstacles majeurs à l'octroi de crédits aux femmes, et qu'elles sont souvent de bonnes clientes des organismes de micro-crédit, **des recherches spécifiques menées sur le plan local devront permettre d'identifier en quoi l'acquisition de MIT adaptés à leurs besoins peut contribuer à l'amélioration de la rentabilité des activités des femmes, sachant que le prix a été cité comme un facteur majeur d'inaccessibilité des MIT.**

5.2. Activités des femmes liées à la reproduction et MIT

Les principales considérations de genre à prendre en compte dans la promotion des MIT portent sur les secteurs suivants :

la corvée d'eau : l'approvisionnement du ménage en eau est une responsabilité qui incombe à la femme dans toutes les régions de Madagascar. La corvée d'eau s'effectue traditionnellement par portage, et quotidiennement. C'est donc dans ce domaine que la promotion des MIT devrait s'appliquer en priorité. Une attention particulière sera accordée à **l'allègement des tâches des femmes dans le Sud, où les distances à parcourir sont particulièrement longues, et où l'eau coûte cher, ce qui oblige les femmes pauvres à l'acheter en petites quantités, et donc à effectuer des trajets fréquents.**

L'évacuation des parturientes vers les centres de santé équipés pour traiter les complications de l'accouchement constitue une préoccupation constamment exprimée par les populations rurales. La réhabilitation et la maintenance des pistes rurales peuvent certes constituer l'une des réponses à ce problème, mais la **dotation du personnel des formations sanitaires en MIT devrait permettre d'améliorer leur mobilité, et ainsi l'accessibilité de leurs services (information, dépistages précoces).**

Il a été prouvé universellement que de l'éducation des mères dépendent en grande partie la survie et le développement des enfants. **Les activités d'alphabétisation communautaires et d'éducation des adultes devraient bénéficier de l'acquisition par**

les communautés villageoises de MIT pour améliorer la mobilité des moniteurs/monitrices, et ainsi l'accessibilité de leurs services.

Le droit des enfants à une identité, les droits humains des femmes, restent souvent lettre morte en milieu rural du fait de l'inaccessibilité des services administratifs, d'état civil et de justice. **La promotion des MIT, soit auprès des groupements de femmes (cas des anakavy amin-dreny de la région de Vohipeno, dans le Sud-Est), soit auprès des responsables des communes rurales pour faciliter leurs tournées dans les villages,** devrait constituer un début de réponse à ce problème.

6. INTEGRATION DE LA DIMENSION 'GENRE' AUX DIVERSES ETAPES DU PROJET DE TRANSPORT RURAL

Les paragraphes qui suivent se proposent d'identifier les niveaux d'intervention possible pour l'intégration du 'genre' dans les projets de transport rural.

La procédure en vigueur pour la réhabilitation des routes rurales comprend :

- les études d'avant-projet sommaires
- les études d'avant-projet détaillées
- le dossier d'appel d'offres des travaux

Il semble que c'est essentiellement au niveau des études d'avant-projet sommaires (APS) que se situent les possibilités d'intervention en faveur de l'intégration de la dimension genre. Les études d'avant-projet sommaires comprennent :

- les visites sur sites
- l'estimation du trafic : devront être recensés, en sus des véhicules motorisés, les charrettes à traction animale et tous les moyens (brouettes, charrettes à bras, rambaramba, bicyclettes et dérivés) utilisés comme moyen de transport pour transporter passagers et marchandises. Sera également considéré comme moyen de transport, le port sur la tête de marchandises et produits destinés à la vente au marché. Aussi les personnes transportant des soubiques ou sacs de plus de 20 kg sur la tête seront dénombrées.

Outre le nombre et la nature des véhicules qui passent (sauf les véhicules motorisés), **devrait également être noté le sexe des personnes qui les utilisent, ainsi que le sexe des personnes qui transportent des marchandises par portage,** sans l'aide de MIT quelconque.

Ces informations permettraient d'affiner et de confirmer/infirmier les données actuellement disponibles présentées dans les parties antérieures de cette étude, et ainsi de mieux cibler les bénéficiaires du volet 'Promotion des MIT', grâce à une meilleure connaissance de leurs besoins

- un volet environnemental
- un volet socio-économique

Dans les avant-projets sommaires (APS) de routes rurales, **c'est le volet socio-économique qui présente le plus d'opportunités d'insertion de la dimension 'genre'. Ce volet fera donc l'objet de propositions détaillées présentées en annexe 5.**

Il est prévu dans les termes de référence de l'Etude en vue de l'aménagement de points critiques sur le réseau rural prioritaire que le surlendemain de la remise du dossier d'avant-projet sommaire du lot restreint, le Comité du projet organise un atelier au cours duquel sont collégialement définies les informations devant être recueillies au cours de la réalisation de l'avant-projet sommaire, la méthodologie à mettre en œuvre et les écueils à éviter.

Il est recommandé une sensibilisation des participants à l'atelier, et en particulier des représentants des Bureaux d'étude, à la dimension genre à introduire dans la réalisation de l'avant-projet sommaire, mais aussi de l'enquête socio-économique qui sera réalisée en même temps que l'étude APS.

Ces ateliers constituent un lieu crucial pour l'introduction de la dimension genre dans les projets de transport rural, en ce sens qu'ils ont pour but la mise au point d'une méthodologie et d'une présentation communes à tous les Bureaux d'études impliqués dans la réalisation des travaux.

7. Vers la prise en compte du genre dans le système de suivi et d'évaluation des projets de transport rural

7.1. Le volet réhabilitation et entretien de routes rurales

L'Enquête au niveau des Communes menée par le Programme ILO et Cornell University en collaboration avec le FOFIFA, l'INSTAT, le PST et Oxford University constituera une mine d'informations telle qu'il n'y en a jamais eu peut-être à Madagascar, surtout en ce qu'elle embrassera à la fois les aspects quantitatifs et qualitatifs.

