



UNIVERSITE GASTON BERGER DE SAINT-LOUIS
**GROUPE D'ETUDES ET DE RECHERCHES
GENRE ET SOCIETES (GESTES)**



***RAPPORT DE RECHERCHE
GENRE ET INFRASTRUCTURES DANS LA CEDEAO***



Présenté par :
**Le Groupe d'Etudes et de Recherches
Genre et Sociétés (GESTES)**

**Sous la Direction de
Dr. Fatou DIOP
Coordonnatrice du GESTES**

Mars 2006

GLOSSAIRE

AGR Activités Génératrices de Revenus

ALAFIA=Association Nationale des Praticiens de la Microfinance

ASREP Projet de Réhabilitation du Secteur Agricole

CAFER Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier

CARE Cooperative for Assistance and Relief Everywhere

CEA Commission Economique pour l'Afrique

CEDEAO Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

CEDEF Convention sur l'Elimination de toutes les formes de Discrimination à l'Egard des Femmes

CER Communautés Economiques Régionales

CETUD Conseil Exécutif pour le Transport Urbain à Dakar

DAW Division for the Advancement of Women (Division pour la Promotion des Femmes)

DSRP Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté

EIE Etude d'Impact Environnemental

FAD Fonds Africain de Développement

FED Fonds Européen de Développement

GEMAP Governance Economic Management Assistance Program (Plan d'Assistance à la Gestion Economique et à la bonne Gouvernance)

GPF Groupement de Promotion Féminine

HIMO Haute Intensité en Main-d'œuvre

IASI Initiative Africaine sur la Société de l'Information

MINUSIL Mission des Nations Unies en Sierra Leone

MIT Moyens Intermédiaires de Transport

NEEDS National Economic Empowerment and Development Strategy (Stratégie nationale de développement et d'autonomisation de l'économie)

NEPAD Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique

NICI (Plan) Plan de développement de l'Infrastructure Nationale de l'Information et de la Communication

OCB Organisation Communautaire de Base

OIT Organisation Internationale du Travail

OMD Objectifs du Millénaire pour le Développement

ONG Organisation Non Gouvernementale

PAD Port Autonome de Dakar

PAMU Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine

PAPP Plan d'Action du Programme de Pays

PDRIS Développement Rural Intégré dans la Région des Savanes

PIS Projet d'Infrastructures Sociales

PIT Programme d'Infrastructures et de Transport

PME Petites et Moyennes Entreprises

PRICUR Projet de Réhabilitation d'Infrastructures Communautaires Urbaines

PST Programme Sectoriel des Transports

PTMR Programme de Transport en Milieu Rural

SSATP Programme de Politiques de Transports en Afrique Subsaharienne

UGB Université Gaston Berger

UIT= Union Internationale des Télécommunications

I. RESUME DETAILLE

Les infrastructures, de manière générale, peuvent être définies comme l'ensemble des dispositifs et des ouvrages matériels mis en place par un Etat ou un ensemble d'Etats dans les domaines portuaire, aéroportuaire, fluvial, maritime et des télécommunications, en vue du fonctionnement opératoire des activités d'échanges et de production. Ces infrastructures constituent un facteur clé dans les processus de production et d'échanges au niveau national, sous-régional, et au-delà. Parmi les différents types d'infrastructures recensés (infrastructures du transport, infrastructures des communications, infrastructures de la protection civile, et les autres infrastructures), l'étude se focalise sur les infrastructures du transport comprenant en plus des modes distingués (terrestre, aérien, ferroviaire, maritime, fluvial) un ensemble de services associés touchant à l'administration et à la gestion du fret (manutention, ...).

Mais pour comprendre la dynamique de leur fonctionnement, les difficultés d'accès et d'appropriation, de même que les rapports différentiels que les usagers, hommes et surtout ici femmes précisément, entretiennent avec ces dites infrastructures, il est essentiel de procéder à un recentrage de l'analyse.

Il est ainsi question d'une part de dépasser l'hypothèse mécanique limitée de l'*effet structurant* des infrastructures sur la production et le développement, en concevant que cette capacité structurante n'est pas unidirectionnelle et s'étaye sur des interactions entre les différents éléments du système considéré. Autrement dit, à partir de cette perspective systémique et interactionniste, la procédure de recherche consiste à ne pas restreindre les infrastructures au cadre économique, et à les subsumer dans un système plus global qui les lie à l'espace physique et socioculturel, ainsi qu'à la production.

D'autre part, il s'agit de saisir les logiques d'action aptes à mettre à jour la véritable configuration du système à partir des usages réels que les femmes font des infrastructures, usages qui peuvent fondamentalement différer des usages dits « prescrits » et peuvent même devenir des usages « déviants ».

Une approche globale associant le genre et la sociologie des usages, sans oublier les paramètres économiques, par l'étude de ce système tridimensionnel (infrastructures, production et espace) à éléments fortement intégrés, se voit justifiée ; et privilégiée afin de faire émerger les rapports à établir entre les décisions politiques/économiques émanant des instances de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest elle-même comme de ses membres, avec les attitudes et les représentations sociales des acteurs engagés dans le rapport social, en se focalisant sur les femmes.

En définitive, l'identification des contraintes et des défis, tout comme celle des domaines de faibles progrès et des domaines de progrès significatifs, en s'appuyant aussi nettement sur une compréhension des contextes socioculturels et des agissements des acteurs de tous niveaux (Etat, femmes, hommes) vise à cerner les priorités et à définir ainsi les recommandations adéquates par rapport à ce système complexe.

A. Contraintes et Obstacles

L'une des faiblesses les plus récurrentes est sûrement l'insuffisance des infrastructures, se soldant en partie conséquemment par la faiblesse des possibilités d'accès des femmes. Ce problème se pose avec acuité, surtout si l'on songe que la dépendance des Etats de l'Afrique de l'Ouest vis-à-vis des bailleurs internationaux pour les investissements reste assez considérable.

Toujours est-il que ce manque se fait ressentir durement par les femmes, que ce soit aussi bien pour les infrastructures relatives aux soins sanitaires, à l'eau potable, qu'à celles du transport. Dans cette difficulté vécue par les femmes, la composante des femmes rurales subit encore plus ces contraintes exacerbées à leurs dépens par les formes de disparité fréquentes entre les zones rurales et urbaines. Concernant, de manière plus circonscrite, les infrastructures du transport, les femmes les plus démunies, qu'elles soient localisées dans les établissements humains urbains comme ruraux, sont réduites soit à une quasi « immobilité » de fait, conduisant à une restriction aggravante de leurs possibilités de se livrer à des AGR, soit elles se déplacent péniblement (à pied,...) si elles n'arrivent à s'attacher les services de gérants de MIT, ou n'en disposent elles-mêmes.

Dans tous les cas, il s'agit d'un manque à gagner considérable au vu du niveau élevé d'implication des femmes dans les économies des Etats de la CEDEAO. Plus insidieusement, la généralisation des facteurs aggravants de la pauvreté installe les conditions d'une désaffiliation socio-économique à terme, masquées par des pratiques de survie dont on ne cesse de louer l'ingéniosité et l'utilité sociale certes réelles mais, il faut bien l'admettre, difficilement viables.

Au niveau des usages en tant que tels, une systématisation des pratiques de surcharges, résultante d'une institutionnalisation progressive d'attitudes faiblement tenues par le contrôle social, justifiées par l'insuffisance de l'offre justement, permises par le caractère épisodique des protestations des usagers, l'adhésion des corps de contrôle officiels (police, gendarmerie, etc.), achèvent d'accélérer le processus de dégradation des infrastructures du transport, marquées en outre par une vieillissement du parc et de la flotte.

Le facteur temps (« valeur du temps ») déjà bien mis à mal par ces différentes contraintes est encore miné par les lourdeurs administratives et les contrôles intempestifs (routes, aéroports, ports). Ces effets de ralentissement vécus à l'intérieur des Etats deviennent plus prononcés lorsqu'il s'agit de circuler d'un Etat à un autre, malgré les accords de libre circulation, les biens étant cependant plus touchés par ces blocages que les personnes. Pour les femmes assez actives dans le commerce, et susceptibles de développer le volume des échanges sous-régionaux, - et donc pour la CEDEAO - c'est un sérieux facteur inhibiteur.

Devant de telles contraintes, les défis à relever sont nombreux.

