



République d'Haïti  
Ministère des Travaux Publics,  
Transports et Communications (MTPTC)  
Unité Centrale d'Exécution (UCE)

# Projet de développement urbain au Cap-Haïtien (CHUD) — P168951

Réhabilitation de la route SOS, connectant la RN1 & la RN3

---

## Plan de gestion environnementale et sociale (PGES)



# TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES .....	5
LISTE DES TABLEAUX .....	6
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS .....	7
I. INTRODUCTION .....	9
1.1 Contexte du Plan de gestion environnementale et sociale .....	9
1.2 Objectifs du PGES .....	10
1.3 Méthodologie d'élaboration du PGES .....	11
1.3.1 Analyse des documents du projet et d'autres documents stratégiques et de planification au niveau national, régional ou local .....	11
1.3.2 Observations terrain sur la zone d'influence .....	13
1.3.3 Consultations avec les parties prenantes .....	14
II. DESCRIPTION DES TRAVAUX .....	16
2.1 Justification des travaux de réhabilitation de la route SOS .....	16
2.2 Présentation des travaux de réhabilitation de la route SOS .....	16
2.3 Gestion des crues de la rivière Any et de Haut du Cap .....	17
III. ENVIRONNEMENT DES TRAVAUX .....	19
3.1 Localisation géographique de la route SOS .....	19
3.2 Aspects socioéconomiques de la zone d'influence de la route SOS .....	20
3.3 Environnement biophysique .....	21
3.4 Patrimoine culturel .....	22
3.5 L'aéroport international du Cap-Haïtien .....	22
IV. CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DU PGES .....	23
4.1 Législation haïtienne .....	23
4.1.1 Gestion de l'environnement .....	23
4.1.2 L'urbanisme et l'aménagement des routes .....	26
4.1.3 Code du travail .....	26
4.1.4 Code pénal .....	28
4.1.5 Règlementation relative à l'expropriation .....	30
4.2 Cadre juridique international .....	31
4.3 Principaux acteurs institutionnels en environnement et affaires sociales .....	32
4.4 Normes environnementales et sociales de la Banque mondiale .....	34
4.5 Comparaison entre la législation haïtienne et les 8 NES de la Banque mondiale applicables au CHUD .....	38
V. EFFETS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX POTENTIELS DE LA RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS .....	49
5.1 Méthodologie d'évaluation des risques et effets environnementaux et sociaux .....	49
5.2 Effets environnementaux et sociaux positifs de la réhabilitation de la route SOS .....	49
5.3 Effets environnementaux et sociaux négatifs de la réhabilitation de la route SOS .....	53
5.3.1 Effets négatifs potentiels du contexte biophysique, social et sanitaire sur le projet .....	54
5.3.2 Source d'impacts environnementaux et sociaux négatifs .....	56
5.3.3 Composantes environnementales et effets négatifs potentiels .....	57
5.3.4 Composantes sociales et effets négatifs potentiels .....	60
5.3.5 Rappel des politiques et procédures de gestion des risques liés aux travailleur/se(s) du projet .....	68

VI.	<b>ANALYSE DES VARIANTES</b> .....	70
6.1	Situation « sans projet » .....	70
6.1.1	Effets positifs de la situation « sans projet » .....	70
6.1.2	Effets négatifs de la situation « sans projet » .....	70
6.2	Situation avec la réhabilitation de la route SOS .....	72
6.3	Travaux réalisés sur la route SOS depuis le lancement du projet CHUD .....	72
6.4	Analyse SEPO de la réhabilitation de la route SOS .....	75
VII.	<b>PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE</b> .....	77
7.1	Approche et stratégie de mise en œuvre du PGES .....	77
7.2	Mesures de renforcement des effets positifs .....	77
7.3	Mesures d'évitement, d'atténuation et de surveillance .....	78
7.4	Plan de gestion environnementale et sociale en phase de construction .....	79
7.5	Plan de gestion environnementale et sociale en phase d'exploitation de la route SOS réhabilitée .....	93
7.6	Plan de formation et de renforcement de capacité en gestion environnementale et sociale .....	97
7.7	Plan de prévention et de lutte contre la violence basée sur le genre .....	98
7.7.1	Contexte de la VBG .....	98
7.7.2	Groupes cibles .....	99
7.7.3	Définitions et termes .....	99
7.7.4	Principes directeurs .....	100
7.7.5	Mécanisme de rapportage et de référencement .....	101
7.7.6	Pré-identification des parties prenantes pour la prise en charge des victimes éventuelles de VBG .....	102
VIII.	<b>MÉCANISME DE GESTION DES PLAINTES</b> .....	104
8.1	MGP institutionnel .....	104
8.1.1	Principes directeurs du MGP institutionnel .....	104
8.1.2	Approche du MGP institutionnel .....	105
8.1.3	Procédures, recours et traitement des plaintes .....	106
8.2	MGP des travailleurs/ses .....	109
8.2.1	Principes directeurs du MGPT .....	110
8.2.2	Approche du MGPT .....	110
8.2.3	Procédures, recours et traitement des plaintes .....	111
8.3	Procédures pour la gestion éthique des plaintes EAS/HS .....	113
IX.	<b>SURVEILLANCE, SUIVI ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL ET PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE</b> .....	115
9.1	Objectifs de la surveillance et du suivi environnemental et social .....	115
9.2	Surveillance environnementale et sociale des chantiers .....	115
9.3	Suivi environnemental et social .....	116
9.4	Composition de l'équipe de gestion E&S de l'Entrepreneur .....	117
9.5	Plan de surveillance environnementale et sociale .....	117
9.6	Plan de mobilisation des parties prenantes .....	121
9.7	Consultation des parties prenantes et audiences publiques .....	121
X.	<b>BUDGET ET CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE</b> .....	123
10.1	Budget prévisionnel .....	123
10.2	Arrangements institutionnels et calendrier d'exécution des mesures du PGES .....	124
10.2.1	Arrangements institutionnels .....	124
10.2.2	Calendrier d'exécution des mesures du PGES .....	125

XI. CONCLUSION DU PGES .....	127
BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES .....	128
ANNEXES.....	132
Annexe 1. Rapport de sélection environnementale et sociale du sous-projet de réhabilitation de la route SOS .....	132
Annexe 2. Environnement des travaux.....	134
Annexe 3a. Code de conduite à signer par les travailleurs/ses .....	162
Annexe 3b. Code de conduite sur le lieu de travail.....	163
Annexe 4. Éléments clés du plan global intégré de communication (PGIC) du projet CHUD.....	165
Annexe 5. Rapport de consultations publiques .....	168
Annexe 6. Plan de découverte fortuite .....	182
Annexe 7 : Procédures de gestion de la main-d'œuvre (PGMO).....	183
Annexe 8. Département sanitaire de Cap-Haïtien.....	184
Annexe 9. Mesures spécifiques prise par l'UCE contre le choléra sur les chantiers.....	185
Annexe 10 : Description de quelques signalisations d'avertissement et types des EPI généralement utilisés sur les chantiers de l'UCE et autres en Haïti.....	188
Annexe 11 : Gestion des dépôts .....	192

## LISTE DES FIGURES

Figure 1. Connection RN1 (verte), route SOS (rouge) et RN3 (bleue).....	9
Figure 2. Comparaison des scénarios d'inondation actuel (a), dérivation Any (b), dérivation Haut du Cap (c) et dérivation combinée (d).....	17
Figure 3. Localisation de la route SOS.....	19
Figure 4. Quelques photos de la situation de la route SOS.....	71
Figure 5. Vues de la route SOS pendant et après les travaux d'amélioration de juillet 2021.....	73
Figure 6. Travaux de curage par le MTPTC le long de la route SOS.....	74
Figure 7. Inondation de la route et des riverains/es malgré les travaux de curage.....	74
Figure 8. Schéma simplifié du mécanisme de gestion des plaintes (MGP).....	109

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Documents disponibles et utilisés dans le cadre de la rédaction du PGES .....	11
Tableau 2. Normes environnementales et sociales applicables au projet CHUD .....	34
Tableau 3. Obligations, objectifs et principes des huit (8) NES applicables au CHUD .....	36
Tableau 4. Analyse comparée des dispositions nationales et des huit (8) NES de la Banque mondiale applicables au CHUD .....	38
Tableau 5. Niveaux d'évaluation des critères d'analyse des risques et effets potentiels.....	49
Tableau 6. Effets positifs potentiels de la réhabilitation de la route SOS .....	52
Tableau 7. Effets environnementaux négatifs potentiels de la réhabilitation de la route SOS .....	62
Tableau 8. Effets sociaux négatifs potentiels de la réhabilitation de la route SOS .....	64
Tableau 9. Analyse SEPO des travaux de réhabilitation de la route SOS .....	75
Tableau 10. PGES en phase de construction .....	79
Tableau 11. PGES en phase d'exploitation .....	93
Tableau 12. Délais de présentation après agression .....	102
Tableau 13. Plan de surveillance environnementale et sociale en phase de construction ..	118
Tableau 14. Plan de surveillance environnementale et sociale en phase d'exploitation .....	120
Tableau 15. Budget prévisionnel du PGES .....	123
Tableau 16. Chronogramme d'exécution du PGES.....	125

## LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AECID	Agence espagnole de coopération internationale au développement
AFASDA	Association femmes soleil d'Haïti
AICH	Aéroport international du Cap-Haïtien
AIEA	Agence internationale de l'énergie atomique
ANAP	Agence nationale des aires protégées
ASEC	Assemblée de la section communale
ASF	Association sans frontière
BAL	Bureau d'assistance légal
BID	Banque interaméricaine de développement
BINUH	Bureau intégré des Nations Unies en Haïti
BME	Bureau des mines et de l'énergie
BNEE	Bureau national de l'évaluation
BRGM	Bureau de recherches géologiques et minières
CAL	Centre de santé sans lits
CASEC	Conseil d'administration de la section communale
CECI	Centre d'étude et de coopération internationale
CEDAW	Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes
CES	Cadre environnemental et social
CGES	Cadre de gestion environnementale et sociale
CHUD	Projet de développement urbain au Cap-Haïtien (Cap-Haitian Urban Development Project)
CIAT	Comité interministériel d'aménagement du territoire
CONARHAN	Conseil national pour la réhabilitation des personnes handicapées
COVID-19	Coronavirus disease 2019
CPR	Cadre de politique de réinstallation
CSL	Centre de santé avec lits
dBA	Décibel pondéré A
DCC	Direction des changements climatiques
DGI	Direction générale des impôts
DHP	Direction d'hygiène publique
DINEPA	Direction nationale de l'eau potable et assainissement
DISE	Direction de l'inspection et de la surveillance environnementale
DMA	Déchets ménagers et assimilés
DPAQ	Direction pêche et aquaculture
DPC	Direction de la protection civile
DPV/PS	Direction protection des végétaux / protection sanitaire
DRFS	Direction des ressources forestières et des sols
EDH	Électricité d'Haïti
EIE / EIES	Étude d'impact environnemental / Étude d'impact environnemental et social
EPI	Équipements de protection individuelle
EPPLS	Entreprise publique de promotion de logements sociaux
FPI	Financement des projets d'investissement
GES	Gaz à effet de serre
HTG	Gourde de la République d'Haïti
IBESR	Institut du bien-être social et de recherches
IDEA	Institut international pour la démocratie et l'assistance électorale
IHSI	Institut haïtien de statistique et d'informatique
InfoRM	Index for Risk Management

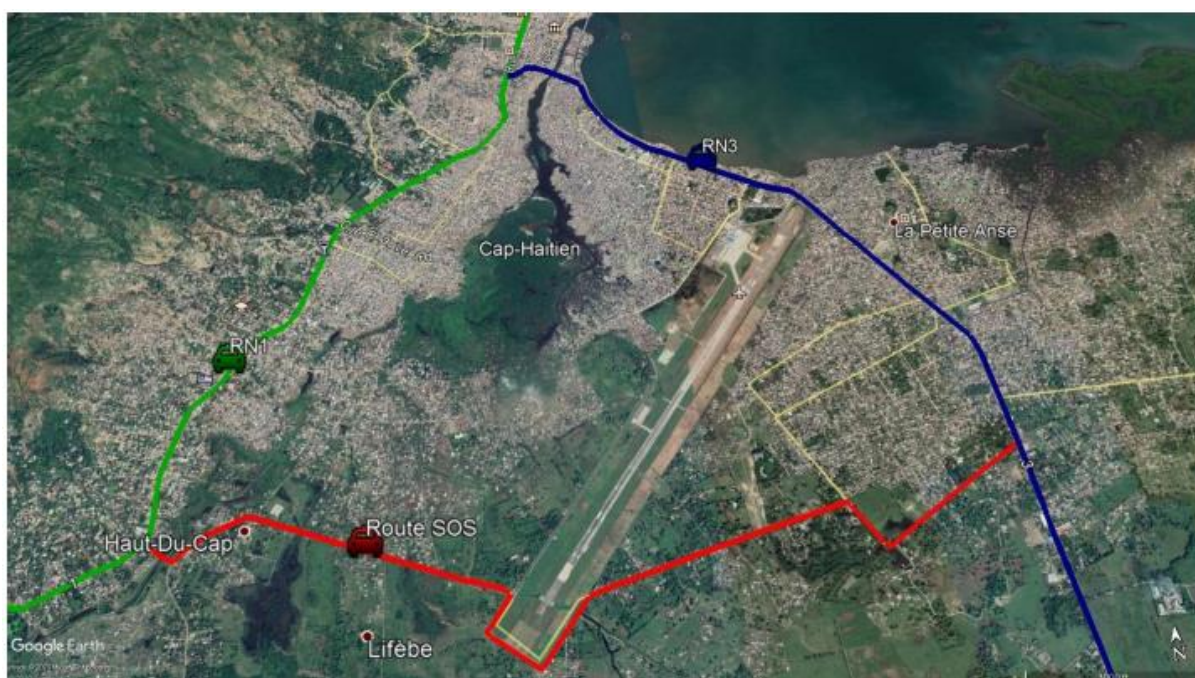
IRATAM	Institut de recherche et d'appui technique en aménagement du milieu
ISPAN	Institut de sauvegarde du patrimoine national
MARNDR	Ministère de l'agriculture des ressources naturelles et du développement rural
MAST	Ministère des affaires sociales et du travail
MCFDF	Ministère de la condition féminine et du droit des femmes
MDE	Ministère de l'environnement
MEF	Ministère de l'économie et des finances
MENFP	Ministère de l'éducation nationale et de la formation professionnelle
MGP	Mécanisme de gestion des plaintes
MGPT	Mécanisme de gestion des plaintes des travailleur/se(s)
MICT	Ministère l'intérieur et des collectivités territoriales
MINIJUSTH	Mission des Nations Unies pour l'appui à la justice en Haïti
MINUSTAH	Mission des Nations Unies pour la stabilisation en Haïti
MPCE	Ministère de la planification et de la coopération externe
MSPP	Ministère de la santé publique et de la population
MTPTC	Ministère des travaux publics, transports et communications
NES	Norme environnementale et sociale
OFASO	Organisation des femmes solidaires
OFATMA	Office d'assurances accidents du travail, maladie et maternité
OIT	Organisation internationale du travail
ONA	Office national d'assurance vieillesse
ONEV	Observatoire national de l'environnement et de la vulnérabilité
ONG	Organisation non-gouvernementale
ONU	Organisation des Nations Unies
OREPA	Office régional de l'eau potable et de l'assainissement
PAP	Personne affectée par le projet
PAR	Plan d'action de réinstallation
PC	Plan de compensation
PEES	Plan d'engagement environnemental et social
PGES	Plan de gestion environnementale et sociale
PGIC	Plan global intégré de communication
PGMO	Procédures de gestion de la main-d'œuvre
PMPP	Plan de mobilisation des parties prenantes
POP	Polluants organiques persistants
PSE	Polystyrène expansé
PSSSES	Programme de surveillance et de suivi environnemental et social
RN	Route nationale
SAH	Société Audubon Haïti
SEEUR	Service d'entretien des équipements urbains et ruraux
SIDA	Syndrome d'immunodéficience acquise
SNGRD	Système national de gestion des risques et des désastres
SNGRS	Service national de gestion des résidus solides
SST	Santé et sécurité au travail
UCE	Unité Centrale d'Exécution
UN	Nations-Unies
UPNCH	Université publique du nord au Cap-Haïtien
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international
UVP/j	Unité de véhicules particuliers/jour
VBG	Violence basée sur le genre
VIH	Virus immunodéficience humaine
VLF	Voix leadership des femmes
ZCB	Zone clé de la biodiversité



# I. INTRODUCTION

## 1.1 Contexte du Plan de gestion environnementale et sociale

1. La réhabilitation de la route SOS, longue d'environ six (6) km, connectant la Route nationale n° 1 (RN1) et la Route nationale n° 3 (RN3), constitue un investissement clé de la composante 1, investissement en matière d'infrastructure urbaine, du Projet de développement urbain au Cap-Haïtien (CHUD), financé par la Banque mondiale (Banque). Parmi les investissements ciblés, la route SOS, vu son importance et sa position stratégique pour la commune du Cap-Haïtien, a reçu une attention toute particulière dans le cadre du projet. Une partie des fonds alloués à la composante 1 sera donc orientée vers la réhabilitation de la route SOS, incluant la construction de ponts, dalots et exutoires pour la traversée des rivières Haut du Cap et Any et l'écoulement de cette dernière vers la mer et le Bassin Rhodo.



**Figure 1.** Connection RN1 (verte), route SOS (rouge) et RN3 (bleue)

2. Plus spécifiquement, la réhabilitation de la route SOS vise à : (i) gagner du temps pour aller de la RN1 à la RN3 ; (ii) créer une circulation sûre et fluide pour tous, dans les deux sens, entre la RN1 et la RN3, en déviant le trafic du centre-ville vers la périphérie, prenant en compte la croissance urbaine induite ; et (iii) réduire les risques d'inondation liés particulièrement à la rivière Any au niveau de l'aéroport, sur la route périphérique et dans les zones urbaines.

3. Les travaux de réhabilitation de la route SOS et de construction des infrastructures connexes (ponts, dalots et exutoires) peuvent avoir un impact négatif sur l'environnement, la circulation, la qualité de l'air et du sol, ainsi que sur la santé et la sécurité des travailleurs/ses et des usagers/es de la route. En plus de l'application de la législation nationale, le financement du projet par la Banque mondiale le soumet automatiquement au respect de ses Normes environnementales et sociales (NES) afin de minimiser ces impacts. Globalement, les impacts négatifs potentiels sur l'environnement naturel, les communautés locales

et le contexte socioéconomique sont minimales, de portée locale et peuvent être atténués facilement. Environ 120 personnes seront affectées par la réinstallation involontaire, dont environ 13 ménages seront déplacés physiquement, comprenant trois locataires et dix résidents propriétaires. Des mesures de compensation financière et un soutien technique sont en cours de définition en concertation avec les parties prenantes et seront intégrées dans un plan d'action de réinstallation (PAR) conformément aux exigences du Cadre de politique de réinstallation du projet.

4. D'un autre côté, les impacts positifs sont considérables, car ils incluent la protection anticipée des infrastructures de l'aéroport international, la préservation des terrains et des propriétés des riverains/es contre les inondations, la réduction de la dégradation du pont colonial, l'amélioration de la sécurité foncière et la création d'un meilleur cadre de vie pour les résidents/es et les usagers/es.

5. Parmi les huit (8) NES applicables au projet CHUD, on trouve la NES n° 1, traitant de l'évaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux. Ainsi, l'Unité Centrale d'Exécution (UCE), entité du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC), gestionnaire du projet, a jugé nécessaire, après avoir effectué un screening environnemental et social des travaux, d'élaborer et de mettre en œuvre un Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) afin d'atténuer les risques et impacts négatifs potentiels de l'exécution des travaux et de l'exploitation de la route sur l'environnement naturel et le milieu socioéconomique, et de bonifier ceux qui sont positifs. Ce dernier s'inscrit dans le cadre du respect du Plan d'engagement environnemental et social (PEES)<sup>1</sup> du projet CHUD et de la mise en œuvre du Cadre de gestion environnementale et sociale (CGES)<sup>2</sup> conformément aux procédures et directives établies. Il s'aligne également sur les résultats de l'Étude d'impact environnemental et social (EIES)<sup>3</sup> du projet qui a été conduite en 2019, l'évaluation de base de la biodiversité des zones humides des rivières Haut du Cap et Any (2019), les procédures de gestion de la main-d'œuvre (PGMO)<sup>4</sup>, le Plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP)<sup>5</sup>, le mécanisme de gestion des plaintes (MGP) et le plan de prévention et de lutte contre l'exploitation et abus sexuel / harcèlement sexuel (EAS/HS).

## 1.2 Objectifs du PGES

6. Ce PGES est un outil de planification et de gestion systématique des questions environnementales et sociales dans les travaux de réhabilitation de la route SOS et la construction des infrastructures connexes. Il décrit les mesures requises pour prévenir, minimiser, atténuer ou compenser les risques et impacts négatifs potentiels sur le plan environnemental et social, tout en maximisant les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux. Dans la mesure du possible, les enjeux du changement climatique ont été pris en compte dans les évaluations et les mesures de mitigation proposées. Le PGES contribue à renforcer de façon effective et efficiente l'apport du projet dans le développement socioéconomique durable des communautés cibles. Plus spécifiquement, les objectifs fondamentaux du présent PGES sont les suivants :

- Identifier les composantes environnementales et sociales : Dans le cadre de la mise en œuvre des travaux plusieurs composantes environnementales et sociales sont susceptibles d'être affectées. Il convient à l'UCE de bien identifier ces composantes

<sup>1</sup> <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-Plan-Engagement-Janvier-2021.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-Cadre-de-Gestion-Janvier-2021.pdf>

<sup>3</sup> <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-Etude-Impact-Janvier-2021.pdf>

<sup>4</sup> <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-Procédures-Janvier-2021.pdf>

<sup>5</sup> <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-PMPP-D%C3%A9c-2019.pdf>

afin de mieux cerner les risques et les impacts potentiels et bien cadrer les mesures d'évitement et de mitigation ;

- Identifier les impacts environnementaux et sociaux directs et indirects des travaux : Le PGES permet d'identifier les risques et les impacts potentiels du projet sur l'environnement et les communautés locales, ainsi que d'élaborer des mesures techniquement viables et économiquement réalisables pour les atténuer ;
- Prévenir les impacts négatifs : Le PGES vise à prévenir ou minimiser les impacts négatifs du projet sur l'environnement et les communautés locales en proposant des mesures de mitigation ;
- Promouvoir la durabilité : Le PGES encourage la durabilité en proposant des mesures qui favorisent la protection de l'environnement, la réduction de l'empreinte carbone, la conservation de la biodiversité, la gestion durable des ressources naturelles et autres ;
- Favoriser la participation et la transparence : Le PGES implique la participation des parties prenantes et favorise la transparence en informant les communautés locales et les autres parties prenantes des risques et impacts potentiels du projet et des mesures de mitigation proposées ;
- Assurer la redevabilité, la gestion des plaintes et des rétroactions : Le PGES implique l'enregistrement et le traitement des plaintes et des rétroactions des parties prenantes. Un mécanisme de gestion des plaintes (MGP) est établi ainsi que des procédures pour la gestion éthique des plaintes liées à l'Exploitation et aux Abus Sexuels et Harcèlement Sexuel (EAS/HS) ;
- Assurer la conformité réglementaire : Le PGES vise à assurer la conformité réglementaire en identifiant les exigences légales et en proposant des mesures pour les respecter ;
- Présenter les coûts de mise en œuvre : Le PGES illustre également les coûts associés à l'implémentation des mesures d'atténuation proposées.

## 1.3 Méthodologie d'élaboration du PGES

7. La méthodologie utilisée dans le cadre de cette évaluation s'articule autour de trois (3) axes majeurs, à savoir : (i) analyse des documents du projet et d'autres documents stratégiques et de planification au niveau national, régional et local ; (ii) visites du site d'implémentation des travaux en saison sèche et en période pluvieuse ; et (iii) rencontres de consultation publique avec les parties prenantes du projet, incluant les populations locales, les autorités locales, les structures étatiques déconcentrées et des ONG.

### 1.3.1 Analyse des documents du projet et d'autres documents stratégiques et de planification au niveau national, régional ou local

8. Le tableau suivant décrit la documentation existante et utilisée prioritairement dans le cadre du PGES.

**Tableau 1.** Documents disponibles et utilisés dans le cadre de la rédaction du PGES

#	Titre du document	Informations pertinentes retenues
---	-------------------	-----------------------------------

#	Titre du document	Informations pertinentes retenues
1	Cadre de gestion environnemental et social, UCE, 2021 <sup>6</sup>	<p><b>Objectifs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir les principes, les règles, les directives et les procédures permettant d'évaluer les risques et effets environnementaux et sociaux ;</li> <li>- Proposer des mesures et des plans visant à réduire, atténuer et/ou compenser les risques et les impacts négatifs, des dispositions permettant d'estimer et de budgétiser le coût de ces mesures, et des informations sur l'agence ou les agences chargées de la gestion des risques et des impacts du projet, y compris leurs capacités correspondantes ; et enfin</li> <li>- Fournir des informations pertinentes sur la zone du projet, ainsi que les vulnérabilités éventuelles de cette zone du point de vue environnemental et social.</li> </ul> <p><b>Contenu :</b> Le CGES présente un sommaire du contexte environnemental et social de la zone touchée par le Projet de développement Urbain au Cap-Haïtien. Le rapport explique les normes environnementales et le cadre juridique encadrant le projet. L'UCE présente aussi les impacts potentiels positifs et négatifs ainsi que les mesures d'atténuation qui pourraient avoir lieu lors de la réhabilitation de la route SOS et de la réalisation de la voie de contournement. Le CGES présente finalement le Mécanisme de Gestion des Plaintes applicable au projet.</p>
2	Évaluation des impacts environnementaux et sociaux pour le Projet Développement Urbain au Cap-Haïtien, UCE, 2020 <sup>7</sup>	<p><b>Objectifs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifier les effets potentiels du projet CHUD sur l'environnement et les populations ;</li> <li>- Évaluer l'ampleur et la portée des impacts ;</li> <li>- Définir les mesures d'atténuation et de gestion des effets.</li> </ul> <p><b>Contenu :</b> L'étude d'impacts environnementale et sociale du Cap-Haïtien présente une liste exhaustive des effets positifs et négatifs potentiels du projet CHUD, dont la réhabilitation de la route SOS et le dragage des rivières Any et Haut du Cap. Le document fournit également un Plan de Gestion environnementale et sociale pour le projet CHUD décrivant les mesures d'atténuation à mettre en œuvre. Pour la réalisation de ce document, des consultations publiques ont eu lieu avec plusieurs parties prenantes. Dans le cadre de la rédaction du présent PGES, le mandat du Groupement était de considérer les impacts environnementaux et sociaux présentés dans l'EIES du CHUD de 2020, de les bonifier en fonction des observations faites sur le terrain, et finalement de déterminer les mesures à recommander pour les atténuer.</p>
3	Plan de Mobilisation des Parties Prenantes, UCE, 2019 <sup>8</sup>	<p><b>Objectifs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Établir une approche systématique de mobilisation des parties prenantes ;</li> <li>- Évaluer le niveau d'intérêt et d'adhésion des parties prenantes et permettre que leurs opinions soient prises en compte dans la conception du projet ;</li> <li>- Encourager la mobilisation effective de toutes les parties touchées par le projet pendant toute sa durée de vie ;</li> <li>- S'assurer que les parties prenantes reçoivent en temps voulu et de manière compréhensible, accessible et appropriée l'information relative aux risques et effets environnementaux et sociaux du projet.</li> </ul> <p><b>Contenu :</b> Le Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP) préparé par l'UCE identifie les parties prenantes touchées par le projet. Le rapport donne une définition des individus ou des groupes défavorisés ou vulnérables ainsi qu'une stratégie de consultations publiques avec ces derniers. Le PMPP fournit une liste des informations importantes à communiquer aux parties prenantes et un calendrier préliminaire des tournées de consultations nécessaires dans le cadre du projet. Le Mécanisme de Gestion des Plaintes du CGES est également présenté dans le PMPP. Finalement, le rapport donne des directives en ce qui concerne le suivi et l'établissement de rapports pour la mobilisation des parties prenantes.</p>
4	Cadre de Politique de Réinstallation, UCE, 2020	<p><b>Objectif :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Clarifier les principes guidant la compensation, la réhabilitation, les dispositions organisationnelles et les critères conceptuels devant être appliqués aux sous-projets à préparer pendant l'exécution du projet</li> </ul>

<sup>6</sup> <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-Cadre-de-Gestion-Janvier-2021.pdf>

<sup>7</sup> <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-Etude-Impact-Janvier-2021.pdf>

<sup>8</sup> <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-PMPP-D%C3%A9c-2019.pdf>

#	Titre du document	Informations pertinentes retenues
		<p><b>Contenu :</b> Le Cadre de Politique de réinstallation (CPR) comprend un volet sur la législation haïtienne en matière d'expropriation et sur la NES N°5 de la Banque mondiale. Le document dresse les lignes directrices des éléments à inclure dans un plan de réinstallation en plus d'expliquer le processus d'approbation et de mise en œuvre. Finalement, le rapport donne des indications en rapport avec le suivi et l'établissement de rapports pour la réinstallation de parties prenantes.</p>
5	Plan d'engagement environnemental et social (PEES), UCE, 2020 <sup>9</sup>	<p><b>Objectif :</b> Décrire les différents outils de gestion que l'UCE utilisera pour élaborer et mettre en œuvre les mesures et actions convenues en termes de gestion environnementale et sociale.</p> <p><b>Contenu :</b> Le PEES constitue un résumé précis des mesures et actions importantes à mettre en œuvre pour gérer les risques et les effets environnementaux et sociaux potentiels du projet selon le principe de la hiérarchie d'atténuation. Toutes les obligations y sont énoncées clairement, de manière à éviter toute ambiguïté autour des normes à respecter, des délais et des actions de suivi.</p>
6	L'évaluation de base de la biodiversité des zones humides des rivières Haut du Cap et Any, UCE, 2019	<p><b>Objectif :</b> Préparer une évaluation de base de la biodiversité pour les rivières et les zones humides potentiellement affectées par les améliorations routières et la construction d'un pont sur la rivière Haut du Cap.</p> <p><b>Contenu :</b> Le rapport présente une description des zones humides, une évaluation des habitats humides, ainsi que des services écosystémiques, des risques et des mesures d'atténuation.</p>
7	Les procédures de gestion de la main-d'œuvre (PGMO), UCE, 2020 <sup>10</sup>	<p><b>Objectif :</b> Décrire la manière dont les travailleurs/ses du projet seront gérés, conformément aux prescriptions du droit national et de la NES n°2 de la Banque mondiale.</p> <p><b>Contenu :</b> Les PGMO prescrivent les moyens de promouvoir la sécurité et la santé au travail, d'identifier les problèmes spécifiques et potentiels liés au travail dans le contexte du projet, d'encourager le traitement équitable, la non-discrimination et l'égalité des chances pour les travailleurs du projet. Ils visent également à protéger les travailleurs du projet, notamment ceux qui sont vulnérables tels que les femmes, les personnes handicapées, les enfants (en âge de travailler, conformément à la NES n° 2 de la Banque) et les travailleurs migrants. De plus, ils s'appliquent aux travailleurs contractuels, communautaires et aux employés des principaux fournisseurs, le cas échéant. Les PGMO ont pour objectif d'empêcher le recours à toute forme de travail forcé et au travail des enfants, de soutenir les principes de liberté d'association et de conventions collectives des travailleurs du projet conformément au droit national, ainsi que de fournir aux travailleurs du projet les moyens d'exprimer les problèmes rencontrés sur leur lieu de travail.</p>
8	Le mécanisme de gestion des plaintes (MGP) et le plan de prévention et de lutte contre l'exploitation et abus sexuel / harcèlement sexuel (EAS/HS)	Voir ci-après

### 1.3.2 Observations terrain sur la zone d'influence

9. Des observations terrain ont été réalisées le long de la route SOS et dans les quartiers avoisinants afin de mieux caractériser les composantes environnementales et

<sup>9</sup> <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-Plan-Engagement-Janvier-2021.pdf>

<sup>10</sup> <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-Procedures-Janvier-2021.pdf>

sociales des zones d'intervention et dans leur zone d'influence. Ces visites ont permis de caractériser ou préciser :

- les composantes biophysiques du territoire;
- l'occupation des sols, le tissu urbain, les infrastructures et services publics;
- les activités économiques présentes, informelles en particulier;
- les enjeux en termes de contamination des sols, de l'air et des ressources en eau susceptibles d'affecter la santé des populations et le déroulement des travaux ;
- les sites pouvant être utilisés pour le stationnement des engins de chantier, le stockage des matériaux de construction et le dépôt final des déchets et rebuts;
- les parcours alternatifs pour la circulation des engins de chantier et le détournement de la circulation lors de la réhabilitation de la route SOS.

10. L'analyse urbaine a permis de dresser le profil des quartiers riverains de la route SOS et des rivières Any et Haut du Cap en termes de :

- conditions de mobilité et de circulation, débarcadères informels, activités économiques et secteurs dominants, incluant le secteur informel (commerces et artisanat en bordure de la route SOS) ;
- niveau d'insécurité et zones à risque (écoles, églises, zones mal éclairées);
- identification des sources de contamination et de nuisances, ainsi que des risques sanitaires ;
- accès à l'eau potable (puits potentiellement endommagés durant les travaux), à l'énergie et à l'assainissement, incluant la gestion des déchets ménagers et lors des travaux ;
- caractéristiques paysagères, occupation des sols, composantes patrimoniales, culturelles et touristiques ;
- zones de détente, de rencontre sociale ou sportive et aires de jeu ;
- zones vulnérables ou exposées aux risques naturels (particulièrement aux inondations).

### 1.3.3 Consultations avec les parties prenantes

11. L'approche participative est un outil privilégié permettant l'association active et responsable des populations / bénéficiaires aux politiques, programmes et projets de développement. Dans le cadre de la réalisation des projets d'envergure, l'approche participative se veut consensuelle en transcendant les différends et en favorisant davantage d'unité et de coopération entre les différentes parties prenantes. La participation du public à un projet favorise ainsi l'élaboration de recommandations plus durables d'un point de vue politique, social et économique. La participation citoyenne permet, par exemple, de déterminer les modifications qui doivent être apportées à un projet afin que celui-ci réponde aux besoins exprimés par la communauté.

12. Dans le cadre de la réhabilitation de la route SOS et du dragage des rivières Any et Haut du Cap, le client a prescrit dans les termes de référence l'organisation des consultations et enquêtes auprès des populations de la zone d'influence du projet pendant la phase de conception et de définition des options d'aménagement. Pour permettre une meilleure implication des dites parties prenantes durant la conception, les consultations publiques ont été menées auprès des populations riveraines et des groupes représentatifs de la population. Les détails spécifiques relatifs aux dates et aux lieux des consultations sont fournis dans la section 9.7 du document ainsi qu'à l'annexe 5.

13. L'exploration de ces 3 axes majeurs ont permis de mettre en œuvre les étapes suivantes pour l'élaboration du PGES.

- (i) Identification des risques et des impacts potentiels : Identifier les risques et les impacts environnementaux et sociaux des activités du projet sur les différentes composantes environnementales et sociales, y compris l'air, l'eau, le sol, la biodiversité, les communautés locales, les groupes de personnes vulnérables, les droits des travailleurs/ses, les conditions de travail, et autres ;
- (ii) Analyse des risques et des impacts : Analyser les risques et les impacts environnementaux et sociaux liés aux activités du projet, en évaluant la probabilité et l'impact potentiel des risques. Identifier les risques critiques pour lesquels des accompagnements spécifiques seront nécessaires, comme la réinstallation involontaire et l'affectation de patrimoines historiques et culturels ;
- (iii) Développement d'un plan d'action : Élaborer, sur la base de l'identification et de l'analyse des risques et des impacts du projet, un plan d'action pour atténuer les impacts négatifs et améliorer les performances environnementales et sociales du projet. Les mesures d'atténuation incluent, entre autres et autant que faire se peut, l'utilisation de technologies propres, l'optimisation de l'utilisation des ressources naturelles, la gestion des déchets, la réduction de l'empreinte carbone et la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Le plan d'action est aligné avec les politiques et les NES de la Banque mondiale ;
- (iv) Mise en œuvre, surveillance et suivi : Développer un chronogramme de mise en œuvre du plan d'action et surveiller et suivre régulièrement les progrès pour évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation et apporter des ajustements si nécessaire. Le plan de surveillance et de suivi inclut des indicateurs de performance environnementale et sociale pour mesurer l'impact des actions entreprises ;
- (v) Rapport et communication : Prévoir la soumission régulière de rapports sur les performances environnementales et sociales du projet, en communiquant les résultats de la mise en œuvre du plan d'action et les mesures prises pour améliorer la performance. La communication impliquera tous les acteurs concernés, y compris la Banque, les communautés locales, les autorités gouvernementales et les organisations de la société civile.

14. Les volets clés du PGES, englobant les étapes décrites ci-avant, sont présentés en onze (11) chapitres :

- Le premier et présent chapitre introduit les objectifs et présente la méthodologie et la structure du PGES. Les autres chapitres se sont ainsi succédé :
- Description des travaux ;
- Environnement du projet ;
- Cadre légal, administratif et institutionnel de la gestion environnementale et sociale en Haïti et NES de la Banque mondiale ;
- Impacts environnementaux et sociaux potentiels de la réhabilitation de la route SOS
- Analyse des variantes ;
- Plan de gestion environnementale et sociale, incluant la formation et le renforcement de capacités des travailleur/se(s) avant et pendant les travaux (SST, pratiques d'hygiène, mesures de protection contre le choléra, la COVID-19, la VBG et autre)
- Mécanisme de gestion des plaintes ;
- Surveillance, suivi environnemental et social et participation communautaire ;
- Budget et calendrier de mise en œuvre du PGES ;
- Conclusion du PGES.

## II. DESCRIPTION DES TRAVAUX

### 2.1 Justification des travaux de réhabilitation de la route SOS

1. La route SOS passe au sud de l'aéroport international du Cap-Haïtien (AICH) et reliant la RN1 à la RN3. La réhabilitation de la route SOS, qui sert de voie de contournement, a été identifiée comme un investissement clé dans l'esquisse de schéma d'aménagement du pôle de Cap-Haïtien (2013). Les diagnostics sur la mobilité urbaine récemment effectués par la Banque ont également mis en évidence la nécessité d'une voie de contournement afin de réduire les embouteillages au centre-ville. La route existante ne présente pas les conditions nécessaires pour assurer une circulation fluide et sûre.

2. La route SOS, longue d'environ 6 km, est déjà utilisée comme axe de délestage. Toutefois, plusieurs problématiques freinent son utilisation comme axe structurant. On peut citer, entre autres :

- mauvais état de la chaussée, qui n'est pas asphaltée ;
- emprise irrégulière, comprise entre 6 et 11 mètres de large selon les sections ;
- empiètement de constructions et équipements sur la zone de servitude : clôtures, constructions, poteaux électriques et autres ;
- inondations récurrentes causées par la rivière Haut du Cap et la rivière Any ;
- mauvaise conception, sous-dimensionnement et mauvais entretien des systèmes de drainage, en particulier les dalots sur la rivière Any en amont de l'aéroport ;
- accumulation de déchets, de matériaux de construction ou de gravats dans les fossés qui bloque les systèmes de drainage ;
- absence d'éclairage public, de trottoirs et de passages piétons sécurisés

3. Bien que l'emprise de la route existe et qu'elle soit suffisamment large pour la majeure partie de son tracé actuel (environ 8 mètres de large), l'entrée de la RN3 (et les 700 mètres précédents) n'est pas assez large pour intégrer à la fois chaussée et trottoirs.

### 2.2 Présentation des travaux de réhabilitation de la route SOS

4. Les principales interventions envisagées pour la réhabilitation de la route SOS sont, entre autres :

- réaliser le pavement / asphaltage de la route sur les 6 km du tronçon identifié ;
- construire un pont (pont SOS) sur la rivière Haut du Cap, en aval du pont colonial ;
- construire quatre (4) dalots sur rivière Any dont 1 en en amont de l'aéroport à l'intersection de la route SOS et la rivière;
- curer le canal de drainage de Dufort jusqu'au bassin Rhodo ;
- aménager et sécuriser les zones de carrefour entre la route SOS et les jonctions de la RN1, la RN3 et la rue Dufort ;
- assainir/draguer le lit de la rivière Haut du Cap (dans l'environnement du pont colonial et le nouveau pont) et Any et les ouvrages de drainage ;
- ajouter de l'éclairage public ;
- construire des arrêts de transport en commun avec abri pour la pluie ;
- construire des trottoirs et des passages piétons sécurités.

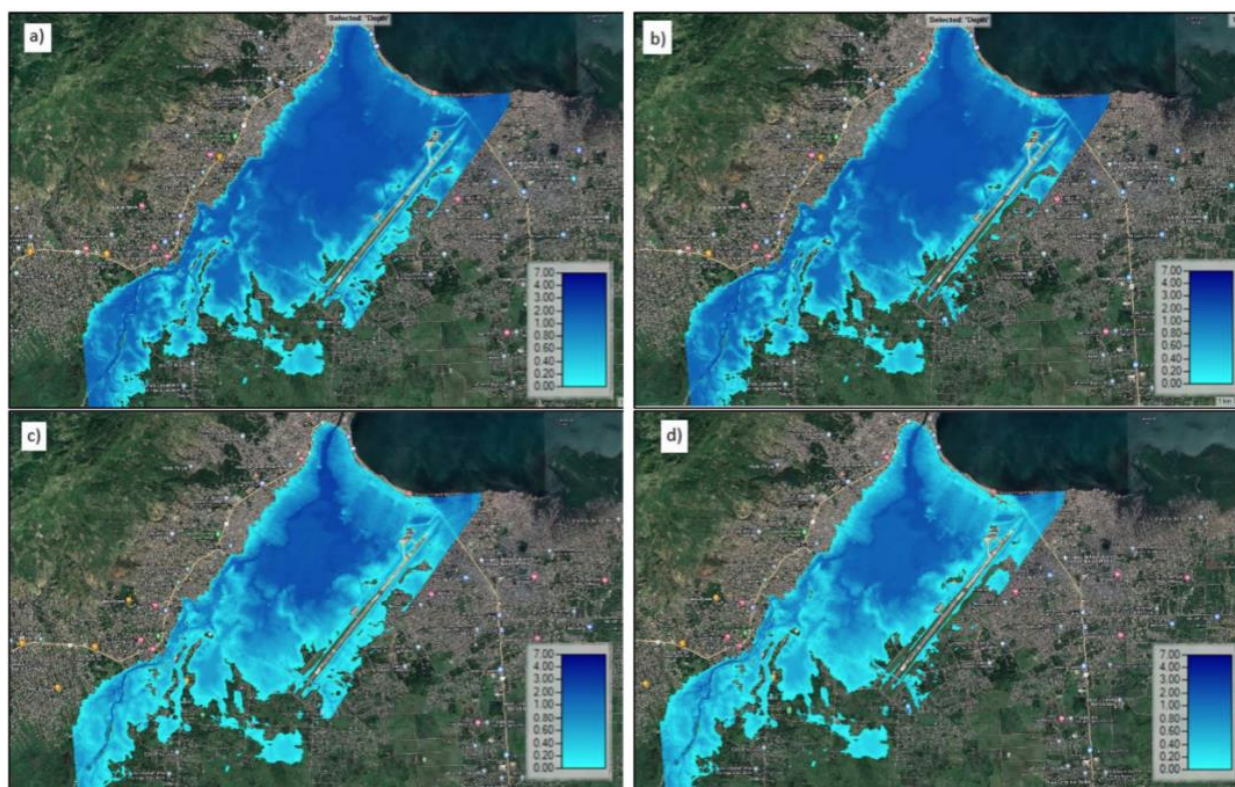


## 2.3 Gestion des crues de la rivière Any et de Haut du Cap

5. La gestion des crues de la rivière Any et de la rivière Haut du Cap constitue une composante clé dans la construction de la route SOS.

6. En effet, les restrictions imposées par la présence de l'Aéroport International du Cap Haïtien (AICH) et la problématique de gestion des eaux au niveau du Bassin Rhodo, ont forcé le projet à rechercher des options de déviation de la rivière Any. Afin de choisir la bonne alternative, une analyse multicritère a été préparée lors de l'étude de la route.

7. Malheureusement, le niveau de résultats possible avec les différentes options de déviation envisagées n'est pas compatible avec les niveaux d'efforts nécessaires. En somme, la déviation de la rivière Any permet de diminuer la hauteur d'eau d'environ 10% et la durée d'inondation d'environ 7% dans la globalité de la zone, mais à un impact plus important au sud de l'aéroport. De son côté, la déviation de la rivière Haut du Cap permet de diminuer la hauteur d'eau d'environ 18% et la durée d'inondation d'environ 14% dans la globalité de la zone, mais à un impact plus important dans la zone habitable au nord de la route SOS entre l'aéroport et la RN1. Combiné, les deux déviations permettent de diminuer la hauteur d'eau d'environ 28% et la durée d'inondation d'environ 22% dans la globalité de la zone. Les figures suivantes présentent les quatre scénarios d'inondation pour une période de crue 20 ans majorée



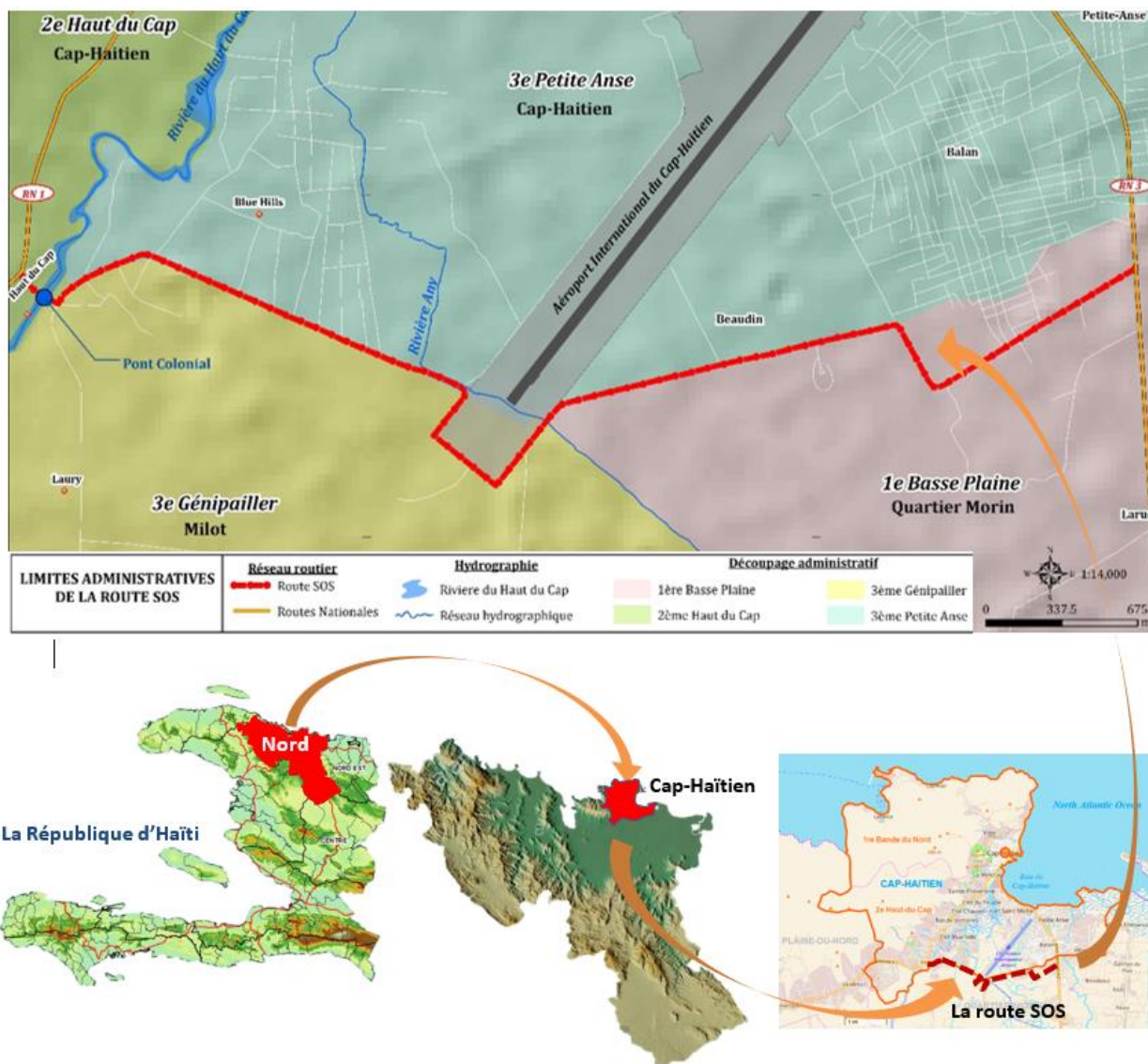
**Figure 2.** Comparaison des scénarios d'inondation actuel (a), déviation Any (b), déviation Haut du Cap (c) et déviation combinée (d)

8. Les résultats de l'étude recommandent de ne pas aller de l'avant avec la déviation des rivières Any et Haut du Cap sans des études plus approfondies permettant de bien identifier les impacts environnementaux causés par ces déviations ainsi que les risques d'inondation dans les nouveaux milieux récepteurs vers lesquels les eaux des rivières seront détournées. Ainsi, la déviation des rivières Any et Haut du Cap ne sera pas réalisée dans le

cadre du projet CHUD. D'autres aménagements de drainage local ont été proposés ainsi que des élévations minimales de la ligne d'infrastructure afin de réhabiliter la route SOS. L'option de reprofilage de la rivière Any, passant sous la piste de l'AICH, vers la rivière Haut du Cap (lit naturel) en redimensionnant les ouvrages existants, a été priorisé dans le cadre de la réhabilitation de la route SOS ; mais les risques de refoulement dus au non dragage du Bassin Rhodo doivent être analysés. Il a également été proposé l'ajout de drainage supplémentaires intermédiaires afin d'atténuer le risque de dysfonctionnement des ouvrages principaux.

### III. ENVIRONNEMENT DES TRAVAUX

#### 3.1 Localisation géographique de la route SOS



**Figure 3.** Localisation de la route SOS

1. La route SOS est localisée au sud du Cap-Haïtien. Elle est bornée au nord, sur presque toute sa longueur, par la 3<sup>e</sup> section Petite Anse du Cap-Haïtien. Du côté sud, la route est bornée dans sa section est, sur environ 3 km par la 1<sup>ère</sup> section Basse Plaine de Quartier Morin, dont elle pénètre sur plus d'un kilomètre pour se déboucher sur la RN3 (19.722058N ; 72.181524W). À l'intersection entre les 3 communes du Cap-Haïtien, de Quartier Morin et de Milot du côté est de l'aéroport au niveau de la rivière Any (19.716288N ; 72.206706W), la route pénètre la 3<sup>e</sup> section Génipailier de Milot pour contourner l'aéroport. Entre l'aéroport et la rivière du Haut du Cap, la route SOS sert de délimitation entre la 1<sup>ère</sup> section Petite Anse du Cap-Haïtien et la 3<sup>e</sup> section Génipailier de

Milot. Après avoir traversé le pont colonial, se trouvant sur la rivière du Haut du Cap (19.721695N ; 72.227981W), l'extrémité ouest de la route se trouve au niveau de la 2<sup>e</sup> section Haut du Cap. Ainsi, les travaux de réhabilitation de la route SOS impliquent la participation directe des populations et collectivités territoriales de trois (3) communes du département du Nord et quatre (4) sections communales, à savoir : (i) Cap-Haïtien (2<sup>e</sup> Haut du Cap et 3<sup>e</sup> Petite Anse), (ii) Milot (3<sup>e</sup> Génipailler) et (iii) Quartier Morin (1<sup>ère</sup> Basse Plaine).

## 3.2 Aspects socioéconomiques de la zone d'influence de la route SOS

2. L'annexe 2 du présent PGES décrit les aspects suivants de l'environnement socioéconomique de la route SOS.

- **La démographie** : La zone d'influence du projet d'aménagement de la route SOS comprend plusieurs sections communales avec une population totale de 270,000 habitants, caractérisées par des profils différents, allant de densément urbanisées à majoritairement rurales.
- **Caractéristiques socioéconomiques** : Les quartiers périurbains, tels que Balan et Petite Anse, sont caractérisés par un tissu social organisé autour des origines géographiques, des relations de voisinage, des communautés religieuses et des groupements d'intérêts, mais ils manquent d'espaces publics et de services de base, ce qui entrave l'amélioration des conditions de vie et le développement économique. La majorité de la population de ces quartiers vit dans la pauvreté, avec plus de 59% vivant avec moins de 2.42 dollars américains par jour et plus de 24% vivant dans une pauvreté extrême, selon la Banque mondiale en 2014. De plus, près des trois-quarts des emplois dépendent du secteur informel, qui offre des revenus souvent inférieurs au salaire minimum, en particulier pour les jeunes et les femmes.
- **Enjeux socioéconomiques spécifiques aux femmes** : Les femmes de Cap-Haïtien sont économiquement vulnérables, avec un faible pourcentage ayant un emploi formel et la majorité exerçant des emplois vulnérables dans le commerce de détail et les services aux particuliers. Elles sont également confrontées à des contraintes telles que les corvées d'eau, l'insécurité et les violences basées sur le genre, ainsi qu'à une représentation limitée dans les organes décisionnels et les processus de planification urbaine. Les femmes ont un accès limité à l'éducation, aux opportunités économiques et aux infrastructures publiques, ce qui accentue leur vulnérabilité et les empêche de développer pleinement leur potentiel économique et social. Les schémas de transport ne répondent pas à leurs besoins spécifiques, entraînant des coûts et des temps de déplacement supplémentaires, ainsi qu'une réduction des opportunités économiques. L'environnement urbain de Cap-Haïtien est mal adapté aux femmes, avec un manque d'infrastructures et d'espaces publics favorables à leur bien-être et à leur autonomisation.
- **Services sociaux de base** : La commune de Cap-Haïtien compte un nombre limité d'écoles, dont seulement 8% sont du secteur public, accueillant un total d'environ 38,992 élèves. En ce qui concerne les infrastructures sanitaires, la commune dispose de 23 institutions, dont des dispensaires, des centres de santé et des hôpitaux. Cependant, l'accès à l'électricité est insuffisant, avec des rationnements quotidiens, et l'accès à l'eau potable est également un défi, avec des ressources discontinues et des stratégies alternatives développées par la population.

### 3.3 Environnement biophysique

3. Sur le plan biophysique, l'annexe 2 décrit les points suivants :

- **Conditions climatiques et perspective d'évolution** : Le climat de Cap-Haïtien est de type tropical avec des précipitations importantes tout au long de l'année. La température annuelle moyenne est de 25.7 °C, avec le mois d'août étant le plus chaud et le mois de février le plus froid. La quantité moyenne de précipitations annuelles est de 1,256 mm, avec novembre étant le mois le plus pluvieux et juillet le plus sec. Cap-Haïtien bénéficie d'un ensoleillement généreux, avec une moyenne de 10.88 heures par jour en juin et 7.77 heures par jour en janvier. Bien que la région ne soit pas directement touchée par les cyclones, elle reste vulnérable aux conséquences des événements climatiques tels que les ouragans, les inondations et les sécheresses.
- **Qualité de l'air** : La qualité de l'air est un problème peu pris en compte en Haïti et il n'existe pas de données spécifiques pour la région de Cap-Haïtien. Cependant, les principales sources de pollution atmosphérique dans la région sont le transport, les zones industrielles, les activités domestiques et la gestion des déchets.
- **Relief, sols et géologie** : La ville du Cap-Haïtien est située dans la région de la plaine du Nord, avec une altitude proche du niveau de la mer, mais le point le plus élevé de la région est le sommet du Morne du Cap, atteignant 718 m d'altitude à l'ouest de la ville. Le Morne du Cap est constitué de formations volcaniques et volcano-sédimentaires, tandis que la plaine est composée de colluvions provenant de l'érosion du Morne, ainsi que de dépôts alluviaux et marécageux. L'urbanisation anarchique des mornes du Cap-Haïtien a des conséquences graves sur les infrastructures et l'environnement, avec des problèmes d'inondation et de sédimentation.
- **Aquifère, sources et réseau hydrographique** : Le Cap-Haïtien est situé sur une plaine alluviale avec un aquifère facilement exploitable, mais sa recharge en eau souterraine est menacée par la déforestation dans les zones en amont, ce qui peut entraîner une baisse du niveau des puits et une détérioration de la qualité de l'eau. La ville est également sujette aux inondations fréquentes en raison de sa position dans une plaine alluviale. Elle est traversée par plusieurs rivières, dont la rivière du Haut du Cap et la Grande Rivière du Nord, qui ont un impact sur le drainage de la ville et peuvent causer des inondations.
- **Littoral et système marin** : La baie du Cap-Haïtien s'étend de la pointe du Picolet à l'ouest jusqu'à l'embouchure de la Grande Rivière du Nord à l'est. Le littoral présente des indentations, des pointes rocheuses et des forts en ruines, tandis que la partie sud de la baie est caractérisée par une bande côtière plate et marécageuse recouverte de mangroves. Le site portuaire est protégé par des bancs de sable et des récifs coralliens formant une barrière naturelle, et les courants marins le long de la côte nord d'Haïti vont généralement d'est en ouest.
- **Systèmes écologiques, zones clés de biodiversité et aires protégées** : La ville du Cap-Haïtien abrite des écosystèmes sensibles tels que le Morne Lory, qui a été proposé comme parc urbain écologique mais n'a pas encore été réalisé. La côte nord d'Haïti, incluant la commune du Cap-Haïtien, est une zone clé de biodiversité riche en faune et en flore, et abrite deux aires protégées, le Parc National Historique Citadelle-Sans Soucis-Ramiers et l'Aire Protégée des Ressources Naturelles Gérées des Trois Baies. Des évaluations de la biodiversité des zones humides des rivières du Haut du Cap et Any ont révélé des variations de qualité de l'eau et de diversité des

espèces en fonction de l'altitude et ont identifié des espèces endémiques et menacées.

- **Impact du changement climatique sur la température et les précipitations :** Haïti est confrontée à une vulnérabilité élevée face au changement climatique en raison de sa faible capacité à faire face aux défis environnementaux et de sa dépendance économique à l'agriculture. Les tempêtes tropicales, les inondations et les variations de température et de précipitations sont des préoccupations majeures, avec des projections indiquant une hausse de la température moyenne de 0.7°C à 1°C d'ici 2039 et une variabilité des changements de précipitations, y compris des périodes de sécheresse plus fréquentes.
- **Fréquence et schémas des risques de catastrophes climatiques :** Haïti est l'un des pays les plus vulnérables aux catastrophes naturelles, avec plus de 90% de sa population exposée à ces risques. Le pays est fréquemment touché par des tempêtes tropicales, des ouragans et des inondations, ce qui entraîne des pertes économiques et affecte particulièrement le secteur agricole. De plus, la capacité du gouvernement haïtien à faire face à ces catastrophes est limitée, ce qui rend le pays moins résilient face aux changements climatiques.
- **Risques naturels de nature géologique :** Le Cap-Haïtien est situé dans une zone sismique active et est exposé à des risques sismiques. Plusieurs tremblements de terre ont été enregistrés dans la région, avec le séisme le plus récent en octobre 2018. La présence de la plaque tectonique nord-américaine qui se déplace par rapport à la plaque caraïbe crée une activité sismique le long de la côte nord d'Haïti, ce qui rend important de prendre en compte le risque sismique dans les décisions du projet.

### 3.4 Patrimoine culturel

4. Le département du Nord, - en particulier la ville du Cap-Haïtien, possède un riche patrimoine historique et culturel. La ville a été détruite par un tremblement de terre en 1842 et reconstruite au 19e siècle, la plupart des bâtiments datant de cette époque. Cependant, de nombreux bâtiments anciens sont abandonnés et en mauvais état. Le Cap-Haïtien est également connu pour ses ponts d'origine coloniale, son architecture remarquable, ses monuments historiques et ses sites touristiques importants tels que la Citadelle et la zone de Labadie.

### 3.5 L'aéroport international du Cap-Haïtien

5. L'aéroport international du Cap-Haïtien est le deuxième plus grand aéroport d'Haïti et offre des liaisons domestiques et internationales vers plusieurs destinations, y compris les États-Unis et les autres pays des Caraïbes. Cependant, vue sa proximité avec la route SOS, il existe un risque potentiel pour la sécurité de l'aéroport pendant les travaux de réhabilitation de cette route. De plus, le système de drainage, à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéroport, présente des défis pour la durabilité du projet, et des mesures doivent être prises pour y remédier.

## IV. CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DU PGES

### 4.1 Législation haïtienne

#### 4.1.1 Gestion de l'environnement

1. Le texte de référence qui définit le cadre institutionnel de la Politique environnementale en Haïti est le Décret du 12 octobre 2005 portant sur la Gestion de l'environnement et de régulation de la conduite des citoyens et citoyennes pour un développement durable. Son Chapitre IV. Évaluation environnementale, précise les conditions d'application et la procédure requise pour la réalisation d'une Étude d'impact environnemental et social (EIES) ou l'obtention d'un avis de non-objection.

2. Les différents chapitres dudit Décret précisent également des dispositions sectorielles concernant les normes visant la conservation des ressources en eaux, de l'air et de la diversité biologique ; la gestion des résidus solides, des substances et des déchets dangereux ; les risques liés aux phénomènes naturels ; ainsi que les compétences, les responsabilités et les sanctions pour tout dommage environnemental. Parmi les principaux objectifs rappelés dans l'article 1, plusieurs concernent directement des secteurs se rapportant aux interventions prévues, en particulier :

- i. la prévention des risques à la santé humaine dus à des facteurs ambiants;
- ii. la conservation et la gestion rationnelle des ressources naturelles;
- iii. la protection du cadre de vie urbain;
- iv. l'élimination, le traitement et le recyclage des déchets;
- v. la lutte contre toutes les formes de pollution et de nuisances.

3. Le Chapitre II présente les principes fondamentaux qui régissent le cadre de la protection de l'environnement en Haïti, notamment la reconnaissance de l'environnement comme patrimoine national essentiel au développement du pays (article 3) ; le principe de protection, d'exploitation et de gestion durable des écosystèmes et des ressources naturelles (articles 4 et 5) ; le droit à un environnement sain et le principe du pollueur/payeur (article 9).

4. L'article 20, précise que la Direction départementale de l'Environnement (DDE) est l'autorité responsable de la conformité des programmes et projets entrepris sur le territoire avec la politique nationale de l'environnement. En vertu des articles 21 et 22, les Unités Techniques Environnementales Sectorielles (UTES) assurent la validation de l'analyse et confirment la non-objection environnementale pour les travaux et activités.

5. Le Chapitre IV sur l'Évaluation environnementale impose, article 56, que les « projets ou activités susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement doivent obligatoirement faire l'objet d'une évaluation environnementale à la charge de l'institution concernée. Le processus d'évaluation environnementale couvre l'Étude d'impact Environnemental (EIE), la déclaration d'impact environnemental, le permis environnemental et les audits environnementaux ». D'après les articles 58 et 59 le Ministère de l'Environnement doit délivrer un avis de non-objection environnementale pour les projets et activités qui requièrent une EIE.

6. L'article 60 confère, aux Unités Techniques Environnementales Sectorielles (UTES) la responsabilité d'acheminer au Ministère de l'Environnement, une notification du processus d'examen des dossiers enclenchés dans le cadre des évaluations environnementales et une

copie de l'avis émis. Le Service d'inspection générale de l'environnement du Ministère de l'Environnement peut intervenir et réviser les dossiers traités par une UTES et peu, en vertu de l'article 61, réaliser des audits pour vérifier l'application des mesures environnementales.

7. Le Chapitre V sur la Surveillance environnementale déclare, article 62, que celle-ci est placée sous la responsabilité première de chaque personne ou institution qui utilise les ressources ou impact l'environnement et doit, à ce titre, s'engager à « améliorer la gestion de l'environnement grâce à la réalisation d'une évaluation environnementale et d'un plan de gestion environnementale ».

8. Le Chapitre VI sur l'Air, précise article 133 que toute pollution de l'air au-delà des normes fixées par les lois et règlements définis par le Ministère de l'Environnement est interdite. Les génératrices et les incinérateurs doivent donc satisfaire aux normes techniques en vigueur en matière d'émission dans l'air selon l'article 134.

9. Le Chapitre IX sur les Substances et déchets dangereux, impose, article 144, que des mesures doivent assurer que les substances et les processus dangereux soient gérés sans mettre en danger la santé des habitants et l'environnement.

10. La procédure administrative qui encadre la réalisation d'une évaluation environnementale peut se résumer en sept (7) étapes (PNUD, MDE, 2015) :

- dépôt de l'avis de projet et tri préliminaire ;
- préparation et approbation des termes de référence (TdR) ;
- réalisation de l'ÉIES et dépôt du rapport ;
- recevabilité de l'étude ;
- organisation des audiences publiques ;
- approbation de l'étude et délivrance du certificat de conformité ;
- surveillance et suivi environnemental (audit environnemental).

11. Plusieurs documents et outils guident l'opérationnalisation de la procédure :

- Avant-projet de Loi relatif à l'évaluation environnementale (2005)
- Référentiel méthodologique de l'étude d'impact sur l'environnement en Haïti (2015)
- Directive pour la réalisation de l'étude d'impact des projets routiers (2012)
- Guide général de réalisation d'une étude d'impact environnemental (2011)

12. La législation environnementale haïtienne comporte cependant des lacunes qui freinent l'application des normes. En effet, aucune loi ou Code de l'environnement ne seconde le Décret de l'environnement, qui reste donc peu respecté, d'autant que les autorités environnementales ne semblent pas disposer des moyens suffisants pour veiller à son application. L'absence d'une nomenclature précise sur les différentes catégories de projets est également à l'origine d'un flou juridique qui réduit la portée de la Loi.

13. D'autres textes de loi sont également à prendre en considération compte tenu de la nature des interventions envisagées, en particulier :

- Le Code d'hygiène d'assistance publique et sociale de 1954, composé de plusieurs décrets-lois, encadre les activités relatives à l'hygiène et l'assainissement public, ainsi que la gestion des infrastructures publiques et routières en lien avec cette thématique. Les principales dispositions applicables au CHUD sont contenues dans le Décret-Loi du 22 juillet 1937, qui impose, article 5, qu'aucune autorisation de travaux sur une voie ne peut être accordée si « l'emprise des voies est insuffisante pour assurer une bonne orientation et une bonne circulation et si l'évacuation des eaux et matières usées et l'alimentation en eau potable ne sont pas prévues. » Cette



loi rappelle aussi, article 42, l'interdiction de déverser des matières excrémentielles dans les cours d'eau et qu'« il est interdit de jeter dans les ouvrages destinés à la réception des eaux pluviales, des ordures ménagères et des matières usées, des objets quelconques capables de les obstruer ». L'article 51 précise également qu'il est interdit de laisser séjourner des ordures ménagères dans les voisinages des habitations, dans la rue ou les cours et qu'elles doivent être évacuées rapidement par l'administration locale. Les lieux d'aisance doivent, quant à eux, disposer de fosses imperméables, ventilées et faciles à nettoyer (articles 39 à 41).

14. Les lois, décrets et textes législatifs encadrant les espèces envahissantes et le secteur agricole, ainsi que la protection de la biodiversité, incluant :

15. Le Code rural Dr François Duvalier de 1962 et ses lois :

- la Loi n°5 – De la culture, de l'exploitation et de la protection du sol, en particulier les articles 41 à 43 qui reconnaissent les droits fonciers des exploitants agricoles.
- la Loi n°7 – Du régime des eaux, de l'irrigation et du drainage, notamment les articles 131 à 137 qui précisent les droits sur les cours d'eau et zones de bas-fonds, ainsi que les obligations relatives au drainage et à l'occupation et l'entretien des berges, mais aussi l'article 143 qui définit et régit les conditions de drainage considéré comme « tous les travaux nécessaires pour rétablir un cours d'eau dans sa largeur et sa profondeur naturelles, sans préjudice de ce qui est réglé des alluvions par l'article 462 du Code Civil ». Le Chapitre IV Du drainage, les articles 172 à 181, reconnaît aux Services de l'État le droit d'exécuter des travaux de drainage pour des questions d'intérêt public, y compris sans l'assentiment des propriétaires fonciers, fixe les conditions d'indemnisation éventuelle, les dispositions applicables aux zones de servitudes et les obligations concernant l'entretien des cours d'eau.
- la Loi n°13 – Des voies terrestres, dont les articles 271 à 281 précisent les responsabilités relatives à l'entretien des routes, notamment pour les riverains et les Section communales.
- la Loi n°15 – De l'hygiène rurale, dont les articles 297 à 302 régissent les obligations pour la conservation et l'évitement des sources de contamination des cours d'eau.

16. La Loi du 17 août 1995 réglementant la coupe, le transport et le commerce du bois et four à chaux comporte également des dispositions relatives à la protection du milieu naturel susceptibles de s'appliquer au projet, notamment l'interdiction de toute coupe ou brûlement en bordure d'un plan d'eau sur une largeur de 50 mètres selon l'article 1, l'obligation d'obtenir une autorisation du Ministère de l'Agriculture pour toute coupe d'arbre dans les villes, bourgs et agglomérations rurales permanentes le long des voies, routes, chemins vicinaux, sentiers, en vertu de l'article 5. De même, une coordination devra être réalisée entre le MTPTC et le MARNDR pour préciser le statut des zones humides au regard des critères des « zones sous protection » définis dans les articles 16 à 19.

17. La Convention de Rio de 1992 sur la diversité biologique et la Convention de Ramsar relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau qui impose la protection des espèces et des habitants menacés, la préservation de l'équilibre écologique et la lutte contre les espèces envahissantes.