D'après le Manuel de Procédures des APS des Routes Rurales, cette enquête sera exploitée de la manière suivante :

« Les études d'impact sociales porteront sur 90 communes traversées par les axes présélectionnés.

La moitié de ces communes serviront de groupe de contrôle, et seront choisies parmi celles qui ...ne verront certainement pas leur route réhabilitée. L'autre moitié sera constituée de communes dont la route qui les traverse fait partie des routes sélectionnées pour les travaux.

La liste des communes sera fournie par le PST. » (p 8)

Les résultats de l'enquête sur les communes fourniront une 'baseline', une description très

détaillée de la situation de départ. Les indicateurs suivants permettront de mesurer l'impact social de la réhabilitation et de la maintenance des routes rurales :

- nombre d'enfants (garçons/filles) ayant eu le CEPE en 2001, et en 2003
- nombre d'enfants (garçons/filles) ayant eu le BEPC en 2001, et en 2003
- fréquentation des centres de santé en 2001, et en 2003

Pour pouvoir mesurer l'impact du projet, celui-ci devra mettre en place un système de suivi et d'évaluation capable de générer un ensemble d'indicateurs, outre ceux fournis par l'enquête sur les communes. Il s'agit notamment de :

- enquêtes légères permettant de connaître le pourcentage de femmes, et en particulier de femmes chefs de ménage, participant aux travaux rémunérés de réhabilitation et de maintenance de routes rurales ;
- nombre de chantiers ayant mis en place un système de prise en charge des enfants en bas âge
- enquêtes légères pour déterminer le pourcentage de femmes, et en particulier de femmes chefs de ménage, recrutées comme cantonniers rémunérées pour la maintenance régulière des routes réhabilitées
- enquêtes systématiques pour vérifier l'égalité des salaires moyens payés aux hommes / aux femmes sur les chantiers HIMO
- mise en place au niveau des communes de comités chargés d'identifier les priorités parmi les routes à réhabiliter, et représentation des femmes au sein de ces comités
- nombre de femmes en formation au centre HIMO-Routes, et nombre de femmes occupant des fonctions techniques ou administratives sur les chantiers.

7.2. Suivi et évaluation du volet promotion des MIT

Les résultats de l'enquête sur les communes permettront notamment de dégager les **indicateurs** suivants :

- nombre de femmes et d'hommes utilisateurs, et nombre de ménages dirigés par un homme / par une femme, possédant : une moto, une bicyclette, une pirogue, un bateau ;
- nombre de ménages dirigés par une femme / dirigés par un homme à être affiliés à un organisme de crédit (et ayant bénéficié d'un crédit en vue de l'acquisition de MIT) ;
- principale source d'approvisionnement en eau : comparaison de la durée du trajet entre

les habitations et la source d'eau, et du mode de transport, avant et après le début du projet.

Outre les résultats de l'enquête sur les communes, les **comptages routiers** aux points désignés devraient permettre de déterminer le nombre des hommes et des femmes utilisant des MIT, et le nombre des hommes et des femmes pratiquant le portage, avant et après le début du projet.

Les autres indicateurs relatifs à la promotion des MIT concernent :

- le nombre de formations sanitaires dotées en MIT, et le nombre de tournées effectuées par leur personnel en vue de l'information des populations rurales, et en particulier des parturientes. A cet effet, des conventions devraient être passées entre le projet et les responsables des formations sanitaires locales pour définir les responsabilités de chaque partie.
- Le nombre de moniteurs/monitrices d'alphabétisation et d'éducation des adultes, qui auront été dotés de MIT par le projet, et le nombre de tournées qu'elles auront effectuées dans les villages.
- Le nombre de formations administratives et de groupements de femmes dotés en MIT grâce au projet, et le nombre de tournées effectuées par les responsables en vue de promouvoir les droits des enfants et des femmes (services d'état-civil notamment).

ANNEXE 1

Madagascar

Rural Transport Project – APL-Phase 2

Gender Mainstreaming Study

TERMS OF REFERENCE

Context

1. The purpose of the Rural Transport APL program (in relation to which this study is conducted) is to reduce transport costs and improve road accessibility in Madagascar with a focus on poor rural areas. The development objective of the Phase 2 Project of this program is to improve the access of rural communities to markets, schools, health centers and other economic and social infrastructure in order to enhance the quality of life and promote the economic development of these communities.
2. The project has three components relevant to the current study that constitute the core part of project activities : (a) rehabilitation of rural transport infrastructure (68% of project costs) ; (b) maintenance of the rehabilitated network (22%) ; these two components will be implemented following labor-based methods with 25% of the workers to be employed being female workers; and (c) promotion of *Intermediate Means of Transportation* (IMTs) (3%) ; IMTs are technologies to be found between large-scale motorized technologies and head loading, including carts, bicycles, motorcycles, wheel barrows and small water crafts.
3. The project is at appraisal stage. Negotiations and Board presentation are scheduled for September 2002 and the Credit is planned to become effective in December 2002.

Purpose and output

4. The study aims at mainstreaming gender into project activities. It will identify and analyze gender-related issues that may arise as part of project implementation, particularly in relation to road construction and maintenance using labor-based methods and *Intermediate Means of Transportation* (IMTs). This will serve as a basis to incorporate gender dimensions into the project Operational Manuals.
5. The output will be an “Operational Guide for Incorporation of Gender Dimensions into Rural Transport Projects” with specific reference to the implementation of the current project. It is to be noted that “guide” here means a document which is broader in scope than a procedure manual. This guide will not only cover procedures exclusively, but also the broader context in which these procedures are applied and the issues to be addressed in applying these procedures. In this regard, it will show how and in what ways gender should be taken into consideration at all stages of project planning, implementation and Monitoring & Evaluation. The procedure section of the guide will refer to and complement procedures contained in the project Operational Manuals.

