



REPUBLIQUE DU NIGER
MINISTRE DES TRANSPORTS
SECRETARIAT GENERAL



PROJET D'INTEGRATION ET DE CONNECTIVITE SUD NIGER (PICSN)

Plan d'actions de prévention et de réponse aux violences basées sur le genre



Re_ P179770 PICSN
NIGER (Plan GBV_SEA)

Juillet 2023

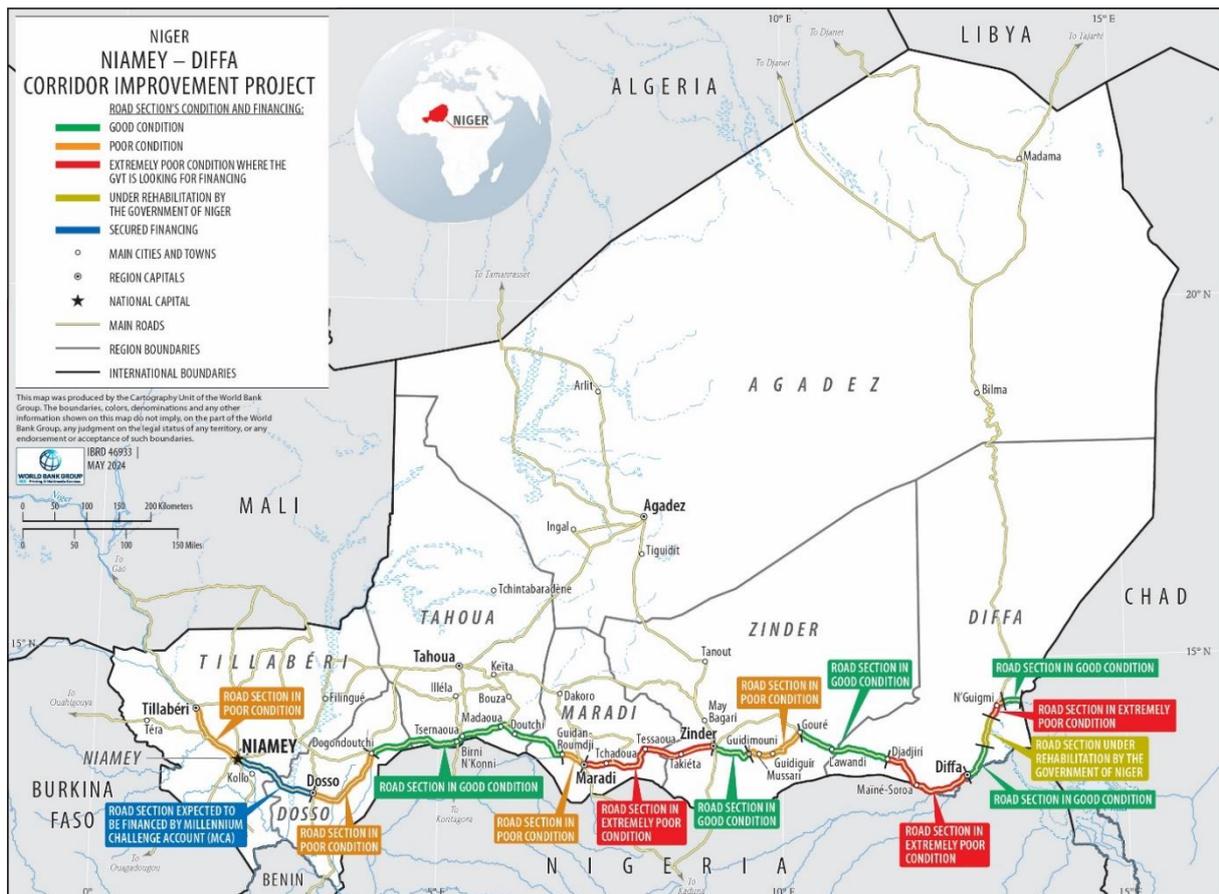
I. Contexte général, problématique et justification du projet

Épine dorsale et principal axe structurant du système de transport routier, la RN1 relie l'ouest du Niger (frontière malienne) et l'est (frontière tchadienne) sur environ 1800 km et comprend l'axe stratégique Niamey -Diffa. Le corridor Niamey – Diffa long de 1300 km relie la capitale (Niamey) à 6 régions sur les 7 régions totales du pays. Environ 80% de la population du pays est desservie par cet axe qui permet l'accès aux services de base et aux opportunités économiques et le transport des produits agricoles vers les centres urbains (Niamey et les villes secondaires importantes telles que Dosso, Maradi, Zinder et Diffa) et leurs zones rurales.