B. Défis

Certains défis sont prioritaires et le moindre ne sera pas de veiller, pour les décideurs, à rendre effectives les dispositions intégrant significativement et explicitement les besoins sexospécifiques pour les hommes et les femmes en matière d'infrastructures du transport, des autres infrastructures plus généralement; et de les mettre en place dans le cas où elles ne seraient pas encore présentes.

Dans ce cadre, réhabilitation, renforcement et modernisation pour arriver aux normes internationales d'équipement et de sécurité pour les aéroports, les ports, les gares routières... sont un impératif pour garantir la mobilité des acteurs économiques, des produits d'approvisionnement des industries, des articles de commerce, etc., faciliter la fluidité des contacts et échanges entre acteurs, mobilisés dans l'entretien du lien social dans lequel les femmes sont souvent au-devant par de fortes attentes de rôle.

Relever ces défis efficacement suppose une identification judicieuse de priorités qui vont guider la démarche des Etats.

C. Priorités

Il s'agirait avant tout de partir des communautés à la base, d'un côté en mettant en place des dispositifs d'harmonisation et de systématisation pour tous les Etats de la CEDEAO, par rapport à la grande question de la sexospécificité face aux infrastructures, de préparer le terrain (sensibilisation, formation pour les femmes mais aussi les hommes qui devront être impliqués) par un remodelage progressif de normes collectives pour les mesures qui seront appliquées, mais également pour les usages, aux fins de favoriser une meilleure adhésion aux nouvelles normes, et de peser davantage sur les leviers du changement social.

C'est une resocialisation qui ne se fera pas facilement, ni rapidement, d'où la nécessité de s'y prendre tôt d'une part et, d'autre part, d'activer les mécanismes adéquats (valeurs et

normes collectives d'abord) pour arriver à des progrès plus significatifs qui ont pu être réalisés, à ce jour, seulement dans quelques domaines.

D. Domaines de progrès significatifs

Bien que le processus soit lent à se mettre en place, certains faits autorisent à noter une amorce qui pourrait être dopée par une volonté politique réelle. En effet, il y a tout de même, de plus en plus, un engagement formel des Etats, des CER, ...pour intégrer les relations de genre dans les politiques. C'est un premier pas qu'il faudrait considérablement affermir pour lui donner une portée opératoire.

Il s'y ajoute qu'un accroissement de programmes sectoriels (PST, ...) donnant à ce sous-secteur une reconnaissance de son importance est observé.

Mais face à cette amorce, d'autres tendances dominantes existent, bien moins porteuses.

E. Domaines de faibles progrès

Si l'intégration de la dimension genre a été proclamée dans certaines politiques étatiques et sous-régionales, si des ministères de la femme ou leurs équivalents se voient créés, il est à noter que cette dimension soit occultée fréquemment. Ou que la reconnaissance formelle ne soit pas suivie d'applications. C'est par exemple ce qu'on a pu déceler dans plusieurs programmes sectoriels (PAMU, PST, ...) qui touchent pourtant les préoccupations spécifiques des femmes de très près. C'est une limite d'envergure face à laquelle une prompt réaction est souhaitable de la part des sphères décisionnelles.

Le credo reste ici une insécabilité des relations de genre, mesurées à l'aune des contextes socioculturels, d'avec les blocages des infrastructures du transport.

II. RELATIONS DE GENRE ET INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT

A. Définition et typologie des infrastructures du transport

Les infrastructures, à l'instar de la définition qui leur a été donnée par le NEPAD, couvrent des domaines aussi variés que « *les routes, autoroutes, aéroports, installations portuaires, voies ferrées, voies d'eau aménagées et installations de télécommunication* » (<http://www.nepad.org>, page consultée le 30/12/2005) et sont parfaitement en phase avec l'objectif central, aujourd'hui plus que jamais réaffirmé, de réalisation d'une intégration économique multisectionnelle par la CEDEAO, en tant que soubassement fondamental des activités de production et d'échanges à un échelon sous-régional, et même mondial.

Habituellement, lorsqu'il est fait cas d'infrastructures publiques dont il est principalement question, pour l'une des composantes, dans cette recherche, il est d'usage d'introduire une distinction selon les branches fondamentales suivantes: les infrastructures du transport, les infrastructures des communications, les infrastructures de la protection civile, et, enfin, celles classées dans la catégorie résiduelle dénommée « autres infrastructures ».

En outre, ces infrastructures sont non seulement des composantes essentielles des facteurs de production (transport des acteurs économiques, des biens et services, fourniture en énergie, ...) mais elles sont aussi de plus en plus perçues, par rapport à certains services de base (eau, assainissement...), comme un moyen d'accès privilégié à des droits fondamentaux. C'est fort de ce constat que des initiatives à l'échelle continentale, comme le NEPAD, en ont fait une des clés de voûte de leurs programmes.

Pour le NEPAD, l'urgence se situe dans l'impérative action de réduction du gap Nord/Sud, dans un premier temps et, dans un second, de parvenir à le combler définitivement.

En dehors du NEPAD, d'autres initiatives sont développées en vue de développer les infrastructures du transport (Programme sur la Politique des Transports en Afrique Subsaharienne), d'énergie (Initiative Energie de l'Union européenne pour l'éradication de la pauvreté et le développement durable), des TIC (l'IASI, Décisions des Conférences Mondiales de développement des télécommunications de l'UIT), intégrées (Décennies des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique), etc.

Cependant, en plus des écarts constatés généralement par ces initiatives et considérés comme autant d'handicaps à surmonter nécessairement, il serait aussi plus qu'indiqué d'inclure au premier plan des analyses sur la question un autre gap autrement plus bloquant, celui existant entre hommes et femmes, en ce qui concerne l'accès de ces dernières aux infrastructures, afin d'y mettre un terme.

Le champ couvert par les infrastructures est donc plutôt large et englobe des domaines divers tout comme différents types et niveaux de réalités (socioculturelles, socioéconomiques, politiques, etc.). Dans le cadre de cette étude exploratoire cependant, l'accent sera particulièrement porté, comme l'ont suggéré les remarques précédentes, sur l'un des types d'infrastructures, le transport, fortement corrélé aux questions de genre.

Lorsqu'on parle d'infrastructures du transport en particulier, on évoque l'ensemble des dispositifs formant système qui concourent à assurer, schématiquement, le déplacement des personnes et des biens d'un lieu A à un autre, B. Chaque mode de transport (terrestre,

maritime, fluvial, aérien) est considéré comme un sous-système auquel est attaché un type d'exploitation précis.

Cette infrastructure qualifiée de *linéaire* dans les modes aérien, fluvial et maritime, est dite *ponctuelle* dans le mode terrestre. Les infrastructures du transport en plus des services de manutention, livraison et réception du fret transversaux aux différents modes distingués, recouvrent donc, plus spécifiquement, pour le mode :

- Terrestre : le parc automobile, hippomobile, ...les voies (autoroutes, routes, pistes, ...);
- Ferroviaire : le parc ferroviaire, les rails ;
- maritime et fluvial : la flotte, les ports, les balises... ;
- aérien : la flotte, les aéroports, aérodromes, les balises, ...

B. Infrastructures, espace et production : un système d'interactions et d'usages différentiels

Ces infrastructures, en plus de remplir d'autres fonctions parallèles, contribuent fondamentalement, par effets d'interactions, à la structuration de l'espace de production et d'échanges des pays de la sous-région à plus d'un titre. Cependant, reconnaître à juste titre la part active des infrastructures dans le processus de structuration ne devrait pas amener à tomber dans la réduction trop souvent observée, d'une relation de type mécanique entre celles-ci et les performances de la production, comme le fait une analyse basée sur l'«*effet structurant*» des infrastructures qui ignore cette constante interactive et qui, à ce titre, a été déjà critiquée par Plassard et Offner (Burmeister et Klein 1999).

La relation gagnerait à être pensée en termes d'interactions dynamiques et réciproques dans la trilogie infrastructures/production/espace, ces trois éléments formant donc un système complexe. Lorsqu'on parle d'espace ici, il faut l'entendre au sens global de l'espace socioculturel incluant les rapports de genre, et de l'espace physique en même temps. En effet, il serait fortement illusoire de ne pas prendre en considération les stratégies et les pratiques des acteurs, hommes et femmes, par rapport aux infrastructures qui font l'objet de réappropriations, d'usages sociaux consacrés par les formes de légitimation et de socialisation différentielle concernées.

