

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)
UNITÉ CENTRALE D'EXÉCUTION (UCE)
Projet de connectivité résiliente et d'accessibilité du transport urbain
(RUTAP)
RECRUTEMENT D'UN(E)
SPÉCIALISTE EN GENRE BASÉE AU CAP-HAÏTIEN

Termes de Référence

I. Généralités

Le Gouvernement de la République d'Haïti, représenté par le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC), a obtenu, un Don de l'Association Internationale de Développement (AID) / Banque mondiale en vue de financer le coût du Projet de connectivité résiliente et d'accessibilité du transport urbain (RUTAP).

Afin de concrétiser les différentes activités inscrites à l'ensemble des opérations de la Banque mondiale gérées par l'UCE, le MTPTC devra faire appel à des prestataires qui seront des Entreprises de construction, des Bureaux d'Études, des Consultants indépendants ou des Fournisseurs de biens et de services.

Ainsi pour appuyer la gestion du RUTAP, l'UCE/MTPTC utilisera les services d'une Consultante Individuelle, **basée au Cap-Haïtien**, Spécialiste en genre auprès de l'UCE. Elle fournira ses services à l'UCE dans le cadre des projets en cours d'exécution et financés par la Banque Mondiale.

Contexte

Infrastructure routière dans la zone méridionale d'Haïti. Le secteur de l'infrastructure routière dans la région Sud d'Haïti a été sévèrement impacté par le séisme dévastateur du 14 août 2021. Selon l'évaluation post-désastre (PDNA, 2021), le réseau routier des trois (3) départements de la Péninsule Sud (Nippes, Sud et Grande Anse) a été endommagé à près de 117 millions USD ; les premières estimations font état de 860 km de routes endommagées, soit 32% du réseau routier existant. Les pertes associées à ces dommages ont été estimées à près de 34 millions USD ; elles correspondent principalement à l'augmentation des coûts d'exploitation des véhicules et au temps perdu pour les usagers et usagères du fait de la perturbation des routes. Dans le secteur public, elles comprennent le coût estimé des activités pour répondre aux besoins immédiats de restauration de l'accessibilité et de la connectivité, tels que le déblaiement des routes. Le PDNA estime à environ 130 millions USD les besoins de réparation et de reconstruction du réseau routier. Ce montant comprend les coûts de réparation incluant les mesures de l'approche « Build Back Better » (reconstruire en mieux), dans laquelle sont pris en compte des standards de construction et des critères de résilience plus élevés.

Cap-Haïtien. La ville du Cap-Haïtien est la capitale administrative du département du Nord. Elle connaît une urbanisation croissante qui s'étend aux communes avoisinantes comme Quartier Morin, Limonade, Caracol et Terrier Rouge, le long de la route nationale n° 6 (RN6). La plupart des activités économiques et des institutions éducatives de la commune se trouvent concentrées au centre-ville du Cap-Haïtien ; ce qui entrave la mobilité urbaine avec des infrastructures routières déjà insuffisantes et de qualité médiocre.

Description du projet

Les objectifs de développement du projet de connectivité résiliente et d'accessibilité du transport urbain (RUTAP) sont de : (i) améliorer la résilience de la connectivité rurale dans la péninsule sud ; (ii) améliorer la résilience climatique de l'accessibilité urbaine au Cap-Haïtien et dans des zones urbaines ciblées ; et (iii) renforcer les capacités institutionnelles dans le secteur des transports urbains. Il s'articule autour de 5 composantes :

Composante 1 : Connectivité résiliente du transport. Cette composante vise à renforcer la résilience climatique globale du réseau routier dans les quatre (4) départements de la péninsule du Sud. Elle financera des investissements structurels dans le secteur des transports et des activités de renforcement institutionnel pour améliorer la résilience climatique de la connectivité, en suivant une approche " reconstruire en mieux " dans les départements du Sud, des Nippes, de la Grande Anse et du Sud-est. Cette composante se compose de quatre (4) sous-composantes :

Sous-composante (i) : Adaptation climatique des routes rurales. Elle vise directement à améliorer l'adaptation des segments de route en identifiant leurs points les plus critiques et les plus vulnérables aux impacts du changement climatique et en sélectionnant la solution d'ingénierie qui les protège et les renforce le mieux. Les activités seront priorisées sur la base d'un cadre multicritères. Cette composante favorisera également la réhabilitation des actifs endommagés avant qu'ils ne tombent à un niveau irréparable et assurera un accès communautaire au réseau de transport par tous les temps et résilient au climat dans les départements sélectionnés.

