FR

humanité &inclusion

Photo de l’évaluation menée dans le cadre de l’étude SIGNAL – avril 2023.

SIGNAL

Strategic Analysis of Emergency Logistics

HAITI

Juin 2023

SIGNAL : PRESENTATION

FR

Un projet piloté par Atlas Logistique, une unité technico-opérationnelle de Handicap International – Humanité & Inclusion, spécialisée dans l'acheminement de l'aide humanitaire, en soutien aux organisations et au système humanitaire.

NOTRE APPROCHE

- Un projet H2H au service des populations vulnérables
- Collecte de données
- Approche collaborative
- Accompagnement au changement

But

Améliorer l'impact de l'aide humanitaire en la rendant plus efficace, plus pertinente, plus équitable et plus inclusive.

Objectif

Le projet SIGNAL a pour objectif de produire, promouvoir et diffuser des outils qui améliorent la capacité de prise de décision et de planification de la communauté humanitaire dans les contextes d'urgence, de reconstruction et de développement.

Le projet Signal vise à identifier le degré de vulnérabilité et de capacité de relèvement des communautés en contexte fragile afin de favoriser la prise en compte, dans les stratégies d'aide humanitaire, des populations localisées dans les zones qui concentrent les contraintes logistiques les plus élevées et de renforcer ainsi leur recouvrement et leur résilience.

En Haïti, le projet Signal est intégré dans le projet I2A dans le secteur GIRD (Gestion Inclusive des risques et Désastres), visant à la mise en place de mécanismes d'actions anticipées basées sur les prévisions et les impacts des aléas d'origine climatique tels que les cyclones et inondations pour les populations les plus à risques dont les personnes handicapées.

SIGNAL : POUR QUI ?

FR

Le projet SIGNAL est destiné à être développé en partenariat et en complémentarité avec les acteurs humanitaires et scientifiques. HI-AL mène des discussions à la fois au niveau global et sur le terrain avec les acteurs suivants :

- Agences des Nations Unies (identification et signalisation des zones vulnérables (HNO/HRP), stratégies de préparation aux urgences, vulnérabilité logistique intégrée dans les évaluations multisectorielles, plateformes OCHA pour le partage des données (HDX, réponse humanitaire, etc.).

- Cluster logistique (veille globale des pays vulnérables sur le plan logistique, complémentarité des projets de préparation aux urgences et des évaluations multisectorielles, partage de données, etc.)

- ONG et OING : plaidoyer pour inclure la vulnérabilité logistique dans la conception et la mise en œuvre du projet, y compris les recommandations "Do not Harm".

- Autorités et ministères : collecte de données secondaires pour le calcul de l'IVL, renforcement des capacités, plaidoyer pour inclure la vulnérabilité logistique dans la conception du plan d'occupation des sols.

QUE CONTIENT SIGNAL ?

FR

INDICE DE VULNERABILITE (IVL)

RAPPORT DE L'EVALUATION DE L'ACCES ET DE L'ENVIRONNEMENT LOGISTIQUE LOCAL

Signal est un projet innovant qui vise à identifier le degré de vulnérabilité et la capacité de récupération des communautés dans des contextes fragiles. Il est actuellement mis en œuvre par HI dans 7 pays pilotes (Bénin, Burkina Faso, Haïti, Madagascar, Mali, Niger, Togo).

Signal se compose de deux éléments principaux :

- **l'indice de vulnérabilité logistique (IVL)**, calculé sur la base de 7 sous-indicateurs à partir de données secondaires ; et
- **L'évaluation de l'accès et de l'environnement logistique local**, établi sur différents thèmes en fonction du contexte d'intervention via la collecte de données primaires.

Le projet a été soutenu par le Centre de crise et de soutien, la Fondation Ipsen, le Ministère des Affaires étrangères et européennes du Luxembourg, le Ministère des Affaires étrangères de l'Allemagne et l'USAID.

Signal est en constante évolution : à la fois destinés et construits grâce aux acteurs de l'aide humanitaire, les livrables de ce projet H2H ("humanitarian to humanitarian") s'améliorent chaque jour pour mieux soutenir leurs actions au service des populations les plus vulnérables.

SIGNAL Indice de vulnérabilité logistique : quelle utilité pour vous ?

FR

Le projet Signal aide les acteurs humanitaires à identifier les communautés les plus vulnérables, afin de maximiser l'impact de leurs actions. Que vous soyez une organisation non gouvernementale, un bailleur de fonds ou une agence internationale, quels que soient votre statut et votre mode d'intervention, Signal vous fournit une **analyse détaillée d'une zone donnée**.

A travers ses 7 sous-indicateurs, l'IVL vous permet d'affiner votre approche en prenant en compte des aspects logistiques souvent ignorés (couverture, état et accès des réseaux routiers, proximité des portes d'entrée internationales, équipement des ménages en véhicules motorisés, accès aux centres de ravitaillement, régularité du terrain).

https://atlas-logistique.gitlab.io/signal-webmap/#map

En outre, les diagnostics de résilience logistique locale fournissent des informations sur les questions contextuelles dans le pays d'intervention (disponibilité des produits sur les marchés, accessibilité des populations aux points de vente, etc.