L'état physique du corridor varie selon les tronçons considérés (voir carte ci-dessous). Cet axe routier soumis à des contraintes croissantes en raison de l'accroissement de la population et des activités économique, mais aussi de l'impact du changement climatique est exposé aux inondations ainsi qu'aux dégâts causés par les températures extrêmes. Les tronçons les plus vulnérables constituent des points/segments critiques affectant l'accessibilité en toute saison de la RN1. La vulnérabilité du réseau ainsi que la dégradation des infrastructures routières sont des freins à la productivité agricole et au transport et à la distribution des produits.

L'état du réseau routier est aussi contraint par l'absence d'entretien périodique. Les besoins financiers du secteur sont élevés, et ne sont que partiellement couverts par le fonds d'entretien routier. La multiplication d'événements climatiques extrêmes contribue à augmenter les défaillances structurelles des ouvrages déjà fragiles et vieillissants.

Les discussions techniques menées par le ministère de l'Équipement ont permis d'identifier les sections prioritaires les plus dégradées et n'ayant pas de financement disponible pour leur réhabilitation (voir sections en rouge sur la carte ci-dessous). Une priorisation visant à définir les différentes phases d'un engagement programmatique a été discutée sur la base de l'analyse des données techniques et de la stratégie nationale de désenclavement visant à soutenir les zones à haut potentiel agricole et à stabiliser les régions où le risque sécuritaire est élevé.



En dehors des aspects liés à l'infrastructure, le projet envisage d'une approche de développement intégrée autour du corridor. En effet, au-delà de son rôle d'axe structurant pour la connectivité du Niger, la RN1 joue un rôle important d'intégration des bassins de vie localisés de part et d'autre de cet axe, soit environ 80% de la population, en soutenant les chaînes de valeurs agricoles et le commerce régional par l'amélioration des services de transport et de logistique rurale. Ce corridor est aussi l'axe principal de connexion vers le Tchad et il dessert les voies d'accès transversales vers le Nigeria car les villes principales de Maradi et Diffa sont parmi les principaux points d'échanges entre ces pays. L'absence d'équipement logistique pour l'entreposage, le stockage et la distribution, ainsi que les services rudimentaires de transport rural et des moyens intermédiaires de transport (MIT) sont des obstacles à la productivité agricole et au développement du commerce régional.

Dans l'optique de prévenir et d'atténuer les éventuels effets négatifs qui pourraient découler de la mise en œuvre de ce projet sur l'environnement socioéconomique qui affecteraient les couches sociales les plus vulnérables en occurrence les femmes et les jeunes, il s'avère nécessaire d'élaborer un plan d'action pour prévenir, atténuer et répondre aux risques de violences basées sur le genre. Cela afin de se conformer à la législation nigérienne et aux Normes Environnementales et Sociales suivantes de la Banque mondiale :

- NES 1 : Évaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux ;
- NES 2 : Emploi et conditions de travail ;
- NES 4 : Santé et sécurité des populations ;
- NES 5 : Acquisition de terres, restrictions à l'utilisation de terres et réinstallation involontaire ;
- NES 10 : Mobilisation des parties prenantes et information.

C'est en vue de satisfaire à ces exigences que le présent plan d'action est élaboré.

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1.Objectif de Développement du Projet

L'objectif principal de développement du projet est d'améliorer la connectivité et les services de logistique et de transport autour du corridor de la RN1 pour soutenir les chaînes de valeur agricole et le commerce sous régional.

1.2.Les Composantes du Projet

1. *Composantes du projet.* Pour atteindre cet objectif, le projet pourra s'articuler autour de quatre composantes principales. Les composantes du projet proposé et leurs activités seront définies et priorisées suivants les ressources disponibles.