Sous-composante (ii) : Amélioration du drainage de l'infrastructure de mobilité rurale-urbaine Elle soutiendra également l'investissement dans la résilience climatique en mettant l'accent sur la mobilité rurale-urbaine qui comprendra : (i) des études de faisabilité détaillées pour l'amélioration de la résilience climatique ; (ii) l'amélioration du drainage des échangeurs de tap-tap et des installations de chargement des passagers ; et (iii) l'amélioration du drainage des infrastructures piétonnes. Lorsque cela sera techniquement possible, ces activités intégreront des solutions fondées sur la nature.

Sous-composante (iii) : Installations complémentaires elle financera la construction ou l'amélioration de petites installations et structures complémentaires. La définition des installations complémentaires et de leurs caractéristiques suivra un processus participatif afin que les priorités des femmes à faible revenu et des autres groupes en situation de vulnérabilité soient prises en compte. Le recours aux petites et moyennes entreprises (PME) locales et aux travaux à haute intensité de main-

d'œuvre (HIMO) sera privilégié chaque fois que possible, et le recrutement et la rétention des femmes seront encouragés par la mise en œuvre du Plan d'action pour l'égalité des sexes dans le cadre de la Composante 3.

Sous-composante (iv) : Renforcement des capacités : il s'agira de soutenir le renforcement institutionnel et le développement des capacités, et de fournir une assistance technique et des formations à l'Unité de réponse d'urgence en cas de crise, et aux directions départementales des travaux publics du MTPTC en matière de gestion des actifs et de planification des investissements.

Composante 2 : Amélioration de la résilience des infrastructures de transport urbain. Cette composante vise à améliorer l'accès résilient et renforcera la mobilité le long des corridors sélectionnés au Cap-Haïtien. Elle soutiendra un modèle de mobilité urbaine à faible émission de carbone en améliorant les conditions pour une mobilité non motorisée sûre et les opérations du système de transport public (minibus et tap-tap). De plus, cette elle renforcera la résilience de l'infrastructure urbaine au changement climatique et aux événements météorologiques extrêmes, en prévenant les perturbations de la mobilité des personnes et des biens le long des corridors sélectionnés au Cap-Haïtien et le long du corridor nord-est.

Les activités de cette composante comprendront principalement : (i) l'amélioration des sections critiques du réseau des rues urbaines pour faciliter la coexistence en toute sécurité des piétons et des vendeurs avec les véhicules commerciaux ; (ii) l'amélioration du drainage des infrastructures piétonnes, des routes, des rues et des marchés pour résister à l'augmentation prévue des précipitations, à l'élévation du niveau de la mer et aux ondes de tempête ; (iii) l'amélioration des transports publics, y compris la création de nouvelles stations pour les échangeurs tap-tap et les installations de chargement des passagers sur les corridors sélectionnés, y compris le corridor nord-est; (iv) l'amélioration de la gestion du trafic ; et (v) des études et des audits de sécurité.

Composante 3 : Promotion d'une mobilité urbaine durable et à faible émission de carbone. Cette composante visera à mettre en place la transition vers un secteur du transport urbain durable et à faible émission de carbone. Elle s'articulera autour de trois paquets d'assistance technique (AT).

Premièrement, la composante financera l'assistance technique aux niveaux national et municipal afin de favoriser les conditions institutionnelles de mise en œuvre de l'agenda de la mobilité urbaine. Cette AT comprendra les activités suivantes : (i) formation et développement des connaissances des acteurs publics clés ; (ii) établissement d'un plan stratégique et d'un cadre réglementaire et opérationnel pour le secteur ; (iii) livraison d'une feuille de route pour la structuration du transport public informel ; et (iv) développement de l'unité régionale de transport public et d'un observatoire du transport informel au Cap-Haïtien.