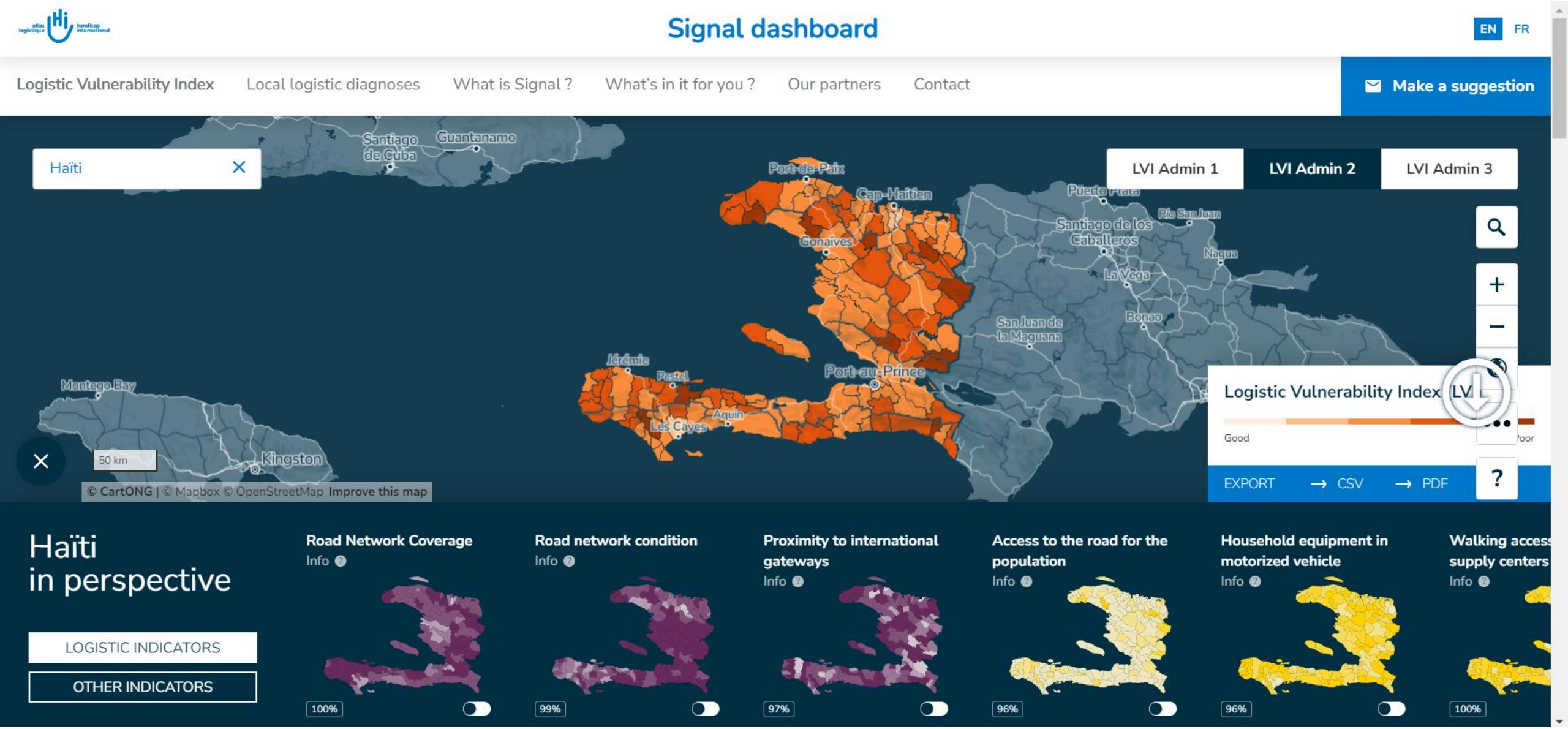
En liant la recherche à l'action humanitaire et en collaborant avec des acteurs de multiples domaines (universités, ONG, agences des Nations Unies), nous avons l'intention de faire de la logistique une composante clé de l'aide humanitaire inclusive et de changer les perceptions en termes d'inclusion des communautés vulnérables dans la logistique.

-> The LVI is a tool to support the identification of the most logistically vulnerable areas and ensure resources and planning are set to include and prioritise these isolated communities (because they are the less resilient) in the global aid response

SIGNAL DASHBOARD : Indice de vulnérabilité logistique données en ligne

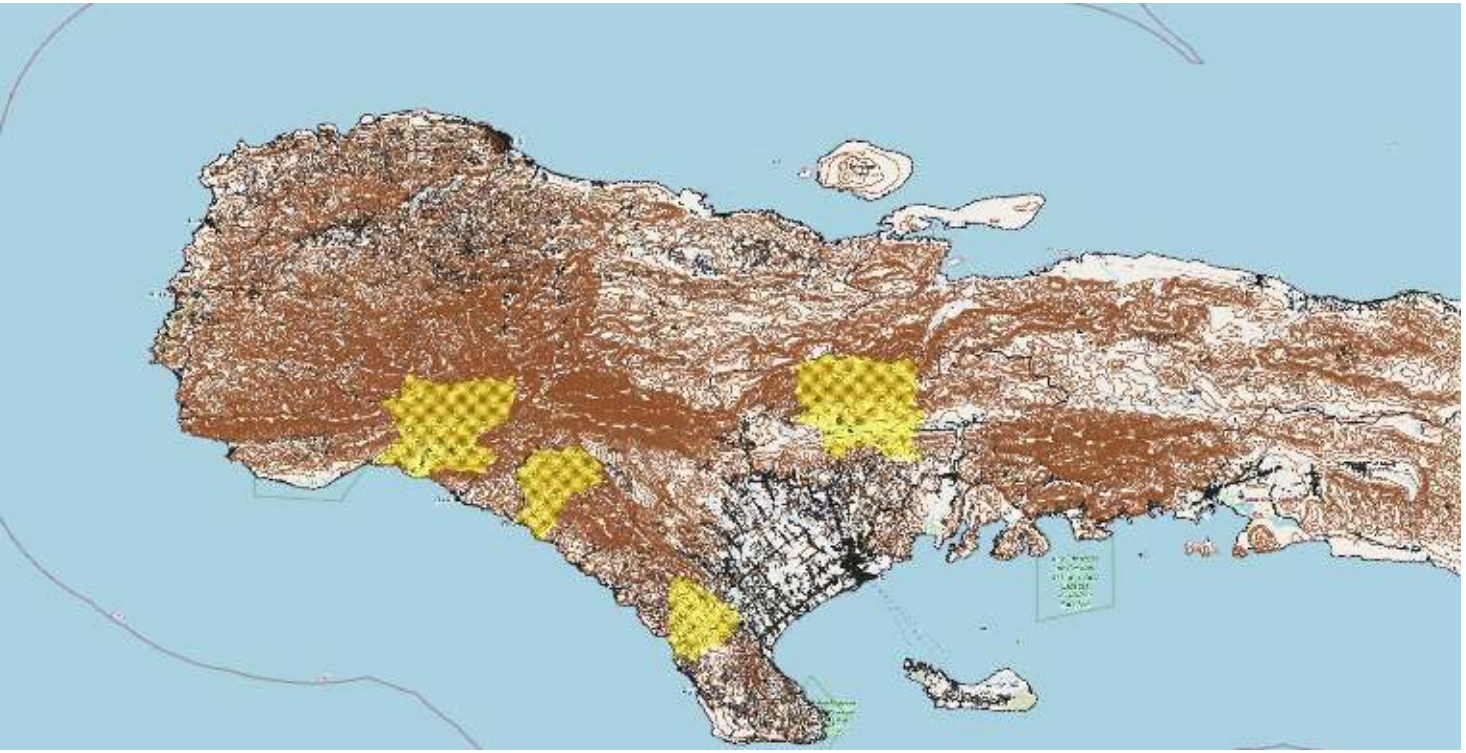
FR

https://atlas-logistique.gitlab.io/signal-webmap/#map



SIGNAL : RAPPORT DE L'EVALUATION DE L'ACCES ET DE L'ENVIRONNEMENT LOGISTIQUE LOCAL

FR



- Sélection des zones à évaluer grâce à des consultations avec les autorités, les clusters et les acteurs humanitaires, LVI et/ou d'autres facteurs (HRP, zones à risque d'urgence, etc.)

- Collecte de données primaires lors d'évaluations sur le terrain des marchés, des transporteurs et des infrastructures de transport afin d'identifier les stratégies de la chaîne d'approvisionnement locale des marchés et des communautés.