18. Lois, décrets, arrêtés en matière de gestion des déchets en Haïti

- Arrêté du 12 avril 1919 sur les règlements sanitaires
- Décret du 3 Mars 1981 sur le Service Métropolitain de Collecte de Résidus Solides (SMCRS)
- Décret du 3 mars 1981 créant une loi-cadre régissant la gestion et l'élimination des déchets et prévoyant en même temps les sanctions appropriées

- Arrêté Présidentiel du 21 Avril 1983 sur la Décharge de Truitier
- Arrêté présidentiel du 21 avril 1983 délimitant la zone d'intervention du SMCRS
- Loi N XV du Code rural François Duvalier sur l'hygiène rural
- Arrêté présidentiel 9 aout 2012
- Loi du 21 septembre 2017 portant création, organisation et fonctionnement du service national de gestion des résidus solides (SNGRS)

#### 4.1.2 L'urbanisme et l'aménagement des routes

19. Les dispositions relatives à l'urbanisme, l'aménagement de routes et de rues sont définies dans plusieurs décrets et lois, parmi lesquels :

- Le Décret-Loi du 29 mai 1963 établissant des règles spéciales relatives à l'habitation et à l'aménagement des villes et des campagnes impose, article 8, que toute nouvelle voie doit avoir une largeur minimum de 13 mètres et une chaussée d'au moins 7 mètres de large. De plus, les articles 13 et 14 précisent que les grandes voies d'entrée et de sortie des villes ou les grandes voies de résidence, doivent disposer d'une zone de servitude non constructible d'au moins 5 mètres en arrière de la clôture de la voie. De plus, des trottoirs doivent être aménagés lorsque nécessaire en bordure des voies et rues, en laissant un espace libre d'au moins 2 mètres de largeur entre la chaussée et les clôtures de terrains riverains.

#### 4.1.3 Code du travail

20. Le Décret du 24 février 1984 actualisant le Code du travail du 12 septembre 1961 et les textes législatifs associés, encadreront les conditions d'embauche, de travail, d'hygiène et de sécurité des travailleur/se(s) sur les chantiers. La révision effectuée en 2003 a rendu la législation de la République conforme aux normes établies par l'Organisation Internationale du Travail (OIT). La conformité aux directives de l'OIT était une condition préalable à la certification en vertu de l'Initiative du Bassin des Caraïbes (CBI), édicté par le Congrès des États-Unis en 1983.

21. Outre le respect des conditions contractuelles définies dans Titre premier, Loi n° 1- Du contrat individuel de travail, les Procédures de gestion du maître d'œuvre délégué devront respecter les obligations définies pour tout de l'employeur, incluant notamment, selon l'article 31, de :

- a) déterminer par des règlements intérieurs les conditions de travail et les porter à la connaissance du travailleur ;
- b) mettre à la disposition du travailleur des locaux de travail appropriés ainsi que des machines et des outils dans les conditions d'hygiène voulues, de sécurité et de bon fonctionnement ;
- c) verser intégralement au travailleur et à échéance la rémunération prévue au contrat, après déduction faite de toute charge légale et conventionnelle ;
- d) traiter le travailleur avec respect en ayant soin de ne lui infliger aucun mauvais traitement, verbal ou de fait ;
- e) remplir toutes les autres obligations strictement stipulées au contrat.

22. La durée du travail sera encadrée par les normes du Titre II, Loi n° 4 - Des conditions de travail qui dans son Chapitre II, implique le respect de :

- La durée normale du travail établie à huit (8) heures par jour et de quarante-huit (48) heures par semaine ;

- La limite des heures de travail ne pourra être dépassée en cas d'accident survenu ou imminent, ou en cas de travaux d'urgence à effectuer aux machines ou à l'outillage, ou en cas de force majeure, mais uniquement dans la mesure nécessaire pour éviter qu'une gêne sérieuse ne soit apportée à la marche normale de l'établissement (...) ou éviter de compromettre le résultat technique du travail, ou permettre de faire face à des surcroûts de travail extraordinaires provenant de circonstances particulières ;
- La majoration de 50% des heures supplémentaires et leur inscription sur un registre du personnel aux fins de contrôle de l'autorité compétente ;
- L'interdiction des heures supplémentaires pour les travaux à caractère dangereux ou insalubre, sauf autorisation expresse de la Direction du travail.

23. Le respect des normes encadrant les salaires, les repos hebdomadaires, les jours fériés et les congés payés. De même, la gestion d'éventuels conflits de travail individuels ou collectifs sera encadrée par les dispositions du Titre III, Loi n° 5- Des conflits du travail.

24. Les obligations spécifiques encadrant le travail des enfants et des femmes, présentées dans le Titre V, Loi n° 7- De la main-d'œuvre soumise à un régime spécial feront également l'objet d'une attention particulière, en veillant notamment au respect de l'interdiction du travail des enfants et des mineurs (Chapitres 8 et 9) et des différentes normes spécifiques au travail des femmes (Chapitre 7), en particulier :

- l'égalité des droits et des obligations en vertu de l'article 316 ;
- l'égalité du traitement salarial à travail égal, conformément à l'article 317 ;
- la mise à disposition par l'employeur d'un local spécifique si le travail exige un changement de vêtements selon l'article 318 ;
- l'application des mesures spécifiques encadrant le traitement des femmes enceintes, telles que définies dans les articles 320 à 331.

25. Enfin, les normes d'hygiène et sécurité au travail définies dans le Titre VI, Loi n° 8 Du contrôle des établissements de travail et de l'emploi, Chapitre V, impliqueront notamment, article 439, que toutes mesures appropriées sont prises par l'employeur pour que les conditions générales prévalant sur les lieux de travail permettent d'assurer une protection suffisante de la santé des travailleurs et notamment pour que :

- les déchets et débris ne s'accumulent pas au point de constituer un risque pour la santé;
- des installations sanitaires appropriées et des facilités appropriées pour se laver, ainsi que de l'eau potable, soient disponibles en des endroits adéquats, en quantité suffisante et dans des conditions satisfaisantes;
- des vestiaires ou des installations convenables soient mis à disposition des employés;
- des locaux soient disponibles pour la restauration et le repos des employés ;
- des dispositions soient prises pour éliminer ou réduire les bruits et les vibrations nuisibles à la santé des travailleurs ;
- les substances dangereuses soient entreposées en toute sécurité.

26. De plus, l'employeur aura l'obligation de fournir, nettoyer et entretenir sans frais pour les travailleurs les vêtements et équipements de protection, d'après l'article 440, incluant des masques pour la protection des organes respiratoires, des lunettes de protection et des ceintures de sécurité (article 441). Cette obligation s'étend à l'ensemble des dispositions spécifiques de santé et sécurité énoncées dans les articles 442 à 476.

27. Enfin, d'autres lois présentent des dispositions spécifiques applicables à certaines activités ou composantes relatives à la phase de travaux, en particulier :

- La Loi du 24 mai 1962 portant Code rural, qui définit les principes fondamentaux au niveau du foncier et de l'aménagement du territoire, y compris en milieu urbain ;
- Le Décret du 1<sup>er</sup> juin 2005, relatif à l'immatriculation et la circulation des véhicules ;
- La Loi sur le patrimoine historique du 23 avril 1940 qui impose la préservation du patrimoine historique lors de la réalisation d'excavations et de travaux, ainsi que leur prise en compte dans les appels d'offres.

#### 4.1.4 Code pénal

28. Haïti est doté d'un nouveau Code Pénal à partir du décret du 24 juin 2020. Son entrée en vigueur prévue pour le 24 juin 2022 a été ajournée pour 2024 à cause de l'opposition faite par des membres de la société civile sur certains articles. Ainsi, en matière judiciaire, ce nouveau code de procédures pénales n'étant pas en vigueur, ne participe pas à l'administration de la justice. Les articles présentés ci-dessous servent à donner une idée sur la vision du Gouvernement haïtien en la matière.

29. Le décret du Code Pénal du 24 juin 2020, prévoit en son titre deuxième « des atteintes à la personne humaine », en son chapitre II « des atteintes à l'intégrité physique ou psychique de la personne » et en son section 3 « des agressions sexuelles », les articles suivants :

##### **Article 296**

30. Constitue une agression sexuelle, toute atteinte sexuelle commise sur une personne sans son consentement, avec violence, contrainte, menace ou surprise.

31. Le viol et les autres agressions sexuelles sont constitués lorsqu'ils ont été imposés à la victime dans les circonstances prévues par la présente section, quelle que soit la nature des relations existant entre l'agresseur et sa victime, y compris s'ils sont unis par les liens du mariage ou vient dans les liens du concubinage.

##### **(i) Du viol**

##### **Article 297**

32. Tout acte de pénétration sexuelle, de quelque nature qu'il soit, commis sur une personne sans son consentement, par violence, contrainte, menace ou surprise est un viol.

33. Le viol est passible de dix (10) ans à quinze (15) ans de réclusion criminelle.

##### **Article 298**

34. Le viol est passible de quinze (15) ans à vingt (20) ans de réclusion criminelle :

- [1] Lorsqu'il a entraîné une mutilation ou une infirmité permanente ;
- [2] Lorsqu'il est commis sur une personne mineure âgée de quinze (15) ans ou plus ;
- [3] Lorsqu'il est commis sur une personne dont la particulière vulnérabilité, due à son âge, à une maladie, à une infirmité, à une déficience physique ou psychique ou à un état de grossesse, est apparente ou connue de l'auteur ;
- [4] Lorsqu'il est commis par un ascendant légitime, naturel ou adoptif, ou par toute autre personne ayant autorité sur la victime ;

- [5] Lorsqu'il est commis par une personne qui abuse de l'autorité que lui confèrent ses fonctions ;
- [6] Lorsqu'il est commis par plusieurs personnes agissant en qualité d'auteurs ou de complices ;
- [7] Lorsqu'il est commis avec usage ou menace d'une arme ;
- [8] Lorsque la victime a été en contact avec l'auteur des faits grâce à l'utilisation d'un réseau de télécommunication, pour la diffusion de messages à destination d'un public non déterminé ;
- [9] Lorsqu'il est commis en concours avec un ou plusieurs autres viols commis sur d'autres victimes ;
- [10] Lorsqu'il est commis par une personne agissant en état d'ivresse ou sous l'emprise d'une drogue.

### **Article 299**

35. Le viol est passible de vingt (20) ans à trente (30) ans de réclusion criminelle

- [1] Lorsqu'il a été commis à la suite de l'absorption forcée ou non d'aphrodisiaques, de substances pharmaceutiques ou de substances psychotropes ;
- [2] Lorsqu'il a entraîné la mort de la victime ;
- [3] Lorsque l'agresseur a transmis à la victime une maladie incurable.

### **Article 300**

36. Le viol est passible de la réclusion criminelle à perpétuité lorsqu'il est précédé, accompagné ou suivi de tortures ou d'actes de barbarie ayant entraîné la mort de la victime.

### **(ii) Des autres crimes et délits à caractère sexuel**

37. Les articles 301 à 306 prescrivent les peines relatives à d'autres crimes et délits à caractère sexuel.

### **(iii) Du harcèlement sexuel**

#### **Article 307**

38. Le harcèlement sexuel est le fait d'imposer à une personne, de façon répétée, des propos ou comportements à connotation sexuelle qui portent atteinte à sa dignité en raison de leur caractère dégradant ou humiliant ou créent à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante. Il est passible d'un emprisonnement de six (6) mois à un (1) an et d'une amende de 10,000 gourdes à 25,000 gourdes ou de l'une de ces peines.

39. Lorsqu'il est commis par plusieurs personnes agissant en qualité d'auteurs ou de complices, ou sous la menace d'une arme ou d'un animal, le harcèlement sexuel est passible d'un emprisonnement d'un (1) an à trois (3) ans et d'une amende de 50,000 gourdes à 75,000 gourdes.

40. Si la victime est âgée de moins de dix-huit (18) ans, la peine est doublée.

## Article 308

41. Le fait par une personne abusant de l'autorité que lui confèrent ses fonctions, de harceler autrui en donnant des ordres, proférant des menaces, imposant des contraintes ou exerçant des pressions graves dans le but d'obtenir des faveurs de nature sexuelle, est passible d'un emprisonnement de six (6) mois à un (1) an et d'une amende de 15,000 gourdes à 25,000 gourdes, ou de l'un de ces peines.

42. Si la victime est âgée de moins de quinze (15) ans, la peine est doublée.

### (iv) Dispositions communes

## Article 309

43. Ne constitue pas un moyen de défense contre une accusation fondée sur le viol prévu à l'article 297 et les autres crimes et délits à caractère sexuel, le fait que la personne accusée croyait que la victime avait consenti à l'accomplissement des faits de l'accusation lorsque, selon le cas, cette croyance provient soit de l'affaiblissement volontaire de ses facultés ; soit de son insouciance ou d'un aveuglement volontaire, soit parce qu'il n'a pas pris les mesures raisonnables, dans les circonstances où il avait alors connaissance, pour s'assurer du consentement.

44. Le consentement n'est pas établi :

- [1] Lorsque l'accord est manifesté par des paroles ou par le comportement d'un tiers ;
- [2] Lorsque la victime est incapable de former son consentement ;
- [3] Lorsque l'agresseur l'incite à l'acte sexuel par abus de confiance ou de pouvoir ;
- [4] Lorsque la victime manifeste, par ses paroles ou son comportement, l'absence d'accord à l'acte sexuel ;
- [5] Lorsque, après avoir consenti à l'acte sexuel, la victime manifeste, par ses paroles ou son comportement, l'absence d'accord à la poursuite de celui-ci.

45. Les dispositions du présent article n'ont pas pour effet de limiter les circonstances dans lesquelles le consentement ne peut se déduire.

### 4.1.5 Règlements relative à l'expropriation

46. Le cadre légal régissant la propriété, les conditions d'expropriation et les modalités compensatoires comporte plusieurs textes clés, dont le principal est la Constitution de la République d'Haïti de 1987 qui reconnaît et garantit le droit de propriété aux particuliers, personnes physiques et/ou morales (MICT/MTPTC, 2016). Les articles qui régissent le droit de propriété et les conditions d'expropriation sont présentés dans le Plan d'action de réinstallation élaboré pour les travaux.

47. La Loi organique du Département des Travaux Publics du 23 mars 1971 définit, quant à elle, article 9 que « Toute construction située dans la zone réservée ou déclarée d'utilité publique (...) est susceptible d'expropriation pour cause d'utilité publique. » Cette disposition est réaffirmée dans la Loi portant sur le code des investissements modifiant le décret du 30 octobre 1989 relatif au code des investissements, reconnaît, article 13, que « Le droit de propriété est garanti et protégé par l'État. L'expropriation n'est permise que pour cause d'utilité publique après paiement et préalable indemnisation à la valeur marchande du

bien, déterminée à dire d'experts. L'État ne peut ni démolir ni prendre possession du bien avant le paiement effectif de l'indemnité. »

48. La Loi sur l'expropriation et l'utilité publique du 5 septembre 1979 (présentée dans la section suivante) régit la procédure d'expropriation et de réinstallation et exige :

- 1) un arrêté ou décret du chef de l'état qui déclare le projet d'utilité publique ;
- 2) confère au MTPTC la responsabilité d'informer la DGI ;
- 3) confère à la DGI la responsabilité de gérer la procédure.

49. Le Décret du 3 septembre 1979 sur l'Expropriation pour cause d'utilité publique, qui fixe les procédures et modalités d'indemnisations et compensations des déplacés ;

## 4.2 Cadre juridique international

50. Les conventions internationales sur l'environnement signées et ratifiées par Haïti tournent autour d'une cinquantaine. Parmi les actuelles, les plus importantes sont les suivantes :

- convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer ;
- convention sur la diversité biologique en 1992 ;
- convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements climatiques en 1994 ;
- convention des Nations Unies sur la lutte contre la Désertification en 1995.

51. Certaines conventions n'ont pas encore été ratifiées, notamment<sup>11</sup>: la Convention de Carthagène (sur la protection et la mise en valeur de l'environnement marin de la Grande Caraïbe), MARPOL (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires), la Convention de Bâle sur l'interdiction des mouvements et des rejets transfrontaliers de déchets dangereux, et la Convention sur le commerce international des espèces de la faune et de la flore sauvages menacées d'extinction.

52. Haïti est membre de l'Organisation Internationale du Travail (1919). Le pays a ratifié toutes les conventions fondamentales de l'OIT, y compris :

- Convention (n° 29) sur le travail forcé, 1930 (ratifiée 1958)
- Convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948 (ratifiée 79)
- Convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949 (ratifiée 57)
- Convention (n° 100) sur l'égalité de rémunération, 1951 (ratifiée 1958)
- Convention (n° 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957 (ratifiée 1958)
- Convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958 (ratifiée 1976)
- Convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973 (âge minimum spécifié 14 ans) (ratifiée 2009)
- Convention (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999 (ratifiée 2007)

53. Convention sur la protection et défense des droits des femmes haïtiennes

<sup>11</sup> <http://www.unesco.org/csi/pub/papers/papf24.htm>

- Convention sur l'élimination de toutes formes de discrimination à l'égard des femmes (CEDAW) (ratifié le 7 avril 1981)
- Convention interaméricaine sur la prévention, la sanction et l'élimination de la violence contre la femme « Convention de Belém do Pará »
- Convention américaine relative aux droits de l'Homme

### 4.3 Principaux acteurs institutionnels en environnement et affaires sociales

54. Le Ministère de l'Environnement est le principal interlocuteur pour la réalisation, la validation et la supervision des obligations relatives à l'EIES et la mise en œuvre, l'évaluation et l'audit du Plan de gestion environnementale et sociale (PGES). Les Unités Techniques Environnementales Sectorielles (UTES) associées aux autres ministères concernés par les interventions du CHUD, tels que le MTPTC sont des instances clés à impliquer.

55. Le Bureau National des Évaluations Environnementales (BNEE) du Ministère de l'Environnement précise et veille à la prise en compte des orientations et des directives pour la réalisation d'une étude d'impact environnemental et sociale dans la mise en œuvre des projets, programmes et politiques.

56. Le Ministère des Affaires Sociales et du Travail (MAST), créé par la loi organique du 28 août 1967 (Département du Travail et du Bien-Être Social), a pour mission de veiller au respect des normes et de la protection en matière sociale. Il est la principale entité responsable de la gestion des questions sociales en Haïti. Les modalités d'application de la loi du 28 août 1967 ont été déterminées par le décret 24 septembre 1979. Le MAST supervise les directions départementales et les organismes sous tutelles, dont les principaux sont : (i) l'Office national d'assurance vieillesse (ONA) ; (ii) l'Institut du bien-être social et de recherches (IBESR) ; (iii) l'Entreprise publique de promotion de logements sociaux (EPPLS) ; (iv) le Conseil national pour la réhabilitation des personnes handicapées (CONARHAN) ; et (v) l'Office d'assurance accidents du travail, maladie et maternité (OFATMA).

57. Le Ministère de la Condition Féminine et du Droit des Femmes (MCFDF), à travers la Direction de la Promotion des Droits des femmes et la Direction de la Prise en compte de l'analyse selon le genre, veille à assurer une meilleure implication des femmes et une prise en compte des questions de genre dans les programmes et projets. Ce ministère pourrait aider à la mobilisation sociale des groupements féminins et à leur meilleure implication dans le cadre des projets.

58. Le Ministère de la Santé publique et de la Population (MSPP), à travers la Direction d'Hygiène Publique (DHP), qui s'occupe des aspects normatifs de la qualité sanitaire de la vie, dont le contrôle de la qualité de l'eau de boisson et des industries alimentaires, de l'hygiène des marchés, des places publiques et des cimetières, de l'élaboration et du suivi de l'application des normes et standards d'hygiène du milieu, pourrait être amené à intervenir au besoin dans la mise en œuvre de ce PGES.

59. Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT), créé par arrêté du Premier Ministre en date du 30 janvier 2009, a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, de protection et de gestion des bassins versants, de gestion de l'eau, de l'assainissement, de l'urbanisme et de l'équipement. Cette institution a été créée en réponse à un constat alarmant et à la nécessité d'actions cohérentes et coordonnées en matière d'aménagement du territoire.



60. Le CIAT est présidé par la primature, particulièrement le Premier Ministre, et réunit les sept (7) Ministères suivants : 1) Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales (MICT) ; 2) Ministère de l'Économie et des Finances (MEF) ; 3) Ministère de la Planification et de la Coopération Externe (MPCE) ; 4) Ministère de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et du Développement Rural (MARNDR) ; 5) Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) ; 6) Ministère De l'Environnement (MDE).

61. Les principales attributions du CIAT sont de : a) Coordonner et harmoniser les actions du gouvernement ; b) Assurer la révision du cadre légal, réglementaire et institutionnel de l'aménagement du territoire ; c) Garantir une répartition des ressources humaines, techniques et financières nécessaires ; e) Assurer la supervision, le contrôle et le suivi/évaluation des actions en cours sur le terrain.

62. Le secrétariat technique du CIAT, placé sous l'autorité du Premier Ministre, a comme attributions principales de : a) s'assurer de la mise en œuvre des orientations définies par le CIAT ; b) recevoir, étudier et orienter tout programme ou projet d'intervention et en analyser la pertinence ; c) veiller à la cohérence des programmes avec la politique générale du gouvernement ; d) s'assurer d'une répartition équilibrée des services de base sur le territoire ; e) veiller à la cohésion territoriale et à l'aménagement judicieux des espaces ruraux et urbains ; f) diffuser l'information, produire rapports et recommandations.

63. Le Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales (MICT) est l'organisme central de l'État haïtien ayant pour mission de concevoir, de définir et de concrétiser la politique du pouvoir exécutif en ce qui concerne la tutelle des collectivités territoriales, l'immigration et l'émigration et la protection civile. Il a pour principale attribution de :

- exercer le contrôle de tutelle sur les collectivités territoriales ;
- assurer la coordination et le contrôle des Départements, des Arrondissements et des Communes en tant que Circonscriptions administratives et déconcentrées de l'État. Dans le cadre de la construction de la route SOS le MICT aura l'attribution de jouer un rôle en cas de conflit de gestion du territoire particulièrement entre les mairies concernées par les travaux ;
- prendre – matière de Protection Civile – toutes les mesures de prévention et de secours que requiert la sauvegarde des populations, notamment en cas de calamités publiques. La Direction de la Protection Civile (DPC) coordonne le Système National de Gestion des Risques et des Désastres (SNGRD). Elle est responsable de la coordination des activités des divers ministères, comités et organisations avant, durant et après une catastrophe ou une urgence ;
- veiller, conjointement avec les institutions compétentes, au respect des prescriptions constitutionnelles en ce qui a trait aux garanties individuelles et aux droits fondamentaux ;
- veiller à l'exécution des lois et mesures visant à garantir la sécurité intérieure de l'État, tout en tenant compte des garanties constitutionnelles ;
- veiller à l'application des lois et mesures sur l'immigration ;
- autoriser le fonctionnement et contrôler conjointement avec les Ministères et organismes concernés les activités des organisations non gouvernementales d'aide au développement ;
- gérer conjointement avec les entités administratives compétentes les biens du domaine public ;
- exercer toutes autres attributions liées à sa mission et assignées par la constitution et par la loi.

64. Les Spécialistes en gestion environnementale, sociale et genre de l'Unité Centrale d'Exécution (UCE), du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) jouent un rôle central dans l'intégration, la mise en œuvre et le suivi des mesures

environnementales et sociales des projets, compte tenu notamment des difficultés de fonctionnement des UTEs. La surveillance environnementale et sociale des travaux sera assurée par les Spécialistes de l'UCE, motivé(e)s, actives, actifs et formé(e)s en la matière.

## 4.4 Normes environnementales et sociales de la Banque mondiale

65. Le Cadre environnemental et social (CES) de la Banque mondiale (2017) définit dix (10) normes devant s'appliquer aux projets qu'elle finance. La norme environnementale et sociale (NES) n°1 portant sur l'évaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux affirme notamment l'importance d'une évaluation environnementale et sociale intégrée permettant d'identifier les risques et les effets d'un projet ; d'une mobilisation effective des populations et de la gestion des risques et des impacts environnementaux et sociaux. Les dix NES, présentées dans le tableau ci-dessous, précisent les obligations relatives à la gestion et à l'évitement, l'atténuation et la compensation des risques et des impacts environnementaux et sociaux susceptibles d'affecter les composantes biophysiques, socioéconomiques et culturelles.

**Tableau 2.** Normes environnementales et sociales applicables au projet CHUD

NES	Description	Applicable	
n°1	Évaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux	Oui	Les activités du projet sont susceptibles de générer des impacts et risques environnementaux et sociaux. Ceux-ci ont été identifiés par l'EIES du projet et confirmés lors des visites sur le terrain. Ainsi, en conformité avec les exigences de cette norme, un PGES est développé pour encadrer les travaux.
n°2	Emploi et conditions de travail	Oui	L'exécution de certaines activités ou travaux du projet occasionnera la création d'emplois et les exigences en matière de traitement des travailleurs et de conditions de travail telles que définies dans la NES n°2 devront être respectées. Des mesures sont prescrites dans le PGES concernant la santé et la sécurité des travailleurs sur les chantiers, de même les obligations de l'entrepreneur par rapport au recrutement local et aux conditions de travail. Le Mécanisme de gestion des plaintes devra également être respecté par l'Entrepreneur, en collaboration avec l'UCE/MTPTC.
n°3	Utilisation rationnelle des ressources et prévention et gestion de la pollution	Oui	L'utilisation rationnelle d'eau durant les travaux, la gestion des déchets, la prévention de la contamination par les hydrocarbures et la réduction des GES sont des enjeux associés au projet qui sont abordés dans le PGES, en conformité avec les exigences nationales et NES 3.
n°4	Santé et sécurité des populations	Oui	Les populations localisées aux abords de la route SOS, en particulier dans la zone scolaire Université Publique Nord du Cap-Haïtien et du Village SOS, risquent d'être impactées du point de vue sécuritaire et sanitaire, lors des travaux de réhabilitation de la route SOS. Des exigences strictes en matière de réduction ou d'atténuation de ces risques et

NES	Description	Applicable	
			impacts sont incluses dans le PGES à l'intention de l'Entrepreneur.
n°5	Acquisition de terres, restrictions à l'utilisation de terres et réinstallation involontaire	Oui	Les travaux prévus entraîneront des acquisitions de terre et des déplacements involontaires, physiques et/ou économiques, de populations. Le PGES fournira une approximation des besoins en termes de réinstallation et des orientations générales pour le développement du PAR ou PRMS, en adéquation avec le Cadre de Politique de Réinstallation de l'UCE.
n°6	Préservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles biologiques	Oui	Les travaux prévus comportent des activités touchant des habitats naturels et la biodiversité locale aux abords des rivières Any et Haut du Cap. Pour ce faire, des mesures spécifiques de gestion sont proposées dans le PGES et sont alignées sur les recommandations du CGES.
n°7	Peuples autochtones/Communautés locales traditionnelles d'Afrique subsaharienne historiquement défavorisés	Non	Il n'existe plus de Peuples autochtones en Haïti. Ils ont été tous disparus au temps de la colonisation par des travaux forcés avant l'Indépendance d'Haïti en janvier 1804. La NES n°7 ne s'applique pas pour Haïti dans le cadre de ce projet.
n°8	Patrimoine culturel	Oui	La ville du Cap-Haïtien possède un patrimoine culturel relativement riche, dont le Pont Colonial. Il sera important d'assurer la préservation du pont, notamment en mitigeant les effets négatifs occasionnés par les travaux. Il est aussi possible que lors des travaux, des vestiges archéologiques ou culturels soient découverts de façon fortuite. Ainsi, les dispositions présentes dans le PGES devront être mises en œuvre par l'UCE et l'Entrepreneur pour la protection des sites culturels et les éventuelles découvertes archéologiques.
n°9	Intermédiaires financiers	Non	Le projet ne prévoit pas le recours à des IF. De ce fait, cette NES ne s'applique pas au projet.
n°10	Mobilisation des parties prenantes et information	Oui	L'UCE/MTPTC a élaboré et mis en œuvre un Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP) proportionnel à la nature et à la portée du CHUD et aux risques et impacts potentiels. Aussi, l'UCE/MTPTC a diffusé des informations sur le projet pour permettre aux parties prenantes de comprendre ses risques et impacts, ainsi que ses opportunités potentielles. Le PGES inclura des exigences et orientations pour le maintien de l'engagement des parties prenantes durant la mise en œuvre, en conformité avec les orientations du Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP) du CHUD.

66. Au total, huit (8) des dix (10) NES se rapportent directement au projet CHUD, les deux seules non-concernées étant la directive 7 sur les peuples autochtones et la directive 9

sur les intermédiaires financiers. Parmi ces huit normes, certaines dispositions et certains objectifs spécifiques s'appliquent plus directement au contexte et à la nature des interventions. Ces spécificités sont présentées dans le tableau ci-dessous.

**Tableau 3.** Obligations, objectifs et principes des huit (8) NES applicables au CHUD

LES HUIT (8) NES DE LA BANQUE MONDIALE APPLICABLES AU CHUD		
Intitulé de la norme	Composante du projet concernée	Obligations, objectifs et principes à respecter
<p><b>1- Évaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux</b></p>	<p>La phase de vérification préalable a conclu que le projet relevait d'un niveau de risque « substantiel », ce qui est conforme à l'interprétation de la législation haïtienne et exige la réalisation d'une Étude d'impact environnemental et social (EIES).</p> <p>Cette EIES sera menée selon les normes de la Banque mondiale, telles que définies dans le Cadre environnemental et social (2017) et du Ministère haïtien de l'environnement, dans le cadre des dispositions du Décret du 12 octobre 2005 portant Gestion de l'environnement et de régulation de la conduite des citoyens et citoyennes pour un développement durable.</p>	<p><b>L'Emprunteur à pour responsabilité de :</b></p> <p>4.4.1.1 procéder à une évaluation environnementale et sociale du projet proposé, y compris la mobilisation des parties prenantes ;</p> <p>4.4.1.2 établir le dialogue avec les parties prenantes et diffuser des informations pertinentes conformément à la NES n°10 ;</p> <p>4.4.1.3 élaborer un PEES et mettre en œuvre les mesures prévues dans l'accord juridique ;</p> <p>4.4.1.4 assurer le suivi de la performance environnementale et sociale du projet et la diffusion des informations y relatives en tenant compte des NES.</p> <p>L'évaluation environnementale et sociale doit appliquer le principe de la hiérarchie d'atténuation, qui consiste à :</p> <p>a) anticiper et éviter les risques et impacts ;</p> <p>b) lorsqu'il n'est pas possible de les éviter, minimiser ou réduire les risques et impacts à des niveaux acceptables</p> <p>c) une fois que les risques et les impacts ont été minimisés ou réduits, les atténuer ; et</p> <p>d) lorsque les impacts résiduels sont importants, les compenser ou les neutraliser si cela est techniquement et financièrement possible.</p>
<p><b>2- Emploi et conditions de travail</b></p>	<p>Les normes contractuelles et les mesures de santé et de sécurité au travail s'appliqueront aux personnes employées pour la réalisation des travaux, qu'il s'agisse des salariés professionnels du secteur du bâtiment ou de la main-d'œuvre communautaire qui sera recrutée auprès des communautés locales</p> <p>Ces normes s'inscriront également dans le cadre du Code haïtien du Travail de mars 1984.</p>	<p><b>L'Emprunteur a pour responsabilité de :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- promouvoir la sécurité et la santé au travail ;</li> <li>- encourager le traitement équitable, la non-discrimination et l'égalité des chances pour les travailleurs/ses ;</li> <li>- protéger les travailleur/se(s), notamment vulnérables tels que les femmes, les personnes handi capées, les enfants (en âge légal de travailler), les travailleurs/ses migrants, les contractuels, communautaires et les employés des fournisseurs ;</li> <li>- empêcher le recours à toute forme de travail forcé et au travail des enfants ;</li> <li>- soutenir les principes de liberté d'association et de conventions collectives des travailleurs/ses en accord avec le droit national ;</li> <li>- fournir aux travailleurs/ses les moyens d'évoquer les problèmes sur leur lieu de travail.</li> </ul>
<p><b>3- Utilisation rationnelle des ressources et prévention et gestion de la pollution</b></p>	<p>Les dispositions relatives à l'utilisation des ressources naturelles concernent tout particulièrement les risques liés à la destruction des habitats lors des travaux, à l'approvisionnement en matériaux et en eau pour la réalisation des ouvrages, ainsi qu'à la bonne gestion des matières résiduelles, gravats, sédiments, déchets, eaux usées, ainsi que des émanations susceptibles de dégrader la qualité de l'air (poussières, fumées et gaz d'échappement)</p>	<p><b>L'Emprunteur a pour responsabilité de :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- promouvoir l'utilisation durable des ressources ; notamment l'énergie, l'eau et les matières premières ;</li> <li>- éviter ou minimiser les impacts négatifs du projet sur la santé humaine et l'environnement en évitant ou en minimisant la pollution provenant des activités du projet ;</li> <li>- éviter ou minimiser les émissions de polluants atmosphériques à courte et longue durée de vie ;</li> <li>- éviter ou minimiser la production de déchets dangereux et non dangereux.</li> </ul>

LES HUIT (8) NES DE LA BANQUE MONDIALE APPLICABLES AU CHUD		
Intitulé de la norme	Composante du projet concernée	Obligations, objectifs et principes à respecter
<b>4- Santé et sécurité des populations</b>	Les considérations relatives à la sécurité et la santé des populations complètent les mesures de la NES 2 et concernent avant tout la phase de réalisation des travaux, même si l'utilisation des infrastructures construites présente également des risques, en lien notamment avec les risques d'accidents liés à la circulation routière et piétonnière; l'exposition aux gaz d'échappement; l'impact potentiel des crues en lien avec la qualité et le calibrage des ouvrages de drainage qui seront aménagés; ainsi que le maintien des services écosystémiques des zones humides affectées par le projet.	<p><b>L'Emprunteur a pour responsabilité de :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anticiper ou éviter les impacts néfastes sur la santé et la sécurité des populations touchées par le projet tout au long de celui-ci, que ce soit en temps normal ou dans des circonstances exceptionnelles ;</li> <li>- Encourager la prise en compte de considérations de qualité et de sécurité, et des questions de changement climatique dans la conception et la construction des infrastructures ;</li> <li>- Éviter ou minimiser l'exposition de la communauté aux risques liés à la circulation dans le cadre du projet et à la sécurité routière, aux maladies et aux matières dangereuses ;</li> <li>- Mettre en place des mesures efficaces pour faire face aux situations d'urgence ;</li> <li>- Veiller à ce que la protection du personnel et des biens permette d'éviter ou de minimiser les risques pour les communautés touchées par le projet.</li> </ul>
<b>5- Acquisition de terres, restrictions à l'utilisation de terres et réinstallation involontaire</b>	L'aménagement de la route SOS entrainera inévitablement le déplacement involontaire de certains ménages établis à proximité immédiate ou sur la zone de servitude de la future route, ainsi que la modification de certaines activités susceptibles d'entraîner des pertes économiques. Des dispositions devront donc être prises pour limiter les impacts négatifs et permettre aux personnes affectées de retrouver ou améliorer leurs conditions de vie par rapport à la situation initiale.	<p><b>L'Emprunteur a pour responsabilité de :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Éviter la réinstallation involontaire ou, lorsqu'elle est inévitable, la minimiser en envisageant des solutions de rechange lors de la conception du projet ;</li> <li>- Éviter les expulsions forcées ;</li> <li>- Atténuer les effets sociaux et économiques néfastes de l'acquisition de terres ou des restrictions à l'utilisation qui en est faite, grâce aux mesures ci-après : a) assurer une indemnisation rapide au coût de remplacement des personnes.</li> </ul> <p><b>Le respect de ces objectifs suppose notamment de mettre en place :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un système d'indemnisation, d'appui et d'avantages pour les personnes touchées</li> <li>- Une information et mobilisation des communautés</li> <li>- Un mécanisme de gestion des plaintes</li> <li>- La mise en place d'un plan de réinstallation</li> </ul>
<b>6- Préservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles biologiques</b>	L'aménagement de la route SOS, la possible modification de son tracé actuel, la construction d'un pont sur les rivières Haut du Cap et Any, ainsi que les ouvrages et travaux de drainage sont susceptibles d'entraîner des impacts potentiellement importants sur la dynamique hydrique et le fonctionnement de certains écosystèmes sensibles reconnus pour leur haut niveau de biodiversité et leurs services écosystémiques, en particulier la conservation des zones humides (marais et mangroves) ainsi que des espèces qui en dépendent	<p><b>L'Emprunteur a pour responsabilité de :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Protéger et préserver la biodiversité et les habitats ;</li> <li>- Appliquer l'approche de la hiérarchie d'atténuation et le principe de précaution dans la conception et la mise en œuvre de projets susceptibles d'avoir un impact sur la biodiversité ;</li> <li>- Promouvoir la gestion durable des ressources naturelles biologiques ;</li> <li>- Développer les moyens de subsistance des communautés locales, notamment des peuples autochtones, et assurer un développement économique solidaire par l'adoption de pratiques qui intègrent les besoins de conservation et les priorités en matière de développement.</li> </ul>
<b>8- Patrimoine culturel</b>	Les enjeux relatifs au patrimoine culturel sont relativement limités dans le cadre du projet et se concentrent autour des éventuelles initiatives visant à préserver, voire à mettre en valeur, le Pont colonial sur la rivière Haut du Cap, qui ne sera toutefois pas utilisé par la route SOS, puisqu'un pont devrait être construit.	<p><b>L'Emprunteur a pour responsabilité de :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Protéger le patrimoine culturel des impacts négatifs des activités du projet et en soutenir la préservation ;</li> <li>- Considérer le patrimoine culturel comme un aspect à part entière du développement durable ;</li> <li>- Encourager l'organisation de consultations approfondies avec les parties prenantes au sujet du patrimoine culturel ;</li> <li>- Promouvoir le partage équitable des avantages découlant de l'utilisation du patrimoine culturel.</li> </ul>

LES HUIT (8) NES DE LA BANQUE MONDIALE APPLICABLES AU CHUD		
Intitulé de la norme	Composante du projet concernée	Obligations, objectifs et principes à respecter
<b>10- Mobilisation des parties prenantes et information</b>	L'information, la consultation et la mobilisation des parties prenantes constituent une composante essentielle pour éviter ou réduire les risques de conflits, en particulier dans le contexte de fortes tensions sociales et politiques actuelles en Haïti et pour éviter les risques liés aux phénomènes de rumeur et de récupération politique. Une bonne communication et participation des parties prenantes est un élément facilitant essentiel pour la mise en œuvre du projet et pour l'acceptabilité sociale des nuisances temporaires liées à la phase de travaux.	<b>L'Emprunteur a pour responsabilité de :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Établir une approche systématique de mobilisation des parties prenantes, afin de nouer et maintenir avec elles, en particulier les parties touchées par le projet, une relation constructive ;</li> <li>- Évaluer le niveau d'intérêt et d'adhésion des parties prenantes et permettre que leurs opinions soient prises en compte dans la conception du projet et sa performance environnementale et sociale ;</li> <li>- Encourager la mobilisation effective de toutes les parties touchées par le projet pendant toute sa durée de vie sur les questions qui pourraient avoir une incidence sur elles et fournir les moyens d'y parvenir ;</li> <li>- S'assurer que les parties prenantes reçoivent en temps voulu et de manière compréhensible, accessible et appropriée l'information relative aux risques et effets environnementaux et sociaux du projet.</li> </ul>

## 4.5 Comparaison entre la législation haïtienne et les 8 NES de la Banque mondiale applicables au CHUD

67. Il y a une bonne conformité relative entre la législation haïtienne et les huit (8) NES de la Banque mondiale applicables au projet CHUD. Toutefois, la législation nationale présente quelques insuffisances qui méritent d'être compensées à travers les dispositions des différentes NES applicables. Les points où il y a des divergences ou lacunes les plus importantes sont les suivants :

- Le cadre de gestion environnementale et sociale
- Protection de la main-d'œuvre, particulièrement en lien au travail forcé
- Santé et sécurité des populations
- Personnel de sécurité
- Date limite d'éligibilité
- Évaluation et compensation des terres, structures et infrastructures
- Occupants irréguliers et groupes pauvres et vulnérables
- Mécanisme de gestion des plaintes des personnes déplacées ou ayant subi d'autres affections du projet
- Type de paiement de compensation et réhabilitation économique
- Contrôle des espèces exotiques envahissantes

68. Il apparaît que ces aspects non pris en compte dans la législation nationale ne sont pas en contradiction avec les directives des NES de la Banque ; ils relèvent plutôt d'une insuffisance dans la législation nationale. Par conséquent, rien n'empêche l'application des directives des NES par les pouvoirs publics haïtiens au nom du principe de compatibilité.

69. Pour ce qui est de la Banque mondiale, là où il y a une divergence entre les NES et la législation haïtienne, ce sont les NES qui auront prévalence et ses principes qui seront appliqués dans l'optique de fournir une meilleure assistance aux PAP. Le tableau ci-dessous fait une analyse de ces provisions.

**Tableau 4.** Analyse comparée des dispositions nationales et des huit (8) NES de la Banque mondiale applicables au CHUD

COMPARAISON ENTRE LES LOIS ET REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LES DISPOSITIONS DES NES DE LA BANQUE MONDIALE			
Thème	Cadre juridique haïtien	NES de la Banque mondiale	Conclusion
<b>NES n° 1 : Évaluation et gestion des risques et effets environnementaux et sociaux</b>			
Évaluation environnementale et sociale (EIES)	<p>Le décret du 12 octobre 2005 sur la gestion de l'environnement stipule à travers ses articles 56, 57, 58 et 59 que tous les projets susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement fassent l'objet d'une étude d'impact environnemental (EIE)</p> <p>L'Arrêté du 16 mai 2012, fixant les conditions réglementaires de création, d'implémentation, de gestion, d'exploitation et de contrôle des Zones Franches en Haïti, est un autre texte d'importance qui prend en compte le processus EIE dans les projets industriels.</p>	<p>[par. 23] L'emprunteur entreprendra une évaluation environnementale et sociale du projet dans le but d'évaluer les risques et effets environnementaux et sociaux pendant la durée de vie dudit projet. L'évaluation environnementale et sociale sera proportionnée aux risques et effets potentiels du projet et déterminera de manière intégrée tous les risques et effets environnementaux et sociaux directs, indirects et cumulés du projet, y compris ceux qui sont expressément définis dans les NES n° 2 à 10.</p>	<p>La NES n° 1 de la Banque et la législation haïtienne se rejoignent en ce qui concerne l'évaluation environnementale et sociale des projets. Toutefois la législation haïtienne actuelle en la matière est incomplète et le décret du 12 octobre 2005 n'a jamais été ratifié par le parlement haïtien ; Ainsi, la NES n° 1 de la Banque sera appliquée en matière d'EIES</p>
Classification des risques environnementaux et sociaux	<p>Le décret réglementant les EIE indique simplement une nomenclature du secteur d'activités.</p> <p>Les référentiels méthodologiques de l'EIE en Haïti établi par le MDE en 2015 présentent un champ d'application par type de projet (infrastructures, développement rural, industriel) et non une catégorisation par impact</p>	<p>La Banque classera tous les projets dans l'une des quatre (4) catégories suivantes : risque élevé, risque substantiel, risque modéré ou risque faible. Pour déterminer la classification appropriée des risques, la Banque tiendra compte de questions pertinentes telles que la nature, la localisation, la sensibilité et l'envergure du projet ; la nature et l'ampleur des risques et effets environnementaux et sociaux potentiels ; et la capacité et la disposition de l'Emprunteur (et de toute entité chargée de la mise en œuvre du projet) à gérer les risques et effets environnementaux et sociaux d'une manière conforme aux NES.</p>	<p>Il y a une conformité partielle et une complémentarité entre la législation nationale et NES n° 1 de la Banque en termes de classifications des risques environnementaux et sociaux des projets ; ainsi, les risques environnementaux et sociaux seront catégorisés par leur niveau et évalués par type de projet.</p>
Mobilisation des parties prenantes et information	<p>Les référentiels méthodologiques disposent d'une procédure de consultation et de participation du public relatives aux EIE.</p>	<p>[par. 51] Comme énoncé dans la NES n° 10, l'Emprunteur continuera à collaborer avec les acteurs concernés pendant toute la durée de vie du projet et leur fournira des informations d'une manière adaptée à la nature de leurs intérêts et aux risques et effets environnementaux et sociaux potentiels du projet.</p>	<p>Il y a conformité entre les dispositions des référentiels méthodologiques du MDE et la NES n° 1 de la Banque sur la participation du public et la diffusion d'information ; ainsi, la mobilisation des parties prenantes et la diffusion d'information se feront suivant le Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP) du projet.</p>
Cadre de gestion environnementale et sociale (CGES)	<p>Le MDE a produit un « cadre juridique et institutionnel de l'évaluation environnementale en Haïti » ; Toutefois, la législation haïtienne ne traite pas de CGES à l'échelle des projets et programmes.</p>	<p>Le Cadre de gestion environnementale et sociale (CGES) de la Banque examine les risques et effets lorsqu'un projet se compose d'un programme et/ou d'une série de sous-projets, et que ces risques et effets ne peuvent être déterminés tant que les détails du programme ou du sous-projet n'ont pas été identifiés. Le CGES définit les principes, les règles, les directives et les procédures permettant d'évaluer les risques et effets environnementaux et sociaux. Il contient des mesures et des plans visant à réduire, atténuer et/ou compenser les risques et les impacts négatifs, des dispositions permettant d'estimer et de budgétiser le coût de ces mesures, et des informations sur l'agence ou les agences chargées de la gestion des risques et des impacts du projet, y compris leurs capacités correspondantes. Il fournit des</p>	<p>Il y a des lacunes dans la législation haïtienne en ce qui a trait au CGES des projets ; ainsi, un CGES a été élaboré pour le CHUD et a guidé l'élaboration et la mise en œuvre des PGES.</p>

COMPARAISON ENTRE LES LOIS ET REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LES DISPOSITIONS DES NES DE LA BANQUE MONDIALE			
Thème	Cadre juridique haïtien	NES de la Banque mondiale	Conclusion
		informations pertinentes sur la zone dans laquelle les sous-projets devraient être réalisés, ainsi que les vulnérabilités éventuelles de cette zone du point de vue environnemental et social ; et sur les effets qui pourraient se produire et les mesures d'atténuation que l'on pourrait s'attendre à voir appliquer.	
Plan de gestion environnementale et sociale (PGES)	Selon les référentiels méthodologiques du MDE, l'EIE doit déboucher sur la production d'un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) qui comprendra le plan de mise en œuvre des mesures proposées, déterminera les responsabilités pour leur mise en œuvre et estimera les coûts nécessaires à l'application de ces mesures.	Le Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) décrit en détail : a) les mesures à prendre durant la mise en œuvre et l'exploitation d'un projet pour éliminer ou compenser les impacts environnementaux et sociaux négatifs, ou pour les ramener à des niveaux acceptables ; et b) les actions nécessaires pour mettre en œuvre ces mesures.	Un PGES sera élaboré et mis en œuvre pour chaque sous-projet identifié selon les exigences du CGES du CHUD.
<b>NES n° 2 : Emploi et conditions de travail</b>			
Procédures de gestion de la main-d'œuvre	Haïti dispose d'un code de travail datant de mars 1984, qui a été objet d'une révision en 2003, qui a rendu la législation de la République d'Haïti conforme aux normes établies par l'Organisation internationale du travail (OIT).  De plus, la législation haïtienne a été renforcée par la ratification de plusieurs conventions de l'OIT dont Haïti est membre depuis une centaine d'années.	La NES n° 2 fait obligation à l'Entrepreneur d'élaborer et de mettre en œuvre des procédures de gestion de la main-d'œuvre (PGMO). Ces procédures décrivent la manière dont les travailleur/se(s) du projet seront géré(e)s, conformément aux prescriptions du droit national et de la NES n° 2 de la Banque.	Le Code du travail haïtien couvre l'ensemble des exigences de la NES n° 2 de la Banque mondiale.  Toutefois, certaines faiblesses ont été enregistrées autour du mécanisme de gestion des plaintes des travailleur/se(s). Ainsi, la main-d'œuvre mobilisée dans le cadre du CHUD sera gérée suivant les prescrits du PGMO qui embrasse à la fois la NES n° 2 de la Banque et le Code du travail haïtien.
Type de travailleur/se(s)	Un(e) employé(e) ou travailleur/se est toute personne qui s'engage à prêter ses services moyennant rémunération, sous la direction et l'autorité d'une autre personne physique ou morale de droit civil ou de droit privé.  Un(e) travailleur/se à la tâche est celui qui s'engage à exécuter un travail déterminé moyennant un prix convenu.  Un(e) travailleur/se à la pièce est celui qui s'engage à exécuter un travail déterminé moyennant un prix par unité.	[par. 3] le champ d'application de la NES n° 2 dépend du type de relation qui lie l'Emprunteur aux travailleur/se(s) du projet. On entend par « travailleur du projet » :  a) Toute personne employée directement par l'Emprunteur (y compris le promoteur du projet et/ou les agences de mise en œuvre du projet) pour effectuer des tâches qui sont directement liées au projet (travailleur/se(s) direct(e)s) ;  b) Les personnes employées ou recrutées par des tiers pour effectuer des travaux liés aux fonctions essentielles du projet, indépendamment de la localisation de ces travaux (travailleur/se(s) contractuel(le)s) ;  c) Les personnes employées ou recrutées par les fournisseurs principaux de l'Emprunteur (employé(e)s des fournisseurs principaux) ; et  d) Les membres de la communauté employés ou recrutés pour travailler sur le projet (travailleur/se(s) communautaires).  La NES n° 2 s'applique aux travailleur/se(s) du projet qui sont des travailleur/se(s) à temps plein, à temps partiel, temporaires, saisonniers ou migrants.	La NES n° 2 de la Banque ne classe pas les travailleur/se(s) du projet de la même façon que la législation haïtienne. Néanmoins, les deux classifications ne sont pas mutuellement exclusives ; ainsi, tous les travailleur/se(s) du projet seront mobilisés et gérés conformément aux prescrits du PGMO.



COMPARAISON ENTRE LES LOIS ET REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LES DISPOSITIONS DES NES DE LA BANQUE MONDIALE			
Thème	Cadre juridique haïtien	NES de la Banque mondiale	Conclusion
Conditions de travail et gestion de la relation employeur-travailleur/se	La loi n° 4 du Code de travail haïtien au titre II traite des conditions de travail, incluant : division des établissements de travail, de la durée du travail, du repos hebdomadaire et des jours fériés, du travail de la nuit, des congés payés et des salaires. Les directeurs, gérants, administrateurs, capitaines de navire et en général toute personne occupant des fonctions de direction ou d'administration au nom de l'employeur sont des représentants de l'employeur et en cette qualité engagent celui-ci vis-à-vis des travailleur/se(s)	[par. 9] L'Emprunteur élaborera et mettre en œuvre des procédures écrites de gestion des ressources humaines qui s'appliquent au projet. Ces procédures décriront la manière dont les travailleur/se(s) du projet seront géré(e)s, conformément aux prescriptions du droit national et de la présente NES. Elles indiqueront de quelle façon la présente NES s'appliquera aux différentes catégories de travailleur/se(s) du projet, y compris les travailleur/se(s) direct(e)s, et les obligations que l'Emprunteur imposera aux tiers concernant la gestion de leurs employé(e)s, conformément aux paragraphes 31 à 33.	Il y a conformité entre les dispositions du code de travail haïtien et la NES n° 2 de la Banque sur les conditions de travail et d'emploi.
Santé et sécurité au travail (SST)	[art. 339] Toutes mesures appropriées doivent être prises par l'employeur, en accord avec le Service de l'inspection générale du travail, pour que les conditions générales prévalant sur les lieux de travail permettent d'assurer une protection suffisante de la santé des travailleur/se(s).	[par. 25] Les mesures SST seront conçues et mises en œuvre pour traiter des questions suivantes : a) identification de dangers potentiels pour les travailleur/se(s) du projet, particulièrement ceux qui pourraient être mortels ; b) mise en place de mesures de prévention et de protection comprenant la modification, la substitution ou l'élimination de conditions ou de substances dangereuses ; c) formation des travailleur/se(s) du projet et conservation des registres correspondants ; d) consignation par écrit des accidents, des maladies et des incidents professionnels et établissement de rapports à leur sujet ; e) dispositifs de prévention des urgences, de préparation à ces dernières et d'intervention au besoin ; et f) solutions pour remédier à des impacts négatifs tels que les accidents, les décès, les handicaps et les maladies d'origine professionnelle.	Il y a conformité entre les dispositions du code de travail haïtien et la NES n° 2 de la Banque sur la santé et la sécurité au travail (SST). Ces mesures feront l'objet spécifique du présent PGES et seront incluses dans les contrats des Entrepreneurs, incluant leurs sous-traitants.
Protection de la main-d'œuvre	La loi n° 7 du Code de travail haïtien au titre V traite de la main-d'œuvre soumise à un régime spécial, incluant entre autres, des travailleur/se(s) des mines et des carrières, de la main-d'œuvre étrangère, du travail des femmes, du travail des mineurs et des enfants en service.	La NES n° 2 traite du travail des enfants et de l'âge minimum. Elle traite également du travail forcé [par. 20] Le projet n'aura pas recours au travail forcé, que l'on peut définir comme tout travail ou service exigé d'un individu sous la menace d'une peine quelconque et pour lequel ledit individu ne s'est pas offert de plein gré. Cette interdiction s'applique à toute sorte de travail forcé ou obligatoire, tel que le travail sous contrat, la servitude pour dettes ou des types d'emploi analogues. Aucune victime de trafic humain ne sera employée sur le projet.	Il y a conformité entre les dispositions du code de travail haïtien et la NES n° 2 de la Banque sur le travail des enfants. Toutefois, il y a des lacunes dans la régulation haïtienne sur le travail forcé ; ainsi, les clauses sur le travail forcé de la NES n° 2 de la Banque sera appliquées au CHUD.
Organisation professionnelles	La loi n° 6 du Code de travail haïtien au titre IV traite des syndicats. [art. 225] Le droit des travailleur/se(s) de s'associer pour la défense de leurs légitimes intérêts est garanti et protégé par l'État dans le cadre de la loi. L'institution légale des organisations syndicales est d'ordre public.	[par. 16] Dans les pays où le droit national reconnaît le droit des travailleur/se(s) à se constituer en association, à adhérer à une organisation de leur choix et à négocier collectivement sans ingérence aucune, le projet sera mis en œuvre conformément au droit national. Dans de telles circonstances, le rôle des organisations de travailleur/se(s) constituées légalement et des représentants légitimes des travailleur/se(s) sera respecté, et des informations nécessaires à des négociations constructives leur seront fournies en temps opportun. Lorsque le droit national restreint le champ d'action des organisations de travailleur/se(s), le projet n'empêchera pas	Il y a conformité entre le code du travail haïtien et la NES n° 2 de la Banque en ce qui a trait aux associations de travailleur/se(s), d'employeurs

COMPARAISON ENTRE LES LOIS ET REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LES DISPOSITIONS DES NES DE LA BANQUE MONDIALE			
Thème	Cadre juridique haïtien	NES de la Banque mondiale	Conclusion
		les travailleur/se(s) du projet de mettre au point des mécanismes parallèles pour exprimer leurs griefs et protéger leurs droits en matière de conditions de travail et d'emploi.	
Mécanisme de gestion des plaintes	La loi n° 5 du Code de travail haïtien au titre III traite des conflits du travail. Elle renferme des clauses pour les règlements amiables des conflits, la conciliation et l'arbitrage.	[par. 21] Un mécanisme de gestion des plaintes sera mis à la disposition de tous les travailleur/se(s) direct(e)s et contractuel(le)s (et de leurs organisations, le cas échéant) pour exprimer leurs préoccupations d'ordre professionnel. Ces travailleur/se(s) seront informé(e)s de l'existence du mécanisme de gestion des plaintes au moment de l'embauche et des mesures prises pour les protéger contre toutes représailles pour l'avoir utilisé. On veillera à faire en sorte que le système de gestion des plaintes soit facilement accessible à tous.	Il y a conformité entre la législation haïtienne et la NES n° 2 de la Banque sur la gestion des plaintes liées au travail. En effet, dans le cadre du CHUD le mécanisme de gestion des plaintes des travailleur/se(s) sera appliqué.
<b>NES n° 3 : Utilisation rationnelle des ressources et prévention et gestion de la pollution</b>			
Utilisation rationnelle des ressources	La législation haïtienne dispose des normes et règlements des ressources naturelles fixés par le décret du 26 janvier 2006. Elles traitent des sols et des écosystèmes terrestres, des ressources minérales et fossiles, des eaux continentales, des eaux maritimes et de leurs ressources, de l'air et de la diversité biologique.  L'exploitation des carrières est réglementée par le décret du 2 mars 1984.	[par. 5] L'Emprunteur mettra en œuvre des mesures techniquement et financièrement réalisables pour assurer une consommation plus rationnelle d'énergie, d'eau, de matières premières et d'autres ressources. Ces mesures intégreront les techniques de production moins polluante dans la conception des produits et les processus de production afin de préserver les matières premières, l'énergie et l'eau ainsi que d'autres ressources. Lorsque des données de référence sont disponibles, l'Emprunteur fera une comparaison.	Il y a conformité entre la législation nationale et la NES n° 3 de la Banque sur l'utilisation rationnelle des ressources. Toutes les mesures seront prises dans le cadre du projet pour s'assurer du respect de ces dispositions.
Prévention et gestion de la pollution	Le décret du 26 janvier 2016 traite en son titre IV des pollutions et des nuisances. Il traite des résidus solides et des substances et déchets dangereux.	La NES n° 2 de la Banque traite de la gestion de la pollution atmosphérique, des déchets dangereux et non dangereux, des produits chimiques et des substances dangereuses et des pesticides.	Il y a conformité entre la législation nationale et la NES n° 3 de la Banque sur la prévention et la gestion de la pollution. Ces mesures feront l'objet spécifique du présent PGES et seront incluses dans les contrats des Entrepreneurs, incluant leurs sous-traitants.
<b>NES n° 4 : Santé sécurité des populations</b>			
Santé et sécurité des populations	La législation haïtienne ne traite pas spécifiquement de la santé et sécurité des populations. Toutefois, les protections envisagées sur l'environnement visent à protéger dans son ensemble tout le milieu naturel et humain.	[par. 5] L'Emprunteur évaluera les risques et effets sur la santé et la sécurité des populations touchées par le projet tout au long de celui-ci, y compris les personnes qui peuvent être considérées comme vulnérables en raison de leur situation particulière. L'Emprunteur déterminera ces risques et effets et proposera des mesures d'atténuation suivant le principe de hiérarchie d'atténuation.	Il y a des lacunes dans la législation haïtienne en ce qui a trait à la santé et la sécurité des populations ; ainsi, des mesures appropriées seront proposées dans le présent PGES et seront incluses dans le contrat des Entrepreneurs, incluant leurs sous-traitants.
Personnel de sécurité	Les Entreprises privées de sécurité échappent à toute forme de régulation formelle. Les compagnies de sécurité en Haïti ne sont régulées que par elles-mêmes, à partir de leurs propres intérêts ; si un cadre réglementaire existe, il n'a pas été retracé lors de	[par. 24] Si l'Emprunteur retient des travailleur/se(s) direct(e)s ou contractuel(le)s pour assurer la sécurité en vue de préserver son personnel et ses biens, il évaluera les risques posés par ses dispositifs de sécurité et courus par ceux qui sont à l'intérieur et à l'extérieur du site du projet. En prenant de telles dispositions, l'Emprunteur sera guidé par les principes de proportionnalité, les bonnes pratiques internationales en matière de recrutement,	La gestion du personnel de sécurité sera organisée suivant les dispositions de la NES n° 4 de la Banque.

COMPARAISON ENTRE LES LOIS ET REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LES DISPOSITIONS DES NES DE LA BANQUE MONDIALE			
Thème	Cadre juridique haïtien	NES de la Banque mondiale	Conclusion
	nos recherches.	de règles de conduite, de formation, d'équipement et de surveillance de ce personnel de sécurité et par le droit en vigueur. L'Emprunteur n'autorisera pas le recours à la force par les travailleur/se(s) direct(e)s ou contractuel(e)s pour assurer la sécurité, sauf quand celle-ci est utilisée à des fins préventives ou défensives en tenant compte de la nature et la gravité de la menace.	
<b>NES n° 5 : Acquisition des terres, restrictions à l'utilisation des terres et réinstallation involontaire</b>			
Plan d'action de réinstallation (PAR)	La législation haïtienne ne traite pas du plan de réinstallation des personnes déplacées.	Nécessite la préparation et la mise en œuvre d'un PAR	Le droit haïtien est plus restrictif dans la mesure où il met l'accent en particulier sur les détenteurs de droits formels, alors que la NES n° 5 n'en fait pas état. Ainsi, la NES n° 5 de la Banque sera appliquée
Recensement et évaluation socioéconomique	Recensement des personnes et évaluation des biens affectés	Recensement des personnes et évaluation des biens, ressources affectées ainsi que la situation socioéconomique des PAP	La législation haïtienne prévoit le recensement des PAP ainsi que les biens, mais elle n'inclut pas l'évaluation socio-économique.  En conclusion, un recensement et une évaluation socioéconomique des PAP seront conduits et insérés dans les PAR.
Date limite d'éligibilité	Date de l'ouverture de l'enquête publique	[par. 20] Dans le contexte du recensement, l'Emprunteur fixera une date limite d'admissibilité. L'information concernant cette date butoir sera suffisamment détaillée et diffusée dans toute la zone du projet à des intervalles réguliers, sur des supports écrits et (le cas échéant) non écrits et dans les langues parlées par les populations concernées. Il s'agira notamment d'afficher des mises en garde en vertu desquelles les personnes qui s'installeront dans la zone du projet après la date butoir seront susceptibles d'en être expulsées. [par. 30] L'Emprunteur n'est pas tenu d'indemniser ni d'aider les personnes qui empiètent sur la zone du projet après la date limite d'admissibilité, à condition que cette date ait été clairement fixée et rendue publique.	La législation haïtienne prévoit que la date de l'ouverture de l'enquête publique est la date limite d'admissibilité.  En conclusion, la NES n° 5 sera appliquée. Les occupants de la zone délimitée pour la réinstallation doivent être officiellement informés par voie d'annonce publique à l'égard de la date de cessation d'éligibilité (ou date butoir) et du périmètre désigné de réinstallation.
Compensation des terrains privés	Indemnisation par paiement ou consignation ordonnée par justice aux ordres de qui de droit, d'une juste et préalable indemnité fixée à dire d'expert.	[par. 34 b)] Dans les cas de personnes disposant de droits ou de revendications légitimes sur des terres, qui sont reconnus ou susceptibles de l'être en vertu du droit national, un bien de remplacement (par exemple, des terrains agricoles ou des sites commerciaux) d'une valeur égale ou supérieure leur sera fourni ou, le cas échéant, une indemnisation financière au coût de remplacement.	Compensation en nature pratiquement inexistante dans la législation et les pratiques haïtiennes.  En conclusion, l'option à utiliser consistera à payer les terrains selon le coût de remplacement, y compris les coûts de transaction. Un suivi sera aussi fait pour s'assurer que la PAP retrouve une situation au moins équivalente à celle avant déplacement.

COMPARAISON ENTRE LES LOIS ET REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LES DISPOSITIONS DES NES DE LA BANQUE MONDIALE			
Thème	Cadre juridique haïtien	NES de la Banque mondiale	Conclusion
Compensation structures et infrastructures	Indemniser selon la valeur locale et à partir de barèmes d'indemnisation révisés annuellement.	<p>[par. 28] Dans le cas de déplacements physiques en vertu du paragraphe 10 a) ou b) de la présente NES, l'Emprunteur offrira aux personnes concernées le choix entre un bien de remplacement d'une valeur égale ou supérieure, avec sécurité de jouissance, des caractéristiques équivalentes ou meilleures, et des avantages en matière d'emplacement ou une indemnisation financière au coût de remplacement. Une indemnisation en nature devrait être envisagée en lieu et place d'un versement d'espèces.</p> <p>[par. 29] Dans le cas de déplacements physiques en application des dispositions du paragraphe 10 c), l'Emprunteur offrira aux personnes concernées la possibilité d'obtenir un logement adéquat assorti d'une garantie de maintien dans les lieux. Si ces personnes déplacées possèdent des constructions, l'Emprunteur les indemnifiera pour la perte d'actifs autres que les terres, tels que les maisons d'habitation et d'autres aménagements, au coût de remplacement. Après consultation de ces personnes déplacées, l'Emprunteur fournira une aide à la réinstallation suffisante pour leur permettre de rétablir leur niveau de vie sur un site de remplacement adéquat.</p>	<p>Une divergence existe, mais il y a accord sur le principe général.</p> <p>En conclusion, la valeur de remplacement sera versée aux PAP. Un suivi sera aussi fait pour s'assurer que la PAP retrouve une situation au moins équivalente à celle avant déplacement.</p>
Occupants irréguliers	La législation haïtienne ne prévoit aucune aide ou indemnisation pour les occupants irréguliers. Seules les personnes, physiques ou morales, pouvant soumettre leurs titres, en tant que légitimes propriétaires des parcelles, fonds et bâtisses, pourront faire valoir leurs droits à compensation.	[par. 4 d)] la NES n° 5 de la Banque s'applique à la « réinstallation de populations occupant ou utilisant des terres sans droits d'usage formels, traditionnels ou reconnus avant la date limite d'admissibilité du projet.»	<p>Une divergence existe ; aucune aide ou indemnisation n'est prévue par l'État haïtien pour les occupants irréguliers. En revanche, les dispositions de la NES n° 5 de la Banque prévoient une indemnisation ou l'octroi d'une aide.</p> <p>En conclusion, le projet mettra en œuvre les dispositions de la NES n° 5 de la Banque mondiale.</p>
Groupes pauvres et vulnérables	La législation haïtienne n'a pas prévu de dispositions spéciales pour les « groupes pauvres et vulnérables ».	<p>La NES n° 5 de la Banque a pour objectif de « Améliorer les conditions de vie des personnes pauvres ou vulnérables qui sont déplacées physiquement en leur garantissant un logement adéquat, l'accès aux services et aux équipements, et le maintien dans les lieux ».</p> <p>[par. 7], [par. 8], [par. 11], [par. 26] et [par. 33], offrent une attention particulière aux groupes pauvres et vulnérables.</p>	<p>Une divergence existe. Le droit haïtien ne prévoit pas d'indemnisation pour les groupes pauvres et vulnérables.</p> <p>Les dispositions de la NES n° 5 de la Banque seront appliquées.</p>
Évaluation des terres	En espèces, l'indemnisation est basée sur les barèmes de compensation du CPA	Remplacer sur la base des prix du marché	<p>Une divergence existe, mais il y a un accord sur la pratique générale.</p> <p>Les compensations doivent être calculées pour permettre le remplacement sur la base des prix du marché, y compris les coûts de transaction. De plus, la valeur de remplacement comprend aussi les coûts de préparation de la terre afin qu'elle puisse être mise en culture. La sécurisa-</p>

COMPARAISON ENTRE LES LOIS ET REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LES DISPOSITIONS DES NES DE LA BANQUE MONDIALE			
Thème	Cadre juridique haïtien	NES de la Banque mondiale	Conclusion
			tion foncière de la nouvelle terre doit être au moins équivalente à celle qui prévalait auparavant.
Évaluation des structures	Remplacer sur la base de barèmes selon les matériaux de construction	[par. 28] Dans le cas de déplacements physiques, l’Emprunteur offrira aux personnes concernées le choix entre un bien de remplacement d’une valeur égale ou supérieure, avec sécurité de jouissance, des caractéristiques équivalentes ou meilleures, et des avantages en matière d’emplacement ou une indemnisation financière au coût de remplacement. Une indemnisation en nature devrait être envisagée en lieu et place d’un versement d’espèces.	Une divergence existe, mais il y a un accord sur la pratique générale.  Les compensations doivent être calculées pour permettre le remplacement sur la base des prix du marché, y compris les coûts de transaction.
Mobilisation des parties prenantes et information	Enquête en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique	[par. 17] L’Emprunteur consultera les communautés touchées par le projet, y compris les communautés d’accueil, au moyen du processus de mobilisation des parties prenantes décrit dans la NES n° 10. Les processus de décisions concernant la réinstallation et le rétablissement des moyens de subsistance incluront des options et des solutions de substitution que les personnes touchées pourront choisir. Les communautés et personnes touchées auront accès aux informations pertinentes durant l’examen des variantes de conception du projet énoncées au paragraphe 11, puis tout au long de la planification, de la mise en œuvre, du suivi et de l’évaluation du processus d’indemnisation, des activités de rétablissement des moyens de subsistance et du processus de réinstallation, et participeront véritablement à toutes ces activités.	La législation et pratique courante haïtienne prévoient une enquête en matière d’expropriation pour cause d’utilité publique. Mais les intéressés peuvent en ignorer l’existence et conséquemment être exclus du processus de participation. Le processus participatif voulu par la Banque mondiale nécessite la saisine directe des intéressés dès le début et ils participeront à toutes les étapes de la procédure. Dans la pratique, le processus participatif de la Banque mondiale sera appliqué et un Plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) sera mis en place.
Mécanisme de gestion des plaintes	Audition de la requête pour la Commission d’expropriation Recours au système judiciaire en cas de désaccord	[par. 19] L’Emprunteur veillera à ce qu’un mécanisme de gestion des plaintes soit en place le plus tôt possible pendant la phase de préparation du projet, conformément aux dispositions de la NES n° 10, pour gérer en temps opportun les préoccupations particulières soulevées par les personnes déplacées (ou d’autres) en lien avec les indemnités, la réinstallation ou le rétablissement des moyens de subsistance. Dans la mesure du possible, ces mécanismes de gestion des plaintes s’appuieront sur les systèmes formels ou informels de réclamation déjà en place et capables de répondre aux besoins du projet, et qui seront complétés s’il y a lieu par les dispositifs établis dans le cadre du projet dans le but de régler les litiges de manière impartiale.	Différence d’approches entre la pratique haïtienne et les mécanismes de gestion des plaintes de la NES n° 5 de la Banque mondiale.  Un mécanisme de gestion des plaintes est mis en place dans le cadre du PMPP, des PGES et des PAR.
Délais de compensation	Les textes prévoient une juste et préalable indemnité avant la prise en possession du terrain concerné par l’expropriation. Le déplacement ne peut donc intervenir qu’après le paiement ou la consignation des sommes dues.	[par. 15] L’Emprunteur ne prendra possession des terres et des actifs connexes que lorsque les indemnités auront été versées conformément aux dispositions de la présente NES et, le cas échéant, lorsque les personnes déplacées auront été réinstallées et les indemnités de déplacement leur auront été versées en sus des indemnités. En outre, les programmes de rétablissement et d’amélioration des moyens de subsistance démarreront dans les meilleurs délais pour doter les personnes touchées par le projet de moyens suffisants pour les préparer à exploiter d’autres sources de subsistance, le cas échéant.	La politique de la Banque mondiale et la législation haïtienne poursuivent les mêmes objectifs, en ce qui concerne les délais pour les compensations.  Les indemnités doivent être versées avant tout déplacement.