- **Composante 1 :** La réhabilitation des tronçons routiers prioritaires sur la section RN1, de routes secondaires et de pistes rurales qui permettent de connecter l'hinterland rural à la RN1, de désenclaver les zones à fort potentiel agricole et commercial (tel que détaillé en Annexe 2) et connecter le Niger au Nigeria et au Tchad. Cette composante aura une approche modulaire et programmatique selon les ressources disponibles en priorisant les tronçons les plus vulnérables au changement climatique. Suivant les ressources disponibles, la RN6 (entre Niamey et la frontière du Burkina Faso) pourrait être intégrée au projet dans une phase ultérieure. Les activités de cette composante, le choix des priorités et le dimensionnement des infrastructures seront informées par l'étude financée par le Centre Mondial pour l'Adaptation (GCA) qui intervient dans le cadre de son programme d'Accélération de l'Adaptation en Afrique (AAAP) afin d'augmenter les investissements dans des projets d'infrastructures résilientes au changement climatique. Cette étude prévoit d'évaluer les risques climatiques, vulnérabilités et impacts potentiels sur les actifs le long de tout le corridor Niger-Tchad (entre Niamey et Ndjamena) et de proposer des solutions innovantes pour la gestion intelligente des infrastructures de transport face au climat. Les propositions

comprendront aussi des solutions en phase d'opérations et de maintenance (O&M), avec des investissements pour améliorer la maintenance et la résilience des infrastructures.

- **Composante 2 :** Le développement des services de transport et de logistique en soutien aux chaînes de valeurs agricoles prioritaires et pour accroître le commerce sous régional, en particulier avec le Tchad et le Nigéria. Cette composante comprendra des investissements pour :

- *Améliorer les services de transport et de logistique rurale* notamment par le développement de MIT décarbonisés dans le cadre de projets pilotes de 2 et 3 roues électriques dans des villes secondaires du corridor et en milieu rural et les équipements logistique commerciaux et agricoles tels que des marchés, centres de stockage et de distribution. Les activités à financer seront informées par l'étude à venir sur la décarbonisation et la résilience climatique pour la logistique et la connectivité rurale dans la région du Sahel, financée par la Facilité Mondiale pour la Décarbonisation des Transports (Global Facility for Decarbonization of Transport, GFDT) de la BM.
- *Adresser les contraintes affectant la fluidité du transport entre le Niger et le Tchad et le commerce sous-régional* par le renforcement et la mise en application des accords et du cadre de dialogue entre les deux pays (déjà engagé dans le cadre du projet de la Transsaharienne (RTS), y compris celles adressant les questions de passages aux frontières). L'harmonisation de la stratégie de transport routier des deux pays et la mise à l'échelle de la professionnalisation du secteur bénéficieront aussi de ce projet.
- Afin d'évaluer et suivre les impacts des activités de cette composante sur le développement du commerce sous régional et sur la mobilité des personnes, le cadre de concertation qui sera mis en place entre les pays pourrait inclure un observatoire sous-régional de la mobilité et les échanges commerciaux. Cet observatoire pourrait aussi héberger des solutions régionales de systèmes d'alerte précoce aux aléas liés aux changements climatiques et de gestion proactive et concertée des infrastructures du corridor régional.

- **Composante 3 : Renforcement institutionnel et gestion de projet**

Sous-composante 3.1 : Appui au MTE : Cette sous-composante financera des activités visant à soutenir le MTE dans la facilitation de services de transport interrégionaux efficaces et sûrs, y compris : (i) la professionnalisation des acteurs du transport international pour réduire les obstacles bureaucratiques, en particulier dans les