- Plaidoyer, recommandation (Do not Harm) aux acteurs humanitaires et aux autorités.

En Haïti, trois zones ont été diagnostiquées :

- Grand'Anse (janvier 2021)
- Nord Ouest (mars 2021)
- **Sud : Arniquet, Les Anglais, Maniche, Port à Piment (mai 2023)**

-> The evaluations are focusing on local logistics resilience of the vulnerable areas selected with the humanitarian actors

INFORMATIONS GENERALES DES ONG ENQUETEES

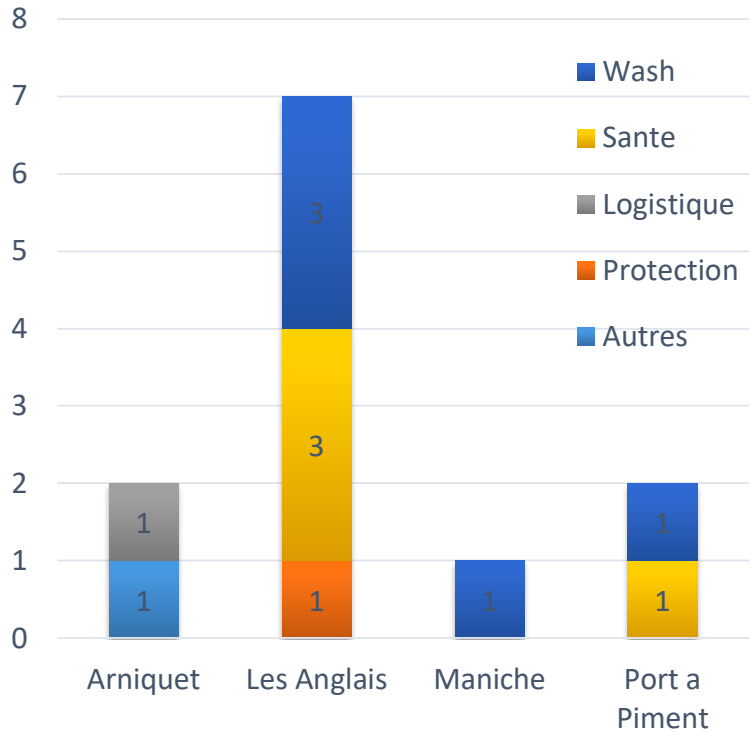


Figure : Secteurs d'intervention des ONG ayant répondu au questionnaire et intervenant dans les communes d'étude

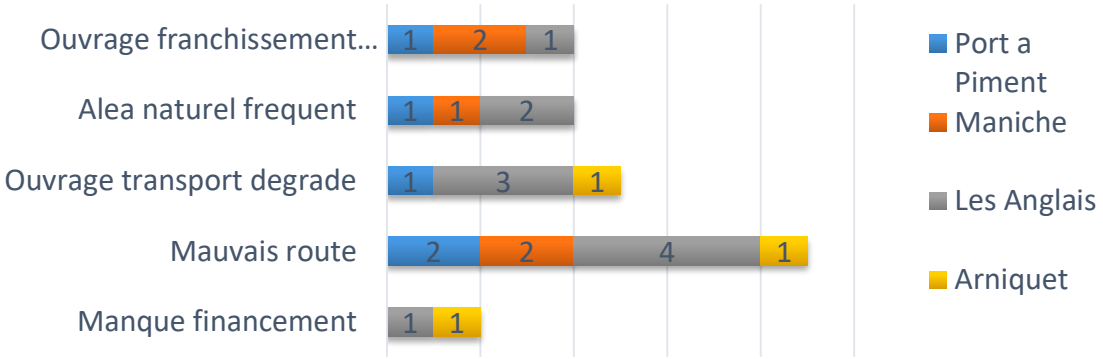
- 11 ONGI ont répondu au questionnaire et 1 ONG locale.
- 6 de ces ONG ont une présence dans au moins l'une des 4 communes d'étude.

Dans le cadre de leurs interventions, les principales causes de difficultés d'accès des routes mentionnées par les ONG sont en premier lieu le **mauvais état des routes**; puis la **dégradation des ouvrages** et enfin l'absence de routes. Les plus grandes difficultés sont rencontrées sur la commune des Anglais.

Les ONG estiment que les communautés qui vivent dans des zones difficiles d'accès rencontrent en premier lieu des **difficultés d'approvisionnement**, et ce notamment dans la commune des Anglais. **L'inflation, les pillages, les déplacements et les péremptions des denrées** sont des sujets qui préoccupent également les communautés habitant dans ces zones enclavées interrogées

INFORMATIONS GENERALES DES ONG ENQUETEES FACE AUX RISQUES

Les principales difficultés rencontrées par les ONG en sus de celles mentionnées plus haut en période d'aléas sont : **l'incapacité d'accéder à la zone** plus particulièrement pour les communes des Anglais, de Maniche et de Port à Piment, le manque d'information sur l'accessibilité des communes et enfin le manque de préparation.



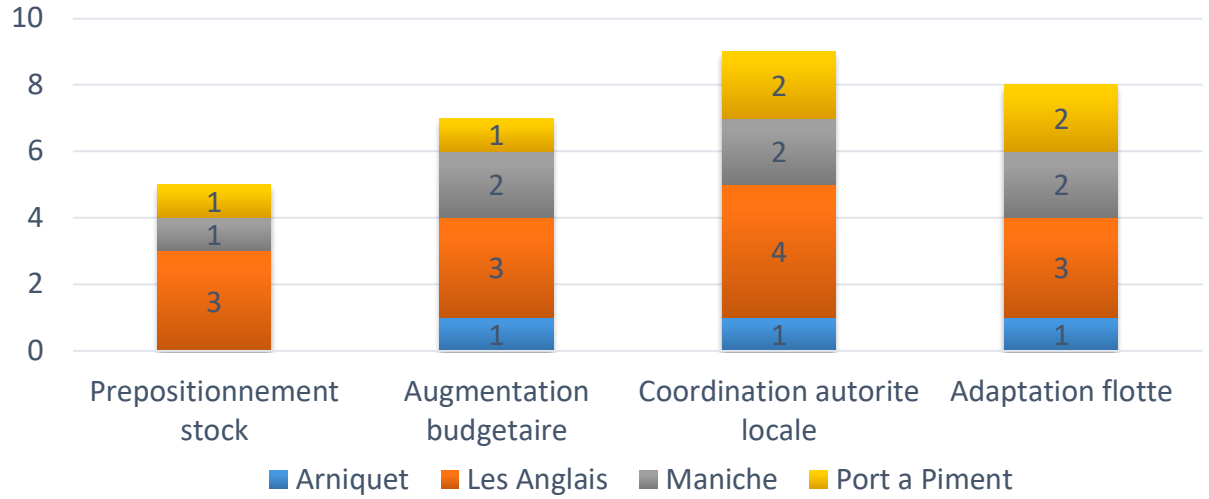


Figure : Les principales recommandations des ONG aux organisations humanitaires souhaitant intervenir dans ces zones difficiles d'accès et soumises à de fortes tensions

Les principaux enjeux opérationnels rencontrés par les ONG intervenants sur les communes de l'étude sont en premier lieu : le **mauvais état des routes**. L'essentiel des enjeux porte sur l'état des infrastructures routières à savoir également les ouvrages de transport dégradés et les ouvrages de franchissement dégradés. L'impact des aléas naturels est également fortement représenté.

