



**RÉPUBLIQUE D'HAÏTI**

**MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS  
(MTPTC)**

**UNITÉ CENTRALE D'EXÉCUTION  
(UCE)**

**PROJET DE CONNECTIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LA RÉGION DES  
CARAÏBES-HAÏTI (HT-CATCOP)  
(P170907)**



*NES n° 10 :*

*Mobilisation des parties prenantes et information*

**Analyse des Risques et Impacts Potentiels Environnementaux et Sociaux et Plan de  
Mobilisation des Parties Prenantes**

Novembre 2019



## TABLE DES MATIÈRES

<b>LISTE DES SIGLES, SYMBOLES ET ABRÉVIATIONS .....</b>	<b>iii</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX.....</b>	<b>iii</b>
<b>I. INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Contexte et présentation sommaire du Projet .....</b>	<b>1</b>
<b>1.2 Présentation sommaire de la zone d'intervention du projet .....</b>	<b>4</b>
<b>1.2.1. Aéroport International Toussaint Louverture (AITL) .....</b>	<b>4</b>
<b>1.2.2. Aéroport International de Cap-Haïtien.....</b>	<b>6</b>
<b>1.3 Analyse des risques et impacts potentiels environnementaux et sociaux du projet. 7</b>	<b>7</b>
<b>1.3.1 Impacts environnementaux et sociaux positifs.....</b>	<b>7</b>
<b>1.3.2 Impacts environnementaux et sociaux négatifs.....</b>	<b>8</b>
<b>II. RÉSUMÉ DES ACTIVITÉS ANTÉRIEURES DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES .....</b>	<b>11</b>
<b>III. IDENTIFICATION ET ANALYSE DES PARTIES PRENANTES .....</b>	<b>11</b>
<b>3.1 Parties prenantes touchées .....</b>	<b>11</b>
<b>3.2 Autres parties concernées .....</b>	<b>12</b>
<b>3.3 Individus ou groupes défavorisés ou vulnérables.....</b>	<b>13</b>
<b>3.4 Synthèse des besoins des parties prenantes du projet.....</b>	<b>13</b>
<b>IV. PROGRAMME DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES .....</b>	<b>17</b>
<b>4.1 Objectifs et calendrier du programme de mobilisation des parties prenantes.....</b>	<b>17</b>
<b>4.2 Stratégie proposée pour la diffusion des informations .....</b>	<b>17</b>
<b>4.3 Stratégie proposée pour les consultations .....</b>	<b>22</b>
<b>4.4 Stratégie proposée pour la prise en compte des points de vue des groupes vulnérables .....</b>	<b>26</b>
<b>4.5 Calendriers.....</b>	<b>26</b>
<b>4.6 Examen des commentaires .....</b>	<b>27</b>
<b>4.7 Phases ultérieures du projet.....</b>	<b>27</b>
<b>V. RESSOURCES ET RESPONSABILITÉS POUR METTRE EN ŒUVRE LES ACTIVITÉS DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES .....</b>	<b>27</b>
<b>5.1 Ressources .....</b>	<b>27</b>
<b>5.2 Fonctions de gestion et responsabilités.....</b>	<b>28</b>
<b>5.3 Budget estimatif et financement.....</b>	<b>28</b>
<b>VI. MÉCANISME DE GESTION DES PLAINTES .....</b>	<b>29</b>
<b>6.1 Approche .....</b>	<b>29</b>
<b>6.2 Procédure, recours et traitement des plaintes .....</b>	<b>31</b>



6.2.1	Étape 1 : Réception, Enregistrement de la plainte.....	31
6.2.2	Étape 2 : Traitement de la plainte et visite d'inspection .....	32
6.2.3	Étape 3 : Comité de médiation ou de conciliation.....	33
6.2.4	Étape 4 : Recours à la justice.....	33
6.3	Quelques principes directeurs dans le mécanisme de gestion des plaintes .....	29
VII.	SUIVI ET ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS.....	33
7.1	Participation des différents acteurs concernés aux activités de suivi.....	33
7.2	Rapports aux groupes de parties prenantes .....	33
7.3.	Indicateurs Clés de Performance (ICP) .....	34
VIII.	ANNEXE : Modèle de fiche de plaintes.....	35

## LISTE DES SIGLES, SYMBOLES ET ABRÉVIATIONS

AAN : Autorité Aéroportuaire Nationale  
 AITL : Aéroport International Toussaint Louverture  
 BID : Banque Interaméricaine de Développement  
 BM : Banque Mondiale  
 COHATA : Compagnie Haïtienne de Transports Aériens  
 IDA : Association Internationale de Développement  
 JCI : JC INTERNATIONAL S.A.  
 MDOD : Maître d'ouvrage Délégué  
 MINUSTAH : Mission des Nations Unies pour la Stabilisation d'Haïï  
 MTPTC : Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications  
 OACI : Organisation de l'aviation civile internationale  
 OFATMA : Office d'Assurance Accidents du Travail, Maladie et Maternité  
 OFNAC : Office National de l'Aviation Civile  
 PAR : Plan d'Action de Réinstallation  
 PEES : Plan d'Engagement Environnemental et Social (PEES)  
 PMPP : Plan de Mobilisation des Parties Prenantes  
 TCCA : Tour de Contrôle de la Circulation Aérienne  
 UCE : Unité Centrale d'Exécution  
 VGB : Discrimination et Violences Basées sur le Genre  
 PAP : Personne Affectée par le Projet