Background

6. In Madagascar, evidence points to marked gender differences in transport needs. Like in many parts of Africa, women spend considerable time and energy transporting water, firewood, crops harvests and grains for milling. Evidence further indicates that the means of transportation, including the traditional ones, are owned and operated mostly by men. There is also growing evidence that women's transport needs are inadequately met by the current means available. Their difficulties in benefiting from the economic opportunities provided by modern transport are exacerbated by unequal access to information, capital, credit and income-generation activities options. The bias in unequal gender access to transport and income-generating options related to transport is most pronounced in poor rural communities.
7. Within this context, the *Intermediate Means of Transportation* (IMTs) and labor-based methods have the potential to improve women's access to income generating opportunities and social services and therefore to contribute to poverty reduction. IMTs can assist rural women in household-related transport, and both IMTs and Labor-based road rehabilitation and maintenance can constitute a significant income-generating and poverty-reduction option for them.

Study description

8. The study will undertake the following tasks :
 - ♣ Summarize the key gender issues related to rural transport as they concern women's mobility in accessing daily necessities (water, fuel), key services (markets, shops, clinics) and employment opportunities, with a focus on (i) key gender differences in needs for and access to IMTs, including access to credit for the payment of such means; and (ii) gender considerations to be taken into account in labor-based road works, including equal pay for work, access to child support facilities, etc.
 - ♣ Determine what are the key indicators for measuring rural mobility that differentiate the transport needs and use of women and men, and the gender-disaggregated data that need to be collected in order to measure these indicators, and in turn permit to better target project activities on female beneficiaries; and
 - ♣ Make recommendations for:
 - (a) Gender-related issues to be covered in the Operational Guide, including key areas of investigation and key questions that need to be answered;
 - (b) Procedures to be included in the project Operational Manuals ensuring that women benefit proportionally from project activities, especially as regards IMTs and labor-based works; and
 - (c) Gender-related indicators to be included in the project M&E program that would enable to monitor the application of the gender-sensitive procedures and evaluate their

impact on female beneficiaries.

Work arrangements

9. **Study team**. The study will be prepared by a team consisting of a gender specialist (Task Leader, ILO International Staff, Multi-Disciplinary Team from the ILO Abidjan Regional Office), a rural transport specialist (ILO International Staff, from ILO HQs in Geneva) and a gender specialist consultant (locally recruited through the Madagascar Multi-Donor Secretariat). ILO will oversee the completion of the study through its Antananarivo office. ILO has solid expertise and keen interest in Labor-based, IMT and gender-related activities. In addition, they are currently serving as provider of staff training facilities under the World Bank Transport Sector project.

10. **Partnerships**. In addition to the partnership established with the World Bank Gender and Development Thematic Group which is providing the funding, the study will be completed in close liaison with : (i) **AFR Gender Group** : the Gender Group in the World Bank Africa Region is planning a full *Country Gender Assessment (CGA)* that will tie in closely with the ongoing PRSP process; the study will benefit from the concurrent preparation of the CGA and the AFR Gender Group will serve as informal peer reviewer; (ii) **Madagascar Gender Network**: this network operates under the leadership of UNDP; its membership comprises all donors interested in gender questions in Madagascar (including the Bank and ILO), as well as Malagasy counterpart institutions (including the Directorate of Women's Affairs, academic institutions, national NGOs, private consultant offices, etc. (iii) **MITA** (Malagasy Network for Intermediate Means of Transport) : this is an independent network whose membership consists of NGOs, Micro-Finance Agencies, private transport operators and the Rural Transport Project Unit): this network is responsible for quality control under the MIT component of the project; and (iv) **Madagascar Multi-Donor Secretariat** (MDS) : since it will involve contacts/ collaboration across donors, the MDS will coordinate the completion of the study in Madagascar, in terms of arrangements to be made, appointments to be taken and meetings/ workshop to be organized; it will inform other donors and elicit their comments so that the study will benefit from other donors' views and experiences.

11. **Timeframe**. The study will be completed over a period of 2 ½ months (April 15 to June 30, 2002).

12. **Responsibility of mission members**:
 - ♣ The Task Leader from the ILO Abidjan Regional Office will assume overall responsibility for the completion of the study. She will work for about 4 weeks on the task, including two missions of about 1 ½ weeks each to Madagascar (one in the course of the study and one at study completion) to provide the required, on the job, guidance and support to other task team members.
 - ♣ The Gender Specialist Consultant (nationally recruited for two months) will prepare the draft of the "Operational Guide for Incorporation of Gender Dimensions into Rural

Transport Projects” which is the main task output. She will work under the overall supervision of the Task Leader. In doing so, she will get guidance from the Task Leader directly when this latter will be on mission in Madagascar, and, at other times, by phone/ email.

- ♣ The Rural Transport Specialist from the ILO Headquarters will provide support for technical matters to the Gender Specialist under the overall supervision of the Task Leader.

Annexe 2

Projet de Transport Rural – APL – Phase 2

Etude pour l’intégration du genre dans les activités du projet

TERMES DE REFERENCE DE L’EXPERTE NATIONALE ‘GENRE’

Contexte général

L’étude pour l’intégration du genre dans les activités du projet entre dans le cadre de la phase 2 du programme APL de Transport Rural, qui lui-même répond aux objectifs de la Politique de Transport Rural du Gouvernement.

L’objectif de la Politique est d’améliorer l’accès des populations rurales aux marchés et services sociaux de base, tels que les services éducatifs et de santé ainsi que les autres infrastructures économiques et sociales, en vue de promouvoir le développement économique et d’améliorer le mode de vie en milieu rural.