SYNTHESE ONG : Sur les 4 communes étudiées, **la commune des Anglais**, la plus éloignée des Cayes, **concentre le plus de retours concernant les difficultés d'accès et les principaux enjeux opérationnels**. Les recommandations portent sur des solutions de **gouvernance** et de relation/coordination avec les **autorités locales**, mais aussi d'**adaptation de la flotte de véhicules** et **l'augmentation budgétaire** pour pallier aux surcoûts des projets réalisés dans des zones difficiles d'accès. Le **pré-positionnement des stocks** est également un axe central recommandé par les ONG intervenant sur ces communes.

SIGNAL : RAPPORT DE L'EVALUATION DE L'ACCES ET DE L'ENVIRONNEMENT LOGISTIQUE LOCAL

INFORMATIONS GENERALES DES AUTORITES LOCALES ENQUETEES

Sur la base d'un questionnaire établi dans le cadre de cette étude dédié aux autorités locales, **19 représentants** (maire; CASEC; ASEC) ont été approchés pour répondre aux questions portant sur leurs perceptions, l'état de connaissance des risques et sur les difficultés d'accès des zones d'interventions.

Au moins un représentant par section communale a été interviewé et a répondu au questionnaire.
D'après les autorités locales, **toutes les sections ont des localités difficiles d'accès**.

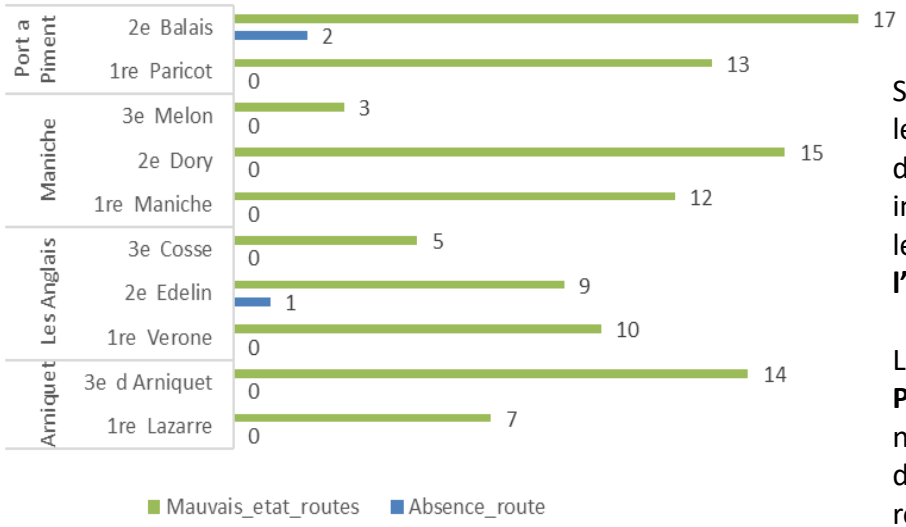


Figure : Les principales causes de difficultés d'accessibilité routière rencontrées par les autorités locales ayant répondu au questionnaire et intervenant dans les communes d'étude

Selon les autorités locales, les principales causes de difficultés d'accès liées aux infrastructures routières sont le **mauvais état des routes** et **l'absence de routes.**

La **2eme section de Port à Piment** cumule le plus grand nombre de localités difficiles d'accès et l'absence de routes.

LES CAUSES DE DIFFICULTE D'ACCES **EN CAS DE CHOC**

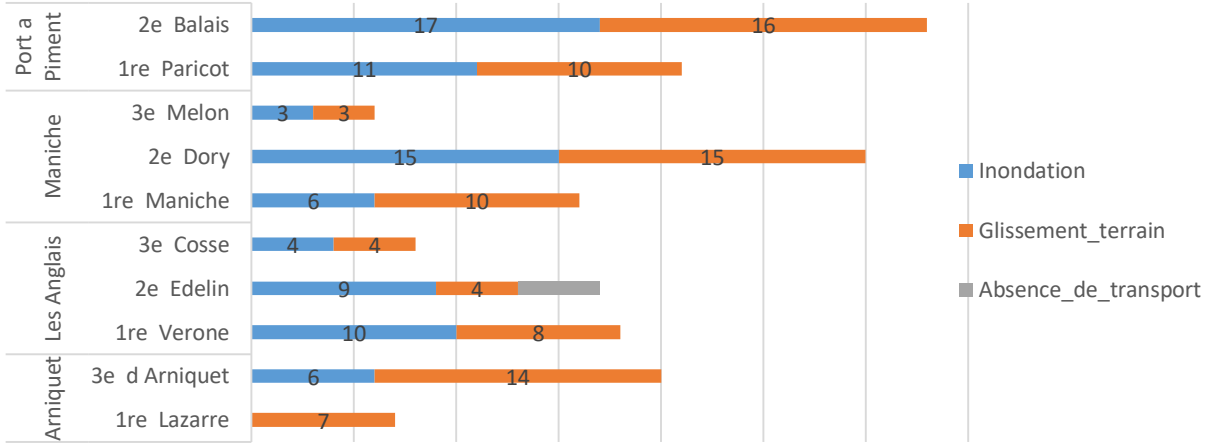
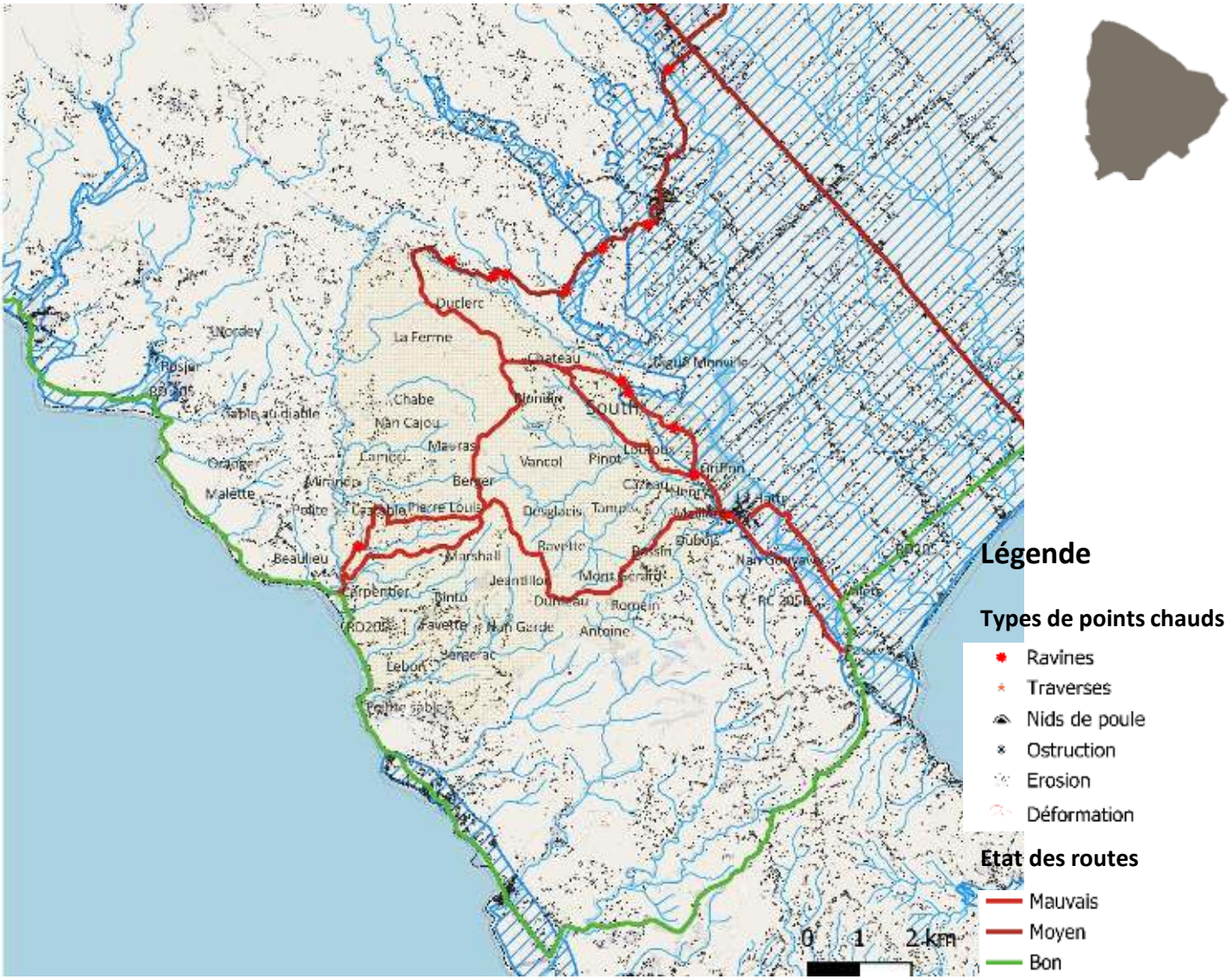