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1:	Compagnies aériennes et destinations au niveau de l'AITL de Port-au-Prince.....	5
Tableau 2 :	Compagnies aériennes et destinations au niveau de l'aéroport international de Cap-Haïtien...	6
Tableau 3:	Impacts environnementaux et sociaux potentiels et mesures appropriées.....	8
Tableau 4:	Parties prenantes touchées par le projet.....	11
Tableau 5:	Autres parties concernées par le projet de connectivité du transport aérien dans la région des Caraïbes-Haïï .....	12



<b>Tableau 6 :</b> Synthèse des besoins des parties prenantes du projet de connectivité du transport aérien en Haïti .....	14
<b>Tableau 7 :</b> Stratégie proposée pour la diffusion des informations .....	18
<b>Tableau 8:</b> Stratégie proposée pour les consultations .....	23
<b>Tableau 9:</b> Calendriers d'exécution du PMPP .....	26
<b>Tableau 10:</b> Différentes rubriques de la mise en œuvre du PMPP .....	28



## I. INTRODUCTION

### 1.1 Contexte et présentation sommaire du Projet

Le projet de connectivité du transport aérien en Haïti (P170907) s'inscrit dans le vaste programme régional visant à améliorer la connectivité et la résilience globales du transport aérien au moyen d'une série de projets régionaux (SOP). Plusieurs pays, dont Haïti, la Dominique et Sainte-Lucie, se sont entendus sur l'objectif commun d'améliorer la connectivité et la résilience du transport aérien pour des investissements critiques et une assistance technique spécifiques ciblés liés aux infrastructures, la sécurité et la résilience des aéroports dans les pays en question.<sup>1</sup>

Sur cette base, le Gouvernement haïtien, à travers l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communication (MTPTC) prépare un projet de connectivité du transport aérien en Haïti (P170907) au niveau des aéroports internationaux de Port-au-Prince (PAP) et du Cap-Haïtien (CAP). Port-au-Prince et Cap-Haïtien sont les deux plus grandes villes d'Haïti. Elles sont aussi les villes les plus peuplées du pays; elles contiennent des zones urbaines densément peuplées et un grand nombre de quartiers informels. La forte densité de la population, ajoutée à la faiblesse des infrastructures publiques et la précarité de la gouvernance - aggrave la vulnérabilité sociale, notamment les risques de déplacements forcés et les expulsions. Les deux villes sont également extrêmement vulnérables au changement climatique et aux catastrophes naturelles.

L'objectif de développement du projet est d' (i) améliorer la sécurité opérationnelle et l'efficacité de la navigation du transport aérien et (ii) accroître la résilience des infrastructures associées aux aéroports internationaux d'Haïti au climat/aux catastrophes. Le présent financement d'un montant de 66 millions US\$ s'inscrit dans le cadre général de l'amélioration de la connectivité du transport aérien dans la région Caraïbes et en particulier en Haïti, et s'inscrit de manière complémentaire, dans les activités qui sont soutenues par le Gouvernement d'Haïti (GoH). Le Projet HT-CATCOP comprend les cinq (5) composantes détaillées ci-dessous.

**Composante 1 – Investissements à CAP et PAP pour la sécurité opérationnelle = et l'efficacité de la navigation du transport aérien (46 millions US\$)** : cette composante soutiendrait les infrastructures et les équipements des deux principaux aéroports d'Haïti - PAP et CAP - en vue d'améliorer la sécurité des opérations aériennes ; de mieux se conformer aux exigences de l'OACI et d'améliorer l'efficacité de la navigation pour mieux tenir compte des volumes de trafic aérien existants et desservir le pays pendant les opérations de secours après sinistre la gestion des périodes de contingence après une catastrophe. Les investissements seraient situés à l'intérieur du périmètre des deux aéroports et suivraient les meilleures pratiques en matière de durabilité et de résilience environnementales. Cette composante financerait notamment. Cette composante comprendra :

- i. Travaux de génie civil, dont : (a) la construction d'une nouvelle voie de circulation et d'une aire de stationnement supplémentaire pour les avions à PAP, (b) réhabilitation de la piste et l'installation d'un système d'éclairage au sol de l'aérodrome (AGL) à CAP ; (c)

<sup>1</sup> Note conceptuelle du Projet de connectivité du transport aérien dans la région des Caraïbes - Haïti (P170907)



construction des RESA du PAP et des arrêts revêtus, et (d) la construction d'une nouvelle la tour de contrôle du trafic aérien du CAP (ATCT) en remplacement et au même emplacement que la tour actuelle. Le projet proposé vise à construire une nouvelle voie de circulation, une pavée et une aire de sécurité sur la piste de l'aéroport international Toussaint Louverture à PAP afin d'améliorer la fluidité et la sécurité du trafic aérien. En ce qui concerne le CAP, le projet proposé vise à procéder à la réhabilitation de la piste et à installer une nouvelle tour de contrôle de la circulation aérienne à l'aéroport. La tour actuelle est censée être temporaire, et elle est insuffisamment haute pour fournir une ligne de visée complète aux deux extrémités de piste, comme l'exige l'Organisation de l'aviation civile internationale. À ce stade, les activités du projet ne devraient pas entraîner le déplacement ou relocalisation de personnes ou ménages, puisque les travaux sont censés être mis en œuvre à l'intérieur des limites de deux aéroports internationaux existants, qui sont des terres publiques et libre d'empiétements.

- ii. Achat et installation d'équipements pour améliorer et moderniser les capacités de surveillance et de contrôle du trafic aérien conformément aux normes et exigences internationales et au plan régional de navigation aérienne: (a) mise en œuvre d'un système de surveillance automatique dépendante - radiodiffusion (système de surveillance ADS-B) en installant au moins une station terrestre (antenne(s) de réception) en Haïï et en équipant quelques appareils locaux d'émetteurs ADS-B et (b) la technologie de communication et de surveillance pour le nouveau CAP ATCT.
- iii. Services de consultants autres services pour les activités de supervision correspondantes, études techniques associées, assistance technique et formation selon les besoins, y compris pour les instruments de sauvegardes sociales et environnementales pertinents.