La Politique couvre les services de transport ruraux et les moyens intermédiaires de transport, ainsi que tous les types d’infrastructures de transport rural, dont les appontements le long des rivières et des côtes, les pistes d’atterrissages d’avion, les chemins de fer et les routes, les sentiers.

L’étude prévue est liée à trois composantes essentielles du projet phase 2 du programme APL. Il s’agit de (a) la réhabilitation des infrastructures de transport rural (68% des coûts du projet) ; (b) la maintenance du réseau réhabilité (22%), ces deux composantes devant être mises en œuvre selon la méthode Haute Intensité de Main d’œuvre (HIMO), et (c) la promotion des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT) (3%). Les MIT sont des moyens de transport qui se situent entre les technologies motorisées à grande échelle et les moyens de transport tels que le portage. Sont compris parmi les MIT notamment les charrettes, les bicyclettes, les motos, les brouettes et les petites embarcations de transport fluvial.

D'après la Politique nationale de Transport Rural, une attention particulière doit être apportée à l'accès équitable des femmes aux emplois, par exemple en tant qu'entrepreneurs ou main d'œuvre sur les contrats de remise en état des routes, ou pour le financement à petite échelle des MIT. Il est donc prévu un minimum de 25% de femmes parmi le nombre total des travailleurs là où sera employée la méthode HIMO.

Résultats attendus

L'étude a pour objectif l'intégration de la dimension genre dans les activités du projet. Elle aura donc à identifier et à analyser les questions de genre susceptibles de se poser dans le cadre de la mise en œuvre du projet, en particulier en ce qui concerne la construction et la maintenance des routes selon la méthode HIMO et les moyens intermédiaires de transport (MIT). L'intégration de la dimension genre au Manuel d'opérations du projet se fera à partir de cette analyse.

Le produit sera livré sous forme de Guide d'opérations pour l'intégration de la dimension genre dans les projets de transport rural. Ce guide portera non seulement sur les procédures, mais également sur le contexte plus large où seront appliquées les procédures, ainsi que les questions à prendre en considération dans l'application de ces procédures.

L'étude fera également ressortir la manière dont le genre devra être pris en compte à toutes les étapes de la planification, de la mise en œuvre, ainsi que du suivi et de l'évaluation du projet.

Justification de l'étude

A Madagascar, comme dans beaucoup de pays africains, les hommes et les femmes ont des besoins différents en matière de transport. Les femmes consacrent beaucoup de temps et d'énergie au transport de l'eau, des récoltes, du grain à piler, des produits de l'artisanat. Or, les moyens de transport, dont les moyens traditionnels, sont souvent la propriété des hommes. Il semble par ailleurs que les moyens actuellement disponibles répondent mal aux besoins des femmes en matière de transport. Les difficultés d'accès aux opportunités économiques favorisées par les transports modernes sont exacerbées par un accès plus limité des femmes à l'information, au capital, au crédit et aux options d'activités génératrices de revenus. C'est dans les communautés rurales pauvres que l'inégalité d'accès aux transports et aux options génératrices de revenus est le plus prononcée.

Dans ce contexte, les Moyens Intermédiaires de Transport (les MIT) et la méthode HIMO peuvent améliorer l'accès des femmes aux opportunités génératrices de revenus et aux services sociaux, et ainsi contribuer à la réduction de la pauvreté. Les MIT peuvent aider les femmes rurales dans le transport lié aux travaux domestiques ; mais ils peuvent aussi, de même que la réhabilitation et la maintenance de routes selon la méthode HIMO, constituer pour elles une option importante en termes de revenus et de réduction de la pauvreté.

Description de l'étude

L'étude s'attachera à

résumer les principales questions de genre liées au transport rural dans la mesure où elles affectent la mobilité qui permet aux femmes d'accéder aux produits nécessaires à la vie quotidienne (l'eau, l'énergie), les services de base (les marchés, les centres de santé) ainsi que les opportunités d'emploi. L'accent sera mis sur (i) les principales différences en termes de besoins et d'accès des hommes et des femmes aux MIT, dont l'accès au crédit pour le paiement de ces moyens de transport, et (ii) sur les considérations de genre à prendre en compte sur les chantiers routiers HIMO, dont l'égalité de salaires, l'accès aux facilités de soins des enfants, etc.

déterminer (i) les indicateurs clés de mesure de la mobilité rurale qui établissent les différences entre les besoins des hommes et des femmes, ainsi que l'utilisation qu'ils font des moyens de transport, et (ii) les données désagrégées par genre à collecter en vue de mesurer ces indicateurs, et ainsi de permettre un meilleur ciblage des activités du projet vers les femmes bénéficiaires ;

présenter des recommandations portant sur

les questions de genre que doit couvrir le Guide d'opérations, dont les principaux domaines d'investigation et les principales questions auxquelles il faudra apporter une réponse ;

les procédures à inclure dans le Manuel d'opérations du projet, de façon à ce que les femmes bénéficient des activités du projet en toute équité, en particulier en ce qui concerne les MIT et les travaux HIMO ;

les indicateurs selon le genre à inclure dans le système de suivi et d'évaluation du projet, de façon à permettre le suivi de l'application des procédures soucieuses du genre et d'évaluer leur impact sur les femmes bénéficiaires.

Responsabilités de l'experte nationale 'Genre'

Sous la responsabilité du chef d'équipe basée au Bureau régional de l'OIT à Abidjan, l'experte nationale 'Genre' sera chargée de la collecte et de l'analyse de la documentation pertinente, tant dans le domaine du transport rural que dans celui plus général des rapports sociaux entre les genres.

L'analyse de cette documentation devra déboucher sur la production, selon le format généralement utilisé pour les projets de la Banque mondiale, d'une ébauche de « Guide d'opérations pour l'intégration de la dimension genre dans les projets de transport rural », qui constituera le principal produit de la présente étude.