centres d'exportation comme les comptoirs d'oignons, et établir des procédures claires et normalisées qui simplifient les exportations agricoles ; (ii) l'application de l'âge de retraite obligatoire pour les camions, l'application de normes d'émissions plus strictes, et la limitation de l'âge des véhicules importés ; (iii) l'audit des inspections de véhicules et la construction d'un centre moderne d'inspection des véhicules à Maradi, y compris les études environnementales requises pour combler les lacunes identifiées pour permettre l'approche du « système sûr » ; (iv) le renforcement de l'application de la loi locale avec des ressources, une formation et un soutien accrus est essentiel pour maintenir la sécurité et permettre une réponse efficace aux menaces potentielles en établissant des zones sécurisées et bien surveillées autour des zones de pêche critiques et en investissant dans des initiatives de sécurité communautaires qui soutiendront davantage la reprise sûre des activités de pêche pour mieux soutenir les moyens de subsistance locaux et renforcer la stabilité économique régionale ; (iv) la mise en œuvre d'une politique tarifaire transparente (par exemple, la taxe sur la valeur ajoutée, la taxe sur la valeur ajoutée, la taxe sur la valeur ajoutée, etc. g., un coût standard par tonne-km) pour assurer une tarification claire et prévisible, favorisant un environnement de marché compétitif et équitable pour les transporteurs de fret et les utilisateurs de services logistiques, tout en réduisant la tarification arbitraire, en renforçant l'intégration du marché et en encourageant l'utilisation de canaux commerciaux formels ; (v) l'élaboration de documents sectoriels, d'études techniques et environnementales pour la réhabilitation et la modernisation d'autres corridors routiers selon des normes résistantes au climat ; (vi) la mise en place d'un programme de gestion résiliente du patrimoine routier, y compris la surveillance et de maintenance pour les structures hydrauliques sur le réseau routier national; et (vii) des activités sélectionnées pour soutenir les plans d'action en matière de sécurité routière.

Sous-composante 3.2 : Gestion du projet : Elle financera les coûts associés à (i) la mise en œuvre des mesures de sauvegarde, y compris le financement des indemnités de réinstallation pour la construction de la route Liwa Rig Rig et les futurs PAR pour les routes de desserte ; et les mécanismes de règlement des griefs, la violence à l'égard des femmes, les plans d'action ESE/SH, la mise à jour et la mise en œuvre des plans de gestion de la sécurité (SMP) ; (ii) les services de conseil pour l'appui fiduciaire du projet, le suivi environnemental et social et l'assistance à la gestion du projet ; (iii) les activités de suivi et d'évaluation (S&E), y compris les services de conseil pour la collecte de données, le suivi et le rapportage des indicateurs du projet.

- **Composante 4 : Composante d'intervention d'urgence contingente (CERC)**

À la suite d'une crise ou d'une situation d'urgence admissible, l'emprunteur peut demander au GBM de réaffecter les fonds du projet pour soutenir les activités d'intervention d'urgence et de reconstruction. Cette composante puiserait dans les ressources non engagées au titre du projet dans d'autres composantes du projet pour couvrir les interventions d'urgence. Sur la base d'un manuel CERC approuvé par le GBM, la mise en œuvre du plan d'intervention d'urgence sera préparée.

Tableau 1: Linéaires et coûts de la phase 1

Tronçon	Route principale le long de la RN1 (km)	Routes en terre moderne (km)	Routes rurales (km)	Coût approximatif Composante 1 (MM USD)
Maradi - Zinder	230	25	165	375
Diffa -N'guigmi	35	0	100	80
TOTAL	265	25	265	455

Tableau 2 : Linéaires et coûts de la phase 2

Tronçon	Route principale le long de la RN1 (km)	Routes en terre moderne (km)	Routes rurales (km)	Coût approximatif Composante 1 (MM USD)
Djadjiri - Diffa	148	50	100	295

Tableau 3 : Linéaires et coûts de la phase 3

Tronçon	Route principale le long de la RN1 (km)	Routes en terre moderne (km)	Routes rurales (km)	Coût approximatif Composante 1 (MM USD)
Dosso - Dogondoutchi	137	100	200	284
Guidan Roumdji - Maradi	53	60	123	123
Guidimouni - Gouré	100	165	140	248
TOTAL	290	325	323	655

Problématique du EAS/HS/VBG liée au projet

La question des violences basées sur le genre (VBG) et plus particulièrement d'exploitation et abus sexuel ou harcèlement sexuel (EAS/HS) est de plus en plus intégrée au niveau de la conception et de la mise en œuvre de projets, en particulier dans les secteurs du transport et des infrastructures. Sachant que ces violences sont présentes dans toutes les sphères de la vie quotidienne surtout pour les femmes et les jeunes, il faut viser un large éventail de domaines pour garantir des environnements sans risques et élaborer de plans d'action d'atténuation et de réponses de ces risques.

Les Violences Basées sur le Genre (VBG) se traduisent par l'absence d'équité et de transparence, ainsi que la discrimination exercée sur des personnes dans le processus de réinstallation. Les violences basées sur le genre pourraient entacher la communication avec le projet et compromettre l'atteinte des résultats escomptés.