**Composante 2 – : Amélioration du système de drainage des aérodromes PAP et CAP (10 millions de dollars, dont 6 millions de dollars US IDA et 4 millions de dollars US IDA régionaux).** Ces investissements visent à réduire le risque d'inondation des aérodromes associé à la saison des pluies annuelle, aux ouragans et au changement climatique a PAP et a CAP. Il s'agira en augmentant la capacité de drainage des deux aérodromes permettant ainsi d'améliorer leur résilience au climat / aux catastrophes. Cette composante financerait notamment :

- i. Travaux de génie civil, notamment : système de drainage des aérodromes PAP et CAP et améliorations de la gestion des inondations. Les investissements seraient situés dans le périmètre de chaque aéroport. À l'aéroport de PAP, des ponceaux seront intégrés dans la conception des deux voies de taxi proposées. Cela raccourcira la longueur du système, augmentant ainsi la pente, la vitesse d'écoulement, la capacité de décharge. Cela permettra de réduire le risque d'inondation. L'élargissement de la section transversale des canaux de drainage à CAP contribuerait à améliorer la capacité de décharge et à réduire le risque d'inondation et le risque d'inondation.
- ii. Services de consultants et autres services pour les activités de supervision correspondantes, études techniques associées, assistance technique et formation selon les besoins, y compris pour les instruments de sauvegardes sociales et environnementales pertinents.



Les travaux de génie civil qui seront financés au titre de la composante 1 et 2 intégreront les mesures de résilience au climat / aux catastrophes dans toute la mesure du possible (par exemple, par le choix approprié de matériaux et la conception de dispositifs de drainage améliorés). De même, pour tous les achats d'équipement, les investissements comprendraient des conceptions résilientes dans toute la mesure du possible (par exemple, un groupe électrogène surélevé et une cabine tour résistante aux tempêtes pour le nouveau CAP ATCT). À ce titre, la composante 1 contribuerait à la résilience globale au climat / aux catastrophes et à la durabilité des deux principaux aéroports d'Haïti.

**Composante 3 Assistance Technique (5 millions US\$)** : Cette composante financerait: (i) le renforcement des capacités de l'OFNAC pour améliorer la surveillance réglementaire et les opérations de contrôle du trafic aérien, (ii) le renforcement des capacités de l'AAN pour améliorer la gestion et les opérations des aéroports en matière de sécurité et de gestion financière, (iii) la préparation d'un plan de gestion de la faune, (iv) la préparation d'une stratégie du secteur de l'aviation.

**Composante 4 – Interventions d'urgence contingentes (0 millions US\$)** : En raison du risque élevé d'événements catastrophiques en Haïti, le projet proposé comprendrait une composante de contingence d'intervention rapide en cas d'urgence éligible, à la demande du gouvernement haïtien. Cette composante fournirait une réponse immédiate en cas d'urgence éligible, si nécessaire. De telles composantes, qui incluent des déclencheurs et des conditions pour l'utilisation des fonds, sont inclus dans la plupart des projets d'investissement en Haïti, conformément aux recommandations du Rapport sur le Développement dans le Monde de 2011 sur les conflits, la sécurité et le développement, et à l'expérience opérationnelle de la Banque en Haïti en réponse aux catastrophes naturelles.

**Composante 5 : Gestion de Projet (5 millions US\$)** . Cette Composante financera les coûts liés à la gestion de projet et à l'aide à la mise en œuvre selon les besoins de l'Unité de mise en œuvre du Projet (*Project Implementing Unit* - PIU). Cela comprendra le financement lié à (i) l'embauche d'équipes de spécialistes et de consultants pour la mise en œuvre du projet ; (ii) la tenue des actions de suivi et d'évaluation ; (iii) la mise en place de rapports et d'audits de projet ; (iv) la conduite d'actions d'élaboration des capacités en lien avec la mise en œuvre du projet dans les domaines comme la passation des marchés, les mesures de protection, le suivi et l'évaluation, la communication, l'engagement civique, la gestion technique et financière ; et (v) la couverture des frais d'opérations.



## Aéroport International Toussaint Louverture (Port-au-Prince) Aéroport International Cap-Haïtien



### 1.2 Présentation sommaire de la zone d'intervention du projet

#### 1.2.1.- Aéroport International Toussaint Louverture (AITL) à PAP

Dans le document du plan de gestion environnemental et social, élaboré en 2016 dans le cadre du Projet de rénovation de la piste d'atterrissage de l'Aéroport International Toussaint Louverture, financé par la Banque Interaméricaine de Développement (BID)<sup>2</sup>, l'environnement de l'aéroport est présenté de la manière suivante :

L'Aéroport International Toussaint Louverture (AITL) est le principal aéroport desservant la République d'Haïti. Il appartient au Gouvernement haïtien et est géré par l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN). L'AAN est une agence indépendante relevant directement du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC). L'AAN est chargée de la planification, de la gestion et du fonctionnement de toutes les installations aéroportuaires en Haïti. L'AITL est l'aéroport le plus grand géré par l'AAN.

L'AITL est situé à Tabarre, à 13 kilomètres de la Capitale, Port-au-Prince. Ses coordonnées sont 18°34'48"N et 072°17'33"W. L'aéroport a une piste d'atterrissage en asphalté de 3,030m de long sur 47m de large. L'élévation de référence de l'aéroport est 37-m ASL.