Durée de la consultation de l'experte nationale 'Genre'

La consultation s'étend sur une durée de deux (2) mois, du 2 mai au 30 juin 2002, y compris les visites sur terrain qui seront organisées par le Secrétariat Multi-Bailleurs (SMB) pour une meilleure appréhension du domaine du transport rural et celui du genre dans un contexte rural.

Profil de l'experte nationale 'Genre'

L'experte nationale 'Genre' répondra aux critères suivants :

elle sera titulaire d'un diplôme universitaire équivalent au moins au Baccalauréat + 4 ;
elle aura une bonne connaissance théorique de l'approche 'genre' et de ses implications pratiques ;
elle aura l'expérience de la recherche-action et des études portant sur l'intégration de la dimension genre dans les différents domaines de la vie économique et sociale ;
elle aura le goût et l'expérience du travail d'équipe.

ANNEXE 3

BIBLIOGRAPHIE

I. DOCUMENTS OFFICIELS

MTM/MTP, Déclaration de politique et de stratégies de transport en milieu rural, septembre 2001

Ministère de la Population, de la Condition Féminine et de l'Enfance, Programme National de Promotion de la Femme pour un développement équilibré hommes-femmes, 2000

MTM/MTP, Document de mise en œuvre du projet de Transport Rural

MTP, Projet HIMO-Routes 2000-2003, Document de projet, janvier 2000

MTM/MTP, PST, Secrétariat exécutif, ToR / Elaboration d'un manuel de procédures pour la mise en œuvre des projets de développement des moyens intermédiaires de transport

Manuel de Procédures, APS des Routes Rurales, ONG Lâlana et Basler Hofmann pour le Secrétariat Exécutif du Programme Sectoriel des Transports (PST), Ministère des Transports et de la Météorologie et Ministère des Travaux Publics, juillet 2001.

II. ETUDES ET RAPPORTS

Bamberger, Michael, Developing gender sensitive monitoring and evaluation systems for rural travel and transport projects and programs, présenté devant the Ethiopian Roads Authority, Addis Ababa, décembre 1999

Diagne, Astou, Note sur la prise en considération du genre dans les interventions de la Banque Mondiale à Madagascar

Diagne, Astou, Matrice d'analyse du genre dans le DSRP de Madagascar

Mineseb/Unicef, L'éducation des filles à Madagascar : un état des lieux, 1998

Commission Nationale Malgache pour l'UNESCO, Analyse situationnelle de l'éducation des filles et des femmes à Madagascar de 1990 à 1995, Février 1997

Projet MAGPLANED/CRESED, Education primaire à Madagascar : admissions, fréquentations, retard, abandons, Antananarivo, 1995

La Banque Mondiale, Education et formation à Madagascar : vers une politique nouvelle pour la croissance économique et la réduction de la pauvreté, 31 janvier 2001

UERP/UNICEF, Etude sur la déscolarisation des filles à Madagascar, 1996

Institut National de la Statistique, Enquête Démographique et de Santé, 1997

République de Madagascar/ Système des Nations unies, Bilan commun de pays, mai 1998

IMATEP, Femmes chefs de ménage et pauvreté, étude réalisée avec la Cornell University

Lala Raharinjanahary et Noro Hanta Lalao Rasoarinaivo, *Quelques aspects de la condition de vie des femmes en pays betsimisaraka : cas de Beforona*, in Repenser 'la femme malgache' : de nouvelles perspectives sur le genre à Madagascar, Taloha n°13, 2000.

Rajaonarison, Jeannie, Intégration de l'approche genre dans le Projet d'Amélioration des Plantes à Tubercule (CARE-PAPAT)

Ramilison Eric N., Les inégalités selon le sexe dans l'emploi, projet MADIO, février 1996

Etude sur l'utilisation des transports à traction animale à Madagascar (par ONG Làlana?)

Etat des lieux des MIT

Cabinet Rakotoson Jacques/ ONG Làlana, Etude d'un système de microfinancement pour les moyens intermédiaires de transport

Etude sur l'utilisation des transports à traction animale à Madagascar (par ONG Làlana?)
Van Imschoot, Marc, et Dhont, Yves, « Bilan des expériences portant sur l'entretien des routes rurales par des communes à Madagascar », Gouvernement/BIT/NORAD, août 1999

MAD/NORAD/BIT, Mission d'évaluation du projet HIMO ROUTES « Extension de la technologie routière HIMO à Madagascar », Rapport de mission, novembre 1996

DIRDS/Projet Santé GTZ, Causes du taux élevé de pertues de vue dans la pratique de la planification familiale dans la province de Mahajanga, avril-juin 1998

BIT, Projet de routes rurales et d'équipement des PME du BTP en appui du développement des régions de Vakinankaratra et d'Amoron'i Mania, Rapport principal – Genève, janvier 1998

MTM/MTP, Programme sectoriel des transports, Projet de transport en milieu rural (PTMR), Rapport de la mission de formulation d'un programme de formation HIMO, Rapport final , sept. 2001 (préparé par Centre HIMO-Routes, Antsirabe)

Projet HIMO-Routes 2000-2003, Réhabilitation des pistes en terre dans la région du Vakinankaratra : Etudes socio-économiques, Etudes d'impact direct des réhabilitations des pistes, juillet 2001

Projet de routes rurales et d'équipement des PME du BTP en appui du développement des régions de Vakinankaratra et d'Amoron'i Mania, Rapport principal, BIT – Genève, janvier 1998

A note on gender issues in draft animal technology : experiences from Nyanza, Kenya, a paper by William Onyango Ochido

Lackner, Helen, Revue des aspects genre dans le développement rural, mission d'étude, FIDA, 2001

C.L. Andriamady Rasoarimahandry, M.O. Andrianarivony, R.J. Ranjalaha, Indications et pronostic de l'opération césarienne à la maternité de Befelatanana – CHU d'Antananarivo (à propos de 529 cas, durant l'année 1998)

Ranaivoson Ravao-Narivoarisoa Lala, Le système de référence des cas obstétricaux. Place de la maternité de Befelatanana, Antananarivo, en 1998, Thèse de doctorat en médecine

Andriamady Rasoarimahandry, M. Rakotoarimanana, R.J. Ranjalahy, Mortalité maternelle à la maternité de Befelatanana, CHU d'Antananarivo (1988-1997), C.L.