COMPARAISON ENTRE LES LOIS ET REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LES DISPOSITIONS DES NES DE LA BANQUE MONDIALE			
Thème	Cadre juridique haïtien	NES de la Banque mondiale	Conclusion
Type de paiement	Paiement en espèces	Population dont les moyens d'existence sont tirés de la terre : préférence en nature avec option non foncière ; paiement en espèces pouvant être combiné avec des perspectives d'emplois ou de travail.	Concordance partielle car compensation en nature pratiquement inexistante des pratiques haïtiennes.  La compensation en argent sera pratiquée avec perspective d'emplois et de formations dans les activités financées par le projet.
Réhabilitation économique	Aucune mention	[par. 36] Un appui temporaire sera fourni, selon les besoins, à tous les déplacés économiques, sur la foi d'une estimation raisonnable du temps nécessaire au rétablissement de leur capacité à gagner leur vie, de leurs niveaux de production et de leurs niveaux de vie.  La NES n° 5 de la Banque exige d'aider les personnes déplacées dans leurs efforts pour améliorer, ou du moins, rétablir leurs moyens de subsistance et leur niveau de vie, en termes réels, au niveau antérieur au déplacement ou au niveau prévalant avant le début de la mise en œuvre du projet, selon la valeur la plus élevée.	Différence importante  Les PAP recevront une indemnisation permettant d'améliorer, ou du moins, rétablir leurs moyens de subsistance et leur niveau de vie, en termes réels, au niveau antérieur au déplacement ou au niveau prévalant avant le début de la mise en œuvre du projet, selon la valeur la plus élevée.
<b>NES n° 6 : Préservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles biologiques</b>			
Évaluation des risques et des effets	Le décret du 12 octobre 2005 sur la gestion de l'environnement stipule à travers ses articles 56, 57, 58 et 59 que tous les projets susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement fassent l'objet d'une étude d'impact environnemental (EIE).  Plusieurs directions du MARNDR (DPV/PS, DPAQ et DRFS) et du MDE (BNEE, ANAP, ONEV, DISE, DCC, Direction des forêts) sont impliquées dans l'évaluation des risques et des effets des investissements sur la biodiversité et la gestion durable des ressources naturelles.	[par. 10] À travers l'évaluation environnementale et sociale, l'Emprunteur déterminera les risques et effets potentiels du projet sur les habitats et la biodiversité qu'ils abritent. En application du principe de hiérarchie d'atténuation, l'Emprunteur procédera à l'évaluation initiale des risques et des effets du projet sans tenir compte des possibilités de compensation pour la perte de biodiversité. Cette évaluation consistera en l'identification des types d'habitats potentiellement touchés et l'examen des risques et effets potentiels sur leur fonction écologique ; elle couvrira toutes les zones potentiellement riches en biodiversité que le projet pourrait affecter négativement, qu'elles soient ou non protégées en vertu du droit national ; et elle sera proportionnée aux risques et aux effets recensés, selon leur probabilité, leur importance et leur gravité, et tiendra compte des préoccupations des parties touchées par le projet et des autres parties concernées.	La NES n° 6 de la Banque et la législation haïtienne se rejoignent en ce qui concerne l'évaluation des risques et des effets.  À noter que conformément aux exigences de cette norme et de la régulation haïtienne, une étude de base de la biodiversité des zones humides du projet a été conduite. Les résultats de cette évaluation auront à guider la surveillance environnementale au niveau des aires concernées.
Préservation de la biodiversité et des habitats	Les principales attributions de l'ANAP sont, entre autres : a) protéger la diversité biologique in-situ et ex-situ, b) élaborer et approuver les plans d'aménagement des aires protégées des catégories relevant de sa juridiction et suivre leur implantation.	[par. 14] La présente NES exige une approche de gestion différenciée des risques qui pèsent sur les habitats, en fonction de la sensibilité et de la valeur de ces derniers. Elle traite de tous les habitats classés parmi les « habitats modifiés », les « habitats naturels » et les « habitats critiques », ainsi que « des zones protégées juridiquement et reconnues à l'échelle internationale et régionale comme étant riches en biodiversité », qui peuvent comprendre tout ou partie de ces catégories d'habitats.	L'ANAP est appelée à jouer le rôle de préservation de la biodiversité et des habitats conformément aux exigences de la NES n° 6 de la Banque. Ces mesures sont précisées dans l'EIES du projet CHUD et seront mise en œuvre avec soin durant l'exécution des travaux.
Zones protégées	4.2% de la surface terrestre d'Haïti est couverte par des aires protégées déclarées ; 4.3% de la surface marine d'Haïti est couverte par des aires protégées déclarées.	[par. 26] Lorsque le projet est mis en œuvre à l'intérieur d'une zone protégée juridiquement, dont le classement en zone protégée est en cours, ou qui est reconnue comme telle à l'échelle régionale ou internationale, ou est susceptible d'affecter négativement une telle zone, l'Emprunteur veillera à ce	Le projet CHUD n'est pas appelé à intervenir à l'intérieur des zones protégées du pays ni des zones clés de biodiversité.

COMPARAISON ENTRE LES LOIS ET REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LES DISPOSITIONS DES NES DE LA BANQUE MONDIALE			
Thème	Cadre juridique haïtien	NES de la Banque mondiale	Conclusion
	Avec la prise en compte des AP en cours de déclaration et potentiels, Haïti pourra atteindre 6.1% de sa surface terrestre et 17% de sa surface marine couvertes par des aires protégées déclarées. L'ANAP est l'entité étatique qui assure la validation et la coordination de toutes les actions qui se font à l'intérieur des aires protégées.	que toutes les activités entreprises soient compatibles avec le statut juridique de la zone protégée et les objectifs d'aménagement de celle-ci. L'Emprunteur déterminera et évaluera également les effets néfastes potentiels du projet et appliquera le principe de hiérarchie d'atténuation de manière à éviter ou à atténuer ceux qui pourraient compromettre l'intégrité, nuire aux objectifs de conservation ou réduire l'importance de la biodiversité d'une telle zone.	
Espèces exotiques envahissantes	La réglementation haïtienne ne traite pas de l'introduction et du contrôle des espèces exotiques envahissantes. Toutefois, la législation haïtienne stipule que les usines, fabriques et autres installations mécaniques, quand elles utilisent les espèces dites envahissantes, ne sont pas astreintes à aucune autorisation pour l'achat de leur bois de chauffage.	[par. 29] L'Emprunteur n'introduira pas intentionnellement de nouvelles espèces exotiques (qu'on ne trouve pas dans le pays ou la région hôte du projet), à moins que ces espèces soient introduites conformément au cadre réglementaire en vigueur...  [par. 30] Lorsque des espèces exotiques sont déjà présentes dans le pays ou la région hôte du projet envisagé, l'Emprunteur prendra les précautions voulues pour qu'elles ne se propagent pas vers les zones qui n'en contiennent pas encore. Dans la mesure du possible, l'Emprunteur prendra des mesures pour éradiquer ces espèces dans les habitats naturels sur lesquels il exerce un contrôle.	Il y a des lacunes dans la législation haïtienne en lien à l'introduction et au contrôle des espèces exotiques.  En conclusion la NES n° 6 de la Banque sera appliquée
Gestion durable des ressources naturelles biologiques	Plusieurs lois et décrets de la législation haïtienne traite de la gestion des ressources naturelles biologiques	[par. 31] L'Emprunteur dont les projets prévoient la production primaire et l'exploitation de ressources naturelles biologiques évaluera dans quelle mesure ces activités sont globalement durables, ainsi que leurs effets potentiels sur les habitats locaux, avoisinants ou écologiquement associés, sur la biodiversité et sur les communautés locales.	Il y a concordance entre la législation nationale et la NES n° 6 de la Banque en ce qui a trait à la gestion des ressources naturelles biologiques
<b>NES n° 8 : Patrimoine culturel</b>			
Examen des impacts sur le patrimoine	L'ISPAN a pour objectif, entre autres, d'établir l'inventaire et le classement des éléments concrets du Patrimoine National.	[par. 8] L'évaluation environnementale et sociale, telle qu'énoncée dans la NES n° 1, examinera l'impact direct, indirect et cumulatif que pourrait avoir un projet sur le patrimoine culturel, ainsi que les risques que pourrait générer le projet à cet égard. L'Emprunteur se servira de cette évaluation pour déterminer les risques et effets potentiels des activités.	Toute intervention sur le patrimoine culturel doit être validée, surveillée et monitorée par l'ISPAN.
<b>NES n° 10 : Mobilisation des parties prenantes et information</b>			
Types de parties prenantes	Il n'y a pas une catégorisation des parties prenantes proprement dites ; toutefois, il est établi dans le Code du travail une typologie de travailleur/se(s)	[par. 5] Aux fins de la présente NES, le terme « partie prenante » désigne les individus ou les groupes qui : a) sont ou pourraient être touchés par le projet (les parties touchées par le projet) ; et b) peuvent avoir un intérêt dans le projet (les autres parties concernées).	Dans le cadre du CHUD, toutes les personnes touchées ou concernées par le projet seront considérées comme parties prenantes comme l'exige la NES n° 10 de la Banque.
Plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP)	Aucune mention	[par. 13] En consultation avec la Banque, l'Emprunteur élaborera et mettra en œuvre un Plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) proportionné à la nature et l'envergure du projet ainsi qu'à ses risques et effets potentiels. Un projet de PMPP sera rendu public par l'Emprunteur le plus tôt possible, et ce avant l'évaluation du projet. L'Emprunteur consultera les parties prenantes sur le PMPP, y compris sur l'identification des parties prenantes et les propositions en vue d'une mobilisation ultérieure. Si des modifications importantes sont apportées au PMPP, l'Emprunteur publiera le PMPP	Un plan de mobilisation des parties prenantes est élaboré pour le projet CHUD et sera mis en œuvre sur toute la durée du projet.

COMPARAISON ENTRE LES LOIS ET REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LES DISPOSITIONS DES NES DE LA BANQUE MONDIALE			
Thème	Cadre juridique haïtien	NES de la Banque mondiale	Conclusion
		révisé.	
Consultation et information	Les référentiels méthodologiques disposent d'une procédure de consultation et de participation du public relatives aux EIE.	<p>[par. 19] L'Emprunteur rendra publiques les informations sur le projet pour permettre aux parties prenantes de comprendre les risques et les effets potentiels de celui-ci, ainsi que les possibilités qu'il pourrait offrir. L'Emprunteur donnera aux parties prenantes un accès aux informations le plus tôt possible, ce avant l'évaluation du projet par la Banque, et selon un calendrier qui permet de véritables consultations avec les parties prenantes sur la conception du projet.</p> <p>[par. 21] L'Emprunteur entreprendra des consultations approfondies d'une manière qui offre la possibilité aux parties prenantes de donner leur avis sur les risques, les effets et les mesures d'atténuation du projet, et à l'Emprunteur de les prendre en compte et d'y répondre. Ces consultations seront effectuées de façon continue, au fur et à mesure de l'évolution des enjeux, des impacts et des possibilités.</p>	Il y a conformité entre les dispositions des référentiels méthodologiques du MDE et la NES n° 1 de la Banque sur la participation du public et la diffusion d'information ; ainsi, la mobilisation des parties prenantes du projet et la diffusion d'information se feront suivant le Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP) du CHUD.
Mécanisme de gestion des plaintes	La législation haïtienne ne prévoit pas de mécanisme de gestion des plaintes proprement dit pour les projets d'investissement.	[par. 26] L'Emprunteur répondra dans les meilleurs délais aux préoccupations et aux plaintes des parties touchées par le projet concernant la performance du projet en matière environnementale et sociale. À cette fin, l'Emprunteur proposera et mettra en œuvre un mécanisme de gestion des plaintes pour entendre ces préoccupations et recevoir ces plaintes et en faciliter le règlement.	Le mécanisme de gestion des plaintes présenté dans le PMPP du CHUD sera appliqué sur toute la durée du projet.



## V. EFFETS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX POTENTIELS DE LA RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS

### 5.1 Méthodologie d'évaluation des risques et effets environnementaux et sociaux

1. Les données issues des dossiers techniques, des entretiens et des observations de terrain ont permis d'identifier et de caractériser des risques et effets positifs et négatifs potentiels des travaux de réhabilitation de la route SOS au regard des composantes biophysiques, biotiques et abiotiques des écosystèmes récepteurs et des composantes socioéconomiques, patrimoniales et culturelles des populations cibles. Les risques et les effets environnementaux et sociaux ont, par la suite, fait l'objet d'une analyse destinée à évaluer le niveau de risque selon plusieurs critères clés, notamment :

- **La valeur du risque** sur le plan écologique, social, économique, patrimonial et culturel ;
- **L'intensité du risque**, qui dépend du niveau d'exposition, de la vulnérabilité et de la capacité d'absorption du milieu ;
- **L'étendue et la portée du risque** sur le milieu et la population ;
- **La durée des effets environnementaux et sociaux**, leur récurrence et leurs impacts cumulatifs ;
- **La probabilité** que le risque se produise.

2. Le tableau ci-après présente les niveaux d'évaluation des critères d'analyse des risques et effets des travaux de réhabilitation de la route SOS.

**Tableau 5.** Niveaux d'évaluation des critères d'analyse des risques et effets potentiels

Caractéristiques	Description des risques et effets potentiels	Niveau d'évaluation
<b>Effet</b>	Type d'effet engendré / désirable ou indésirable	Positif – Négatif
<b>Valeur</b>	Importance du risque sur le plan écologique, social, économique, patrimonial et culturel	Faible – Moyen – Important
<b>Intensité</b>	Sévérité ou intensité / degré de changement mesuré	Faible – Moyen – Important
<b>Étendue</b>	Porté du risque sur le milieu naturel et humain	Sur site – Local – Régional ou Internationale
<b>Durée</b>	Probabilité d'occurrence / possibilité ou chance qu'un impact survienne	Temporaire – Permanent
<b>Probabilité</b>	Probabilité d'occurrence / possibilité ou chance qu'un impact survienne	Faible – Moyen – Élevé

### 5.2 Effets environnementaux et sociaux positifs de la réhabilitation de la route SOS

3. Entre autres, le processus participatif mis en branle dès la phase de montage du projet a permis une bonne valorisation du processus de la hiérarchisation d'atténuation des risques et impacts des travaux qui maximise les effets positifs, tout en évitant au maximum

les effets négatifs potentiels. De ce fait, les travaux de réhabilitation de la route SOS auront des effets globaux largement positifs, en contribuant notamment à :

- La réduction, bien que modique, de l'état de **pauvreté** des communautés en améliorant le revenu des ménages à travers l'embauchage de la main-d'œuvre locale et le développement de petits commerces aux environs des chantiers.
- **L'amélioration des conditions de circulation automobile et la réduction des embouteillages** en permettant l'évitement de la ville, grâce à la rocade entre la RN1 et la RN3, ce qui réduira les temps de déplacement, les embouteillages et les nuisances associées (bruits, dégradation de la qualité de l'air, risques d'accident, amélioration des opportunités économiques et autres).
- **L'amélioration du cadre de vie des riverain(e)s** par la réduction des émissions de poussières qui dégradent la qualité de l'air et de la formation de boues en temps de pluies qui entrave la circulation.
- **La réduction de l'impact des inondations et des pertes économiques associées**, liées aux dommages sur les infrastructures publiques, en particulier les routes, mais également aux pertes de production agricole, aux pertes des systèmes de production des petites entreprises et aux dégâts causés sur les habitations et les biens des ménages riverain(e)s. Le curage des ravines, le ramassage des déchets, l'amélioration des systèmes de drainage et l'aménagement de la route SOS, qui comprend l'amélioration de l'écoulement de la rivière Any, contribueront aussi à protéger l'aéroport international de la ville qui constitue une infrastructure majeure pour le développement économique de l'agglomération.
- **Le renforcement de la sûreté aérien grâce à un meilleur drainage des eaux de la rivière Any** pour protéger les infrastructures de l'aéroport international du Cap-Haïtien, incluant la clôture et la piste d'atterrissage.
- **L'amélioration des opportunités économiques** par la revitalisation du commerce local lié à la fréquentation du nouvel axe et l'amélioration de la desserte de l'aéroport.
- **L'amélioration de la qualité des eaux et des écosystèmes aquatiques** d'eau douce et marins à moyen et long termes, grâce à l'enlèvement des déchets et le curage des sédiments contaminés des rivières Haut du Cap et Any, afin d'améliorer les conditions de drainage visant à réduire les risques d'inondation. Malgré des effets négatifs à court terme, les écosystèmes et les espèces affectées devraient progressivement recoloniser les milieux dégradés dans les deux années suivant les travaux, grâce à la réduction de la turbidité, l'amélioration de la qualité de l'eau et celle, progressive, de l'oxygénation.
- **L'amélioration possible de la planification urbaine**, notamment dans le cadre du développement de nouveaux quartiers qui se développeront autour de la route SOS, grâce au rétablissement du zonage, à la connectivité entre les différents axes de circulation et les moyens de transport structurants (aéroports, aire d'embarquement, routes nationales).
- **L'amélioration des conditions d'habitat**, d'accès aux services de base (électricité, eau potable et énergie) et sécurisation foncière des ménages déplacés.
- **Réduction de la dégradation et de la pression du trafic sur le pont colonial de la rivière Haut du Cap**, notamment par la construction d'un nouveau pont en aval et l'aménagement de nouvelles voies d'accès. Cet impact est de nature à renforcer substantiellement la durée de vie de ce patrimoine historique et culturel du pays.
- **L'économie d'essence** pour les transporteurs et **diminution de l'usure des pièces** de véhicules.

- **L'augmentation de la valeur foncière** des terrains desservis par la route.
  - **L'élimination des gîtes larvaires**, causes du paludisme, par élimination des flaques d'eau.
4. Les effets environnementaux et sociaux positifs de la réhabilitation de la route SOS se feront sentir essentiellement lors de l'exploitation de la route améliorée. Le tableau ci-après présente la portée et l'importance des effets positifs des travaux.

**Tableau 6.** Effets positifs potentiels de la réhabilitation de la route SOS

<b>AMENAGEMENT DE LA ROUTE SOS, AMELIORATION DU SYSTEME DE DRAINAGE AUTOUR DE L'AEROPORT ET CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES CONNEXES</b>						
<b>Caractéristique de l'effet positif identifié</b>	<b>Valeur de l'enjeu</b>	<b>Intensité</b>	<b>Étendue / Portée</b>	<b>Durée</b>	<b>Probabilité</b>	<b>Impact global</b>
<b>- Phase des travaux</b>						
Source d'emplois communautaires durant la réalisation des travaux	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Élevée	Important
<b>- Phase d'exploitation de la route réhabilitée</b>						
Amélioration des conditions de circulation automobile et la réduction des embouteillages	Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important
Réduction de la pollution de l'air au centre-ville du Cap-Haïtien par les gaz d'échappement et par conséquent a amélioration du cadre de vie au centre-ville	Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Moyen
Réduction des risques d'accidents de trafic au centre-ville du Cap-Haïtien	Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Moyen
Amélioration du cadre de vie des riverain(e)s par la réduction des émissions de poussières en période sèches qui dégradent la qualité de l'air et de la formation de boues en temps de pluies qui entrave la circulation	Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Élevée	Moyen
Réduction de l'impact des inondations et des pertes économiques associées	Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Élevée	Important
Renforcement de la sureté aérien grâce à un meilleur drainage des eaux de la rivière Any pour protéger les infrastructures de l'aéroport international du Cap-Haïtien, incluant la clôture et la piste d'atterrissage	Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important
Amélioration des opportunités économiques par la revitalisation du commerce local lié à la fréquentation du nouvel axe et l'amélioration de la desserte de l'aéroport	Importante	Moyenne	Régionale	Permanente	Moyenne	Moyen
Amélioration de la qualité des eaux et des écosystèmes aquatiques d'eau douce et marins à moyen et long termes	Importante	Importante	Locale	Temporaire	Élevée	Moyen
Opportunité de développement urbain planifié / maîtrisé et d'investissements en infrastructures et services publics pour revitaliser les quartiers environnants	Importante	Importante	Locale	Permanente	Moyenne	Important
Amélioration des conditions d'habitat, d'accès aux services de base (électricité, eau potable et énergie) et sécurisation foncière des ménages déplacés	Importante	Importante	Locale	Permanente	Moyenne	Important
Réduction de la dégradation et de la pression du trafic sur le pont colonial de la rivière Haut du Cap	Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important
Augmentation de la valeur foncière des terrains desservis par la route	Importante	Moyen	Locale	Permanente	Élevée	Moyen
Élimination des gîtes larvaires, causes du paludisme par élimination des flaques d'eau	Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Élevée	Important

5. **Synthèse et analyse des effets positifs potentiels.** La réhabilitation de la route SOS aura des effets positifs importants pour l'amélioration des conditions de circulation des automobiles, l'élimination des blocages en temps de pluies et la réduction des embouteillages au centre-ville du Cap-Haïtien. Elle servira de desserte aux communes et communautés de l'est et de l'ouest du Cap-Haïtien en évitant le bouchon du centre-ville. Tous ces effets relèvent d'enjeux importants et auront à l'échelle locale ou régionale une intensité moyenne à forte pour améliorer le cadre de vie des usagères et usagers de la route et des communautés riveraines.

6. Quant à l'amélioration des opportunités économiques et la réduction de la pauvreté, elles relèvent d'enjeux importants et auront durant la phase des travaux une intensité moyenne. La réduction des pertes de récoltes grâce à l'amélioration des conditions de drainage jusqu'à la mer sont de nature à améliorer, sur le moyen et le long terme, le revenu des ménages. Les travaux auront également un effet positif important sur les opportunités de développement urbain planifié et d'investissements en infrastructures et services publics pour revitaliser les quartiers environnants.

7. Sur le plan écologique, les travaux ont une valeur et une intensité importantes sur l'amélioration de la qualité des eaux et des écosystèmes aquatiques d'eau douce et marins. Cela est réalisé grâce à l'enlèvement des déchets et au curage des sédiments des rivières Haut du Cap et Any, dans le but d'améliorer les conditions de drainage en vue de réduire les risques d'inondation. Bien qu'il puisse y avoir des effets négatifs à court terme, les écosystèmes et les espèces affectées devraient progressivement réinvestir les milieux dégradés au cours des deux années suivant les travaux. Cela sera possible grâce à la réduction de la turbidité, à l'amélioration de la qualité de l'eau et à l'augmentation progressive de l'oxygénation. Cependant, ces effets risquent d'être temporaires en raison des risques de pollution et de sédimentation sur lesquels le projet CHUD n'a aucun contrôle.

### 5.3 Effets environnementaux et sociaux négatifs de la réhabilitation de la route SOS

8. Les effets environnementaux et sociaux négatifs, tels que la pollution de l'air, des sols, des eaux et écosystèmes, la déstructuration du sol, la réduction temporaire de la mobilité des biens et de la population, la perte de sols agricoles, de cultures et de biodiversité, la réinstallation involontaire de ménages, les risques de santé et sécurité des riverain(e)s et des travailleur/se(s) et autres peuvent provenir des différents travaux visant à réhabiliter la route SOS et des opérations subséquentes de la mise en place des infrastructures connexes (ponts, dalots, exutoires, réseaux de drainage et autres).

9. Ces impacts dépendent de l'ampleur et de l'envergure des travaux, mais aussi de l'importance du matériel roulant à mettre à contribution, des besoins en emprise et de la disponibilité de cette emprise, de l'importance des besoins en intrants et autres. Les effets environnementaux et sociaux des travaux sont donc évalués à la lumière des principales sources d'impact et des composantes du milieu naturel et humain qui sont susceptibles d'être impactées.

10. Les effets environnementaux et sociaux des travaux sont donc évalués à la lumière des principales sources d'impact et des composantes du milieu naturel et humain qui sont susceptibles d'être impactées. Une évaluation des risques du contexte biophysique, social et sanitaire a été menée afin de mieux réfléchir les interventions du projet.

### 5.3.1 Effets négatifs potentiels du contexte biophysique, social et sanitaire sur le projet

11. Le site de mise en œuvre des travaux présente des aléas qui sont susceptibles d'avoir des effets négatifs potentiellement importants pour l'atteinte des objectifs. En effet, les conditions biophysiques et les risques naturels associés, le contexte socioéconomique et politique et les conditions sanitaires (COVID-19, choléra) pourraient exercer une influence majeure sur le déroulement de certaines activités, l'atteinte et la durabilité des résultats escomptés. Les principaux risques identifiés sont présentés ci-après.

12. **Les risques sismiques.** La route SOS est située dans une zone de menace sismique élevée, liée particulièrement à la proximité des deux (2) failles actives qui longent la côte Nord d'Haïti : la faille Septentrionale, située à quelques kilomètres au large du Cap, et la faille d'Hispaniola, située à une cinquantaine de kilomètres plus au Nord (MPCE, 2013). Les séismes peuvent avoir un impact significatif sur les infrastructures routières, en particulier si elles ne sont pas conçues pour résister aux tremblements de terre. Les effets peuvent varier en fonction de la magnitude et de la proximité du séisme, de la qualité de la construction de la route, des ponts et autres infrastructures connexes, de la géologie locale et des conditions météorologiques. Voici quelques-uns des impacts potentiels d'un séisme sur les futures infrastructures de la route SOS :

- Effondrement de ponts : Les ponts sont particulièrement vulnérables aux séismes. Si un séisme est suffisamment fort, les ponts peuvent s'effondrer ou subir des dommages graves, ce qui peut rendre les routes inaccessibles.
- Fissure de la chaussée : Les secousses sismiques peuvent provoquer des fissures dans la chaussée, qui peuvent rendre la route inutilisable ou dangereuse pour la circulation.

13. Étant donné que la route SOS se trouve totalement en zone de plaine, ces futures infrastructures seront peu ou pas exposées au glissement de terrain. Des murs de soutènement, sensible aux impacts des tremblements de terres, peuvent ne pas être nécessaires.

14. **Les risques d'inondation et les contraintes liées à la saison des pluies et aux ouragans.** Haïti est classé comme le pays le plus vulnérable dans la région des Caraïbes et le 14e sur le plan mondial selon l'indice de gestion des risques (INFORM)<sup>12</sup>. Selon Haïti Survie/FAO Haïti (2006), les ouragans présentent un niveau de risque intense dans le département du Nord si les submersions marines se combinent aux inondations (exposé au vent et la houle). Les risques d'inondation sont aussi intenses dans les plaines et la route SOS en est particulièrement vulnérable. Les inondations peuvent causer de graves dommages aux infrastructures routières, ce qui peut entraîner des perturbations majeures dans les transports et les déplacements. Il est donc important de construire des infrastructures résistantes aux inondations et de mettre en place des mesures de sécurité pour minimiser les impacts potentiels des crues. De plus, des systèmes d'alerte précoce peuvent être mis en place pour prévenir les usagers de la route des risques et des dangers liés aux inondations.

15. La carte des risques d'inondations au Cap-Haïtien (CECI, 2020) démontre que la Route SOS et les quartiers de Balan et Petite Anse sont exposés à des risques d'inondations particulièrement, de l'ordre de 6 à 7 fois par année pour des simulations de hauteurs d'eau comprises entre 0.7 et 1.4 mètres courantes en saison des pluies. Plusieurs sections de la route se trouvent même en zone à haut risque et sont inondées à chaque épisode pluvieux,

<sup>12</sup>

<https://books.openedition.org/editionsmsmh/8295?lang=en#:~:text=Il%20analyse%20sans%20compliance%20les,de%20justice%20et%20d'%C3%A9galit%C3%A9.>

notamment autour de la rivière Any et de la rivière du Haut du Cap. La durée de ces inondations est accentuée par la faible altitude de la zone, comprise entre 0.5 et 1.5 m, et la faible déclivité du terrain (2 à 3%) (SUEZ, 2017). Les sols sédimentaires et la présence de marécages favorisent aussi la stagnation des eaux. Ces conditions expliquent les fréquentes inondations autour de l'aéroport et constituent des contraintes importantes pour l'aménagement de la route SOS et les travaux sur la rivière Any.

16. Les changements climatiques devraient accentuer ces risques dans les années à venir, en augmentant la fréquence et l'intensité des phénomènes : précipitations violentes, cyclones, ouragans et autres. L'élévation du niveau de la mer pourrait aussi atteindre 1 mètre en 2050 et envahit une partie du littoral (AECOM, 2015). Les impacts pourraient remettre en cause le fonctionnement des réseaux et des infrastructures de transport si des aménagements spécifiques de protection n'anticipent pas ces phénomènes. Ces constats sont d'autant plus inquiétants qu'il n'existe toujours pas de réelle politique opérationnelle pour la gestion des risques de catastrophes à l'échelle municipale, et la capacité d'action du Bureau de la protection civile est limitée par le manque de moyens.

17. **Le contexte sociopolitique tendu**, depuis plusieurs années en Haïti, constitue un risque supplémentaire susceptible d'impacter très fortement le bon déroulement des travaux, le respect des échéanciers et des budgets établis, soit par le blocage des activités, l'insécurité, des grèves, des raretés d'intrants importés (carburants et autres) ou des retards dans la livraison.

18. **Insécurité et criminalité.** Le nombre d'enlèvements contre rançon était de 857, 1,009 et 796 respectivement pour 2022, 2021 et 2020 (COC-CARDH, 2022)<sup>13</sup>. La capitale « Port-au-Prince » se trouve couper du reste du pays à cause de l'activité des groupes armés au niveau des trois premières routes nationales, entre autres. L'insécurité touche significativement la police nationale d'Haïti (PNH) où plusieurs policiers sont assassinés un peu partout à travers le pays. La ville du Cap-Haïtien n'est pas exempte de ces problèmes d'insécurité et de criminalité et le projet doit prendre des mesures pour mitiger les risques de vols, de pillage et de violence (agressions physiques et violence sexuelles) sur les chantiers.

19. **Les incertitudes économiques** liées à la fluctuation erratique du taux de change de la gourde par rapport au dollar américain et aux risques d'inflation et de hausse des produits de première nécessité constituent un risque majeur pour la réussite des travaux. Ainsi, il est important d'éviter tout retard non nécessaire dans leurs exécutions.

20. **Rareté de carburant.** Depuis plusieurs années, Haïti fait face à une persistante pénurie d'essence au niveau des stations de distribution de produits pétroliers. Malgré l'ajustement des prix à deux (2) reprises par le gouvernement en 2021 et 2022, les produits pétroliers se font encore rares partout dans le pays. Ce problème engendre des difficultés de transport, des pénuries d'électricité, une augmentation des prix des produits de premières nécessités et un ralentissement des activités économiques.

21. **La crise sanitaire.** La crise sanitaire générée par la COVID-19 a significativement impacté les conditions de vie de la population haïtienne en général et des couches vulnérables en particulier. Le choléra a resurgi en octobre 2022 créant une urgence de plus au milieu d'une crise humanitaire complexe. Avec l'insécurité, la rareté de carburant et l'émigration du personnel de santé, entre autres, les hôpitaux luttent pour rester ouverts. La population, particulièrement des zones vulnérables, souffre d'un accès très limité à l'eau potable et aux services d'assainissement.

<sup>13</sup> <https://cardh.org/celulle-dobservation-de-la-criminalite>

22. **La sédimentation de la route SOS et du réseau de drainage** par des alluvions et des déchets provenant des versants qui subissent une urbanisation brutale et anarchique. La route SOS longeant une plaine inondable au niveau de Haut du Cap et de Petite Anse se trouve sous l'influence directe des externalités négatives de l'occupation anarchique des mornes. Les produits de fouille et les déchets de toutes sortes sont abandonnés sur les pentes et dans le lit des ravines à la merci des eaux de ruissellement. La fonctionnalité des infrastructures et la durabilité des investissements peuvent être compromises si des mesures de contrôle et de correction appropriées ne sont pas prises par les autorités compétentes.

### 5.3.2 Source d'impacts environnementaux et sociaux négatifs

23. Les principales sources d'impacts environnementaux et sociaux négatifs du projet de réhabilitation de la route SOS et du dragage des rivières Any et Haut du Cap sont les suivantes :

#### Phase de construction

- Acquisition foncière au niveau des emprises
- Déport d'axe de la route à certains endroits
- Libération des emprises et travaux préparatoires
- Dégagement des amoncellements de déchets présents dans l'emprise
- Travaux d'excavations, de terrassement et de démolition
- Gestion des produits de fouille
- Construction de la nouvelle route, trottoirs et aménagements connexes
- Construction d'un nouveau pont sur la rivière Haut du Cap
- Approvisionnement et gestion des matériaux
- Exploitation de bancs d'emprunts et carrières
- Installation et opération des bases techniques (bureaux de chantiers, aires de repos, ateliers, entrepôts, etc.)
- Prélèvements d'eau pour les besoins de chantier
- Afflux et présence travailleurs/ses sur les chantiers
- Interactions entre les travailleurs/ses et la population avoisinante
- Recrutement de main-d'œuvre
- Circulation de véhicules et machineries sur les chantiers et sur la route SOS
- Blocage partiel de la route SOS durant les travaux
- Déviation du trafic
- Gestion des eaux sanitaires
- Gestion des carburants et produits dangereux
- Entretien des véhicules et machineries
- Gestion des déchets de chantiers
- Gestion des déchets dangereux
- Manipulation des sols potentiellement contaminés du stationnement informel de camions (Haut du Cap)
- Nettoyage des rivières Any et Haut du Cap (section en aval de l'aéroport)
- Nettoyage de la rivière Haut du Cap (amont et aval du nouveau pont)
- Gestion des déchets solides et des sédiments curés

#### Phase d'opération

- Conception inadéquate des infrastructures



- Anticipation inadéquate et mauvaise prise en compte des problématiques urbaines
- Dégradation et destruction d'habitats et de biodiversité
- Artificialisation anarchique de l'espace à travers une augmentation du phénomène migratoire autour de l'axe routier
- Entretien des nouveaux aménagements
- Amélioration de l'accès aux quartiers traversés
- Augmentation de la circulation et de la vitesse
- Détournement du marché Haut du Cap par la nouvelle route
- Blocage événementiel de la route SOS lors des mouvements sociopolitiques pour attirer l'attention des autorités à cause de l'augmentation de sa fréquentation par les automobilistes de toutes sortes.

### 5.3.3 Composantes environnementales et effets négatifs potentiels

24. Les principales composantes environnementales ainsi que les effets négatifs susceptibles de les affecter sont les suivants :

- **La qualité de l'air et l'ambiance sonore** peuvent être altérées par l'intrusion de matières (poussières), de gaz, de fumée ou des bruits excessifs et d'autres polluants atmosphériques au-delà des seuils admissibles.
- **Les sols et la géologie** peuvent être déstructurés par les fouilles et l'emprunt de matériaux ou compacter par l'activité des engins de chantier et aux convoyeurs de matériaux d'ouvrages de construction. D'autres risques concernent la contamination des sols par déversements accidentels d'eaux usées, d'hydrocarbures et d'autres produits chimiques contaminants. Des changements morphologiques peuvent être produits au niveau des terrains par la création de berges ou de talus artificiels.
- **Les ressources en eau** peuvent subir des effets indésirables si des mesures adaptées ne sont pas prises. En effet, la rivière Haut du Cap et la rivière Any sont traversées par la route SOS et seront exposées directement aux effets des travaux. Les eaux risquent d'être contaminées par le déversement accidentel d'huiles, de lubrifiants, de produits chimiques de construction, d'eaux usées ou de métaux lourds.
- **La biodiversité et les écosystèmes terrestres et aquatiques, y compris la flore et la faune**, peuvent être dégradés par l'implantation des ouvrages, le prélèvement de matériaux et une disposition finale inadaptée des matières excavées/résiduelles. Les habitats et écosystèmes terrestres et aquatiques situés en aval des travaux peuvent être affectés avec des externalités négatives sur la faune aquatiques, benthique et l'avi-faune. Les carrières mal réaménagées à la fin des travaux peuvent constituer des pièges pour le bétail élevé en liberté. Quelques arbres plantés le long de la route seront affectés par les travaux. La faune domestique, le bétail et la volaille élevés en libre et les animaux de transport (âne, cheval, mulet...) peuvent être victime lors du passage des engins lourds se déplaçant à vitesse élevée lors du transport des matériaux.
- **Les déchets solides et liquides**, constitués essentiellement de déchets de chantier, des déblais et des rebuts de démolition constituent une source non négligeable de pollution sur le milieu environnant. Un rejet anarchique de ces types de déchets peut constituer une source de nuisances pour la santé publique si aucun système de gestion saine n'est mis en place.

- **Des déchets dangereux** peuvent provenir des emballages, produits usés, terres et vêtements souillés, gants et autres équipements de manutention. Ainsi, la mise en place d'un système adéquat de gestion des produits dangereux et de leurs déchets sera préconisée.
- **Le paysage** peut subir des altérations au niveau de ces différentes entités (paysage naturel, construit, agricole et patrimonial). La sensibilité et la vulnérabilité des entités paysagères fragiles, comme le paysage naturel et le paysage patrimonial, peuvent augmenter.
- **La clôture de l'aéroport international du Cap-Haïtien (AICH)** peut subir des dommages si des mesures efficaces d'évitement ne sont pas mises en place. L'Entrepreneur, avec l'appui de l'UCE et de la mission de contrôle, doit établir de concert avec les autorités aéroportuaires un plan de gestion d'urgences en cas d'impact éventuel du projet sur la clôture de l'AICH.
- **Le patrimoine historique et culturel du pont colonial** peut subir des dégradations accélérées si des mesures de préservation adéquate ne sont pas mises en place tout au début des travaux, incluant, entre autres, l'aménagement d'une voie de contournement, la sensibilisation et la formation du personnel sur la sécurisation du site et les procédures applicables en cas de découvertes fortuites. Des discussions sont en cours avec ISPAN sur le type d'aménagement a réalisé sur le pont colonial.

25. Les **zones d'emprunt et carrières** sont parfois négligés dans les PGES. Il est important de préciser que toutes les mesures applicables concernent également les bancs d'emprunt de matériaux. Dans le cadre du projet CHUD les mesures suivantes seront appliquées.

- L'Entrepreneur devra demander et obtenir les autorisations nécessaires prévues dans les lois et règlements en vigueur pour l'ouverture d'une carrière.
- L'Entrepreneur devra soumettre à l'Ingénieur une liste indiquant l'emplacement des zones d'emprunt et des carrières qu'il compte exploiter ainsi que le Plan de réaménagement correspondant à chaque site.
- L'Entrepreneur devra présenter un Programme d'exploitation des zones d'emprunt et des carrières en fonction du volume à extraire tout en précisant les modes d'extraction, les traitements et les modes de stockage et de transport prévus.
- L'Ingénieur communiquera à l'Entrepreneur, dans les 10 jours suivant la date de réception de ces documents, les sites agréés et l'approbation des Plans de réaménagement correspondants.
- L'Entrepreneur devra maximiser l'utilisation des carrières et bancs d'emprunts existants dans la mesure où l'exploitation de ceux-ci ne cause actuellement pas de dommages à l'environnement et qu'ils respectent les critères environnementaux de localisation. En cas d'ouverture nécessaire de nouveau site, les critères environnementaux suivants devront être respectés :
  - Aucun emprunt ne devra être fait en zone forestière ;
  - Distance du site à au moins 30 mètres de toutes routes ;
  - Distance du site à au moins 100 mètres de tout cours d'eau ou plan d'eau à moins d'avoir obtenu, au préalable, l'approbation écrite de l'Ingénieur pour toute distance inférieure à 100 mètres du cours d'eau.
  - Distance du site à au moins 100 mètres des zones habitées.

- Le choix du site devra de préférence être donné à des zones non cultivées et présentant de faibles pentes.
- L'Entrepreneur est tenu de réduire le nombre de sites d'exploitation des matériaux en choisissant des zones d'emprunt et des carrières pouvant fournir le plus fort volume de matériaux.
- Les sites d'emprunts seront déboisés, débroussaillés et essouchés. La surface ainsi décapée devra être limitée au strict minimum. La terre végétale ainsi que les couches superficielles non utilisables seront enlevées. La terre végétale sera stockée séparément, dans un dépôt à l'abri des risques d'érosion, en vue de sa réutilisation future. Les matériaux non utilisables seront disposés conformément aux lois et règlements en vigueur. Le drainage des zones d'emprunts et carrières devra se faire de façon efficace afin de ne pas gêner l'écoulement naturel des eaux et de ne pas générer un apport supplémentaire en sédiments dans les cours d'eau en aval du site d'emprunt ou de la carrière.
- L'Entrepreneur doit privilégier les chemins d'accès existants pour accéder aux sites d'emprunt ainsi qu'aux carrières. Si un nouveau chemin d'accès doit être mis en place, l'Entrepreneur devra en aménager un seul par aire d'exploitation et limiter l'emprise du chemin d'accès au strict minimum. L'Entrepreneur sera tenu d'assurer l'entretien du chemin d'accès de la zone d'emprunt ou de la carrière et ce, pendant toute la période des travaux. Les traversées à gué devront être évitées où être autorisées préalablement par l'Ingénieur.
- Si ceux-ci s'avèrent nécessaires, l'exploitation des matériaux d'emprunt en rivière, incluant les chemins d'accès temporaires, devra se faire de façon à ne pas gêner l'écoulement naturel des eaux et devra minimiser l'apport supplémentaire en sédiments dans les cours d'eau en aval du site d'emprunt.
- Les critères suivants devront être respectés pour l'exploitation et l'ouverture d'un site d'emprunt localisé en rivière :
  - Aucun emprunt ne sera localisé dans le lit mineur de la rivière.
  - La circulation de la machinerie devra éviter le chenal actif du cours d'eau.
  - Le prélèvement de matériaux ne devra en aucun cas interférer avec l'alimentation en eau des canaux et des prises d'eau d'irrigation.
  - Les matériaux de rivière déposés hors du chenal actif du cours d'eau (soit dans le lit majeur du cours d'eau) pourront être exploités lorsque les débits et les niveaux d'eau seront bas et que la zone exploitée sera à sec. S'il n'est pas possible d'exploiter les matériaux à sec, il faudra préalablement prévoir des chenaux temporaires pour assurer l'écoulement des eaux vers l'aval.
  - Le prélèvement du matériel devra être à un minimum de 5 m des berges ;
  - La profondeur d'exploitation devra être limitée à 1.50 m ;
  - Le prélèvement devra être fait lorsque le débit et le niveau seront faibles ;
  - Les bassins servant de repère pour les espèces aquatiques devront être délimités.
  - En fin de projet, les conditions naturelles initiales devront être retrouvées dans les cours d'eau exploités par une remise en état du lieu et un profilage de la rivière qui permettra d'assurer l'écoulement naturel des eaux.
- Dès qu'un site d'emprunt ou une carrière est abandonnée, l'Entrepreneur devra remettre le site en état conformément à son Plan de remise en état des lieux. Après quoi, l'Ingénieur fixera une date à l'Entrepreneur pour dresser " l'état des lieux après travaux ". La nature des travaux de remise en état dépendra en partie de la vocation future du site qui sera indiquée par l'Ingénieur après consultation avec les populations locales. À la fin de l'exploitation, la surface de la carrière devra être libre de tout débris, déchet,

matériel inutilisable, pièce de machinerie ou autre élément qui ne se trouvait pas sur le site avant le début des travaux.

### 5.3.4 Composantes sociales et effets négatifs potentiels

26. Les principales composantes sociales ainsi que les effets négatifs susceptibles de les affecter sont les suivants :

- **L'état des biens, l'accès aux biens, ressources et moyens d'existence et la mobilité des personnes** sont susceptibles d'être impactés par les travaux. Ces aspects seront traités efficacement par la préparation et la mise en œuvre, en complémentarité au présent PGES, d'un plan d'action de réinstallation (PAR) conformément à la NES n° 5 de la Banque mondiale afin de pouvoir compenser adéquatement les personnes affectées.
- **Le cadre de vie** des riverain(e)s est susceptible d'être altéré par des nuisances (bruit, odeur, fumée et poussière) dues aux travaux. Les travaux engendreront par endroit une réduction de la mobilité des piétons et des véhicules de transport de personnes, de biens et de marchandises. Les changements dans le schéma de trafic pendant les travaux peuvent avoir un impact sur la qualité de vie des riverains et entraîner des pertes potentielles qui doivent être évaluées, surveillées et compensées dans le cadre du plan de réinstallation. Ces modifications temporaires de la circulation seront mises en place en collaboration avec les résidents, les usagers, les autorités locales et municipales, ainsi que la police nationale. Ces différents blocages à la mobilité des riverain(e)s et automobilistes sont de nature à engendrer temporairement et localement une dégradation du cadre de vie des usager(e)s. Les bruits et vibrations des engins de chantier peuvent perturber le bon fonctionnement du Village d'enfants SOS et de l'Université Publique (UPNCH) situés le long de la route. Les travaux pourraient occasionner des dommages, encombrement et des perturbations sur les réseaux des concessionnaires d'eau potable, de téléphone et d'électricité situés dans l'aire d'influence des travaux. Aussi, les concessionnaires de ces réseaux devront être associés aux travaux pour éviter ou limiter les perturbations.
- **La santé humaine, la sécurité et la sûreté** des riverain(e)s et des travailleur/se(s) peuvent être exposées aux risques de la COVID-19, du choléra et des IST et VIH/SIDA en cas de non-respect des mesures de prévention et de protection adéquates. De plus, l'accès non autorisé et non sécurisé au site des travaux et le non-respect des mesures de signalisation et de balisage peuvent constituer un danger pour la sécurité des travailleur/se(s), des usager(e)s et des communautés. Enfin, la circulation des engins lourds sur la voie publique pour le transport du matériel et des matériaux en dessus des limites de vitesse établies peut augmenter les risques d'accident pour les usagers en général et les groupes vulnérables en particulier, comme les enfants (élèves du Village d'enfants SOS) et les jeunes écolier(e)s et étudiant(e)s.
- **La sûreté aérienne** peut être compromise en cas d'impact éventuel du projet sur la clôture de l'AI-CH. Tout dommage sur la clôture de l'aéroport serait de nature à ouvrir l'accès à des personnes non-autorisées à ces infrastructures. De plus, les risques pour le bétail élevé en liberté (caprins, bovins et autres) et les chiens de rues d'accéder à la piste seront particulièrement élevés, compromettant ainsi la sûreté des voyageuses et voyageurs aérien(e)s. En plus des mesures d'évitement à mettre en place par l'Entrepreneur, un plan de gestion d'urgences en cas d'impact éventuel

du projet sur la clôture de l'AI-CH, sera mis en place de concert avec les autorités aéroportuaires.

- **L'emploi local et la protection liée au genre** peuvent être source de contentieux en cas de non-utilisation de la main-d'œuvre résidente lors des travaux. La discrimination, basée sur le genre, dans le recrutement de la main-d'œuvre locale qui tend à écarter les femmes, est à éviter. Un travail soutenu de prévention et d'accompagnement contre le travail forcé et les VBG sera développé tout au long de l'exécution des travaux. L'afflux de travailleurs/ses externes constituent un problème mineur, étant donné que la zone est suffisamment vaste et densément peuplée, avec une demande locale adéquate pour éviter un afflux externe de main-d'œuvre. Les Entrepreneurs mettront en place un comité de recrutement en collaboration avec les autorités locales et les associations de femmes et de jeunes afin de faciliter la gestion du recrutement des travailleurs/ses.

27. Les effets environnementaux et sociaux négatifs de la réhabilitation de la route SOS se feront sentir essentiellement lors de la phase d'exécution des travaux. Les impacts positifs, de leur côté, sont beaucoup plus durables et se feront sentir dès la mise en exploitation de la route réhabilitée ; ils l'emportent de loin sur les effets négatifs à la fois sur le plan environnemental et social. Le tableau ci-après présente la portée et l'importance des effets négatifs des travaux d'abord sur le plan environnemental, puis sur le plan social.

**Tableau 7.** Effets environnementaux négatifs potentiels de la réhabilitation de la route SOS

<b>AMENAGEMENT DE LA ROUTE SOS, AMELIORATION DU SYSTEME DE DRAINAGE AUTOUR DE L'AEROPORT ET CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES CONNEXES</b>							
<b>Caractéristique de l'effet environnemental négatif identifié</b>		<b>Valeur de l'enjeu</b>	<b>Intensité</b>	<b>Étendue / Portée</b>	<b>Durée</b>	<b>Probabilité</b>	<b>Impact global</b>
<b>Composante environnementale</b>	<b>Effet négatif potentiel</b>						
<b>- Phase des travaux</b>							
<b>Qualité de l'air et ambiance sonore</b>	Pollution de l'air par la poussière, odeur, gaz et/ou fumée	Moyenne	Moyenne	Locale	Temporaire	Moyenne	Moyen
	Nuisances sonores dues aux bruts et vibrations des engins	Moyenne	Moyenne	Locale	Temporaire	Élevée	Moyen
<b>Sols et géologie</b>	Déstructuration des sols (fouille, prélèvement de matériaux, circulation des engins)	Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important
	Contamination des sols (eaux usées, sédiments, hydrocarbures, acides et autres)	Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Moyen
	Changements morphologiques de terrains dus à la création de berges ou de talus artificiels, la création de déviation et la construction de descente d'eau	Moyenne	Faible	Locale	Permanente	Moyenne	Moyen
<b>Ressources en eau</b>	Sédimentation et augmentation de la turbidité des eaux et remis en suspensions de contaminants	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Moyenne	Moyen
	Contamination des eaux par les déchets déplacés, les sédiments excavés et les produits chimiques utilisés dans les travaux	Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Moyen
<b>Biodiversité et écosystèmes terrestres et aquatiques, y compris la flore et la faune</b>	Pertes de biodiversité et dégradation d'écosystèmes pour l'implantation des ouvrages, le prélèvement de matériaux et une disposition finale inadaptée des matières excavées / résiduelles	Importante	Moyenne	Régionale	Permanente	Élevée	Important
	Dégradation des habitats et écosystèmes terrestres et aquatiques situés en aval des travaux et impacts sur la faune aquatique, benthique et l'avi-faune	Importante	Moyenne	Régionale	Permanente	Élevée	Moyen
	Abattage de quelques arbres le long de la route	Faible	Faible	Locale	Permanente	Élevée	Moyen
	Destruction / perturbation de la faune aquatique au niveau des zones humides	Moyenne	Moyenne	Locale	Temporaire	Élevée	Moyen
	Extraction de matériaux des rivières	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Élevée	Moyen
<b>Déchets solides et liquides</b>	Pollution du milieu environnant par les déchets de chantier (solides et liquides), les déblais et les re-buts de démolition	Moyenne	Moyenne	Locale	Temporaire	Élevée	Moyen
	Pollution par les sédiments et matériaux dragués du canal de drainage de Dufort jusqu'au Bassin	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Élevée	Moyen

AMENAGEMENT DE LA ROUTE SOS, AMELIORATION DU SYSTEME DE DRAINAGE AUTOUR DE L'AEROPORT ET CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES CONNEXES							
Caractéristique de l'effet environnemental négatif identifié		Valeur de l'enjeu	Intensité	Étendue / Portée	Durée	Probabilité	Impact global
Composante environnementale	Effet négatif potentiel						
	Rhodo						
<b>Déchets dangereux</b>	Contamination des sols, des eaux, de la faune, des habitats et des écosystèmes par déversement de produits dangereux	Moyenne	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Moyen
	Contamination des travailleur/se(s) et des riverain(e)s par mauvaise manipulation des produits dangereux	Moyenne	Faible	Locale	Permanente	Faible	Faible
<b>Paysage</b>	Altération au niveau des entités de paysage (naturel, construit, agricole et patrimonial)	Faible	Faible	Locale	Temporaire	Moyenne	Faible
	Augmentation de la sensibilité et de la vulnérabilité des entités paysagères fragiles comme le paysage naturel et le paysage patrimonial	Faible	Faible	Locale	Temporaire	Moyenne	Faible
<b>Clôture de l'AI-CH</b>	Dompage sur la clôture de l'AI-CH offrant l'accès à des personnes non-autorisées et du bétail et d'autres animaux errants	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Moyenne	Moyen
<b>Patrimoine historique et culturel</b>	Dégradation du patrimoine historique et culturel du Pont colonial	Moyenne	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Moyen
<b>- Phase d'exploitation de la route réhabilitée</b>							
Aggravation des risques d'inondation liés à une mauvaise conception des infrastructures et une mauvaise compréhension, prise en compte ou anticipation des problématiques urbaines		Importante	Important	Locale	Permanente	Élevée	Important
Contournement du nouveau pont du Haut du Cap à cause du blocage en amont des crues de la rivière par le pont colonial		Importante	Important	Locale	Temporaire	Élevée	Important
Dégradation et destruction d'habitats et d'espèces aquatiques et terrestres		Importante	Moyenne	Régionale	Permanente	Élevée	Important
Artificialisation anarchique de l'espace à travers une augmentation du phénomène migratoire autour de l'axe routier		Importante	Important	Locale	Permanente	Élevée	Important
Augmentation de la pollution de l'air ambiante par les gaz, la fumée et les bruits provenant de l'augmentation du niveau de fréquentation de la route par les automobilistes		Important	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Moyen
Changements morphologiques de terrains dus à la création de berges ou de talus artificiel		Moyenne	Faible	Locale	Permanente	Moyenne	Moyen
Altération au niveau des entités de paysage (naturel, construit, agricoles et patrimonial)		Importante	Important	Locale	Permanente	Élevée	Important

**Tableau 8.** Effets sociaux négatifs potentiels de la réhabilitation de la route SOS

<b>AMENAGEMENT DE LA ROUTE SOS, AMELIORATION DU SYSTEME DE DRAINAGE AUTOUR DE L'AEROPORT ET CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES CONNEXES</b>							
<b>Caractéristique de l'effet social négatif identifié</b>		<b>Valeur de l'enjeu</b>	<b>Intensité</b>	<b>Étendue / Portée</b>	<b>Durée</b>	<b>Probabilité</b>	<b>Impact global</b>
<b>Composante sociale</b>	<b>Effet négatif potentiel</b>						
<b>- Phase des travaux</b>							
<b>État des biens, accès aux biens, ressources et moyens d'existence et la mobilité des personnes</b>	Réinstallation involontaire de personnes, de biens et d'activités socioéconomiques	Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important
	Contrainte à la mobilité des riverain(e)s, par le blocage ou l'obstruction de voies d'accès aux riverain(e)s et aux communautés	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Élevée	Moyen
	Conflits éventuels autour des biens à exproprier (conflit foncier particulièrement)	Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important
	Augmentation de la vulnérabilité des PAP à cause des exigences et externalités négatives de leur réinstallation	Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Élevée	Important
	Augmentation des risques d'inondation des business et parcelles des riverain(e)s à cause de la mauvaise organisation des travaux, du stockage et de disposition de matériaux et débris/déchets de chantier	Importante	Importante	Locale	Temporaire	Élevée	Important
	Perte d'animaux (bétail et volaille) par collision avec les engins de chantier et dans les carrières mal réaménagées	Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Élevée	Important
<b>Le cadre de vie</b>	Altération du cadre de vie des riverain(e)s affecté(e)s par la réinstallation involontaire	Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important
	Dégradation du cadre de vie des riverain(e)s à cause des nuisances (bruits, poussières, fumées) engendrées par les travaux	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Élevée	Important
	Dommages sur les infrastructures des concessionnaires de services (eau, électricité et téléphone)	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Moyen	Moyen
	Augmentation des risques d'inondation sur les résidences riveraines à cause de la mauvaise organisation des travaux, du stockage et de disposition de matériaux et débris/déchets de chantier	Importante	Importante	Locale	Temporaire	Élevée	Important
<b>Santé humaine et sécurité</b>	Propagation des IST et VIH/SIDA si les travailleur/se(s) qui sont en contact avec la gent féminine locale adoptent des comportements à risque	Importante	Faible	Locale	Permanente	Faible	Moyen
	Propagation de la COVID-19, du choléra et d'autres maladies si les travailleur/se(s) n'appliquent pas les mesures d'hygiène et de protection nécessaires	Importante	Importante	Régionale	Permanente	Élevée	Important



AMENAGEMENT DE LA ROUTE SOS, AMELIORATION DU SYSTEME DE DRAINAGE AUTOUR DE L'AEROPORT ET CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES CONNEXES							
Caractéristique de l'effet social négatif identifié		Valeur de l'enjeu	Intensité	Étendue / Portée	Durée	Probabilité	Impact global
Composante sociale	Effet négatif potentiel						
	Risque pour la sécurité des travailleur/se(s), usager(e)s et riverain(e)s si l'accès aux sites des travaux et le port d'EPI ne sont pas contrôlés	Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important
	Risque d'accident si les secteurs sensibles ne sont pas correctement balisés et les limites de vitesse ne sont pas respectées	Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important
	Risque d'accidents si les engins lourds ne sont pas correctement entretenus durant toute la durée de mise en œuvre des travaux	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Élevée	Moyen
	Exposition des travailleur/se(s) à des substances dangereuses	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Moyenne	Moyen
	Manque d'accompagnement et d'assistance aux travailleur/se(s) victimes d'accidents de travail	Importante	Faible	Locale	Permanente	Faible	Faible
	Risque d'accident au niveau sites d'extraction de matériaux	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Élevée	Important
<b>Sureté aérienne</b>	Offre d'accès à la piste et aux autres infrastructures de l'AI-CH par des personnes non-autoris�es et des animaux en cas de dommage sur la clôture	Importante	Faible	Internationale	Temporaire	Moyenne	Important
<b>Emploi local et la protection li�e au genre et aux enfants</b>	Frustrations et conflits au niveau local à cause de la non-utilisation de la main-d'œuvre résidente lors des travaux	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	�lev�e	Moyen
	Discrimination, bas�e sur le genre, dans le recrutement de la main-d'œuvre locale	Importante	Importante	Locale	Permanente	�lev�e	Important
	Violence bas�e sur le genre (VBG)	Importante	Importante	Locale	Permanente	�lev�e	Important
	Risque de travail des enfants ou de travail for�e	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Moyenne	Moyen
<b>- Phase d'exploitation de la route réhabilitée</b>							
Augmentation des problématiques li�es au manque de planification et de contrôle du développement urbain, en particulier de l'impact des crues et l'insalubrité (urbanisation anarchique le long de la route SOS)		Importante	Importante	Locale	Permanente	Importante	Important
Augmentation des risques d'accident sur la route réhabilitée, notamment pour les piétons et les cyclistes		Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Moyen
Augmenter les risques d'endommager la clôture de l'AICH par les accidents de circulation ainsi que les autres risques associés à la sûreté aérienne		Importante	Moyenne	Internationale	Temporaire	Moyenne	Important
Blocage �v�nementiel de la route SOS lors des mouvements sociopolitiques pour attirer l'attention des autorités à cause de l'augmentation de sa fréquentations par les automobilistes de toutes sortes.		Moyenne	Moyen	Locale	Temporaire	Moyenne	Moyen

<b>AMENAGEMENT DE LA ROUTE SOS, AMELIORATION DU SYSTEME DE DRAINAGE AUTOUR DE L'AEROPORT ET CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES CONNEXES</b>							
<b>Caractéristique de l'effet social négatif identifié</b>		<b>Valeur de l'enjeu</b>	<b>Intensité</b>	<b>Étendue / Portée</b>	<b>Durée</b>	<b>Probabilité</b>	<b>Impact global</b>
<b>Composante sociale</b>	<b>Effet négatif potentiel</b>						
Baisse de clientèle pour les commerçants du marché Haut du Cap		Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important
Acte de vandalisme sur le matériel d'éclairage de la route		Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important

28. **Synthèse et analyse des effets négatifs potentiels** – Les travaux de réhabilitation de la route SOS est susceptible d’entraîner un certain nombre d’effets négatifs potentiels, dont certains pourraient s’avérer relativement important et persistants, et qui exigent la définition et la mise en œuvre de mesures d’évitement, de limitation, d’atténuation ou de compensation qui sont intégrer dans le plan de gestion environnementale et sociale (PGES) présenté ci-après. Bien que la majorité des impacts se limite au site immédiat d’implémentation des travaux, ils ont pour la plupart été accordé un niveau d’enjeu important sur les milieux naturel et/ou humain qui est susceptible d’affecter durablement les communautés locales, ainsi que l’équilibre écologique, compte tenu des spécificités suivantes :

- **l’état de vulnérabilité élevé des communautés riveraines à la route SOS** et leur exposition aux aléas naturels et aux risques du changement climatique ;
- **de l’interconnexion de plusieurs écosystèmes limitrophes ou situés en aval de la route** (terrestre, zone humide, eau douce, côtier et marins) ;
- **de l’importance de la route comme axe de délestage pour faciliter le désengorgement du centre-ville du Cap-Haïtien** en connectant directement la RN3 (Quartier Morin) et la RN1 (Haut du Cap).
- **Des risques liés à la sureté aérienne** en lien aux dommages que peuvent causer le projet sur la clôture de l’AICH.

29. **Risques environnementaux** – La route traverse des microrégions fragiles au niveau des zones humides de la rivière Any et du Haut du Cap qui seront impactées par le projet. De plus, une bonne partie de la route est soumise aux effets négatifs des aléas climatiques, particulièrement à l’érosion hydrique et à l’inondation. Ce contexte particulier de mise en œuvre des travaux fait que les impacts environnementaux dans la mise en œuvre des travaux sont difficilement évitables. Toutefois, ces risques sont techniquement et financièrement gérables à partir de simples mesures d’atténuation.

30. **Risques socioéconomiques** – Les principaux risques socioéconomiques potentiels identifiés sont principalement liés aux aspects suivants :

- exclusion sociale et discrimination à l’égard des femmes, jeunes, handicapées, analphabètes et autres groupes vulnérables dans la mise en œuvre des travaux ;
- pertes d’accès à certains moyens de subsistance par certains ménages vulnérables susceptible d’aggraver leurs moyens et conditions de vie ;
- altération de la santé et de la sécurité des travailleur/se(s), des usager/re(s) et des riverain(e)s par les risques socioéconomiques inhérents à la mise en œuvre des travaux.
- risques d’accidents de chantier et de circulation liés aux déplacements et la manipulation des engins lourds.
- altération de la sureté aérienne à cause de dommages éventuels sur la clôture de l’AICH qui risquent de d’offrir accès à des personnes non-autorisées et des animaux à la piste et aux autres infrastructures de l’aéroport.
- Baisse de clientèle pour les commerçants du marché Haut du Cap à la suite de la dérivation de la circulation sur le nouveau pont.
- Déplacement physique et économique de personnes le long de la route SOS et sur le site de construction du nouveau pont.

### 5.3.5 Rappel des politiques et procédures de gestion des risques liés aux travailleur/se(s) du projet

31. **Santé et sécurité au travail (SST).** Conformément aux dispositions pertinentes du code national de travail (Chapitre V, articles 438 à 487), de la NES n° 2 (y compris les directives générales de la Banque mondiale en matière de santé et de sécurité au travail)<sup>14</sup>, du plan de gestion environnementale et sociale du CHUD<sup>15</sup> et les documents d'approvisionnement standard de la Banque mondiale<sup>16</sup>, le contractant doit gérer tous les chantiers de façon à protéger correctement les travailleur/se(s) et les communautés contre les risques éventuels pour la SST. Les éléments relatifs –à la SST devront inclure, entre autres, (a) l'identification des risques pour les travailleur/se(s) ; (b) la mise en place de mesures de prévention et de protection ; (c) la formation des travailleur/se(s) et la tenue des dossiers de formation ; (d) la documentation et la déclaration des incidents de travail et des accidents ; (e) la préparation aux situations d'urgence ; (f) et les mesures à prendre pour prévenir les accidents de travail.

32. **Gestion des engins lourds.** La mission de contrôle élaborera une procédure afin de contrôler le bon état de fonctionnement, l'intégrité mécanique des équipements ainsi que les outils de gestion (ex. procédures, journaux d'enregistrement des visites hebdomadaires de chantier, des inspections et maintenances) des Entrepreneurs concernés par les travaux. Cet état sera vérifié par la mission de contrôle à travers des inspections techniques et la révision du journal d'entretien du véhicule. Il faudra par ailleurs s'assurer que l'Entrepreneur participe avec la mission de contrôle aux inspections de santé et de sécurité liées à l'état et au bon fonctionnement de leur flotte. Les corrections immédiates seront apportées si besoin, rapports d'inspection seront émis et partagés pour actions, qui seront par la suite vérifiées par le projet.

33. Les sous-contractants éventuels mettront en œuvre le protocole sur l'utilisation des véhicules/équipements lourds qui sera renforcé et révisé lors des réunions hebdomadaires avec la mission de contrôle, l'Entrepreneur et les sous-contractants.

34. **Travail des mineurs.** L'âge minimum d'admissibilité des travailleur/se(s) du projet CHUD, pour tout type de travail (y compris les travaux de construction), est fixé à 18 ans. Afin d'empêcher la main-d'œuvre des mineurs, tous les contrats doivent comporter des dispositions contractuelles afin de respecter les exigences d'âge minimum, y compris des pénalités pour non-conformité. L'entrepreneur est tenu d'enregistrer tous les travailleur/se(s) sous contrat avec une vérification de leur âge. Plus de détails, y compris les procédures de vérification de l'âge sont fournies dans le document des Procédures de gestion de la main-d'œuvre (PGMO) du projet.

35. **Fatalité et incidents graves.** En cas de mort professionnelle ou de blessure grave, l'UCE doit rendre compte à la Banque mondiale dès qu'elle a eu connaissance de tels incidents et informer les autorités conformément aux normes nationales (Loi organique du département des affaires sociales du 28 août 1967). Les actions correctives doivent être mises en œuvre en réponse aux incidents ou accidents liés au projet. L'UCE ou, le cas

<sup>14</sup> Les directives générales de la Banque mondiale en matière de santé et de sécurité au travail sont des documents de référence techniques contenant des déclarations générales sur les bonnes pratiques internationales du secteur, que fournissent des conseils aux utilisateurs sur les questions générales

<sup>15</sup> Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) relatif à l'environnement et la santé. L'applicabilité des mesures SST devrait être adaptée aux dangers et aux risques établis pour chaque sous-projet.

<sup>16</sup> The World Bank Standard Procurement Document for Work en anglais. Ce document est susceptible d'être utilisé pour les projets de construction du CHUD, il inclura les dispositions SST pertinentes, telles que la nomination d'un agent SST, le développement de la conformité des prestataires-PGES avec les mesures et les rapports SST et l'utilisation du code de conduite.

échéant, l'Entrepreneur et/ou la firme de Supervision seront tenus de réaliser une analyse des causes pour la conception et la mise en œuvre des actions correctives.

36. **Afflux de main-d'œuvre.** Afin de minimiser l'afflux de main-d'œuvre, le CHUD obligera contractuellement l'Entrepreneur à recruter de manière préférentielle la main-d'œuvre non qualifiée dans les communautés locales et les zones proches. Tous(tes) les travailleur/se(s) devront signer le code de conduite avant le début des travaux, qui comprend une disposition visant à réduire le risque de violence basé sur le genre. Des formations pertinentes seront proposées aux travailleur/se(s), telles que des conférences d'initiation et des discussions quotidiennes sur la boîte à outils présentant le comportement attendu et les valeurs de la communauté locale.

37. **Conflits de travail sur les conditions d'emploi.** Pour éviter les conflits du travail, des conditions équitables seront appliquées aux travailleur/se(s) du CHUD. Le CHUD dispose également d'un mécanisme de gestion des plaintes pour les travailleur/se(s) du projet (travailleur/se(s) direct(e)s et contractuel(le)s) afin d'adresser rapidement les doléances de leurs lieux de travail. En outre, le CHUD respectera les droits des syndicats et la liberté d'association, tels qu'énoncés dans le code national de travail.

38. **Discrimination et exclusion des personnes vulnérables et défavorisées.** L'emploi des travailleur/se(s) du CHUD sera fondé sur le principe d'égalité des opportunités et de traitement équitable, et il n'y aura aucune discrimination en ce qui concerne les aspects de la relation de travail, tels que le recrutement et l'embauche, les conditions d'emploi (y compris les salaires et les avantages sociaux), licenciement et accès à la formation. Pour éviter le risque d'exclusion des groupes vulnérables (tels que femmes, personnes déplacées et les personnes handicapées), le CHUD demandera au contractant d'employer ces groupes dans le cadre de leurs main-d'œuvre non qualifiées. Le contractant sera également tenu de se conformer au Code du travail national sur l'équité du genre sur le lieu de travail, sur la prévision notamment de congés de maternité et de pauses d'allaitement, ainsi que d'installations sanitaires suffisantes, sexospécifiques et appropriées.

39. **Exploitation et abus sexuel / harcèlement sexuel (EAS/HS).** Les risques EAS/HS sont évalués et traités séparément suivant le protocole établi ci-après dans le présent PGES. En plus de l'établissement de politiques et de procédures de prévention et de gestion des situations de VBG qui pourraient se produire sur les chantiers, l'UCE s'engage également, à travers sa Spécialiste genre, à sensibiliser et à former les parties prenantes sur les bonnes pratiques en matière de prévention et de signalement de la VBG, créer un environnement de travail sûr, assurer une communication efficace entre les travailleurs/ses et les responsables des chantiers, surveiller et évaluer régulièrement le lieu et les conditions de travail et à collaborer avec les parties prenantes au renforcement des mesures de mitigation associées.

40. **Travail forcé.** Le CHUD n'aura pas de recours au travail forcé (tout travail ou service exigés d'un individu sous la menace d'une peine quelconque et pour lequel ledit individu ne s'est pas offert de plein gré). Cette interdiction s'applique à toute sorte de travail forcé ou obligatoire, tel que le travail sous contrat, la servitude pour dettes ou des types d'emploi analogues. L'UCE procédera à une surveillance et un suivi constant afin de déceler à temps tout risque de travail forcé lié à la main-d'œuvre.

41. **Surveillance et rapport.** L'Entrepreneur soumettra mensuellement un rapport à l'UCE sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des politiques et procédures mentionnées. L'UCE suivra de près l'Entrepreneur sur les performances en matière de travail et de santé et de sécurité au travail et fera rapport à la Banque mondiale tous les semestres.