L'aérodrome a une pente douce d'est à ouest. Une haute colline s'élève dans la section sud-ouest. Une clôture de sécurité se déploie tout au long du périmètre de l'aérodrome, et il y existe une route en gravier et un canal de drainage. Le terrain de l'aérodrome est herbeux, entretenu par tonte. L'infrastructure consiste en des édifices, des aires de stationnement des aéronefs, et des voies de circulation servant le Terminal International, le Terminal Domestique et le camp de la Mission des Nations Unies pour la Stabilisation d'Haïti (MINUSTAH).

Le développement communautaire et l'utilisation des terres dans le voisinage de l'AITL peuvent être décrits comme suit :

<sup>2</sup> Le projet, y compris les éléments liés à la mobilisation des parties prenantes, sera élaboré en tenant compte des enseignements tirés au cours du projet d'investissement de la Banque Interaméricaine de Développement.





- La zone Nord connaît un développement mixte commercial et industriel. Il existe un puits et une usine de traitement de l'eau appartenant à la municipalité au long de la clôture de sécurité nord. Des terrains vacants sont envahis par des colonies de squatteurs depuis les années 1990. Ils y ont construit des abris et le Gouvernement n'a rien entrepris pour les en chasser. Ces terrains sont encore occupés et l'AITL a perdu la propriété de quelques-uns de ces espaces.
- Il y a dans la zone Est une voie de camionnage, des édifices commerciaux et des entrepôts. La construction de nouveaux édifices est une préoccupation, au regard du franchissement des obstacles pour la surface d'approche à la Piste 28.
- Le développement et les routes dans la zone Sud appuient directement les opérations de l'AITL. Quelques terrains vides étaient occupés par des squatteurs, mais les camps de tentes ont été démolis et les terrains sont réservés par l'AITL à de futurs développements. La Banque Interaméricaine de Développement (BID) a réalisé une étude d'options de redéveloppement des routes dans cette zone pour réduire la congestion de la circulation des véhicules et améliorer l'accès à l'AITL<sup>3</sup>.
- Il y a une voie de camionnage et un parc industriel logeant des usines de textile et d'électronique dans la zone Ouest. Il existe également des résidences dans cette zone.

Le tableau 1 suivant présente les compagnies aériennes desservant la métropole du Nord et leurs destinations respectives.

**Tableau 1:** Compagnies aériennes et destinations au niveau de l'AITL de Port-au-Prince

Compagnies aériennes	Destinations
Aerogaviota	SCU / Santiago de Cuba
Air Caraïbes	Orly / Paris SDQ / Las Americas, Rep. Dominicaine
Air Century	JBQ / Higuero, Rep. Dominicaine
Air France	PTP / Pointe à Pitre MIA / Miami
Air Transat	YUL / Montréal, Canada
Air Turks and Caïcos	PLS / Providenciales
American Airlines	MIA / Miami
Bahamas Air	NAS / Nassau, Bahamas
Caïcos Express Airways	PLS / Providenciales
Copa Airlines	PTY / Tocumen, Panama
Cubana de Aviacion	SCU / Santiago de Cuba
Delta Airlines	ATL / Atlanta
JetBlue Airways	FLL / Fort Lauderdale JFK / New York

<sup>3</sup> BID, Mai 2013. Etude d'Options de Redéveloppement de Voies d'Accès à l'AITL. Projet 12659. 158 pp.



Compagnies aériennes	Destinations
Spirit Airlines	FLL / Fort Lauderdale
Sunrise Airways	CMW / Camagüe, Cuba HAV / Havana, Cuba JBQ / Higuero, Rep. Dominicaine SCU / Santiago de Cuba

Source : AAN

### 1.2.2.- Aéroport International du Cap-Haïtien

L'année 2020 marquera le 350ème anniversaire de la ville du Cap-Haïtien. En cette occasion, les autorités étatiques principales et les autorités locales ont une vision globale pour cette ville qu'ils baptisaient CAP2020. Selon cette vision, le Cap-Haïtien deviendra une grande métropole, dynamique et attractive, encourageant les pratiques durables et respectueuses de l'environnement. La ville offrira à ses habitants un cadre de vie urbain rénové, fonctionnel, sain et sécuritaire, répondant aux attentes de l'ensemble des populations (jeunes, familles, personnes âgées, etc.) et offrira aux visiteurs une expérience touristique unique entre le pôle balnéaire de Labadie, le pôle urbain du Cap-Haïtien et le pôle historique du Parc National Historique de la Citadelle Laferrière<sup>4</sup>. A côté du centre-ville du Cap-Haïtien se trouve l'Aéroport International de Cap-Haïtien.

D'une longueur de piste de 2 652 m (8 701 ft) et de coordonnées géographiques 19° 43' 58" Nord, et 72° 11' 42" Ouest, l'Aéroport International de Cap-Haïtien se situe à côté de la seconde ville d'Haïti, Cap-Haïtien. Dans les années 1950 le président Paul Magloire procéda à la construction de l'aéroport du Cap-Haïtien, en conjonction avec les grands travaux de réfection urbaine de la ville du Cap-Haïtien. Quand il fut construit l'aéroport était utilisé uniquement comme installation militaire. Au fil des ans, il a eu un usage mixte militaire et civil recevant des vols de transport de passagers de la Compagnie Haïtienne de Transports Aériens (COHATA) dont les pilotes étaient des officiers de l'armée haïtienne.