Ces logiques d'actions des hommes et des femmes peuvent rendre caduc le plan de développement des infrastructures le plus minutieux, le plus doté en moyens qui soit, si celui-ci ne prend en compte cette incontournable dimension actionnelle et les logiques sous-jacentes qui lui sont attachées. Une bien grande distance sépare par exemple l'ingénieur en

BTP qui fait apposer des panneaux de signalisation pour la conformité aux normes de sécurité routière et la ménagère qui, pour viabiliser son petit élevage de volailles, démonte ces mêmes panneaux pour en faire une porte de poulailler, mue par le *sens pratique* et le processus d'*institutionnalisation* (Bourdieu 1980 ; Berger et Luckmann 1986) conduisant à des usages détournés dits « déviants » mais pourtant légitimés. Cette légitimation de ces usages prennent un sens et une justification dans une culture consacrée de la récupération, cela dut-il se faire aux dépens des infrastructures publiques considérées justement comme les biens d'un Etat avec lequel l'acteur ne reconnaît au meilleur des cas qu'une filiation qui lui semble bien lointaine. C'est un problème général touchant à la notion de citoyenneté et de tout ce qui lui reste lié, telle que la notion de bien public, etc.

La simple présence d'infrastructures ne surdétermine donc point le système de production qui reste à ce titre, encadré dans un autre système englobant à effet structurel, celui socioculturel. S'interroger sur les conditions d'accès des femmes en particulier aux infrastructures ne saurait se faire en éludant la question non seulement des soubassements des rapports de genre dans l'espace sociopolitique mis à l'étude, mais aussi celle afférente à la manière dont ces acteurs se les approprient.

Les usages des infrastructures, celles du transport notamment, incluent le rapport de l'espace aux pratiques de sociabilités. Les déplacements des hommes et surtout des femmes concernant les cérémonies familiales, les visites de courtoisie,... concourant à l'entretien et à la vivification des rapports sociaux suivent une géométrie socio-spatiale variable des relations sociales à partir de laquelle peut être dressée une *cartographie* de la dynamique des rapports sociaux entretenue par les femmes. Cela renseignerait sur les éléments à intégrer en vue d'établir un système qui fasse la jonction entre la demande sociale et les impératifs étatiques du développement des infrastructures.

L'économie seule, en définitive, ne permet pas de comprendre les positionnements des acteurs, d'où la pertinence qu'il y aurait à envisager l'étude des connexions entre genre et infrastructures d'un point de vue plus ouvert. De même que les modèles de la science économique sont certes enrichissants pour la sociologie. L'interdisciplinarité permettrait de saisir les contours d'une relation stimulante des motivations économiques avec les motivations sociales, culturelles et vice-versa avec souvent, une conversion de ces ressources des unes aux autres. Ce qui revient à mettre en place une grille d'analyse qui, en plus des formes d'appropriations, permettrait de questionner les conséquences, et de mettre en œuvre les actions les plus adéquates pour cet accès différencié des femmes aux infrastructures. Les instruments d'analyse de la sociologie des usages (techniques, technologies) qui cernent les

rappports sociaux entre les usagers et les technologies, articulés à l'analyse genre, peuvent ainsi être des moyens efficaces pour comprendre les difficultés d'accès, et précisément d'accès pérenne, des femmes aux infrastructures ; en aidant à clarifier les fondements des processus différentiels de rapport aux infrastructures.

Une telle clarification pourrait contribuer à identifier les facteurs de blocage.

C. Les facteurs de blocage :

C.1. Facteurs conceptuels et institutionnels

Des blocages sont observés dans les différents modes de transport. Si des insuffisances sont effectivement décelées dans le mode terrestre et ferroviaire pour ce qui est des besoins sexospécifiques, celles-ci prennent une toute autre dimension dans les modes maritime et fluvial, et surtout aérien où ces besoins sont quasiment ignorés.

Certes, il ressort de l'étude de différentes recherches portant sur le sujet que la faiblesse du mode aérien est un problème général, et qu'elle est fortement ressentie par les hommes aussi, mais des réajustements annoncés par les politiques, il est révélateur que n'y figure pas réellement, souvent, l'intégration des relations de genre. Ce qui ne peut que nuire davantage aux possibilités d'accès déjà très réduites des femmes.

En tout état de cause, une des constantes est que même dans les programmes qui déclarent leur attachement à l'intégration de cette dimension genre, il apparaît, comme cela est le cas par exemple dans le cadre du PAMU (Sénégal), confusion fréquente, qu'il est plus question – fugitivement – d'évoquer de manière formelle les femmes que d'intégrer véritablement le genre. L'interpellation, à cet effet, des experts du NEPAD, représentants de gouvernements par des organisations féminines telles que l'Association des Femmes de l'Afrique de l'Ouest en avril 2002 sur le « *silence [de cette initiative] sur la place qu'il entend réserver aux femmes* » (<http://www.afrik.com>, page consultée le 30/12/2005) ne fait que confirmer cette grande lacune assurément fréquente.

Il est aussi tout à fait remarquable de voir que, dernièrement, à l'occasion de la Première Rencontre entre le secteur privé de l'Afrique de l'Ouest et l'Union européenne, organisées dans le cadre des Assises de l'Entreprise 2005 (07-09 décembre 2005, à Dakar), il n'ait été nulle part fait mention des aspects du genre, dans les 7 recommandations formulées à cet effet. Même si la séance consacrée au Forum de coopération économique renforcée entre le Sénégal, la Mauritanie et le Mali, dans ses recommandations, a exhorté les gouvernants à « *décentraliser certaines actions spécifiques à l'endroit des jeunes et des femmes* » et à mettre, en ce qui a trait à la gestion des ressources humaines comme financières « *un accent*

particulier sur l'intégration des jeunes et des femmes » (Dièye 2006 : 35), on peut remarquer que les suggestions émises dans ce dernier cas bien qu'utiles, pourraient être plus osées. Et qu'en plus dans l'autre cas, c'est un véritable vide qu'on note.

Toujours est-il que dans les pays de la CEDEAO, face à ces multiples difficultés affectant le système des transports, combinant problèmes structurels et décisionnels, etc. différents autres moyens (charrettes à bras, taxis-motos,...) sont utilisés, aussi bien par les hommes que par les femmes. Par leur rôle et place importants comme compléments et/ou substituts aux dispositifs plus conventionnels, ceux-ci devraient être intégrés dans l'étude des infrastructures du transport. Il s'agit notamment des MIT qui sont des palliatifs auxquels les usagers font fréquemment recours pour s'assurer la satisfaction de ce besoin essentiel qu'est la mobilité, incluant aussi bien celle des biens que des personnes.

Aujourd'hui, à l'encontre de ce qui se fait dans les pays dits développés au sein desquels les transports de fret et de personnes sont graduellement séparés, en Afrique, et plus précisément dans la CEDEAO, le niveau de structuration et d'organisation donne à voir une autre dynamique visible dans l'amalgame fréquent du fret et des voyageurs dont il faudrait tenir compte. Et surtout, il y est observé en définitive, comme souligné, une faible prise en considération des paramètres de la sexospécificité.

Or, tant par la participation hautement significative des femmes aux activités de production/distribution que par leurs difficultés d'accès aux infrastructures du transport, résultante de facteurs cumulés de nature variable (sociale, culturelle, économique, politique), cette question pose un cadre de réflexion d'importance majeure qui peut aider à mieux identifier et juguler efficacement les facteurs de blocage afférents.

Ceux-ci ne sont pas d'ailleurs et surtout pas que d'ordre institutionnel et conceptuel. Ils sont sous-tendus également par des représentations sociales ancrées dans les sociocultures qui ont peine, même si les statistiques démontrent une tendance autre, à reconnaître l'important rôle que les femmes jouent dans les activités économiques.

C.2. Facteurs socioculturels

La reconnaissance de l'important rôle des femmes équivaudrait à revoir toute l'architecture socioculturelle justificative de la structure des rapports sociaux fondée généralement, à quelques variantes près, sur l'hypothèse d'un entretien en priorité du ménage par l'homme, ce qui lui confère ipso facto son rôle de chef de ménage et, par effet d'entraînement, toutes les prérogatives attachées à cette charge.

La configuration des rapports sociaux de sexe dans la sous-région, assise sur un substrat socioculturel aux racines profondément enfouies, est aujourd'hui durement secouée par une désorganisation sociale qui tarde à se voir trouver une issue, une troisième voie entre les excès des radicalismes des deux côtés (que cela soit nommé machisme ou féminisme). Ce n'est pas tant le « désordre », variable consubstantielle à tout « ordre » social, que la manière dont ce désordre est « géré » qui est problématique ici.