## VI. ANALYSE DES VARIANTES

### 6.1 Situation « sans projet »

#### 6.1.1 Effets positifs de la situation « sans projet »

1. Il est difficile d'établir des impacts positifs proprement dits de la situation sans projet sur l'environnement humain et socioéconomique de la route SOS. Toutefois, on doit admettre que la mise en œuvre du projet occasionnera, au moins sur le court terme, quelques nuisances auprès des usager(e)s de la route, des riverain(e)s et du village d'enfants SOS. En l'absence du projet, les terres riveraines ne feraient pas objet d'utilité publique pouvant engendrer d'éventuelles réinstallations involontaires. De plus les agriculteurs/trices ne souffriraient pas de pertes de cultures. Les communautés et les travailleur/se(s) ne seraient pas exposé(e)s aux risques d'accident et de sécurité engendrés par les travaux.

#### 6.1.2 Effets négatifs de la situation « sans projet »

2. La situation « sans projet » aurait certainement permis de maintenir comme tel le tracé et la surface de roulement de la route avec une évolution qui n'aurait pas d'incidence notable sur la mobilité des usager(e)s et des riverain(e)s telle qu'elle est organisée présentement. Les effets négatifs de cette situation « sans projet » seraient la persistance des problèmes (i) d'inondation de la route et des terres riveraines ; (ii) d'inaccessibilité de la route en saison pluvieuse ; (iii) de perte de temps à cause du mauvais état de la surface de roulement ; (iv) de congestion du centre-ville du Cap-Haïtien par des véhicules pouvant aisément transité par la route SOS si les conditions de roulement étaient meilleures, (v) de dégradation de la qualité de l'air par des émissions de poussières ; (vi) de la pollution des eaux et des écosystèmes aquatiques par l'accumulation de déchets et de sédiments contaminés au niveau des rivières Haut du Cap et Any ; et (vii) de dégradation accélérée du bâti du patrimoine historique et culturel du pont colonial sur la rivière Haut du Cap et autres. Toutes ces contraintes sont de nature à ralentir l'attractivité de la route SOS et engendrer sur le moyen et le long terme une régression continue de sa fréquentation par les automobilistes.



**Figure 4.** Quelques photos de la situation de la route SOS

De haut en bas et de gauche à droite : (i) Pont colonial sur la rivière Haut du Cap, 18 décembre 2020 ; (ii) Stationnement de camions de matériaux (roche et sable) à la sortie du Pont Colonial ; (iii et iv) Drainage de la rivière Any en amont et aval de l'aéroport international du Cap-Haïtien ; (v) Site de décharge le long de la route SOS ; (vi) Entrée de la RN3

## 6.2 Situation avec la réhabilitation de la route SOS

3. En dépit des risques et effets négatifs du projet, qui d'ailleurs s'avèrent parfaitement maîtrisables, le contexte de réalisation des travaux de réhabilitation de la route SOS apparaît comme une opportunité unique pour la commune du Cap-Haïtien de se doter d'une voie de contournement du centre-ville en mesure de garantir les avantages suivants :

- une amélioration des conditions de circulation automobile et la réduction des embouteillages ;
- Réduction de la pollution de l'air au centre-ville du Cap-Haïtien par les gaz d'échappement et par conséquent a amélioration du cadre de vie au centre-ville ;
- Réduction des risques d'accidents de trafic au centre-ville du Cap-Haïtien ;
- une amélioration du cadre de vie des riverain(e)s par la réduction des émissions de poussières qui dégradent la qualité de l'air ;
- une réduction de l'impact des inondations et des pertes économiques associées ;
- une amélioration des opportunités économiques par la revitalisation du commerce local lié à la fréquentation du nouvel axe et l'amélioration de la desserte de l'aéroport ;
- une amélioration de la qualité des eaux et des écosystèmes aquatiques d'eau douce et marins à moyen et long termes ;
- une opportunité de développement urbain planifié/maîtrisé et d'investissements en infrastructures et services publics pour revitaliser les quartiers environnants ;
- une amélioration des conditions d'habitat, d'accès aux services de base (électricité, eau potable et énergie) et sécurisation foncière des ménages déplacés ;
- un ralentissement de la dégradation et de la pression du trafic sur le pont colonial de la rivière Haut du Cap.

4. Compte tenu du niveau de fréquentation actuelle de la route SOS, qui est évalué à 2,458 UVP/j par l'UCE en décembre 2019, l'impact négatif du projet sur la mobilité des usager(e)s pendant la phase des travaux reste relativement insignifiant en raison de son mauvais état actuel. Il est important de noter que les trafics routiers au niveau de la RN1 et de la RN3 sont beaucoup plus élevés, avec respectivement 11,560 UVP/j et 9,288 UVP/j, soit environ 4.7 et 3.8 fois plus élevés que celui de la route SOS.

## 6.3 Travaux réalisés sur la route SOS depuis le lancement du projet CHUD

5. Depuis la validation du projet CHUD et des travaux de construction de la route SOS, certaines interventions mineures et de courte durée ont été effectuées sur la route par l'État haïtien. Il s'agit particulièrement d'une tentative de dragage de la rivière Haut du Cap en avril 2021 et une amélioration de la surface de roulement à l'occasion des funérailles du feu Président Jovenel Moïse en juillet 2021.

6. Le 18 avril 2021, des activités de curage et de reprofilage ont été lancés dans la rivière Haut du Cap. Ces interventions étaient dirigées par le Ministère de l'Agriculture des Ressources Naturelles et du Développement Rural (MARNDR). Ces travaux ont été initiés dans le but de contribuer à lutter contre les inondations fréquentes dans la région lors de pluies diluviennes. À noter que depuis plusieurs années, ces travaux de curage ont fait partie de la liste des interventions prioritaires de l'État haïtien en termes de mitigation des



risques d'inondation dans la commune de Cap-Haïtien.<sup>17</sup> Environ trois jours après le lancement, les travaux s'étaient arrêtés à la suite d'une panne du matériel et n'ont jamais été repris.

7. Les 21, 22 et 23 juillet 2021, le MTPTC a effectué quelques travaux d'amélioration de la surface de roulement et d'assainissement au niveau de la route SOS à l'occasion des funérailles du feu Président Jovenel Moïse organisés le 24 juillet 2021. Aucune propriété riveraine n'a été impactée par ces interventions qui se limitaient à la surface de roulement existante. Ces interventions n'ont eu aucun impact significatif, tant sur le plan technique que social, pour les investissements présagés du projet CHUD. Ci-après quelques photos de la route durant et après les interventions.



**Figure 5.** Vues de la route SOS pendant et après les travaux d'amélioration de juillet 2021

8. De temps à autres, la Direction Départementale des TPTC effectuent des travaux de curage le long de la route afin de faciliter le désenclavement de certaines propriétés riveraines inondées par les eaux de pluies qui stagnent de part et d'autre de la route. Ces travaux se limitent à l'emprise existante de la route et ne pose aucun risque majeur à signaler pour les investissements du projet. Des travaux de curage ont été entamés au cours des premières semaines du mois de janvier 2022 dans les environs de l'aéroport sous demande des riverains/es. Ces travaux n'ont pas pu empêcher les communautés d'être

<sup>17</sup>

[https://www.humanitarianresponse.info/sites/www.humanitarianresponse.info/files/documents/files/activites\\_mitigation\\_prioritaires-\\_0.pdf](https://www.humanitarianresponse.info/sites/www.humanitarianresponse.info/files/documents/files/activites_mitigation_prioritaires-_0.pdf)

inondées lors des précipitations du 30 et 31 janvier 2022 ; toutefois, les riverains/es reconnaissent que sans ces travaux, leur situation aurait été pire face aux effets de l'inondation provoquée par les crues de la rivière Any à l'entrée de l'aéroport. Les photos ci-après montrent les travaux de curage effectués par les autorités municipales et départementales le long de la route SOS au courant des premières semaines du mois de janvier 2022 et l'impact des inondations du 30 et 31 janvier.



**Figure 6.** Travaux de curage par le MTPTC le long de la route SOS  
(Photos UCE/MTPTC, 27 janvier 2021)



**Figure 7.** Inondation de la route et des riverains/es malgré les travaux de curage  
(Photos UCE/MTPTC, 31 janvier 2021)

9. En avril 2023, le MTPTC a également effectué certains travaux d'amélioration de la surface de roulement au niveau de la route SOS.

## 6.4 Analyse SEPO de la réhabilitation de la route SOS

10. Le tableau ci-après présente l'analyse SEPO (succès, échecs, potentialités et obstacles) des travaux de construction de la route SOS. Cette analyse fait le lien entre la vision globale du projet CHUD et les objectifs de travaux. Cette analyse doit guider le Maître d'ouvrage, le Maître d'œuvre et les Entrepreneurs dans le renforcement des succès, la correction des échecs et faiblesses, l'exploitation des potentialités et le contournement des obstacles.

**Tableau 9.** Analyse SEPO des travaux de réhabilitation de la route SOS

<b>Analyse SEPO (succès, échecs, potentialités, obstacles) des travaux de réhabilitation de la route SOS</b>	
<b>Succès</b>	<b>Échecs et faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La route SOS assure la connexion entre la RN1 et la RN3 en contournant le centre-ville du Cap-Haïtien</li> <li>- La route SOS est largement fréquentée par les bus de transport en commun, les camions de transport de marchandises et les véhicules tout terrain</li> <li>- La route SOS bénéficie de certaines améliorations au niveau de la chaussée lors de certains événements particuliers dans le Nord</li> <li>- La réhabilitation de la route SOS fait partie des investissements clés du CHUD</li> <li>- Les travaux de curage de la rivière Haut du Cap ont fait partie de la liste des interventions prioritaires de l'État haïtien en termes de mitigation des risques d'inondation dans la commune de Cap-Haïtien</li> <li>- Le CHUD prévoit également d'améliorer de façon structurante les quartiers de Balan et de Petite Anse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mauvais état de la chaussée</li> <li>- Inondations récurrentes causées principalement par les rivières Any et Haut du Cap</li> <li>- Ouvrages de franchissement inappropriés sur les rivières Any et Haut du Cap</li> <li>- Absence d'un réseau de drainage pour la route SOS</li> <li>- Absence de passage à piéton</li> <li>- Forte concentration dans l'air de particules de poussières soulevées par le vent et les automobiles</li> <li>- Impraticabilité de la route lors des événements pluvieux</li> <li>- Problèmes d'insécurité la nuit, renforcés par le manque d'éclairage et le mauvais état de la surface de roulement</li> </ul>
<b>Potentialités</b>	<b>Obstacles</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grande disponibilité de l'eau pour la réalisation des travaux (béton et maçonnerie)</li> <li>- La surface de roulement est assez large sur une bonne partie du linéaire pour supporter la route, le réseau de drainage et les trottoirs, limitant ainsi les besoins d'expropriation et de réinstallation</li> <li>- Toute la communauté de Cap-Haïtien et des communes avoisinantes manifestent un intérêt très élevé pour construction de la route SOS</li> <li>- La construction de la route SOS a une vraie potentialité de décongestionnement du trafic au centre-ville de Cap-Haïtien</li> <li>- La réhabilitation de la route réduira les risques d'inondations des communautés riveraines et de l'AI-CH et les pertes associées</li> <li>- La réduction, bien que modique, de l'état de pauvreté des communautés</li> <li>- L'amélioration du cadre de vie des riverain(e)s par la réduction des émissions de poussières qui dégradent la qualité de l'air et de la formation de boues en temps de pluies qui entrave la circulation</li> <li>- Le renforcement de la sûreté aérien grâce à un meilleur drainage des eaux de la rivière Any pour protéger les infrastructures de l'AI-CH, incluant la clôture et la piste d'atterrissage</li> <li>- L'amélioration des opportunités économiques par la revitalisation du commerce local lié à la fréquentation du nouvel axe et l'amélioration de la desserte de l'aéroport</li> <li>- L'amélioration de la qualité des eaux et des écosystèmes aquatiques d'eau douce et marins à moyen et long termes, grâce à l'enlèvement des déchets et le curage des sédiments contaminés des rivières Haut du Cap et Any</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Par endroit la surface de roulement n'est pas assez large pour supporter les investissements du projet et va engendrer inéluctablement des expropriations de terres et de bâtis</li> <li>- Certaines courbes sont trop aiguës et vont nécessiter des déports d'axe avec, par ricochet, des impacts d'expropriation et de réinstallation</li> <li>- Certains pylônes électriques doivent être déplacés</li> <li>- Le bon fonctionnement des camionneurs pour la vente de matériaux de construction (sable et roches), du village SOS, de l'UPNCH et d'autres business et institutions peut être compromis par les travaux</li> <li>- Risques d'interventions du Gouvernement qui soient en porte-à-faux avec les NES de la Banque (exemple : réinstallation forcée le long de la route en dehors des normes d'expropriation et des prescrits du CPR du CHUD)</li> <li>- Situation politico-socioéconomique instable</li> <li>- Matérialisation de certains risques naturels (géologiques et climatiques) avant, pendant ou après l'exécution des travaux</li> </ul>

**Analyse SEPO (succès, échecs, potentialités, obstacles) des travaux de réhabilitation de la route SOS**

- L'amélioration possible de la planification urbaine, notamment dans le cadre du développement de nouveaux quartiers qui se développeront autour de la route SOS
- L'amélioration des conditions d'habitat, d'accès aux services de base (électricité, eau potable et énergie) et sécurisation foncière des ménages déplacés.
- Réduction de la dégradation et de la pression du trafic sur le pont colonial de la rivière Haut du Cap, notamment par la construction d'un nouveau pont en amont et l'aménagement de nouvelles voies d'accès
- L'économie d'essence pour les transporteurs et diminution de l'usure des pièces de véhicules.
- L'augmentation de la valeur foncière des terrains desservis par la route.
- L'élimination des gîtes larvaires, causes du paludisme par élimination des flaques d'eau

## VII. PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

### 7.1 Approche et stratégie de mise en œuvre du PGES

1. Pour satisfaire l'objectif du PGES qui vise à éviter ou à réduire les effets négatifs potentiels, tout en renforçant les effets positifs des investissements du projet de réhabilitation de la route, plusieurs conditions doivent être remplies pour garantir son application effective et son efficacité tout au long de l'exécution des travaux, ainsi qu'une répartition juste et équitable des bénéfices du projet aux différentes catégories de population ciblées, en particulier les groupes vulnérables et marginalisés. Parmi les principales mesures pour y parvenir, citons :

- **Le respect des mesures du PGES par tous les Entrepreneurs et leurs sous-traitants.** La mission de contrôle, les Entrepreneurs et leurs sous-traitants dans le cadre de l'exécution des travaux doivent prendre connaissance des prescrits du PGES et mettre en place un plan opérationnel pour le respect des mesures applicables aux travaux et activités menées. L'application des mesures du PGES fera l'objet d'une évaluation régulière par les Spécialistes en gestion E&S de l'UCE affectés au projet et tout manquement sera signalé pour correction dans les meilleurs délais.
- **L'implication active des communautés locales.** Dès la phase de définition des travaux et des risques d'impacts, les riverain(e)s et les autorités locales ont été engagé(e)s dans les échanges afin de s'assurer une participation effective et efficiente des personnes concernées ou touchées par le projet. Un mécanisme de gestion des plaintes a été préparé et présenté aux parties prenantes afin de s'assurer d'une bonne redevabilité du projet envers les communautés et les autorités locales.
- **L'intégration stratégique du genre et de l'inclusion des jeunes aux interventions du projet et aux mesures du PGES.** Des consultations spécifiques ont été conduites avec les femmes en associant les groupes et associations de femmes actives dans les localités d'intervention afin de faciliter la pleine expression de leurs préoccupations et besoins spécifiques dans le cadre de l'exécution des travaux. Des mesures de prévention et de réduction du risque de violences basées sur le genre (VBG) seront mises en place avec l'appui de la Spécialiste genre de l'UCE.

### 7.2 Mesures de renforcement des effets positifs

2. Les travaux de réhabilitation de la route SOS vise à l'intégrer au réseau routier éligible au financement du Fonds d'Entretien Routier (FER). En effet, le réseau éligible constitue l'ensemble des routes sélectionnées et programmées par le MTPTC pour faire l'objet d'entretien pendant une période de deux (2) ans. La route SOS ne faisait pas partie de la dernière liste communiquée par le MTPTC et publiée dans le Moniteur le mardi 26 février 2012 pour la période de 2018–2020.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> <http://fer.gouv.ht/wp-content/uploads/2019/05/RESEAU-ROUTIER-ELIGIBLE-AU-FINANCEMENT-DU-FER-2018-2020.pdf>

### 7.3 Mesures d'évitement, d'atténuation et de surveillance

3. Les mesures d'évitement, d'atténuation et de surveillance proposées sont désagrégées par composantes environnementales et sociales et par types d'impacts/effets négatifs afin de faciliter une meilleure compréhension, leur mise en œuvre effective et leur surveillance durant toute la période de mise en œuvre des travaux et au début de l'exploitation de la route réhabilitée.

4. Les tableaux ci-après présentent les plans de gestion environnementale et sociale en phase des travaux et en phase d'exploitation de la route SOS. L'application des mesures du PGES doivent permettre de limiter considérablement le niveau de risque environnemental et social global du projet, avec un niveau de risques d'effets résiduels considéré comme négligeable ou faible.

## 7.4 Plan de gestion environnementale et sociale en phase de construction

Tableau 10. PGES en phase de construction

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
<b>A. Impacts environnementaux</b>						
<b>A.1 Qualité de l'air et ambiance sonore</b>						
<p>Pollution de l'air par la poussière, odeurs, gaz et/ou fumée</p> <p>Nuisances sonores dues aux bruts et vibrations des engins</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibiliser les usager(e)s, les riverain(e)s et les communautés avoisinantes sur les risques d'expérimenter un environnement bruyant et poussiéreux pendant les travaux.</li> <li>- Recouvrir à l'aide d'une bâche solidement fixée, les chargements granulaires transportés par les camions.</li> <li>- Humecter régulièrement en saisons sèches les rebuts de démolition, déblais, remblais et les matériaux granulaires stockés en vrac à l'air libre sur le chantier.</li> <li>- Utiliser au besoin un abat-poussière (eau) sur les chemins d'accès (incluant la route SOS elle-même) et les aires de travail</li> <li>- Fournir des masques à poussière pour le personnel de chantier.</li> <li>- Réduire les émissions de gaz d'échappement, de fumée et de bruit par l'utilisation de machinerie et d'équipements en bon état de fonctionnement et en arrêtant les moteurs des équipements électriques ou mécaniques non utilisés, incluant également les camions en attente de chargement.</li> <li>- Réduire les échappements de gaz provenant de la décomposition des déchets organiques biodégradables produits sur le chantier en procédant à leur évacuation régulière.</li> <li>- Utiliser des équipements peu bruyants ; pour les récepteurs résidentiels et institutionnels, il faut garder le niveau de bruit à 55 dBA et 45 dBA respectivement le jour (7:00 AM – 7:00 PM) et la nuit (7:00 PM – 7:00 AM).</li> <li>- Éviter les travaux bruyants durant la nuit.</li> </ul>	<p>Sensibilisation ; visite ; focus groups</p>	<p>Entrepreneur (Action)</p> <p>Entrepreneur et UCE pour la sensibilisation</p> <p>Firme de sup / UCE (Contrôle)</p>	<p>Observation de chantier et ses zones d'influence ; entretien avec les riverain (e)s, les usager(e)s et la communauté</p>	<p>Avant le démarrage des travaux pour certaines activités de sensibilisation et de partage d'information</p> <p>Pendant toute la phase de réalisation des travaux pour les autres mesures</p> <p>Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</p>	<p>Inclus dans le coût des travaux</p>
<b>A.2 Sols et géologie</b>						
<p>Déstructuration des sols (fouille, prélèvement de matériaux, circulation des engins</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utiliser des carrières autorisées par les autorités étatiques régissant la matière.</li> <li>- Valoriser des matériaux de qualité extraits des déblais pour une utilisation en remblais afin de limiter les apports</li> </ul>	<p>Mobilisation des riverain(e)s dans les activités de re-</p>	<p>Entrepreneur (Action)</p> <p>UCE (prescriptions sur les cahiers des</p>	<p>Observation de chantier et ses zones d'influence</p>	<p>Plan d'action : phase précédente le lancement des travaux</p>	<p>Inclus dans le coût des travaux</p>

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
Contamination des sols (eaux usées, sédiments, hydrocarbures, acides et autres)	<ul style="list-style-type: none"> <li>externes.</li> <li>- Exploiter uniquement des quantités suffisantes de carrière pour les travaux prévus et recycler autant que possible afin de réduire le gaspillage et sans compromettre la qualité et la durabilité des infrastructures.</li> <li>- Remettre en état des carrières et sites de prélèvement de matériaux à la fin des travaux.</li> <li>- Revégétaliser, autant que faire se peut, les espaces verts perturbés.</li> <li>- Évacuer la terre végétale et la réutiliser pour la revégétalisation à la fin des travaux</li> <li>- Évacuer les déblais et rebuts de démolition vers des décharges appropriées</li> <li>- Effectuer l'approvisionnement en carburant des véhicules et des équipements, ainsi que l'entretien des engins et des véhicules de chantier, à l'extérieur du site ou dans une aire réservée à cette fin.</li> <li>- Éviter tout déversement sur le sol de produits chimiques contaminants et d'eaux usées et prévoir des matières absorbantes pour retenir toute contamination causée par des rejets accidentels.</li> <li>- Équiper les aires d'entreposage des matières dangereuses avec des dispositifs permettant d'assurer une protection contre tout déversement accidentel. (Installer, par exemple, des systèmes de confinement sous et autour des réservoirs d'huile ou d'hydrocarbures pour intercepter d'éventuelles fuites.)</li> <li>- Enlever la terre polluée et la stocker à l'abri des intempéries en cas de contamination accidentelle.</li> <li>- Éviter d'impacter les endroits en dehors de l'emprise des travaux, de circulation et de remise des engins lourds et des sites de récupération de matériaux.</li> <li>- Sensibiliser les conducteurs des engins et manipulateur des autres matériels de chantier.</li> <li>- Remiser la machinerie lourde dans une aire spécifique prévue à cette fin.</li> <li>- Aménager les berges et les talus de façon à minimiser les changements au niveau de la morphologie des terrains naturels.</li> </ul>	végétalisation ; sensibilisation ; formation	charges)  UCE et firme de sup (contrôle visuel des installations de chantiers lors des visites périodiques + contrôle avant de prononcer et délivrer le certificat de réception définitive des travaux à l'Entrepreneur)		Pendant toute la phase de réalisation des travaux pour les autres mesures  Aussitôt les excavations dans les carrières et les sites d'emprunt de matériaux prennent fin  Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	
Changements morphologiques de terrains dus à la création de berges ou de talus artificiels						



PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
<b>A.3 Ressources en eau</b>						
Sédimentation et augmentation de la turbidité des eaux et remis en suspensions de contaminants	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer une utilisation responsable des ressources en eau pendant la construction en évitant le gaspillage.</li> <li>- Éviter d'évacuer les déblais et les rebuts de démolition dans les aires d'influence des cours d'eau (rivières Any et Haut du Cap), mais plutôt dans des sites autorisés par la mairie et/ou le MDE.</li> </ul>	Entretien, discussion et focus groups ; visite de terrain	Entrepreneur (Action)  UCE (prescriptions sur les cahiers des charges)  Firme de sup / UCE (contrôle et vérification)	Entretien avec les usager(e)s et les membres de la communauté ; observation des points d'eau et des sols ; vérification des autorisations obtenues	Phase de réalisation des travaux  Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	Inclus dans le coût des travaux
Contamination des eaux par les déchets déplacés, les sédiments excavés et les produits chimiques utilisés dans les travaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recueillir les huiles usées en vue de leur recyclage ou leur saine évacuation du site.</li> <li>- Éviter de mettre toute activité, source de pollution (entreposage de carburant, aires d'entretien et de lavage, etc.), à proximité des rivières Any et Haut du Cap (&gt;100 mètres) et des puits privés ou collectifs (&gt;15 mètres).</li> <li>- Interdire tout rejet sauvage d'eaux usées (sur le sol ou dans les cours d'eau) et mettre en place un dispositif de recueil et de traitement des eaux de chantier.</li> <li>- Enlever la terre polluée et la stocker à l'abri des intempéries en cas de contamination accidentelle.</li> <li>- Équiper les aires d'entreposage des matières dangereuses avec des dispositifs permettant d'assurer une protection contre tout déversement accidentel. (Installer, par exemple, des systèmes de confinement sous et autour des réservoirs d'huile ou d'hydrocarbures pour intercepter d'éventuelles fuites.)</li> <li>- Effectuer l'approvisionnement en carburant des véhicules et des équipements, ainsi que l'entretien des engins et des véhicules de chantier, à l'extérieur du site ou dans une aire réservée à cette fin.</li> <li>- Éviter tout déversement sur le sol de produits chimiques contaminants et d'eaux usées et prévoir des matières absorbantes pour retenir toute contamination causée par des rejets accidentels.</li> </ul>					
<b>A.4 Biodiversité et écosystèmes terrestres et aquatiques</b>						
Pertes de biodiversité et dégradation d'écosystèmes pour l'implantation des ouvrages, le prélèvement de matériaux et une	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaliser les travaux de nettoyage des rivières (dragage, curage et reprofilage) en saison sèche.</li> <li>- Prévenir toute contamination des écosystèmes terrestres et aquatiques par des produits chimiques.</li> <li>- Éviter tout envasement des rivières par de la matière solide issue des travaux (sédiments, remblais, déblais et</li> </ul>	Visite et échange avec les parties prenantes ; sensibilisation	Entrepreneur (Action)  Firme de sup / UCE (contrôle et vérification)	Observation et évaluation des habitats et écosystèmes terrestres et aquatiques	Phase de réalisation des travaux  Une fois les travaux prennent fin pour les actions de restau-	Inclus dans le coût des travaux

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
disposition finale inadaptée des matières excavées / résiduelles	autres). - Installer des barrières antidéchets et des bassins de sédimentation sur le parcours des eaux de drainage. - Établir des détournements et des contrôles de sédimentation / érosion pour la construction des ponts. - Restaurer à la fin des travaux le lit du chenal pour créer une diversité d'habitat.				ration	
Dégradation des habitats et écosystèmes terrestres et aquatiques situés en aval des travaux et impacts sur la faune aquatique, benthique et l'avifaune	- Stabiliser les pentes avec des herbes indigènes et des couvre-sols. - Éviter de diriger les écoulements (eaux de pluie) provenant du chantier vers les milieux sensibles. - Limiter autant que possible le défrichement aux seules surfaces requises pour les travaux. - Faire du reboisement compensatoire (chaque arbre enlevé est remplacé par au moins cinq arbres).				Vérification mensuel (Supervision) et trimestriel (Spécialistes UCE)	
Abatage de quelques arbres le long de la route	- Proscrire l'utilisation d'étais en bois pour le coffrage des bétons sur le chantier					
Destruction / perturbation de la faune aquatique au niveau des zones humides	- Limiter, autant que faire se peut, les impacts des travaux sur les habitats des zones humides des rivières Haut du Cap et Any. - Limiter l'extraction aux zones moins sensibles sur le plan environnemental, en évitant les habitats critiques ou les zones de reproduction d'espèces menacées.					
Extraction de matériaux des rivières	- Utiliser des barrières flottantes et d'autres techniques pour empêcher la pollution de l'eau pendant l'extraction ; contrôler les fuites d'huiles, de carburants ou de produits chimiques. - Après l'extraction, procéder à la restauration des habitats aquatiques et terrestres touchés ; planter des végétaux indigènes ; rétablir les écosystèmes naturels et assurer la régénération des rives. - Se conformer aux lois et réglementation locales en matière d'extraction de matériaux des rivières ; obtenir les autorisations nécessaires et respecter les limites de quantité et de durée d'extraction.					
<b>A.5 Déchets solides et liquides</b>						

<b>PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS</b>						
<b>Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels</b>	<b>Mesures d'atténuation / mitigation préconisées</b>	<b>Activités de consultations publiques</b>	<b>Institution responsable en phase de mise en œuvre</b>	<b>Moyens de vérification (suivi et rapports)</b>	<b>Calendrier et fréquence de vérification</b>	<b>Coût estimé (USD)</b>
Pollution du milieu environnant par les déchets de chantier (solides et liquides), les déblais et les rebuts de démolition	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir une procédure spécifique pour l'évacuation des amoncellements de déchets présents à différents endroits de l'emprise de la route, ainsi que pour ceux qui se seront produits pendant les travaux, à soumettre à l'approbation de la mission de contrôle.</li> <li>- Interdire le rejet, le brûlage et l'abandon de déchets, de quelque nature que ce soit, sur le chantier et ses zones d'influence.</li> <li>- Mettre en place, dans la mesure du possible, un système de collecte, de tri de valorisation des déchets au niveau du chantier.</li> <li>- Récupérer et disposer adéquatement les huiles et les bat-</li> </ul>	Sensibilisation ; affiche ; formation	<p>Entrepreneur (Action)</p> <p>Firme de sup / UCE (contrôle et vérification)</p>	Observation de chantier et ses zones d'influence ; Évaluation des installations de chantier et des types de déchets produits	<p>Phase de réalisation des travaux</p> <p>Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</p>	Inclus dans le coût des travaux

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
Pollution par les sédiments et matériaux dragués du canal de drainage de Dufort jusqu'au Bassin Rhodo	<p>teries usées jusqu'à leur saine évacuation du chantier.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acheminer les papiers, cartons et déchets de bois (palettes, coffrages, etc.) et les autres déchets non dangereux vers un site autorisé par les collectivités et/ou le MDE.</li> <li>- Utiliser des matériaux de construction dont l'emballage est minimal pour éviter la génération de déchets d'emballage excessifs.</li> <li>- Utiliser autant que possible des matériaux de construction contenant des produits recyclables, répondant, toutefois, aux normes standards.</li> <li>- Installer sur le chantier un nombre suffisant de toilettes et sensibiliser les travailleur/se(s) sur leur utilisation normale afin d'éviter le péril fécal sur le chantier et ses environs.</li> <li>- Soumettre à l'approbation de la mission de contrôle la localisation des installations sanitaires sur les chantiers, les résultats de l'analyse des risques associés à l'environnement naturel et aux communautés avoisinantes, ainsi que les mesures d'atténuation.</li> <li>- Interdire l'utilisation de récipients en polystyrène (styromousse) à usage alimentaire des travailleur/se(s) sur le chantier et ses environs et cela conformément aux arrêtés présidentiels du 9 août 2012 et du 18 juillet 2013.</li> <li>- Faire une analyse de la composition et du niveau de toxicité des déchets dragués du canal de Dufort au Bassin Rhodo afin de définir les sites et les conditions de gestion et d'élimination.</li> <li>- Conserver un enregistrement écrit indiquant le type, la quantité, le transport et le site d'élimination finale certifié tous les déchets.</li> <li>- Déplacer les déchets accumulés le long de la route sur d'autres sites prédéterminés par l'UCE de concert avec les autorités municipales et le ministère de l'environnement.</li> </ul>					
<b>A.6 Déchets dangereux</b>						
Contamination des sols, des eaux, de la faune, des habitats et des écosystèmes par déversement de produits	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stocker les déchets dangereux dans de(s) benne(s) ou conteneur(s) et les évacuer dans les décharges autorisées. Pour cela, l'entreprise pourra signer un contrat avec un prestataire gestionnaire de déchets agréé pour l'évacuation et la location de contenants de déchet.</li> </ul>	Sensibilisation ; formation ; visite de terrain	<p>Entrepreneur (Action)</p> <p>Firme de sup / UCE (contrôle et vérification)</p>	Observation de chantier et ses zones d'influence ; évaluation des installations de	Phase de réalisation des travaux  Vérification hebdomadaire (Supervision) et	Inclus dans le coût des travaux

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
dangereux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interdire de rejeter les effluents liquides pouvant entraîner des stagnations et incommodités pour le voisinage, ou la pollution des eaux de surface ou souterraines.</li> <li>- Récupérer immédiatement toute terre souillée et les stocker dans les récipients et les sites destinés à cet effet jusqu'à leur saine évacuation du site.</li> <li>- Avoir recours à des sites autorisés par l'Ingénieur de supervision pour la disposition finale des sols ou sédiments potentiellement contaminés.</li> <li>- Conserver un enregistrement écrit indiquant le type, la quantité, le transport et le site d'élimination finale certifié tous les déchets.</li> </ul>			chantier et des types de déchets dangereux produits.	mensuel (Spécialistes UCE)	
Contamination des travailleur/se(s) et des riverain(e)s par mauvaise manipulation des produits dangereux		Fiches d'enregistrement écrit sur l'élimination des déchets				
<b>A.7 Paysage</b>						
Altération au niveau des entités de paysage (naturel, construit, agricole et patrimonial)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduire les impacts du projet sur le paysage construit en limitant les démolitions des bâtis.</li> <li>- Effectuer un ravalement compensatoire de façades si besoin de restauration de certains aspects clés du paysage construit.</li> <li>- Plantation compensatoire et complémentaire d'arbres locaux le long de la route.</li> <li>- Protection des talus et des berges par des haies vives</li> <li>- Assurer une visibilité du Pont Colonial à partir de la nouvelle voie de contournement au niveau de la rivière Haut du Cap.</li> <li>- Assurer une aire de mise en défend autour des zones humides fragiles de la rivière Any et de la rivière Haut du Cap.</li> <li>- Faire un reboisement compensatoire (chaque arbre enlevé est remplacé par au moins cinq arbres).</li> <li>- Préparer un plan d'intervention en cas d'urgence pendant la phase de construction.</li> </ul>	Sensibilisation ; formation ; focus groups ; visite de terrain	Firme d'étude (pour la hiérarchie d'atténuation) et Entrepreneur (Action)  État à travers CPA, UCE et MDE pour les aires de mise en défend  Firme de sup / UCE (contrôle et vérification)	Observation et évaluation des entités de paysage ; entretien avec les riverain(e)s et les usager(e)s de la route	Phase de réalisation des travaux  Phase d'exploitation du projet pour la visibilité et la mise en défend  Vérification mensuel (Supervision) et trimestriel (Spécialistes UCE)	Inclus dans le coût des compensations et des travaux
Augmentation de la sensibilité et de la vulnérabilité des entités paysagères fragiles comme le paysage naturel et le paysage patrimonial						
<b>A.8 Clôture de l'aéroport international du Cap-Haïtien (AI-CH)</b>						
Dommage sur la clôture de l'AI-CH offrant l'accès à des personnes non-autorisées et du bétail et d'autres animaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place et appliquer le protocole de gestion des engins lourds</li> <li>- Mettre des balises appropriées, former et sensibilisation des opérateurs/trices sur la nécessité d'éviter tout dommage sur la clôture de l'AI-CH</li> <li>- Établir de concert avec les autorités aéroportuaires un</li> </ul>	Rencontre de planification avec les autorités aéroportuaires du Cap-Haïtien	Entrepreneur  Firme de sup / UCE / AAN (contrôle et vérification)	Visite d'inspection Entrepreneur / UCE / AAN	Inspection quotidienne	Inclus dans le coût des compensations et des travaux

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
errants	plan de gestion d'urgences en cas d'impact éventuel du projet sur la clôture de l'AI-CH					
<b>A.9 Patrimoine historique et culturel</b>						
Dégradation du patrimoine historique et culturel du Pont colonial	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter la circulation des véhicules et des travailleurs/ses sur le pont colonial.</li> <li>- Impliquer activement l'ISPAN dans la planification et l'exécution des études et des travaux au niveau et aux alentours du pont colonial.</li> <li>- Mettre en défens la structure de l'ancien pont lors des travaux de nettoyage de la rivière Haut du Cap à l'aide de matelas protecteurs en caoutchouc ou autre dispositif équivalent</li> <li>- Contourner le Pont colonial grâce à la construction d'un nouveau pont et des voies d'accès</li> <li>- Mise en œuvre d'un plan de sécurisation des sites culturels patrimoniaux</li> <li>- Mise en place d'un protocole en cas de découverte fortuite de sites patrimoniaux</li> <li>- Former et sensibiliser le personnel sur la sécurisation des sites patrimoniaux et des procédures applicables en cas de découvertes fortuites</li> <li>- Élaborer et mettre en œuvre de concert avec l'ISPAN un PGES spécifique pour les travaux de réhabilitation du pont colonial</li> </ul>	Sensibilisation ; formation ; visite de terrain	<p>Entrepreneur en collaboration avec l'ISPAN</p> <p>Firme de sup / UCE / ISPAN (contrôle et vérification)</p>	Observation de chantier ; évaluation du protocole établi ; entretien avec les travailleur(se)s ; entretien avec l'ISPAN	<p>Phase de réalisation des travaux</p> <p>Vérification hebdomadaire (supervision) ; mensuel (Spécialistes UCE) et semestriel ou circonstancier pour l'ISPAN</p>	Inclus dans le coût des travaux
<b>B. Impacts sociaux</b>						
<b>B.1 État des biens, accès aux biens, ressources et moyens d'existence et la mobilité des personnes</b>						
Réinstallation involontaire de personnes, de biens et d'activités socioéconomiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Élaborer un plan d'action de réinstallation (PAR) pour compenser équitablement les pertes de revenus et autres.</li> <li>- Identifier et aménager un site alternatif pour les camions d'agrégats à l'extérieur de l'emprise des travaux.</li> <li>- Assurer la mobilité en tout temps des riverain(e)s en évitant le blocage ou l'obstruction des chemins utilisés par les communautés.</li> <li>- Maintenir en tout temps un accès sécuritaire aux services publics, aux domiciles et aux commerces en bordure des travaux.</li> <li>- Signaler des itinéraires de contournement.</li> </ul>	Sensibilisation ; compensation des pertes ; balise ; affiche ; rencontre et partage d'information	<p>Entrepreneur (Action)</p> <p>Firme de sup / UCE (contrôle et vérification)</p>	Entretien avec les usager(e)s et les membres de la communauté ; analyse de l'état d'avancement des travaux ; observation du réseau des concessionnaires ; visites de chantiers	<p>Avant le démarrage des travaux pour le PAR</p> <p>Phase de réalisation des travaux pour les autres actions</p> <p>Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</p>	Inclus dans le coût des travaux
Contrainte à la mobilité des riverain(e)s, par le blocage ou l'obstruction de voies d'accès aux riverain(e)s et aux communautés						
Conflits éventuels						

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
<p>autour des biens à exproprier (conflit foncier particulièrement)</p> <p>Augmentation de la vulnérabilité des PAP à cause des exigences et externalités négatives de leur réinstallation</p> <p>Augmentation des risques d'inondation des business et parcelles des riverain(e)s à cause de la mauvaise organisation des travaux, du stockage et de disposition de matériaux et débris/déchets de chantier</p> <p>Perte d'animaux (bétail et volaille) par collision avec les engins de chantier et dans les carrières mal réaménagées</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Choisir des itinéraires et horaires d'approvisionnement et d'évacuation des matériaux permettant d'éviter les heures de pointes et les axes congestionnés.</li> <li>- Limiter les déplacements d'engins hors chantiers.</li> <li>- Interdire le stationnement des engins de chantier sur les voies publiques.</li> <li>- Recourir à des sources de services (énergie et eau en particulier) alternatives en cas de possibilité de créer ou d'augmenter la surcharge sur le réseau des concessionnaires pour les besoins des chantiers.</li> <li>- Baliser les travaux.</li> <li>- Informer les usager(e)s et les communautés avoisinantes sur le démarrage des travaux et les zones concernées.</li> <li>- Limiter les travaux aux emprises retenues.</li> <li>- Éviter des retards non justifiés dans le délai d'exécution des travaux pour minimiser l'impact sur la mobilité des usager(e)s, des biens et les pertes de revenus dues au ralentissement de certaines activités économiques.</li> <li>- Éviter tout rejet ou dépôt anarchique de matériaux et débris/déchets de chantier sur le site des travaux et ses environs</li> <li>- Maitriser les mouvements des engins et autres matériels de chantier et garder leur vitesse en dessous de 20 km/h dans les zones urbaines afin d'éviter tout accident avec les animaux domestiques et commerciaux (bétail et volailles)</li> <li>- Réaménager les carrières exploitées afin d'éviter le piégeage des animaux élevés en liberté.</li> </ul>					
<b>B.2 Cadre de vie</b>						
Altération du cadre de vie des riverain(e)s affectés par la réinstallation involontaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informer les usager(e)s et les communautés avoisinantes sur le démarrage des travaux et les zones concernées.</li> <li>- Limiter les échappements de matières (poussières), de gaz, de fumée et d'odeurs dans l'environnement grâce à</li> </ul>	Entretien ; partage d'information ; visite	Entrepreneur (Action) en collaboration avec les concessionnaires concernés	Entretien avec les usager(e)s et les membres de la communauté ; observation des	Avant le démarrage des travaux pour le plan de collaboration avec les conces-	Inclus dans le coût des travaux

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
<p>Dégradation du cadre de vie des riverain(e)s à cause des nuisances (bruits, poussières, fumées) engendrées par les travaux</p> <p>Dommages sur les infrastructures des concessionnaires de services (eau, électricité et téléphone)</p> <p>Augmentation des risques d'inondation sur les résidences riveraines à cause de la mauvaise organisation des travaux, du stockage et de disposition de matériaux et débris/déchets de chantier</p>	<p>un bon entretien des engins et équipements de chantier, une bonne gestion des déchets et une manutention écoresponsable des matériaux granulaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Éviter des retards non justifiés dans les délais d'exécution des travaux pour minimiser l'impact sur la mobilité des usager(e)s, des biens et les pertes de revenus dues au ralentissement de certaines activités économiques.</li> <li>- Éviter d'endommager les infrastructures des concessionnaires de services au niveau de la communauté (eau, électricité et téléphone). En cas de dommages, informer le(s) concessionnaire(s) concerné(s) afin de pouvoir les réparer dans les meilleurs délais.</li> <li>- Collaborer avec les concessionnaires de services, tels que téléphone, eau et électricité, afin de réduire considérablement les risques d'endommagement sur leur réseau respectif.</li> <li>- Planifier et exécuter les coupures en étroite coordination avec les concessionnaires (eau, électricité, téléphone) lorsque les impacts sont inévitables.</li> <li>- Limiter les éventuelles interruptions à la stricte nécessité imposée par les besoins des travaux.</li> <li>- Informer la population et les autorités locales au moins 15 jours calendaires avant toute interruption de services fonctionnelles à travers les médias locaux, l'affichage public, les communications de groupes et personnalisées.</li> <li>- Identifier les institutions sensibles et s'assurer qu'une source d'alimentation électrique alternative soit mise en place en cas de dépendance de l'approvisionnement de l'EDH pour leurs activités.</li> <li>- Avertir les instances concernées lors de dommages sur les biens et infrastructures d'un concessionnaire (eau, électricité, téléphone) et prendre les mesures appropriées pour les réparer dans le plus bref délai.</li> <li>- Éviter tout rejet ou dépôt anarchique de matériaux et débris/déchets de chantier sur le site des travaux et ses environs</li> <li>- Mettre en place des mesures de contrôle des eaux de ruissellement et la rétention des sédiments sur les chantiers.</li> <li>- Localiser les points d'évacuation hors chantier des eaux</li> </ul>		Concessionnaires concernés / Firma de sup / UCE (contrôle et vérification)	biens des particuliers et du réseau des concessionnaires ; visites de chantiers	<p>sionnaires</p> <p>Phase de réalisation des travaux pour les autres actions</p> <p>Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</p>	



PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
	pluviales et analyser les impacts possibles sur les milieux naturels et socioéconomiques récepteurs afin d'adopter des mesures d'évitement, d'atténuation ou de compensation des risques identifiés.					
<b>B.3 Santé humaine et sécurité</b>						
<p>Propagation des IST et VIH/SIDA si les travailleur/se(s) qui sont en contact avec la gent féminine locale adoptent des comportements à risque</p> <p>Propagation de la COVID-19, du choléra et d'autres maladies si les travailleur/se(s) n'appliquent pas les mesures d'hygiène et de protection nécessaires</p> <p>Risque pour la sécurité des travailleur/se(s), usager(e)s et riverain(e)s si l'accès aux sites des travaux et le port d'EPI ne sont pas contrôlés</p> <p>Risque d'accident si les secteurs sensibles ne sont pas correctement balisés et les limites de vitesses ne sont pas respectées</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibiliser les travailleur/se(s) aux IST et VIH/SIDA et rendre disponible gratuitement des préservatifs.</li> <li>- Évacuer les déchets périodiquement dans des sites de décharge approuvée par le MDE et/ou la Mairie.</li> <li>- Aménager des toilettes sur les chantiers et les entretenir régulièrement.</li> <li>- Mettre en place un protocole de prévention et de contrôle des risques de COVID-19<sup>19</sup></li> <li>- Mettre en place des dispositifs pour le lavage des mains.</li> <li>- Interdire systématiquement de manger au poste de travail et aménager un espace approprié servant de réfectoire pour les travailleur/se(s)</li> <li>- Rendre l'eau potable disponible sur le chantier en quantité suffisante pour les travailleur/se(s)</li> <li>- Proscrire l'allumage de feux à ciel ouvert sur le chantier.</li> <li>- Rendre disponible sur le chantier des équipements portatifs de lutte contre le feu.</li> <li>- Se conformer (l'entrepreneur) aux exigences de la loi du 29 mai 1963 relatif à la demande d'autorisation de construire en son article 30 en enregistrant le site comme lieu de travail à l'administration locale (Mairie) et transmettre pour avis au service compétent de la Direction des Travaux Publics.</li> <li>- Informer les usager(e)s et les communautés avoisinantes sur le démarrage des travaux et les zones concernées.</li> <li>- Veiller à ce que tous les travailleurs/ses disposent d'un contrat formel écrit (éviter tout travailleur/se informel/le)</li> <li>- Disposer de politiques et de procédures écrites et accessibles au public sur l'embauche et la gestion des travailleurs/ses et informer régulièrement les travail-</li> </ul>	<p>Sensibilisation ; balise ; affiche ; gestion plainte et rétroaction ; visite ; formation ; partage d'information</p>	<p>Entrepreneur (Action)</p> <p>UCE (prescriptions sur les cahiers des charges)</p> <p>Firme de sup / UCE (contrôle et vérification)</p>	<p>Entretien avec les riverain(e)s, les usager(e)s et les membres de la communauté ; observation des chantiers, incluant les installations ; évaluation des dispositifs et mesures de prévention et de sécurité mises en œuvre</p>	<p>Avant le démarrage des travaux pour l'obtention des autorisations et la sensibilisation et la définition des plan et protocoles</p> <p>Phase de réalisation des travaux pour les autres actions</p> <p>Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</p>	<p>Inclus dans le coût des travaux</p>

<sup>19</sup> Le protocole de prévention et de contrôle contre la COVID-19 développé et mis en œuvre par l'UCE et ces partenaires est fourni en annexe du présent PGES

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
Exposition des travailleur/se(s) à des substances dangereuses Manque d'accompagnement et d'assistance aux travailleur/se(s) victimes d'accidents de travail Risque d'accident au niveau sites d'extraction de matériaux Risques d'accidents des engins lourds mal entretenus	<p>leurs/travailleurs au sujet de ces politiques et procédures.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fournir une assurance maladie à tous les travailleur/se(s), qu'ils soient de de la main-d'œuvre locale ou non.</li> <li>- Interdire l'entrée aux personnes non-autorisées sur le chantier.</li> <li>- Exiger en tout temps des travailleur/se(s) le port, de manière visible, de badge d'identification.</li> <li>- Placer des signalisations et des consignes de sécurité bien visibles sur le chantier ; Baliser les secteurs sensibles (sites de démolition, fosses, débris, clous, bois, etc.) au moyen de bandes fluorescentes, de cônes de signalisation, etc.</li> <li>- Interdire systématiquement de boire de l'alcool ou de consommer de stupéfiants sur les chantiers et/ou au volant.</li> <li>- Rendre disponible sur le chantier une trousse de premiers soins et du personnel qualifié son utilisation.</li> <li>- Éviter les travaux à risque lors des fortes pluies et vents violents afin de mitiger les impacts négatifs sur la sécurité des travailleurs/ses et sur la qualité des travaux.</li> <li>- Inclure le respect des normes environnementales et sociales dans les contrats des sous-traitants.</li> <li>- Exiger le port d'équipements de protection individuelle (EPI) adaptés aux types de travaux à effectuer sur le chantier (casques, gants, chaussures de sécurité, etc.)</li> <li>- Sensibiliser le personnel sur les normes de sécurité et le systématiser pour tout nouvel intervenant sur le chantier.</li> <li>- Entretenir régulièrement les engins.</li> <li>- Installer des avertisseurs de recul sur tous les engins lourds mobilisés pour les travaux.</li> <li>- Former/recycler le personnel de chantier, particulièrement les travailleurs/ses responsable de la manutention des équipements chantier et des produits dangereux et des travaux en hauteur.</li> <li>- Fournir à chaque travailleurs/ses exerçant une tâche en hauteur un harnais, un connecteur de ligne de vie personnelle, un casque, un gilet, une paire de gants, des équipements de protection auditive, une paire de lunettes et autres équipements pertinents.</li> </ul>					

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier la stabilité des éléments de coffrage, des étais et autres.</li> <li>- Empêcher l'installation de marchandises dans les zones d'influence des travaux (zones en dehors du site pouvant être l'objet d'atterrissage de débris envolés).</li> <li>- Mettre en place un panneau d'information à l'entrée du chantier indiquant les coordonnées des responsables du chantier et le calendrier des phases des travaux.</li> <li>- Mettre en place une boîte à doléances à l'entrée du chantier permettant aux riverain(e)s de poser leurs questions et d'exprimer leurs remarques et assurer une gestion adéquate ces rétroactions et plaintes.</li> <li>- Maintenir un mécanisme de suivi/rapportage des accidents, incidents et plaintes.</li> <li>- Produire et soumettre dans les délais à l'UCE les rapports des incidents et des accidents de travail ainsi que les suivis effectués.</li> <li>- Les bancs d'emprunt de matériaux locaux doivent être validé par les autorités compétentes, incluant l'UCE/MTPTC et toutes les mesures du PGES en termes de santé et sécurité sont y sont applicables au même titre que la route.</li> <li>- L'Entrepreneur et les sous-contractants éventuels mettront en œuvre le protocole sur l'utilisation des véhicules/équipements lourds qui sera renforcé et révisé lors des réunions hebdomadaires de supervision.</li> <li>- Installer un cheminement piéton sécurité sur toute la longueur de la route SOS durant toute la durée des travaux.</li> <li>- Aménager des barrières de sécurité et des passages piétons sécurisés en bordure des chantiers.</li> <li>- Choisir des itinéraires de déviation qui évitent autant que possible les lieux publics sensibles (écoles, lieux de cultes, marché publics, hôpitaux)</li> <li>- Signaler adéquatement les transports de charges exceptionnelles.</li> <li>- Mettre en place un système de gestion de la sécurité qui inclut es procédures, des politiques et des protocoles clairs pour garantir la sécurité des travailleurs/es au niveau des carrières.</li> </ul>					
<b>B.4 Sureté aérienne</b>						

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
Offre d'accès à la piste et aux autres infrastructures de l'AI-CH par des personnes non-autorisées et des animaux en cas de dommage sur la clôture	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place et appliquer le protocole de gestion des engins lourds</li> <li>- Mettre des balises appropriées, former et sensibilisation des opérateurs/trices sur la nécessité d'éviter tout dommage sur la clôture de l'AI-CH</li> <li>- Établir de concert avec les autorités aéroportuaires un plan de gestion d'urgences en cas d'impact éventuel du projet sur la clôture de l'AI-CH</li> </ul>	Rencontre de planification avec les autorités aéroportuaires du Cap-Haïtien	<p>Entrepreneur</p> <p>Firme de sup / UCE / AAN (contrôle et vérification)</p>	Visite d'inspection Entrepreneur / UCE / AAN	Inspection quotidienne	Inclus dans le coût des compensations et des travaux
<b>B.5 Emploi local et protection liée au genre et aux enfants</b>						
<p>Frustrations et conflits au niveau local à cause de la non-utilisation de la main-d'œuvre résidente lors des travaux</p> <p>La discrimination, basée sur le genre, dans le recrutement de la main-d'œuvre locale</p> <p>Violence basée sur le genre (VBG)</p> <p>Risque de travail des enfants ou de travail forcé</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adopter et mettre en œuvre des procédures d'embauche favorisant la main-d'œuvre locale (c.-à-d. issues des sections communales traversées), notamment les femmes et les jeunes.</li> <li>- Communiquer / diffuser les postes à combler et les procédures de recrutement de la main-d'œuvre dans les quartiers et sections communales concernées.</li> <li>- Consulter et impliquer les organisations locales, notamment de femmes et de jeunes, dans le développement et la mise en œuvre des procédures de recrutement local.</li> <li>- Organiser des campagnes locales d'information sur les possibilités d'emploi.</li> <li>- Respecter un seuil minimal de 30% pour l'embauche des femmes parmi l'ensemble des travailleurs.</li> <li>- Établir un tableau de suivi de l'embauche du personnel non qualifié, contenant au moins les données suivantes : une liste nominative (désagrégée par sexe, âge), la provenance (commune / quartier d'origine), la date d'embauche, la durée (en jours) de l'embauche et le type de poste.</li> <li>- Installer des vestiaires et des toilettes pour les femmes sur des sites séparés des hommes.</li> <li>- Identifier les tâches pouvant être complétées sans danger par les personnes en situation de handicap et faciliter leur recrutement.</li> <li>- Inclure des exigences équivalentes dans les contrats des sous-traitants.</li> <li>- S'assurer que la main-d'œuvre issue de la population résidente est soumise aux mêmes règlements et bénéficie</li> </ul>	Sensibilisation ; mise en œuvre MGP ; affiche ; signature code de conduite ; formation ; radio ; insertion dans les contrats des clauses environnementales et sociales	<p>Entrepreneur (Action)</p> <p>Firme de sup / UCE pour la gestion des risques liés à la VBG et pour le contrôle</p>	Suivi du mécanisme de gestion des plaintes ; évaluation des du personnel recruté sur les chantiers	Phase de réalisation des travaux  <b>Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</b>	Inclus dans le coût des travaux

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE SOS						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
	<p>les mêmes avantages que les autres travailleur/se(s).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifier, dès l'installation du chantier et durant le processus de recrutement des travailleur/se(s), le(s) type(s) de risque de VBG dans les zones de travail.</li> <li>- Concevoir et mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation et de prévention de ces risques aussi bien au niveau des communautés concernées, mais aussi des travailleur/se(s) et toute autre personne embauchée par le projet.</li> <li>- Assurer le suivi de la mise en œuvre du plan de prévention et de lutte contre l'exploitation et les abus sexuel ainsi que le harcèlement sexuel (EAS/HS).</li> <li>- Assurer l'opérationnalisation, la mise en œuvre et le suivi du mécanisme de gestion des plaintes liées à la VBG et les EAS/HS tout au long de l'exécution des travaux.</li> <li>- Sensibiliser, afficher et faire signer un code de conduite par tous les travailleur/se(s) du projet.</li> <li>- Mettre en place un système d'évitement et de contrôle de travail des enfants.</li> </ul>					

## 7.5 Plan de gestion environnementale et sociale en phase d'exploitation de la route SOS réhabilitée

Tableau 11. PGES en phase d'exploitation

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE EN PHASE D'EXPLOITATION DE LA ROUTE SOS RÉHABILITÉE						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
<b>A. Impacts environnementaux</b>						

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE EN PHASE D'EXPLOITATION DE LA ROUTE SOS RÉHABILITÉE						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
<p>Aggravation des risques d'inondation liés à une mauvaise conception des infrastructures et une mauvaise compréhension, prise en compte ou anticipation des problématiques urbaines</p> <p>Contournement du nouveau pont du Haut du Cap à cause du blocage en amont des crues de la rivière par le pont colonial</p> <p>Dégradation et destruction d'habitats et d'espèces aquatiques et terrestres</p> <p>Artificialisation anarchique de l'espace à travers une augmentation du phénomène migratoire autour de l'axe routier</p> <p>Augmentation de la pollution de l'air ambiant par les gaz, fumée et les bruits provenant de l'augmentation du niveau de fréquentation de la route par les automobilistes</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Restreindre l'utilisation des zones humides comme habitat naturel ; interdire l'aménagement du territoire.</li> <li>- Réaliser des travaux de réhabilitation du pont colonial de concert avec l'ISPAN</li> <li>- Contrôler la flore et la faune aquatique envahissante.</li> <li>- Informer et sensibiliser les riverain(e)s sur l'interdiction de jeter des déchets dans les fossés, sous les ponts et le lit des rivières.</li> <li>- Établir une couverture d'arbres / arbustes pour améliorer les conditions de l'habitat aquatique.</li> <li>- Appliquer des limites de vitesse adéquates pour réduire la consommation de carburant, les émissions et le bruit.</li> <li>- Mener des campagnes de sensibilisation pour informer les automobilistes sur les impacts de la pollution de l'air et du bruit, ainsi que sur les alternatives de transport plus respectueuses de l'environnement.</li> </ul>	Sensibilisation des acteurs ; visite	<p>CIAT et les collectivités territoriales pour l'aménagement du territoire</p> <p>ISPAN pour son implication dans la réhabilitation du pont colonial</p> <p>ONG et OCB intervenant dans la zone</p> <p>Consultant(e) ; MTPTC</p>	Observations, mesures et entretiens	<p>Phase d'exploitation de la route réhabilitée</p> <p>Vérification annuelle</p>	Coût des projets associés
<p>Changements morphologiques de terrains dus à la création de berges ou de talus artificiel</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer l'entretien et la reprise des plantations compensatoires et complémentaires d'arbres locaux réalisées le long de la route</li> <li>- Assurer l'entretien et la reprise des haies vives établies pour la protection des talus et des berges</li> </ul>	Sensibilisation ; visite	Collectivités territoriales, ONG et OCB intervenant dans la zone	Observations, mesures et entretiens	<p>Phase d'exploitation de la route réhabilitée</p> <p>Vérification annuelle</p>	Coût des projets associés
<p>Altération au niveau des entités de paysage (naturel, cons-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Garantir sur le long terme la visibilité du Pont Colonial à partir de la nouvelle voie de contournement au niveau de la rivière</li> </ul>	Sensibilisation ; visite	Collectivités territoriales (Mairie et CASEC)	Observations, mesures et entretiens	Phase d'exploitation de la route réhabili-	Coût des projets associés

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE EN PHASE D'EXPLOITATION DE LA ROUTE SOS RÉHABILITÉE						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
truit, agricoles et patrimonial)	Haut du Cap - Assurer sur le long terme une aire de mise en défend autour des zones humides fragiles de la rivière Any et de la rivière Haut du Cap				tée  Vérification annuelle	
<b>B. Impacts sociaux</b>						
Augmentation des problématiques liées au manque de planification et de contrôle du développement urbain, en particulier de l'impact des crues et l'insalubrité (urbanisation anarchique le long de la route SOS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler l'aménagement du territoire le long de la route SOS.</li> <li>- Installer des panneaux de signalisation et des ralentisseurs routiers aux endroits nécessaires pour contrecarrer les risques d'accident.</li> <li>- Installer des panneaux de signalisation.</li> <li>- Établir et mettre en œuvre un plan d'entretien sur une base régulière pour la durabilité des infrastructures.</li> <li>- Assurer que les courbes ont été correctement ajustées dans l'étude technique et l'exécution des travaux.</li> <li>- Réaliser les aménagements sociaux proposés par les parties prenantes locales (voir annexe 10).</li> <li>- Utiliser la Note de bonnes pratiques en matière de sécurité routière de la Banque mondiale pour renforcer les mesures de sécurité de la route : <a href="https://thedocs.worldbank.org/en/doc/648681570135612401-0290022019/original/GoodPracticeNoteRoadSafety.pdf">https://thedocs.worldbank.org/en/doc/648681570135612401-0290022019/original/GoodPracticeNoteRoadSafety.pdf</a></li> </ul>	Signalisation ; sensibilisation	CIAT et collectivités territoriales pour l'aménagement du territoire  Centre d'entretien routier, FER et Mairie  UCE et MTPTC pour les études et l'exécution des travaux	Entretien	Phase d'exploitation de la route réhabilitée	Budget du FER (Fonds d'entretien routier) et du CIAT  Coût des travaux de réhabilitation de la route SOS pour les aménagements sociaux
Augmentation des risques d'accident sur la route réhabilitée, notamment pour les piétons et les cyclistes						
Augmenter les risques d'endommager la clôture de l'AI-CH par les accidents de circulation ainsi que les autres risques associés à la sureté aérienne						
Blocage événementiel de la route SOS lors des mouvements sociopolitiques pour attirer l'attention des autorités à cause de l'augmentation de sa fréquentations par les automobilistes de toutes sortes.	- Améliorer les conditions de vie de la population	Choix es investissements prioritaires des projets	Gouvernement haïtien à travers ses différents ministères	Observations et analyses de photographies aériennes ; entretiens auprès des riverain(e)s et des usager(e)s	Phase d'exploitation de la route réhabilitée	Projet de l'État

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE EN PHASE D'EXPLOITATION DE LA ROUTE SOS RÉHABILITÉE						
Effets et impacts environnementaux et sociaux potentiels	Mesures d'atténuation / mitigation préconisées	Activités de consultations publiques	Institution responsable en phase de mise en œuvre	Moyens de vérification (suivi et rapports)	Calendrier et fréquence de vérification	Coût estimé (USD)
Baisse de clientèle pour les commerçants du marché Haut du Cap	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installer / réparer les dalles au-dessus des canaux de drainage</li> <li>- Délimiter, améliorer et sécuriser les espaces disponibles pour les commerçants</li> </ul>	Choix des aménagements nécessaires	UCE pour le marché des Études et le financement des travaux	Visite d'inspection Entrepreneur / UCE	Études à mener en parallèle aux travaux de construction de la route et travaux à mener en parallèle ou après la réhabilitation du pont colonial	Budget spécifique à partir des fonds du CHUD
Acte de vandalisme sur le matériel d'éclairage de la route	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installer des lampadaires avec batterie intégrée et sécurisé</li> </ul>	Choix des types de lampadaire	Entrepreneur des travaux	Validation de la mission de contrôle et de l'UCE des types de lampadaires retenus	Phase d'exploitation de la route réhabilitée	Budget spécifique à partir des fonds du CHUD



## 7.6 Plan de formation et de renforcement de capacité en gestion environnementale et sociale

5. Le contexte d'implémentation du projet CHUD réclame la mise en œuvre d'un plan structuré de formation et de renforcement de capacités des acteurs locaux. En effet, le projet CHUD est l'un des projets pionniers de l'UCE dans l'application du nouveau Cadre environnemental et social (CES) de la Banque mondiale.

6. Ce plan de formation est donc structuré autour de quatre (4) principales composantes afin de mieux accompagner les acteurs dans la mise en œuvre, la surveillance et le suivi des mesures E&S prescrits dans ce document.

- **Le renforcement des capacités des Spécialistes en gestion E&S de l'UCE en suivi et audit environnemental.** Il s'agit d'un renforcement continu, diversifié et adapté au contexte de mise en œuvre du CHUD, dont les Spécialistes en gestion E&S de l'UCE sont en train de bénéficier de la Banque. En effet plusieurs ateliers de discussion et de travail sur les outils et instruments de gestion E&S depuis la phase de préparation du projet ont permis à l'équipe de l'UCE d'approfondir leurs connaissances dans l'application du nouveau CES de la Banque mondiale, afin d'encadrer l'application des huit (8) Normes environnementales et sociales (NES) se rapportant au projet CHUD. Les Spécialistes en gestion E&S de l'UCE sont, en effet, des acteurs clés pour la mise en œuvre et le suivi du PGES, puisqu'ils sont chargés de superviser les travaux, d'évaluer le respect des mesures du PGES, de proposer des mesures correctives aux manquements ou problèmes constatés et de réaliser le reportage semestriel et annuel du cadre d'évaluation du PGES. Ils auront également la charge de renforcer les capacités des autorités locales, municipales, du Maître d'ouvrage délégué et des firmes de construction en santé, sécurité et environnement (SSE).
- **Le renforcement des capacités du Maître d'ouvrage délégué et des Entrepreneurs en santé, sécurité et environnement (SSE).** Ce renforcement concernera plus spécifiquement l'application des mesures du PGES, afin de renforcer leur compréhension des enjeux environnementaux et sociaux et de leur permettre d'adapter les mesures en fonction des réalités de terrain et des contraintes tout en préservant l'objectif de réduction des impacts négatifs. Une attention spécifique sera notamment accordée sur la gestion des matières résiduelles et des matériaux dangereux, ainsi que sur la définition et l'application du plan d'hygiène et de sécurité des travaux. Ces formations seront organisées par les Spécialistes en gestion environnementale, sociale et en genre de l'UCE pendant la phase de mobilisation des Entrepreneurs et seront répétées au besoin.
- **Le renforcement des capacités des autorités municipales en gestion environnementale et sociale et planification des services associés.** Les autorités municipales (notamment les cadres permanents) concernées par le projet seront appuyées dans leurs efforts pour développer les services de gestion des déchets solides et ménagers, ainsi que pour l'organisation de campagnes de nettoyage des canaux de drainage. Ils seront pour cela formés aux normes sanitaires et sensibiliser aux risques environnementaux et sanitaires liés aux problèmes d'assainissement. Un plan de gestion des déchets ménagers structurant des points de regroupement et de collecte, calqué sur d'autres initiatives déjà en cours au Cap-Haïtien, ainsi que des itinéraires de ramassage pourra être réalisé, ainsi que des chronogrammes pour l'entretien des canaux de drainage. Ces formations seront organisées par les Spécialistes en gestion environnementale, sociale et en genre de

l'UCE pendant la phase de mobilisation des Entrepreneurs et seront répétées au besoin.

- **La formation des travailleur/se(s) du projet.** Les travailleur/se(s) du projet seront formés sur le tas à l'accomplissement de certaines tâches spécifiques, telles que ferrailage, maçonnerie, coffrage et autres. En plus des formations techniques, ils seront formés et sensibilisés sur l'ensemble des problèmes spécifiques et potentiels liés au travail afin de promouvoir la sécurité et la santé au travail. Des séances de sensibilisation seront conduites sur la prévention de la COVID-19, du choléra, des VBG, des IST et VIH/SIDA. Cette activité sera dirigée par les responsables environnementaux et sociaux des Entrepreneurs ainsi que par la mission de contrôle, avec le soutien des Spécialistes de l'UCE. Elle se déroulera périodiquement au fur et à mesure de l'arrivée de nouveaux/elles travailleurs/ses sur les chantiers.
- **La formation sur la sécurité routière/piétonne, notamment auprès des enfants et d'autres groupes vulnérables.** La formation sur la sécurité routière/piétonne vise à sensibiliser et à éduquer les individus, en particulier les enfants et les groupes vulnérables, aux principes de base de la sécurité sur la route. L'objectif ultime est de réduire les accidents de la route, les blessures et les décès. Cette formation cible principalement les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées et d'autres groupes qui sont plus susceptibles d'être impliqués dans des accidents de la route en raison de leur vulnérabilité. Les programmes de formation seront adaptés en fonction de l'âge et des besoins spécifiques de chaque groupe (explication des règles de conduite, des signaux de circulation et des panneaux routiers / Enseignement des règles de base pour traverser la rue en toute sécurité, en utilisant les passages pour piétons et en faisant attention aux feux de signalisation / Formation sur le port de casque, le respect des règles de circulation à vélo et la manière de partager la route avec les véhicules motorisés / Prise de conscience des dangers potentiels sur la route, tels que les angles morts des véhicules, les zones à risque élevé, etc.). Ces formations seront dispensées par les Spécialistes de l'UCE avant la mise en exploitation de la nouvelle route.

## 7.7 Plan de prévention et de lutte contre la violence basée sur le genre

### 7.7.1 Contexte de la VBG

7. La Violence basée sur le genre (VBG) est un problème de protection vital, de santé et de respect des droits humains susceptible d'avoir des effets dévastateurs sur les femmes et les filles en particulier, ainsi que les familles et les communautés. La prévention et la réponse à la VBG dépassent les limites des investissements du projet et nécessitent l'instauration d'un groupe de travail multisectoriel avec une approche intégrée, interinstitutionnelle et fondée sur la participation communautaire.

8. Selon l'Organisation des Nations Unies (ONU), la violence basée sur le genre (VBG) affecte une femme sur quatre en Haïti. Une étude du Ministère de la santé publique et de la population (MSPP), avance que 29% des femmes interrogées, âgées de 15 à 49 ans, ont subi des actes de violence physique depuis l'âge de 15 ans. Toutefois, en 2005-2006, le taux de violence physique se situait à 23%, soit 6 points de moins (MSPP, Enquête, mortalité, morbidité et utilisation des services, juillet 2018, pages 389 et 391 ; in ASFC, 2019).

9. Ainsi, l'UCE dans sa stratégie d'intervention, est contraint de mettre en place certaines procédures opérationnelles (PO) afin de faciliter l'adoption de mesures conjointes de prévention et de réponse à la VBG pour tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre des travaux de ces projets, incluant le CHUD. Ces procédures ont été élaborées suivant les principes directeurs établis par les organismes étatiques compétents, les organisations internationales et d'autres instruments de bonnes pratiques liés à la prévention et à la réponse en matière de VBG. Ces PO tentent de présenter les procédures minimales à suivre tant pour la prévention que la réponse à la VBG, en identifiant notamment les organisations et/ou groupes communautaires qui seront responsables des actions menées dans les secteurs de la santé, la sécurité, la justice et l'appui psychosocial.

### 7.7.2 Groupes cibles

10. Le flux éventuel de travailleur/se(s) dans l'aire des travaux est de nature à aggraver les formes de violence sexiste. Ces PO sont élaborés pour être utilisées dans tous les chantiers des différents projets gérés par l'UCE en général et dans le cadre du projet CHUD en particulier. Elle cible, les travailleur/se(s) du projet, les personnes vulnérables, les communautés riveraines et d'autres personnes affectées dans les communautés d'accueil dans le cas de réinstallation de ménages.

### 7.7.3 Définitions et termes

11. La prévention et la lutte contre la violence basée sur le genre font appel à un ensemble de termes clés. Toutefois, à défaut de pouvoir couvrir toutes les formes de VBG dans les projets gérés par l'UCE, la priorité est accordée à la prévention et l'atténuation des risques d'Exploitation, d'abus sexuels et de harcèlement sexuel (EAS/HS). Les résultats obtenus du protocole signé entre l'UCE et le Fonds des Nations unies pour la population (FNUAP) dans le cadre des investissements du PARR serviront à alimenter au fur et à mesure ce plan.