Figure : les principales causes de difficultés d'accès rencontrés en cas d'aléas

SYNTHESE AUTORITES LOCALES :

D'après les représentants des autorités locales des communes étudiées, **toutes les sections ont des localités difficiles d'accès.** Les localités deviennent encore plus difficiles d'accès plus particulièrement sur les mois **de mai et avril; puis en septembre et octobre (et dans une moindre mesure, en novembre).** Les principales causes de difficultés d'accès liées aux infrastructures routières sont **le mauvais état des routes et l'absence de routes. 85% des voies de contournement sont peu ou pas accessibles en cas d'aléas.** Les principales causes de difficultés d'accès en cas d'aléas sont **les glissements de terrain et les inondations.**



Carte des infrastructures routières (route, ouvrages) face aux risques d'inondation - Commune de Arniquet

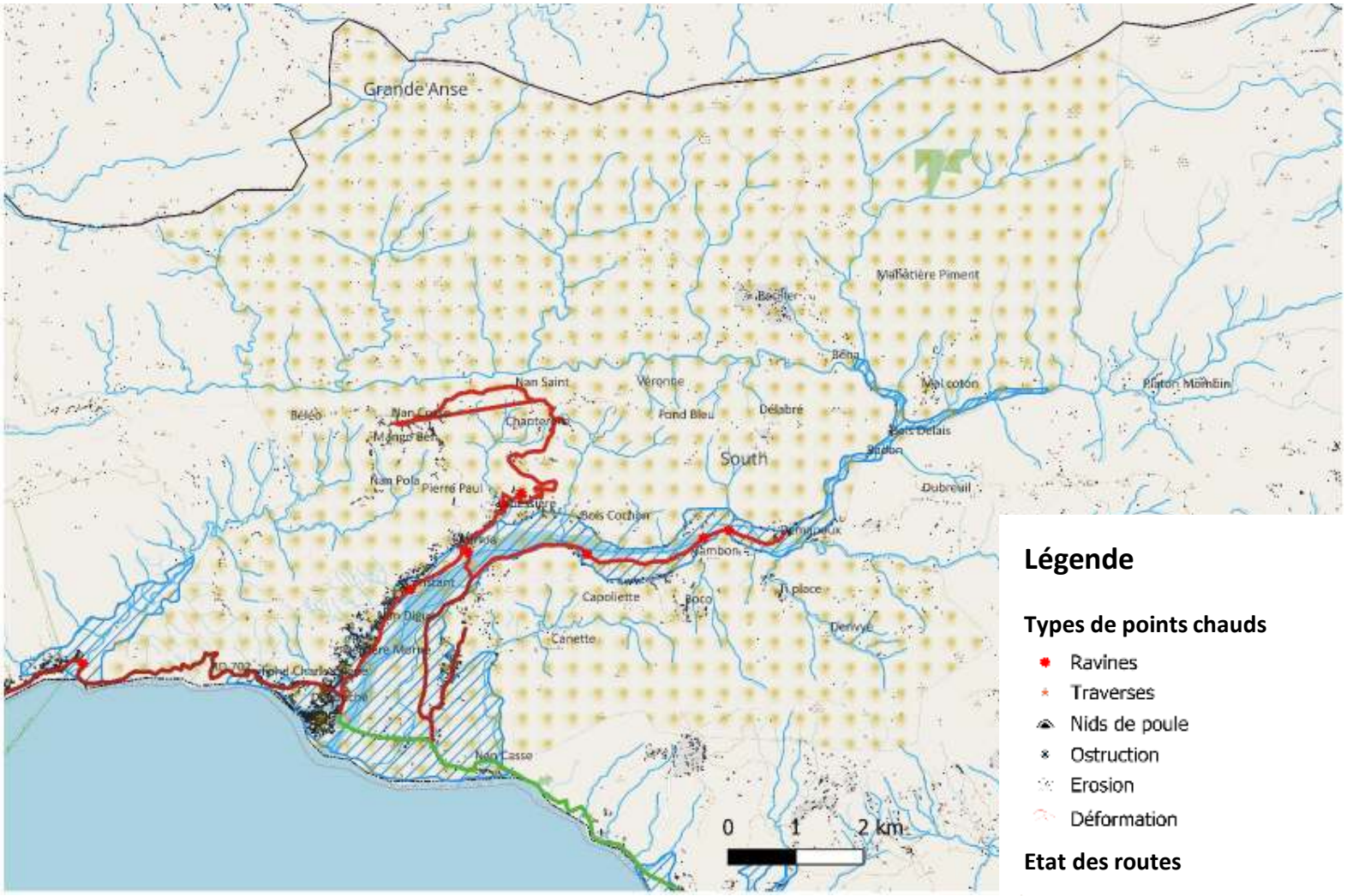
FOCUS : COMMUNE DE ARNIQUET

La commune d'Arniquet est composée essentiellement de routes montagneuses, étroites voire très étroites, d'état mauvais ou moyen. On y accède depuis les Cayes par la route départementale 205 qui est en bon état et bitumée mais qui est en partie inondable et qui longe la côte. La RC 205B qui permet d'accéder au centre d'Arniquet a fait l'objet de rénovation mais reste en zone inondable et à forte pente.