En plus de ces activités, la composante financera l'AT pour développer des outils pour la planification du transport urbain au niveau national. Les activités comprendront : (i) la préparation d'un manuel de conception d'infrastructures de transport urbain inclusives et résilientes avec une perspective de genre ; (ii) une analyse des écarts des obstacles au

recrutement, à la rétention et à la promotion auxquels les femmes sont confrontées pour participer au secteur du transport urbain et le développement d'un plan d'action genre (GAP) avec des actions et des indicateurs pour encourager leur participation pour le secteur ; (iii) le développement d'une base de données de sécurité routière pour le transport urbain ; et (iv) la planification du transport urbain résilient. Ces activités viseront à promouvoir et à informer l'inclusion des usagers en situation de vulnérabilité, à promouvoir la sécurité routière et des piétons et à réduire les inégalités liées au genre.

Enfin, cette composante financera l'AT pour soutenir la professionnalisation des transports publics et l'amélioration du service de transport, y compris : (i) une étude pour affiner les itinéraires tap-tap le long des corridors sélectionnés, (ii) le renforcement des capacités et la formation des opérateurs de transport et des chauffeurs et l'organisation des opérateurs (corporisation), (iii) le déploiement d'un système de perception automatique des frais de transport pour les corridors sélectionnés ; (iv) le développement d'une stratégie pour prévenir et répondre au harcèlement sexuel contre les femmes dans les transports publics, (v) le renforcement des capacités et la formation des opérateurs de transport et des conducteurs sur la sécurité routière et les questions de genre ; (vi) la mise en œuvre d'un projet pilote pour l'inspection technique régulière des véhicules dans le corridor sélectionné ; et (vii) le soutien à une étude de conception d'un programme de renouvellement de la flotte. Plusieurs de ces activités, telles que la corporisation des opérateurs de transport, l'optimisation des itinéraires et le déploiement de la première perception tarifaire automatisée, le développement d'un programme de renouvellement des bus, et le programme d'inspection des véhicules, seront mises en œuvre sous forme de programme pilote dans le corridor Nord-Est (Cap-Haïtien-Fort-Liberté-Ouanaminthe) combiné à l'amélioration des infrastructures (composante 2). Ce programme pilote sera développé en partenariat avec l'UTE-MEF, le MTPTC et le PIC.

Composante 4 : Réponse d'urgence contingente (CERC). En raison du risque élevé d'événements catastrophiques en Haïti, le projet proposé comprendra une composante contingente pour une réponse rapide en cas d'urgence admissible, sous réserve de la demande du Gouvernement d'Haïti. Cette composante fournirait une réponse immédiate à une urgence admissible, selon les besoins. De telles composantes, qui comprennent des déclencheurs et des conditions pour l'utilisation des fonds, sont incluses dans la plupart des projets d'investissement en Haïti, conformément aux recommandations du Rapport de 2011 sur le développement dans le monde (RDM) sur les conflits, la sécurité et le développement, et à l'expérience opérationnelle de la Banque en Haïti lors de la réponse à des événements catastrophiques naturels.

Composante 5 : Gestion et mise en œuvre du projet. Cette composante soutiendra le MTPTC et son Unité Centrale d'Exécution (UCE) dans la coordination, la mise en œuvre, la gestion et la supervision (y compris les aspects fiduciaires, le suivi, l'évaluation et le rapport des activités et des résultats du projet), par la fourniture de biens, de services de consultants, de formations et de frais de fonctionnement, y compris la réalisation d'audits du projet. Il permettra de financer le personnel clé du projet, les coûts opérationnels et l'équipement de l'unité de mise en œuvre du projet, d'assurer une forte présence locale pour une supervision étroite dans les zones ciblées, de soutenir la gestion des risques sociaux et environnemen-

taux, d'identifier et d'atténuer les disparités de genre et de soutenir l'engagement des citoyens.