- **La violence basée sur le genre (VBG)** est un terme générique pour tout acte préjudiciable qui est commis contre la volonté d'une personne et qui est basé sur des différences attribuées socialement (c'est-à-dire de genre) entre hommes et femmes en public ou en privé (IASC, 2015). Les femmes et les filles sont touchées de manière disproportionnée par la violence sexiste dans le monde.  
« La violence à l'égard des femmes traduit des rapports de force historiquement inégaux entre hommes et femmes, lesquels ont abouti à la domination et à la discrimination exercées par les premiers et freiné la promotion des secondes. Elle compte parmi les principaux mécanismes sociaux auxquels est due la subordination des femmes aux hommes »<sup>20</sup>.
- **La violence sexuelle** est tout acte, tentative, commentaire ou avance de nature sexuelle orientée vers le sexe d'une personne en utilisant la coercition.
- **Le viol** est l'acte de pénétration des objets ou du sexe par orifices anaux, vaginaux ou buccaux en la personne d'autrui sans son consentement.
- **L'exploitation et abus sexuels** est le fait de profiter ou de tenter de profiter d'un état de vulnérabilité, d'un rapport de force inégal ou de rapports de confiance à des fins sexuelles, y compris, mais non exclusivement, en vue d'en tirer un avantage pé-

<sup>20</sup> Déclaration des Nations unies sur l'élimination de la violence à l'égard des femmes 1993

cuniaire, social ou politique. Plus spécifiquement, dans les opérations financées par la Banque mondiale, l'exploitation sexuelle se produit lorsque l'accès à des biens, des œuvres, des services non lucratifs ou des services de consultation financés par la Banque est utilisé pour extraire des gains sexuels.

- **Le harcèlement sexuel** est toute avance sexuelle importune ou demande de faveur sexuelle ou tout autre comportement verbal ou physique à connotation sexuelle raisonnablement propre à choquer ou humilier, lorsqu'il entrave la bonne marche du service, est présenté comme une condition d'emploi ou crée au lieu de travail un climat d'intimidation, d'hostilité ou de vexation.

#### 7.7.4 Principes directeurs

12. L'UCE est responsable de la bonne gestion, la coordination et du suivi des doléances émises concernant les investissements de ces projets. Les zones d'intervention de l'UCE ne sont pas exemptes des cas de VBG ; ainsi, si cette dernière n'est pas prise en compte dans la planification et l'exécution des travaux, les conséquences peuvent être fatales pour les communautés. Améliorer le bien-être des femmes, des familles et des communautés en général, représente une priorité de tout premier plan pour l'UCE dans la mise en œuvre des projets. Dans cette optique, elle doit miser beaucoup sur l'atténuation des risques de violence sexiste, à travers, entre autres, les mesures d'atténuation suivantes :

- 1) identifier, dès l'installation des chantiers et durant le processus de recrutement des travailleur/se(s), le(s) type(s) de risque de VBG dans l'aire d'influence des travaux ;
- 2) concevoir et mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation et de prévention des risques de VBG aussi bien au niveau des communautés concernées, mais aussi des travailleur/se(s) et toute autre personne embauchée par le projet ;
- 3) assurer l'opérationnalisation, la mise en œuvre et le suivi du mécanisme de gestion des plaintes liées à la VBG tout au long de l'exécution des travaux ; et
- 4) afficher et faire signer un code de conduite par tous (toutes) les travailleur/se(s) du projet.

13. En cas où des cas de VBG, en lien, de loin ou de près, avec les travaux, auraient été recensés, l'UCE est contraint d'adopter une approche axée sur les survivantes en créant un environnement propice dans lequel les droits et les choix de la survivante sont respectés, sa sécurité assurée, et où elle est traitée avec respect et dignité. Cette approche s'appuie, sans se limiter, sur les principes directeurs suivants :

- Connaître et respecter les recommandations éthiques et de sécurité exposées dans les principes d'éthique et de sécurité recommandés par l'OMS pour la recherche, la documentation et le suivi de la violence sexuelle dans les situations d'urgence (OMS, 2007).
- Coordonner et garder un couloir de communication fluide avec les différents secteurs et institutions intervenant dans la prévention et la réponse à la VBG.
- Engager les Entrepreneurs, les travailleur/se(s) et la communauté à comprendre et à promouvoir pleinement l'équité du genre, ainsi que les rapports de force qui protègent et respectent les droits de la gent féminine et les droits humains en général.
- Assurer une participation équitable et active des femmes et des hommes, des filles et des garçons à l'évaluation, la planification, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation des projets par le recours systématique à des méthodes participatives.
- Intégrer les interventions de VBG dans tous les projets de l'UCE.
- Assurer l'obligation de rendre compte à tous les niveaux / redevabilité.

- Tous les collaborateurs participant à la prévention et à la réponse à la VBG doivent lire et signer le Code de conduite.
- Respecter, en tout temps, la confidentialité de la/des personne(s) concernée(s) et de sa/leur famille par rapport aux informations recueillies durant la phase d'accompagnement de la survivante.
- Activer sans délai le mécanisme de référencement des survivantes aux services de soutien compétents.

14. Les indicateurs pour le suivi du Plan d'action sont les suivants :

- Pourcentage de travailleurs/ses qui ont signé le code de conduite.
- Nombre de travailleurs/ses ayant participé à une formation sur l'EAS/HS et les contenus du code de conduite.
- Nombre de consultations communautaires menées avec des femmes.
- Nombre de personnes touchées par la sensibilisation communautaire.
- Pourcentage des survivantes de VBG référées aux services de prise en charge.
- Nombre des plaintes d'EAS/HS traitées selon les procédures et clôturées.

### 7.7.5 Mécanisme de rapportage et de référencement

#### a) Signalement et rapportage

15. Une survivante est libre et a le droit de signaler un incident à la personne qu'elle souhaite. Elle peut raconter ce qui lui est arrivé à un membre de la famille ou à un ami en qui elle a confiance. Elle peut chercher de l'aide auprès de l'UCE, d'un membre ou d'une organisation de la communauté en qui elle a confiance. Elle peut décider de solliciter une protection juridique et/ou des réparations en s'adressant à la police ou à d'autres autorités locales.

16. Une fois que l'UCE aurait été informée, directement ou indirectement de la doléance, elle est contrainte de s'assurer que la survivante reçoit des informations honnêtes et complètes sur les services disponibles, de l'encourager à demander de l'aide, et si possible de l'accompagner et de l'aider tout au long de ce processus.

17. En cet égard, l'UCE identifie des canaux sûrs pour la réception des plaintes à travers une ligne téléphonique gratuite ou bien à travers des points focaux de la communauté ou bien des associations de femmes identifiés lors des consultations publiques / communautaires et dûment formés par la Spécialiste genre de l'UCE.

#### b) Procédures de demande d'aide et de référencement des cas de survivantes de VBG

18. La Spécialiste en genre de l'UCE assurera le référencement de la survivante de VBG soit directement soit à travers les points focaux ou bien des associations des femmes.

19. Un système de référence est un mécanisme flexible qui relie en toute sécurité les survivantes aux services de soutien compétents, tels que les soins médicaux et psychosociaux, assistance à la police et soutien juridiques et judiciaires.

20. L'UCE mettra à jour, sur une base périodique, la liste des institutions impliquées dans la prise en charge et le suivi des cas de VBG. Tout cas de survivantes éventuellement recensé en lien aux travaux du projet sera référé vers l'institution la plus accessible offrant une prise en charge le plus possible holistique (médicale, psychosociale, juridique et judiciaire et économique) en respectant les choix de la survivante.

21. En cas de viol, toute autre action est suspendue pour assurer un référencement dans les 72 heures de l'incident. L'assistance médicale, dans les 72 heures de l'incident, est la priorité pour la prise en charge des violences sexuelles et/ou d'éventuelles blessures graves.

### c) Prise en charge des cas de VBG

22. Toute détection de cas en lien aux investissements du projet doit être immédiatement accompagnée par un référencement vers les institutions et services disponibles. Il est important de faire comprendre aux survivantes la nécessité d'un suivi immédiat afin de prévenir, entre autres, des maladies liées à la violence subie. Le tableau ci-après présente les délais critiques à la prévention et au traitement de certains risques et effets négatifs.

**Tableau 12.** Délais de présentation après agression

DELAIS DE PRESENTATION DES SURVIVANTES APRES AGRESSION			
Présentation / Traitement	Avant 72 h	Entre 72–120 h	Après 120 h
Prévention VIH-SIDA	X		
Prévention de la grossesse non désirée	X		
Prévention des IST	X	X	X
Prévention de l'hépatite B	X	X	X
Prévention du tétanos	X	X	X
Traitement des lésions occasionnées par l'agression	X	X	X

### 7.7.6 Pré-identification des parties prenantes pour la prise en charge des victimes éventuelles de VBG

23. Les institutions de l'État haïtien continuent de pâtir d'une capacité limitée, qui s'est encore accrue à la suite du séisme de 2010, et qui contribue en partie à un problème d'impunité à large échelle. Il en résulte que la plupart des plaintes déposées par les femmes ne sont pas traitées de manière diligente et effective. La corruption est également reconnue comme étant d'une ampleur préoccupante et a contribué à une culture de non-droit qui affecte au premier chef les plus démunis, y compris les femmes. On peut toutefois citer plusieurs prestataires ou parties prenantes qui pourront et devront être sollicités en cas de VBG.

24. **Services médicaux et de soins.** À travers la Concertation nationale, les organisations ont obtenu que le certificat médical qui est si important pour le succès de la procédure judiciaire devienne gratuit, ce qui est à présent formellement prévu en vertu d'une circulaire ministérielle. Il a aussi été rappelé grâce à un plaidoyer actif que la loi prescrit que ledit certificat peut être délivré par tout médecin licencié et pas seulement par un médecin hospitalier.

25. Les femmes qui seraient concernées par des VBG sont donc invitées à se rapprocher du corps médical pour faire établir un certificat médical et disposer si besoin de soins d'urgence, avec l'appui du maître d'ouvrage et d'ONG au besoin

26. Au-delà des médecins assermentés qui peuvent être sollicités en urgence, les services de soins publics disponibles au Cap-Haïtien sont au nombre de trois :

- 1) L'hôpital Justinien
- 2) Centre de Santé de CDS de la Fossette
- 3) Le Centre de Santé de Fort Saint Michel

27. La liste complète des institutions sanitaires du Cap-Haïtien est fournie en annexe 8 du présent PGES.

28. **Services de police.** La PNH a encore des effectifs relativement limités et l'objectif des missions de paix des nations unies (MINUSTAH, MINIJUSTH...) a été d'augmenter le nombre de policiers. La police doit être sollicitée et le dépôt de plainte appuyé par le maître d'ouvrage et le cas échéant de représentants de la société civile qui devra intervenir.

29. Une unité de la Police est implantée au niveau de l'Hôpital Justinien pour fournir une assistance immédiate et de proximité en matière de VBG.

30. **Service juridique.** Dans la continuité des démarches auprès de la Police et avec l'appui de la société civile, les femmes ou les acteurs du projet qui seraient sollicités pour la gestion des VBG pourront saisir la voie judiciaire. La plus haute instance judiciaire est la Cour de cassation. Viennent ensuite les Cours d'appel et les 18 Tribunaux de première instance dont présente dans les départements. Les Tribunaux de paix siègent au niveau local et ont, contrairement au droit français, des compétences tant dans le domaine civil que pénal.

31. Mais dans le cadre du projet les femmes pourront se rapprocher en premier lieu du bureau d'assistance légal (BAL) qui existe au Cap-Haïtien. Celui-ci accompagne les victimes auprès de tribunaux.

32. **Service d'accompagnement par la société civile.** À part le BAL, l'accompagnement juridique des femmes violentées est fréquemment fourni par des organisations de la société civile qui jouissent d'une grande crédibilité et de la confiance des femmes. Les services ne sont pas seulement plus accessibles géographiquement, mais l'approche adoptée est aussi plus appropriée dans la mesure où ces organisations offrent une prise en charge pluridisciplinaire qui est actuellement reconnue comme étant la plus prometteuse pour répondre aux besoins des victimes de violence de genre.

33. Les services offerts sont multiples : accueil et référence, prise en charge médicale, appui psychologique impliquant conseil ponctuel et assistance psychologique, assistance légale impliquant conseil ponctuel et accompagnement, et assistance socioéconomique. Dans de nombreux cas, les membres de l'organisation vont accompagner la victime dans toutes les démarches juridiques, y compris aux audiences devant le juge. Les organisations de la société civile continuent de jouer un rôle clef tant en termes de sensibilisation et d'information des organisations internationales, du gouvernement et des populations, qu'en termes de la prise en charge et de l'accompagnement des victimes. Les organisations fournissent également une prise en charge pluridisciplinaire en matière médicale, psychosociale et juridique aux femmes violentées.

34. On citera particulièrement au Plusieurs ONG peuvent être mobilisés :

- Les ONG ou Organisations Locales qui accompagnent les victimes de VBG au Cap-Haïtien sont : AFASDA et OFASO. Celle-ci dispose notamment d'une cellule juridique pour l'assistance aux victimes pour les services juridiques et permet à d'autres organisations de référer des femmes vers cette cellule si elles n'ont pas de ressources ;
- Les ONG internationales impliquées sont : Association Sans Frontière (ASF) et l'ONG Canadienne CECI utilisant un mécanisme dénommé VLF (Voix Leadership des Femmes).

## VIII. MÉCANISME DE GESTION DES PLAINTES

1. L'UCE est responsable de la bonne gestion, de la coordination et du suivi des doléances émises les citoyen(e)s concernant le projet CHUD. Le système de doléances proposé dans le cadre de la mise en œuvre des interventions du projet est basé sur les principes suivants et constitué de l'approche et des étapes décrites ci-après. Vu l'importance de ce système dans la mise en œuvre du projet, le plan de suivi renferme un indicateur clé capturant le nombre de réunions communautaires tenues pour discuter des décisions et/ou des mesures prises sur la base des commentaires des principales parties prenantes du projet. Pour les personnes directement affectées par les investissements du projet, le mécanisme de gestion (MGP) pourra être adapté afin de satisfaire aux besoins spécifiques pouvant se faire sentir.

2. Les procédures pour la gestion de plaintes liées à l'exploitation et abus sexuel (EAS) et au harcèlement sexuel (HS) sont décrites dans le Plan de Prévention et de Réponse au Cas de EAS/HS décrit ci-haut afin de respecter le principe de confidentialité et à cause de la sensibilité de ce type d'incidents.

3. Le MGP est divisé en deux (2) parties : le MGP institutionnel et le MGP des travailleurs/ses.

### 8.1 MGP institutionnel

#### 8.1.1 Principes directeurs du MGP institutionnel

4. Les principes directeurs du mécanisme de gestion des plaintes par l'UCE sont les suivants :

- Les plaintes doivent être orientées vers l'UCE qui est l'entité du MTPTC responsable de s'assurer que les plaintes, verbale ou écrite, sont bien reçues, documentées et traitées. Le personnel du bureau de projet doit guider la bonne gestion du mécanisme de gestion de plainte. Si la question est urgente ou représente un niveau élevé de risque, la Coordination de l'UCE doit être avisée sans délai afin de fournir son appui à la recherche de solutions au problème posé.
- Les plaintes anonymes sont autorisées et l'UCE doit s'assurer qu'une suite positive leur soit accordée.
- Toute plainte enregistrée doit, si besoin est, faire l'objet d'une visite d'inspection au plus tard sept (7) jours après la réception.
- 75% des plaintes doivent être fermées dans les 30 jours qui suivent leur enregistrement.<sup>21</sup> Les plaintes qui nécessitent plus de temps d'investigation seront traitées au fur et à mesure et dans les meilleurs délais possibles.
- Toutes les plaintes doivent être enregistrées et les investigations relatives documentées. Le registre des plaintes sera inclus dans les rapports de Suivi-Évaluation que l'UCE soumettra à la Banque régulièrement.

<sup>21</sup> L'idéal serait de clôturer toutes les plaintes dans les meilleurs délais (7 à 30 jours). Toutefois, les contraintes de terrain et la nature de certaines plaintes ont tendance à prolonger les délais de traitement sur relativement de plus longue période.



- La communication et le dialogue seront établis et maintenus avec le plaignant pendant tout le processus de traitement des plaintes.
- Toutes les personnes peuvent utiliser le MGP et il y a une prohibition absolue de représailles contre ces personnes.

### 8.1.2 Approche du MGP institutionnel

5. Les diverses activités de mise en œuvre des interventions du projet peuvent être source de situations contentieuses. Afin de minimiser ce genre de situations, l'UCE établira un mécanisme de gestion des plaintes qui est un dispositif devant permettre de régler aussi rapidement que possible les problèmes, difficultés ou incompréhensions rencontrés au cours de l'exécution du projet, en privilégiant des solutions à l'amiable. Il s'appliquera à toutes les parties prenantes du projet et constituera un moyen structuré de recevoir et de régler une préoccupation soulevée par un individu, une institution ou une communauté qui estiment avoir été lésés par les investissements du projet. Les plaintes seront traitées promptement selon un processus compréhensible et transparent, approprié sur le plan culturel, gratuit et sans représailles.

6. L'UCE proposera à chaque PAP une entente de compensation afin de formaliser un accord. Les plaintes éventuelles pourraient être portées sur un ou plusieurs éléments de cette proposition. Elles peuvent prendre la forme de plaintes spécifiques à propos de dommages ou préjudices réels, de requêtes de corrections, de préoccupations générales sur le projet, d'incidents et impacts perçus ou réels.

7. L'UCE accordera la priorité à la négociation et à la conciliation à l'amiable. Les PAP seront informées par l'UCE, par l'intermédiaire du Spécialiste en gestion sociale du projet, de la procédure à suivre pour exprimer leur mécontentement et présenter leurs plaintes.

8. Dans le cadre de ce processus, les plaintes seront consignées dans un registre qui sera accessible auprès des entités suivantes et dans les endroits respectifs :

- Les CASEC/ASEC de la section communale concernée (en leurs bureaux)
- Les Mairies de Cap-Haïtien, Milot et Quartier Morin (en leurs bureaux) ;
- Les Spécialistes en gestion E&S du CHUD (via appel téléphonique ou message SMS, WhatsApp ou Signal) ;
- L'Entrepreneur et la mission de contrôle (aux bureaux de chantier) ;
- Le bureau central de l'UCE à Port-au-Prince (via téléphone ; dont un numéro de référence sera rendu public).

9. Ainsi le (la) plaignant(e) aura le choix de produire sa plainte par écrit ou à l'oral, parmi les différentes instances proposées antérieurement, celle qui lui sera accessible et/ou qui lui inspire le plus de confiance. Les principaux canaux disponibles pour présenter des plaintes sont : i) appel téléphonique (numéro à vulgariser) ; ii) Spécialistes de l'UCE ; iii) lettre ou autres communications écrites ; iv) rencontre ; v) bureaux des CASEC/ASEC ; vi) mairies ; vii) intermédiaires, via d'autres PAP ; viii) leaders communautaires et autres. Dans tous les cas, les plaintes devront être acheminées à l'UCE pour les suites nécessaires.

10. Un mécanisme de gestion de plaintes pour les travailleurs/ses du projet est présenté ci-après.

11. Les points focaux du projet disposeront de formulaires de fiches de plaintes afin de pouvoir noter rapidement les coordonnées de chaque plaignant(e) et l'objet du problème relaté. Les Spécialistes en gestion E&S du projet pour l'UCE resteront en contact permanent avec les points focaux pour s'assurer que l'équipe du projet est consciente de toutes les

questions qui ont été soulevées et qu'elles seront traitées minutieusement dans un délai raisonnable.

12. Sur la base des informations reçues des points focaux, les Spécialistes en gestion E&S du projet doit remplir périodiquement le registre de consignation des plaintes.

13. Si les négociations s'avèrent difficiles, l'UCE mettra en place un comité de médiation pour le traitement des plaintes. Les représentants de ce comité de cinq (5) membres sont présentés ci-après ainsi que leur mode de sélection. À l'exception du représentant des PAP qui sera choisi pour chaque plainte, les autres membres seront à priori permanents pour toute la durée du projet.

- Un représentant du projet (Un Spécialiste E&S de l'UCE) ;
- Un représentant du CASEC de la section communale concerné par la plainte (désigné par le Conseil d'Administration de la Section Communale) ;
- Un représentant de la Mairie concernée par la plainte (désigné par le Conseil d'Administration de la commune) ;
- Deux (2) représentant(e)s des PAP (désigné(e)s en consultation publique avec acceptation subséquente de la / des PAP concernée(s) directement par la plainte.

14. En dehors de ce mécanisme interne, les PAP pourront avoir recours aux mécanismes étatiques de règlement de litige (autorités administratives et judiciaires) pour soumettre leurs plaintes. Dans ce cas, le projet doit leur garantir un accompagnement, en fournissant des conseils et en prenant en charge les frais de procédure.

### 8.1.3 Procédures, recours et traitement des plaintes

15. Les différentes étapes de la procédure de résolution des plaintes sont présentées ci-après. Chaque réclamation ou plainte, qu'elle soit ou non fondée, devra passer à travers le processus de résolution.

16. De manière générale, lorsqu'un individu, une institution ou un groupe d'individus arrivent à se plaindre, cela signifie que le problème soulevé constitue un inconvénient, un risque ou un impact pertinent qui nécessite que l'UCE, y apporte une solution. Que la plainte soit réelle ou qu'elle résulte d'une mauvaise interprétation, elle doit être enregistrée selon la procédure mise en place qui est basée sur les principes fondamentaux suivants :

- La procédure de résolution des plaintes doit être transparente et en harmonie avec la culture locale ;
- L'enregistrement des plaintes tiendra compte du faible niveau académique des PAP et privilégiera la langue créole et leurs résolutions devront être communiquées aux plaignants verbalement et par écrit ;
- Les membres de la communauté (ou groupes) doivent avoir un accès équitable à la procédure (ayant droits ou non, hommes ou femmes, jeunes ou vieux) ;
- Les plaintes et réclamations, légitime ou non, doivent être enregistrées selon la procédure de résolution des plaintes ;
- Les plaintes doivent déboucher sur des discussions avec le/la plaignant/e et éventuellement une visite de terrain afin de mieux saisir la nature du problème.

#### **Étape 1 : Réception, Enregistrement de la plainte**

17. L'UCE, gestionnaire du projet, aura à diriger et à coordonner le mécanisme de gestion de plaintes. Les plaintes seront reçues à travers les différents canaux présentes ci-

haut. Une base de données sera créée pour enregistrer toutes les plaintes reçues dans le cadre du projet.

18. Un dossier sera créé pour chaque plainte qui comprendra, entre autres, les éléments suivants :

- Une fiche sur la plainte initiale comprenant la date de réception de la plainte, les coordonnées du plaignant et une description de la plainte ;
- Un accusé de réception de la plainte est remis au plaignant à la suite de l'enregistrement ;
- Une fiche de suivi de la plainte pour le suivi des mesures prises (enquête, mesures correctives) ;
- Une fiche de clôture du dossier, dont une copie sera remise au plaignant après qu'il aura eu accepté la clôture et ait signé la fiche.

19. Dans le cas où le (la) plaignant(e) ne choisirait pas de saisir directement l'UCE, l'instance qui reçoit la plainte la consigne dans un formulaire conçu à cet effet les informations relatives à la plainte qu'il transmet ensuite à l'UCE dans un délai n'excédant pas trois (3) jours ouvrables après l'ouverture du dossier de plainte.

20. Afin de garantir le respect des délais et le suivi des dossiers de plaintes, l'UCE établira un dialogue permanent et efficace avec les autres instances prévues pour la réception des plaintes.

21. Toute plainte, légitime ou non, sera saisie dans le système et débouchera sur une inspection au maximum dans les sept (7) jours suivants.

22. Le personnel de l'UCE, visite régulièrement le site du projet. Il constitue un bon canal d'accès au mécanisme de gestion des plaintes. Tout le personnel devrait pouvoir recevoir une plainte verbale ou écrite d'un individu ou d'un groupe d'individus. Les Spécialistes en gestion E&S basé dans le Nord, sont les personnes clés, chargées de la gestion du mécanisme de gestion de plaintes. La personne qui reçoit la plainte devra noter le nom du plaignant, la date, et éventuellement le numéro de téléphone. Elle devra aussi noter le résumé du problème. L'implication de tout le personnel dans le mécanisme de résolution des plaintes contribue à bâtir la confiance avec les membres de la communauté et à améliorer à long terme la performance du système de gestion, et ce, pour la durée d'exécution du projet.

## **Étape 2 : Traitement de la plainte et visite d'inspection**

23. Pour les plaintes nécessitant des investigations de la part de l'UCE, le Spécialiste social du projet ou son représentant parmi les autres Spécialistes de l'UCE, effectuera une visite d'inspection dont le but sera de vérifier la véracité et sévérité de la plainte. Au cours de la visite d'inspection, les activités suivantes seront entreprises :

- Collecter le maximum d'information possible auprès de la personne qui a reçu la plainte ;
- Rencontrer et discuter avec le/la plaignant/e ;
- Déterminer la légitimité de la plainte ;
- Informer l'UCE de la plainte reçue ainsi que de sa légitimité ;
- Clôturer la plainte si elle n'est pas fondée par exemple. L'Entrepreneur ou la Supervision fournira une réponse verbale et/ou écrite au (à la) plaignant(e). Le cas contraire ;

- Classifier la plainte en fonction de son ampleur : mineure, modérée, sérieuse, majeure ou catastrophique et proposer une solution qui conduira à une visite du site (pour collecter de plus amples données) ;
- L'UCE mobilisera toutes les ressources nécessaires à l'évaluation des dommages éventuels et partagera les extrants avec le/la (les) plaignant/e(s) à travers des séances de consultation ;
- Clôturer la plainte si le/la (les) plaignant/e(s) est (sont) d'accord avec la solution proposée. Le cas contraire ;
- Le/la (les) plaignant/e(s) peuvent recourir à des procédures d'appel qui nécessiteront de nouveaux examens, enquêtes, consultations et traitements.

### **Étape 3 : Comité de médiation ou de conciliation**

24. Si la plainte n'a pas pu être réglée à l'interne entre le/la (les) plaignant/e(s) et l'UCE, elle devra être acheminée au comité de médiation ou de conciliation qui sera composé comme indiqué ci-haut. L'UCE préparera, à l'intention du comité de médiation, l'information technique de base s'y rapportant, telle que le montant proposé de la compensation, la liste des réunions et entrevues avec le plaignant et la description de la cause du litige/plainte. Le temps dont dispose le comité sera déterminé en concertation avec les parties concernées selon les étapes de résolution nécessaires.

25. Le/la (les) plaignant/e(s) seront invités à comparaître devant le comité de médiation, qui tentera de trouver une solution acceptable pour le/la (les) plaignant/e(s) dans le respect de la législation nationale et des OP/BP de la Banque. Au besoin, d'autres réunions auront lieu, ou le comité pourrait, s'il y a lieu, demander à un de ses membres d'arbitrer des discussions dans un contexte moins formel que ces réunions si le/la (les) plaignant/e(s) le souhaite(nt).

26. Toutefois, la décision du comité n'est pas définitive. Le/la (les) plaignant/e(s) qui n'est (ne sont) pas satisfait/e(s) peut(peuvent) toujours recourir à la justice.

### **Étape 4 : Recours à la justice**

27. Le fait qu'un(e) travailleur/se ait soumis une plainte ou une réclamation à l'Entrepreneur, la Supervision ou au projet, ne lui enlève pas le droit de recourir à la justice pour ses revendications. Ainsi, en cas de non-satisfaction à l'issue du traitement de sa plainte à travers le mécanisme décrit ci-haut, une PAP peut saisir l'autorité étatique compétente, incluant, entre autres, le Ministère des Affaires Sociales et du Travail (MAST), les tribunaux de première instance et d'appel si nécessaire, auxquels il soumet ses réclamations. Cette étape se déroule en dehors de l'influence du projet et en dehors du mécanisme de l'UCE proprement dit. Toutefois, le projet doit assister matériellement et financièrement le (la) travailleur/se à faire valoir ses droits devant toute juridiction qu'il (elle) aura saisie de sa plainte.

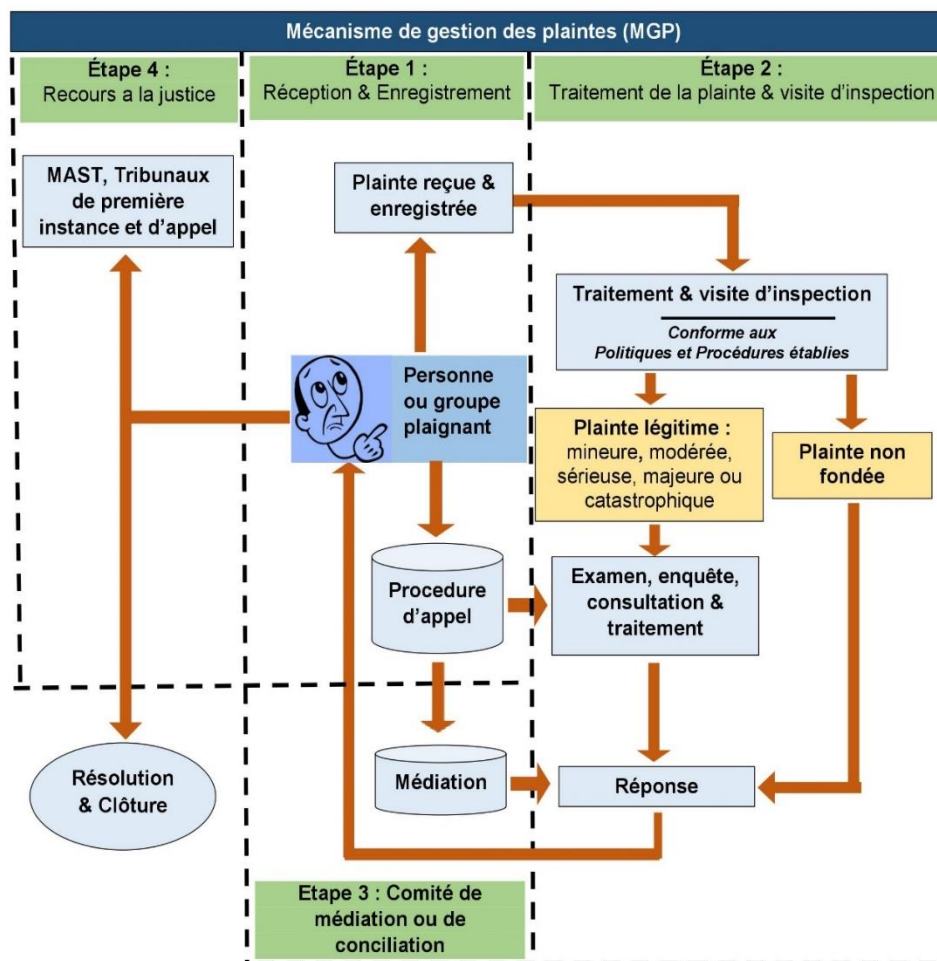
28. Si la décision sur le litige soumis par le (la) travailleur/se était de nature à changer ou à influencer la manière dont l'activité du projet est mise en œuvre, ou à modifier ses résultats ; la Coordination de l'UCE doit ordonner l'arrêt provisoire des travaux jusqu'à la prise de décision finale sur ce litige. Les décisions rendues par les juridictions nationales sur les demandes du (de la) travailleur/se s'imposent à l'Entrepreneur, la Supervision et à l'UCE et à tous les autres contractants qui travaillent en vertu d'un contrat du CHUD.

29. Les populations seront informées du système existant leur permettant de présenter leurs doléances à des niveaux plus élevés de la Banque mondiale. Deux (2) chaînes de résolutions de conflits sont accessibles, à savoir :

- a. [Le service de règlement des plaintes](#) ;
- b. [Le panel d'inspection](#).

30. Comme indiqué ci-haut, il est pertinent de rappeler que le MGP se déroule sans représailles pour les plaignants/es quelles que soient la nature de la plainte et les personnes visées. L'UCE est tenu d'assurer le respect des principes directeurs du MGP à travers toutes les activités du projet.

**Figure 8.** Schéma simplifié du mécanisme de gestion des plaintes (MGP)



## 8.2 MGP des travailleurs/ses

31. Le MGP institutionnel présenté ci-haut a été adapté afin de pouvoir gérer les plaintes des travailleurs/ses du projet. Le mécanisme de gestion des plaintes des travailleurs/ses (MGPT) est basé sur les principes suivants et constitué de l'approche et des étapes décrites ci-après. Les Entrepreneurs auront à jouer un rôle prépondérant dans la gestion des plaintes qui sont liées à la main-d'œuvre. Les principes et les étapes de traitement sont les mêmes que le MGP décrit ci-haut, géré par l'UCE, pour tous les investissements du projet. Les Entrepreneurs sont tenus de communiquer à l'UCE toutes les plaintes reçues, incluant celles ayant trouvé une entente à l'amiable à la satisfaction du/de la (des) plaignant/e(s).

## 8.2.1 Principes directeurs du MGPT

32. Les principes directeurs du MGPT sont les suivants :
- Les plaintes liées à la main-d'œuvre seront gérées directement par les Entrepreneurs suivant le mécanisme décrit ci-dessous. Toutefois, les plaintes reçues seront communiquées régulièrement, sur une base hebdomadaire, à la Supervision des travaux et à l'UCE qui est, l'entité du MTPTC, responsable de s'assurer que les plaintes, verbales ou écrites, sont bien reçues, documentées et traitées. La Supervision et l'UCE seront chargées de la surveillance et du suivi des résolutions trouvées entre l'Entrepreneur et le(la) plaignant(e) afin de s'assurer de leur conformité avec les exigences du présent mécanisme. Pour les plaintes qui n'auraient pas trouvé de solutions à l'amiable à travers l'Entrepreneur et la Supervision, l'UCE sera chargée de reconduire les investigations et le traitement.
  - Toute plainte enregistrée doit, au besoin, faire l'objet d'une visite d'inspection par un/e Spécialiste avisé/e en gestion des risques sociaux au plus tard sept (7) jours après la réception.
  - Soixante-quinze pour cent (75%) des plaintes doivent être fermées dans les 30 jours qui suivent leur enregistrement. Les plaintes qui nécessitent plus de temps d'investigation seront traitées au fur et à mesure et dans les meilleurs délais possibles.
  - Toutes les plaintes doivent être enregistrées et les investigations y relatives documentées. Le registre des plaintes sera inclus dans les rapports mensuels que l'Entrepreneur et la Supervision auront à soumettre à l'UCE.

## 8.2.2 Approche du MGPT

33. Les interactions entre les travailleurs/ses eux/elles-mêmes et les employeurs peuvent être source de situations contentieuses. Afin de minimiser ces genres de situations, l'Entrepreneur et la Supervision établiront, sous la supervision de l'UCE, un mécanisme de gestion des plaintes qui est un dispositif devant permettre de régler aussi rapidement que possible les problèmes, difficultés ou incompréhensions rencontrés au cours de l'exécution des travaux, en privilégiant des solutions à l'amiable. Il s'appliquera à tous les types de travailleurs/ses évoluant sous la supervision de l'Entrepreneur ou de ses sous-traitants (directs et contractuels) du projet et constituera un moyen structuré de recevoir et de régler une préoccupation soulevée par ces dernier(e)s qui auraient estimé avoir été lésé(e)s par les moyens et conditions de travail. Les plaintes seront traitées promptement selon un processus compréhensible et transparent, approprié sur le plan culturel, gratuit et sans représailles.

34. Les plaintes peuvent également être liées à l'exploitation et aux abus sexuels (EAS) et au harcèlement sexuel (HS). Cependant, les plaintes EAS/HS seront traitées dans un canal séparé d'une manière qui répond à la sensibilité du problème et au besoin de confidentialité et d'anonymat. Ces types de plaintes sont gérées directement par La Spécialiste genre de l'UCE ou un prestataire spécialisé recruté à cet effet par l'UCE. Les procédures MGP seront donc abordées en deux parties comme suit :

- Mécanisme de gestion des plaintes des travailleurs/ses (MGPT)
- Procédures de traitement de la VBG (EAS/HS)

35. L'Entrepreneur proposera au (à la) plaignant(e) une entente signée afin de formaliser un accord. Les plaintes peuvent prendre la forme de plaintes spécifiques à propos du salaire, des conditions de travail, des incidents ou accidents, de dommages ou préjudices

réels, de requêtes de corrections, de préoccupations générales sur les travaux, d'incidents et impacts perçus ou réels.

36. L'Entrepreneur doit accorder la priorité à la négociation et à la conciliation à l'amiable. Les travailleur/se(s) seront informé(e)s par l'Entrepreneur, la Supervision ou l'UCE de la procédure à suivre pour exprimer leur mécontentement et présenter leurs plaintes. Bien que la gestion du mécanisme de gestion des plaintes des travailleur/se(s) se fait par l'Entrepreneur et la Supervision, un(e) travailleur/se peut choisir librement de s'adresser directement à l'UCE. Ainsi, le registre des plaintes sera accessible auprès de l'Entrepreneur (aux bureaux de chantier), des Spécialistes en gestion E&S de l'UCE (aux bureaux du projet de l'UCE au Cap-Haïtien), ou au bureau central de l'UCE à Port-au-Prince (via téléphone ; dont des numéros de référence sont déjà rendus public).

37. Si les négociations s'avèrent difficiles pour l'Entrepreneur et la Supervision, l'UCE se chargera de conduire les négociations à travers son mécanisme élargi de gestion des plaintes présenté dans le cadre de gestion environnementale et sociale (CGES) du projet CHUD.

38. En dehors de ces mécanismes internes, les travailleur/se(s) pourront avoir recours aux mécanismes étatiques de règlement de litige (autorités administratives et judiciaires). Dans ce dernier cas, le projet doit leur garantir un accompagnement, en fournissant des conseils et en prenant en charge les frais de procédure.

### 8.2.3 Procédures, recours et traitement des plaintes

39. Les différentes étapes de la procédure de résolution des plaintes des travailleur/se(s) sont présentées ci-après. Chaque réclamation ou plainte, qu'elle soit ou non fondée, devra passer à travers le processus de résolution.

40. De manière générale, lorsqu'un(e) travailleur/se arrive à se plaindre, cela signifie que le problème soulevé constitue un inconvénient, un risque ou un impact pertinent qui nécessite que l'Entrepreneur, la Supervision et l'UCE, y apporte une solution. Que la plainte soit réelle ou qu'elle résulte d'une mauvaise interprétation, elle doit être enregistrée selon la procédure mise en place qui est basée sur les principes fondamentaux suivants :

- La procédure de résolution des plaintes doit être transparente et en harmonie avec la culture locale ;
- L'enregistrement des plaintes tiendra compte du faible niveau académique des travailleur/se(s) et privilégiera la langue créole et leurs résolutions devront être communiquées aux plaignants verbalement et par écrit ;
- Les travailleur/se(s) doivent avoir un accès équitable à la procédure (hommes ou femmes, main-d'œuvre spécialisée ou non) ;
- Toutes les plaintes et réclamations des travailleurs/ses du projet, comme définit dans la NES n°2 de la Banque, doivent être enregistrées selon la procédure de résolution des plaintes ;
- Les plaintes enregistrées doivent être communiquées à l'UCE dans les meilleurs délais, soit sur une base hebdomadaire ;
- Les plaintes doivent déboucher sur des discussions avec le(la) plaignant(e) afin de mieux saisir la nature du problème ;
- Le mécanisme offre aussi la latitude aux plaignants/es de déposer des plaintes anonymes ;

- Les travailleurs/ses du projet ne subiront pas de représailles ou ne feront pas l'objet d'actions intentées à leur encontre pour avoir signalé ou pour s'être retirés de telles situations ;
- Les travailleurs/ses seront informés/es de l'existence du mécanisme de gestion des plaintes au moment de l'embauche et des mesures prises pour les protéger contre toutes représailles pour l'avoir utilisé ;
- Le mécanisme de gestion des plaintes est proportionné à la nature et l'envergure du projet et aux risques et effets que celui-ci pourrait présenter. Il est conçu pour répondre rapidement aux préoccupations à travers un processus transparent et facile à comprendre qui prévoit un retour d'informations aux parties concernées dans une langue qu'elles comprennent, sans représailles, et qui fonctionnera de manière indépendante et objective.

### **Étape 1 : Réception, Enregistrement de la plainte**

41. L'Entrepreneur et la Supervision concernés par la plainte, sous la supervision de l'UCE, auront à diriger et à coordonner le mécanisme de gestion de plaintes des travailleur/se(s). Une base de données sera créée pour enregistrer toutes les plaintes reçues dans le cadre des travaux. Toutefois, parallèlement aux dispositifs mis en place par l'Entrepreneur, les travailleurs/ses peuvent aussi faire valoir leurs plaintes à travers les différents canaux offerts par le MGP de l'UCE, à savoir : i) appel téléphonique (numéro à vulgariser), ii) Spécialistes de l'UCE (téléphone, email, et bureaux), iii) lettre ou autres communications écrites, iv) rencontre, v) bureaux des mairies, vi) intermédiaires, via d'autres PAP, vii) Associations locales, viii) leaders communautaires et autres.

42. Un dossier sera créé pour chaque plainte qui comprendra, entre autres, les éléments suivants :

- Une fiche sur la plainte initiale comprenant la date de réception de la plainte, les coordonnées du (de la) plaignant(e) et une description de la plainte ;
- Un accusé de réception de la plainte est remis au (à la) plaignant(e) à la suite de l'enregistrement ;
- Une fiche de suivi de la plainte pour le suivi des mesures prises (enquête, mesures correctives) ;
- Une fiche de clôture du dossier, dont une copie sera remise à l'UCE et au (à la) plaignant(e) après que ce dernier aurait accepté la clôture et ait signé la fiche.

43. Toute plainte des travailleurs/ses du projet (NES n°2) sera saisie dans le système et débouchera sur une inspection au maximum dans les sept (7) jours suivants.

### **Étape 2 : Traitement de la plainte**

44. Les Spécialistes en gestion E&S de l'Entrepreneur et de la Supervision ou leurs représentant(e)s parmi les autres personnels clés de l'Entrepreneur et de la Supervision procéderont au traitement de la plainte à travers les activités suivantes :

- Rencontrer et discuter avec le(la) plaignant(e) ;
- Déterminer si la plainte est liée au projet et aux conditions de travail ;
- Informer l'UCE de la plainte reçue ainsi que de sa légitimité ;
- Clôturer la plainte si elle n'est pas fondée par exemple. L'Entrepreneur ou la Supervision fournira une réponse verbale et/ou écrite au (à la) plaignant(e). Le cas contraire ;



- Classifier la plainte en fonction de sa nature : feedback, demande d'information, demande d'assistance, mécontentement mineur, mécontentement majeur ou violation du code de conduite et proposer une solution ;
- Clôturer la plainte si le/la (les) plaignant/e(s) est (sont) d'accord avec la solution proposée. Le cas contraire ;
- Le/la (les) plaignant/e(s) peuvent recourir à des procédures d'appel qui nécessiteront de nouveaux examens, enquêtes, consultations et traitements.

### **Étape 3 : Recours au MGP de l'UCE**

45. Si la plainte n'a pas pu être réglée à l'interne entre le/la (les) plaignant/e(s), l'Entrepreneur et la Supervision, le traitement de la plainte sera pris en charge directement par l'UCE à travers le mécanisme de gestion des plaintes du projet décrit ci-haut.

## **8.3 Procédures pour la gestion éthique des plaintes EAS/HS**

46. La nature spécifique de l'exploitation et des abus sexuels et le harcèlement sexuel nécessite des mesures adaptées pour le signalement et le traitement sûr et éthique de ces allégations par le biais de mécanismes de plaintes. Les procédures pour les allégations d'EAS/HS sont fondées sur une approche basée sur les besoins des survivantes, assurant la confidentialité du traitement des cas, la sécurité des survivantes, l'obtention du consentement éclairé et le référencement vers des structures locales de prestations VBG (au moins médicale, psychosociale et une aide juridique). Le mécanisme de gestion des plaintes décrit dans cette section sera adapté par la Spécialiste en genre afin d'inclure plusieurs canaux de signalement, sûrs et accessibles, avec des femmes comme points d'entrée/focaux ou référentes identifiées par les groupes de femmes lors des consultations communautaires.

47. Il faudra souligner aussi que les plaintes éventuelles d'EAS/HS ne feront jamais l'objet de traitement/résolution à l'amiable.

### **Recevoir et enregistrer la plainte**

48. Toutes les plaintes éventuelles relatives aux EAS et HS seront reçues par des points focaux identifiés lors de consultations avec les groupes vulnérables et par des canaux proposés par la Spécialiste en genre. Ces personnes ou points focaux doivent être accessibles, confidentielles, sûres et fiables.

49. Les points focaux avec l'assistance technique de la Spécialiste en genre doivent référer la survivante aux prestataires de service VBG au niveau local pour prise en charge et ou référencement vers d'autres structures de prise en charge. Les points focaux demandent le consentement de la survivante pour partager certaines données non identifiables avec l'UCE et la Banque mondiale.

50. Les points focaux doivent expliquer à la survivante son droit à contrôler comment l'information sur le cas est partagée avec d'autres organismes ou personnes ainsi que toute implication du partage d'informations avec d'autres acteurs. Les survivantes devraient recevoir des renseignements adéquats pour donner leur consentement éclairé et comprendre qu'elles ont le droit d'imposer des limites au type d'informations qu'elles souhaitent partager.

51. Ensuite, les plaintes doivent être immédiatement transmises par téléphone ou e-mail à la Spécialiste en genre qui informera le/la spécialiste de développement social/le et le Coordonnateur de l'UCE qui à son tour informera la Banque mondiale immédiatement (dans un délai de 24 heures). Dans la phase d'enregistrement, seulement les informations suivantes doivent être enregistrées :

- La nature de la plainte (ce que la plaignante dit avec ses propres mots sans être interrogée directement) ;
- Si, à la connaissance de la survivante, l'auteur de l'acte était associé au projet ;
- Si possible, l'âge et le sexe de la survivante ; et
- Si possible, des informations permettant de déterminer si la survivante a été orientée vers des services compétents.

### **Vérification de l'allégation**

52. Si une survivante souhaite aller de l'avant avec la plainte, la Spécialiste en genre avec un comité préétabli avec des membres de l'UCE et des associations des femmes de la communauté examine l'allégation d'EAS/HS selon des protocoles établis antérieurement, pour déterminer la probabilité que l'allégation soit liée au projet ou pas. La vérification des plaintes EAS/HS ne visera qu'à confirmer le lien entre la plainte et le projet et ne tentera jamais d'établir la culpabilité ou l'innocence de l'auteur présumé, car cela relève de la compétence des autorités judiciaires (si la survivante choisit pour poursuivre cette voie).

### **Clôture du cas**

53. Une fois le cas vérifié, l'employeur de l'agresseur est alors responsable de déterminer et exécuter les sanctions appropriées selon le code de conduite et la loi nationale et la survivante sera informée de la décision. La Banque sera aussi notifiée que le cas a été clôturé au moins à l'échelle du projet.

## IX. SURVEILLANCE, SUIVI ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL ET PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE

### 9.1 Objectifs de la surveillance et du suivi environnemental et social

1. Les mesures identifiées plus haut servent à éviter et à minimiser les risques et les effets négatifs potentiels (mesures d'atténuation) tout en renforçant les effets positifs des travaux de réhabilitation de la route SOS. Ces mesures sont intégrées au PGES afin de faciliter une meilleure surveillance et un meilleur suivi environnemental et social dans l'exécution des travaux. Les principaux objectifs de la surveillance et du suivi environnemental et social sont les suivants :

- évaluer le niveau d'application des mesures prescrites dans le PGES visant à atténuer les risques et effets négatifs directs et indirects des travaux de réhabilitation de la route SOS et son exploitation sur l'environnement biophysique, humain et socioéconomique ;
- évaluer l'efficacité ou le rendement des mesures prescrites dans l'atténuation des risques et effets négatifs des travaux ;
- comparer les écarts entre les hypothèses de surveillance environnementale et sociale et les mesures/observations de terrain pour chacun des acteurs concernés par les travaux ;
- faire des recommandations de correction ou de bonification spécifiques aux firmes de construction et de supervision suite aux constats.

2. La surveillance et le suivi environnemental et social (SSES) sont organisés suivant un calendrier dysphasique, incluant la phase de réalisation des travaux et la phase d'exploitation de la route réhabilitée. La responsabilité institutionnelle du PSES est à la charge des Spécialistes en gestion E&S de l'UCE au cours de la phase de réalisation des travaux. Des spécialistes spécifiques seront exigés au sein de l'Entrepreneur afin de supporter la Supervision et l'UCE dans la surveillance et le suivi E&S. Durant la phase d'exploitation, les principaux acteurs identifiés sont la mairie du Cap-Haïtien, le Fonds d'entretien routier (FER), la direction départementale des TPTC et le CIAT.

3. Les coûts d'investissements, lors de la phase de construction, sont compris dans le montant alloué aux travaux. Lors de la phase d'exploitation, ils seront intégrés dans le budget du FER.

### 9.2 Surveillance environnementale et sociale des chantiers

4. La surveillance E&S de chantier fait référence à toutes les activités d'inspection, de contrôle et d'intervention visant à vérifier que toutes les mesures de prévention et d'atténuation des risques environnementaux, sociaux et de Santé Sécurité prescrites par le PGES soient mises en place au moment opportun et de façon diligente. Elle implique l'ensemble des intervenants.

5. D'abord, la surveillance E&S est la responsabilité de chaque entreprise impliquée dans l'exécution des travaux. Celles-ci devront assurer une présence régulière sur les chantiers de responsables E&S afin de vérifier l'application des mesures par leur personnel

et leurs sous-traitants. Les entreprises fourniront à l'Ingénieur de Supervision un rapport de surveillance toutes les deux semaines durant les travaux de libération des emprises et de terrassement, en ensuite à tous les mois jusqu'aux replis des installations.

6. Ensuite, l'Ingénieur de Supervision assurera une surveillance de la performance environnementale et sociale de l'Entrepreneur. Il recevra et analysera les rapports périodiques de l'Entrepreneur, effectuera ses propres inspections sur les chantiers et émettra des avis de non-conformité en cas de non-respect des mesures préconisées. L'Ingénieur de Supervision remettra à l'UCE des rapports mensuels de surveillance de chantiers, lesquels feront notamment ressortir les secteurs, entreprises et/ou types de mesures pour lesquels des non-conformités significatives sont observées.

7. Pour encadrer les efforts de surveillance E&S, l'Ingénieur de supervision préparera un tableau de bord des mesures de prévention et atténuation des risques qu'il remettra aux entreprises chargées des travaux. Le renseignement et la remise périodique du tableau de bord à l'Ingénieur de Supervision figureront parmi les obligations contractuelles des entreprises. Le tableau de bord pour la surveillance E&S devra être approuvé par l'UCE avant le lancement des travaux.

8. Enfin, les spécialistes en sauvegarde du projet CHUD attaché à l'UCE superviseront également régulièrement les chantiers, formuleront des recommandations (mesures correctives) à l'Ingénieur de Supervision pour les non-conformités environnementales et sociales et participeront au renforcement des capacités du personnel de l'Ingénieur de Supervision, de l'Entrepreneur et des sous-traitants en matière de gestion E&S. En cas de non-conformité environnementale ou sociale prolongée, l'UCE pourra demander l'arrêt temporaire des chantiers.

9. L'UCE assurera la liaison avec les partenaires externes du projet, notamment le ministère de l'Environnement, le Bureau National d'Évaluation Environnementale (BNEE), le MTPTC et la Banque mondiale. Ces entités seront maintenues informées des procédures environnementales et sociales adoptées pour le projet et seront invitées à des missions de supervision. La Banque mondiale pourra demander, à tout moment, la réalisation d'un audit environnemental et social indépendant si elle juge insuffisants les efforts de surveillance ESSS, ou si des non-conformités majeures et répétées sont rapportées.

### 9.3 Suivi environnemental et social

10. Le programme de suivi environnemental et social consiste à mesurer et à évaluer les impacts du projet sur les composantes sensibles des milieux socioéconomiques et naturels afin de pouvoir, au besoin, apporter des ajustements aux mesures de prévention et atténuation des impacts prévues par le PGES. Le suivi sera effectué par l'Ingénieur de Supervision, sous les orientations des Spécialistes E&S de l'UCE, et ce, durant toute la phase de construction, de même que durant les 6 premiers mois suivants la fin des travaux. Des rapports mensuels de suivi environnemental et social seront remis par l'Ingénieur de Supervision à l'UCE, et des réunions régulières (minimalement à tous les mois) entre ces deux instances leur permettront d'évaluer ensemble les défis rencontrés et les ajustements requis. L'UCE assurera la diffusion semestrielle des informations du suivi E&S auprès du public, des autorités ministérielles concernées et des autres partenaires du projet.

11. Les coûts du programme de suivi devront être intégrés au budget de l'Ingénieur de Supervision.

## 9.4 Composition de l'équipe de gestion E&S de l'Entrepreneur

12. L'Entrepreneur sera tenu de mobiliser une équipe complète en matière de gestion E&S, y compris la santé et sécurité des travailleurs/ses et des populations. Cette équipe devra obligatoirement inclure, sans s'y limiter, à un(e) responsable environnement, un(e) responsable social/e et santé-sécurité, lesquels travailleront en étroite collaboration et rapporteront directement au directeur de projet de l'Entrepreneur. Ce dernier assure une transmission mensuelle de ces rapports à l'UCE.

- Les rôles du/de la responsable environnement incluront notamment :
  - 1) Préparer les différentes procédures spécifiques en matière de gestion environnementale ;
  - 2) Répertorier les contraintes environnementales du chantier et veiller à l'application des mesures requises pour l'atténuation des risques et impacts ;
  - 3) Intégrer la surveillance environnementale dans les registres, fiches et autres outils de suivi convenus avec l'Ingénieur de Supervision ;
  - 4) Appuyer le directeur de projet dans ses fonctions d'interlocuteur avec l'Ingénieur de Supervision sur les questions environnementales ;
  - 5) Au besoin, appuyer l'UCE dans l'analyse des plaintes liées à la gestion environnementale de l'Entrepreneur.
- Les rôles du/de la responsable social/e et santé-sécurité incluront notamment :
  - 6) Veiller au respect de l'intégration du genre et de l'inclusion sociale ainsi que les autres plans spécifiques en matière de gestion sociale ;
  - 7) Veiller au respect des mesures de protection sociales, de la santé et de la sécurité après avoir répertorié les contraintes sociales et de genre les plus délicates sur son chantier et dans les communautés avoisinantes ;
  - 8) Organiser des activités d'information et de consultation des communautés riveraines ;
  - 9) Au besoin, appuyer l'UCE dans l'analyse des plaintes liées à la gestion sociale et de santé-sécurité de l'Entrepreneur.
  - 10) Veiller au respect du plan de santé et sécurité des chantiers ;
  - 11) Intégrer la surveillance santé-sécurité dans les registres, fiches et autres outils de suivi convenus avec l'Ingénieur de Supervision ;
  - 12) Appuyer le directeur de projet dans ses fonctions d'interlocuteur avec l'Ingénieur de Supervision sur les questions sociales et santé-sécurité.

## 9.5 Plan de surveillance environnementale et sociale

13. Les tableaux ci-après présentent de manière succincte le plan de surveillance environnementale et sociale suivant deux (2) phases distinctes, incluant la phase d'exécution des travaux et la phase d'exploitation de la route après réhabilitation ; des informations plus détaillées ayant été fournies dans la matrice du PGES présentée ci-avant.

14. Les indicateurs mentionnés dans le tableau suivant seront élaborés par l'UCE en collaboration avec la supervision par lots de travaux, en prenant en compte les indicateurs pertinents par Entrepreneur et le niveau de risque évalué.

**Tableau 13.** Plan de surveillance environnementale et sociale en phase de construction

PLAN DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE EN PHASE DE CONSTRUCTION					
Indicateurs	Infos nécessaires	Méthode	Source d'information	Fréquence	Responsable
<b>A. Impacts environnementaux</b>					
Indicateurs liés à la qualité de l'air et ambiance sonore	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de campagnes/ journées de sensibilisation organisées</li> <li>- Types d'abat-poussières utilisés</li> <li>- Type d'EPI utilisés sur les chantiers</li> <li>- Types de mesures développées pour réduire les échappements de gaz et l'émission d'odeurs, de fumée et de bruits</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien avec les usager(e)s et les membres de la communauté</li> <li>- Observation de chantier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les usager(e)s</li> <li>- Les communautés</li> <li>- Les installations de chantier</li> <li>- Les mesures développées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avant le démarrage des travaux pour les sensibilisations</li> <li>- Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</li> </ul>	Firme de supervision et Spécialistes UCE
Indicateurs liés à la géologie et la protection des sols	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Niveau de perturbation des sols et mesures d'atténuation développées</li> <li>- Niveau de contamination des sols</li> <li>- Mesures préventives et correctives mises en œuvre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observation de chantier et ses zones d'influence</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les sols au niveau du chantier, des sites d'emprunts de matériaux et autres zones d'influence</li> <li>- Les mesures développées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</li> </ul>	Firme de supervision et Spécialistes UCE
Indicateurs liés à la préservation des ressources en eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Changement dans la disponibilité et la qualité de l'eau ménagère au sein des communautés</li> <li>- Niveau de contamination des sols et des eaux</li> <li>- Mesures préventives et correctives mises en œuvre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien avec les usager(e)s et les membres de la communauté</li> <li>- Observation des points d'eau et des sols</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les eaux superficielles (rivières Any et Haut du Cap, les points d'approvisionnement en eau ménagère et les sols)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</li> </ul>	Firme de supervision et Spécialistes UCE
Indicateurs liés à la biodiversité et aux écosystèmes terrestres et aquatiques (y compris la préservation de la flore et de la faune)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Niveau d'altération des habitats et écosystèmes terrestres et aquatiques</li> <li>- Niveau de perturbation de la flore et de la faune</li> <li>- Mesures préventives et de restauration mises en œuvre</li> <li>- Niveau de contamination des sols et des eaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observation et évaluation des habitats et écosystèmes terrestres et aquatiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les écosystèmes terrestres et aquatiques (zones humides des rivières Any et Haut du Cap)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mensuel (Supervision) et trimestriel (Spécialistes UCE)</li> </ul>	Firme de supervision, Consultant en biodiversité et Spécialistes UCE
Indicateurs liés à la gestion des déchets solides et liquides	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Méthode de gestion et d'élimination des déchets solides et liquides</li> <li>- Mesures préventives et correctives mises en œuvre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observation de chantier et ses zones d'influence</li> <li>- Évaluation des installations de chantier et des types de déchets produits</li> <li>- Évaluation de la quantité, du type de site d'élimination finale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- les sites de chantiers, les zones d'influence et les installations (toilettes et poubelles)</li> <li>- Les mesures développées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</li> </ul>	Firme de supervision et Spécialistes UCE

PLAN DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE EN PHASE DE CONSTRUCTION					
Indicateurs	Infos nécessaires	Méthode	Source d'information	Fréquence	Responsable
Indicateurs liés à la gestion des déchets dangereux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Méthode de gestion et d'élimination des déchets dangereux</li> <li>- Niveau de contamination des sols et des eaux par les déchets dangereux</li> <li>- Mesures préventives et correctives mises en œuvre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observation de chantier et ses zones d'influence</li> <li>- Évaluation des installations de chantier et des types de déchets dangereux produits</li> <li>- Évaluation de la quantité, du type de site d'élimination finale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- les sites de chantiers, les zones d'influence et les installations</li> <li>- Les mesures développées</li> </ul>	Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	Firme de supervision et Spécialistes UCE
Indicateurs liés au paysage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Niveau et types d'impact sur les différentes entités paysagères</li> <li>- Mesure de mitigation des risques et impacts du projet sur les entités paysagères</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observation et évaluation des entités de paysage</li> <li>- Entretien avec les riverain(e)s et les usager(e)s de la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les entités de paysage (naturel, construit, agricole et patrimonial)</li> <li>- Les riverain(e)s et les usager(e)s de la route</li> </ul>	Mensuel (Supervision) et trimestriel (Spécialistes UCE)	Firme de supervision et Spécialistes UCE
Indicateurs liés à la protection du patrimoine historique et culturel du pont colonial	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Niveau et types d'impact sur le Pont colonial</li> <li>- Mesures de sécurisation du Pont colonial</li> <li>- Nombre de personnes formées et sensibilisées sur les procédures applicables en cas de découverte fortuite</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observation de chantier</li> <li>- Évaluation du protocole établi</li> <li>- Entretien avec les travailleur(se)s</li> <li>- Entretien avec l'ISPAN</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Pont colonial (observation)</li> <li>- Document du protocole établi</li> <li>- Les travailleur/se(s)</li> <li>- Cadre de l'ISPAN</li> </ul>	Hebdomadaire (supervision) ; mensuel (Spécialistes UCE) et semestriel ou circulaire pour l'ISPAN	Firme de supervision, Spécialistes UCE et cadre de l'ISPAN
<b>B. Impacts sociaux</b>					
Indicateurs liés à l'état des biens, l'accès aux biens, ressources et moyens d'existence et la mobilité des personnes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Niveau de perturbation des services au sein de la communauté (eau, téléphone et électricité)</li> <li>- Niveau de respect du calendrier d'exécution des travaux</li> <li>- Nombre de campagnes/ journées de sensibilisation organisées</li> <li>- Niveau de perturbation des activités socioéconomique le long de la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien avec les usager(e)s et les membres de la communauté</li> <li>- Analyse de l'état d'avancement des travaux</li> <li>- Observation du réseau des concessionnaires</li> <li>- Mise en œuvre du plan d'action de réinstallation (PAR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les usager(e)s et les membres de la communauté</li> <li>- Le calendrier d'exécution des travaux</li> <li>- Le réseau des concessionnaires</li> <li>- Rapport de mise en œuvre du PAR</li> </ul>	Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)  Semestriel pour le PAR	Firme de supervision et Spécialistes UCE  UCE pour la mise en œuvre du PAR
Indicateurs liés au cadre de vie des riverain(e)s, des communautés et des usager(e)s	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de campagnes/ journées de sensibilisation organisées</li> <li>- Niveau de perturbation du cadre de vie par les échappements de matières (poussières), de gaz, de fumée et d'odeurs dans l'environnement</li> <li>- Endommagements causés sur les biens des particuliers et des concessionnaires de services</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien avec les usager(e)s et les membres de la communauté</li> <li>- Observation des biens des particuliers et du réseau des concessionnaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les riverain(e)s, les usager(e)s et les membres de la communauté</li> <li>- Les biens des particuliers et le réseau des concessionnaires</li> </ul>	Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	Firme de supervision et Spécialistes UCE
Indicateurs liés à la santé et à la sécurité humaines	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de travailleur/se(s) sensibilisé(e)s aux IST et VIH/SIDA et COVID-19</li> <li>- Types et nombre d'installation facilitant le respect des principes d'hygiène</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien avec les riverain(e)s, les usager(e)s et les membres de la communauté</li> <li>- Observation des chantiers, incluant les installations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les riverain(e)s, les usager(e)s et les membres de la communauté</li> <li>- Les sites des chantiers, incluant les installations</li> </ul>	Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	Firme de supervision et Spécialistes UCE

PLAN DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE EN PHASE DE CONSTRUCTION					
Indicateurs	Infos nécessaires	Méthode	Source d'information	Fréquence	Responsable
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mesures de sécurité mise en place sur le chantier et ses aires d'influence</li> <li>- Types d'équipement de prévention et de sécurité et mesures d'accompagnement mises en œuvre</li> <li>- Nombre de campagnes/journées de sensibilisation menées auprès des parties prenantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Évaluation des dispositifs et mesures de prévention et de sécurité mises en œuvre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les mesures de sécurité</li> </ul>		
Indicateurs liés à l'emploi local et la protection du genre et des enfants	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de campagnes/ journées de sensibilisation organisées</li> <li>- Nombre d'emploi local crée (désagrégé par sexe)</li> <li>- Politique d'acquisition de biens et de services locaux</li> <li>- Règlement de fonctionnement du personnel de chantier</li> <li>- Nombre de plaintes traitées en lien à la VBG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien avec les usagers(e)s et les membres de la communauté</li> <li>- Analyse du dossier de recrutement et de fonctionnement des travailleur/se(s)</li> <li>- Analyse de la politique d'acquisition de biens et de services locaux</li> <li>- Analyse du dossier de traitement des plaintes liées à la VBG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les usager(e)s et les membres de la communauté</li> <li>- Dossiers de recrutement et politique de fonctionnement des travailleur/se(s)</li> <li>- Politique d'acquisition de biens et de services locaux</li> <li>- Dossiers de traitement des plaintes</li> </ul>	Mensuel et trimestriel	Firme de supervision et Spécialistes UCE

**Tableau 14.** Plan de surveillance environnementale et sociale en phase d'exploitation

PLAN DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE EN PHASE D'EXPLOITATION					
Indicateurs	Infos nécessaires	Méthode	Source d'information	Fréquence	Responsable
Indicateurs liés aux impacts environnementaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fréquence et impact de l'inondation</li> <li>- Évolution de la santé des habitats et des espèces aquatiques et terrestres</li> <li>- Niveau de pollution de l'air ambiant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observations, mesures et entretiens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- les riverain(e)s et l'air ambiant</li> <li>- Les habitats terrestres et aquatiques</li> </ul>	Semestriel	Consultant(e) ; MTPTC
Indicateurs liés aux impacts sociaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Évolution de l'état d'urbanisation le long de la route SOS</li> <li>- Nombre et types d'accident survenu sur la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observations et analyses de photographies aériennes</li> <li>- Entretiens auprès des riverain(e)s et des usager(e)s</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Photographies aériennes</li> <li>- Les riverain(e)s et usager(e)s de la route</li> <li>- Mairie du Cap-Haïtien</li> </ul>	Trimestriel et annuel	Consultant(e) ; MTPTC



## 9.6 Plan de mobilisation des parties prenantes

15. Conformément aux exigences du nouveau CES de la Banque mondiale, la mobilisation des parties prenantes constitue un point central dans la mise en œuvre du projet. Ces séances de consultation ont débuté activement depuis la phase de préparation du projet en 2019 avec plusieurs missions en présentiel de la Banque mondiale et de l'UCE auprès des parties prenantes clés.

16. Afin de piloter fluidement et de façon efficace le processus de consultation des parties prenantes tout au long de la mise en œuvre du projet, un plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) a été élaboré conformément aux exigences de la NES n° 10 de la Banque. Ce plan présente, entre autres, les différentes parties prenantes du projet, incluant les investissements de la route SOS, le programme de mobilisation des parties prenantes, les ressources et responsabilités pour mettre en œuvre les activités prévues ainsi que le système de suivi et d'établissement de rapports. Un Spécialiste en communication a été recruté par l'UCE afin de renforcer l'équipe du projet pour assurer en toute conformité la mise en œuvre des plans et des activités.

17. Dans le cadre de la mise en œuvre du PMPP, un Plan global intégré de communication (PGIC) a été établi par le Spécialiste en communication. Ce plan a adopté trois (3) types de communication : (i) la communication opérationnelle ayant pour but de faire fonctionner le projet ; (ii) la communication décisionnelle qui participe de la prise de décision ; et (iii) la communication promotionnelle, dont le but sert, tant à l'interne qu'à l'externe, à informer, faire comprendre et convaincre les parties prenantes. Alors que les types de « communication opérationnelle » et « communication décisionnelle » relèvent plus du management opérationnel, la « communication promotionnelle vise davantage à promouvoir [...] le projet auprès des différents groupes cibles ». Le plan PGIC peut être consulté séparément au présent PGES.

## 9.7 Consultation des parties prenantes et audiences publiques

18. La Consultation des parties prenantes de la route SOS constitue une composante clé dans la préparation du PGES. Les consultations entamées en 2020 après la déclaration d'utilité publique ont été interrompues avec la résiliation du premier contrat de l'étude. Ces consultations ont été reprises en 2022 avec la visite des différentes équipes d'EXP-GENINOV, le groupement qui conduit l'étude pour la construction de la route SOS. Une première série de consultation a été conduite du 12 au 16 janvier 2023. En effet, les premiers jours de la mission ont servi à vérifier les points d'intérêts sociaux et environnementaux identifiés par le biais des images aériennes. Durant ces visites terrain, le Groupement et l'UCE ont eu l'occasion de dialoguer avec la population présente aux abords de la route.

19. Durant cette première série de consultation, cinq (5) types d'organisation ont été rencontrés, y compris les CASEC, les regroupements de femmes, les comités de développement durable, la Mairie du Cap-Haïtien et l'Office Régional de l'Eau Potable et Assainissement (OREPA Nord/DINEPA). Ces consultations ont pris la forme d'entretiens semi-dirigés et de focus groups.

20. Les parties prenantes ont été questionnées sur leur attentes et leurs préoccupations durant les travaux et en fonction de leurs expériences précédentes. Elles ont également été questionnées sur les aménagements d'infrastructure sociale qui pourraient être ajoutés lors de la conception de la route SOS. Des questions ont également été abordées en rapport

avec les sensibilités environnementales et sociales présentes sur le territoire affecté par le projet. Avec les CASEC, les rencontres ont été couplées avec une visite de terrain afin d'identifier clairement les sensibilités environnementales et sociales.

21. Pour les discussions avec les organisations de femmes, les questions ont été orientées sur la participation et la sécurité des femmes durant les travaux et durant l'exploitation de la route réhabilitée. Les femmes consultées étaient invitées à discuter des aménagements qui pourraient améliorer la sécurité des femmes et des filles aux abords de la route SOS.

22. Entre le 17 et le 19 janvier 2023, 35 représentants/es d'organisations et de structures étatiques ont été consultés/es, dont 10 femmes. Entre le 30 mai et le 1<sup>er</sup> juin 2023, 36 représentants/es de ces mêmes structures ont été consultés à nouveau afin de valider le premier projet du PGES et de recueillir d'autres commentaires sur les résultats de la prise en compte de leur point de vue dans les mesures proposées.

23. Les Consultations se sont poursuivies avec d'autres parties prenantes institutionnelles (Mairie, CASEC, OREPA Nord, ISPAN) et locales (riveraines/riverains, organisations communautaires de bases).

24. Le compte rendu des différentes séances de consultation en lien avec la préparation du PGES est présenté en annexe.

## X. BUDGET ET CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

### 10.1 Budget prévisionnel

1. Le budget prévisionnel du PGES est relativement restreint puisque la majorité des mesures qui y sont édictées sont directement intégrées aux appels d'offres, donc dans le coût des travaux, et ne feront, par conséquent, pas l'objet d'un budget spécifique. Cette approche de budgétisation permettra d'assurer le financement effectif des mesures environnementales et sociales, que leur application sera menée en synergie avec les différentes phases d'exécution des travaux et dans un cadre contractuel et financier contraignant, puisque tout manquement pourra entraîner des pénalités, voire une remise en cause des contrats.