Les projets impliquant un grand afflux de travailleurs peuvent accroître la demande de prostitution — et même augmenter le risque de traite des femmes aux fins de prostitution — ou le risque d'union précoce forcée dans une communauté où le mariage à un homme salarié est considéré comme la meilleure stratégie de subsistance pour une adolescente. En outre, dans une communauté, de meilleurs salaires pour les travailleurs peuvent conduire à une augmentation de rapports sexuels monnayés. On peut également assister à un accroissement du risque de rapports sexuels, même s'ils ne sont pas monnayés, entre des ouvriers et des mineurs.

Les risque de VBG/EAS/HS pourrait aussi être augmenté par les activités de réinstallation à travers par exemple, les demandes des faveurs sexuelles en échange des compensations ; si des mesures de sensibilisation et d'intégration des Codes de Conduits pour toute personne mettant en œuvre les activités de réinstallation et compensation ne sont pas menées. Les facteurs liés au projet qui contribuent au risque d'EAS/HS sont :

- (i) la proximité des travailleurs du projet avec les femmes et les filles de communautés, éventuellement sous une supervision limitée,
- (ii) le contexte de pauvreté et d'insécurité (dans certaines régions de la zone du projet comme Diffa et Tillabéry) qui accroît la vulnérabilité à l'EAS/HS.
- (iii) Existence de certaines normes sociales préjudiciables dans les contextes de mise en œuvre du projet

En outre, même si la réhabilitation de tronçons le long de la RN1 et le développement des services de transport, de logistique en soutien aux chaînes de valeurs agricoles prioritaires sont bénéfiques pour accroître le commerce sous régional pour à travers le transport des personnes

et des marchandises, ils pourraient exposer les femmes et les filles à l'EAS/HS (y compris le mariage précoce, ce qui est très prévalent dans le pays) au sein des communautés situées tout au long de la RN1.

Dans la mise en œuvre de ses activités, le projet veillera à ce que les droits des femmes soient reconnus et pris en compte durant tout le processus de planification, d'exécution et de suivi des activités. Aussi, le projet apportera son appui pour faire connaître aux populations locales les lois qui protègent les femmes et les filles à travers des moyens de communication adaptés et efficaces. Des mesures d'atténuation des risques seront intégrées dans un plan d'action spécifique en matière d'EAS/HS, qui prévoit :

- le recrutement d'un(e) spécialiste du genre et des violences basées sur le genre au sein des UGP;
- des consultations régulières avec les femmes et les filles sur les risques liés au projet ;
- un code de conduite qui devra être lu et signé par tout le personnel du projet avec des clauses spécifiques sur les VBG;
- la mise en place d'un accès aux services médicaux, psychosociaux et juridiques en matière de VBG ; ainsi que
- la conception et la mise en œuvre d'une stratégie de sensibilisation qui informent les travailleurs et les membres de la communauté sur les codes de conduite, et les points d'entrée pour signaler les plaintes en matière d'EAS/HS par le MGP.

Les plaintes liées aux VBG/EAS/HS sont considérées comme des plaintes sensibles qui seront traitées par le MGP du projet à travers des canaux bien spécifiques permettant de garantir la confidentialité et le respect des personnes concernées, et en suivant un protocole de responsabilité et de réponse pour les références aux services de VBG. Ces aspects seront développés au cours des formations des membres des comités de gestion des plaintes et notamment les points focaux VBG et les autres points d'entrées confidentiels qui seront identifiés lors des consultations communautaires.

La réhabilitation de certains tronçons de la RN1 va drainer de la main d'œuvre qui proviendra en bonne partie de l'extérieur de la zone d'intervention. La demande sociale du recrutement de la main d'œuvre locale doit être prise en compte. Aussi, les femmes et les jeunes doivent bénéficier d'une préférence locale dans le recrutement, aussi bien pour la construction de routes que pour l'accès aux services de restauration. Dans un tel contexte, des garde-fous doivent être érigés pour pallier (prévenir) les risques des VBG (faveurs sexuelles, abus et harcèlement sexuels...) et violences contre les enfants (VCE) (maltraitance, travail des enfants ou emploi de

mineurs...) en alliant plusieurs stratégies de sensibilisation, de formations sur les bonnes pratiques en la matière.