Au vu des risques et de l'état des routes, si la zone de Torbeck devenait impraticable ou inondée, la commune d'Arniquet pourrait être également accessible depuis la route de Camp Perrin. Cependant, les moyens de transport devraient être adaptés aux mauvaises conditions des routes qui sont souvent montagneuses.

ANALYSE DE L'INFRASTRUTURE ROUTIERE

FR



Carte des infrastructures routières (route, ouvrages) face aux risques d'inondation

Légende

Types de points chauds

- Ravines
- Traverses
- Nids de poule
- Ostruction
- Erosion
- Déformation

Etat des routes

- Mauvais
- Moyen
- Bon

Hydrologie/typologie

- Zone inondable
- Réseau hydraulique

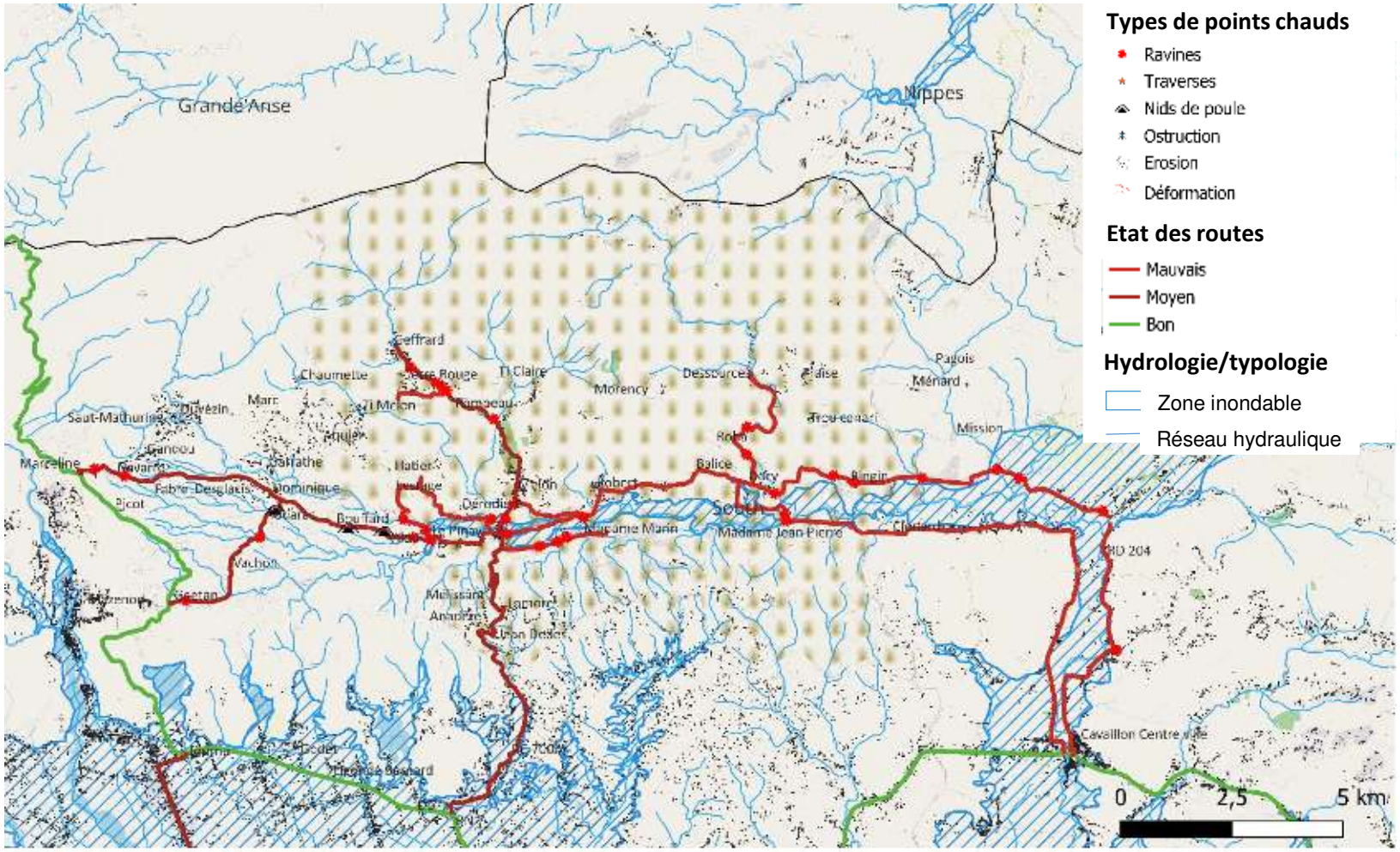
FOCUS : COMMUNE LES ANGLAIS

La commune des Anglais est composée essentiellement de routes montagneuses et en plaine, étroites voire très étroites, d'état mauvais ou moyen. On y accède depuis les Cayes par la route départementale 205 qui est en bon état, en grande partie bitumée, mais qui est en partie inondable et qui longe la côte. Un accès est également possible par la RN 702 depuis Jérémie jusqu'à Tiburon. La commune est coupée en deux par la rivière qui lors des épisodes pluvieux peut être très dangereuse et rendre l'accès difficile.

Au vu des risques et de l'état des routes, si la zone de Torbeck devenait impraticable ou inondée, la commune des Anglais se retrouverait isolée depuis les Cayes. Un accès par la mer par le biais de solutions de transport maritime pourrait être envisageable. Cependant, l'accessibilité à l'intérieur des terres restera difficiles avec des routes en mauvais états et en zones inondables.

ANALYSE DE L'INFRASTRUTURE ROUTIERE

FR



Carte des infrastructures routières (route, ouvrages) face aux risques d'inondation

FOCUS : COMMUNE MANICHE

La commune de Maniche est composée essentiellement de routes de plaine, étroites voire très étroites, d'état mauvais ou moyen. On y accède depuis les Cayes par la RN 2 depuis Cavaillon (RD 204) ou depuis la RN7 depuis 3 entrées possibles : Marceline, Gaetan et Carrefour Dollin. Ces deux routes sont en bon état et bitumées. La commune est traversée par plusieurs rivières qui lors des épisodes pluvieux peuvent être très dangereuses et rendre l'accès difficile.