2. Concernant les coûts associés au processus d'indemnisation et de gestion des déplacements involontaires (physiques et économiques), ces coûts seront estimés ultérieurement sur la base du recensement des personnes affectées et de l'inventaire de leurs biens immobiliers. Ils seront donnés par le Plan d'action de réinstallation (PAR), dont l'élaboration relève de l'UCE.

3. De même, la remise en état des terrains, des routes et des équipements qui pourraient avoir été dégradés durant les travaux, soit par des engins de chantier, soit par le détournement de la circulation, sera également considérée dans le coût des travaux et faire partie d'un fonds de prévoyance spécifiquement affecté à la remise en état des sites et ouvrages dégradés. Le montant ou le pourcentage affecté sera déterminé à la suite d'un diagnostic préalable et révisé à mi-projet.

**Tableau 15.** Budget prévisionnel du PGES

<b>BUDGET PREVISIONNEL DU PGES</b>	
<b>Mesures environnementales et sociales</b>	<b>Budget estimatif (US\$)</b>
<b>Information / mobilisation / appui communautaire</b>	
Réalisation de 4 consultations publiques sur le PGES	0.00
Campagne de communication / information des riverains, communautés et usager(e)s sur le projet	8,000.00
<b>Compensation des pertes, dégradations et nuisances</b>	
Mise en place d'un plan de réduction des impacts environnementaux et de gestion des sédiments et matériaux dragués	Inclus dans coûts des travaux
Évaluation de l'état des infrastructures sur les routes de détour du trafic	5,000.00
Indemnisation des terrains et bâtisses dans le cadre du PAR	CPA / Fonds d'indemnisation DGI
Paiements des autres types de compensation des pertes économiques et appui aux personnes et communautés vulnérables, aides transitoires et autres	Budget du PAR
Remise en état des routes / rues et des infrastructures dégradées	Inclus dans coûts des travaux
Plan de réhabilitation des sites (restauration des sites dégradés)	À déterminer à la suite d'un diagnostic préalable
Appui aux initiatives économiques des femmes et des jeunes le long de la route SOS	À définir par un Consultant
Réalisation des plans de récolement des infrastructures	Inclus dans coûts des travaux
<b>Suivi, surveillance et renforcement des capacités</b>	
Formation/ appui-conseil aux maîtres d'ouvrages et aux autorités locales	8,000.00

<b>BUDGET PREVISIONNEL DU PGES</b>	
<b>Mesures environnementales et sociales</b>	<b>Budget estimatif (US\$)</b>
Suivi et surveillance des travaux, des sites et des zones sensibles	20,000.00
Suivi de l'évolution de la santé des habitats et des espèces aquatiques et terrestres	30,000.00
<b>Accompagnement et prise en charge survivantes éventuelles de VBG</b>	<b>40,000.00</b>
<b>Total activités</b>	<b>111,000.00</b>
Imprévus et activités complémentaires (5%)	5,550.00
<b>Coût estimatif total</b>	<b>116,550.00</b>

## 10.2 Arrangements institutionnels et calendrier d'exécution des mesures du PGES

### 10.2.1 Arrangements institutionnels

#### UCE/MTPTC

4. L'UCE est le Maître d'Ouvrage du Projet. Elle est chargée de la coordination de l'exécution technique et financière du projet. En matière de gestion E&S, elle veille notamment à la bonne intégration et budgétisation des mesures environnementales aux appels d'offres. Elle organise et anime les collaborations et le partenariat entre les différentes institutions impliquées dans la mise en œuvre et le suivi. L'UCE dispose de Spécialistes Environnementaux et Sociaux ayant d'expériences avec le Cadre environnemental et social de la Banque mondiale.

#### Ingénieur de supervision

5. L'ingénieur de supervision est choisi par le maître d'ouvrage pour la conduite opérationnelle des travaux en termes de coûts, de qualité, de délais et de choix techniques, ainsi que la supervision de la mise en œuvre des prescriptions et mesures environnementales et sociales dans le cadre des travaux de construction, le tout conformément au contrat et au cahier des charges. Il joue un rôle d'interface entre le Maître d'ouvrage et l'entrepreneur chargé d'exécuter les travaux.

6. En plus du contrôle traditionnel des travaux, l'Ingénieur de supervision sera chargé de contrôler sur le chantier le respect de l'application des mesures environnementales, sociales et de Santé-Sécurité. Il est responsable au même titre que l'Entrepreneur de la qualité de l'environnement et du contexte social dans la zone d'influence du projet. C'est notamment l'ingénieur de supervision qui approuve le PGES des Entrepreneurs, le Plan de Santé et de Sécurité, le Plan Genre et Inclusion Sociale et autres procédures de gestion spécifiques préparés par l'entrepreneur en lien avec sa performance environnementale et sociale. L'Ingénieur de supervision surveille ensuite la mise en œuvre de ces plans et procédures. Il est également chargé de l'exécution du programme de suivi environnemental et social.

7. Pour mener à bien ces activités de surveillance et de suivi, l'Ingénieur de supervision aura en son sein des experts dans les domaines de l'Environnement, de la Gestion Sociale et de la SST. Ceux-ci assureront une présence continue sur le terrain pour veiller à l'application effective des normes sur les chantiers par l'Entrepreneur et les sous-traitants.

8. L'Ingénieur de supervision pourra proposer et exiger des mesures correctives et aura le pouvoir de suspendre les travaux en cas de constat de non-conformité. Les infractions constatées seront documentées et transmises au maître d'ouvrage en précisant les corrections à apporter. Des rapports mensuels permettront d'évaluer le niveau d'application du PGES et d'en renseigner les indicateurs de suivi E&S.

### Entrepreneur titulaire

9. L'Entrepreneur devra élaborer un Plan de Gestion Environnemental et Social de Chantier conformément aux orientations fournies par le présent PGES ainsi que par le cahier des clauses E&S insérées aux documents d'appel d'offres. Ce PGES de chantier devra couvrir l'ensemble des opérations de l'Entrepreneur, présenter de façon détaillée les modalités et procédures de gestion ESSS qui seront mises en place, et être approuvé par l'Ingénieur de supervision avant le démarrage des travaux sur le terrain.

10. L'Entrepreneur aura la responsabilité de répertorier les contraintes et sensibilités environnementales et sociales à proximité des zones de travaux et de tenir compte de celles-ci dans le développement et la mise en œuvre de son PGES. L'équipe de l'Entrepreneur devra minimalement inclure un responsable en Environnement, un responsable Social et un responsable en Santé Sécurité, tous les trois directement rattachés au directeur de projet. L'Entrepreneur est tenu responsable de la performance environnementale et sociale de ses sous-traitants et devra, par conséquent, s'assurer que ces dernières maîtrisent également les exigences du PGES ainsi que toutes autres obligations environnementales et sociales de la législation haïtienne.

## 10.2.2 Calendrier d'exécution des mesures du PGES

11. La grande majorité des mesures environnementales et sociales proposées dans le cadre du PGES s'apparentent à des exigences ou des recommandations techniques qui seront directement mises en œuvre lors de la réalisation des travaux, selon le chronogramme des chantiers. Le calendrier d'exécution présenté ci-dessous se concentre donc sur les processus et procédures de surveillance, d'accompagnement et de compensation spécifiquement définies pour éviter ou réduire les risques sur les chantiers, garantir l'information et la mobilisation communautaire, réduire les risques de conflits avec les personnes affectées et les activités économiques impactées, ainsi que les principales étapes relatives à la surveillance et au suivi environnemental et social des travaux et du PGES.

**Tableau 16.** Chronogramme d'exécution du PGES

CHRONOGRAMME D'EXECUTION DU PGES			
Chronogramme des mesures environnementales et sociales	Phase des travaux		
	Avant	Pendant	Après
<b>Phase de préparation des travaux</b>			
Intégration des normes environnementales et sociales aux appels d'offres, aux contrats de prestation de services et d'approvisionnement			
Mise en place d'un Plan de sécurité et d'hygiène des travaux			
Définition d'un Plan de circulation/contournement du trafic			
Mise en place d'un registre et suivi des matières résiduelles			
Plan de recrutement de la main-d'œuvre locale			
Formation de la main-d'œuvre locale en hygiène et sécurité			
<b>Information / mobilisation / appui communautaire</b>			
Information / mobilisation des autorités locales			

<b>CHRONOGRAMME D'EXECUTION DU PGES</b>			
<b>Chronogramme des mesures environnementales et sociales</b>	<b>Phase des travaux</b>		
	<b>Avant</b>	<b>Pendant</b>	<b>Après</b>
Réalisation d'audiences publiques sur le PGES			
Information / mobilisation des notables et leaders locaux			
Campagne de communication / information de la population sur le projet			
Financement de petites initiatives économiques des femmes et des jeunes			
<b>Gestion des déplacements involontaires</b>			
Préparation et mise en œuvre du PAR, incluant le paiement des indemnités d'expropriation de terrains et bâtisses et des compensations des autres pertes associées			
Suivi du PAR et traitement des plaintes			
<b>Gestion des dégradations et nuisances</b>			
Évaluation de l'état des infrastructures sur les routes de détour du trafic			
Étude d'impact sur les pertes socioéconomiques additionnelles liées aux travaux			
Mise en place d'un fonds de compensation des pertes économiques			
Réalisation d'un diagnostic post-travaux des biens dégradés sur les itinéraires de contournement / circulation des engins de chantier			
Remise en état des routes / rues et des infrastructures dégradées			
Campagnes de nettoyage et restauration de zones humides			
<b>Suivi, surveillance et renforcement des capacités</b>			
Formation/ appui-conseil aux maitres d'ouvrages et aux autorités locales			
Suivi et surveillance des travaux, des sites et des zones sensibles			
Suivi environnemental post-travaux (inventaire final et suivi de 2 ans)			

## XI. CONCLUSION DU PGES

1. La route SOS sert de voie de contournement du centre-ville du Cap-Haïtien et sa réhabilitation a été identifiée comme un investissement clé dans les politiques visant à aménager la commune. En effet, certaines problématiques freinent l'utilisation de la route dans son état actuel comme axe structurant. Ces problématiques sont exprimées plus particulièrement à travers les besoins suivants : (i) régularisation de l'emprise de la route ; (ii) traitement des problèmes d'inondation causés par les rivières Haut du Cap et Any ; (iii) construction et correction des systèmes de drainage ; (iv) mise en place d'éclairage public ; (v) construction de trottoirs ; (vi) asphaltage / bétonnage de la chaussée et autres.
2. Les travaux de réhabilitation de la route SOS ne viennent donc que conforter les préoccupations des autorités, des riverain(e)s et des usager(e)s en termes de fonctionnement normal de la route en facilitant une circulation fluide et en tout temps dans les conditions sécuritaires les plus adaptées. Ce n'est donc pas par hasard que ces travaux ont été fixés comme prioritaires dans l'esquisse de schéma d'aménagement du pôle de Cap-Haïtien (2013) et dans le cadre du projet CHUD (2019).
3. L'étude d'impact environnemental et social (EIES) complétée en 2020 a démontré que les impacts positifs attendus l'emportent de loin sur les impacts négatifs qui, par ailleurs, ne seront ressentis presque exclusivement en période d'exécution des travaux.
4. De façon générale, les impacts négatifs potentiels sur l'environnement naturel, humain et socioéconomique sont mineurs, de portée locale et d'atténuation facile. Toutefois, les impacts positifs prévus sur l'environnement naturel, humain et socioéconomique sont de grande importance étant donné la protection prévisible des infrastructures de l'aéroport international et des terrains et propriétés des riverain(e)s contre l'inondation, la réduction de la dégradation du patrimoine historique et culturel du pont colonial jeté sur la rivière Haut du Cap, l'amélioration de la sécurité foncière, l'amélioration de la qualité de l'air, des eaux, des écosystèmes et des habitats, l'amélioration de l'accès aux services de base et, par voie de conséquence, l'amélioration du cadre de vie des riverain(e)s et des usager(e)s.
5. En effet, si les mesures préconisées sont prises en compte et si la surveillance et le suivi sont correctement assurés par la Supervision et les Spécialistes en gestion E&S de l'UCE, il est certain que les problèmes environnementaux et sociaux liés à l'état actuel de la route SOS seront résolus de façon durable à la fin des travaux. Toutefois, les avantages ne seront capitalisés durablement que grâce à la mise en œuvre d'un plan d'entretien de la route et de contrôle du développement urbain pendant les années qui vont suivre les travaux.
6. Parallèlement à ce PGES, il est obligatoire à ce qu'un Plan d'action de réinstallation (PAR) soit élaboré afin de compenser les pertes associées à la réinstallation involontaire de personnes et d'activités qui indiquera le nombre de PAP, les mesures de compensation et les négociations ainsi que le suivi de la mise en œuvre de ces mesures.

## BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

- [1] Adamson, J. K., Jean-Baptiste, G., & Miner, W. J. (2016). Summary of groundwater resources in Haiti. *Geological Society of America Special Papers*, 520(5), 137–158. [https://doi.org/10.1130/2016.2520\(14\)](https://doi.org/10.1130/2016.2520(14))
- [2] AECOM, 2015. Cap-Haïtien Port Rehabilitation and PPP Project – Environmental and Social - Scoping Report. 179 p.
- [3] AECOM. 2015b. Cap Haïtien Port Rehabilitation and PPP Project – Revised Final Climate – Change Report. Arlington, Virginia.
- [4] Alder, J., Hostetler, S., & Williams, D. (2013). An Interactive web application for visualizing climate data. *Eos*, 94(22), 197–198. <https://doi.org/10.1002/2013EO220001>
- [5] Arrêté du 15 mars 1947 déclarant être forêts nationales réservées les sections rurales et habitations faisant partie de la montagne appelée « Morne du Cap ».
- [6] Aubé M. (Faculté des études supérieures et de la recherche Université de Moncton), 1999. Évaluation sommaire de la situation des mangroves de la côte nord haïtienne. Thèse de maîtrise soumise comme exigence partielle pour l'obtention de la Maitrise en études de l'environnement. 143 p.
- [7] Banque interaméricaine de développement et Ministère des finances d'Haïti, 2015. Conception et aménagement d'un centre de gestion intégrée des déchets solides – CGIDS -à Limonade – Mouchinette - Étude d'impact environnementale et sociale du projet de CGIDS. 380p.
- [8] Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale, 2017, Cadre environnemental et social, 106 p.
- [9] Banque mondiale, 2019. Évaluation de base de la biodiversité des zones humides des rivières Haut-du-Cap et Any, Cap Haïtien, Haïti ; Timyan J, Baker D, Huggins D, Jean A & Fildor M, 51p.
- [10] Bhawan, S et Marc, J. C., 2014, Adaptation aux changements climatiques : le cas d'Haïti, Rapports de recherche Oxfam, Université de Montréal/Oxfam America.
- [11] BID, OREPA Nord, Novembre 2018. Analyse environnemental et social (AES) du Projet eau, assainissement et hygiène à Cap Haïtien, Département du Nord, Programme eau, assainissement et hygiène dans les zones urbaines périurbaines et rurales de la région Nord d'Haïti, 203 p.
- [12] BRL Ingénierie, MTPC, 2019. Projet de développement municipale et de résilience urbaine au Cap-Haïtien (MDUR), Etude d'impact environnemental et social (EIES), version provisoire, 414p.
- [13] Burgeap, 2015. Conception et aménagement d'un centre de gestion intégrée des déchets solides – CGIDS à Limonade – Mouchinette - Étude d'impact environnementale et sociale du projet de CGIDS. 204 p.
- [14] CECI, 2016. Ministère de l'Économie et des Finances, Bureau de Monétisation des Programmes d'aide au développement (BMPAD), Projet de développement municipal et de résilience urbaine, Évaluation Sociale préliminaire autour de l'Exutoire du Bassin Rhodo au Cap-Haïtien, 53 p.
- [15] CECI, 2017. Étude de l'érosion et la sédimentation autour de deux ravines pilote « Belle Hôtesse » et « Zetriyé » au Cap-Haïtien – Rapport de démarrage. 14 p. Cellule environnementale du MARNDR dans le cadre du projet RESEPAG financé par la banque mondiale. Cadre de gestion environnementale et sociale. 109 p.
- [16] Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT), 2012. Plan d'aménagement du nord/nord-est. 62 p.
- [17] DINEPA, 2013. Caractéristiques obligatoires des toilettes au niveau des habitations privées. Directive code 211DIT1 du 15 juillet 2013 État Haïtien, Bibliothèque du service nationale de la santé publique, 1954. Code d'hygiène et d'assistance publique et sociale d'Haïti, Docteur Athémas Bellerive, Imprimeries de l'État, Port-au-Prince, 538 p.



- [18] Données d'Observations pour la Reconnaissance et l'Identification de la faune et la flore Subaquatiques (Doris). Fiches espèces. [en ligne] <http://doris.ffesm.fr/>
- [19] EM-DAT. (2018). The Emergency Events Database. Retrieved from <http://www.emdat.be/database>
- [20] Erik Mosselman, Adri Verwey, 3 Février 2017. Projet de Développement Municipal et de Résilience Urbaine (P155201). Mission de préparation du 30 Janvier.
- [21] FAO. (2000). *The Ecocrop Database*. Rome.
- [22] FAO. (2018). FAOSTAT. Retrieved from <http://faostat.fao.org>
- [23] Fondation pour la Protection de la Biodiversité Marine (FoProBiM), 2014. Rapid Assessment of Haiti's Mangroves. Préparé par Jean Wiener.
- [24] Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), 1990. Les poisons des lacs et rivières d'Haïti. Par Bart Vlaminck - Expert en Pêche Continentale. [en ligne] <http://www.fao.org/docrep/field/003/AC559F/AC559F00.htm>
- [25] Gazin, 2017. Projet de développement Municipal et de résilience urbaine au Cap-Haïtien – Volet Santé humaine. 8 p.
- [26] Geode, 2012. Suivis environnementaux des opérations de dragage et d'immersion – Annexe 2 : Effets et impacts des opérations de dragage et d'immersion sur l'environnement. 59 p.
- [27] Geode, 2014. Guide pour la rédaction des études d'impact d'opérations de dragage et d'immersion en milieu estuarien et marin - Annexe technique « Effets et impacts ». 102 p.
- [28] George Eddy Lucien, Décembre 2010. « Considérations sur la saison cyclonique dévastatrice de septembre 2008 en Haïti : De l'importance des actions majeures dans une perspective de durabilité ». Études caribéennes [En ligne], mis en ligne le 15 décembre 2010, consulté le 21 février 2017. URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/4851> ; DOI :10.4000/etudescaribeennes.4851
- [29] Groupe technologique intermédiaire d'Haïti, création de micro-entreprises pour la collecte, le ramassage et le transport des déchets solides et ménagers dans quatre quartiers populaires, Ville du Cap-Haïtien, 2009.
- [30] Guillande, 2015. Caractérisation et cartographie du risque inondation et de submersion marine sur l'agglomération du Cap-Haïtien. 174 p.
- [31] Guynemer Développement Groupe (GDG), 2017. Enquête socioéconomique sur l'impact des inondations au Cap-Haïtien. 68 p.
- [32] Haïti Survie/FOE Haïti. 'Les Manifestations des Changements Climatiques en Haïti'. Port-au-Prince : Haïti Survie, 2006.
- [33] InfoRM. (2018). Inform Country risk profiles. A collaborative project of the Inter-Agency Standing Committee (IASC) and the European Commission. Retrieved January 2, 2018, from <http://www.inform-index.org>
- [34] Institut de Recherche et d'Appui Technique en Aménagement du Milieu (IRATAM), 2014. La mangrove du bassin Haut d'Eau au Cap Haïtien – Richesses et Menaces. 27 p.
- [35] Institut haïtien de statistique et d'informatique (IHSI), 2003. Enquête sur les Conditions de vie en Haïti -ECVH2001 – L'économie des ménages. 65 p.
- [36] INSUCO, 2020. Revue de conformité du cadre juridique et réglementaire actuel en Haïti avec les nouvelles Normes Environnementales et Sociales de la Banque mondiale. 84 p.
- [37] International Union for Conservation of Nature and Natural Resource (IUCN), 2017. The IUCN Red List of threatened species – 2017-3. [en ligne] : <http://www.iucnredlist.org/>.
- [38] IPCC. (2013). Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. *Intergovernmental Panel on Climate Change, Working Group I Contribution to the IPCC Fifth Assessment Report (AR5)(Cambridge Univ Press, New York)*, 1535.
- [39] ISPAN, 2009, Bulletin de l'Isipan, numéro 3, 1er août 2009
- [40] J.A Victor pour le PNUD, 1995. Code des Lois Haïtiennes de l'Environnement. 325 p.
- [41] Kramer, P, M Atis, S Schill, SM Williams, E Freid, G Moore, JC Martinez-Sanchez, F Benjamin, LS Cyprien, JR Alexis, R Grizzle, K Ward, K Marks, D Grenda, 2016. Baseline Ecological Inventory for Three Bays National Park, Haiti. The Nature Conservancy: Report to the Inter-American Development Bank. 180 p.
- [42] Lecoin L., 2017. Analyse du patrimoine Culturel du Cap-Haïtien. 8 p.

- [43] Mairie du cap-Haïtien, Plan de financement des services publics communaux (PCF), octobre 2014, USA AID, Lokal+, Group Intell Consult, 45 p.
- [44] Mapping haitian history. A visual records project of historical sites throughout [en ligne]. URL: <http://www.mappinghaitianhistory.com/north>
- [45] MDE, 2005. Avant-projet de Loi relatif à l'évaluation environnementale.
- [46] MDE, 2011. Guide général de réalisation d'une étude d'impact environnemental.
- [47] MDE, 2012. Directive pour la réalisation de l'étude d'impact des projets routiers.
- [48] MDE, Décret du 12 octobre 2005 portant sur la Gestion de l'environnement et de régulation de la conduite des citoyens et citoyennes pour un développement durable.
- [49] MICT / MTPTC, Unité centrale de projets de la Direction de la protection civile (UCP-DPC), Unité centrale d'exécution (UCE), 2017. Projet de développement municipal de résilience urbaine (MDUR), Cadre de politique de réinstallation (CPR), Préparé par Jacques Nels ANTOINE Consultant Spécialiste en sauvegardes environnementales et sociales, 54 p.
- [50] MICT, Direction des Collectivités territoriales (DCT), Unité Coordination de Projet (UCP) et MTPTC / UCE, 2019. Termes de références du Maître d'Ouvrage Délégué (MDOD) pour l'Appui à l'Investissement Municipal, 16 p.
- [51] Ministère de la Planification et de la Coopération Externe (MPCE), 2013. Esquisse de plan d'urbanisme pour la ville de Cap-Haïtien. 118 p.
- [52] Ministère de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et du Développement Rural (MARNDR), 2012. Cartographie du nombre d'exploitants pratiquants principalement la pêche en Haïti. 1p.
- [53] Ministère de l'Environnement (MDE), PNUD, OIF, IFDD, 2015. Cadre juridique et institutionnel de l'évaluation environnementale en Haïti, référentiels méthodologiques de l'étude d'impact sur l'environnement, 18 p.
- [54] Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales (MICT), La loi du 18 septembre 1979 régissant l'expropriation en Haïti.
- [55] Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales, Loi sur l'expropriation et l'utilité publique du 5 septembre 1979.
- [56] Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC), 2010. Modernisation du cadastre et de l'infrastructure des droits fonciers en Haïti. 44 p.
- [57] Ministre des Affaires Sociales et du Travail (MAST), 1984. Décret du 24 février 1984 actualisant le Code du travail du 12 septembre 1961, Le Moniteur, 1984-03-05, no 18-A, 36 p.
- [58] Monique, T. et al (2016), Atlas des menaces naturelles en Haïti, CIAT, 102 p.
- [59] MTPTC, 2019, Communiqué du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications relatif aux tronçons de route devant figurer dans le réseau routier éligible au financement du Fonds d'Entretien Routier (FER) pour la période 2018 – 2020, Le Moniteur, Mardi 26 février 2019, 174<sup>e</sup> année – Spécial n° 7.
- [60] MTPTC / UCE, 2018. Projet de développement municipal et de résilience urbaine (MDUR), Aménagement des ravines Belle Hôtesse et Zetriye, Plan de gestion environnemental et social, 45 p.
- [61] MTPTC / UCE, 2019. Projet de développement urbain au Cap-Haïtien (CHUD). Note d'information concernant le déplacement de population sur le bord de mer du Cap-Haïtien, 16 p.
- [62] MTPTC / UCE, 2019. Termes de références du Projet d'Aménagement : Préparation d'une vision d'aménagement des quartiers de Petite Anse et Balan et détails techniques pour des gains rapides et investissements clés, 28 p.
- [63] MTPTC, / UCP-DPC, UCE, 2017. Cadre de politique de réinstallation (CPR), préparé par Jacques Nels ANTOINE, 48 p.
- [64] OMEGA Incorporation, 2015. Plan Stratégique de la Gestion des Déchets Solides de la ville de Cap-Haïtien.
- [65] OXFAM, 2008. Planification stratégique de gestion de l'eau et de l'Assainissement pour la ville du Cap-Haïtien.
- [66] Oxfam, 2010. Plan Stratégique du Gestion du Secteur Eau Potable et Assainissement. Appui aux initiatives de la société civile pour un renforcement du secteur de l'eau et de l'assainissement dans la ville du Cap-Haïtien.

- [67]Oxfam, 2015. Plaidoyer contre l'extension anarchique de la ville du Cap-Haïtien et pour la protection et la restauration environnementale des espaces sensibles du Cap (mornes et littoraux).
- [68]Oxfam, 2016. Plaidoyer pour la protection des espaces sensibles, "Mornes" et mangroves, du Cap-Haïtien et contre l'étalement urbain anarchique des villes du Cap-Haïtien et Ouanaminthe. Note explicative.
- [69]PNUD ; OIF ; MDE, 2015. Cadre juridique et institutionnel de l'évaluation environnementale en Haïti. 196 p.
- [70]PNUD ; OIF ; MDE, 2015. Référentiels méthodologiques de l'étude d'impact sur l'environnement en Haïti. 224 p.
- [71]PNUD, 2013. Soutien à la résilience aux désastres naturels.
- [72]PNUD, 2016. Fiche de Projet, République d'Haïti, Projet de Soutien à la Résilience aux Désastres Naturels.
- [73]PopulationData.net/Haïti [en ligne], consulté en juillet 2021
- [74]Primature, Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT), 2012. Plan d'aménagement du Nord / Nord-Est, Couloir Cap Ouanaminthe, 62 p.
- [75]Projet de développement urbain au Cap-Haïtien (CHUD). CGES, CPR, EIES, PEES, PMPP et PGMO.
- [76]Projet de Gestion Intégrée des Déchets solides et de l'Environnement (GIDE). Dans le cadre des opérations de mise en place d'un service pilote de gestion de déchets de la Mairie du Cap-Haïtien. Document d'information (2016).
- [77]Safège. (2017). Etude de définition de travaux de lutte contre les inondations Rivière du Haut du Cap à Cap Haïtien. Conception des activités de dragage - Faisabilité complémentaire. 70p.
- [78]Suez, 2016. Etude de définition de travaux de lutte contre les inondations, Rivière du Haut-du-Cap à Cap-Haïtien, Notice descriptive des travaux.
- [79]Suez, 2017. Etude de définition de travaux de lutte contre les inondations - Rivière du Haut-du-Cap à Cap-Haïtien - Conception des activités de dragage. 64 p.
- [80]Suez, 2017. Etude de définition de travaux de lutte contre les inondations de la Rivière du Haut du Cap à Cap Haïtien, Etude hydraulique. 105p.
- [81]Terrier M., Bertil D., Guillande R. (2018) – PRRU Cap-Haïtien : Note de présentation. Rapport final. BRGM/RC-67012-FR, 81p, 38 fig., 14 tabl.
- [82]Thiriez A. Le volet déchet de l'étude d'impact du projet MDUR. 13 p.
- [83]Timyan, J.C. et Hilaire, J. V., 2011, Les zones clés de la biodiversité d'Haïti
- [84]UEP/MSPP, 2015, Liste des institutions sanitaires du pays.
- [85]UN Habitat, Union Européenne, ACP, Haïti, Profil urbain du Cap-Haïtien, 2012, 22 p.
- [86]Unesco, 1987. Recueil de textes législatifs concernant la protection du patrimoine culturel mobilier –Haïti. 20 p.
- [87]US army Corps of engineers - USAID, 2016. Environmental assessment – Cap Haïtien port rehabilitation project. 119 p.
- [88]US army corps of engineers, 1999. L'évaluation des ressources d'eau d'Haïti. 89 p.
- [89] WorldBank. (2005). *Natural Disaster Hotspots - A Global Risk Analysis* (Disaster Risk Management Series No. 5). Washington, D.C.

## ANNEXES

### Annexe 1. Rapport de sélection environnementale et sociale du sous-projet de réhabilitation de la route SOS

<b>Composante</b>	Initiatives de transformation urbaine (composante 1)
<b>Sous-composante</b>	Investissements structurants pour la transformation de la ville (sous-composante 1.1)
<b>Activités</b>	Produire le rapport de la sélection environnementale et sociale du sous-projet de réhabilitation de la route SOS
<b>Objectifs</b>	(i) Démontrer la faisabilité environnementale et sociale ou non du projet (ii) Identifier et prévoir les impacts potentiels, surtout les plus importants, des travaux
<b>Localisation du projet</b>	La route SOS est localisée au sud du département du nord entre la RN1 et la RN3
<b>Date/Période</b>	Plusieurs visites de suite, depuis décembre 2019
<b>Évaluateur(s)</b>	Arnold Africot et Gilbert Thélusma, Spécialistes en gestion E&S pour le CHUD Loubens Jovin, Spécialiste environnemental

#### **PARTIE A : Brève description du sous-projet proposé**

Les principales interventions envisagées pour la réhabilitation de la route SOS sont, entre autres :

- réaliser le pavement / asphaltage de la route sur les 6 km du tronçon identifié
- construire un pont (pont SOS) sur la rivière Haut du Cap, en amont du pont colonial
- construire un pont sur rivière Any en amont de l'aéroport
- construire quatre (4) ponts sur la rivière Any (dont 3 à dalots) en aval de l'aéroport
- draguer le canal de l'aéroport et construire un exutoire de l'aéroport vers la mer
- curer le canal de drainage de Dufort jusqu'au bassin Rhodo
- aménager et sécuriser les zones de carrefour entre la route SOS et les jonctions de la RN1, la RN3 et la rue Dufort
- assainir le lit de la rivière Haut du Cap et Any et les ouvrages de drainage

#### **PARTIE B : Brève description de la situation environnementale et identification des impacts environnementaux et sociaux**

Questions	Réponses	
	Oui	Non
<b>Acquisition des terres, restrictions à l'utilisation des terres et réinstallation involontaire</b>		
1. Y-a-t-il des personnes qui habitent dans la zone d'intervention du projet ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Le projet risque-t-il d'affecter/détruire des structures existantes (temporairement ou permanentement) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Le projet va-t-il causer la perte temporaire ou permanente de cultures, de terres agricoles, de pâturages, d'arbres fruitiers ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Le projet va-t-il causer des pertes économiques (temporaire ou permanent) pour les petits commerces ou les marchands ambulants ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Le projet va-t-il causer la restriction d'accès des populations locales aux ressources naturelles ou zones protégées ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Usage de parcelles de terrain acquis par le projet</b>		
6. Le projet a-t-il besoin d'acquérir des parcelles de terrain privées ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Y-a-t-il un risque de conflit foncier ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Santé, Sécurité</b>		
8. Le projet peut-il augmenter des risques d'accidents pour les résident(e)s ou les	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Questions	Réponses	
	Oui	Non
travailleur/se(s) ?		
9. Le projet peut-il causer des risques d'accidents pour les travailleur/se(s) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Le projet peut-il causer des risques de santé pour les travailleur/se(s) et les populations locales ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Mobilisation des parties prenantes et information</b>		
11. Des consultations ouvertes et transparentes sont-elles envisagées entre l'entrepreneur et les parties prenantes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Les personnes qui seront affectées physiquement et économiquement par les sous-projets ont-elles été informées et consultées sur le sous-projet ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. La population locale a-t-elle été incluse dans le choix de ce site ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. La population a-t-elle reçu des informations sur qui contacter si elle aurait des questions et des plaintes concernant ce sous-projet ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Sites historiques, archéologiques ou patrimoine culturel</b>		
15. Sur la base des sources disponibles, des consultations avec les autorités locales, des connaissances et/ou observations locales, le projet pourrait-il altérer des sites historiques, archéologiques ou d'héritage culturel ou faudrait-il faire des fouilles tout près ? Si OUI, indiquer le nom et la localité : le pont colonial logeant la rivière Haut du Cap	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Habitats naturels</b>		
16. L'activité risque des impacts sur une aire protégée ou un habitat naturel (terrestre ou aquatique) ? Si OUI, quelle, et comment : les zones humides des rivières Haut du Cap et Any	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Déchets</b>		
17. Aura des eaux résiduelles ou usées ? (Indiquer le site de décharge) Si OUI, indiquer nom la source et le volume estimé : provenant du nettoyage des matériels et équipements de chantier	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Aura des déchets solides ? Si OUI, indiquer types, volumes, site de déposition : déchets variés dont les mesures d'atténuation des risques et impacts seront préconisées dans le PGES des travaux	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**PARTIE C : Travail environnemental et social nécessaire :**

- Pas de travail environnemental et social
- Étude d'impact environnemental et social (EIES)
- Plan de gestion environnementale et sociale (PGES)
- Plan d'action de réinstallation (PAR)

**Commentaires** (Ajouter des commentaires pour indiquer les questions qui doivent être traitées beaucoup plus en détails, le cas échéant)

- Effectuer une évaluation de base de la biodiversité des zones humides des rivières Haut du Cap et Any

## Annexe 2. Environnement des travaux

### Aspects socioéconomiques de la zone d'influence de la route SOS

#### Démographie

L'aire d'influence du projet d'aménagement de la route SOS concerne plusieurs sections communales, dont la population totale dépasse les 270,000 habitants, et qui présentent des profils très différents. Certaines sont densément urbanisées, comme la 2<sup>e</sup> section Haut du Cap (à 99.81% urbain) et la 3<sup>e</sup> section Petite Anse (à 97.1% urbain), alors que d'autres restent encore majoritairement rurales, mais subissent une forte pression, comme à la 3<sup>e</sup> section Génipailler (Commune de Milot) et à 1<sup>ère</sup> Basse Plaine (commune de Quartier Morin) qui sont à 75% rurales. Sans un meilleur contrôle du développement urbain, l'aménagement de la route SOS pourrait accélérer l'urbanisation anarchique de la plaine inondable et accroître les problématiques liées aux risques naturels et à la protection de la route. Ce risque est d'autant plus réel que certains ménages ont déjà construit des habitations en béton, dont les murs empiètent directement sur la zone de servitude de la route, ce qui risque d'entraîner leur expropriation et démolition dans le cadre des travaux d'aménagement envisagés. Quant aux rivières Any et Haut du Cap, leurs lits majeurs subissent également une urbanisation anarchique croissante réduisant la capacité d'évacuation des eaux tout en augmentant aussi le coefficient de ruissellement au détriment de l'infiltration.

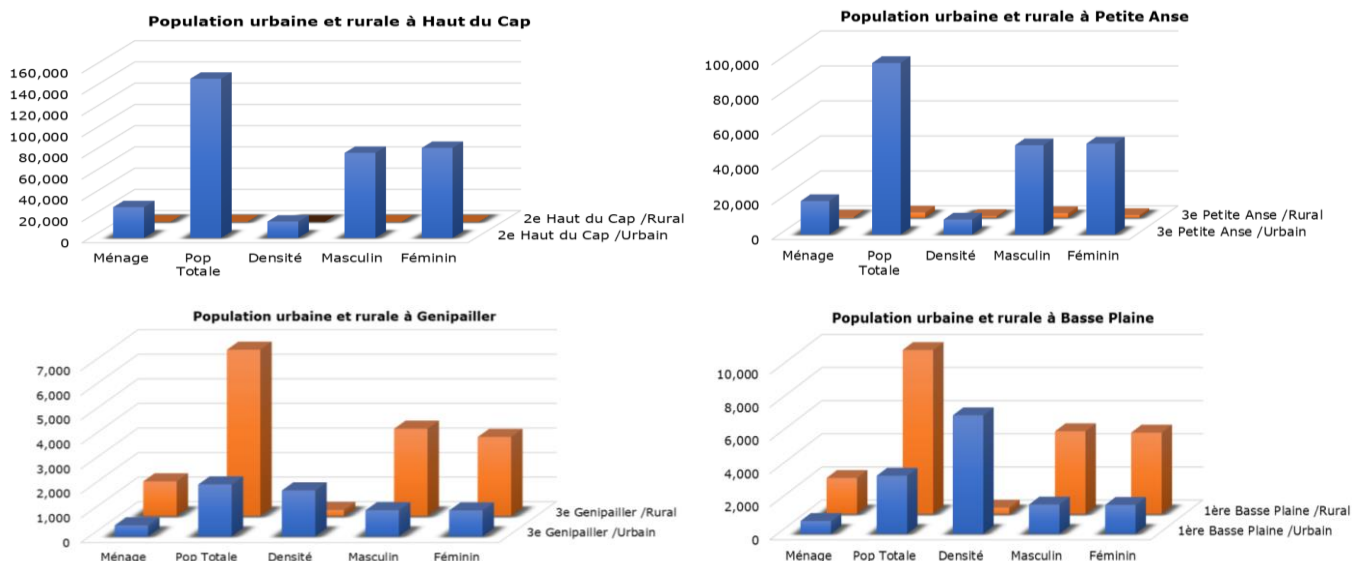
La population directement installée dans la zone d'influence du projet CHUD est estimée à plus de 72,000 personnes, considérant une bande de 500 mètres de part et d'autre de la chaussée de la route SOS dans la zone Haut du Cap jusqu'à Beaudin, et de 700 mètres pour la zone du village d'enfants SOS à la RN3. Cette estimation, réalisée par CECI (2020) à partir des orthophotos et des statistiques sur la population de l'IHSI en 2015 des quartiers de Balan, Petite Anse et d'autres quartiers connexes : Beaudin, Haut du Cap, Blue Hills et Génipailler.

**Tableau** - Estimation de la population de la zone d'influence de la route SOS

Section communale	Quartier de Balan	Quartier de Petite Anse	Autres quartiers	Total
<b>Cap-Haïtien</b>				
2 <sup>e</sup> Haut du Cap	-	-	7,636	7,636
3 <sup>e</sup> Petite Anse	24,511	26,471	9,804	60,786
<b>Milot</b>				
3 <sup>e</sup> Genipailler	-	-	338	338
<b>Quartier Morin</b>				
1 <sup>ère</sup> Basse Plaine	3,587	-	-	3,587
<b>Total</b>	<b>28,098</b>	<b>26,471</b>	<b>17,778</b>	<b>72,347</b>
<b>Pourcentage de femme</b>	<b>51.74%</b>	<b>52.04%</b>	<b>52.80%</b>	<b>52.19%</b>

Source : Calculs du CECI (2020) sur la base des estimations de l'IHSI (2015)

Les graphiques ci-après, basés sur les estimations de population de l'IHSI de 2015, illustrent les différences entre les populations urbaines et rurales des quatre (4) sections communales, 2<sup>e</sup> Haut du Cap et 3<sup>e</sup> Petite Anse de la commune de Cap-Haïtien, 3<sup>e</sup> Genipailler de la commune de Milot et 1<sup>ère</sup> Basse Plaine de la commune de Quartier Morin.



Population urbaine et rurale des sections communales traversées par la route SOS

Au niveau des deux (2) sections communales de Cap-Haïtien traversées par la route SOS, 2<sup>e</sup> Haut du Cap et 3<sup>e</sup> Petite Anse, plus de 97% de la population sont urbaines. Quant à la densité des populations, elle varie grandement d'une section communale à une autre ; à Haut du Cap, la population urbaine est environ 496 fois plus dense qu'en milieu rural. À Petite-Anse, la densité urbaine est 9 fois celle de la densité rurale.

À Genipailler, 3<sup>e</sup> section communale de Milot, la population est à 76% rurale. La population urbaine est 8 fois plus dense que celle du milieu rural. À Basse Plaine, 1<sup>ère</sup> section communale de Quartier Morin, la population est 74% rurale. La population urbaine est 19 fois plus dense comparée à celle vivant en milieu rural.

Par rapport au genre, la différence entre la répartition des hommes (garçons) et des femmes (filles) entre le milieu urbain et le milieu rural n'est pas toujours substantielle ; mais, en valeur absolue, dans les deux sections communales de Cap-Haïtien, Haut du Cap et Petite Anse, les femmes (filles) sont plus nombreuses en milieu urbaine alors que les hommes (garçons) l'emportent en milieu rural.

En revanche, à Genipailler (Milot) et Basse Plaine (Quartier Morin), la population semble plus ou moins équilibrée en termes de répartition des hommes (garçons) et des femmes (filles). Les femmes (filles) sont toujours moins nombreuses que les hommes (garçons) que ce soit en milieu urbain qu'en milieu rural.

## Caractéristiques socioéconomiques

Le tissu social des quartiers périurbains s'organise selon les origines géographiques, les relations de voisinage et communautés religieuses et groupements d'intérêts : associations professionnelles, politiques, sportives et autres. Le manque d'espaces publics et de services de base freine l'amélioration des conditions de vie et le développement économique. La majorité de la population des quartiers de Petite Anse, et surtout de Balan, vit sous le seuil de pauvreté. Plus de 59% de la population de Cap-Haïtien vivent avec moins de 2.42 US\$ par jour et plus de 24% vivent sous le seuil de pauvreté extrême fixé à moins de 1.23 US\$/jour (Banque mondiale, 2014). Balan et Petite Anse étant des quartiers périphériques modestes, ces chiffres illustrent leur niveau de précarité.

Près des trois-quarts des emplois dépendent du secteur informel, qui procure des revenus souvent inférieurs au salaire minimum. Ces difficultés touchent particulièrement les jeunes et les femmes puisque l'emploi informel touche 35.7% des jeunes actifs de 15 à 24 ans et 42.4% des jeunes femmes

(OREPA Nord, 2017). Plus de 75% des actifs du secteur informel sont des travailleur/se(s) indépendant(e)s dans les secteurs du petit commerce ou des services aux particuliers, qui exercent leur activité à domicile (55.7%) ou dans la rue (37.8%), sans local spécifique (UN-Habitat, 2012).

**Tableau -** Part des travailleur/se(s) par secteurs d'activités

Secteur professionnel	Proportion de la population active (2012)
Commerce de gros et de détail	39.7%
Agriculture, pêche, élevage	10.3%
Construction	8.3%
Éducation, santé	8%
Hôtellerie, restauration, transport	7.1%
Finance, immobilier	3.4%
Manufacture	2.5%
Autres	20.7%

Source : Scott et Rodella (2016)

- Le **secteur tertiaire** fournit la grande majorité des emplois formels. Le commerce est, de loin, le principal secteur économique de la ville, puisqu'il représente près de 40% des emplois de Cap-Haïtien, la plupart liés au commerce de détail. Le commerce de gros constitue une importante source de revenus grâce aux échanges régionaux et au port. Le site de Labadie stimule aussi l'économie locale (IDEA, 2010).
- Le **secteur secondaire** reste peu développé ; les installations industrielles d'envergure sont rares et se concentrent près du littoral. Le port assure près de 10% du transit des marchandises à l'échelle nationale et l'aéroport international est le second du pays après celui de Port-au-Prince. Dans le reste de la zone métropolitaine, les petites et moyennes entreprises se concentrent dans l'agro-industrie, la construction et l'artisanat.
- Le **secteur primaire** est largement dominé par l'agriculture, qui reste une activité importante dans les quartiers périphériques, tant en termes de revenus que pour l'autoconsommation de nombreuses familles vulnérables.

## Enjeux socioéconomiques spécifiques aux femmes

Les femmes sont particulièrement vulnérables sur le plan économique, car seuls 8.5% d'entre elles bénéficient d'un contrat de travail formel, contre 13.6% des hommes (OREPA Nord, 2017). Plus globalement, 90.2% des femmes exercent un emploi vulnérable, contre 87.5% pour les hommes (Banque mondiale, 2018). La grande majorité des femmes exerçant une activité économique sont actives dans le commerce de détail ou les services aux particuliers : vente d'aliments, de vêtements, ou de produits et petits équipements ménagers, services de couture, restauration de rue et autres.

Les femmes jouent pourtant un rôle clé pour l'amélioration des conditions de vie à l'échelle familiale et communautaire. Elles assument, la quasi-totalité des tâches reproductives des ménages, ce qui limite leur capacité à développer des activités économiques. Dans les quartiers de Balan et Petite Anse, le manque de service de base et les corvées d'eau occupent encore une part non-négligeable du temps des femmes. Les problèmes d'insécurité et le poids des Violences basées sur le genre (VBG), constituent une contrainte supplémentaire pour leur bien-être et leur autonomisation. Bien qu'elles constituent la majorité de la population, les femmes sont peu représentées dans les organes consultatifs et les instances décisionnelles, y compris à l'échelle municipale et des CASEC/ASEC. Leurs besoins spécifiques sont rarement pris en compte dans les projets d'aménagement et les politiques urbaines.

Les femmes sont toutefois très actives dans les associations, des communautés d'entraide ou religieuses, ou au sein des organisations de la société civile, même si ces activités ne sont pas reconnues sur le plan économique. La société civile de Cap-Haïtien est active, puisqu'elle compte une centaine d'ONG : organisations communautaires, associations d'entraide, groupes de pression, organisations de



défense des droits humains et autres. Enfin, les personnes âgées et celles souffrant d'un handicap sont également des populations particulièrement vulnérables.

Les femmes ont également un accès restreint à l'éducation et aux formations professionnelles, ainsi qu'aux différents facteurs de production, incluant le crédit et les services financiers, ce qui limite considérablement leur capacité à développer des activités génératrices de revenus. Bien qu'elles représentent plus de la moitié de la population de Cap-Haïtien (environ 53%), les femmes sont peu consultées et impliquées dans les processus de planification et de conception des plans d'aménagement des espaces publics et des plans de déplacement urbains. Ce qui ne favorise pas la prise en compte de leurs besoins spécifiques et de leur intérêt stratégique.

Les espaces de consultation offrent peu d'espace à la participation et la prise de parole des femmes ; et les organisations de défense des droits des femmes sont rarement consultées ou associées aux décisions politiques et d'aménagement. Les femmes sont, d'autre part, très largement sous-représentées parmi les élus locaux et au sein des services techniques de l'État et des collectivités territoriales, étant souvent reléguées à des tâches d'appui et non des postes d'influence ou décisionnels. Les besoins spécifiques des femmes, notamment en termes de mobilité et de sécurité, sont donc rarement pris en compte, ce qui accentue les inégalités et accroît leur vulnérabilité avec plusieurs impacts révélés par les évaluations de terrain :

- 1) un accès limité aux infrastructures et aux services publics ;
- 2) un accès réduit aux opportunités économiques et aux emplois ;
- 3) une exposition accrue aux violences urbaines et sexuelles en l'absence d'éclairage public et d'aménagements favorables à des axes de circulation piétonnière sûrs.

Les problèmes de déplacement et de sécurité comptent parmi les préoccupations principales des femmes et des filles. Les schémas de transport ne répondent pas aux attentes et aux contraintes spécifiques des femmes : les lieux d'attente sont rarement formalisés et éclairés, les trajets et le système de transit desservent mal les lieux ciblés par les femmes et les filles, ce qui entraîne une augmentation des coûts et allonge les temps de déplacement, causant une réduction de leurs opportunités économiques. En effet, les pertes de temps se traduisent par l'augmentation de la charge de travail, en particulier pour les corvées d'eau, l'accès aux marchés et le déplacement des femmes enceintes ou accompagnées de jeunes enfants, dont l'accès aux transports existants n'est pas adapté. Le temps disponible pour le repos, les loisirs, la vie sociale ou les activités génératrices de revenus est donc fortement impacté.

L'environnement de Cap-Haïtien est particulièrement mal adapté aux femmes. Les difficultés de transport et de circulation accroissent considérablement le temps consacré aux tâches productives, réduisant ainsi leurs capacités à accéder ou développer des activités génératrices de revenus. D'autre part, peu d'infrastructures et d'espaces publics favorisent le bien-être et l'autonomisation des femmes, puisque même des toilettes sexospécifiques en état sont quasiment inexistantes ; les espaces de repos, de détente et de rencontres adaptées sont rares ; les espaces publics et sportifs ne correspondent pas aux activités prisées par les femmes et les filles, et les infrastructures favorables à l'exercice de leurs principales activités économiques (services ou commerces) sont peu nombreuses, ce qui les contraint à occuper des espaces insalubres, exposés aux poussières ou à des risques d'accident en bordure de route.

## Services sociaux de base

**Éducation et santé.** Selon le MENFP (2011), la commune de Cap-Haïtien comprend 114 écoles, dont 9 (8%) du secteur public. Ces institutions scolaires accueillent un total 38,992 élèves, dont 4,938 (13%) par le secteur public. Malheureusement, des données plus récentes ne sont pas encore disponibles.

En termes d'infrastructures sanitaires, la commune compte vingt-trois (23) institutions, incluant 4 dispensaires, 16 centres de santé sans lits (CSL), 1 (Centre de santé avec lits (CAL) et 2 Hôpitaux (MSPP, 2015).

**Énergie et eau ménagère.** La situation de l'électricité au Cap-Haïtien n'échappe pas à celle du territoire national. L'Électricité d'Haïti (EDH) ne dispose pas de la capacité suffisante pour satisfaire la de-

mande en électricité et un rationnement est effectué. Le réseau dans la ville est globalement constitué de deux (2) circuits :

- Un circuit conduisant vers la lettre A, zone principalement commerciale : 8h en moyenne de courant par jour ;
- Un circuit conduisant vers la lettre L, zone principalement résidentielle : 4h en moyenne de courant par jour. Toutefois, il n'est pas rare que plusieurs jours se passent sans électricité dans le circuit conduisant à la lettre L.

La construction de la route SOS est de nature à impacter localement certaines installations de l'EDH. En effet, la recherche des douze (12) mètres de largeur pour la route, nécessiterait par endroit la démolition et le repositionnement de certains éléments de structure, tels que des poteaux électriques. Plusieurs poteaux électriques devront être déplacés puisqu'ils se trouveront potentiellement dans la section carrossable de la route. La mise en œuvre du PGES couvre la coordination nécessaire avec les services de télécommunications à travers le processus d'engagement des parties prenantes. Les coûts associés au déplacement des pylônes électriques ainsi que le protocole à suivre seront traités dans le plan d'action de réinstallation (PAR) des travaux.



Poteaux électriques à déplacer dans le cadre des travaux

L'alimentation en eau potable de Cap-Haïtien n'est pas opérationnelle à ce jour. Les forages du champ captant de Balan, seule ressource consistante de la ville, ne fonctionnent que de façon discontinue et présentent des malfaçons (Adamson et Miner 2018). Les autres ressources, issues des captages de sources dans les mornes, ne sont productives qu'en période de pluie (BRL Ingénierie, BRGM, et PC 2011)

Face à cette absence de réseau d'eau, la population du Cap-Haïtien a développé des stratégies alternatives pour l'accès à l'eau (OREPA Nord). L'étude menée en 2017 révèle que les ménages ont accès à l'eau à raison de 37.7 l/pers/jour en moyenne et 1,253 HTG/mois/famille pour l'approvisionnement en eau non destiné à boire.

À noter que dans les zones défavorisées les ménages ont un accès moindre à l'eau (31.4 l/pers/jour) que les ménages des quartiers urbains (40.8 l/pers/jour) pour des dépenses mensuelles plus élevées pour l'eau, 1,338 HTG/mois/famille en zone défavorisée contre 1,257 HTG en milieu urbain. À l'échelle de la ville, les femmes sont également majoritairement responsables de l'approvisionnement en eau dans les ménages, notamment dans les quartiers défavorisés.

La nappe phréatique étant relativement haute dans certains quartiers, de très nombreux puits et forages privés ont été construits. L'eau des puits est utilisée par 60.25% de la population pour tous usages domestiques et par 37.4% pour la boisson.

Avec l'appui financier de la Banque Interaméricaine de Développement (BID), le Gouvernement haïtien à travers l'OREPA Nord est en train d'implémenter un programme eau, assainissement et hygiène dans les zones urbaines, périurbaines et rurales de la région nord d'Haïti. Pour le Cap-Haïtien, le projet prévoit la réhabilitation complète de l'actuel réseau (longueur cumulée de 256 km), son extension vers les quartiers non desservis et une augmentation de l'accès à l'eau pour la population proje-

tée à l'horizon 2035. Le projet BID/DINEPA est prévu en deux (2) phases afin de mettre progressivement le système en capacité de répondre à la demande. Elles sont présentées comme suit :

#### Phase 1 : 2019 – 2020

- Une réhabilitation de 2 des 4 forages existants à Balan ;
- La construction et équipement de deux nouveaux forages dans la zone de Balan ;
- La recherche d'un champ captant à Quartier Morin et la perforation de deux nouveaux forages dans la zone de Quartier Morin ;
- Le réseau de distribution de Centre-ville, Petite Anse et Haut du Cap. Une partie du réseau du centre-ville du Cap-Haïtien sera financé par AECID en 2018-2019, particulièrement entre les rues : A et L et 2 et 24 ;
- La réhabilitation des réservoirs existants.

#### Phase 2 : 2021-2024

- La construction de la ligne de refoulement de Balan à Babiole ;
- La recherche d'un terrain pour un réservoir additionnel à Babiole et sa construction ;
- L'équipement des deux nouveaux forages de Quartier Morin ;
- La ligne de refoulement de Balan au château d'eau de Petite Anse ;
- La ligne de refoulement des puits de Quartier Morin à l'intersection de Balan.

**Principaux axes routiers de la ville du Cap-Haïtien.** La circulation au Cap-Haïtien est organisée autour d'un certain nombre d'axes majeurs :

- Deux (2) routes nationales traversent la ville, la RN1 en provenance de Port-au-Prince à l'Ouest et la RN3 à l'Est en direction de la République Dominicaine.
- Au niveau du centre-ville les rues A et L sont les deux principaux axes et permettent la traversée de ville tandis que les rues 2, 4, 6 puis 15 et 16 permettent de connecter ces deux axes majeurs.
- Toute intervention sur ces routes impactera fortement le trafic dans la ville et une intervention simultanée sur les axes parallèles (A-L, 2-4-6 et 15-16) est à exclure pour éviter un blocage total de la ville.

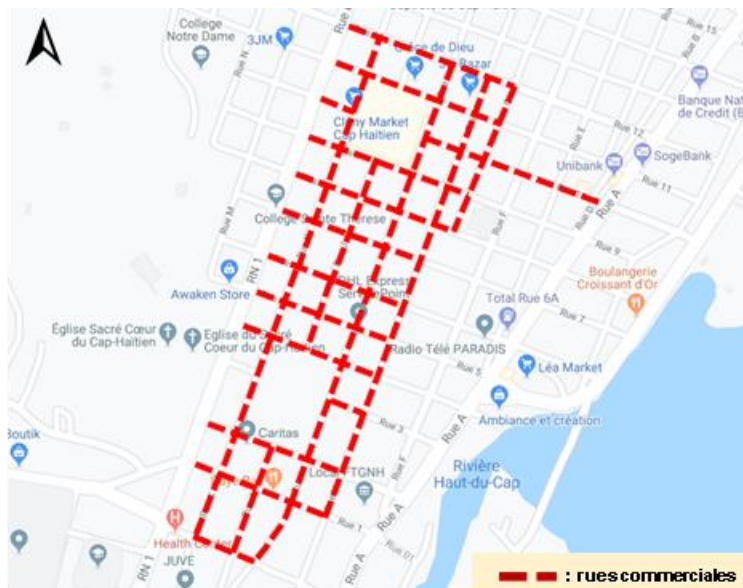
La route SOS qui sert de voie de contournement, a été identifiée comme un investissement clé dans le cadre de l'esquisse de schéma d'aménagement du pôle de Cap-Haïtien (2013). La route SOS existante, située au sud de l'aéroport international, relie la RN1 à la RN3, mais ne dispose pas des conditions nécessaires pour assurer un flux de circulation fluide et sûr. Les diagnostics sur la mobilité urbaine menée par plusieurs acteurs, incluant la Banque mondiale, ont mis en évidence la nécessité d'une voie de contournement pour réduire les embouteillages au centre-ville du Cap-Haïtien.

**Marché, activités économiques et moyens de subsistance.** Douze (12) marchés ont été répertoriés dans la commune du Cap-Haïtien. Les marchés fonctionnent tous les jours de la semaine. Toutefois, les deux marchés principaux de la ville : Marché de Cluny et Marché de la place, présentent des jours de plus fortes affluences et débordent dans les rues avoisinantes et n'en forment en réalité plus qu'un désormais. Le tableau et la carte ci-dessous présentent respectivement les différents marchés de la commune éparpillés au niveau des trois sections communales et les rues commerciales principales.

**Tableau.** Marchés de la commune du Cap-Haïtien

LES DOUZE (12) MARCHES DE LA COMMUNE DU CAP-HAÏTIEN			
Nom	Zone	Fonctionnement	Remarques
<b>SECTION HAUT DU CAP</b>			
Marché Cité du Peuple	Cité du Peuple	Au quotidien	
Marché Champin	Champin	Au quotidien	
Marché Tabernacle	Charrier	Au quotidien	
<b>SECTION BANDE DU NORD</b>			
Marché Labadee	Labadee	Au quotidien	

<b>LES DOUZE (12) MARCHES DE LA COMMUNE DU CAP-HAÏTIEN</b>			
<b>Nom</b>	<b>Zone</b>	<b>Fonctionnement</b>	<b>Remarques</b>
Marché Fort Bourgeois	Fort Bourgeois	Au quotidien	
Marché Champ de Mars	Champ de Mars	Au quotidien	
<b>SECTION PETITE ANSE</b>			
Marché Fort Saint Michel	Fort Saint Michel	Au quotidien	Grand marché
Marché Petite Anse	Ruelle Céramique	Au quotidien	Petit marché
Marché Gare Routière	« Lòt bò pon »	Au quotidien	
<b>CENTRE-VILLE CAP-HAÏTIEN</b>			
Marché Cluny	Rue 11 K	Au quotidien	Ce marché initialement à la rue 11 K s'étend aujourd'hui entre la rue 9 et 12 en prenant les lettres G, H, I, J, K et L
Marché de la Place	Rue 3 I	Au quotidien	<p>En plus de son fonctionnement de tous les jours, ce marché à 2 jours de grande affluence : mardi et samedi</p> <p>Initialement à la rue 3, ce marché s'étend aujourd'hui entre la rue 0 et 8 en prenant les lettres I, J et K.</p> <p>Il rencontre avec le marché Cluny et s'étale de la rue 9 à 12 en prenant les lettres G, H, I, J, K et L les jours de grandes affluences.</p> <p>Les acheteurs viennent en grand nombre de Ouanaminthe pour acheter des habits usagés, chaussures, baskets pour aller vendre à la frontière (Dajabon).</p>

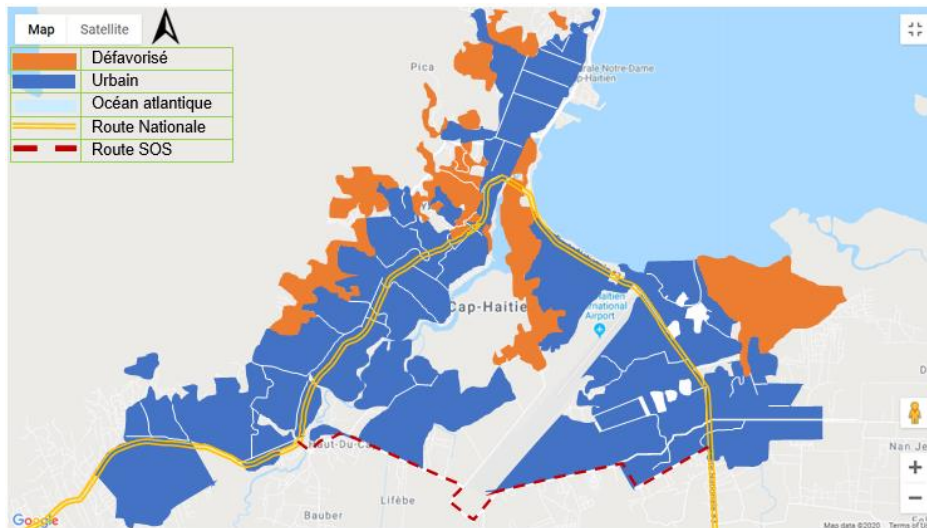


Les rues commerciales et marchés du centre-ville du Cap-Haïtien

Au Cap-Haïtien, 13.6% des hommes ont un contrat formel de travail au sein des ménages pour seulement 8.5% des femmes (OREPA NORD, 2017). Les services, formels et informels, constituent une importante part du secteur économique et donc des revenus des ménages. Au Cap-Haïtien, de très nombreux commerçants, marchands ambulants, autres activités informelles ont été constatées dans la zone du projet. Ces types de commerce sont généralement tenus par des femmes hormis pour les activités suivantes : vente de recharge téléphonique, matériel informatique et téléphonie mobile.

**Habitat humain et statut foncier.** Un travail réalisé en 2017 par la BID et l'OREPA Nord propose une classification des typologies urbaines en quartier dit : urbain/périurbain et défavorisé, à l'intérieur des trois (3) sections communales de la ville : 1<sup>ère</sup> Bande du Nord, 2<sup>e</sup> Haut du Cap et 3<sup>e</sup> Petite Anse.

À l'intérieur de ces quartiers la population n'est pas répartie de manière homogène. Les niveaux de population les plus denses sont en majorité situés à l'intersection des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections communales au niveau du pont Shada.



Classification des quartiers (OREPA Nord, 2018)

Les ménages sont par ailleurs majoritairement propriétaires dans les zones périurbaines (79%) par rapport au milieu urbain (51%) et en zone défavorisée (66%) (OREPA Nord, 2017).

Selon le plan de financement des services publics locaux (LOKAL+2014), de nombreux terrains privés auraient été squattés par la population au cours des deux décennies écoulées, notamment le long des berges et sur les terres où s'étendent actuellement les quartiers périphériques de la ville. Des problèmes semblables auraient surgi depuis quelques années sur les terrains collinaires entourant la

ville, qui connaissent un envahissement anarchique ayant à moyen et long terme des conséquences sérieuses sur l'aggravation des risques d'érosion, d'éboulements et d'inondations pour la ville. En ce qui concerne les terres du Domaine de l'État, les documents concernant le foncier du Cap-Haïtien sont détenus par la Direction générale des impôts (DGI). Leur gestion, manquant de transparence, s'appuie sur un système d'affermage, et le temps d'acquisition d'un terrain est long et difficilement estimable.

Le plan d'occupation des sols, élaboré il y a de cela des décennies, est tombé en désuétude et ne peut donc être utilisé comme référence. Pour l'instant c'est le Plan directeur du ministère du tourisme qui sert de base de réflexion à la Mairie et aux principaux intervenants extérieurs quant au schéma d'aménagement de la municipalité. Au niveau des incidences sur le foncier, le rôle de la Mairie se limite ainsi pour l'instant à l'octroi de patentes et à celui, occasionnel, des permis de construction. Signalons néanmoins les efforts entrepris par la Mairie avec la coopération de l'Université de la Sorbonne et de l'Agence française de Développement, en vue de protéger et valoriser le patrimoine architectural de la vieille ville. »

**Gestion de déchets.** Actuellement, très peu de collectes de déchets sont mises en œuvre dans la grande région de Cap-Haïtien, puisque seulement deux quartiers possèdent un système organisé, à savoir les quartiers de Carénage et de la ville coloniale. Pour le reste de la région, le ramassage des ordures se fait de manière informelle par des particuliers ou des entreprises privées. Et ailleurs encore, les ordures sont brûlées quotidiennement sur la voie publique ou abandonnées dans certains quartiers défavorisés, le long de certaines routes secondaires, comme la route SOS, et pire encore à l'exutoire de la rivière Haut du Cap au niveau du Bassin Rhodo. Si les opérations de tri sont entreprises pour récupérer les matières valorisables telles que le métal, le plastique ou le papier, on assiste également à un phénomène de poldérisation. Ce phénomène consiste à utiliser les déchets pour remblayer le bord de mer et permettant par la suite d'y bâtir des lotissements. Ce phénomène a contribué substantiellement à la destruction des mangroves du littoral.

Au cours de ces cinq (5) dernières années, le processus d'urbanisation anarchique des versants qui surplombent la ville du Cap-Haïtien viennent aggraver considérablement, entre autres, les problèmes de déchets, de sédimentation et d'inondation au niveau du Cap-Haïtien. En effet, une pratique de construction anarchique s'est développée au niveau des mornes où les déchets ménagers et commerciaux et les produits de fouille des nouvelles constructions sont jetés dans les ravines pour être emportés par les eaux de ruissellement lors des événements pluvieux. Ces déchets de toute sortes ainsi que ces déblais contribuent à la sédimentation des canaux, des ouvrages de franchissement, des routes et aggravent le processus d'inondation et de la ville et des communautés défavorisées de long de la côte.

La ville de Cap-Haïtien est la plus grosse productrice de déchets solides dans la région avec une quantité estimée à 175,000 tonnes en 2015 (Burgeap, 2015). Les déchets produits sont pour la plupart des déchets ménagers et assimilés (DMA). Leur composition est assez homogène puisqu'entre 60 et 70% de la masse totale est constituée de matière organique fermentescible (Lacour, 2015).

La route SOS est particulièrement influencée par la gestion anarchique des déchets au Cap-Haïtien. Au moins cinq (5) endroits spécifiques le long de route servent de décharge sauvage de déchets (N 19.72171° ; W 72.227243° ; N 19.722087° ; W 72.220727° ; N 19.718538° ; W 72.211940, N 19.720560° ; W 72.191955° et N 19.720328° ; W72.184551°) comme illustré à la figure ci-après. L'accumulation de ces déchets le long de la route pose un défi supplémentaire dans la conception de la route. Il va falloir déplacer ces déchets sur d'autres sites prédéterminer par l'UCE de concert avec les autorités municipales et le Ministère de l'Environnement. La conception de la route doit chercher à limiter l'accumulation de déchets qui vont se retrouver dans les ouvrages de drainage et aux abords de la route.



Dépotage de déchets le long de la route SOS

## Environnement biophysique

### Conditions climatiques et perspective d'évolution

Selon Clainte-data.org, consulté le 9 août 2021, Cap-Haïtien possède un climat tropical. Des précipitations importantes sont enregistrées toute l'année à Cap-Haïtien, y compris lors des mois les plus secs. La carte climatique de Köppen-Geiger y classe le climat comme étant de type Af. Cap-Haïtien affiche une température annuelle moyenne de 25.7 °C. Avec une température moyenne de 27.4 °C, le mois d'août est le plus chaud de l'année. Avec une température moyenne de 23.9 °C, le mois de février est le plus froid de l'année. Sur l'année, la température varie de 3.5 °C.

Sur l'année, la précipitation moyenne est de 1,256 mm. Juillet est le mois le plus sec, avec seulement 65 mm. Avec une moyenne de 160 mm, c'est le mois de novembre qui enregistre le plus haut taux de précipitations. La variation des précipitations entre le mois le plus sec et le mois le plus humide est de 95 mm.

En juin, le plus grand nombre d'heures d'ensoleillement quotidien est mesuré à Cap-Haïtien en moyenne. En juin, il y a en moyenne 10.88 heures d'ensoleillement par jour et un total de 337.29 heures d'ensoleillement en juin. En janvier, le nombre d'heures d'ensoleillement quotidien le plus bas est mesuré à Cap-Haïtien en moyenne. En janvier, il y a en moyenne 7.77 heures d'ensoleillement par jour et un total de 240.77 heures d'ensoleillement. Environ 3,356.9 heures d'ensoleillement sont comptées à Cap-Haïtien tout au long de l'année. Il y a en moyenne 110.3 heures d'ensoleillement par mois.

Au Cap-Haïtien (océan Atlantique), la température annuelle de l'eau est en moyenne de 27.10°C. En septembre, la température moyenne la plus élevée de l'eau pour cet endroit est atteinte avec en moyenne 28.70°C. Alors qu'en mars, la température moyenne de l'eau la plus basse est mesurée à 25.40°C. C'est vers le 17 septembre que la température de l'eau la plus élevée, environ 28.70°C, est atteinte au cours de l'année. En revanche, les températures moyennes les plus basses sont attendues vers le 14 mars à environ 25.40°C. La masse d'eau suivante est fondamentale pour les températures d'eau spécifiées pour Cap-Haïtien : océan Atlantique.