En 2018, l'Aéroport du Cap-Haïtien a été rénové. Des travaux ont été réalisés, entre autres, la construction d'une nouvelle salle d'arrivée d'environ 850 m<sup>2</sup> avec notamment tapis roulant et autres. À la suite à ces travaux, l'Aéroport International de Cap-Haïtien reçoit des compagnies locales et internationales, dont American Airlines. Le tableau 2 suivant présente les compagnies aériennes desservant la métropole du Nord et leurs destinations respectives<sup>5</sup>.

**Tableau 2 :** Compagnies aériennes et destinations au niveau de l'aéroport international de Cap-Haïtien

Compagnies aériennes	Destinations
American Airlines	Miami

<sup>4</sup> <http://www.haitian-truth.org/cap-2020-presentation/>

<sup>5</sup> <https://fr.wikipedia.org/wiki/Cap-Haïtien>



Compagnies aériennes	Destinations
InterCaribbean Airways	Providenciales
IBC Airways	Fort Lauderdale-Hollywood, Miami, Nassau L. Pindling
SALSA d'Haïti	Port-au-Prince T. Louverture
Sunrise Airways	Port-au-Prince T. Louverture , Santiago de Cuba

### 1.3 Analyse des risques et impacts potentiels environnementaux et sociaux du projet

Une évaluation plus détaillée des impacts spécifiques à chaque site ainsi que leurs mesures d'atténuation sont présentées dans le tableau 3 suivant et seront bonifiées dans les Plans de Gestion Environnementaux et Sociaux (PGES) des deux aéroports une fois les spécifications techniques des travaux sont finalisées. Les risques liés au contexte géographique et sociopolitique seront également analysés et des mesures d'atténuation y relatives seront élaborées. D'après les informations actuelles, aucune acquisition de terrain n'est prévue, car les activités doivent être menées à l'intérieur des périmètres des aéroports, sur les terrains existants de l'AAN. Aussi, les activités du projet ne devraient pas entraîner le déplacement ou la relocalisation de personnes ou ménages, puisque les travaux sont censés être mis en œuvre à l'intérieur des limites de deux aéroports internationaux existants, qui sont des terres publiques et libre d'empiétements.

Les activités du projet devraient contribuer à des résultats environnementaux et sociaux positifs mais un certain nombre de risques environnementaux et sociaux sont néanmoins susceptibles de se produire car les aéroports sont situés dans des agglomérations urbaines denses, avec un trafic de voiture et de personnes dense. Les principaux impacts et risques prévus sont liés à la santé et à la sécurité dans la collectivité. La présence de travailleurs peut entraîner des effets sociaux négatifs (par exemple, l'exploitation sexuelle) mais également des effets sur la faune (par exemple, la chasse des oiseaux). Les activités de construction, de collecte et d'élimination des débris comportent des risques modérés, étant donné le contexte du projet.

#### 1.3.1 Impacts environnementaux et sociaux positifs

Le projet de connectivité du transport aérien en Haïti aura des impacts environnementaux et sociaux positifs significatifs en améliorant la sécurité et la résilience de l'Aéroport International Toussaint Louverture et l'Aéroport International de Cap-Haïtien. Ces impacts environnementaux et sociaux positifs seront potentiellement les suivants :

- Amélioration de la sécurité des passagers utilisant le transport aérien ;
- Accroissement de la résilience des infrastructures aéroportuaires aux catastrophes naturelles ;
- Renforcement des capacités du personnel de l'OFNAC et de l'AAN ;
- Réduction des risques d'inondation à l'intérieur de l'aéroport international de Cap Haïtien par l'augmentation de la capacité hydraulique des ouvrages et des canaux de drainage lors des épisodes pluvieuses ;
- Source de revenu pour des ouvriers non qualifiés.



### 1.3.2 Impacts environnementaux et sociaux négatifs

Les travaux liés au projet de connectivité du transport aérien en Haïti auront des impacts environnementaux et sociaux négatifs assez localisés et limités. Ces impacts seront atténués efficacement afin de garantir la sécurité des usagers et l'accroissement de la résilience des infrastructures aéroportuaires aux catastrophes naturelles. Ces potentiels impacts seront les suivants :

- Perturbation de la circulation aérienne ;
- Perturbation de la circulation aux alentours de l'aéroport en raison des camions transportant les matériaux et exécutant les travaux de terrassement ;
- Nuisance sonore;
- Risques liés à l'afflux de la main d'œuvre ;
- Risques à la santé et sécurité des travailleurs ;
- Pollution de l'air, des sols et des eaux ;
- Prolifération de déchets solides ;
- Discrimination au niveau de la participation des parties prenantes.

### 1.3.3 Risques liés au contexte géographique et sociopolitique d'Haïti

Les conditions sociales dans lesquelles se trouvent la population haïtienne, principalement celle de la zone métropolitaine de Port-au-Prince et de la ville du Cap-Haïtien, ainsi que la situation politique et sécuritaire fragile en Haïti peuvent impacter le projet. Cette situation (politique et sécuritaire fragile) peut occasionner particulièrement des pénuries d'électricité, de carburant et d'eau. Outre cette situation précitée, la position géographique d'Haïti, (située dans la zone de passage des cyclones tropicaux au nord par l'océan Atlantique et au sud par la mer des Caraïbes) fait qu'Haïti a connu une augmentation en intensité et en fréquence des catastrophes naturelles dont : inondations, cyclones, glissements de terrain et même des séismes en raison des failles actives etc. Les deux catastrophes les plus récentes sont le séisme du 12 janvier 2010 et l'ouragan Matthew en octobre 2016. L'une des conséquences de ce séisme a été le déplacement de 1.5 million de personnes (OCHA, 2014), alors que l'ouragan Matthew a occasionné le déplacement de 175.509 personnes. Port-au-Prince et Cap-Haïtien, respectivement la première et deuxième ville d'Haïti, sont très vulnérables aux risques et catastrophes naturels mais également au changement climatique. Ces deux villes ont connu des catastrophes qui ont des conséquences majeures sur la population principalement le déplacement forcé et les expulsions. Elles sont les plus peuplées du pays; elles contiennent des zones urbaines densément peuplées et un grand nombre de quartiers informels. La forte densité de la population, ajoutée à la faiblesse des infrastructures publiques et la précarité de la gouvernance - aggrave la vulnérabilité sociale. Par conséquent, dans le cadre du HT-CATCOP, des mesures d'atténuations liées aux procédures d'évacuation d'urgence des travailleurs et à l'entreposage des équipements en cas de catastrophes naturelles ou autre urgence seront élaborées. A titre exemple : un itinéraire d'évacuation d'urgence, un lieu de rassemblement ou un site servant d'abri provisoire, un hôpital pouvant recevoir, à tout instant, des victimes et des trousseaux de premiers soins et des personnels de santé, la disponibilité d'une ambulance bien équipée pour les premiers soins.