La structure des rapports sociaux de sexe n'a pas ou a insuffisamment, selon les sociétés, intégré « l'intrusion » d'autres variables contextuelles (nouvelle donne du marché de l'emploi, élargissement des domaines de compétence féminins avec l'apparition et le développement de nouvelles filières, démultiplication des besoins et des effets liés à la gestion du temps, inadéquation de ces besoins et effets avec les rôles et attentes liés au statut de femme, etc.) à effet remodelant.

La phase de réorganisation/reconstruction qui peut momentanément stabiliser les structures sociales tarde à se mettre en place dans ces sociétés ouest africaines, ce qui déstructure davantage des systèmes sociaux souvent fortement structurés par la socialisation différentielle. S'y ajoute que les motivations déclarées des politiques ne sont pas forcément en phase avec la réalité des objectifs poursuivis.

En somme, comme dans tout système d'interaction mettant en rapport différentes logiques d'action, il peut être instructif d'appuyer l'analyse sur l'impact effectif de cet effet de dissonance pas toujours visible, qui est le fait de choix d'acteurs, mais qui est aussi combiné à des déterminants structurels qui leur échappent. C'est donc un contexte général qui influe à tout point de vue sur tout ce qui peut concerner les relations de genre.

Et, de fait, pour les femmes qui s'investissent à fond dans les économies des différents Etats membres de la CEDEAO, le manque de vitalité des infrastructures du transport à laquelle vient se greffer cette question transversale, partout présente, relative à une insuffisante prise en compte de leurs besoins spécifiques, fait que le résultat de cet engagement dans la vie économique est bien négativement proportionné aux efforts fournis, ainsi qu'aux réelles possibilités qui ne demandent qu'à être dynamisées par des décisions et pratiques plus porteuses, moins conservatrices.

Débordant le cadre d'une question militante et d'équité dont l'importance n'est certes pas à négliger, il s'agit aussi ici d'une exigence d'opérationnalité, de rationalisation et d'efficacité des activités économiques qui, en intégrant insuffisamment ces paramètres, concourent à aggraver davantage les difficultés économiques, sociales, et politiques. Ainsi, des études menées par exemple sur les difficultés de transport au Burkina Faso, en Zambie et

en Ouganda ont montré que les femmes parcourent des distances bien plus longues que celles des hommes, de même que des charges plus lourdes soient en moyenne une charge journalière de 20 kg sur une distance équivalente variant entre 1,4 Km et 5,3 Km. Cette étude de la Banque Mondiale, dont les résultats ont été extrapolés à l'Afrique subsaharienne a fait ressortir que 87% des déplacements de ces femmes étaient faits à pied (Spore 2004 : 4).

D'où toute l'opportunité de combiner dans l'étude l'économique, le social, le culturel et le politique entrelacés et tous explicatifs des problèmes sexospécifiques dans le sous-secteur des infrastructures.

De manière générale, il convient de noter que les faiblesses infrastructurelles relevées dans un domaine ont tendance à affecter plus ou profondément et durablement les autres domaines (santé, accès à l'eau potable, commerce, gouvernance, ...), selon la nature de ces domaines et le niveau d'intrication entre eux. Ainsi, en est-il par exemple du domaine de la santé et des transports qui influent directement sur le dynamisme, le rendement et la productivité des activités des femmes.

L'organisation des outputs autour de points saillants et de tableaux qui exposent, entre autres, les situations nationales par Etat membre et la situation générale de la CEDEAO vise à faire ressortir les particularités locales à intégrer dans des politiques sectorielles ciblées, à côté des mesures plus globales à une échelle sous-régionale. C'est ainsi que certaines exigences de renforcement et de modernisation des capacités portuaires ne concernent directement, à l'évidence, que les pays ayant un littoral (Liberia, Sénégal, Côte d'Ivoire, etc.). Et qu'en outre, pour un pays comme le Cap-Vert, le développement des modes aérien et maritime est un impératif à privilégier, au vu de sa structure archipélagique et de son relief fortement accidenté, qui requerrait autrement la construction et l'entretien permanent d'ouvrages routiers onéreux, et pas nécessairement adapté aux besoins locaux.

L'analyse situationnelle qui s'appuie sur les situations nationales à partir desquelles une vue plus générale couvrant toute la Communauté est exposée, tâche ici de mettre en exergue les contraintes/obstacles inhibiteurs, les défis à relever, les priorités à mettre en avant, les domaines de faibles progrès à dynamiser, les domaines de progrès significatifs à consolider, avant d'exposer quelques exemples de bonnes pratiques dont il serait possible de s'inspirer et de conclure, enfin, par les recommandations formulées.

Les éléments retenus globalement au niveau sous-régional sont sériés à l'échelle des pays membres, afin d'en faire ressortir certains détails et particularités nationales dont il faudrait tenir compte.

En dehors des contraintes et défis, des aspects touchant aux progrès, bonnes pratiques et recommandations ont été évoqués pour quelques pays, afin d'accroître la lisibilité du champ d'étude, par ces informations complémentaires.

Pour certains pays, des facteurs de blocages plus liés à d'autres types d'infrastructures (santé, eau...) ou au contexte général (conflit armé, ...) qu'à celles du transport directement ont été mis en avant du fait de leur part très déterminante dans les difficultés d'accès des femmes ; de l'impact direct ou indirect qu'ils ont ainsi sur cet accès.

III. ANALYSE SITUATIONNELLE GENRE/INFRASTRUCTURES/PAYS

A. BENIN

Contraintes/Obstacles

- Grande dépendance économique par rapport au Nigeria ;
- Taux d'analphabétisme élevé des femmes (57%) ;
- Routes impraticables ;
- Insuffisance des routes de desserte.

Défis

- Atténuation de la pauvreté rurale touchant majoritairement les femmes et les jeunes ;
- Développement des acquis de la microfinance rurale (les femmes sont actionnaires à 50%) ;
- Construction d'infrastructures intégrées (pistes, hangars de stockage, etc.) pour la transformation et la vente des produits agricoles/pêche ;
- Utiliser les groupements féminins bien présents comme des cadres de formation/information/solidarité ;
- Formation des ressources humaines aux outils d'analyse genre.

Domaines de progrès significatifs

- Démocratie (législatives 2003) ;
- Rétablissement des équilibres macroéconomiques.

Domaines de faibles progrès

- Stagnation de la lutte contre la corruption ;

- Pauvreté rurale qui s'aggrave et tourne autour de 33% ;
- Négligence pour les préoccupations des femmes dans la mise sur pied de programmes de lutte contre la pauvreté (DSRP, OMD, consortium ALAFIA qui monopolise 99% des dépôts et 99% des crédits pour la microfinance).

B. BURKINA FASO

Contraintes/Obstacles

- Infrastructures routières prématurément détériorées avec un trafic qui croît à 75% en 2 ans ;
- Faiblesse des infrastructures de santé et insuffisance de personnel qualifié.

Défis

- Fournir aux femmes des supports technologiques (presses à karité, concasseurs manuels, décortiqueuses, ...) appropriés ;
- Construire et réfectionner les infrastructures ;
- Accompagner efficacement le mouvement associatif émergent qui favorise la valorisation des femmes dans le processus de développement ;
- Concrétiser les ambitions de la Politique Nationale de Promotion de la Femme (10 novembre 2004) dans le sillon du Plan d'action 2003-2007 ;
- Continuer à construire des Maisons de la femme comme cadres de concertation/conception/formation.

Domaines de progrès significatifs

- Forages ;
- Maisons de la femme.

C. CAP-VERT

Contraintes/Obstacles

- Faible accès à l'eau potable dont les femmes doivent assurer l'approvisionnement ;
- Cette faiblesse induit des problèmes de santé (affections d'origine hydrique), de disponibilité pour les activités économiques, de faiblesse pour l'agriculture, etc. ;
- Taux d'analphabétisme élevé des femmes (35%) ;
- Sous-emploi des femmes (entre 10 et 30% d'une île à l'autre) ;

- Féminisation de la pauvreté surtout en milieu rural où les femmes représentent 38% des chefs de ménage ;
- Configuration éclatée du territoire et un faible réseau routier, une flotte à faible capacité de desserte en face de la demande.

Défis

- Accès à l'eau potable (exhaure des eaux souterraines, désalinisation de l'eau de mer...) ;
- Résoudre les problèmes sociaux spécifiques (condition de la femme), facteurs transversaux de blocage ;
- Développer et réduire les coûts du transport inter-île (maritime, aérien entre les 9 îles habitées) pour faire face à la structure archipélagique du pays.