La commune de Maniche semble facilement accessible depuis les grands axes routiers mais elle se retrouve finalement difficile d'accès en son centre. Une adaptation de la flotte de véhicule doit être envisagée si une aide humanitaire d'urgence devait être déployée. De plus, l'état des routes et notamment des zones de franchissement serait à valider pour choisir le meilleur itinéraire.

ANALYSE DE L'INFRASTRUTURE ROUTIERE

FR

Carte des infrastructures routières (route, ouvrages) face aux risques d'inondation

FOCUS : COMMUNE PORT A PIMENT

Légende

Types de points chauds

- Ravines
- Traverses
- Nids de poule
- Ostruction
- Erosion
- Déformation

Etat des routes

- Mauvais
- Moyen
- Bon

Hydrologie/typologie

- Zone inondable
- Réseau hydraulique

La commune de Port à Piment est composée essentiellement de routes montagneuses, étroites voire très étroites, d'état mauvais ou moyen. On y accède depuis les Cayes par la route départementale 205 qui est en bon état et bitumée mais qui est en partie inondable et qui longe la côte. Un accès est également possible par la RN 702 depuis Jérémie jusqu'à Tiburon. La commune est coupée en deux par la rivière et beaucoup de ramifications qui lors des épisodes pluvieux peuvent être très dangereuses et rendre l'accès difficile.

Au vu des risques et de l'état des routes, si la zone de Torbeck devenait impraticable ou inondée, la commune de Port à Piment se retrouverait isolée depuis la Route des Cayes. Un accès par la mer par le biais de solutions de transport maritime pourrait être envisageable. L'accès serait possible par Jérémie également, sur une route en très mauvais état. L'accessibilité à l'intérieur des terres restera difficiles avec des routes en très mauvais état et en zones inondables.

RECOMMANDATIONS EN TERMES DE GESTION DE RISQUE

- Fonctionnement des marchés et disponibilité des produits de première nécessité en cas d'aléa (Mesures de préparation, d'adaptation et d'atténuation)
- Acheminement de l'aide humanitaire en cas d'aléa : stockage et infrastructures routières (Mesures de préparation à la réponse à l'urgence)

RECOMMANDATIONS DES ONG

Les communes étudiées sont reconnues comme étant des communes difficiles d'accès. Afin d'améliorer la rapidité de l'aide humanitaire en cas de choc, les recommandations des ONG présentes sur le terrain d'étude portent sur des solutions de :

- gouvernance et de relation/coordination avec les autorités locales,
- d'adaptation de la flotte de véhicules
- de l'augmentation budgétaire pour pallier aux surcoûts des projets réalisés dans des zones difficiles d'accès.
- de pré-positionnement des stocks afin de maintenir l'accès à l'aide pour les plus enclavés en cas de chocs.

RECOMMANDATIONS EN TERMES D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Les infrastructures routières étant indispensables à la circulation des biens et des personnes et aux échanges commerciaux, nous proposons aux acteurs étatiques comme humanitaires de:

- Encourager le bitumage des routes nationales de la zone et des routes départementales;
- Identification et recensement des routes secondaires et réalisation d'activités Cash for Work afin d'améliorer l'accessibilité à ces 4 communes;
- Renforcements des capacités du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) et appui à la mise en œuvre du plan stratégique national « Pour un développement durable des infrastructures routières » et le « Plan stratégique de développement d'Haïti »;
- Prioriser les points chauds identifiés sur chaque commune et soutenir le reprofilage léger sur les dégradations les plus avancées avant la saison de pluie afin d'atténuer les risques de coupures du réseau.
- Appuyer les travaux d'entretiens périodiques et courants pour renforcer la résistance des infrastructures aux impacts des aléas sur la zone;
- Plaider pour la construction de fossés latéraux pour l'évacuation des eaux pluviales le long de la chaussée et aux niveaux des zones inondées pour atténuer les risques d'inondations des chaussées sur une longue période;
- Sensibiliser pour la limitation des tonnages sur les ouvrages de franchissements en mauvais état;
- Encourager le renforcement des ouvrages de franchissement en très mauvais état en amont de la saison cyclonique.
- Intégrer la liste des routes coupées aux plans de contingence communaux et départementaux afin de préparer les réponses aux urgences dans les 4 communes ciblées.

SIGNAL et MERLUH : quel service pour les humanitaires ?

FR

atlas logistique humanity &inclusion

Atlas Logistique est une unité opérationnelle d'Humanité & Inclusion / Handicap International (HI) spécialisée dans les services logistiques et la gestion de la chaîne d'approvisionnement pour les organisations humanitaires. En tant que membre de la famille HI, nous croyons en la distribution inclusive et équitable de l'aide humanitaire pour toutes les populations vulnérables, et y travaillons chaque jour, à travers des solutions logistiques innovantes et stratégiques qui aident les acteurs à aller plus loin, plus vite.

MERLUH (Mer Logistique Urgence Haïti) : **Cabotage, stockage et transport routier**

Atlas Logistique / Humanité et Inclusion offre un service de transport multimodal gratuit à tous les acteurs de l'aide humanitaire en Haïti:

Préacheminement de Port au Prince jusqu'aux ports de chargements

Service de transport maritime type cabotage permettant d'éviter les zones de bloquage (insécurité/ infrastrucures dégradées)

Service de transport routier au départ de Port au Prince

HI-Atlas logistique, par le biais du projet MERLUH, répond aux besoins de transport de marchandises des humanitaires dans un contexte de crise. Ce mécanisme de réponse d'urgence est un outil supplémentaire au bénéfice du déploiement de l'aide humanitaire.