II. Tâches et responsabilités

Sous la supervision du Coordonnateur de l'UCE, la Spécialiste en Genre a pour rôle d'appuyer l'UCE dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan d'intégration sociale et de genre pour les projets mis en œuvre par l'UCE sous financement de la Banque mondiale.

Sans être limitatif, elle aura à réaliser les activités suivantes constituant les termes de référence qui font partie intégrante du contrat :

RESPONSABLES PRINCIPALES	RESULTATS FINAUX ATTENDUS
Genre, VBG et intégration sociale	
Définir et opérationnaliser le Plan d'intégration sociale et de genre.	Un plan d'intégration sociale et de genre est produit et opérationnaliser sur le portefeuille de l'UCE
Conduire le processus de screening social des sous- projets sur les possibles impacts sur la situation de genre.	Le screening social des sous-projets est réalisé
Faciliter les activités de formation, développer les capacités en matière d'égalité des sexes, d'autonomisation des femmes et d'inclusion sociale.	Le personnel de l'UCE et les Agents Santé et Sécurité au Travail (SST) des Entrepreneurs et des Missions de contrôle sont formé sur les aspects genre.
Appuyer l'UCE dans les activités à travers des consultations participatives avec les communautés y compris des groupes de femmes.	Les consultations participatives prennent en considération les opinions des femmes.
Mener les consultations auprès avec les communautés bénéficiaires du projet pour identifier les services disponibles pour les victimes de violence sexuelle	Les services disponibles pour les victimes de violence sexuelle sont identifiés.
Actualiser et mettre en œuvre le plan de prévention et de lutte contre l'Exploitation et abus sexuel / Harcèlement sexuel (EAS/HS)	Le plan de prévention et de lutte contre l'EAS/HS est actualiser aux contextes locaux et mis en œuvre avec un reportage périodique à la Coordination de l'UCE
Cartographier les services existants pour prévenir, atténuer et répondre aux VBG, y compris les structures médicales et/ou sociales spécialisées qui peuvent accompagner les victimes de VBG	Assurer le bon fonctionnement de la courroie de référencement des survivantes d'EAS/HS
Identifier les obstacles qui empêchent les victimes de VBG d'accéder aux services multisectoriels (par exemple, transport, services médicaux/psychosociaux/juridiques, connaissance des services, alphabétisation, langue, etc.	
Former les acteurs clés (directions techniques mairies, communautés, etc.) sur les aspects genre et les mesures de suivi et de surveillance sociale et la mise en œuvre des dispositions sécuritaires et sanitaires du GGES et des PGES	Les principaux acteurs clés sont formés sur les aspects genre et les mesures de suivi et de surveillance sociale
Elaborer un rapport d'exécution périodique présentant une analyse globale sur les impacts des activités du projet sur le	Les rapports périodiques sont élaborés et partagés avec la Banque Mondiale

genre et les actions prises par le projet pour éviter ou minimiser des impacts négatives	
Veiller à la prise en compte du genre dans tout le processus de mise en œuvre du projet (PGES, PAR, CGES et CPR,)	Le genre est pris en compte dans le processus de mise en œuvre du projet
Vérifier ou intégrer dans les clauses sociales dans les contrats de la mission de contrôle, de l'entreprise, et dans les DAO la Violence Basée sur le Genre (VBG) et Violence contre les enfants ou autres personnes vulnérables	Les clauses sociales sur les VBG sont intégrées dans le contrat de la mission de contrôle et de l'entreprise
Etre le point focal pour le suivi et la coordination et le reporting relatifs aux incidents et actes de VBG dans les activités du projet	Le projet donne une réponse effective aux problèmes et incidents de VBG
Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP)	
Actualiser et mettre en œuvre les Procédures pour la gestion éthique des plaintes liées à EAS/HS	Les plaintes EAS/HS sont gérées de façon éthique avec un reportage périodique à la Coordination de l'UCE
Inclure les groupes des femmes dans les consultations et les dispositions du MGP	Les femmes jugent le MGP accessible
Appuyer l'UCE dans l'implémentation d'un Mécanisme de Suivi Communautaire pour s'assurer que les travaux du projet reflètent les besoins de la communauté et que les firmes de construction respectent les droits des bénéficiaires (y compris les femmes) aussi que santé et sécurité de la communauté	L'UCE met en œuvre un Mécanisme de Suivi Communautaire
Elaboration des rapport	
Préparer et transmettre à la coordination de l'UCE les rapports de suivi trimestriel/annuel sur les aspects sociaux, du MGD et du Genre	
Toute autre responsabilité ou tâche qui pourrait lui être confiée par le Coordonnateur allant dans le sens de l'amélioration du suivi du Projet et la réalisation des objectifs de la cellule de coordination du Projet	Les rapports de suivi mensuel, trimestriel et annuel seront élaborés sur les aspects sociaux, du MGP, et du genre sont élaborés