Priyanthi Fernando and Paul Starkey, Donkeys and development : Socio-economic aspects of donkey use in Africa

P. Starkey, S. Ellis, J. Hine, A. Ternell, Improving rural mobility: options for developing motorised and non-motorised transport in rural areas

République de Madagascar/PNUD, Rapport National sur le Développement Humain, 2000.

Enquête au niveau des Communes, Programme ILO et Cornell University en collaboration avec le FOFIFA, l'INSTAT, le PST et Oxford University, août 2001.

III. DOCUMENTS DE TRAVAIL

OIT, Genre, pauvreté et emploi : guide d'action

Integrating gender into the World Bank's work, a strategy for action, The World Bank, January 2002

Lettre d'accord entre l'Association Centre HIMO-Routes et le BIT relative aux volets formation et entretien des routes par des communes du projet HIMO-Routes 2002-2003

Projet HIMO-Routes 2000-2003, Manuel de procédures

IV. PUBLICATIONS PERIODIQUES

Genre et Transport, volume 6, numéro 4, mars 1999

Cahiers d'études et de recherches en économie et sciences sociales, Analyse des options politiques pour l'accroissement du revenu et la réduction de la pauvreté, FOFIFA, Département Recherche Développement, n° 2, octobre 2001

ONG Lâlana, Rapport d'activités 2001

ANNEXE 4

PERSONNES RENCONTREES DANS LE CADRE DE LA MISSION

Ministère de la Population, de la Condition Féminine et de l'Enfance

M. Jaona Ramandaso, Coordonnateur National du Projet Femmes,
Valorisation du Statut de la Femme et Education à la Vie Familiale

Projet de Réforme de Réhabilitation du Secteur Transports

Mme Justine Rasoavahiny, Secrétaire Exécutif,
Mr. Luc Rasamoela, Coordinateur de la Cellule Transport Rural
M. Jean Maillot, Conseiller Principal en Passation de Marchés
M. Elson Rakotondrainy, Conseiller Sectoriel des Travaux Publics
M. Roger Razafimahaleo, Conseiller en Communication et Information
M. Paul-Jean Feno, Conseiller Sectoriel en Environnement et Social
M. Haga Andriamasinoro, Assistant

Secrétariat Technique à l'Ajustement (STA)

M. Daniel Ramarokoto, Président
Mme Fanja Rakotondrainibe, Consultante, Cellule Technique DSRP

SNAD (Secrétariat National à l'Auto promotion au Développement)

M. Vincent Rakoto, Coordonnateur Général

Centre National de Recherche pour le Développement Rural (FOFIFA)

M. François Rasolo, Directeur Général

Bureau International du Travail

M. Igor Vocatch-Boldyrev, Directeur Adjoint
Mme Farah Razafiarisoa, Chargée de Programme
M. Elysée Raelison, Consultant, Projet HIMO BIT/NORAD
Mme Grace Hemmings-Gapihan, experte internationale 'genre'

Banque Mondiale

Mme Ellena Rabeson, Consultante Economiste
M. Dieudonné Randriamanampisoa, Senior Economist
Mme Simone Raharivololona, Consultante
Mme Astou Diagne, experte internationale 'genre'

Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD)

Mme Viviane Ralimanga, Assistante au Coordonnateur Résident

Food and Agriculture Organization (FAO)

Mme Sophie De Coninck, VNU

Fonds des Nations Unies pour la Population (FNUAP)

Mme Gisèle Ratsimba, Chargée de Programme

ONG LALANA

Mme Vero Razafintsalama, Coordinateur

M. Pascal Rakotoharivelo, Vice-Président du Comité Directeur

Confédération des Associations Femmes et Développement (CAFED)

Mme Sophie Amelobe, Coordinatrice National CAFED Mahajanga

Agro-Action Allemande (Deutsche Welthungerhilfe)

Mme Monique Van Der Heijden, Coordinatrice Locale

IGED (Initiative Genre et Développement)

Mme Vonifanja Andrianaonitsoa, Régisseur du Projet

ANNEXE 5

**INTRODUCTION DU GENRE DANS LE VOLET SOCIO-ECONOMIQUE DES
AVANT-PROJETS SOMMAIRES DES ROUTES RURALES**

Les propositions qui suivent sont basées sur le Manuel de Procédures des avant-projets sommaires des routes rurales et le Manuel de l'Enquêteur de l'Enquête au niveau des Communes.

Le volet socio-économique des avant-projets sommaires (APS) a pour objectif d'établir une priorisation des axes à réhabiliter ainsi qu'une base permettant d'évaluer les impacts sociaux des travaux de réhabilitation sur les routes rurales. Il comprend trois activités :

- les informations sur les autorités provinciales
- les études socio-économiques
- les études d'impact sociales

1. Informations sur les autorités provinciales

Outre la « volonté et capacité de contribuer à la préservation de l'environnement », qui n'intéresse pas directement l'intégration du genre, les informations sur les autorités provinciales devraient comprendre :

- des informations sur l'organisation et les capacités générales, y compris la « capacité à mobiliser la population à travers les communes pour pérenniser les projets d'infrastructure antérieurs ». Ces informations devraient permettre d'obtenir des indicateurs sur la capacité de mobilisation des femmes et des hommes d'une part dans les projets antérieurs, et d'autre part aux différentes étapes des projets à venir.
- la preuve de « la motivation à structurer et systématiser l'entretien, y compris la mise en place d'un « système de suivi et d'organisation de l'entretien » et la volonté « d'identifier et de mettre en œuvre des ressources stables pour l'entretien ».