Domaines de progrès significatifs

- Le sous-emploi a tendance depuis 2000 à s'invertir entre les sexes (développement du secteur informel et une industrie orientée vers l'exportation où les femmes demeurent prépondérantes) ;
- Mise en place du PIT pour les routes, ports, aéroports ;
- Intégration croissante de la dimension genre dans les infrastructures de télécommunications (bourses pour femmes ingénieurs, informaticiennes, accès pour les femmes rurales, ...).

Domaines de faibles progrès

- Accès à l'eau potable.

D. COTE D'IVOIRE

Contraintes/Obstacles

- Instabilité politique ;
- Pandémie du sida (9% femmes enceintes en ville ; 5,6% en milieu rural, en 2002) ;
- Taux d'analphabétisme élevé des femmes (61,6% en 2001) qui risque de s'aggraver du fait de la désertion des zones sous contrôle « rebelle » par les enseignants.

Défis

- Redynamiser les infrastructures qui étaient relativement développées en Côte d'Ivoire et qui se détériorent depuis la guerre.

Domaines de progrès significatifs

- La femme prise comme 1 des 9 secteurs prioritaires d'application des politiques des TIC (Plan NICI).

E. GAMBIE

Contraintes/Obstacles

- Faiblesse des infrastructures routières (seulement 956 Km bitumées sur 2700 Km).

Défis

- Faire du fleuve un lien et non un obstacle qui isole comme c'est le cas ;
- Développer les infrastructures liées à la pêche où les femmes sont dominantes (réseau routier pour faciliter la commercialisation, locaux pour le fumage, etc.).

F. GHANA

Contraintes/Obstacles

Augmentation régulière du prix de l'eau qui grève le faible budget des femmes car il n'intègre pas *l'argent du troc* (cf. une enquête dans la zone de la nouvelle route de Madina, a montré que sur 100 hommes interrogés sur prix de l'eau, 87 ont répondu : « *allez demander à ma femme* »)(http://www.h2o.net/magazine/urgences/enjeux/politiques/afrique/ghana/francais/femmes_2.htm, page consultée le 01/01/2006) ;

- Typhoïde et choléra se sont installées (les femmes et les enfants sont les premières victimes).

Défis

- Donner une dimension politique selon une approche genre, aux problèmes touchant les infrastructures (eau, ...) qui prennent des contours dramatiques au sein des ménages les plus démunis.

Domaines de progrès significatifs

- Assez bonne tenue des infrastructures pour le transport en commun notamment, avec l'encouragement des initiatives privées ;
- Le transport a tiré profit d'une application inégalitaire des facilités des banques rurales qui ont privilégié les PME de transport estimées plus solvables ;
- Renforcement des capacités des femmes dans les administrations locales avec le ministère ghanéen de l'Administration locale et du Développement rural, et l'ACDI, dans le nord du Ghana.

G. GUINEE

Contraintes/Obstacles

- Corruption ;
- Impraticabilité de beaucoup de routes durant la saison des pluies ;
- Abandon pur et simple de certains tronçons routiers.

Défis

- Réhabiliter et renforcer les infrastructures du transport routier (ex. sur 13595 Km de routes, il n'y a que 1959 Km de routes revêtues, 6770 de routes régionales : cela peut prendre jusqu'à 6h pour faire kankan/kouroussa séparées par seulement 90 Km ;
- Réhabiliter le port secondaire de Benty à vocation fruitière, et décongestionner ainsi celui de Conakry pour les grosses opérations ;
- Construire le transguinéen = 1000 Km ;
- Désenclavement par des ponts, ponceaux, radiers qui permettraient d'utiliser mieux les opportunités du mode fluvial.

H. GUINEE BISSAU

Contraintes/Obstacles

- Faible hiérarchisation du réseau routier dominé par des pistes ;
- La partie sud est faiblement reliée à la partie nord du pays ;
- Présence d'estuaires grands et larges qui rendent difficile le passage entre rives ;
- Absence d'une voie ferrée ;
- Absence de ponts qui obligent à utiliser les bacs fluviaux et provoquent des ruptures de charge ;
- Faiblesse structurelle du port de Bissau.

Défis

- Renforcer considérablement les trop faibles infrastructures du transport ;
- Désenclaver certaines parties du pays (le sud, les îles) ;
- Avoir une société civile plus forte qui prenne en charge davantage les droits des citoyens (éducation, santé quasiment à genou), selon une approche sexospécifique, par les associations locales, les ONG, ...selon une action/communication à la base ;
- Revoir le cadre législatif qui fragilise la promotion de la femme ;
- mettre en pratique Politique et Stratégie d'Intégration de la Femme dans le Développement et le Plan Cadre Femme et Développement 1997/2002 ;
- Appuyer la culture maraîchère (= 40000t en 2001) promue majoritairement par les femmes, via la réorganisation des circuits de commercialisation, la réduction des barrières routières, la disponibilité des semences..., tout en évitant un déficit vivrier par une bonne coordination des politiques ;
- Encadrer l'économie informelle (notamment le petit commerce où les femmes dominent) ;
- Promouvoir l'alphabétisation des femmes avec l'écart qui s'est aggravé (76,2% de femmes analphabètes en 2000 contre 76% en 1991).

Recommandations

- Redynamiser le plan cadre femme et développement 1997/2002.

I. LIBERIA

Contraintes/Obstacles

- infrastructures mal en point ou inexistantes (l'économie exsangue en général) mises à genou par la guerre ;
- traumatismes subis par beaucoup de femmes durant la guerre ;
- le réseau de télécommunications est quasiment limité à Monrovia, et est de très mauvaise qualité ou inexistant ailleurs.

Défis

- Renforcement des droits des femmes annoncé par la présidente Ellen Johnson-Sirleaf ;
- Reconstruire les infrastructures.

Domaines de progrès significatifs

- 1^{ère} femme présidente en Afrique ;
- Licenciement de tous les employés du Ministère des finances (300 employés) par la Présidente Johnson Sirleaf dans le cadre du GEMAP, appelant à une lutte sévère contre la corruption ;
- Le seul domaine vraiment fonctionnel reste le transport maritime dans lequel est présente une grande compétitivité avec les droits d'enregistrement (explique que le prêt du pavillon libérien soit très prisé par des armateurs du monde entier).

J. MALI

Contraintes/Obstacles

- Absence d'accès direct à des infrastructures portuaires, ce qui renchérit de 30% en moyenne le coût des biens ;
- Mauvais état du parc routier ;
- Fraudes massives dans les importations de véhicules ;
- Réduction des gares desservies (ce qui a un effet sur la qualité du « service passagers »).

Défis

- 2^{ème} PST à partir de 2005 (devrait intégrer réellement la dimension genre).

Domaines de progrès significatifs

- Réalisation du Couloir de Conakry (Bamako-Conakry) ;
- Renforcement du couloir de Dakar dans le cadre du projet sectoriel des transports ;
- Intégration de la dimension genre dans la réalisation de forages (pompes manuelles de qualité pour réduire le calvaire des femmes) ;
- Appuyer en la modernisant le secteur pêche qui emploie 500 000 personnes, avec une forte présence de femmes dans la commercialisation ;
- Triplement du fret en 2004 et plan d'investissement de 35 milliards pour 5 ans (transport ferroviaire).

K. NIGER

Contraintes/Obstacles

- Fort taux de fécondité (7,2 = le plus élevé au monde selon les NU) aggrave la faiblesse de la couverture infrastructurelle ;

- TBS des filles à 40,4% pour 2003/2004 en plus de fréquents abandons de l'école (mariage et grossesse précoces) ;
- Taux d'alphabétisation des femmes très faible (10,6%) ;
- Absence de réseau ferroviaire ;
- Pas d'ouverture sur le littoral, le port plus proche est à 1000 Km ;

Faiblesse du réseau routier (3677 Km routes bitumées, 6.781 Km de routes rurales, 60.000 Km de pistes 4.107 Km de routes en terre) dont seuls 10% sont opérationnels en permanence, dans un pays de 1267000 Km² ;

- Sous-utilisation du transport fluvial ;
- Etat décrépit des installations du transport.