Le tableau 3 présente les impacts environnementaux et sociaux potentiels et certaines mesures d'atténuation appropriées.


**Tableau 3:** Impacts environnementaux et sociaux potentiels et mesures appropriées

Phases	Activités	Cause de l'impact	Impacts	Mesures d'atténuation
Installation de chantier	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Installation des panneaux annonçant les travaux;</li> <li>▪ Installation des équipements de chantier;</li> <li>▪ Location du bureau de chantier ;</li> <li>▪ Location des entrepôts ;</li> <li>▪ Recrutement des travailleurs;</li> <li>▪ Installation des toilettes mobiles et autres éléments pour les besoins essentiels des travailleurs (c.-à-d., cantine, stockage de nourriture et d'eau potable) pendant les heures de travail</li> <li>▪ Formation pour les travailleurs qualifiés et non qualifiés sur le mode d'usage des équipements de protection individuelle, la bonne pratique d'hygiène sur le chantier ainsi qu'une formation sur les procédures de sureté et sécurité spécifiques aux travaux aéroportuaires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Arrivée des travailleurs et des machines lourdes ;</li> <li>▪ Contrat verbal ou illégal avec les ouvriers et les travailleurs ;</li> <li>▪ Contrat verbal ou illégal avec les propriétaires des entrepôts (s'il y a lieu).</li> <li>▪ Conditions sociales, politiques et sécuritaires précaires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Blocage de la circulation ;</li> <li>▪ Ralentissement des activités du projet ;</li> <li>▪ Planification des travaux de construction</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Informer la communauté des activités du projet qui pourront générer des bénéfices et des dispositions à éviter tout risque de maladie et d'accident ;</li> <li>▪ Mise en place de mécanismes de gestion de plaintes pour les travailleurs ainsi que pour les populations ;</li> <li>▪ Compenser les personnes affectées par la circulation des camions transportant des matériaux ;</li> <li>▪ Eviter l'embauche des enfants et le travail forcé. (Pour plus de détails sur les règles concernant les travailleurs et les conditions de travail, veuillez vous reporter au PGMO et aux PGES qui seront préparés d'ici la date d'approbation du projet) ;</li> <li>▪ Promouvoir l'égalité entre les hommes et les femmes par rapport aux opportunités de travail ;</li> <li>▪ Assurer que tout le personnel de chantier ait pris connaissance et signé le code de conduite avant le démarrage des travaux. Le code de conduite (qui inclut des clauses sur la violence sexuelle) sera disponible et rédigé dans un langage simple et en créole et français ;</li> <li>▪ Installer sur le site des travaux un mécanisme de gestion des plaintes pour les travailleurs - pour enregistrer leurs plaintes et les acheminer à l'UCE ;</li> <li>▪ Formation basée sur les bonnes pratiques internationales dans le secteur de l'aviation, adaptée aux besoins locaux (incluant la santé et sécurité au travail « SST ») ;</li> </ul>



Phases	Activités	Cause de l'impact	Impacts	Mesures d'atténuation
Exécution des travaux	<p><b>Construction :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ d'une nouvelle voie de circulation et d'une aire de stationnement connexe</li> <li>▪ d'une aire de sécurité de la piste</li> <li>▪ d'une piste de piste pavée</li> <li>▪ Installation d'une nouvelle tour de contrôle</li> <li>▪ Refaire la surface/réhabilitation de la piste actuelle</li> <li>▪ Evacuation des débris de construction</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zone urbaine densément peuplée et circulation dense déjà existante.</li> <li>▪ Besoin potentiel d'agrandissement du chantier et/ou de la capacité de fabrication de béton/ciment/asphalte à proximité</li> <li>▪ Afflux de la main d'œuvre ;</li> <li>▪ Les pénuries d'électricité/de carburant/d'eau ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ralentissement de la circulation ;</li> <li>▪ Risques pour la santé et la sécurité des populations ;</li> <li>▪ Arrêt temporaire des travaux ;</li> <li>▪ Maladies sexuellement transmissibles, traumatisme psychologique, enfants monoparental etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Limiter au maximum la vitesse des camions transportant les matériaux ;</li> <li>▪ Identifier avant le commencement des travaux un lieux sur – particulièrement au CAP – pour décharger les débris de construction.</li> <li>▪ Eviter les heures de pointe pour faire le transport des matériaux et l'évacuation des déblais ;</li> <li>▪ Mettre en place des panneaux de signalisation et des porteurs de drapeau au cas échéant ;</li> <li>▪ Réaliser des séances d'information et de formation avec des chauffeurs de l'entreprise avant le démarrage des travaux ;</li> <li>▪ Mettre en œuvre de robustes directives sur la santé et la sécurité au travail (celles-ci seront décrites dans les PGES) ;</li> <li>▪ Mettre en place un dispositif permettant l'approvisionnement supplémentaire en électricité, en carburant et en eau ;</li> <li>▪ Elaborer et mettre en place un plan d'urgence en cas d'accident grave sur le site de travail car les établissements de santé situés à proximité des aéroports peuvent ne pas être fiables ;</li> <li>▪ Assurer un système d'assainissement adéquat pour les travailleurs et autres personnes prenant part aux travaux de construction - particulièrement en raison de l'historique lié au choléra dans le pays</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Risque de maladie et d'accident au travail</li> <li>▪ Déversement accidentel des huiles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contamination des eaux et du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mettre à la disposition du personnel de chantier des Equipements de Protection Individuelle (EPI) et une trousse de premier soin ;</li> </ul>



Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMP) du projet de connectivité du transport aérien en Haïti (P170907)

Phases	Activités	Cause de l'impact	Impacts	Mesures d'atténuation
		usées et matières dangereuses		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sensibiliser le personnel de chantier sur les risques d'accident ;</li> <li>▪ Enregistrer et acheminer à l'UCE tout type d'incident ;</li> <li>▪ Faire signer le code de conduite par tout le personnel de chantier ;</li> <li>▪ Assurer que, le cas échéant, toute construction servant de logeant pour le personnel de chantier soit faite dans un lieu sûr et adéquat ;</li> <li>▪ Installer des toilettes mobiles et les entretenir ;</li> <li>▪ Mise en œuvre d'un plan de gestion robuste des déchets pour traiter les matières dangereuses et non dangereuses</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Emission de bruit émanant de la manœuvre des engins lourds et d'autres équipements à moteur ;</li> <li>▪ Emission de poussière par les activités de terrassement, la fabrication de béton/asphalte et la circulation des camions ;</li> <li>▪ Emissions de substances</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perturbation à la vie communautaire ;</li> <li>▪ Risque de contamination de la communauté par des particules de poussière ;</li> <li>▪ Pollution sonore;</li> <li>▪ Détérioration de la qualité de l'air ou de l'eau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réduire au maximum le temp d'attente des camions et des équipements ;</li> <li>▪ Mettre à disposition des populations un mécanisme de gestion des plaintes accessible à tous ;</li> <li>▪ Faire l'entretien réguliers des équipements motorisés ;</li> <li>▪ Utiliser des machines en bon état de fonctionnement,</li> <li>▪ Arroser régulièrement les aires des travaux ;</li> <li>▪ Garder les populations informées concernant l'avancement des travaux – tout au long de la construction</li> </ul>





Plan de Mobilisation des Parties Prenantes (PMPP) du projet de connectivité du transport aérien en Haïti (P170907)

Phases	Activités	Cause de l'impact	Impacts	Mesures d'atténuation
		<p>polluantes, dangereuses ou toxiques (gaz d'échappement des machines lourdes) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ l'entreposage et l'utilisation inappropriés de produits chimiques</li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sortie fréquentes des camions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perturbation de la circulation, accident</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mettre des panneaux de signalisation et des signaleurs, au besoin</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La chasse des oiseaux par les ouvriers et le reste du personnel de chantier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perturbation de la biodiversité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eviter au maximum toute activité liée à la nuisance de la faune.</li> </ul>
<b>Démobilisation de chantier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Démolition des constructions (dépôts) et transport des machines lourdes et des toilettes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Circulation des machines lourdes et déversement accidentel des produits dangereux (huiles...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Risque d'accident et de contamination des eaux et du sol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Remettre à l'état initial voir améliorer les espaces utilisés pour l'installation de chantier ainsi que les sites d'exploitation des matériaux.</li> <li>▪ Mettre en œuvre des mesures robustes de collecte et gestion des déchets pendant les constructions et les démobilisations des chantiers.</li> </ul>



## II. RÉSUMÉ DES ACTIVITÉS ANTÉRIEURES DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES

Deux consultations ont été réalisées avec l'OFNAC le 13 mai 2019 et 16 juillet 2019. Ces consultations avaient pour objectif de discuter des éléments à prendre en compte pour la préparation du projet et de comprendre les différentes activités de l'OFNAC qui sont en cours d'exécution ou de préparation. Ces activités permettront d'orienter les investissements du projet et l'assistance technique liés aux infrastructures, la sécurité et la résilience de l'aéroport de Port-au-Prince et du Cap-Haïtien. A cet effet, un éclaircissement a été adressé à l'OFNAC, au cours de la deuxième consultation, celui de définir ses activités et leurs sources de financement afin d'orienter et de cibler les investissements de la Banque mondiale dans le cadre de ce projet.

Une autre consultation a été réalisée uniquement avec des opérateurs du service au sol et des lignes aériennes aux bureaux de JC INTERNATIONAL S.A. (JCI) en date du 18 Juillet 2019. Cette consultation a été présidé par la Banque mondiale et l'UCE du MTPTC.

## III. IDENTIFICATION ET ANALYSE DES PARTIES PRENANTES

### 3.1 Parties prenantes touchées

Les parties prenantes touchées par le projet regroupent l'ensemble des individus ou groupes bénéficiant ou subissant, d'une manière ou d'une autre, des actions du projet. Le tableau 4 ci-après présente une liste des parties prenantes touchées par le Projet.