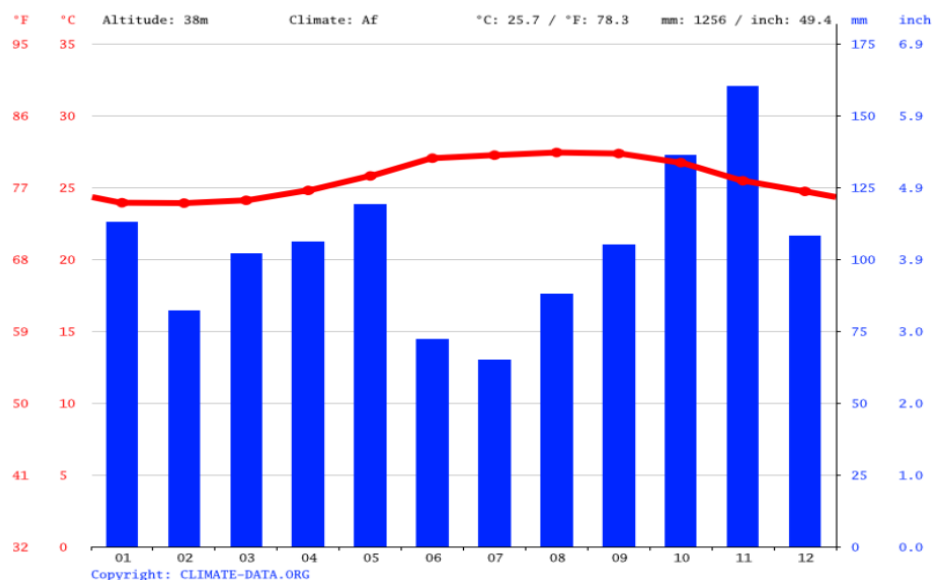


Diagramme ombrothermique de Cap-Haïtien

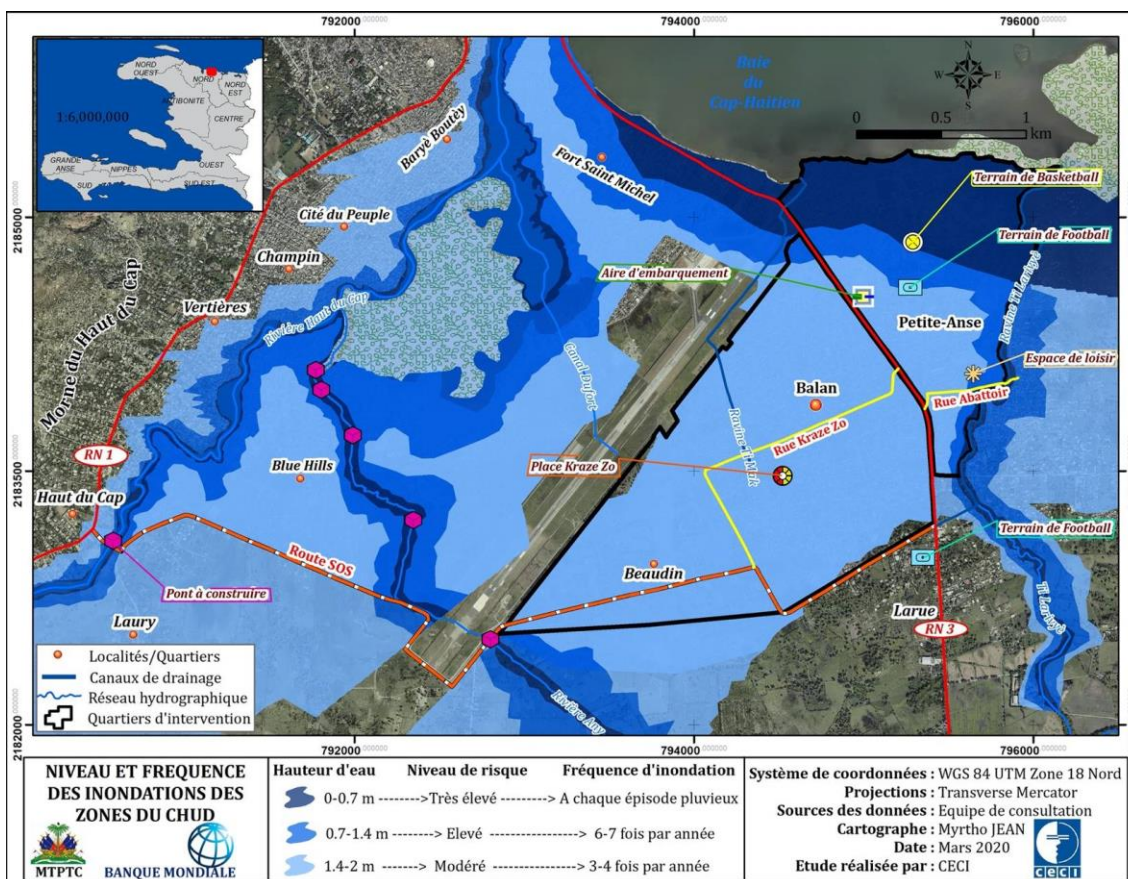
Les vents dans le secteur de Cap-Haïtien soufflent majoritairement dans les directions est et est/nord-est. Les vitesses de vents les plus importantes sont quant à elles enregistrées dans la direction est et nord-nord-est.

De juin à novembre, Haïti est un pays soumis aux risques cycloniques, les cyclones se formant dans le golfe du Mexique et dans la mer des Caraïbes. Ces phénomènes touchent la plupart du temps la péninsule Sud du territoire et épargnent la région Nord dans laquelle se situe Cap-Haïtien. Toutefois les conséquences d'un tel évènement seraient significatives si l'on se réfère à la carte de vulnérabilité du pays face aux risques et au désastre. En effet, Cap-Haïtien se situe dans une zone de vulnérabilité moyenne à grave.

La sévérité des catastrophes liés aux ouragans, inondations et sécheresses a été évaluée en 2006 (Haïti Survie/FOE Haïti) sur une échelle de 1 (maximum risque) à 10 (minimum risque). Pour le département du Nord, la sévérité des ouragans, inondations et sécheresses a été évaluée respectivement à 7, 5 et 7.

La figure ci-après cartographie l'aléa inondation sur la commune de Cap-Haïtien. Elle montre que toute la section de la route SOS située entre l'aéroport international et la rivière Haut du Cap est fortement influencée par l'aléa inondation. Le reste de la route vers la RN3 est peu exposé au risque d'inondation.





Carte de l'aléa inondation sur la commune de Cap-Haïtien

Durant les enquêtes et focus groups pour l'établissement de la ligne de base du projet, les parties prenantes ont beaucoup insisté sur les problèmes de l'inondation au niveau de la route SOS. Pour la rivière Any, les problèmes de l'inondation se sont aggravés sérieusement depuis la construction de la clôture de l'aéroport selon les riverains/es. Cette clôture s'est effondrée à plusieurs reprises sous le poids des crues de la rivière Any.

Au niveau de Haut du Cap, les inondations enregistrées les 30 et 31 janvier 2022 ont provoqué le déplacement de plusieurs ménages. Cette situation de déplacement temporaire de ménage a été observée tout le long de la route SOS, incluant les communautés et quartiers avoisinants. Les travaux de curage entrepris par les autorités municipales et départementale au courant des premières semaines du mois de janvier 2022 le long de la route SOS n'ont permis d'empêcher l'inondation des riverains/es bien que les témoignages récoltés aient confirmé que sans ces travaux, la situation des riverains/es aux alentours de l'aéroport aurait été pire. Les photos ci-après illustre le problème de l'inondation au le long de la route SOS. Ces images ont été prises par l'UCE lors des événements pluvieux du 30 et 31 janvier 2022.





Inondation provoquée par les rivières Haut du Cap et Any  
(Photos UCE/MTPTC, 31 janvier 2022)

## Qualité de l'air

Les questions de qualité de l'air sont encore peu prises en compte à l'échelle d'Haïti et il n'y a pas de données existantes au niveau de la région de Cap-Haïtien. Toutefois la question est loin d'être anecdotique. Les constats ci-dessous découlent des observations faites par des experts de Tetra Tech en juin et juillet 2017 et confirmées par les Spécialistes en gestion E&S de l'UCE lors de multiples visites subséquentes effectuées au Cap-Haïtien.

Les principales sources d'émissions de polluants atmosphériques observées sont les suivantes :

- Les activités de transport : la circulation est particulièrement importante au Cap-Haïtien, avec des véhicules pour la plupart anciens. La ville abrite aussi un aéroport international ;
- Les zones industrielles et le port : ce dernier n'étant pas relié au réseau électrique locale, il repose sur plusieurs générateurs ;
- Les activités domestiques : brûlage de bois de chauffage et de charbon ;
- La décomposition ou l'incinération à l'air libre de déchets organiques de toute sorte.

## Relief, sols et géologie

La ville du Cap-Haïtien se trouve dans la région de la plaine du Nord avec une élévation très proche du niveau de la mer. Le point le plus haut du secteur culmine à 718 m d'altitude, il correspond au sommet du Morne du Cap, montagne située à l'Ouest de la ville.

Les données géologiques ci-dessous sont issues des rapports d'étude dans le cadre du projet de développement municipal et de résilience urbaine au Cap-Haïtien (BRL Ingénierie, 2017).

La zone d'influence du projet est composée à l'Ouest par un chaînon montagneux de direction Nord-Est/Sud-Ouest dénommé le Morne du Cap puis dans sa partie Ouest d'une large plaine qui s'étend sur une large partie de la zone Nord d'Haïti. Chacune de ces deux zones présente une histoire géologique spécifique.

**Morne du Cap.** Du point de vue géologique, le Morne du Cap à l'Ouest est constitué de formations volcaniques et volcano-sédimentaires datées du Crétacé supérieur, c'est-à-dire de la dernière période de l'ère secondaire d'âge variant entre 65 et 100 millions d'années. Situées à la base des reliefs du Morne du Cap, les formations volcaniques sont constituées de laves andésitiques, friables et à patine rouille, et de brèches formées de débris de roches volcaniques, consolidées par une matrice andésitique.

Quant à l'ensemble volcano-sédimentaire, il est composé de roches siliceuses de couleur violacée à noire, observables à la petite butte Saint-Michel située au Nord-Ouest de l'aéroport du Cap-Haïtien. Tout le long du flanc du Morne du Cap et au sommet des petites collines, on rencontre des blocs de calcaires karstifiés et bréchifiés.

Il est toutefois pertinent de préciser que les mornes du Cap-Haïtien subissent une urbanisation anarchique avec des conséquences graves sur les infrastructures et le cadre de vie au niveau de la ville du Cap-Haïtien et la 3<sup>e</sup> section Petite Anse. En plus d'un système de drainage inexistant, les produits de fouille et les déchets de toutes sortes sont abandonnés dans le lit des ravines et sur les versants à la merci des eaux de ruissellement. Ces produits contribuent à la sédimentation des ravines, des routes et à l'engorgement des ouvrages de traversé et servent par ricochet à aggraver les problèmes d'inondation au Cap-Haïtien.



Urbanisation anarchique des mornes du Cap-Haïtien

**Plaine.** La plaine est séparée du Morne du Cap par une zone de piémont à pente douce formant un glacis au pied de la chaîne du Haut du Cap. Cette zone est constituée de colluvions correspondant à

des dépôts de sables argileux beige-brun à rougeâtre provenant de l'érosion du Morne. Une grande partie de la ville est construite sur ces colluvions.

La plaine alluviale proprement dite s'étend quant à elle largement vers l'Est et rassemble les produits issus de l'altération des reliefs du Morne du Cap, ainsi que des dépôts marécageux et littoraux liés au rivage marin du Quaternaire. Enfin, des alluvions actuelles se sont accumulées à l'estuaire de la rivière du Haut du Cap. Elles se composent de sables, de graviers auxquels s'ajoutent des déchets d'origine anthropique.

Dans la zone alluviale la lithologie du sous-sol dans ces zones est caractérisée ensuite par une succession de couches de grave limoneuses et de sable. Le substratum rocheux est profond puisqu'il se situe à plus de 100 m.

Dans le temps, la zone de plaine traversée par la route SOS était colonisée par des plantations de canne à sucre. Même si le problème de l'inondation existait, les impacts ne furent pas les mêmes. Les eaux stagnaient sous les plantations et ne représentaient aucun danger pour des habitats et d'autres infrastructures humaines jusqu'à leur assèchement et infiltration au bout de quelques jours ou semaines. Maintenant, avec l'état d'urbanisation actuelle du secteur, des alternatives viables doivent être recherchées pour solutionner ce problème d'inondation récurrente de la route et ses environs.

## Aquifère, sources et réseau hydrographique

La ville du Cap-Haïtien est située sur une plaine alluviale (gravillons, sable fin, limon et argile) présentant un aquifère facilement exploitable. La recharge des eaux souterraines vers l'aquifère se produit probablement localement avec une recharge des couches plus profondes plus loin au sud-ouest et contient des eaux souterraines plus anciennes. Ces ressources sont menacées par les déboisements réalisés dans les zones en amont. Cette baisse peut causer l'assèchement des puits ou peut bloquer la production d'eau potable. En plus de cela, il commence à être constaté que la qualité de l'eau se dégrade dans les aquifères de surface du fait de l'entreposage sauvage de déchet et l'absence de réseau de collecte des eaux usées (BRL Ingénierie, 2017).

Sur la section communale du Haut du Cap, juste en dessous des mornes, de nombreuses sources se forment dans les roches volcaniques, au contact de niveaux imperméables.

De manière générale, la ville du Cap-Haïtien se situe dans une plaine alluviale soumise fréquemment aux inondations.

Le territoire du Cap-Haïtien est traversé par un certain nombre de rivières qui vont des montagnes (Le Massif du Nord) à la Côte Atlantique. Trois d'entre eux ont leur embouchure dans la baie du Cap-Haïtien. D'Ouest à l'Est, les rivières sont les suivantes : Rivière du Haut du Cap (aussi appelée rivière Galois), Rivière du Commerce et Grande Rivière du Nord.

- 325 km<sup>2</sup> pour la rivière du Haut du Cap qui traverse la ville du Cap-Haïtien et atteint la baie du Cap-Haïtien à environ 0.8 km au sud du port.
- 680 km<sup>2</sup> pour la Grande Rivière du Nord (incluant la rivière Commerce). La Grande Rivière du Nord traverse les régions de Limonade et de Quartier Morin.

Le bassin versant du Cap-Haïtien est constitué de la ville du Cap-Haïtien en aval et du Morne du Haut du Cap en amont (CECI, 2017). Ce dernier comprend 5 sous-bassins versants où prennent naissance les principales ravines, dont Belle Hôtesse et Zétrier qui passent dans le centre-ville du Cap et l'inonde assez fréquemment.

La superficie totale du bassin versant est d'environ 16 km<sup>2</sup> avec deux sous-bassins versants principaux : le bassin versant de la ravine Belle Hôteesse (Bande du nord) d'une superficie de 5.63 km<sup>2</sup> et le bassin versant du Sud de 4.14 km<sup>2</sup> (qui inclut les ravines Quiteo et Zétrier). Les sous-bassins versants du Sud alimentent des ravines qui traversent directement la ville et les quartiers périphériques et déversent dans les réseaux de drainage vers l'embouchure de la rivière où se trouve le bassin Rhodo qui est une zone humide avec présence de mangrove. La ravine Belle Hôteesse, elle, traverse le bas de la ville pour déverser directement dans la mer (CECI, 2017).



Carte de localisation des rivières, principales ravines et sources du Cap-Haïtien  
Source : OREPA Nord, 2018

## Littoral et système marin

La baie du Cap-Haïtien s'étend de la pointe du Picolet au Nord-ouest, jusqu'à l'embouchure de la Grande Rivière du Nord à l'est. La façade ouest de la baie présente une série d'indentations séparées par des pointes rocheuses dont la plupart sont surmontées d'anciens forts en ruines. Dans la partie sud de la baie, la bande côtière entre Haut du Cap et la Grande Rivière du Nord a un relief très plat ; elle est formée par une côte marécageuse et boueuse largement couverte de mangroves.

Le site portuaire du Cap-Haïtien est protégé par des bancs de sable et des récifs coralliens qui forment une véritable barrière naturelle le long de la partie Nord et Est de la baie ; ces récifs forment une ligne continue au Nord-ouest près de Picolet jusqu'à l'embouchure de la Grande Rivière du Nord (au Nord-est). Le chenal d'accès au port longe la côte ouest (USAID, 2016).

La section communale de Petite Anse présente deux zones de mangrove relativement dégradées par la pression humaine. En particulier la mangrove au Nord-est de Petite Anse a été envahie par la construction d'habitations. De manière générale, le bois de mangrove est utilisé pour la production de charbon et pour la construction de maisons et de petites embarcations.

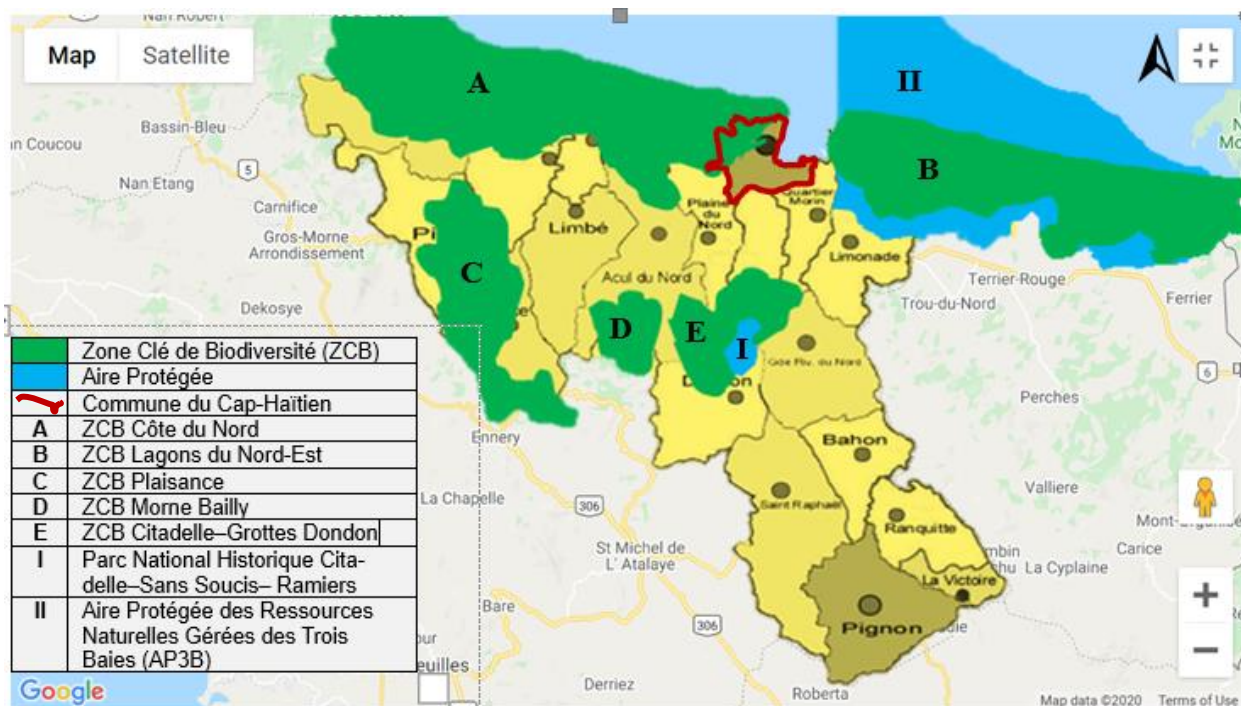
**Courants marins.** Généralement, les courants le long de la côte nord d'Haïti vont d'est en ouest avec une vitesse moyenne de 0.5 nœud et un maximum de 1 nœud, comme dans le chenal de la Tortue. Près du Cap-Haïtien, quand un vent s'installe du nord ou du nord-ouest pendant quelques jours, le courant s'installe vers l'est (AECOM, 2017).

**Marées.** En général, dans toute la région des Antilles, les marées montrent une élévation basse et sont assez irrégulières ; elles sont fortement influencées par les vents dominants et les conditions météorologiques, entre autres. En général, la marée montante bouge vers l'Ouest, et le reflux vers l'Est. Cependant, il peut y avoir des exceptions locales. Dans la région de Cap-Haïtien, il y a deux marées hautes et deux marées basses par jour d'élévations inégales (AECOM, 2017). L'évolution des marées au niveau de la mer au Cap-Haïtien peut être observée à la station installée par le Système d'alerte précoce des Caraïbes de l'UNESCO, disponible sur [web](#).

## Systemes écologiques, zones clés de biodiversité et aires protégées

Selon le MENFP (2011), Le Morne Lory, au nord du centre-ville du Cap-Haïtien est donc déclaré également « forêt nationale réservée » par l'arrêté du 15 mars 1947 et a fait l'objet d'un projet de parc urbain écologique en 2013 (Dorimain, 2013). En 2013, l'Institut de recherche et d'appui technique en aménagement du milieu (IRATAM) a fait la proposition de transformer le « Morne Lory » au Cap-Haïtien en un parc écologique urbain. Cette proposition a été appuyée par les Pères de Sainte-Croix (les propriétaires du terrain) et les élèves ou souscripteurs du groupe environnemental du Collège Notre-Dame du Cap-Haïtien. Cette démarche demeure au stade de projet et n'a pas été exécutée (Dorimain, 2013).

**Zones clés de biodiversité et aires protégées.** L'île d'Haïti en général fait partie du *Hotspot* de la biodiversité mondiale qui est la Caraïbe caractérisée par une forte endémicité comparable à celle de Madagascar (CI, 2001). L'évaluation de la Société Audubon Haïti (SAH, 2011) identifie les zones clés de la biodiversité d'Haïti et la côte nord a été relevée comme une zone particulière riche en biodiversité faunique et floristique. L'agence nationale des aires protégées (ANAP) a aussi délimité deux aires protégées au niveau du département du Nord, le Parc National Historique Citadelle-Sans Soucis-Ramiers et l'Aire Protégée des Ressources Naturelles Gérées des Trois Baies (AP3B). La commune du Cap-Haïtien héberge une partie de la Zone Clé de Biodiversité des Côtes Nord.



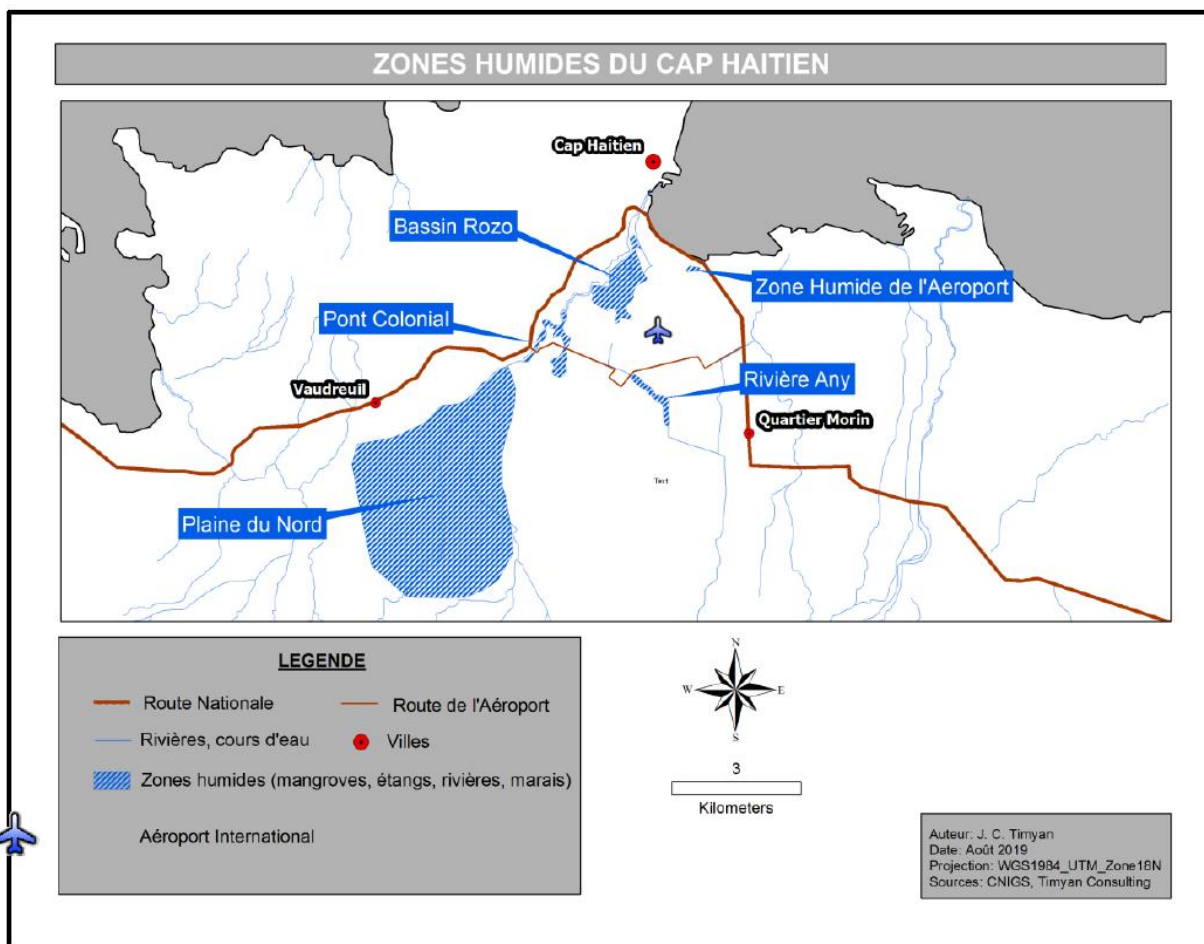
Aires protégées et zones clés de biodiversité du département du nord  
Source : SAH, 2011 et ANAP, 2016

Biodiversité menacée de la ZCB des Côtes Nord

LES ESPECES MENACEES DE LA ZONE CLE DE LA BIODIVERSITE DES COTES NORD		
Classe	Espèces	Statut
Amphibiens	<i>Hypsiboas heilprini</i> Noble, 1923	VU
	<i>Osteopilus vastus</i> Cope, 1871	EN
	<i>Osteopilus pulchrilineatus</i> Cope, 1869	EN
Oiseaux	<i>Aratinga chloroptera</i> Souancé, 1856	VU
	<i>Corvus leucognaphalus</i> Daudin, 1800	VU

LES ESPECES MENACEES DE LA ZONE CLE DE LA BIODIVERSITE DES COTES NORD		
Classe	Espèces	Statut
Arbres	<i>Cedrela odorata</i> L.	VU
	<i>Cinnamomum triplinerve</i> (Ruiz & Pav.) Kosterm.	VU
	<i>Guaiacum officinale</i> L.	EN
	<i>Guaiacum sanctum</i> L.	EN
	<i>Huertia cubensis</i> Griseb.	VU
	<i>Magnolia domingensis</i> Urb.	EN
	<i>Magnolia emarginata</i> Urb. & Ekm.	EN
	<i>Senna domingensis</i> (Spreng.) H. S. Irwin & Barneby	VU
Reptiles	<i>Caretta caretta</i> L., 1758	EN
	<i>Celestus warreni</i> Schwartz, 1970	CR
	<i>Chelonia mydas</i> L., 1758	EN
	<i>Cyclura cornuta</i> Bonnaterre, 1789	VU
	<i>Dermochelys coriacea</i> Vandelli, 1761	CR
	<i>Eretmochelys imbricata</i> L., 1766	CR
Crustacées	<i>Epilobocera haytensis</i> Rathbun, 1893	VU
Poissons	<i>Balistes vetula</i> L., 1758	VU
	<i>Epinephelus striatus</i> Block, 1792	EN
	<i>Hippocampus erectus</i> Perry, 1810	VU
	<i>Hyporthodus flavolimbatus</i> Poey, 1865	VU
	<i>Hyporthodus nigritus</i> Holbrook, 1855	CR
	<i>Lachnolaimus maximus</i> Walbaum, 1792	VU
	<i>Lutjanus analis</i> Cuvier, 1828	VU
	<i>Lutjanus cyanopterus</i> Cuvier, 1828	VU
	<i>Mycteroperca interstitialis</i> Poey, 1865	VU
	<i>Thunnus obesus</i> Lowe, 1839	VU
Requins	<i>Isurus oxyrinchus</i> Rafinesque, 1810	VU
Coraux	<i>Acropora cervicornis</i> Lamarck, 1816	CR
	<i>Acropora palmata</i> Lamarck, 1816	CR
	<i>Agaricia lamarcki</i> Edwards & Haime, 1851	VU
	<i>Dendrogyra cylindrus</i> Ehrenberg, 1834	VU
	<i>Dichocoenia stokesii</i> Edwards & Haime, 1848	VU
	<i>Montastraea annularis</i> complex <sup>1</sup>	VU
	<i>Mycetophyllia ferox</i> Well, 1973	VU
	<i>Oculina varicosa</i> Leseuer, 1821	VU
<b>Espèces endémiques</b> : Plusieurs espèces de poissons vivipares du genre <i>Limia</i> , y compris <i>L. dominicensis</i> , <i>L. meloanogaster</i> , <i>L. melanotata</i> , <i>L. nigrofasciata</i> et <i>L. tridens</i> , constituent des espèces endémiques de l'Île d'Hispaniola que l'on trouve dans les eaux douces ainsi que saumâtres. Ces espèces n'ont pas été évaluées par l'UICN. Le copépode violet, <i>Mastigodiptomus purpureus</i> Marsh, 1907 (VU), est présent dans les systèmes d'eaux douces d'Haïti, mais l'étendue de son domaine est incertaine. <i>Eleutherodactylus limbensis</i> , La Grenouille Riveraine d'Haïti, n'a pas été évalué par l'UICN, mais est cependant endémique à la région Nord d'Haïti. <sup>1</sup> Comprend 3 espèces : <i>Montastraea annularis</i> , <i>M. faveolata</i> et <i>M. franksi</i> .		

**Autres écosystèmes et habitats naturels sensibles.** En août 2019, La Banque mondiale a commandité une évaluation de base de la biodiversité des zones humides des rivières du Haut du Cap et Any se trouvant dans la zone d'influence du projet CHUD.



Zones humides du Cap-Haïtien

Les résultats ont montré que la qualité de l'eau varie considérablement entre les zones humides, mais reflétait généralement la position dans le bassin versant. Les paramètres de qualité de l'eau les plus médiocres se trouvaient dans les zones humides de plus basse altitude et les meilleurs dans les sites de haute-terres. En général, il en était de même pour la diversité des oiseaux, des reptiles, des amphibiens et des plantes. Les espèces de Limia et de tilapia étaient les espèces de poissons les plus abondantes parmi les sites, dont plusieurs sont indigènes et probablement endémiques de l'île. Au total, 51 espèces d'oiseaux ont été répertoriées, dont 8 endémiques d'Hispaniola, 2 espèces menacées (Corneille d'Hispaniola et Dendrocoryne des Antilles) et 3 quasi menacées. Deux espèces introduites (Tisseren gendarme, Capucin damier) sont devenues les espèces les plus abondantes sur les sites de haute-terres. Parmi les reptiles et les amphibiens, un total de 7 reptiles et 2 amphibiens ont été observés. Les conditions météorologiques sèches avant et pendant l'évaluation étaient probablement le principal facteur responsable de la non-détection des genres de rainettes. Les seuls amphibiens détectés étaient 2 espèces introduites – l'ouaouaron et le crapaud marin. L'endémie locale, le gecklolet de Cap-Haïtien, n'a pas été observée malgré une recherche nocturne du reptile dans la localité type.

Les habitats tels que reflétés dans la diversité végétale sont typiques des sites fortement perturbés avec plus de 40% des espèces introduites non indigènes. Les zones humides de mangrove du Bassin Rhodo sont passées de 323 hectares en 1979 à 77 hectares actuellement. Malgré tout, la plupart des mangroves restantes sont dégradées et de vastes zones sont envahies par des espèces aquatiques



envahissantes non indigènes en raison de la sédimentation et des modifications de l'hydrologie de la rivière Haut du Cap.

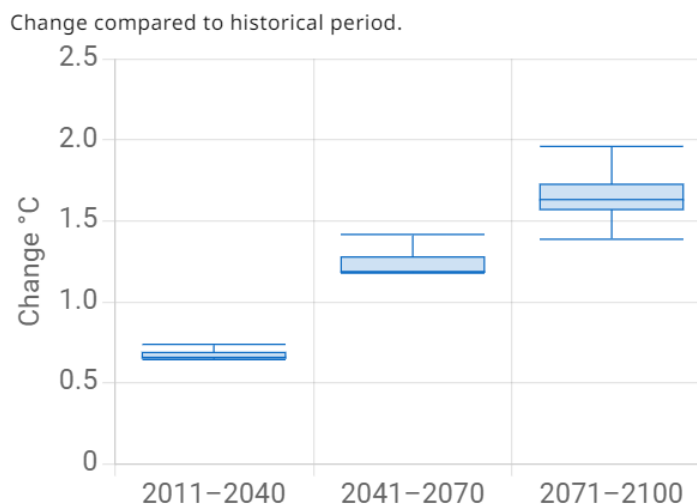
La route SOS héberge, tout au long, plusieurs arbres. Certains d'entre eux pourraient se retrouver dans l'emprise de la nouvelle route SOS. Un effort important sera consenti afin de limiter, autant que faire se peut, la coupe de ces arbres. Selon le principe de la solution fondée sur la nature, les arbres existants, particulièrement ceux avec un diamètre important, seront intégrés dans le schéma d'aménagement sans compromettre la sécurité des usagers/es de la route.

## Impact du changement climatique sur la température et les précipitations

Haïti est particulièrement vulnérable aux effets du changement climatique en raison de sa faible capacité à répondre aux défis environnementaux et de son économie largement dépendante de l'agriculture. Les tempêtes tropicales et les inondations sont des préoccupations majeures, car elles peuvent endommager les infrastructures et les cultures, ce qui peut avoir un impact sur la sécurité alimentaire des populations locales.

Changement de température : Pour la période 2020 -2039, il est anticipé une hausse de la température moyenne de l'ordre de 0.7°C à 1°C par rapport à la période de référence 1995-2014 (World Bank, 2019). À l'horizon 2050, la hausse de la température moyenne d'Haïti, par rapport à la période 1986-2005, pourrait dépasser les 2°C de la température moyenne du pays (USAID, 2017). À l'horizon 2090-20100, cette augmentation pourrait atteindre les 4.7°C avec une certaine hétérogénéité. Les régions situées au centre et un peu à l'est enregistreront une augmentation plus sévère comparativement aux zones côtières (PNUD, 2014). Cette augmentation de température se traduira également par une augmentation du nombre de jours et de nuits chauds. La figure ci-après indique, pour la période 2011-2040 et pour le RCP 4.5, un changement médian de température moyenne annuelle de 0.66°C par rapport à la période 1981-2010. La moitié de l'ensemble des modèles anticipent un changement variant entre 0.65°C et 0.69°C.

### Temperature (annual mean)



Indicator: Temperature (annual mean), Time periods: 2011-2040, 2041-2070 & 2071-2100, Historical period: 1981-2010, RCP 4.5, Model: CORDEX Central America Ensemble Mean, Model results for an area covering the location: Acul du Nord, Akil di Nò, Nord (19.68, -72.32)

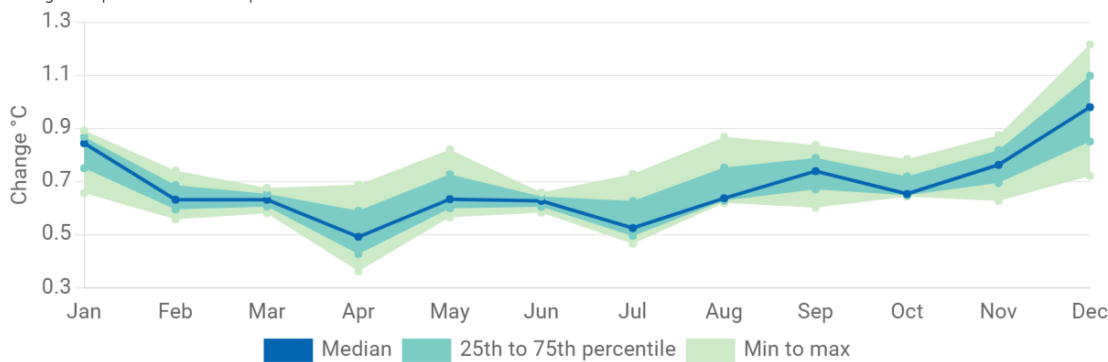
Reference: <https://climateinformation.org> (date: 2023-02-19)

Scénarios de changement de température moyenne annuelle pour Milot, Acul du Nord et Cap-Haïtien

De son côté, la figure ci-après indique les projections de changements de température moyenne pour Milot, Acul du Nord et Cap-Haïtien. Pour la période 2011-2040 et le RCP 4.5, les changements de température moyenne mensuelle varient entre 0.36°C et 1.2°C par rapport à la période 1981-2010.

### Temperature (monthly mean)

Change compared to historical period.



Indicator: Temperature (monthly mean), Time period: 2011-2040, Historical period: 1981-2010, RCP 4.5, Model: CORDEX Central America Ensemble Mean, Model results for an area covering the location: Acul du Nord, Akil di Nò, Nord (19.68, -72.32)

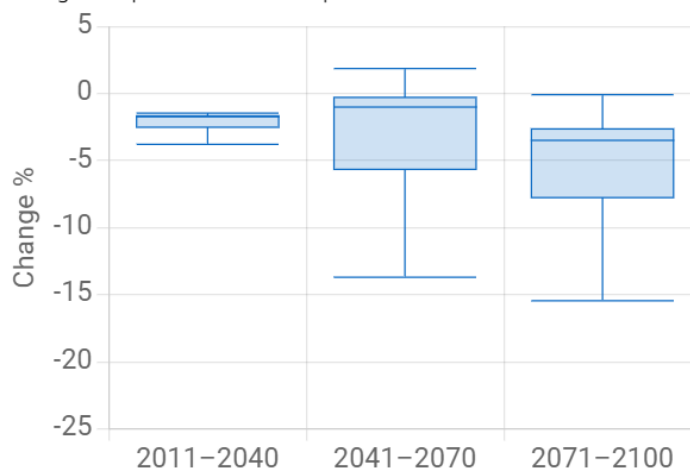
Reference: <https://climateinformation.org> (date: 2023-02-19)

### Scénario de changement de température moyenne mensuelle anticipés pour Milot, Acul du Nord et Cap-Haïtien

**Changement de précipitation.** Contrairement aux températures, les variations de précipitations ne suivent pas toujours les mêmes tendances suivant le modèle considéré. Le PNUD (2014) et la BID (2015) indiquent à la fois des hausses et des baisses dans la quantité de précipitation, tandis que l'USAID (2017) et autres anticipent une baisse annuelle de 43 mm d'ici 2050. L'une des conclusions inquiétantes de ces projections pour le secteur agricole est un potentiel retard dans l'enregistrement des premières pluies printanières (PNUD, 2014). La fréquence des périodes de sécheresse subira une augmentation dans certaines régions du pays, y compris le Nord-ouest, le Nord-est, l'Artibonite et le Centre (USAID, 2017). À l'horizon 2020-2039 et par rapport à la période 1995-2014, le nombre de jours secs pourrait dépasser 15, notamment entre les mois de janvier et avril (World Bank, 2019). À l'instar des précipitations, il existe une grande variabilité des modèles quant à la fréquence des ouragans dans le futur. Néanmoins, sous un climat plus chaud de 3°C et 4°C, ils anticipent généralement une augmentation de l'intensité des ouragans (Hoegh-Guldberg, 2018). En ce qui a trait au niveau marin, il en est attendu une hausse pouvant dépasser 1 mètre d'ici 2071 (PNUD, 2014). La figure ci-après indique, pour la période 2011-2040 et pour le RCP 4.5, un changement médian de précipitation moyenne annuelle de -1.7% par rapport à la période 1981-2010. La moitié de l'ensemble des modèles anticipent un changement variant entre -2.5% et -1.7%.

## Precipitation (annual mean)

Change compared to historical period.



Indicator: Precipitation (annual mean), Time periods: 2011-2040, 2041-2070 & 2071-2100, Historical period: 1981-2010, RCP 4.5, Model: CORDEX Central America Ensemble Mean, Model results for an area covering the location: Acul du Nord, Akil di Nò, Nord (19.68, -72.32)

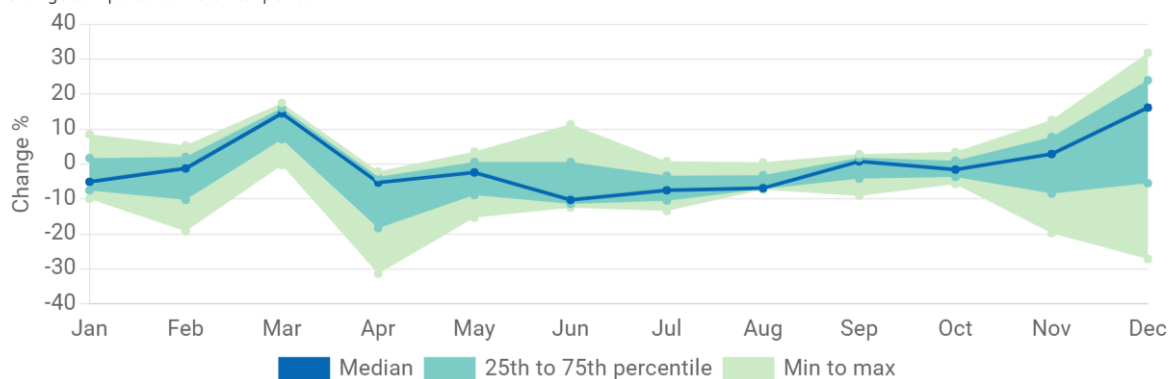
Reference: <https://climateinformation.org> (date: 2023-02-19)

Scénarios de changements de précipitation moyenne annuelle pour Milot, Acul du Nord et Cap-Haïtien

La figure ci-après présente les changements de précipitation moyenne mensuelle pour Milot, Acul du Nord et Cap-Haïtien. Pour la période 2011-2040 et le RCP 4.5, les changements mensuels moyens anticipés sont entre -31% et 32% par rapport à la période 1981-2010.

## Precipitation (monthly mean)

Change compared to historical period.



Indicator: Precipitation (monthly mean), Time period: 2011-2040, Historical period: 1981-2010, RCP 4.5, Model: CORDEX Central America Ensemble Mean, Model results for an area covering the location: Acul du Nord, Akil di Nò, Nord (19.68, -72.32)

Reference: <https://climateinformation.org> (date: 2023-02-19)

Scénarios de changements de précipitation moyenne mensuelle pour Milot, Acul du Nord et Cap-Haïtien

## Fréquence et schémas des risques de catastrophes climatiques

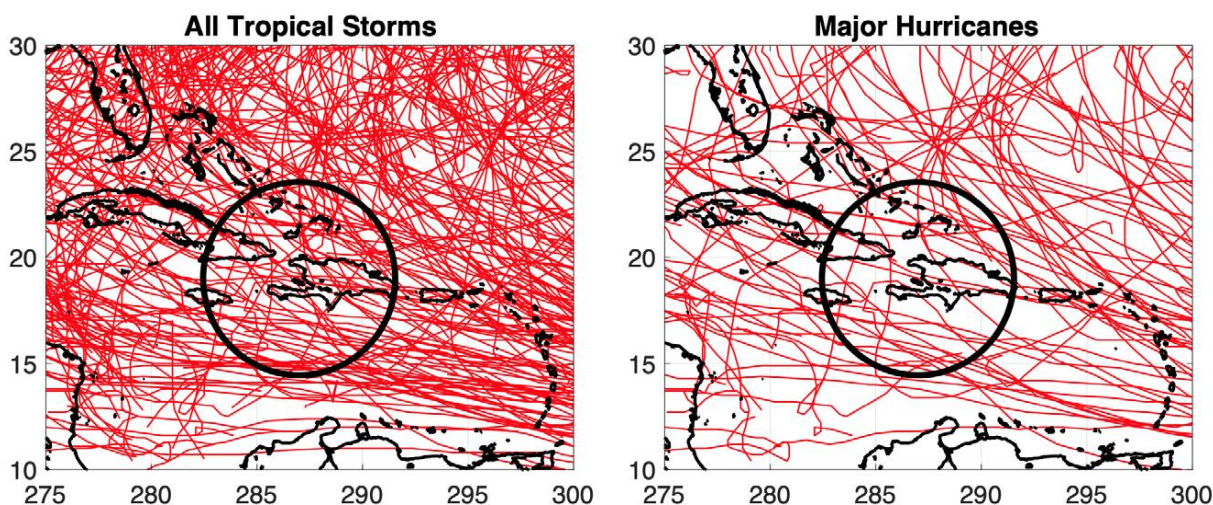
Avec plus de 90% de sa population exposée aux catastrophes naturelles, Haïti est un pays extrêmement vulnérable. En janvier 2017, Haïti était classé comme le 10<sup>e</sup> pays le plus vulnérable au monde aux catastrophes naturelles par l'Index for Risk Management 2017 (InfoRM, 2018). Haïti a l'indice de vulnérabilité aux ouragans le plus élevé (12.9 sur une échelle de 13) parmi les États insulaires des pays à faible revenu (PFR) et est le 3<sup>e</sup> pays le plus sévèrement touché par les événements climatiques dans le monde (Indice mondial sur le changement climatique, 2016). En moyenne, chaque catastrophe coûte 2% du PIB par an et affecte considérablement le secteur agricole particulièrement.

La perte annuelle moyenne multirisque est estimée entre 250 et 300 milliards dans le monde, avec une augmentation particulière entre 2005 et 2014 (UNISDR, 2015) et une histoire d'ouragans fréquents. Les statistiques au niveau des pays révèlent qu'Haïti se situe au 5<sup>e</sup> rang des multirisques, avec 93.4% de la superficie totale à risque et 96.5% de la population dans les zones à risque (Banque mondiale, 2005).

En ce qui concerne les trajectoires des ouragans, la zone du projet dans le Nord a historiquement été relativement moins exposée que d'autres parties du pays, comme le montre la figure ci-après. Le changement climatique aura probablement un effet sur les trajectoires des ouragans et donc sur les zones d'atterrissage, laissant une grande partie du pays sous un risque accru. On s'attend généralement à ce que la fréquence et l'intensité des événements climatiques augmentent.

Cette situation est exacerbée par le fait que le gouvernement d'Haïti a une capacité relativement faible à investir dans la préparation aux situations d'urgence et à répondre aux catastrophes. La résilience d'Haïti, ou sa capacité à faire face et à se remettre des catastrophes naturelles, est considérée comme très faible.

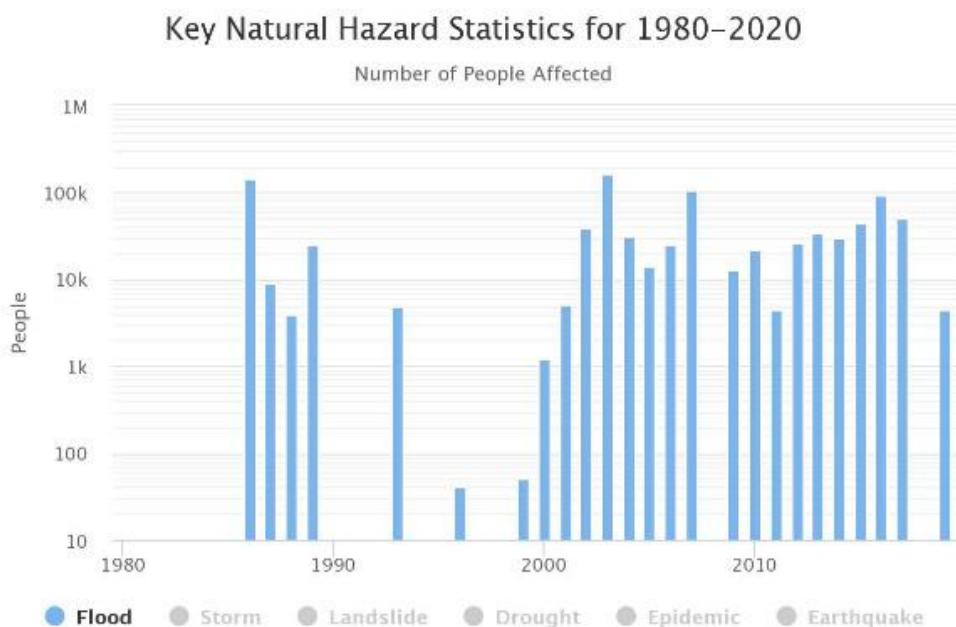
La figure ci-après indique, selon les données de la NOAA HURDAT2 pour la période 1981-2020, les tempêtes tropicales et ouragans majeurs enregistrés dans un rayon de 500 km de la République d'Haïti. Si l'on considère la période susmentionnée, le pays est frappé, en moyenne, par 2.1 tempêtes tropicales et 0.8 ouragan majeur par année (Karnauskas, 2022), provoquant ainsi des dégâts matériels et des pertes en vies humaines assez importants (CIAT, 2012). Ces situations contribuent généralement à accentuer le processus de paupérisation d'une majorité de la population avec ses principaux corollaires sociaux négatifs pour le pays.



Trajectoire historique des tempêtes tropicales majeurs dans un rayon de 500 m d'Haïti au cours de la période 1981-2020 (Karnauskas, 2022)

Les pluies torrentielles ainsi que les marées de tempête accompagnant ces systèmes météorologiques extrêmes provoquent généralement des inondations, notamment dans les zones situées en aval des

bassins hydrographiques dégradés du pays. La Figure 10 présente les principales inondations enregistrées au cours de la période 1980-2020 ainsi que le nombre de personnes affectées.



Inondations enregistrées en Haïti de 1980-2020 (World Bank, 2019)

Avec la dégradation du milieu biophysique haïtien, des épisodes de pluie normale provoquent des inondations de plus en plus fréquentes dans les grands centres urbains du pays, notamment Port-au-Prince, Cap-Haïtien, Cayes et Gonaïves. À l'intérieur de ces villes, la fréquence des inondations est encore plus prononcée dans les zones marginales, particulièrement les bidonvilles où les infrastructures de drainage sont tout simplement inexistantes. La fréquence des épisodes d'inondation tend à être plus prononcée depuis l'année 2000.

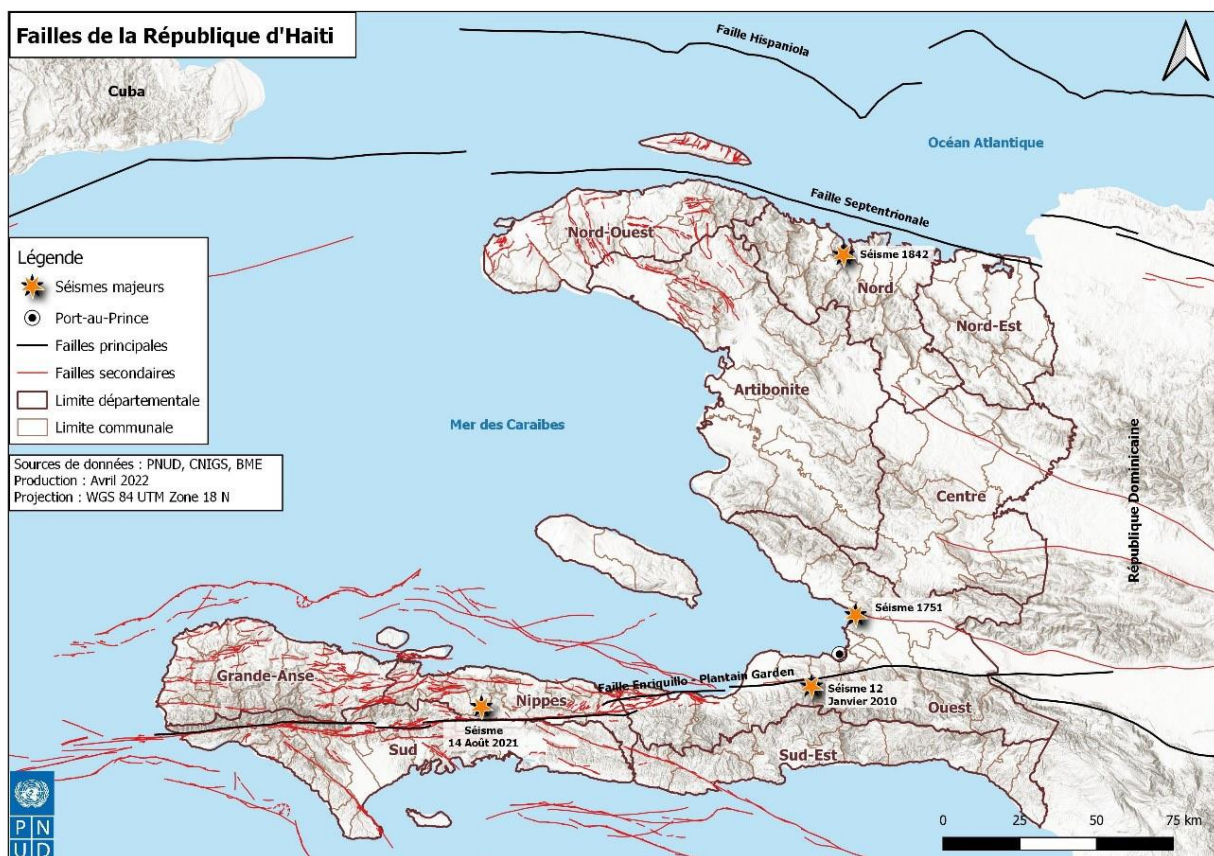
Par ailleurs, bien qu'on en parle moins, le pays est également frappé par des épisodes climatiques extrêmes à action lente comme la sécheresse. De 1968 à 2016, le pays a connu neuf (9) épisodes significatifs de sécheresse provoquant des pénuries alimentaires et d'eau ainsi que des pertes d'animaux (CRED, 2020). Le tableau ci-dessous présente la liste desdits épisodes ayant été enregistrés dans certaines régions du pays au cours de la période susmentionnée. La région la plus frappée par ce type d'aléa naturel reste le département du Nord-Ouest. D'autres épisodes de sécheresse récents moins documentés et plus circonscrits ont été également enregistrés dans le pays.

## Risques naturels de nature géologique

Le Cap-Haïtien se trouve dans une zone sismique active et est donc exposé à des risques sismiques. Plusieurs tremblements de terre ont été enregistrés dans la région au fil des ans, dont le plus récent a été un séisme de magnitude 5.9 en octobre 2018.

Le risque sismique dans la région est dû à la présence de la plaque tectonique nord-américaine qui se déplace vers l'est par rapport à la plaque caraïbe. Cette zone de collision crée une activité sismique le long de la côte nord d'Haïti, y compris dans la région du Cap-Haïtien.

Si la faille Septentrionale est la plus active, et est notamment responsable du séisme du 7 mai 1842 qui fit périr plus de la moitié de la population (5,000 morts), les deux ont le potentiel de générer des tsunamis potentiellement importants qui pourraient atteindre 9 à 12 mètres de hauteur (Da vid E., Coulet C., Grilli A., Grilli S., 2015). À noter que la deuxième moitié de l'année 2021 et le début de l'année 2022 ont été marqués par d'importantes activités sismiques, particulièrement dans le Grand Sud du pays. Certaines secousses se faisaient ressentir partout dans le pays, incluant Cap-Haïtien. Ainsi l'aléa sismique est à prendre en compte dans les décisions du projet.



Principales failles de la République d'Haïti (PNUD, 2022)

## Patrimoine culturel

Le département du Nord en général se distingue par son patrimoine historique et culturel. La partie historique de la ville du Cap-Haïtien a été classée en 1995 patrimoine national par l'ISPAN (Institut de Sauvegarde du Patrimoine National). La ville a été presque totalement détruite par le tremblement de terre de 1842 et reconstruite dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle. La plupart des bâtiments datent de cette époque, mais il existe également de nombreuses bâtisses du 18<sup>e</sup> siècle en brique et stuc. La plupart des anciens bâtiments sont abandonnés et en très mauvais état.

CECI (2017) dans son étude sur les ravines de Zétrier et Belle Hôtesse a recensé plusieurs ponts d'origine coloniale au niveau des ravines. Nous notons également la présence dans la section Haut du Cap d'un pont construit en 1847 sur la Rivière du Haut du Cap, communément appelé « pont colonial ».

« La ville du Cap-Haïtien avec son centre-ville historique représente un trésor architectural énorme, par sa valeur historique, artistique et culturelle qu'elle comporte. Faisant partie du patrimoine national, on y observe une trame urbaine en damier, des rues étroites et surtout une admirable unité de style de la période coloniale, et du 18<sup>e</sup> siècle, une série de beautés architecturales et décoratives de

caractère local, un ensemble de monuments d'intérêt exceptionnel (la cathédrale, l'hôpital Justinien, les places publiques, le marché Cluny, cimetière du Cap-Haïtien), archevêché du Cap, fontaine de la Rue 24, fontaine du commun, fontaine du Méridien, loge maçonnique haïtienne #9, consulat de la République Dominicaine, la savonnerie rue 24 A-B, la maison d'Anténor Firmin, Villa Amora, résidence du Président Nord Alexis, maison natale D'Oswald Durand, maison natale de D. Delorme, maison Sam, la prison du Cap » (MPCE, 1998).

Selon WE architects (2021), à l'origine, Petite Anse était un bourg colonial. Durant les missions de terrains effectuées en 2021, l'équipe de WE architects a pu identifier 2 bâtiments de cette époque et probablement l'église.

À noter également la place des Héros de Vertières, la citadelle et la zone de Labadie qui comptent parmi les plus importants sites touristiques à proximité de la ville.



Quelques vues de la structure du pont jeté sur la rivière du Haut du Cap en 1847 (appelé communément pont colonial)

- Entre la RN3 et l'AICH, la rivière Any est traversé par un pont colonial, qui se trouve relativement en bon état. Il est jeté sur la rivière au N 19.700527° ; W 72.190880°. Le pont est illustré dans la figure ci-après.



Pont colonial jeté sur la rivière Any (N 19.700527° ; W 72.190880°)

## L'aéroport international du Cap-Haïtien

L'aéroport international du Cap-Haïtien (AICH) est le deuxième plus grand aéroport d'Haïti et dessert la deuxième ville du pays, Cap-Haïtien et ses environs. L'aéroport propose des liaisons domestiques vers la capitale Port-au-Prince, ainsi que des services réguliers et non réguliers vers d'autres destinations des Caraïbes et les États-Unis. L'aéroport est exploité par l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN).

La route SOS côtoie l'aéroport international du Cap-Haïtien sur environ 1 km de sa clôture extérieure. Cette proximité expose la clôture aux effets directs des travaux de réhabilitation de la route, et constitue par ricochet un risque pour la sûreté de l'aéroport. Un risque qui doit être évalué avec soin dans la conception du projet, dans la planification et l'exécution des travaux et des mesures de mitigation.

La complexité et la défaillance du système de drainage à l'extérieur et à l'intérieur de l'aéroport constituent un défi majeur pour la durabilité du projet. Étant donné que les travaux de drainage à l'intérieur de l'aéroport seront gérés par les investissements du Projet de connectivité du transport aérien dans la région des Caraïbes-Haïti (HT-CATCOP), le présent PGES adressent uniquement les mesures à prendre et à mettre en œuvre dans le cadre des travaux qui seront exécutés à l'extérieur de l'aéroport.



Vue de la clôture de l'AICH côtoyée par la route SOS



Les photos ci-après fournissent une idée du réseau de drainage et son état d'entretien au sein de l'aéroport international du Cap-Haïtien.



Grand dalot de 7 cellules drainant la rivière Any sous la piste de l'AICH



Vue de l'entrée et de la sortie de la rivière Any au niveau de l'AICH



Vue de l'engorgement des canaux de drainage au sein de l'AICH



Vue du réseau de drainage vers Duffort

## Annexe 3a. Code de conduite à signer par les travailleurs/ses

### KÒD KONDUIT TRAVAYÈ/Z YO

1. Tout travayè/z dwe disponib daprè orè travay **KONPAYI an** bay la.
2. Tout travayè/z dwe reponn prezan nan tout apèl k ap fèt. Si yon moun pa reponn prezan l ap pèdi jounen travay la.
3. Travayè/z yo pa dwe pran sans otorizasyon materyèl ak materyo pwojè a. Travayè/z yo dwe pwoteje materyo ak materyèl pwojè a.
4. Travayè/z yo pa dwe antre nan diskisyon politik sou chantye a pou evite dezòd ak derapaj ; sinon **KONPAYI an** ap anile kontra yo.
5. Travayè/z yo dwe travay nan respè youn pou lòt epi respekte pèsonèl **KONPAYI a**, sipèvizè yo, kontwolè yo ak chèf ekip yo. Pèsonèl **KONPAYI a**, sipèvizè yo, kontwolè yo ak chèf ekip yo dwe respekte Travayè/z yo.
6. Travayè/z dwe respekte tout moun nan kominote a.
7. Travayè/z yo pa dwe agase oubyen atake lòt Travayè/z sou chantye a ni manm popilasyon an. Travayè/z yo pa dwe bay presyon youn ak lòt pou evite vyolans.
8. Travayè/z yo dwe respekte konsiy **KONPAYI an**. Si gen difikilte sou chantye a, se enjenyè yo ak sipèvizè yo ki premye responsab pote solisyon pou rezoud pwoblèm yo.
9. Travayè/z yo dwe jwenn menm tretman pou yon menm valè ak menm kalite travay yo fè.
10. Travayè/z yo dwe montre respè pou tout moun. Yo pa dwe fè diskriminasyon kont okenn moun, kit se fanm, kit se gason, kit se moun ki sòti nan lòt peyi pou vin travay.
11. Yon travayè/z pa dwe bay yon lòt moun travay nan plas li paske nan kontra li te siyen ak **KONPAYI an**, moun pa travay pou moun. Si li ta gen difikilte pou travay pandan yon jou, li dwe kontakte **KONPAYI an** pou enfòmè li. Se **KONPAYI an** ki dwe deside si l ap mete yon lòt moun travay nan plas la. Konsa **KONPAYI an** ap pran tout dispozisyon nesèsè, yon fason pou ranplasan an kapab jwi tout avantaj travay la ofri pou tan sèvis li, sou chantye a.
12. Tout travayè/z dwe travay pou reyisit pwojè a, sa vle di okenn travayè/z pa dwe regle zafè pèsonèl yo sou chantye a.
13. Tout travayè/z dwe bay sipèvizè yo enfòmasyon sou tout sa ki ka anpeche travay la byen fèt.
14. Tout travayè/z dwe toujou motive pou fè travay la.
15. Tout travayè/z dwe toujou pote kas, jilè, linèt sekirite, bòt, gan ak lòt ekipman nesèsè pou travay y ap fè a, kenbe yo nan bon kondisyon epi remèt sa ki gen pou remèt yo lè kontra yo fini.
16. Travayè/z yo pa dwe fimen, ni bwè alkòl, ni pran dwòg sou chantye a. Si yo pa respekte prensip sa yo, **KONPAYI an** ap koupe kontra yo.
17. Travayè/z yo pa dwe montre okenn konpòtman ki kapab kontrè ak travay yo dwe fè a.
18. Travayè/z yo pa dwe ni frape, ni voye wòch oubyen menase yon lòt travayè/z sou chantye a.
19. Travayè/z yo pa dwe patisipe nan okenn fòm **tizonnay seksyèl** tankou: avans seksyèl, demann favè seksyèl, detounman seksyèl sou **Timoun**, ak tout lòt konpòtman kote li kapab itilize vye pawòl pou fè vyolans vèbal, oubyen vyolans fizik sou lòt anplwaye **KONPAYI an** oubyen sou lòt moun nan kominote a. Yon travayè/z ki ta pratike konpòtman sa yo ap jwenn revokasyon li sou plas. Epi viktim nan kapab pousuiv li devan lajistis.
20. Fè yon timoun se yon gwo responsablite. Si yon travayè ansent yon kòlèg li k ap travay sou chantye a oubyen yon fanm nan kominote a epi li refize pran responsablite li, **KONPAYI an** ap revoke li epi viktim nan kapab pousuiv li devan lajistis.
21. Travayè/z pa dwe itilize feblès yon travayè/z pou jwenn okenn favè seksyèl, finansye oubyen lòt avantaj.
22. Travayè/z pa dwe fè okenn avans seksyèl, ni mande favè seksyèl. Travayè/z yo pa dwe gen okenn konpòtman ki kapab fè moun fache, ki kapab entimide, rabese oubyen imilye moun.
23. Si yon travayè/z pa kapab travay oubyen pa kapab bay bon randman, **KONPAYI a** ap koupe kontra li.
24. Travayè/z yo dwe an règ ak lajistis epi dwe gen yon kat pou idantifye yo (Kat Identifikasyon Nasyonal, Nimewo Imatrikilasyon Fiskal, Nimewo Idantifikasyon Inik oubyen Paspò oubyen lisans).
25. **Tout** travayè/z/travayè, pèsonèl oubyen chèf ki viktim tizonnay, abi seksyèl oubyen lòt pwopozisyon ki pa respekte **Kòd Konduit** la kapab rele nan nimewo sa a yo :  
Pou tout plent ak lòt enfòmasyon sou pwojè a rele nan :

REPREZANTAN ENSTITISYON YO	TELEFÒN
Konpayi a :	
Sipèvizyon :	
UCE :	

**Remak.- Jan pou nou pote plent la defini nan yon dokiman ki eksplike kouman pou nou fè sa**

Dat :

Siyati Travayè/z la  
Telefòn : ... ..

## Annexe 3b. Code de conduite sur le lieu de travail

### Préambule

Le Code de Conduite sur le Lieu de Travail (qui sera traduit et communiqué aux travailleurs/ses en créole) définit les normes du travail dans le but d'atteindre les conditions de travail les plus décentes et humaines possibles. Les normes de ce Code se basent sur les normes de l'Organisation Internationale du Travail et sur des pratiques de travail reconnues comme justes dans le monde.

Les entreprises doivent se conformer à toutes les lois pertinentes et applicables et à la législation du pays dans lequel les travailleurs/ses sont employés/es, et elles doivent implanter Le Code de Conduite sur le Lieu de Travail auprès de leurs fournisseurs. En cas de divergences ou de litiges entre les normes, les entreprises affiliées doivent appliquer les normes les plus strictes.

L'Unité Centrale d'Exécution (UCE) du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) contrôle la conformité du Code de Conduite sur le Lieu de Travail en examinant attentivement le respect des Indicateurs de Conformités et des Principes généraux de Surveillance. Les Indicateurs de Conformité permettent d'identifier les besoins spécifiques afin de répondre à chaque norme du Code, et les Principes Généraux de Surveillance permettent d'évaluer le respect de ces normes. Le Ministère attend des entreprises qu'elles mettent en place des améliorations lorsque les normes du Code ne sont pas respectées et qu'elles développent des mécanismes durables afin d'assurer une conformité constante.

Le Ministère des Affaires Sociales et du Travail est responsable des lois garantissant l'équilibre entre les comportements des protagonistes : employeurs et employés afin d'offrir un modèle de collaboration, de responsabilité et de transparence, et servir de catalyseur pour obtenir des changements positifs dans les conditions de travail. Ceci s'inscrit dans l'établissement des meilleures pratiques pour le traitement équitable et respectueux des travailleurs/ses, et sert à favoriser les conditions durables grâce auxquelles les travailleurs gagnent des salaires équitables et évoluent dans des lieux de travail sains et sécurisés.

ÉLÉMENT DU CODE	DESCRIPTION
<b>Relation de travail</b>	Les employeurs doivent adopter et adhérer à des règles et conditions d'emploi qui respectent leurs travailleurs/ses et, au minimum, garantir leurs droits tels qu'énoncés dans les lois et des réglementations nationales et internationales relatives au droit du travail et de la sécurité sociale.
<b>Non-discrimination</b>	Personne ne doit subir de discrimination dans l'emploi, au niveau de l'embauche, du salaire, de la promotion, de la discipline, du licenciement ou de la retraite, sur la base du sexe, de la race, de la religion, de l'âge, du handicap, de l'orientation sexuelle, de la nationalité, de l'opinion politique, du groupe ou de l'origine ethnique.
<b>Harcèlement ou abus</b>	<p>Chaque employé doit être traité avec respect et dignité. Aucun employé ne doit être l'objet de harcèlement physique, sexuel, moral ou verbal ou être l'objet d'abus.</p> <p>Tout comportement apparent à un harcèlement sexuel, machiste ou empreint de violence physique, moral ou verbal est interdit sur le lieu de travail et en dehors du chantier. L'employé coupable d'un tel comportement sera renvoyé et interdit de travailler définitivement sur le chantier. Aucun employé n'a le droit de fréquenter des mineurs sur le lieu de travail et en dehors du chantier.</p> <p>Aucun employé ne doit se livrer à des activités d'Exploitation Sexuelle. Cela veut dire abuser ou de tenter d'abuser d'un état de vulnérabilité, de pouvoir différentiel ou de confiance à des fins sexuelles, incluant, mais sans y être limité, le fait de profiter monétairement, socialement ou politiquement de l'exploitation sexuelle d'une autre personne ;</p> <p>Aucun employé ne doit se livrer à une quelconque forme d'activité sexuelle avec toute personne de moins de 18 ans, sauf dans le cas d'un mariage préexistant.</p>
<b>Travail forcé</b>	Le travail forcé est interdit, y compris le travail en prison, le travail en servitude, le travail asservi ou d'autres formes de travail forcé.

ÉLÉMENT DU CODE	DESCRIPTION
<b>Travail des enfants</b>	Aucune personne âgée de moins de 18 ans n'est autorisée à travailler sur les chantiers des projets gérés par l'UCE.
<b>Liberté d'association et de négociation collective</b>	Les employeurs doivent reconnaître et respecter les droits de liberté d'association et de négociation collective des employés.
<b>Santé, Sécurité, et Environnement</b>	<p>Les employeurs doivent offrir un environnement de travail sain et sécurisé afin de prévenir tout accident et dégradation de la santé causée par, liée à, ou apparaissant au cours du travail ou résultant de l'utilisation des installations de l'employeur. Les employeurs doivent adopter des mesures responsables pour minimiser les impacts négatifs que l'activité a sur l'environnement.</p> <p>Les employés doivent se conformer aux consignes ayant trait à leur sécurité, leur santé et faire preuve de respect pour l'environnement dans leur attitude sur le lieu de travail : port de costume, de bottes, de gants, gestion des déchets solides, manutention des matériaux de chantier.</p> <p>Les équipements de protection individuelle (ÉPI) seront fournis sans frais par les entrepreneurs, y compris les équipements pouvant être requis dans le cas de la COVID-19</p>
<b>Agents de sécurité</b>	Les entreprises de construction, ainsi que les opérateurs dans le cadre des installations associées doivent assurer la garde, la surveillance et le maintien en sécurité de leur chantier y compris en dehors des heures de présence sur le site. Quand c'est nécessaire, ces entreprises et opérateurs doivent recourir à des agents de sécurité pour sécuriser les sites du projet.
<b>Heures de travail</b>	<p>Les employeurs ne doivent pas exiger des travailleurs qu'ils travaillent plus que les heures régulières et supplémentaires autorisées par la loi du pays dans lequel ils sont employés. Une semaine de travail régulière ne doit pas dépasser 48 heures. Les employeurs doivent accorder aux travailleurs/ses au moins 24 heures consécutives de repos après chaque période de sept jours. Toutes heures supplémentaires doivent résulter d'un accord consensuel. Les employeurs ne doivent pas exiger d'heures supplémentaires de façon régulière et doivent payer tout travail supplémentaire à un taux de prime. Sauf dans des conditions exceptionnelles, la somme des heures régulières et supplémentaires ne doit pas dépasser 60 heures par semaine.</p> <p>Les employés ont droit à une pause, sur le lieu de travail, suivant un horaire régulier fixé par l'employeur.</p>
<b>Dédommagement</b>	Chaque travailleur/se a un droit à une compensation pour une semaine régulière de travail qui est suffisante pour subvenir à ses besoins élémentaires et il a le droit de recevoir un revenu discrétionnaire. Les employeurs doivent au moins payer le salaire minimum ou le salaire en vigueur approprié, quel que soit le niveau, respecter toutes les réglementations sur le salaire, et fournir les avantages en nature exigés par la loi ou par le contrat. Lorsque la rémunération n'est pas suffisante pour subvenir aux besoins élémentaires des travailleurs/ses et leur fournir un revenu discrétionnaire, les employeurs doivent travailler avec le Ministère des Affaires Sociales et du Travail pour décider d'actions appropriées afin de parvenir progressivement à un niveau de rémunération adéquate.
<b>Usage de produits nocifs</b>	Sur le lieu de travail, aucun employé n'a le droit de consommer, transporter ou se livrer au trafic de produits nocifs, dangereux pour lui et son entourage : stupéfiants, drogue, tabac, alcool et tout autre produit interdit par la loi.
<b>Nome, Signature de l'employé Date :</b>	

## Annexe 4. Éléments clés du plan global intégré de communication (PGIC) du projet CHUD

### Généralités

Le Plan global intégré de communication (PGIC), élaboré dans le cadre du Projet de développement urbain au Cap-Haïtien (CHUD), porte sur toute la période du cycle de vie du projet. Dans le but de répondre aux multiples exigences du projet CHUD, dont l'objectif de développement vise l'amélioration de certaines infrastructures urbaines et espaces publics pour soutenir une ville-région plus vivable et résiliente à Cap-Haïtien<sup>22</sup>, et compte tenu de son niveau de risque environnemental et social classé substantiel<sup>23</sup>, le PGIC constitue un outil d'accompagnement des différentes phases du Projet afin de mieux assurer sa redevabilité envers les parties prenantes.