Défis

- Combattre la féminisation de la pauvreté (2/3 des pauvres=femmes) ;
- Rendre effective l'égalité des droits reconnue par le code pénal ;
- Vulgariser le concept genre méconnu par bien des leaders d'opinion ;
- Accès à l'eau potable pour combattre les maladies d'origine hydrique, libérer du temps pour les femmes ;
- Opérationnaliser l'Autorité de Régulation Multisectorielle créée en 1999 qui intègre théoriquement les télécommunications, l'énergie, le transport, l'eau ; ainsi que la CAFER ;

Réaliser les projets communautaires (tels le tronçon Kambare qui établit une liaison avec Nigeria, ...)

- Bâtir un système de transport des produits miniers, pour mettre fin aux conditions de travail déplorables des femmes qui y sont employées.

L. NIGERIA

Contraintes/Obstacles

- Corruption ;
- Insécurité ;
- Infrastructures de base mal entretenues ;
- Problèmes de transport et de stockage concernant des secteurs à forte utilisation de main-d'œuvre féminine comme la pêche.

Défis

- Intégrer dans la NEEDS (2004/2007) qui concerne entre autres (agriculture, industrie, ...) les infrastructures de transport et d'énergie surtout, les besoins spécifiques des femmes ;
- Mise en place d'infrastructures pour appuyer les AGR des femmes telles que des activités de commerce, de fabrication/transformation (savon, poudre, ...) ;
- Mobiliser l'expertise locale (travailleurs du bois) pour la fabrication de pirogues/bateaux, de caisses de stockage...

M. SENEGAL

Contraintes/Obstacles

- 67% des femmes seraient analphabètes, dont les 86% résideraient en zone rurale ;
- Infrastructures routières inadaptées et saturées à Dakar ;
- Normes et modèles sociaux qui stigmatisent les femmes actives dans le transport à grande échelle lié fortement au commerce en gros de plus en plus investi par les femmes.

Défis

- Rendre accessibles les infrastructures au milieu rural plus touché par le manque malgré certaines actions (PNIR,...) ;
- Rendre opérationnel le PTMR (composante du SSATP) conçu de manière trop sommaire.

Domaines de progrès significatifs

- Démarrage effectif du programme de renouvellement des véhicules « cars rapides » avec les minibus du constructeur indien Tata ;
- Renforcement du parc de la société de transport Dakar Dem Dikk avec Tata ;
- Démarrage de la construction d'échangeurs ;
- Trafic marchandises du Port Autonome de Dakar se développe ;
- Conclusions (« discutées » cependant) de l'étude comparative « ménages PNIR »/ « ménages non PNIR » par des chercheurs de UGB/Université d'Auvergne (2003-2005) sur l'impact positif du PNIR.

Domaines de faibles progrès

- Faible intégration du genre par le PAMU travaillant avec un organe, le CETUD, qui n'a pas de spécialiste en genre ;

- Le PST ne prend aucunement en compte la dimension genre.

Recommandations

- Intégrer de manière complémentaire le PST 2, le PAMU et les actions du PNIR tout en y intégrant la dimension genre ;
- Collaborer avec les GPF (500000 membres) pour développer et faire approprier une politique intégrée genre/économie ;
- Coordonner davantage les dispositifs nationaux avec les implications de gestion locale que requiert la décentralisation.

N. SIERRA LEONE

Contraintes/Obstacles

- Insécurité et Corruption exacerbées par une économie de guerre florissante (trafic diamant,...) ;
- Retrait de la MINUSIL (pourvoyeuse aussi de devises), achève de fragiliser un faible pouvoir d'achat (surtout les femmes, à côté des jeunes) mal supporté par une monnaie dépréciée (le leone) ;
- Dégradation avancée des infrastructures routières hors de la capitale et de la Péninsule ;
- Il n'existe aucun réseau ferroviaire.

Défis

- Viabiliser l'ASREP, avec le FAD, visant prioritairement les femmes, par une restauration programmée des infrastructures et services, devant bénéficier à 140000 rapatriés structurés en groupements.

O. TOGO

Contraintes/Obstacles

- Mainmise d'étrangers sur les opportunités économiques (surtout commerciales dans lesquelles les femmes sont très représentées numériquement) les plus significatives ;
- grande informalité des activités des femmes insuffisamment encadrées par l'Etat.

Défis

- Organiser les femmes qui sont très présentes dans le commerce ;

- Faire profiter les femmes du relatif bon état des infrastructures du transport (surtout le réseau routier) ;
- Renforcer l'épargne intérieure en mobilisant par exemple le pouvoir économique des *nana-benz* (grandes femmes d'affaires contrôlant le commerce des pagnes, et de plus en plus possédant taxis, boîtes de nuit, biens immobiliers, pâtisseries, ...) en vue d'investissement des infrastructures industrielles par ces femmes ;
- Appliquer les dispositions du document de réengagement (et du PAPP, avec le PNUD, 5 août 2004-2006) comprenant un sous-programme de lutte contre la pauvreté avec sa composante, le PDRIS (notamment en ses volets *Aménagements et productions agricoles*) pour renforcer effectivement les capacités des acteurs locaux, grâce à la démarche initiée par ces programmes associant les groupements féminins et intégrant les aspects genre. Cet ensemble visant l'accès des femmes aux infrastructures de base.

Recommandations

- Tirer de l'évaluation du PRICUR (PNUD), du PIS, des enseignements pour maximiser les retombées bénéfiques pour les femmes.

C'est en rapport à cette analyse situationnelle détaillée qu'a été constitué le cadre logique suivant qui met l'accent sur l'accès différencié, et difficile, des femmes aux infrastructures.

IV CADRE LOGIQUE D'ANALYSE FEMMES/INFRASTRUCTURES

OBJECTIF GENERAL	Accès équitable et différencié des femmes (par rapport aux hommes) aux infrastructures par rapport à leurs besoins spécifiques	
OBJECTIFS SPECIFIQUES/ INDICATEURS	MOYENS DE VERIFICATION	RISQUES
<ul style="list-style-type: none"> • Vote et adoption de lois, dispositions, mesures... nationales et internationales 	<ul style="list-style-type: none"> • Ratification du CEDEF, de la Plateforme de Beijing, existence de Ministère de la femme ou équivalent, ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Conformité en vue d'être reconnu « ouvert »
<ul style="list-style-type: none"> • Application des lois, dispositions, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de représentation des femmes dans les Conseils élus, Adéquation des documents nationaux d'orientation et de définition des politiques (DSRP, PST, ...) avec leur mise en pratique 	<ul style="list-style-type: none"> • Résistance des hommes, et même de certaines femmes, conflits, déstructuration sociale...
<ul style="list-style-type: none"> • Réduction de la pénibilité des tâches des femmes 	<ul style="list-style-type: none"> • Etudes, rapports sur le temps de travail des femmes, les moyennes des distances parcourues 	
<ul style="list-style-type: none"> • Valorisation du temps des femmes avec l'amélioration des infrastructures du transport (composantes des modes terrestres, fluvial/maritime, aérien) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ratio part des femmes dans les activités économiques/taux d'utilisation par les femmes avec des Etudes et rapports sur les infrastructures du transport provenant de : SITRASS, CEDEAO, OCDE, PNUD, UA, 	
<ul style="list-style-type: none"> • Valorisation du temps des femmes avec l'amélioration des infrastructures de santé 	<ul style="list-style-type: none"> • Etudes, Bilans, Rapports OMS, Ministères santé, MSF 	
<ul style="list-style-type: none"> • Valorisation du temps des femmes avec l'amélioration des infrastructures relatives aux TIC 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports Famafric.org, apc.org, enda.org, UIT, DAW, United Nations ICT Task Force Secretariat, ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Méfiance des hommes, exacerbation du contrôle social

HYPOTHESE	L'intégration et l'application des besoins spécifiques par rapport aux infrastructures améliorent les conditions de vie des hommes et femmes, un mieux-être social	
ACTEURS	<ul style="list-style-type: none"> • OCB • Etats et services décentralisés spécialisés • Groupements de femmes • ONG/Société civile/Organismes/Partenaires nationaux et internationaux au développement dont particulièrement la CEDEAO 	<ul style="list-style-type: none"> • Conflits entre différentes logiques d'action

Les difficultés sont susceptibles de connaître des issues en s'inspirant de bonnes pratiques qui ont fait leurs preuves dans la CEDEAO et ailleurs.