4. PROFIL DU POSTE

a. Qualifications requises

La spécialiste en Genre devra :

- Avoir un Diplôme BAC + 5 années minimum en science sociale, de la nature, en environnement, en sciences géographiques ou forestières ;
- Justifier d'une expérience minimum de 5 ans dans la gestion environnementale, sociale et genre ;
- Au moins 5 ans d'expérience dans le design ou la mise en place des programmes de genre ;
- Connaissance des MGP des projets de développement ;
- Avoir au moins une (1) mission spécifique de suivi et de surveillance environnementale et sociale de projets ou programmes financés par la Banque mondiale ou d'autres bailleurs bi ou multilatéraux ;
- De l'expérience dans l'évaluation environnementales et sociales (CGES, PGES, EIES, CPR, PAR, Audit, etc.) de projets d'infrastructures est un atout ;

- Être familière avec le processus de screening environnemental et social ;
- Expérience de formation et des consultations avec des leaders et communautés.

Capacité et compétences requises

- Incarner et promouvoir l'intégrité, les valeurs des Nations Unies et les normes éthiques.
- Faire preuve d'ouverture et de respect à l'égard de tous, indépendamment de leur appartenance culturelle, ethnique ou religieuse, de leur sexe, de leur nationalité ou de leur âge.
- Forte aptitude à appliquer différents concepts de développement liés au genre dans le contexte spécifique.
- Excellente maîtrise du cycle du projet et outils pour intégrer le genre dans toutes les étapes du cycle du projet.
- Très bonne connaissance des instruments internationaux relatifs aux droits de l'homme et des instruments et objectifs des femmes en matière de droits de l'homme (CEDAW, Programme d'action de Pékin sur l'égalité entre les sexes et l'autonomisation des femmes, SDG, Résolution 1325 ...).
- Bonne maîtrise de l'outil informatique (traitement de textes, tableurs, gestion de projet et Internet notamment) ;
- Bonne expression écrite et orale en français et une excellente capacité d'analyse, de synthèse et de communication ;
- Aptitude à faire des missions de contrôle à l'intérieur du pays pendant 25% du temps de travail, minimum ;
- Avoir une maîtrise parfaite du français, l'anglais est un atout ;
- Avoir une maîtrise de l'outil informatique : World, Excel, Power Point, Internet, etc.
- Avoir Connaissance des procédures relatives à l'administration des projets financés par les bailleurs de fonds, particulièrement la BID et la Banque Mondiale ;
- Travailler sous pression et respecter les délais impartis dans l'accomplissement des tâches
- Avoir le sens de l'organisation et de la méthode ;
- Avoir le sens de l'analyse et du relationnel ;
- Être dynamique ;
- Avoir un esprit d'équipe ;
- Être en bonne forme physique ;
- Traiter toutes les personnes de manière équitable.

Conditions de travail

La performance du Consultant est évaluée à la fin du contrat sur la base du niveau d'atteinte des objectifs stratégiques de l'UCE.

Le travail à effectuer demande une mobilisation intellectuelle intense ;

Présence au poste au-delà des horaires normaux.

MONTANT DES HONORAIRES

Le montant des honoraires et les modalités de paiement sont tels que définis dans le Contrat signé entre les parties.