L'application des mesures de prévention et d'atténuation des risques de violence basée sur le genre, de violence contre les enfants et d'exploitation et d'abus sexuels feront l'objet d'un suivi régulier par le projet avec l'appui de spécialiste en genre et VBG.

Matrice d'action de Prevention, d'Atténuation et Réponse EAS / HS

<p align="center">Plan d'action de prévention et de réponse aux VBG, Exploitations et Abus Sexuels (EAS) et de Harcèlements Sexuels (HS) du Projet d'Intégration et de Connectivité du Sud Niger (PICSN)</p> <p align="center">2024-2027</p> <p>Projet d'Intégration et de Connectivité du Sud Niger (PICSN) (P179770) Niger</p> <p>Date du plan d'action EAS/HS : Septembre 2024 Niveau de risque EAS/HS : Substantiel</p>								
Risques d'EAS/HS liés au projet	Mesures d'atténuations et de prévention des risques susceptibles d'être induits par le projet	Responsable de l'action		Échéance	Budget	Indicateurs	Responsable du suivi et du Reporting	
		Acteur responsable	Acteurs Impliqués				Acteurs responsable	Acteurs impliqués
a. Risques d'exploitation et abus sexuels liés aux chantiers, la présence des travailleurs, et la possibilité de réinstallation	Recrutement d'un spécialiste VBG au sein de l'UCP	SPM	Coord	03/04/25		Spécialiste recruté	SPM	Coord
	Réalisation d'une cartographie des prestataires et services VBG	Coord & SPM	Consult	10/09/24		Cartographie réalisée	SSS	SPM
	Recrutement d'une ONG chargée d'appuyer la mise en œuvre du plan	Coord & SPM	ONG	29/05/25		Une ONG recrutée	SVBG/EAS/HS	SPM

	d'action VBG/EAS/HS							
	Elaboration des codes de bonne conduite interdisant les actes d'EAS/HS et proposant des mesures disciplinaires adéquates pour les travailleurs des entreprises, l'ensemble du personnel du projet, prestataires de services et toute parties prenantes impliquée dans la mise en œuvre des activités du projet	SSS	Coord	10/09/24	-	Trois codes de conduite élaboré	SSS	S&E
	Signature des codes de bonne conduite pour les travailleurs des entreprises, l'ensemble du personnel du projet, prestataires de services et toute parties prenantes	SVBG	Coord	02/06/25	-	Mécanisme en place pour assurer le suivi des codes de	SVBG	S&E

	impliquée dans la mise en œuvre des activités du projet					conduite signés		
	Elaboration d'un manuel de Mécanisme de Gestion des Plaintes (MGP) sensibles aux VGB/EAS/HS, pour le projet précisant les procédures et délais de traitement administratif (y compris les procédures de vérification), de rapportage des plaintes ainsi que les voies accessibles aux communautés et les principes directeurs de l'approche centrée sur les survivantes, y compris le maintien	SSS & SVBG	Coord	28/11/25	-	Manuel MGP élaboré	SSS & SVBG	S&E

	de la sécurité et confidentialité							
	Prise en compte des exigences et attentes en matière VBG/d'EAS/HS dans les dossiers d'appel d'offres pour aboutir à un code de conduite qui tient compte des questions d'EAS/HS	SVBG	SPM	Tout au long de la mise en œuvre du projet	-	DAO contenant exigences VBG/EAS/HS	SVBG	SPM
	Prise en compte dans les dossiers de passation de marchés la façon dont les coûts raisonnablement associés aux questions d'EAS/HS seront couverts dans le contrat	Entreprise	SPM	-	-	DAO prenant en compte les coûts associés VBG/EAS/HS	SPM	SVBG
	Appropriation des dispositions du code de conduite	SSS & SVBG	SPM	-	-	Soumissions	SSS & SVBG	SPM

	par les soumissionnaires avant le dépôt de leurs offres					sensibilisés		
	Suivi du respect de l'engagement pris dans le PGES chantier par les entreprises	SVBG	SSS	-		Nombre de mission de suivi	SVBG	SSS
	Evaluation de la capacité de l'entrepreneur à répondre aux exigences du projet en matière de prévention et de lutte contre l'EAS/HS confirmer, avant de finaliser le contrat	SVBG	SPM	-	-	Nombre d'experts en VBG du consultant ; Expériences de l'entreprise en matière de prévention et gestion des risques VBG/EAS/HS	SVBG	SPM