Chiffres clés

11 voiliers Assurant l'acheminement de l'aide humanitaire

7 transporteurs routiers contractualisés pour une capacité de **27 camions**

1521 T / 3142 m3 transportés depuis novembre 2020

H2H: 13 ONG ou associations partenaires

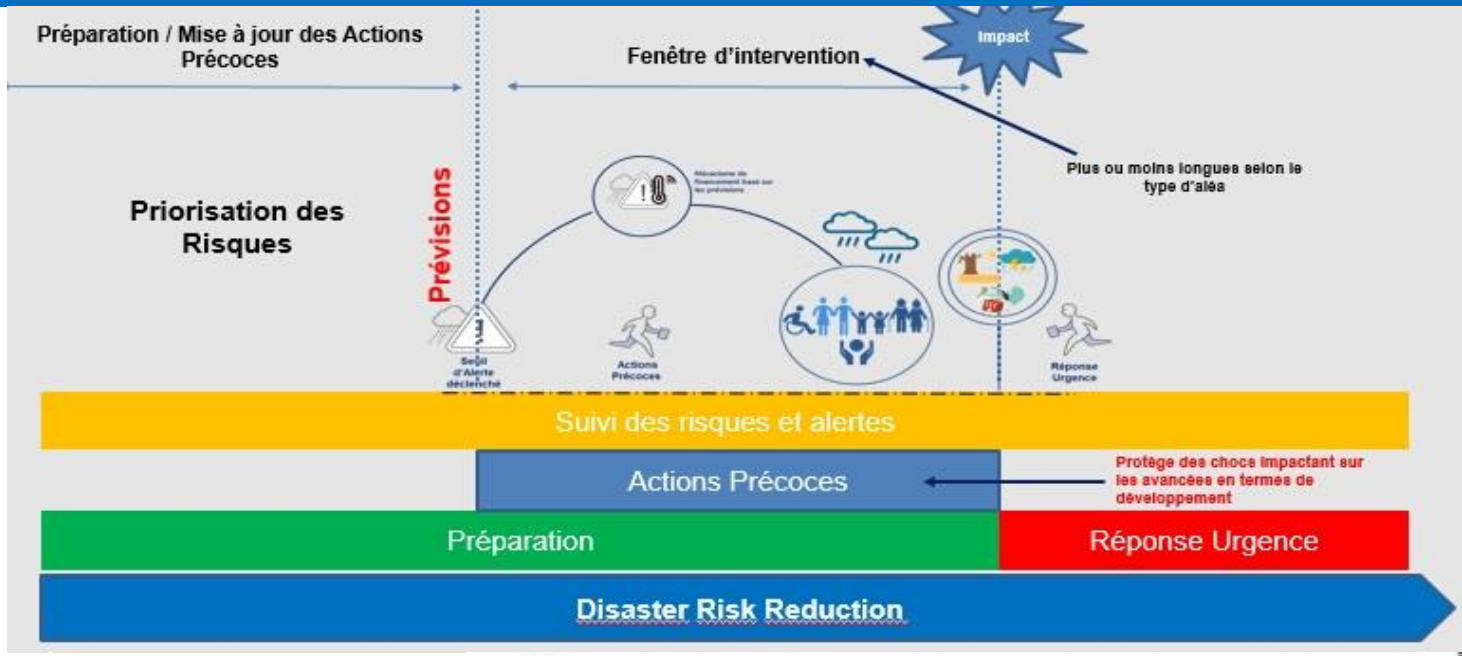
1 partenaire local, AQUADEV, Assurant le renforcement de capacités des équipages maritimes

SIGNAL et l'Action Anticipée : quelle dynamique et quelle synergie ?

FR

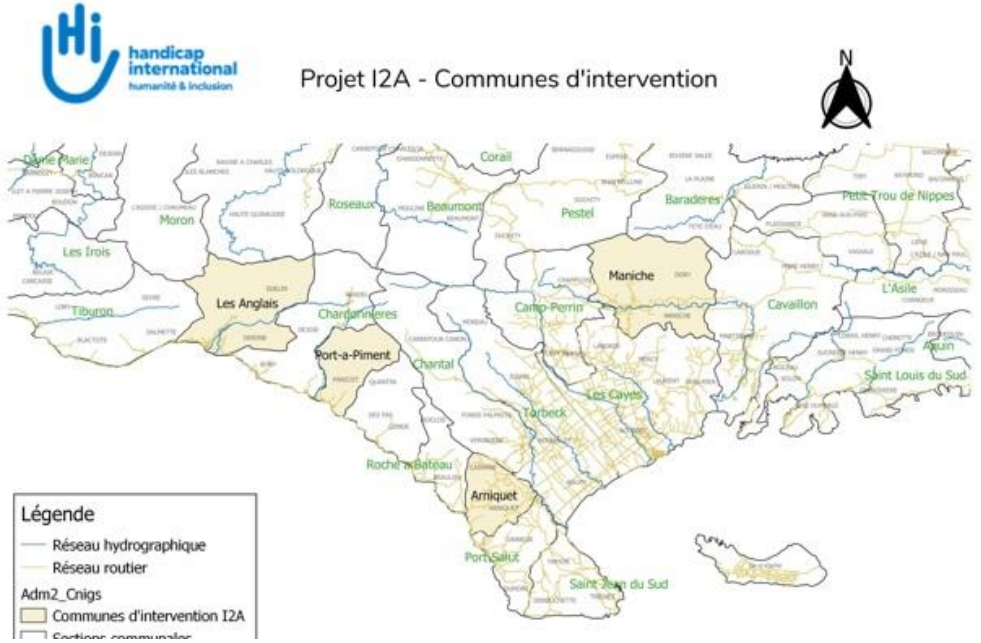
Qu'est ce que l'action précoce ?

L'action précoce est un ensemble d'interventions humanitaires déclenchées une fois qu'un seuil de prévision préalablement convenu est franchi. Soutenues par un financement convenu au préalable, les actions précoces préviennent ou atténuent les impacts potentiels d'une catastrophe avant qu'un choc ou des impacts aigus ne se fassent sentir.



Via un modèle d'impact basé sur les prévisions, ce projet accompagne les communautés concernées dans la définition d'un ensemble d'action susceptible d'être mises en œuvre en prélude à une catastrophe.

Ainsi, il renseigne HI/AL ainsi que d'autres acteurs sur les possibles actions à mettre en place dans une fenêtre de temps comprise entre le moment ou le déclencheur est atteint et le moment de l'impact. Ces actions peuvent être de la distribution de cash, de FI/NFI, de kits de renforcement de maisons, d'où l'importance du pré-positionnement décentralisé proposée dans les recommandations du projet SIGNAL.



EFFETS ESCOMPTES

FR

- La vulnérabilité logistique est considérée comme une composante des stratégies d'inclusion, elle est incluse dans les processus HNO-HRP afin d'identifier les populations les plus vulnérables.

- La vulnérabilité logistique est utilisée comme un indicateur clé par les décideurs pour préparer, planifier et concevoir des réponses d'urgence et des politiques de développement.

- La vulnérabilité logistique est suivie de près dans tous les pays à risque et partagée avec les acteurs humanitaires.

- La résilience logistique est identifiée dans les zones isolées et vulnérables sur le plan logistique. Les décideurs et les opérateurs de l'aide sont en mesure de renforcer les stratégies de rétablissement des communautés isolées, de limiter les effets néfastes de l'aide humanitaire et de favoriser l'efficacité de l'acheminement de l'aide dans les zones difficiles d'accès.

OUR PARTNERS / NOS PARTENAIRES

WHU
Otto Beisheim School of Management

Federal Foreign Office

FONDATION IPSEN

UNIVERSITÉ DE LYON

INSA
INSTITUT NATIONAL DES SCIENCES APPLIQUÉES LYON

USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

CENTRE DE CRISE ET DE SOUTIEN

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Affaires étrangères

atlas logistique

humanité &inclusion

Merci pour votre attention