V/ QUELQUES EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Certaines pratiques, dans la CEDEAO comme en ses dehors, par leur apport dans leur environnement et contexte d'application, méritent d'être évoquées à titre d'exemples. En voici quelques unes :

- Sensibilisation aux statistiques des transports au Burkina Faso ;
- Projet pilote sur la formation et les infrastructures (ex Programme de développement Intégré Communautaire UNESCO/DANIDA) en faveur des femmes, toujours au Burkina Faso ;
- Projet d'interconnexion des îles (câble en fibre optique du sous-marin Atlantis II qui donne un débit de 4 mbits/s) et qui intègre les besoins sexospécifiques au Cap-Vert ;
- Radio rurale avec des émissions à contenus spécifiques ciblant les femmes au Ghana ;
- Tentative de pérennisation des infrastructures routières par un volet « appui institutionnel » qui s'occupe du suivi de l'entretien des réalisations (8^{ème} FED et 9^{ème} FED) au Mali ;
- L'usage de taxi-charettes (femmes et élèves) dans la ville de San (région de Ségou), comme palliatif aux problèmes de transport au Mali ;
- Les « zirdji » (taxis pirogues) comme moyen de transport en commun, sur le fleuve Niger, au Niger ;
- Programme HIMO (par l'OIT) qui permet l'accès des PME, en impliquant les femmes, aux programmes d'infrastructures publiques, dont les travaux sont sectionnés en lots (on a eu ainsi dans le cadre de ce programme un taux de participation de 37% de femmes au Botswana, 25% à Madagascar, 60% au Lesotho sans oublier le Ghana, la Sierra Leone). Ce programme a également comme credo le concept de *travail décent* définissant des *minima*, pour les conditions de travail ;
- Développement de la méthode HIMO et des MIT dans le transport rural à Madagascar, en s'appuyant sur une intégration des relations de genre ;
- Approche *Budget à initiatives axées sur le genre* en Afrique du Sud qui pose une équité homme/femme dans les allocations, les programmes et les politiques ;

- Création du « hippo » (baril plastique à couvercle vissé qu'on peut utiliser comme un chariot, en le poussant) pour alléger les lourdes charges en Afrique du sud, qui étaient le lot quotidien de femmes ;
- Introduction de bus à places assises obligatoires à Dhaka (Bangladesh), en renfort au parc limité existant, en vue de faciliter l'accès pour les femmes qui ne pouvaient y entrer auparavant sans être touchées, ce qui était synonyme d'inaccessibilité pour elles, étant donné qu'elles sont dans un cadre religieux islamique qui prohibe ce type de contact ;
- Féminisation de la police à Lima (Pérou, les renforts en effectifs ayant porté le nombre de 300 policières à 1500 policières, en 2000) pour lutter contre le harcèlement sexuel qui réduisait notablement l'accès des femmes aux moyens de transports publics.

Sur la base des différentes observations et analyses effectuées à ce stade de la recherche, nous formulons les recommandations suivantes :

VI/ RECOMMANDATIONS

- Conditionner chaque solution aux configurations sociales et sociétales du milieu (valeurs, normes, modèles socioculturels, structures sociales/ rapports sociaux de sexe, cf. bus de Dhaka...) en tentant de surpasser les blocages de manière concertée, comme possibles sources de conflits sociaux inévitables dans les rapports sociaux mais gérables. On peut se référer aux affrontements, troubles dans le transport en commun avec l'interdiction de mixité dans les « achaba » (taxis-motos) à Kano, au Nigeria, en mai 2004, remplacés par des tricycles publics ;
- Mettre en adéquation les infrastructures du transport et les rôles sociaux des femmes susceptibles de démultiplier leurs besoins en déplacement (s'occuper des enfants, des courses, de l'entretien des liens de sociabilité...) ;
- Concevoir les infrastructures du transport comme une condition d'accompagnement et non pas comme une « conclusion » du « développement » ;
- Cohérence des différentes politiques au niveau national et de la CEDEAO, en distinguant clairement les échelles (continentale, sous-régionale, nationale, locale, et en n'ayant garde d'oublier que les activités et infrastructures correspondantes ont une relation dynamique, sont réciproquement stimulantes. On peut concevoir que le « top/down » du NEPAD soit envisagé dans les deux sens au lieu d'un, en se posant désormais en « top down/down top » qui fera rencontrer initiatives, demandes à la base et initiatives et décisions du

sommet, dans une approche participative. Il s'agit donc d'initier une démarche participative qui fera émerger les propositions et actions pertinentes par la synergie des acteurs à la base, des experts commis à cet effet et des décideurs ;

- Etendre les schémas multimodaux de l'offre de transport à la sexospécificité (par ex. les femmes commerçantes et la chaîne de transport articulée bateau (Port Autonome de Dakar) ---Train (l' *Express Dakar-Bamako*) ;
- Formaliser un protocole qui exige systématiquement pour tous les projets, programmes de développement des infrastructures, la planification et la concertation à propos des activités, entre les gérants de ces projets et les acteurs bénéficiaires (cellule de coordination ad hoc, EIE, etc.) ;
- Tenir compte des nouvelles approches en termes d'infrastructures (cf. l'évaluation a priori des infrastructures routières cherchant à associer rentabilité économique/normes environnementales/demandes locales) ;
- Généraliser les études poussées sur les rapports genre/transport en milieu urbain (cf. Howson 2005 ; Grieco 2002 ; Apt, Grieco et Turner 1998), afin de procéder à une comparaison des résultats ;
- Insérer la formation aux outils genre dans les programmes scolaires des pays membres ;
- Promouvoir des activités d'information, de communication, de formation des femmes et hommes aux outils genre par des ateliers, des séminaires de formation collaborant avec les OCB, les médias ;
- Systématiser la formation aux outils genre, à la sexospécificité, en s'appuyant sur les mouvements collectifs (GPF, ...), selon des méthodologies appropriées à la dynamique de groupe ;
- Développer les MIT plus accessibles en attendant d'avoir un réseau infrastructurel plus solide, surtout en zone rurale ;
- Prendre comme principe que l'intervention sur des démembrements du système infrastructurel ne nécessite pas forcément le déploiement de gros moyens (cf. les « hippo » en Afrique du Sud), et que des solutions intermédiaires s'appuyant sur une amélioration/réadaptation de dispositifs existants peuvent donner des résultats tout à fait probants.

VII. REFERENCES :

1. Agence des télécommunications de côte d'ivoire (ATCI). *Plan de développement de l'infrastructure nationale de l'information et de la communication 2000 – 2005*, Ministère des infrastructures/ ATCI, juillet 2000.
2. Apt, N. Grieco, M. et Turner, J. « Users Not Losers: Gender Representation in Transport Design and Operation » in *Site de Grieco*, [en ligne]. http://www.geocities.com/margaret_grieco/womenont/gen_tran.html (page consultée le 30 décembre 2005).
3. Banque Africaine de Développement/Fonds Africain de Développement. *Niger : document de stratégie par pays axée sur les résultats 2005-2009*, BAD/FAD, août 2005.
4. Berger, P. et Luckmann, T. *La construction sociale de la réalité*, Paris, Méridiens Klincksieck, 1986.
5. Bourdieu, P. *Le sens pratique*, Paris, Éditions de Minuit, 1980.
6. Burmeister, A. et Klein, O. « Introduction : vers un renouvellement des approches » in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 36, 1999, pp. 5-10.
7. Cap-Vert/Communauté Européenne. *Document de stratégie de coopération pour la période 2001 – 2007*, CE. Commission européenne. *Rapport annuel 2004 sur la politique de développement et l'aide extérieure de la Communauté européenne*, CE, 2004.
8. Dièye, F. M. « Les assises de l'entreprise 2005 » in *Performance Management* n° 28, janvier 2006, pp. 33-41.
9. Fonds International de Développement Agricole. *Projet d'appui aux petites exploitations de Basse Guinée Nord (PAPE-BGN). Rapport d'évaluation intermédiaire*, FIDA, Novembre 2003.

10. Grieco, M. 2002 « F comme Femme ou Genre et transport » in Godard (dir.). *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala, pp. 103-112.

11. Guinée-Bissau. *Bilan commun de pays (CCA)*, Edition 2001.

12. H2o. «Privatisation de l'eau au Ghana : les droits de la femme mis à mal » in *Site de H2o*, [en ligne].http://www.h2o.net/magazine/urgences/enjeux/politiques/afrique/ghana/francais/femmes_2.htm (page consultée le 01/01/2006).

13. Howson, C. *L'intégration du genre dans les politiques publiques de la Banque mondiale : exemple des politiques de transport au Sénégal*, Master PDAPS, Institut d'études politiques de Bordeaux, Soutenu en septembre 2005.