Ce plan adopte trois (3) types de communication :

- (i) la communication opérationnelle ayant pour but de faire fonctionner le projet ;
- (ii) la communication décisionnelle qui participe de la prise de décision ; et
- (iii) la communication promotionnelle, dont le but sert, tant à l'interne qu'à l'externe, à informer, faire comprendre et convaincre les parties prenantes. Alors que les types de « communication opérationnelle » et « communication décisionnelle » relèvent plus du management opérationnel, la « communication promotionnelle vise davantage à promouvoir [...] le projet auprès des différents groupes cibles »<sup>24</sup>.

Élaboré en vue de répondre aux enjeux divers en termes de communication et d'information sur le cycle de vie du Projet, ce plan se propose de faire le lien entre les différentes phases et activités, et de dresser également, de manière périodique, un bilan de l'état d'avancement du Projet afin d'en tenir la population informée. Le plan vise aussi à mettre une emphase particulière sur la sensibilisation, la consultation et la mobilisation des parties prenantes à la mise en œuvre du Projet CHUD. Ainsi, après une présentation générale du Projet CHUD, le Plan présente un diagnostic communicationnel de l'agglomération du Cap-Haïtien. Ensuite, il élabore la stratégie globale de communication et d'impact social du projet, puis les axes stratégiques, moyens, et activités de communication. Outil d'accompagnement pour la diffusion des messages clés portant sur l'observance des principes ayant rapport aux principes de gestion environnementale et sociale du projet, le plan établit les moyens et activités de communication en fonction des besoins en communication et en information des parties prenantes.

Le plan s'inspire du Plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP)<sup>25</sup> du projet et peut être consulté en fichier séparé. Ce plan appuie également la mise en œuvre des procédures de gestion de la main-d'œuvre (PGMO)<sup>26</sup> du projet.

### Groupes cibles

Groupes cibles internes	Groupes cibles externes		
Personnel de coordination, de gestion et/ou d'exécution de la mise en œuvre du projet	Parties prenantes qui, à travers leurs actions ou leurs apports, exercent un impact dans la réalisation des objectifs du projet. Une attention spéciale sera accordée aux personnes et groupes de personnes vulnérables.		
	<b>Primaires</b> : bénéficiaires directs des différentes interventions ou réalisations du projet	<b>Secondaires</b> : acteurs concernés ou impliqués dans la mise en œuvre du projet. Ces acteurs exercent également une influence dans la	<b>Tertiaires</b> : acteurs qui se trouvent concernés pour divers motifs, soit par intérêt pour le projet ou en fonction de

<sup>22</sup> MTPTC/UCE, *Manuel d'opération du projet de développement urbain au Cap-Haïtien (CHUD)*, Port-au-Prince, 22 janvier 2020, 57 p. L'objectif de développement de projet du CHUD vise à « améliorer les infrastructures urbaines et les espaces publics sélectionnés pour faire de la métropole de Cap-Haïtien une ville où il fait bon vivre et plus résiliente »

<sup>23</sup> The World Bank, *Cap-Haïtien urban development project (P168951)*, 2020, 51 p.

<sup>24</sup> BRISY, Nathalie, *Établir le plan de communication d'un projet*, COMM Collection N°12, Bruxelles, Édition 2016, p. 21

<sup>25</sup> <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-Plan-Janvier-2021.pdf>

<sup>26</sup> <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-Procedures-Janvier-2021.pdf>

Groupes cibles internes	Groupes cibles externes		
		mise en œuvre et la réalisation des objectifs du CHUD	leur position d'influence indirecte
Personnel de l'UCE ; MDOD ; Entrepreneurs ; Travailleurs/ses ; Banque mondiale	Résidents/es des quartiers et autres ; Personnes affectées par le projet (PAP) ; Riverains/es; Usagers/es du Villages SOS ; Collectivités territoriales communales et des sections communales ; Pêcheurs ; Commerçants/es	Instituts (écoles, universités et centres de formation) ; Partenaires Techniques et Financiers (PTF) ; Organisations sociales ou communautaires ; Organisations syndicales ; Organes médiatiques ; Établissements de restauration	Élus locaux au niveau communal et des sections communales ; Organes déconcentrés de l'État au niveau local ; Comité Permanent d'Acquisition amiable (CPA)

### Travaux de communication identifiés selon les publics cibles

Publics cibles	Canaux de communication																	
	Presse écrite	Radio	Télévision	Cinéma	Affichage	Presse en ligne	Publicité en ligne	Plateformes communautaires	Événements traditionnels	Événements alternatifs	Relations publiques	Courrier postal	Contact direct	Plateformes individuelles	Communication asynchrone	Communication synchrone	Applications mobiles	Autres
Personnel de l'UCE													✓	✓	✓	✓	✓	
MDOD													✓	✓	✓	✓	✓	
Entrepreneurs													✓	✓	✓	✓	✓	
Travailleurs/ses					✓								✓	✓	✓	✓	✓	
Banque mondiale												✓		✓	✓	✓	✓	
Résidents/es		✓	✓		✓	✓	✓							✓	✓	✓	✓	
Personnes affectées par le projet (PAP)					✓			✓	✓	✓				✓				
Riverains/es					✓			✓	✓	✓			✓	✓				
Usagers/es du Village SOS					✓													
Collectivités territoriales communales et des sections communales	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	
Pêcheurs					✓								✓					
Instituts					✓													
Partenaires Techniques et Financiers (PTF)					✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Organisations sociales ou communautaires					✓			✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	
Organes médiatiques	✓	✓	✓											✓	✓	✓	✓	
Établissements de restauration					✓													
Élus locaux au niveau communal et des sections communales											✓		✓	✓				
Organes déconcentrés de l'État au niveau local											✓	✓			✓	✓	✓	
Comité Permanent Acquisition amiable (CPA)											✓	✓			✓	✓	✓	

### Matériels de communication utilisés (outils, instruments ou supports) pour les canaux de communication retenus

Outils / supports de communication	Canaux de communication																		
	Presse écrite	Radio	Télévision	Cinéma	Affichage	Presse en ligne	Publicité en ligne	Plateformes communautaires	Evénements traditionnels	Evénements alternatifs	Relations publiques	Courrier postal	Contact direct	Plateformes individuelles	Communication asynchrone	Communication synchrone	Applications mobiles	Autres	Autres
1. Annonces	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
2. Entretien								✓	✓	✓			✓			✓	✓		
3. Débats/consultations								✓	✓	✓			✓			✓	✓		
4. Affiches					✓														
5. Groupes de discussion								✓	✓			✓							
6. Vidéos partagées						✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
7. Images partagées						✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
8. Diaporamas partagés											✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
9. Documents partagés									✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
10. Présentations									✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
11. Ateliers								✓	✓	✓		✓				✓			
12. Evènements participatifs								✓	✓	✓		✓				✓			
13. Carte de visite								✓	✓	✓	✓	✓							
14. Flyer									✓	✓		✓							
15. Dépliant									✓	✓		✓							
16. Brochure									✓	✓		✓							
17. Appels téléphoniques												✓	✓			✓	✓		
18. SMS												✓	✓	✓	✓	✓	✓		
19. Réunions												✓	✓	✓	✓	✓	✓		
20. Discussions ouvertes												✓	✓	✓	✓	✓	✓		
21. Pages web : <a href="http://www.mptc.gouv.ht">www.mptc.gouv.ht</a> ; <a href="http://www.banquemonddiale.org">www.banquemonddiale.org</a>										✓	✓			✓	✓	✓	✓		
22. Visio conférence								✓						✓	✓	✓	✓		

## Annexe 5. Rapport de consultations publiques

### I. INTRODUCTION

#### 1.1 Mise en contexte

La Consultation des parties prenantes de la route SOS constitue une composante clé dans la préparation du PGES. Les consultations entamées en 2020 après la déclaration d'utilité publique ont été interrompues avec la résiliation du premier contrat de l'étude. Ces consultations ont été reprises en 2022 avec la visite des différentes équipes d'EXP-GENINOV, le groupement qui conduit l'étude pour la construction de la route SOS. Les consultations constituent une source d'intrants clés dans la préparation du PGES.

Le tableau ci-après présente un récapitulatif de l'ensemble des consultations menées dans le cadre de la préparation de la préparation du PGES.

#	Date	Participants	Points discutés	Remarque particulier
1	26-31 janvier 2021	Riveraines et riverains de la route SOS (résidents et commerçants le long de la route)	Bienfondé de la déclaration d'utilité publique (DUP) pour les travaux de construction de la route	Les personnes consultées et qui ont entendu parler de la DUP pensaient que toutes les maisons se trouvant dans un rayon de 50 m de la route allait être systématiquement démolies.
2	31 janvier 2021	40 résidents de Balan et de Petite Anse (70% de femmes), membre de l'Organisation pour le développement de La Ferrière Madeline (ODEVFEM)	DUP et autres préoccupations liées aux travaux (recrutement de la main-d'œuvre locale et participation des femmes.	Les préoccupations soulevées sont très pertinentes pour la définition des mesures de mitigation dans le PGES des travaux
3	17 janvier 2023	CASEC Haut du Cap (1)	- Déplacement involontaire - Stationnement informel de camions à l'entrée de la voie de contournement	- Les prescrits du PMPP ont été pris en compte et respectés, lorsqu'applicables ; - Un programme préliminaire a été préalablement soumis à l'UCE pour discussion et approbation ;
		Village SOS (2)		
		Université Publique du Nord Cap-Haïtien (UPNCH) (5)		
4	18 janvier 2023	CASEC Basse Plaine (2)	- Gestion des déchets, sédiments et sols contaminés	- Les représentants des parties prenantes ciblées ont été informés à l'avance sur la date et les objectifs des consultations (au moins 2 jours avant les réunions) ;
4	18 janvier 2023	Regroupements des femmes (9)		
7	19 janvier 2023	Comités de Développement durable (6)	- Recrutement local - Sécurisation et aménagement du secteur Village SOS / Université - Lieux spécifiques à sécuriser : écoles, églises, carrefours et à sécuriser et points d'attentes pour le transport en commun - Opportunités d'aménagements sociaux - Protection des puits publics et privés - Animaux d'élevage en divagation	- Les représentants des parties prenantes ciblées ont été informés à l'avance sur la date et les objectifs des consultations (au moins 2 jours avant les réunions) ; - Après chaque consultation, un compte-rendu comprenant le lieu et les dates des réunions, les intervenants consultés, un aperçu des sujets abordés, les préoccupations soulevées et les réponses fournies par le consultant, a été rédigé. Des feuilles de présence avec signatures des participants pour chaque réunion tenue y ont été annexées.
		CASEC Génipailler		
		Mairie du Cap-Haïtien		
6	29 mars 2023	Directeur OREPA/DINEPA	Première consultation sur les interventions	
		Direction régionale de l'ISPAN		



#	Date	Participants	Points discutés	Remarque particulier
			dans le secteur du pont colonial	
7	30 mai 2023	Village SOS (2) Université Publique du Nord Cap-Haïtien (UPNCH) (5) CASEC Basse-Plaine (3) CASEC Haut du Cap (1)	- Aménagements sociaux - Mesures ESSS (Recrutement de la main-d'œuvre, Salaires compétitifs, Bruits, vibrations et poussières, Gestion des nouveaux aménagements	Les mesures de gestion E&S sont intégrées dans le PGES
8	31 mai 2023	Regroupements des femmes (11) Comités de Développement durable (5)		
9	1 <sup>er</sup> juin 2023	CASEC Génipailler (2) Mairie du Cap-Haïtien (7)	- Retour d'information sur l'ensemble des points discutés durant la première tournée.	
10	6 juillet 2023	- Pour L'ISPAN : Ing Neat Achille, Directeur régional ; Droling Achille, directeur technique ; Eddy Pierre, Chef de service ; Eddy Lubin, Charge de mission. - Pour l'UCE : Robenson Jonas Leger, Coordonnateur ; Lemeilleur Fils Petigny, Chargé de projet CHUD, Riterford Augustin, charge de projet MDUR, Gilbert Thelusma, responsable environnemental, Wandy Ilfrene, Spécialiste social	Après un passage en revue de l'ensemble du portefeuille de la Banque dans le nord, les discussions ont été concentrées sur la réhabilitation de la route SOS, particulièrement les interventions autour du pont colonial.	L'ISPAN allait : - réagir sur les TDR préalablement partagés par l'UCE ; - réaliser une visite sur le terrain pour un premier diagnostic de l'état actuel du pont et établir un premier bilan.
11	18 juillet 2023	UCE-ISPAN	Suite des discussions précédentes	ISPAN allait préparer un document (cahier des charges) sur les aménagements à faire sur les parties visibles du pont, incluant une estimation des travaux.
12	1 <sup>er</sup> août – en cours	Personnes affectées par le projet	Recensement et enquête socio-économique	Intégrer dans le Plan d'action de réinstallation (PAR)
6	24 août 2023	Comité Permanent d'Acquisition Amiable (CPA)	Mobilisation du CPA	Le plan d'expropriation a été partagé avec le CPA pour faciliter leur mobilisation
7	12 septembre 2023	Autorités municipales de Cap-Haïtien, Milot et Quartier Morin	Date butoir pour les déplacements économiques et physiques	Important pour le PAR

## 1.2 Objectifs des consultations

Les objectifs suivants ont été poursuivis lors différentes consultations menées auprès des parties prenantes du projet.

- Écouter les points de vue et les idées de membres de la population : La consultation des parties prenantes est une occasion pour les membres de la population de faire entendre leurs opinions, leurs préoccupations et leurs idées. C'est une occasion pour l'UCE de mieux comprendre les points de vue du public sur les travaux envisagés et les impacts pressentis.

- Favoriser la participation du public : Les consultations publiques organisées par l'UCE sont une manière de mobiliser les parties prenantes du projet et de les sensibiliser au sujet des risques et des effets potentiels des travaux de construction de la route SOS. Ces consultations ont ramené les participants à mieux comprendre les enjeux et être plus impliqués dans les décisions ou les actions qui en découlent.
- Améliorer la qualité des décisions : En écoutant les points de vue des parties prenantes, l'UCE arrive à mieux cerner les impacts du projet et s'assurer que les mesures d'atténuation prises répondent aux besoins et aux préoccupations des parties prenantes.
- Renforcer la confiance et la collaboration : La consultation des parties prenantes contribue à renforcer la confiance et la collaboration entre l'UCE et les communautés en créant un espace de dialogue et en permettant aux riverains/es de se sentir entendus/es et considérés/es.
- Garantir la conformité réglementaire : Le plan d'engagement environnemental et social (PEES) du projet CHUD fait obligation à l'UCE de, entre autres, consulter les parties prenantes du projet en séances publiques sur le PGES. Ainsi, les consultations organisées par l'UCE et le groupement EXP-GENINOV ont permis de respecter les exigences légales et de s'assurer que le PGES répond aux normes environnementales et sociales applicables.



### 1.3 Synthèse des discussions de la première tournée de consultations avec EXP/GENINOV en Janvier 2023



#### Déplacement involontaire

- Déplacement physique. L'aire désignée pour la sortie de la route SOS au niveau de la RN1 à partir du nouveau pont supporte deux (2) lotis inhabités par environ 4 à 6 ménages. Les occupants de l'espace se montrent très coopérants par rapport aux travaux envisagés. Ils restent en attente de l'UCE pour les démarches suivre pour le déplacement au moment opportun. Selon les autorités locales, l'espace identifié ferait partie du domaine public et serait occupé informellement. Ces aspects seront traités en profondeur dans le plan d'action de réinstallation (PAR) qui sera élaboré conformément au cadre de politique de réinstallation (CPR) du projet.
- Déplacement économique. Près d'une quarantaine de petits opérateurs économiques informels ont été dénombrés dans l'emprise de la route SOS. Les discussions ont permis de déterminer la nécessité d'intégrer à la conception de la nouvelle route des espaces dédiés aux opérateurs informels afin de mieux encadrer leurs activités.

Les représentants de l'UPNCH ont, toutefois, exprimé leurs préoccupations face à l'intégration éventuelle des aménagements pour les opérateurs informels en face de l'université. En effet, ces

installations auraient pour effet d'augmenter le nombre de marchands, ce qui n'est pas désirable. Pour le staff de l'université, les installations de ce secteur devraient uniquement conçues pour répondre aux besoins de la communauté universitaire en général et des étudiants/es en particulier.

Pour la Mairie du Cap-Haïtien, la construction du marché de Petite Anse pourrait être une opportunité pour la relocalisation des opérateurs informels en bordure de la route SOS. Selon la Mairie, l'emplacement du futur marché se trouve à proximité du secteur de l'UPNCH et du village SOS. Néanmoins, les représentants de l'UCE ont clairement expliqué aux représentants de la Mairie que la réinstallation des personnes impactées doit nécessairement précéder tout impact ; de ce fait, le projet ne pourra pas compter sur la construction du marché pour la réinstallation des petits opérateurs informels susceptibles d'être impactés.

### **Stationnement informel de camions au niveau du pont du Haut du Cap**

- À hauteur du pont Haut du Cap sur la route SOS, plusieurs camions sont stationnés en attente de la vente de leur chargement particulièrement constitué de sable de rivière et de pierres pour la construction. Selon les camionneurs, les camions restent stationnés jusqu'à ce que ses agrégats soient vendus. Si un camionneur arrive à liquider son chargement avant la fin de la journée, il retourne le charger à la carrière puis revient au stationnement. Le soir, afin d'éviter le vol des matériaux, les camions sont retournés chez leur propriétaire.

Selon le représentant du CASEC du Haut du Cap et de la Mairie du Cap-Haïtien, le stationnement des camions à l'entrée du pont Haut du Cap se fait de façon informelle et est considéré comme étant problématique. Les camions y sont de plus en plus nombreux, créant des conflits avec les gens du quartier. Les autorités locales ont affirmé avoir envisagé de relocaliser le stationnement des camions afin de prévenir les nuisances associées ; aucun site n'a toutefois été précisé.

### **Gestion de déchets**

- La route SOS est de plus en plus ponctué de piles de déchets. Leur évacuation avant les travaux est nécessaire. La Mairie du Cap-Haïtien a suggéré le site d'enfouissement de Mouchinette, un projet financé par la BID, pour l'évacuation de ces déchets. La faisabilité de cette proposition est à traiter avec l'UTE, le MICT et la BID afin que les actions nécessaires puissent être entreprises.

### **Recrutement local**

- Les parties prenantes ont été interrogé sur la méthode à adopter pour le recrutement de la main-d'œuvre locale dans le cadre de la rédaction du Plan de recrutement local inclus dans le PGES. En général, les représentants des CASEC étaient d'avis que leurs organisations seraient en mesure d'identifier et d'organiser le recrutement de la main-d'œuvre requise par l'Entrepreneur. Plusieurs approches ont été proposées telles qu'une loterie, afin d'être transparentes ainsi qu'un roulement du personnel, afin de permettre à un plus grand nombre de personnes de travailler et de gagner un peu de revenus.
- Cependant, les membres du CASEC de Basse-Plaine mettent en doute la coordination entre les CASEC et l'Entrepreneur pour assurer un partage équitable du travail entre les différentes sections communales concernées. Ils mentionnent également le manque de coordination entre les différentes organisations (localités, CASEC, comités, regroupements) au sein de la communauté. Ils croient que ce manque de collaboration et de structure pourrait nuire au recrutement local.
- Les représentantes des regroupements de femmes ont, cependant, exprimé de la méfiance quant aux capacités des CASEC de piloter un processus transparent et impartial. Elles mentionnent que ces autorités ne leur permettent pas de s'exprimer librement, et souhaitent être activement impliquées dans le processus de recrutement. Elles émettent même l'idée de pouvoir s'occuper du recrutement des hommes et des femmes.
- Les représentants des comités de développement durable émettent également des doutes quant à la capacité des CASEC de faciliter le recrutement de la main-d'œuvre. Ils croient qu'une coordination devrait avoir lieu entre les différentes organisations. Ils privilégient une bonne communication

et une collaboration entre les CASEC et les comités de développement. Ils expliquent que pour certaines personnes les CASEC n'ont pas l'autorité pour procéder au recrutement. Selon eux, c'est l'État et la Mairie qui devraient s'occuper du recrutement. Selon eux, la population a confiance dans les comités de développement durable pour la gestion des problèmes. Il existe des inégalités et des tensions entre les CASEC et les comités internes des communautés.

### **Sécurisation et aménagement du secteur Village SOS / Université**

- En général, les parties prenantes étaient en accord avec le fait que la vitesse doit être réduite dans le tronçon de la route SOS desservant l'UPNCH et les deux entrées du Village SOS. Les représentants du CASEC de Basse-Plaine ont proposé la construction de dos d'âne tout au long de la route entre l'entrée de l'UPNCH et la deuxième entrée du Village SOS. Les représentantes des femmes ont proposé un carrefour giratoire à l'embranchement déjà existant à l'est des installations. Les membres de l'UPNCH proposent l'installation de signalisation « Zone scolaire/universitaire » à proximité de la zone de l'université et du Village SOS afin de sensibiliser les automobilistes à réduire leur vitesse.
- Pour ce qui est des aménagements désirés, les membres de l'UPNCH et du Village SOS affirment que des débarcadères ou des surlargeurs seraient essentiels afin de faciliter les arrivées et les départs des taxis, motos et véhicules privés venant déposer ou récupérer les élèves.
- Des abris pour les étudiants pourraient être intégrés à la conception. Ceux-ci devraient inclure des bancs et un toit, pour protéger les étudiants de la pluie et du soleil. Il serait aussi bénéfique que ces arrêts soient éclairés. Les parties prenantes indiquent que de l'éclairage devrait être inclus dans la conception de cette zone. Certains cours de l'UPNCH terminent à 19h.
- Les parties prenantes mentionnent qu'il serait intéressant d'intégrer du verdissement dans la conception de la route SOS. Il suggère la plantation de palmiers pour maximiser les zones d'ombre.
- Pour ce qui est des aménagements prévus pour les marchands, l'UPNCH mentionne que les installations de la route SOS dans ce secteur ne devraient pas encourager la venue et la présence des commerçants. Les aménagements mis de l'avant devraient donc se concentrer sur le bien-être et la sécurité des écoliers et étudiants. Cependant, le Village SOS recommande d'intégrer des espaces sécuritaires pour les marchands informels.
- Selon les dires des membres de l'UPNCH, le terrain vacant en face de l'université appartient à l'État et pourrait être utilisé pour bonifier les aménagements sociaux.



### **Lieux spécifiques à sécuriser : écoles, églises, carrefours à sécuriser et points d'attentes pour le transport en commun**

- Les parties prenantes ont expliqué qu'il serait important de sécuriser cet endroit l'aire immédiate des écoles et des églises se trouvant en bordure de la route avec de l'éclairage et des dos d'âne afin de réduire la vitesse.

- Plusieurs parties prenantes ont mentionné l'importance de sécuriser le carrefour Fort St-Michel situé à l'ouest de l'aéroport. Selon les témoignages, plusieurs accidents routiers y ont lieu en plus de vols et de viols.
- Des points ont également été identifiés afin d'ajouter des points d'attente pour les transports en commun, notamment au carrefour Distout, au carrefour Pont blanc, au carrefour du pont Haut du Cap, au carrefour Dena et au Carrefour de Bodin.
- Selon les riverains/es, près de 10 à 20 motos-taxis peuvent être en attente à certains moments de la journée au carrefour du Pont blanc.
- Tant au niveau de la zone du Village SOS que sur d'autres tronçons adjacents à des écoles, les écoliers marchaient dans l'emprise de la route SOS. En général les parties prenantes souhaitaient l'intégration de trottoirs sur certaines zones plus achalandées de la route SOS.

### **Opportunités d'aménagement sociaux**

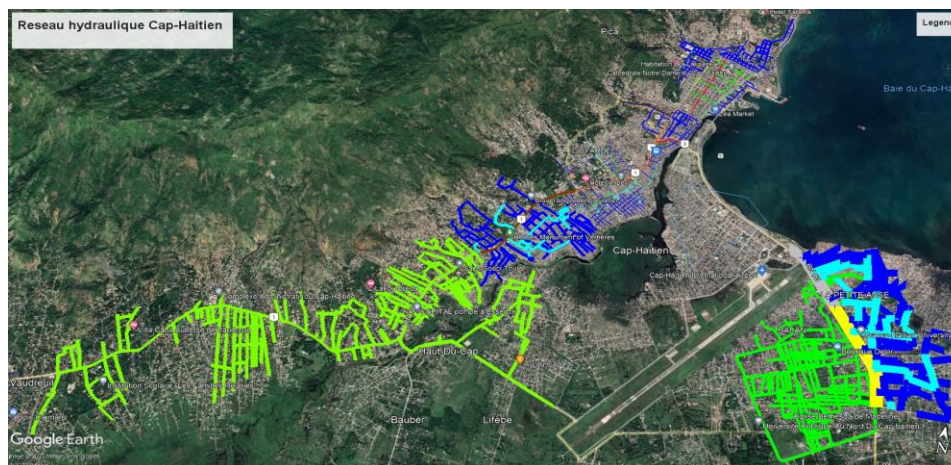
- En général, les parties prenantes étaient d'avis que la route SOS devrait être davantage sécurisée avec l'ajout d'abris d'attente pour les transports en commun, de débarcadère près des écoles et d'éclairage.
- Un des enjeux soulevés est l'éclairage. En effet, la majorité des lampadaires en bordure de la route SOS sont autonomes, ce qui sous-entend qu'ils génèrent de la lumière par le biais de l'énergie solaire. Or, l'ensemble des lampadaires répertoriés en bordure de la route sont hors service puisque les systèmes électriques et les panneaux solaires sont volés.
- Plusieurs parties prenantes ont évoqué des solutions, comme mettre les lampadaires sur des parcelles privées afin que le propriétaire de la maison soit responsable de la sécurité du lampadaire. Cependant, l'UCE Cap-Haïtien a réfuté cette idée en indiquant que cela pourrait compromettre la sécurité des ménages récepteurs de ces infrastructures. Les représentants de la Mairie ont suggéré d'explorer la possibilité d'intégrer la construction d'un réseau de distribution à partir du système électrique de l'aéroport afin d'alimenter les lampadaires le long de la route SOS. Toutefois, il est à noter que tous les équipements de lampadaire de l'AICH ont également été volés.

### **Protection des puits publics et privés**

- Lors de la rencontre avec le directeur de la OREPA-Nord/DINEPA, Mr Bernardin Poisson, celui-ci a mentionné que si des puits devaient être affectés d'une quelconque façon, ils devraient être détruits et remplacés par de nouveaux plus loin de la route. Selon les normes haïtiennes, les puits doivent se trouver à au moins 5 m du caniveau d'une route.
- Le directeur de l'OREPA-Nord/DINEPA précise que, de façon générale, les puits en bordure de la route sont uniquement utilisés à des fins ménagères et non de consommation.
- Les femmes expliquent que si l'accès à un puits devait être perturbé durant les travaux, elles pourront se coordonner entre elles afin d'utiliser le puits d'une autre personne de la communauté. Elles indiquent par ailleurs que de nouveaux puits pourraient être construits à proximité des écoles et des églises. Le puits du carrefour Dena devrait être remplacé puisqu'il est très souvent endommagé.



La coordination du projet a par la suite rencontré le Directeur régional de l'OREPA Nord afin de rechercher de la synergie d'actions entre le projet CHUD et les travaux de l'OREPA dans le nord en général et dans le secteur de la route SOS en particulier. Durant ces échanges l'UCE a reçu de l'OREPA la carte du réseau hydraulique de la commune du Cap-Haïtien. Cette carte a été partagée avec le Groupement EXP/GENINOV et une rencontre tripartite a également été organisée entre l'UCE, l'OREPA Nord et le Groupement EXP/GENINOV.



La rencontre entre UCE-OREPA Nord-EXP/GENINOV a permis d'établir une meilleure synergie dans les actions des projets en cours dans le secteur de la route SOS. Des stratégies de réduction des impacts sur les propriétés riveraines et les infrastructures routières ont été définies. Par exemple, EXP/GENINOV propose une réduction des accotements ou de leur largeur dans les secteurs à conflit afin de gagner de l'espace pour le passage de la tuyauterie. Il a également été convenu d'effectuer un déport d'axe dans l'emprise de la route existante afin de générer de l'espace pour le passage de la tuyauterie d'un côté de la route et de réduire autant que possible l'expropriation des riverains et des riverains de la route.

Le calendrier d'exécution des travaux a également été discuté durant ces entretiens. Une bonne synergie d'action passe d'abord par un bon agencement des calendriers d'exécution des travaux. Dans cette logique, l'OREPA Nord a stoppé certains travaux de passage de tuyauterie déjà entamés par un contractant le long de la route SOS. Le Directeur de l'OREPA Nord promet de discuter avec la DINEPA Centrale et ses partenaires financiers afin de prendre les mesures nécessaires pour rendre effective cette synergie d'action. Afin de faciliter les démarches de l'OREPA Nord, l'UCE lui a transmis une lettre formelle indiquant les délais prévus pour la conception finale de la route (octobre 2023) et le démarrage des travaux (premier trimestre 2024). La figure ci-après illustre le début des travaux entamés par l'OREPA Nord au niveau de la route SOS (photos prises le 17 avril 2023). Ces travaux ont été stoppés à la suite de la rencontre avec l'UCE afin d'établir une meilleure synergie d'intervention.



### Travaux sur le pont colonial/ Rencontre avec ISPAN

Le 29 mars 2023, une première discussion a été réalisée avec le directeur régional de l'ISPAN, Ing Neat ACHILLE, concernant les interventions à effectuer sur et autour du pont colonial (travaux de dragage du lit de la rivière Haut du Cap). Il a été convenu que toutes les interventions sur et autour du pont doivent obtenir l'approbation de l'ISPAN et que les travaux doivent être réalisés sous la supervision des spécialistes de l'ISPAN.

Le 06 juillet 2023, l'UCE a eu une rencontre plus approfondie avec l'équipe de l'ISPAN<sup>27</sup>. Après un passage en revue de l'ensemble du portefeuille de la Banque dans le nord, les discussions ont été concentrées sur la réhabilitation de la route SOS, particulièrement les interventions autour du pont colonial. En fin de la réunion, l'ISPAN a promis de :

- réagir sur les TDR préalablement partagés par l'UCE ;
- réaliser une visite sur le terrain pour un premier diagnostic de l'état actuel du pont et établir un premier bilan.

En raison des contraintes budgétaires, une autre réunion a été réalisée le 18 juillet 2023 entre l'UCE et l'ISPAN, au cours de laquelle il a été demandé à ISPAN de préparer un document (cahier des charges) sur les aménagements à faire sur les parties visibles du pont, incluant une estimation des travaux.

Dans tous les cas, l'ISPAN exige que toutes les interventions sur le pont colonial soient réalisées par des spécialistes en restauration de patrimoine et toujours sous la supervision de l'ISPAN. Dans le meilleur des cas, les travaux devraient être réalisés par l'ISPAN directement.

### Animaux d'élevage en divagation

- Concernant les animaux d'élevage, les membres des CASEC mentionnent que les passages des bergers avec leurs bétails se font en général à 5h le matin et en fin de journée.
- Il serait pertinent d'utiliser les mégaphones fixés sur les automobiles afin d'informer la population. Les écoles et les églises pourraient également être utilisées afin de transmettre les informations du projet. Les associations, la radio et les affiches pourraient être utilisées comme moyen de diffusion de l'information, mais semblent moins efficaces que le mégaphone.



<sup>27</sup> Etait présent (i) Pour l'ISPAN : Ing Neat Achille, Directeur régional ; Droling Achille, directeur technique ; Eddy Pierre, Chef de service ; Eddy Lubin, Charge de mission et (ii) pour l'UCE : Robenson Jonas Leger, Coordonnateur ; Lemeilleur Fils Petigny, Chargé de projet CHUD, Riterford Augustin, charge de projet MDUR, Gilbert Thelusma, responsable environnemental, Wandy Ilfrene, Spécialiste social

## 1.4 Synthèse des discussions de la deuxième tournée de consultations avec EXP/GENINOV en mai/juin 2023

### Aménagements sociaux

Lors de la deuxième tournée de consultations publiques avec EXP/GENINOV, les recommandations d'aménagements ont été présentés aux parties prenantes. En général, les parties prenantes étaient en accord avec les aménagements sociaux recommandés par l'équipe environnementale et sociale.

Certaines parties prenantes ont également profité de l'occasion afin de discuter des aménagements supplémentaires suivants :

- En présentant les aménagements prévus dans la zone scolaire de l'Université Publique Nord du Cap-Haïtien (UPNCH) et du Village SOS, le personnel de l'UPNCH a indiqué que la zone était très dangereuse pour les étudiants/es et les écoliers/es et qu'une passerelle piétonnière au-dessus de la route SOS devait être envisagée pour minimiser les risques.
- L'UPNCH a également expliqué que l'aménagement autour devait prendre en considération que quelques fois par année, plusieurs centaines de personnes se rendent à l'établissement, par exemple lors des concours d'entrée. Ainsi, les installations (débarcadère, stationnement, etc.) doivent être en mesure de supporter un tel afflux d'utilisateurs.
- Lors de la présentation de la solution d'éclairage à la CASEC de Basse-Plaine, les représentants nous ont demandé s'il était possible d'intégrer un espace de recharges de cellulaires aux lampadaires.
- Le CASEC de Basse-Plaine et les regroupements de femmes ont réitéré le besoin d'ajouter de la signalisation pour les animaux en migration sur certains tronçons de la route.
- Les regroupements de femmes ont mentionné qu'il serait pertinent d'ajouter des poubelles collectives sécurisées à quelques endroits tout au long de la route SOS afin de pouvoir centraliser le dépôt des déchets.
- De plus, les femmes ont souligné que l'ajout de toilettes communautaires serait pertinent à quelques endroits sur la route SOS.
- Les comités de développement ont demandé s'il était possible de construire un sous-commissariat sur la route SOS afin d'augmenter la présence policière sur la voie.
- Selon la Mairie, le projet devrait s'assurer d'ajouter de l'éclairage au carrefour à l'est du Village SOS et au Carrefour Baudin pour assurer la sécurité des usagers de la route SOS.
- Les membres de la Mairie aimeraient que des kiosques soient ajoutés au Marché du Haut du Cap pour inciter les commerçants à rester dans cette zone plutôt que de se déplacer en bordure du nouveau pont.

### Mesures ESSS

Durant ces rencontres, l'équipe EXP/GENINOV a expliqué les mesures applicables à l'Entrepreneur durant les travaux, en orientant les mesures discutées en fonction des enjeux relevés par les parties prenantes lors de la première tournée de consultations publiques. En plus des mesures prescrites, l'équipe EXP/GENINOV détaillait les différentes étapes du Mécanisme de Gestion des Plaintes disponible à la population.

### Recrutement de la main-d'œuvre

- L'ensemble des CASEC rencontrés ont réitéré qu'ils pourront accompagner l'Entrepreneur lors du recrutement de la main-d'œuvre, mais qu'ils ne veulent pas jouer un rôle de coordination. Selon les représentants de Génipailler, les CASEC devraient tous fournir un nombre équitable de travailleurs pour le projet.
- Le Village SOS et l'Université Publique Nord du Cap-Haïtien ont maintenu qu'ils souhaitaient que les étudiants puissent être intégrés lors des travaux de la route SOS.
- Le personnel de l'UPNCH a aussi mentionné que le corps professoral pourrait être engagé à titre d'expert clé en raison de leur expertise dans certains secteurs de la construction.
- Les représentantes des femmes réitérèrent qu'elles préfèrent s'organiser entre elles pour trouver une méthode de recrutement pour la main-d'œuvre féminine qui convient à toutes. Pour ce faire, elles ont demandé s'ils étaient possibles que l'Entrepreneur diffuse le calendrier des acti-



vités pour le recrutement de la main-d'œuvre quelques jours en avance pour qu'elles puissent se mobiliser.

### **Salaires compétitifs**

- Le CASEC de Basse-Plaine réitère qu'il est important que l'Entrepreneur offre des salaires compétitifs à tous les travailleurs.

### **Bruits, vibrations et poussières**

- Le personnel du Village SOS demande s'il est possible d'exiger que l'Entrepreneur effectue les travaux dans cette zone durant la nuit afin de minimiser les impacts des travaux sur les écoliers durant les périodes de cours. Il mentionne que cela a déjà été fait dans le passé dans le cadre d'autres travaux.

### **Gestion des nouveaux aménagements**

- Les femmes mentionnent que des comités de gestion pourraient être créés pour l'entretien des aménagements en phase d'exploitation de la route SOS. Ainsi, des comités pourraient être responsables de l'entretien des aménagements paysagers pour certains tronçons de la route SOS.

### 1.5 Recommandations de l'équipe environnementale et sociales en matière d'aménagement sociaux le long de la route SOS

Chaînage	Zone	Proposition de l'équipe de gestion environnementale et sociale	Installation proposée par l'équipe technique
<b>1+000</b>	Intersection entre la RN1 et la route SOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser la zone d'arrêt pour les mototaxis</li> <li>- Ajouter un arrêt pour le transport en commun</li> <li>- Sécuriser la zone du marché actuelle (Entre RN1 et pont colonial)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installation de bollard pour limiter la circulation vers le pont colonial</li> <li>- Aménagement d'une zone d'arrêt pour les mototaxis</li> </ul>
<b>1+300</b>	Carrefour Dena	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser l'intersection (ex : éclairage et/ou signalisation)</li> <li>- Ajouter un arrêt de transport en commun avec abri pour la pluie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traverse surélevée à 1+300</li> <li>- Abri et banc</li> <li>- Ajout de lampadaires</li> </ul>
<b>1+360</b>	Intersection secondaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser l'intersection (ex : éclairage et/ou signalisation)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Signalisation de limitation de vitesse</li> </ul>
<b>2+440</b>	Carrefour Blue Hills	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser l'intersection (ex : éclairage et/ou signalisation)</li> <li>- Ajouter un arrêt de transport en commun avec abri pour la pluie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traverse classique à 2+440</li> <li>- Signalisation de passage piétons</li> <li>- Abri et banc</li> <li>- Ajout de lampadaires</li> </ul>
<b>2+540</b>	Présence d'une église	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser la route (ralentir les véhicules)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement d'une zone d'arrêt pour les mototaxis</li> </ul>
<b>3+160</b>	Carrefour Fort St-Michel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser l'intersection (ex : éclairage et/ou signalisation)</li> <li>- Ajouter un arrêt de transport en commun avec abri pour la pluie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traverse classique à 3+160</li> <li>- Abri et banc</li> <li>- Ajout de lampadaires</li> </ul>
<b>3+337 à 3+800</b>	Présence d'animaux en migration	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajouter signalisation pour la zone de migration des animaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajout de signalisation pour les conducteurs</li> </ul>
<b>3+910</b>	Carrefour Distout	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser l'intersection (ex : éclairage)</li> <li>- Ajouter un arrêt de transport en commun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abri et banc</li> <li>- Ajout de lampadaires</li> </ul>
<b>4+810</b>	Présence d'une église	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser la route (ralentir les véhicules)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traverse classique 4+830</li> </ul>
<b>4+870 à 4+945</b>	Stationnement en bord de rue	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajouter des stationnements pour l'église et le restaurant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espace de stationnement ajouté</li> </ul>
<b>5+180</b>	Futur Marché public	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Configurer une nouvelle entrée pour le futur marché</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entrée ajoutée</li> <li>- Traverse classique 5+190</li> <li>- Abri et banc</li> </ul>
<b>5+320</b>	Entrée #1 Village SOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser l'intersection (ex : éclairage et/ou signalisation)</li> <li>- Ajouter un arrêt de transport en commun avec abri pour la pluie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traverse surélevée à 5+310</li> <li>- Abri et banc</li> <li>- Ajout de lampadaires</li> </ul>

Chainage	Zone	Proposition de l'équipe de gestion environnementale et sociale	Installation proposée par l'équipe technique
<b>5+600 à 5+720</b>	Entrée #2 Village SOS et entrée de l'université	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser l'intersection (ex : éclairage et/ou signalisation)</li> <li>- Ajouter un arrêt de transport en commun avec abri pour la pluie)</li> <li>- Ajouter une traverse piétonne et un débarcadère</li> <li>- Installer un espace pour les opérateurs informels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traverse surélevée à 5+590</li> <li>- Abri et banc</li> <li>- Ajout de lampadaires</li> <li>- Aménagement pour les opérateurs</li> <li>- Ajout d'un débarcadère</li> <li>- Ajout de stationnements</li> </ul>
<b>5+850 à 6+200</b>	Présence d'animaux en migration	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajouter signalisation pour la zone de migration des animaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajout de signalisation pour les conducteurs</li> </ul>
<b>6+410 à 6+480</b>	Présence de deux églises et d'une école	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser l'intersection (ex : éclairage et/ou signalisation)</li> <li>- Sécuriser la route (ralentir les véhicules avec un dos d'âne)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traverse surélevée à 4+450</li> <li>- Ajout de lampadaires</li> <li>- Abri et banc</li> </ul>
<b>6+500</b>	Présence de commerces	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajouter des stationnements sur rue</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnement côté sud présent</li> </ul>
<b>6+540</b>	Site Voudou	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser la route (ralentir les véhicules avec un dos d'âne)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traverse classique à 6+540</li> </ul>
<b>6+750</b>	Carrefour Baudin	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajouter de l'éclairage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajout de lampadaires</li> </ul>
<b>6+920</b>	Réservoir d'eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajouter des stationnements sur rue pour les camions en attente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnements prévus</li> </ul>
<b>7+042</b>	Intersection RN3 et route SOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser la zone d'arrêt pour les mototaxis</li> <li>- Ajout d'un arrêt pour le transport en commun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abri et banc</li> <li>- Ajout de lampadaires</li> <li>- Aménagement d'une zone d'arrêt pour les mototaxis</li> </ul>

### 1.6 Analyse multicritère des aménagements supplémentaires non-retenus

Aménagements demandés	Partie prenante requérante	Faisabilité technique	Viabilité socio-environnementale	Rationalité économique
<b>Passerelle piétonnière au-dessus de la route SOS au niveau de la zone scolaire de l'UPNCH et du Village SOS</b>	UPNCH		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminution des risques d'accidents entre usagers de la route</li> <li>- Utilisation faible des passerelles en Haïti</li> <li>- Risque d'accidents sur la passerelle, surtout avec les écoliers du Village SOS</li> <li>- Risque d'accidents si la passerelle n'est pas</li> </ul>	Coût élevé / Bénéfice faible

Aménagements demandés	Partie prenante requérante	Faisabilité technique	Viabilité socio-environnementale	Rationalité économique
			entretenu	
<b>Poubelles communautaires sécurisées</b>	Regroupement des femmes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation de la qualité de la vie des utilisateurs des poubelles</li> <li>- Diminution de la contamination des sols</li> <li>- Difficulté pour l'implémentation de l'aménagement</li> <li>- Risques de conflits sociaux sur le lieu des aménagements</li> <li>- Risque d'insalubrité en raison de la gestion des déchets inexistantes dans la zone du projet</li> </ul>	
<b>Toilettes communautaires</b>	Regroupement des femmes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation de la qualité de la vie des utilisateurs des toilettes</li> <li>- Diminution de la contamination des sols</li> <li>- Difficulté pour l'implémentation de l'aménagement</li> <li>- Risques de conflits sociaux sur le lieu des aménagements</li> <li>- Risque d'insalubrité en raison d'une gestion insuffisante des toilettes</li> </ul>	
<b>Sous-commissariat</b>	Comité de développement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le bâtiment du sous-commissariat est simple à désigner</li> <li>- Ne relève pas du MTPTC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminution de la violence au long de la route SOS</li> </ul>	
<b>Kiosques pour les opérateurs au Marché du Haut-du-Cap</b>	Mairie du Cap-Haïtien	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cet aspect doit être approfondi dans le plan d'action de réinstallation</li> </ul>		

## 1.7 Réflexion sur la problématique de la gestion des lampadaires

Il est courant en Haïti que les lampadaires soient vandalisés dans les espaces publics pour la récupération des batteries et des panneaux solaires. Même les lampadaires au sein de l'aéroport international du Cap-Haïtien n'ont pas été épargnés par cette pratique. Ces observations laissent à penser que l'installation d'un tel équipement sur la route SOS pourrait également être confrontée à des problèmes de vandalisme à court termes. Au cours des études et en consultation avec les parties prenantes, plusieurs alternatives ont été explorées et sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

Option	Explication	Commentaire
<b>Boîtiers de batterie sécurisés</b>	L'une des solutions les plus simples est de sécuriser le boîtier de batterie à l'aide de verrous et de scellés inviolables. Cela peut aider à dissuader les voleurs qui pourraient être découragés par la présence d'une barrière physique	Les boîtiers semblaient être sécurisés à Cap-Haïtien, et cela ne semblait pas arrêter les voleurs.
<b>Suivi GPS</b>	L'installation de dispositifs de suivi GPS dans le système d'éclairage solaire peut aider à localiser les systèmes volés et à faciliter leur récupération. Les dispositifs de suivi GPS peuvent également dissuader les voleurs, car ils sont moins susceptibles de voler quelque chose qui peut être facilement tracé.	Il s'agit d'une solution onéreuse
<b>Caméras de surveillance</b>	L'installation de caméras de surveillance à proximité du système d'éclairage solaire peut aider à dissuader les voleurs potentiels et également aider à les identifier en cas de vol	Il s'agit d'une solution onéreuse
<b>Implication communautaire</b>	Les membres de la communauté peuvent être impliqués dans la surveillance du système d'éclairage solaire et signaler toute activité suspecte. Cela peut aider à identifier et à prévenir les vols	- Cela peut mettre en danger les citoyens. - Solution rejetée par l'UCE
<b>Technologies intelligentes</b>	La mise en place de technologies intelligentes telles que la surveillance à distance et les alertes automatisées peut aider à détecter toute altération du système d'éclairage solaire et aider à prévenir les vols.	Il s'agit d'une solution onéreuse
<b>Système d'éclairage centralisé</b>	La mise en place d'un système de lampadaires connecté à une génératrice gardée dans un lieu sécurisé (Village SOS, aéroport, UPNCH).	Les systèmes d'éclairage des lampadaires seront potentiellement également volés
<b>Lampadaire avec batterie intégrée et sécurisée (expérience du projet MDUR à Plaine du Nord)</b>	Ce type de lampadaire est moins exposé aux actes de vandalisme du fait que les panneaux et la batterie sont intégrés au système. Il constitue une solution pratique pour les espaces extérieurs où le vol de matériel d'éclairage est une préoccupation.	Fabriqué en Haïti par la compagnie Valerio Canez S.A.

## Annexe 6. Plan de découverte fortuite

La richesse patrimoniale du Nord en général et des communes concernées en particulier et l'existence du pont colonial du Haut du Cap sur la route et l'absence d'une structure et des dispositifs de gestion appropriés font obligation à l'UCE d'établir un plan de découverte fortuite. Ce plan est présenté brièvement dans le tableau ci-après.

Sujet, étape ou action	Entité responsable	Calendrier
1. Suspendre les activités immédiatement sur le site concerné et notifier l'UCE qui doit faire remonter les informations au Bureau d'Ethnographie.	Entrepreneur, Mission de contrôle et UCE	Immédiatement suivant la découverte fortuite
2. Relever la zone se trouvant dans la proximité immédiate des découvertes et soumettre des plans indiquant les aires ou ont été trouvées les découvertes.	Bureau d'Ethnographie	Dans la semaine suivant la découverte
3. Créer un registre de terrain et enregistrer tous les articles recueillis. Cataloguer tous les articles recueillis avec des étiquettes indiquant la date et l'emplacement exact de l'origine de l'article ou du fragment trouvé.	Entrepreneur, Mission de contrôle et UCE	Immédiatement suivant la découverte fortuite
4. Entreposer correctement les découvertes dans un environnement stable (mouvement, climat) et protégé en s'assurant que les découverte(s) sont emballées par les experts appropriés.	Entrepreneur, Mission de contrôle et UCE	Immédiatement suivant la découverte fortuite
5. Recevoir les instructions du Bureau d'Ethnographie et un permis autorisant la poursuite des travaux sur le site concerné.	Bureau d'Ethnographie	Dans les 20 jours suivant notification aux entités responsables
6. Remettre les découvertes et documenter la remise des découvertes en bonne et due forme.	Entrepreneur, Mission de contrôle et UCE	Dans les 20 jours suivant notification aux entités responsables

## Annexe 7 : Procédures de gestion de la main-d'œuvre (PGMO)

Voir en fichier détaché : <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/CHUD-Procédures-Janvier-2021.pdf>

## Annexe 8. Département sanitaire de Cap-Haïtien

No	Arrondissement	Commune	Sect. Communale	Institution	Catégorie	Statut	Code Institution
1	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	3ème-Petite-Anse	Fort St Michel	HCR	Mixte	311302
2	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème-Haut-du-Cap	Disp. ND Lourdes Carénage	CSL	Mixte	311203
3	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème- Haut-du-Cap	Dispensaire de Labadie	CSL	Public	311204
4	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème- Haut-du-Cap	Disp. Sacré-Coeur, Rue 2K	Dispensaire	Privé à but lucratif	311205
5	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	3ème-Petite-Anse	CEMAD Petite Anse	CAL	Privé à but lucratif	311309
6	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème- Haut-du-Cap	FOSREF, rue 16	CSL	Privé à but non lucratif	311210
7	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	3ème-Petite-Anse	Clinic Médico-Dentaire St Joseph	CSL	Privé à but lucratif	311311
8	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème- Haut-du-Cap	Dispensaire St Jean Bosco	Dispensaire	Privé à but lucratif	311212
9	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème- Haut-du-Cap	DASH	CSL	Privé à but lucratif	311221
10	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	3ème-Petite-Anse	CS Passion du Christ	CSL	Privé à but lucratif	311314
11	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	3ème-Petite-Anse	CS commun. de Nutrition	CSL	Privé à but lucratif	311313
12	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème- Haut-du-Cap	FOSREF Lakay	CSL	Privé à but non lucratif	311220
13	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème- Haut-du-Cap	Dispensaire Caritas	CSL	Privé à but lucratif	311219
14	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème- Haut-du-Cap	CS St Jude de Cap Haïtien	CSL	Privé à but lucratif	311216
15	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème-Haut-du-Cap	Clinique Médicale de Cité du Peuple	CSL	Privé à but lucratif	311218
16	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	1e-Bande-du-Nord	Unité de Lutte pour la santé	CSL	Privé à but non lucratif	311122
17	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème-Haut-du-Cap	CS médical Shela	CSL	Privé à but lucratif	311217
18	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème-Haut-du-Cap	Hôpital Justinien	HU	Public	311200
19	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème-Haut-du-Cap	CDS La Fossette	CSL	Mixte	311201
20	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	1e-Bande-du-Nord	Disp. Solano SA, Labadie (NF)	Dispensaire	Privé à but lucratif	311106
21	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème-Haut-du-Cap	Disp. ND Ste Philomène	Dispensaire	Privé à but lucratif	311207
22	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	3ème-Petite-Anse	CSL Madeline	CSL	Mixte	311308
23	Cap-Haïtien	Cap-Haïtien	2ème-Haut-du-Cap	Centre de santé Ste Trinité	CSL	Privé à but lucratif	311215
24	Cap-Haïtien	Quartier-Morin	1ère-Basse-Plaine	Disp. de Quartier Morin	CAL	Public	312101
25	Cap-Haïtien	Quartier-Morin	2ème-Morne-Pelé	Grand Pré	Dispensaire	Public	312206
26	Cap-Haïtien	Quartier-Morin	1ère-Basse-Plaine	CMB de Carrefour la Mort	HCR	Privé à but lucratif	312107
27	Cap-Haïtien	Quartier-Morin	2ème-Morne-Pelé	Dispensaire de Cadush	Dispensaire	Public	312202
28	Cap-Haïtien	Quartier-Morin	1ère-Basse-Plaine	Dispensaire St Louis	Dispensaire	Mixte	312104
29	Cap-Haïtien	Quartier-Morin	2ème-Morne-Pelé	Disp. de Morne Pelé (NF)	Dispensaire	Privé à but lucratif	312203
30	Cap-Haïtien	Quartier-Morin	2ème-Morne-Pelé	Ste Bernadette de Cadush (NF)	Dispensaire	Privé à but lucratif	312205
31	Cap-Haïtien	Limonade	3ème-Roucou	Dispensaire de Limonade	CSL	Public	313301
32	Cap-Haïtien	Limonade	1ère-Basse-Plaine	Disp. Bord de mer Limonade	Dispensaire	Mixte	313103
33	Cap-Haïtien	Limonade	2e-Bois-de-Lance	CSL Porte Ouverte	CSL	Privé à but lucratif	313202
34	Cap-Haïtien	Limonade	3ème-Roucou	Centre de Santé St Charles	CSL	Privé à but non lucratif	313304
35	Cap-Haïtien	Limonade	3ème-Roucou	Centre de Santé Sooring	CSL	Privé à but lucratif	313305
36	Cap-Haïtien	Limonade	3ème-Roucou	Centre Catholique Limonade (NF)	CSL	Privé à but lucratif	313306



## Annexe 9. Mesures spécifiques prise par l'UCE contre le choléra sur les chantiers

### Le choléra et sa résurgence en Haïti en 2022

Le choléra est une infection diarrhéique aiguë causée par l'ingestion d'aliments ou d'eau contaminés par la bactérie *Vibrio cholerae*. Le choléra demeure une menace mondiale pour la santé publique et un indicateur d'inégalité et de manque de développement social.

Le 1<sup>er</sup> octobre 2022, le Ministère de la Santé Publique et de la Population (MSPP) a confirmé à travers une note officielle, le recensement d'un nouveau cas de choléra en Haïti, particulièrement dans la région de Port-au-Prince. À la suite de cette notification, davantage de cas suspects ont été détectés et, au 11 juillet 2023, la Direction d'épidémiologie, des laboratoires et de la recherche (DELR) du MSPP, a signalé que le nombre total de cas suspects est passé à 53,651, dont 3,495 cas confirmés, 49,736 cas suspects hospitalisés et 543 décès institutionnels.<sup>28</sup>

Sur le nombre total de cas déclarés pour lesquels des renseignements étaient disponibles, 53.75% sont des hommes. Le groupe d'âge le plus touché est celui de 1 à 4 ans, suivi des enfants de 5 à 9 ans.

Il convient de noter que cette épidémie survient dans un contexte de crise humanitaire et sécuritaire complexe à Port-au-Prince et dans les villes voisines, où l'accès aux services de santé est très précaire et, par conséquent, la surveillance épidémiologique pourrait être affectée. Heureusement, à ce jour, zéro cas n'a été recensé au Cap-Haïtien.

Dans ce contexte, l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communication (MTPTC), chargée de la gestion du portefeuille transport de la Banque mondiale en Haïti et d'autres projets de développement urbain, est contrainte de renforcer certaines mesures sanitaires dans la planification, l'implémentation et l'exécution des travaux dans les communautés bénéficiaires. Ces mesures sont précisées dans les Plans de gestion environnementale et sociale (PGES) des travaux.

### Symptômes et pertinence des mesures de prévention et de mitigation

Le choléra est une maladie extrêmement virulente qui peut provoquer une diarrhée aqueuse aiguë sévère, des vomissements de liquide clair, des nausées et des convulsions dans certains cas. Il faut entre 12 heures et 5 jours pour qu'une personne présente des symptômes après avoir ingéré des aliments ou de l'eau contaminés ou avoir été en contact non protégé avec une personne contaminée. Le choléra affecte à la fois les enfants et les adultes et peut tuer en quelques heures s'il n'est pas traité.

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la plupart des personnes infectées par *V. cholerae* ne développent aucun symptôme, bien que la bactérie soit présente dans leurs fèces pendant 1 à 10 jours après l'infection et qu'elle soit rejetée dans l'environnement, infectant potentiellement d'autres personnes (OMS).

Parmi les personnes qui développent des symptômes, la majorité ont des symptômes légers ou modérés, tandis qu'une minorité développe une diarrhée aqueuse aiguë avec déshydratation sévère. Cela peut entraîner la mort si elle n'est pas traitée. Cette plage de différences potentielles parmi les personnes infectées, renforce la nécessité pour l'UCE de développer et de faire adopter par les Entrepreneurs des travaux, des mesures de surveillance et de prévention appropriées afin de mitiger les risques de contamination et de propagation de la maladie parmi les travailleuses et travailleurs des projets.

### Prévention, sensibilisation et mitigation des risques de contamination sur les chantiers

<sup>28</sup> [https://www.mspp.gouv.ht/wp-content/uploads/Sitrep-cholera\\_16-October-2022.pdf](https://www.mspp.gouv.ht/wp-content/uploads/Sitrep-cholera_16-October-2022.pdf)

Même à l'échelle des projets gérés par l'UCE, une approche multidimensionnelle est essentielle pour prévenir et mitiger les risques de contamination et de propagation de la maladie au sein des communautés bénéficiaires. Une combinaison de surveillance (enquête de proximité et focus groups au sein des travailleurs/ses), de disponibilité d'eau traitée et d'application des mesures d'hygiène est proposée.

### → Surveillance

La prévention du choléra sur les chantiers est essentiellement assurée à travers une surveillance adéquate de la maladie, une amélioration des conditions d'hygiène et d'assainissement et une mobilisation sociale au sein des communautés et familles d'où proviennent les travailleurs/ses. Ceci comprend la conduite d'une enquête dans le voisinage des chantiers et au sein des travailleurs/ses pour s'enquérir sur des éventuels cas de personnes présentant des symptômes de choléra dans les communautés (particulièrement des personnes ayant présenté une diarrhée aqueuse aiguë sévère). Tous les travailleurs/ses du projet seront invités/es à collaborer avec l'Entrepreneur et l'UCE pour le bénéfice de tous en attirant l'attention sur des cas suspects au sein des communautés. Cette information pourra être communiquée de façon confidentielle au projet. Un/e travailleur/se provenant d'un ménage où un cas de choléra aurait été suspecté, sera mis en quarantaine et ne sera pas admis sur le chantier. La personne concernée pourra être admise sur le chantier en cas où : (i) le membre du ménage suspecté aura été testé négatif au choléra ; (ii) les symptômes s'arrêtent dans les 24 heures ; (iii) le/la travailleur/se ne fait pas partie des personnes soignant la personne malade et ne partage plus le même toit depuis au moins 5 jours.

La liste des centres de traitement de choléra (CTC) existants dans les environs des chantiers sera divulguée au sein des communautés et particulièrement au sein des travailleurs/ses.

### → Disponibilité d'eau traitée et application des mesures d'hygiène sur les chantiers

Les principales mesures de mitigation des risques du choléra proposées par l'UCE sur les chantiers embrassent particulièrement la mise à disposition d'eau traitée pour les travailleurs/ses sur les chantiers et la mise en œuvre des mesures d'hygiène suivantes :

- Sensibiliser les travailleurs/ses sur les risques potentiels, les symptômes du choléra, les précautions à prendre pour éviter le choléra, quand et où signaler les cas et demander un traitement immédiat lorsque les symptômes apparaissent ;
- Encourager la continuité des bonnes pratiques d'hygiène instaurées dans le cadre de la lutte contre la COVID-19, telles que le lavage des mains avec de l'eau propre (chlorée) et du détergeant ;
- En cas d'offre par le MSPP de vaccins anticholériques oraux préqualifiés par l'OMS (Dukoral, Shanchol et Euvichol-Plus) sur le territoire national, les travailleurs/ses peuvent être encouragés/es volontairement à se faire vacciner ;
- Former le personnel du chantier sur les recommandations de l'OMS pour le choléra et dans l'utilisation des EPI ;
- Éviter l'amoncellement de déchet sur les chantiers à travers leur évacuation périodique dans des sites de décharge approuvés par les autorités compétentes (MDE et/ou la Mairie) ;
- Rendre disponibles des toilettes sexospécifiques sur les chantiers avec des dispositifs adéquats pour le lavage des mains et les entretenir régulièrement ;
- Sensibiliser les travailleurs/ses et/ou la communauté à l'adoption de pratiques funéraires adaptées pour les personnes qui décèdent du choléra afin de prévenir l'infection dans les cérémonies ;
- Interdire systématiquement de manger au poste de travail et aménager un espace approprié servant de réfectoire pour les travailleur/se(s), incluant des dispositifs pour le lavage des mains avec de l'eau chlorée ;
- Rendre l'eau potable disponible sur le chantier en quantité suffisante pour les travailleur/se(s) ;

- Fournir une assurance maladie à tous les travailleur/se(s), qu'ils soient de la main-d'œuvre locale ou non ;
- Interdire systématiquement de boire de l'alcool ou de consommer de stupéfiants sur les chantiers et/ou au volant ;
- Rendre disponible sur le chantier une trousse de premiers soins contenant, entre autres, des sels de réhydratation orale (SRO) avec un personnel formé à son utilisation ;
- Inclure le respect des normes de gestion environnementale et sociale dans les contrats des sous-traitants ;
- Sensibiliser les marchandes de nourritures au voisinage des chantiers et les travailleurs/ses sur la nécessité de protéger les aliments des animaux nuisibles (rongeurs et insectes) et de laver avec de l'eau chlorée les légumes pour la salade verte (laitue, tomate, etc.) ;
- Sensibiliser les travailleurs/ses à laver avec de l'eau chlorée tous les fruits (avocat, corossol, papaye, mangue, etc.) avant leur consommation ;
- Mettre en place une boîte à doléances à l'entrée du bureau de chantier permettant aux riverain(e)s de signaler, entre autres, des cas d'éventuels travailleurs/ses provenant de ménages avec des cas suspects de choléra.

## Annexe 10 : Description de quelques signalisations d'avertissement et types des EPI généralement utilisés sur les chantiers de l'UCE et autres en Haïti

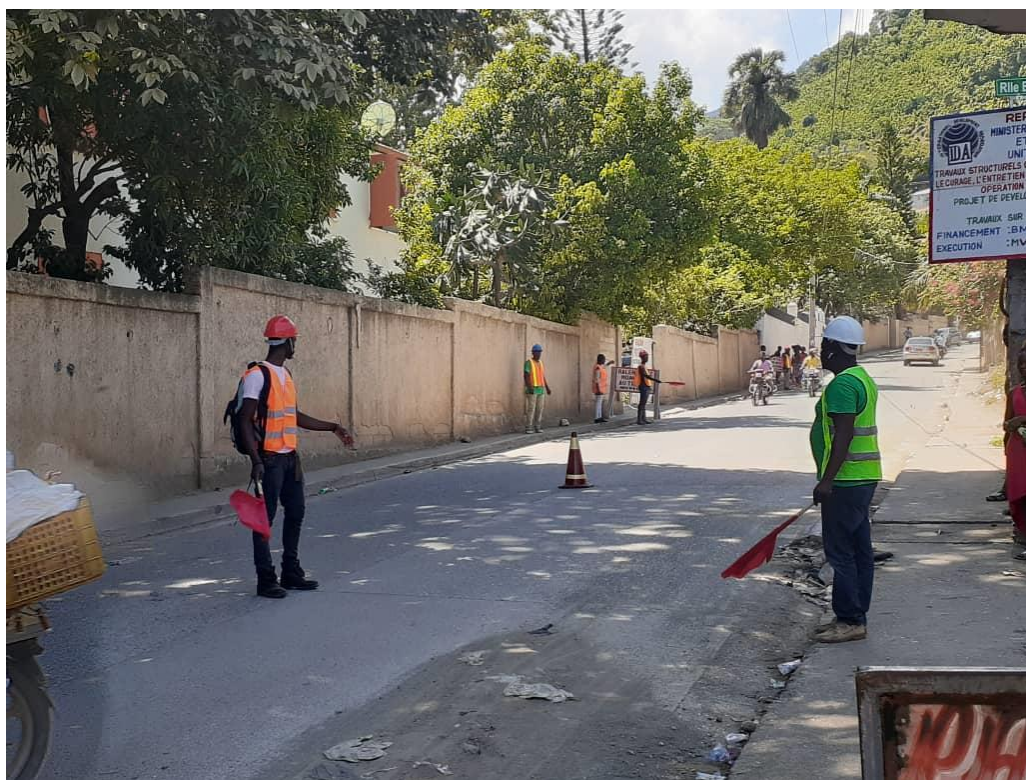
### 10A. Balisage et signalisation durant les travaux



Type de panneau de signalisation



Sécuriser les excavations à l'aide des produits de fouille








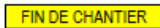

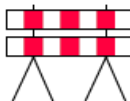













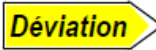
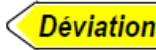
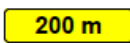
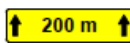


Gestion de la circulation

Dans les cas de travaux où la canalisation, la limitation ou le blocage d'une voie de la route devient nécessaire, le balisage et la signalisation peuvent être effectués par divers éléments tels que des cônes, des délinéateurs, des barricades, etc.

Leur fonction est d'être appliquée dans les zones où il est nécessaire de provoquer des transitions avec rétrécissement, ainsi que la fermeture d'une voie, et sur les tronçons où il faut délimiter le tracé de la voie.
















Ci-dessous sont illustrés quelques panneaux de signalisation à utiliser par les entrepreneurs pour le maintien de la circulation pendant les travaux.

					
AK2	AK3	AK3A	AK3B	AK5	K5B
					
K1	K2	K2A	K2C	K2D	K5A
					
K5CD	K5CG	K8	K8D	K10A	K10B
					
KC1	KC1a	KD8b	KD8b'	KD9	
					
WXW	WXW	WXW	WXW		

**10B. Équipements de protection individuelle (EPI) utilisés sur les chantiers gérés par l'UCE selon les types de travaux**



**Panneaux de signalisation permanent à fournir et à installer par l'Entrepreneur à la fin des travaux**

		
A1a	A1b	J5
		
A2b	A3b	B21A1
		
Ab5	A3a	B21A2
		
Ab4	A15a1	J4A
		
B14-30	Ab2	
		
A13b		

## Annexe 11 : Gestion des dépôts

### Critères d'identification des sites pour dépôt

Des quantités importantes de déblais, de purges et de fouilles seront réalisés dans le cadre des travaux. Ces matériaux qui ne seront pas réutilisables pour les remblais seront mis en dépôt définitif.

Les critères ci-dessous sont pris en compte dans la recherche de ces sites de dépôts :

- Le site doit être à au moins 200 mètres d'une rivière, d'un écoulement permanent ou d'une source ;
- Les sites de dépôts identifiés doivent être le moins boisés possible pour éviter l'abattage d'arbres, et les grands arbres doivent être préservés lorsqu'ils existent de façon éparses sur le site ;
- Choisir les sites encaissés pouvant contenir les matériaux sans risque d'érosion ;
- Eviter les terres agricoles et les marécages.

### Procédures d'approbation des dépôts

Les procédures d'approbation des dépôts est la suivante :

- Recherche et identification du site par l'Entrepreneur en collaboration avec les riverains/es ;
- Visite du site avec la Mission de contrôle et l'UCE en vue d'obtenir leur avis et la réalisation du constat de contre-vérification de l'état initial du site, puis établissement d'une fiche de constat ;
- Arrangement formel avec le propriétaire du site en collaboration avec l'UCE, au cas où le site appartiendrait à un particulier ;
- Levé topographique du site, élaboration du plan topographique et de localisation, puis évaluation du volume probable de matériaux que le site peut contenir ;
- Proposition d'un modèle de remise en état adapté au site, en fonction de l'état initial et en collaboration avec le propriétaire du site ;
- Enfin, un dossier d'agrément comportant les éléments cités ci-dessus est transmis à l'UCE pour approbation.

### Ouverture du dépôt

Avant de commencer la mise en dépôt :

- L'Entrepreneur s'assure que les mises en valeur sur le site sont indemnisées en fonction de la topographie et de l'accessibilité du terrain ;
- La surface à utiliser est délimitée physiquement avec des piquets de couleur pour éviter l'extension anarchique du dépôt ;
- La terre végétale sera décapée au préalable et mise en cordon autour du site pour une réutilisation dans la remise en état.
- Dans le cas des déchets dangereux (résidus d'asphalte par exemple), une couche de matériaux compactée doit être posée sur la partie du site où les déchets seront déposés. Cette couche agira comme barrière physique de délimiter les risques d'érosions des produits et facilitera la stabilité et la solidité du site d'entreposage. Cela réduira les risques de tassements tout en favorisant une meilleure circulation de l'air et des engins sur le site.



## **Remise en état**

Après l'achèvement de la mise en dépôt, le modèle de remise en état proposé dans le dossier d'approbation sera mis en œuvre.

Généralement, ces modèles regroupent les activités ci-après :

- Couverture de toute la surface du dépôt avec la terre végétale pour favoriser la reprise de la végétation naturelle ou les activités agricoles ;
  - Le repiquage des plantules préalablement identifiées dans le plan de revégétalisation, sur les sommets de crêtes et les talus à pente faible ;
  - La plantation d'arbres sur la surface plane du dépôt ;
  - Nivellement du site pour les terrains de construction d'habitations et stabilisation des pentes.
-