C'est à ce niveau qu'il convient de pallier le faible niveau de prise en compte des besoins spécifiques des femmes relevé dans les parties antérieures de la présente étude. Il faudrait **obtenir l'adhésion des maires au principe d'une plus grande participation des femmes à l'entretien des routes réhabilitées, et leur engagement en faveur du recrutement de femmes, et en particulier de femmes chefs de ménage, pour les postes de cantonniers rémunérés par la Commune.**

2. Etudes socio-économiques

Les études socio-économiques servent à classer les axes routiers prioritaires à aménager. Elles donnent des indications sur la potentialité des zones desservies par les routes rurales à aménager, notamment la population, les ressources et les capacités humaines et financières, les infrastructures existantes et les activités de développement dans les communes concernées. Les composantes qui intéressent l'intégration du genre comprennent :

- la monographie des communes

- l'analyse des parties prenantes
- le comptage du trafic (déjà traité en 6., p 36-37)

2.1. La monographie des Communes

Extraits des Annexes du Manuel de Procédures des APS de Routes Rurales, seuls sont présentés ci-dessous les éléments des tableaux du Manuel sur lesquels ont été opérés des modifications et/ou des rajouts.

Mode de collecte des données : enquête sur terrain ou collecte des données auprès des communes, INSTAT ou ministères concernés, etc.

Les informations indispensables	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'habitants, avec si disponible, celui des Fokontany ou Firaisampokontany qui constituent la commune. Estimation du taux de croissance et des flux migratoires : <ul style="list-style-type: none"> • Donner le nombre d'habitants hommes/femmes (données généralement désagrégées par sexe dans les recensements de population) • Donner si disponible le nombre d'hommes et de femmes qui ont quitté la commune et celui de ceux qui sont arrivés dans la commune - Main d'œuvre disponible permanente (en nombre), déduction faite des besoins permanents de l'agriculture (estimation) : donner si possible le nombre d'hommes et de femmes - Comptages routiers aux points désignés : outre le nombre et la nature des MIT, relever le sexe des personnes qui les utilisent, ainsi que celui des personnes qui transportent des marchandises sans l'aide de MIT (sexe des piétons avec charge de 20 kg : cf tableaux 11 et 12 du Manuel de Procédures des APS de Routes Rurales).
Les informations complémentaires	<p>Revenu annuel moyen par ménage : si possible, distinguer</p> <ul style="list-style-type: none"> - le revenu annuel moyen des ménages dont le chef est un homme - le revenu annuel moyen des ménages dont le chef est une femme

Cette enquête sur 90 communes rurales de Madagascar devrait permettre d'obtenir des données beaucoup plus précises que celles disponibles jusqu'à présent sur divers domaines de l'organisation sociale selon les régions, et en particulier sur la répartition des rôles masculins et féminins dans les domaines liés à la production et à la reproduction.

Section 3 : Economie (Les rajouts ou modifications apportés par nous sont en **caractères gras**)

13. Principales activités des ménages

N	Activités	Nombre de ménages		%
		Dont le chef est un homme	Dont le chef est une femme	
1	Agriculture			
2	Sylviculture			
3	Pêche			
4	Industrie et artisanat			
Etc.				

15. Sécurité foncière

15.1. Nombre total de ménages dans la Commune possédant des terrains cadastrés et bornés :	Nombre de ménages dont le chef est un homme :	Nombre de ménages dont le chef est une femme :
15.2. Nombre total de ménages sans terre :	Nombre de ménages dont le chef est un homme :	Nombre de ménages dont le chef est une femme :
15.3. Nombre total de ménages ayant eu des problèmes d'appropriation de terre :	Nombre de ménages dont le chef est un homme :	Nombre de ménages dont le chef est une femme :
15.4. Nombre total de ménages ayant loué des terres en 2000 :	Nombre de ménages dont le chef est un homme :	Nombre de ménages dont le chef est une femme :
15.7. Nombre total de ménages ayant vendu leur terre en 2000 :	Nombre de ménages dont le chef est un homme :	Nombre de ménages dont le chef est une femme :

21. Activités des habitants de la Commune

Quel est le nombre de ménages et d'employés travaillant dans chaque secteur ?

N	Secteur	Nombre de ménages	Nombre de travailleurs

	Dont le chef est un homme	Dont le chef est une femme	<u>Masculins</u>		<u>Féminins</u>	
			garçons	hommes	Filles	Femmes

1	Elevage				
2	Artisanat (rajout)				
Etc.					

24. Accès à des crédits

Quel genre d'organismes de crédits existe dans la commune et quel est le taux d'affiliation des ménages à ces organismes ?

N	Source de crédits	Disponible (oui/non)	Nombre de ménages affiliés		Crédit pouvant être accordé	Taux d'intérêts
			Dont le chef est un homme	Dont le chef est une femme		
1	BTM					
Etc.						

30. Autres biens

Combien de familles possèdent les biens suivants :

N	Type	Utilisateurs		Nombre de ménages		Pourcentage	
		Homm es	Femme s	Dont le chef est un homme	Dont le chef est une femme		
6	Moto						
7	Bicyclette						
12	Pirogue						
13	Bateau						

31. Qualité de vie

N	Facteur	Meilleur	Pire	Pareil
19	<i>Mères célibataires</i>			

SECTION 5 : EDUCATION

32. Ecoles

32.1. Combien d'écoles et de classes existent dans la Commune en 2001 ?

N	Type	Nombre d'écoles	Nombre de classes	Nombre d'enseignants		Nombre d'étudiants	
				Hommes	Femmes	Garçons	Filles
1	Garderie						
Etc.							