	<p>Evaluation des risques sous-jacents en matière d'EAS/HS du projet dans le cadre de l'évaluation sociale du projet et s'assurer que les risques liés à l'EAS/HS sont reflétés de manière adéquate dans tous les documents E7S relatifs aux projets CGES/PGES, PGES-C, PMPP, PGMO, etc.)</p>	SVBG	Coord	-		Risques sous-jacents évalués	SVBG	SSS
<p>b. Risques d'exploitation et abus sexuels liés au développement des services de transport et de logistique en soutien aux chaînes de valeurs agricoles prioritaires et</p>	<p>Renforcement des capacités des membres de l'UGP et des parties prenantes concernant les risques d'EAS/HS, y compris les codes de conduite et le MGP et signature des codes de bonne de conduite pour les travailleurs et l'ensemble du</p>	SVBG	SSS	-		<p>Nombre de sessions de sensibilisation ;</p> <p>Nombre de femmes sensibilisées</p>	SVBG	SSS

l'accroissement du commerce le long de la RN1	personnel du projet sur les VBG/EAS/HS							
	Suivi de la mise en œuvre des plans d'action d'atténuation EAS/HS des entrepreneurs	SVBG	SSS	-Chaque trimestre		Nombre de mission de suivi	SVBG	SSS
	Suivi des activités de l'ONG VBG	SVBG	SSS	-		Nombre de mission de suivi	SVBG	SSS
c. Risques de harcèlement sexuel liés au manque potentiel de supervision du personnel masculin et féminin (e.g. aux chantiers)	Recrutement et mise en place des points focaux VBG/EAS/HS au niveau des chantiers et villages bénéficiaires	ONG	SVBG	16/06/25	-	Nombre de points focaux recrutés et mis en place	ONG	SVBG
	Elaboration et affichage des messages sur la prévention et réponse aux EAS/HS	SVBG	ONG	-	-	Nombre de d'affichage	SVBG	Entreprise

	Diffusion des messages et émissions sur la prévention et réponse aux EAS/HS sur les radios locales	ONG VBG	SVBG	Début des travaux	-	Nombre de message et émissions diffusées	SVBG	ONG
d. Risques d'abus ou de violences liés aux normes sociales préjudiciables dans les contextes de mise en œuvre du projet	Confection et mise en place des registres des plaintes et autres accessoires	SVBG	SPM	16/06/25		Nombre de registre confectionnés et mis en place	SVBG	SPM

<p>e. Absence d'informations pour les bénéficiaires féminins concernant le projet et les risques associés à cause du manque de consultations avec les bénéficiaires féminins dans des conditions sûres et confidentielles</p>	<p>Organisation des consultations/sensibilisations communautaires à l'attention des femmes, des filles et d'autres groupes à risque : afin de les tenir informées sur les risques d'EAS/HS liés au projet et les mesures d'atténuation et identifier les points d'entrées pour les plaintes EAS/HS</p>	<p>ONG VBG</p>	<p>SVBG/SS</p>	<p>30/06/25</p>		<p>Nombre de réunions tenues ; Nombre de femmes touchées</p>	<p>ONG</p>	<p>SVBG</p>
<p>f. Manque d'accès des bénéficiaires féminins aux avantages et services du projet</p>	<p>Recrutement d'un vérificateur indépendant pour auditer la mise en œuvre du plan d'action VBG</p>	<p>SPM</p>	<p>SVBG</p>	<p>01/02/27</p>		<p>Vérificateur recruté</p>	<p>SVBG</p>	<p>Coord</p>

<p>g. Manque d'accès aux services de soutien pour les bénéficiaires féminins et aussi survivant(e)s d'EAS/HS compte tenu des conditions d'accès difficiles dans les zones reculées où le projet sera mis en œuvre</p>	<p>Mise en place des crédits de communication au profit des points focaux</p>	<p>SPM</p>	<p>SVBG</p>	<p>-</p>		<p>Montant des crédits alloués</p>	<p>SVBG</p>	<p>SPM</p>
<p>Total</p>								