14. KABA, D. M. M. *Analyse des problèmes économiques et sociaux de la République de Guinée*, Paris, le 07 Janvier 2001.

15. MÉTROPOLIS «Évaluer et décider dans les transports», *MÉTROPOLIS* n°106-107, juin 1998.

16. OMS. *Consultation régionale de l'OMS/AFRO sur la Pauvreté et la Santé*, OMS, Harare, 19-21 juillet 2000.

17. ONU. *Coordination Résidente des Activités Opérationnelles du Système des Nations Unies en Guinée-Bissau. Bilan commun de pays*, ONU, 2001.

18. (Sans auteur). « Le Nepad devra compter avec les femmes », In Site de Afrik, [en ligne]. <http://www.afrik.com> (page consultée le 30/12/2005).

19. Spore. « Le transport, première corvée des femmes » in *Spore*, n° 111, p. 4.

20. UNHCR. *Rapport global 2004 de l'UNHCR*, UNHCR, 2004.

21. Union africaine/Commission Economique pour l'Afrique. *Le transport dans le cadre des objectifs du millénaire pour le développement*, UA/CEA, février 2005.

22. Union Africaine. *Le transport et les objectifs de développement pour le millénaire en Afrique*, UA/CEA/BAD/BM/UE, Février 2005.

23. Union Africaine. *Rapport de la Session des experts de la réunion Ministérielle sur les politiques sectorielles communes dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications : approche méthodologique et état de mise en œuvre par les CER*, Abuja, 24-25 janvier 2005.

24. Wade, A. *Le rôle des infrastructures dans le développement et l'intégration régionale. Allocution introductive*, Symposium du Groupe Africain de Tokyo, Tokyo, 13 mai 2003.

VIII ANNEXES

ANNEXE 1 : Base de données mouvements de femmes/société civile/organismes et institutions internationaux/

ACDI Agence Canadienne de Développement International
 AFAO Association des Femmes de l'Afrique de l'Ouest
 AFD Agence Française de Développement
 AA Aide et Action
 APC Association pour le Progrès des Communications
 BAD Banque Africaine de Développement
 CARE Cooperative for Assistance and Relief Everywhere
 CEN-SAD Communauté des Etats Sahélo-sahariens
 CICR Comité International de la Croix- Rouge
 CILSS Comité Inter-Etats de Lutte contre la Sécheresse au Sahel
 CMA Coalition Mondiale pour l'Afrique
 CONGAFEN Coordination des ONG et des Associations Féminines du Niger
 COSEF Conseil Sénégalais pour les Femmes
 CPG Conseil des Patriotes Guinéens
 CTB Coopération Technique Belge
 DANIDA Agence Danoise pour le Développement International
 DAW Division for the Advancement of Women (Division pour la Promotion des Femmes)
 DIPA Programme pour le Développement Intégré des Pêches Artisanales en Afrique de l'Ouest
 FAARF Fond d'Appui aux Activités Rémunératrices des Femmes (Burkina Faso)
 FAO Fonds des Nations Unies pour l'Agriculture
 FED Fonds Européen de Développement
 FNGPFS Fédération Nationale des Groupements de Promotion Féminine du Sénégal
 FEM Fonds pour l'Environnement Mondial
 FCEM Femmes Chefs d'Entreprises Mondiales
 FIDA Fonds International de Développement Agricole
 FIDH Fédération Internationale des Droits de l'Homme
 FND Fonds Nordique de Développement
 FNUAP Fonds des Nations Unies pour la Population

FONGS Fédération des ONG du Sénégal
FONGTO Fédération des Organisations Non Gouvernementales du Togo
GTZ Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (Coopération Technique Allemande)
ICF Institut de la Condition Féminine (Cap-Vert)
IDA Association Internationale du Développement
IANWGE United Nations Inter-Agency Network on Women and Gender Equality
INSTRAW Institut International de Recherche et de Formation pour la Promotion de la Femme
KFW Kreditanstalt für Wiederaufbau (Fonds de Crédit pour la Reconstruction)
MSF Médecins Sans Frontières
OACI Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OCDE Organisation de Coopération et de Développement Economiques
OIT Organisation Internationale du Travail
ONUSIDA Programme Commun des Nations Unies sur le VIH/SIDA
OXFAM OXford committee for FAMine relief
PAGER Projet d'Activités Génératrices de Revenus (Bénin)
PAM Programme Alimentaire Mondial
PAPE-BGN Projet D'appui Aux Petites Exploitations de Basse Guinée Nord
PASSEF Projet Association Entraide des Femmes (Bénin)
PNIR Programme National d'Infrastructures Rurales (Sénégal)
PNUD Programme des Nations Unies pour le Développement
PRIDE Projet Intégré pour le Développement de l'Entreprise
RFP Réseau des Femmes Parlementaires
SITRASS Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique
SSATP Sub-Saharan Africa Policy Program (Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne)
RFD Réseau Femme et Développement (Guinée Bissau)
UA Union Africaine
UAC Union Africaine des Chemins de fer
UIT= Union Internationale des Télécommunications
UNHCR Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés
UNESCO Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture
UNICEF Fonds des Nations Unies pour l'Enfance

UNIFEM Fonds de Développement des Nations Unies pour la Femme

WANEP West Africa Network for Peacebuilding (Réseau Ouest Africain de Consolidation de la Paix)

ANNEXE 2 : Base de données de sites Web:

<http://www.acdi-cida.gc.ca/CIDAWEB/webcountry.nsf/>
<http://www.africa-union.org/infrastructure/transport/>
http://www.aménagement-afrique.com/article.php3?id_article
<http://www.asf-fr.com/actions/ghana.htm>
http://www.bendre.africa-web.org/article.php3?id_article=979
<http://www.boad.org/content/dossiers/>
<http://www.care.org>
<http://www.codesria.org/>
<http://www.csdptt.org/article327.html>

http://www.delmli.cec.eu.int/fr/ue_mali/concent.htm

http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/IMG/pdf/les_infrastructures_en_afrique_sub-saharienne.pdf
http://www.endfistula.org/docs/na_niger_fre.pdf
<http://www.famafrique.org/femmes2000/declapcfmaffr.html>
http://www.fao.org/documents/show_cdr.asp?url_file=/docrep
<http://www.genreenaction.net/article>
http://www.guinee.gov.gn/4_economie/tertiaire.htm#INFRASTRUCTURES&TRANSPORT
 S
<http://www.idrc.ca/fr/>
<http://www.ifad.org/>
<http://www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/papers/>
<http://www.imsentreprendre.com/documents/ancrage.pdf>

<http://www.infotheque.info>
http://www.lefaso.net/article.php3?id_article=11252&id_rubrique=8
http://www.mistowa.org/files/cropoutlook2/Atlas_regional_CEDEAO_transport_et_telecom_fr_part1.pdf
<http://www.mpf.gov.bf/ministere/projets/luttepauvrete.html>
<http://www.msf.ch/Actualites>
<http://www.nepad.org/>

<http://www.observeurocde.org/news/fullstory.php/>

<http://www.oecd.org/datao>

<http://www.osiris.sn/article>

<http://www.refer.sn/>

<http://www.rfi.fr/actufr/articles/>

<http://www.senegalaisement.com/senegal/economie.html> - 80k

http://www.sflp.org/fr/007/pub1/bul5f_art4decl.htm

<http://www.solidarites.org/NosMissions/cotedivoire.htm>

<http://www.sudonline.sn/archives/06032003.htm>

<http://www.tg.undp.org/Pauvrete/>

<http://www.uemoa.int/BullInfo/Bull003.pdf>

<http://www.uneca.org/acgd/Publications/fr>

<http://www.un.org/womenwatch/>

http://www.uneca.org/aisi/NICI/country_profiles/Documents

<http://www.unfpa.org/>

<http://www.un-instraw.org>

<http://www.vigilsd.org/fbrev.htm>

<http://www.wildaf-ao.org/fr/article>

<http://www.worldbank.org/afr/findings/>

<http://allafrica.com/infrastructure>

<http://alternatives-international.net/article21.html>

<http://flamme.org/bulletin/art5ed4.html>

<http://perso.wanadoo.fr/site-plassard/transports>



This work is licensed under a
Creative Commons
Attribution – NonCommercial - NoDerivs 3.0 License.

To view a copy of the license please see:
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>

This is a download from the BLDS Digital Library on OpenDocs
<http://opendocs.ids.ac.uk/opendocs/>