33. Répartition des enfants allant à l'école en 2001

1	Nombre d'enfants âgés de 6 à 11 ans dans la Commune
9	Combien d'enfants ont eu le CEPE en 2001
10	Combien de filles ?
11	Combien de garçons ?
12	Au lieu de : combien d'enfants ont suivi l'enseignement secondaire ? Demander : Combien d'enfants ont eu le BEPC ?
13	Combien de filles ?
14	Combien de garçons ?

35. Services de santé

35.2. Combien de personnel médical travaille dans la Commune ?

N		Nombre	
		Hommes	Femmes
1	Docteur		
2	Etc.		

37. Programme d'éradication de la famine et de réduction de la pauvreté

37.1. Combien de ménages bénéficiaient du programme d'éradication de la famine et de réduction de la pauvreté en 2000 ?

		Nombre de ménages bénéficiaires	
		Dirigés par un homme	Dirigés par une femme

1	Prêt/crédit			
2	Etc.			

38. Création d'emploi et programme de reboisement

38.3. Sous quelle forme le programme était-il exercé et combien de ménages ont bénéficié de chaque programme en 2000 ?

	Forme	Oui=1/ Non=2	Nombre de ménages bénéficiaires			
			Dirigés par un homme		Dirigés par une femme	
1	Allocation de terrain (forêts)					
2	Etc.					

TABLEAU 14 : QUESTIONNAIRE-MENAGES

Nom du chef de ménage

Ajouter : Sexe du chef de ménage

Quelle est la principale source d'eau (à boire et à utiliser pour la cuisine) ?

5.22	Pendant la saison sèche	a. Nature de la source d'eau :
		b. Distance par rapport aux habitations :
		c. Durée du trajet :
		d. Mode de transport : - véhicule utilisé : - récipients utilisés :
5.23	Pendant la saison des pluies	a. Nature de la source d'eau :
		b. Distance par rapport aux habitations :
		c. Durée du trajet :

d. Mode de transport :

- **véhicule utilisé :**
- **réipients utilisés :**

La corvée d'eau ayant été identifiée comme revenant aux femmes d'une façon générale à Madagascar, des données beaucoup plus précises pourront ainsi être obtenues concernant les besoins des femmes en matière de transport et de MIT.

Section 6 : Activités productrices du ménage

6.2. Combien de journaliers le ménage a-t-il engagé pour aider dans la culture des terres (que le ménage contrôle) durant les 12 derniers mois :

- **Combien d'hommes ?**
- **Combien de femmes ?**

6.3. Quel est le salaire moyen payé par le ménage :

- **pour les journaliers hommes ?**
- **pour les journaliers femmes ?**

6.4. Combien de journaliers le ménage a-t-il engagé pour travailler sur les autres terres (que le ménage prend à louer) durant les 12 derniers mois :

- **combien d'hommes ?**
- **combien de femmes ?**

B. Elevage pendant les 12 derniers mois

Animaux	6.6. En ce moment, ou pendant les 12 derniers mois, lesquels de ces animaux appartenait à la famille	Dans la famille, qui s'occupe de ces animaux	
		Les hommes et les garçons	Les femmes et les filles
1. Vaches			
2. etc.			

Production animale	6.9. Quel est le revenu de la production animale du ménage durant les 12 derniers mois ?	Dans le ménage, qui décide de l'utilisation de ce revenu	
		Le mari	La femme
1. Chair de bœuf			
2. etc.			

6. 30. Le ménage a-t-il loué les services de certains ouvriers pour ses activités artisanales et industrielles paysannes durant ces 12 derniers mois ?

	Oui	Non	Nombre d'ouvriers	Nombre d'ouvrières

1	Production de matériaux de construction				
2	Construction de bâtiments				

En moyenne, quel est le salaire journalier de ces aides ?

- **hommes**
- **femmes**

6.44. Combien de journaliers le ménage a-t-il engagé pour aider dans ces activités ?

- **hommes**
- **femmes**

6.45. Quel est le salaire moyen de ces journaliers ?

- **hommes**
- **femmes**

6.46. Combien de personnes le ménage a-t-il engagé pour travailler hors du ménage pour ces activités :

- **combien d'hommes ?**
- **combien de femmes ?**

6.47. Quel est le salaire moyen que gagnent

- **les hommes ?**
- **les femmes ?**

Bien que ces données ne concernent pas directement le transport rural, il serait utile de recueillir un maximum de données précises concernant la rémunération du travail salarié des hommes et des femmes en milieu rural. Sachant que les entreprises adjudicataires des marchés HIMO pratiquent des salaires inégaux au détriment des femmes, malgré les conventions passées avec le BIT stipulant l'obligation d'égalité de traitement entre travailleurs et travailleuses, il est important de mieux connaître l'environnement des systèmes de salariat en milieu rural.

2.2. L'analyse des parties prenantes

Il est prévu dans le Manuel de procédures des APS des Routes rurales que les parties prenantes « seront identifiées et enquêtées sur leur intérêt et leur contribution éventuelle à la réalisation des aménagements. Ce sont à titre indicatif : les autorités locales, les communes, les opérateurs économiques, les transporteurs, les paysans, les associations existantes, les organismes de développement, etc. »

Pour pouvoir connaître les intérêts des femmes, qui seront vraisemblablement appelées à apporter leur contribution à la réalisation des aménagements, en tant que membres du fokonolona, il faudrait, si les femmes ne sont pas constituées en associations locales,

encourager systématiquement leur représentation dans les différents groupements (de transporteurs, de paysans, d'associations diverses, etc.)

3. Les études d'impact sociales

Il est déjà prévu dans la méthode d'échantillonnage du Manuel de procédures que le bureau d'études « veillera à ce que les ménages enquêtés soient représentatifs... du sexe du chef de famille » (p 8). Ceci permettra notamment de mesurer l'impact des travaux sur les ménages dirigés par une femme.