**Tableau 4:** Parties prenantes touchées par le projet

Parties prenantes touchées par projet de connectivité du transport aérien en Haïï			
N°	Parties prenantes	Désignation	Description
1	AAN	Un bénéficiaire direct	Bénéficiaire principal des appareils/équipements et de la formation qui seront financés par le projet
2	OFNAC	Un bénéficiaire direct	Bénéficiaire principal des appareils/équipements et de la formation qui seront financés par le projet
3	Les compagnies aériennes	Les compagnies	Entités et institutions qui profiteront des travaux qui seront réalisés dans le cadre de ce projet mais qui lui apporteront leur soutien
4	Les opérateurs du service au sol	Les opérateurs	Entités et institutions qui bénéficieront des retombées qui seront réalisés dans le cadre de ce projet et qui lui apporteront leur soutien
5	Les Entrepreneurs	Les entrepreneurs	Fournisseurs et prestataires qui auront remporté au moins un appel d'offre lancé par le projet et lui aura fourni des biens et/ou des services.
6	Les travailleurs du projet	Les travailleurs	Travailleurs directs : toute personne employée directement par le projet pour effectuer des tâches qui sont directement liées au projet.



Parties prenantes touchées par projet de connectivité du transport aérien en Haïti			
N°	Parties prenantes	Désignation	Description
			<p>Travailleurs contractuels : 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.</p> <p>Employés des fournisseurs principaux : les personnes employées ou recrutées par les fournisseurs principaux de l'UCE/MTPTC.</p> <p>Travailleurs communautaires : les personnes employées ou recrutées pour se mettre au service de la communauté.</p>
7	Organisations professionnelles (syndicat)	Les OP	La législation haïtienne reconnaît le droit des travailleurs à se constituer en association ou à adhérer à une organisation de leur choix. Ainsi, par organisation professionnelle, on entend des organisations constituées légalement ou tout autre mécanisme parallèle constitué par les travailleurs du projet pour exprimer leurs griefs et protéger leurs droits en matière de conditions de travail et d'emploi.
8	Les voyageurs	Les voyageurs	Ils incluent toute personne effectuant un voyage, transitant par les deux aéroports

### 3.2 Autres parties concernées

Les autres parties concernées par le projet regroupent l'ensemble des individus ou groupes ayant manifesté un intérêt dans le projet. Le tableau 5 ci-après présente l'ensemble des autres parties concernées par le Projet.

**Tableau 5:** Autres parties concernées par le projet de connectivité du transport aérien dans la région des Caraïbes-Haïti

Autres parties prenantes concernées par le projet de connectivité du transport aérien en Haïti			
N°	Parties prenantes	Désignation	Description
1	Autres partenaires technique et de financement	BID, Gouvernement du Mexique	Plusieurs bailleurs financent des projets dans le secteur aérien du pays. Il est important de les tenir au courant des interventions du projet avant d'assurer la complémentarité de nos investissements respectifs.
2	Les riverains et usagers de la route de l'aéroport		Les utilisateurs et les riverains incluent ceux qui utilisent la route de l'aéroport pour aller en plaine (Croix-des-Missions, Cazeaux, Damien, Sartre, Tabarre, Clercine, même dans le grand Nord d'Haïti).
3	Les représentants du pouvoir exécutif	L'exécutif	Les travaux prévus dans le cadre du projet de connectivité du transport aérien dans la région des Caraïbes-Haïti sont de nature à fournir une visibilité aux autorités du pouvoir exécutif.


**Autres parties prenantes concernées par le projet de connectivité du transport aérien en Haïti**

N°	Parties prenantes	Désignation	Description
4	Les médias et les groupes d'intérêts associés	Les médias	Les médias constituent un groupe de parties prenantes très pertinentes pour le projet. Les travaux et certains impacts négatifs y relatifs seront communiqués à travers les médias parlés, écrits et audiovisuels, ainsi que leurs associations.
5	Les fournisseurs des services de restauration à proximité de l'aéroport	La restauration	Les fournisseurs des services de restauration à proximité de l'aéroport peuvent s'intéresser à certaines interventions du projet.
6	OFATMA, autres compagnies d'assurance et les centres de santé	La santé	Tous les travailleurs du projet doivent être détenteurs d'une police d'assurance à l'OFATMA ou toute autre compagnie d'assurance vie et santé désignée par l'Entrepreneur et accessible aux assurés. Des suivis seront menés auprès des centres de santé ayant traité les victimes d'accidents de chantier.

### 3.3 Individus ou groupes défavorisés ou vulnérables

Dans la législation Haïtienne et en accord avec les politiques de la banque mondiale, une catégorie de personne vulnérable à considérer dans le cadre de ce projet est définie comme suit : *Toute personne risquant de ne pas être protégées par la législation nationale relative au code du travail haïtien d'une part et personnes qui, du fait de son sexe peut se trouver affectée de manière plus importante en matière de genre et d'égalité des sexes.*

Une attention particulière sera accordée aux travailleurs non qualifiés lors du processus de recrutement des ouvriers pour assurer qu'ils reçoivent les informations adéquates pour pleinement bénéficier des opportunités de travail offertes par le projet.

### 3.4 Synthèse des besoins des parties prenantes du projet

Le tableau 6 ci-après présente une synthèse des besoins des parties prenantes du projet désagrégé par groupe, à savoir parties prenantes touchées et autres parties prenantes concernées. Une attention particulière est accordée aux personnes ou groupes vulnérables au sein de chacun des groupes de parties prenantes. L'UCE est le canal primaire et l'entité responsable pour disséminer les informations liées au projet. L'UCE s'appuiera sur les Entrepreneurs et le MDOD pour diffuser l'information adéquatement et en accord avec le PMPP. Les informations seront diffusées trimestriellement, et les consultations se feront chaque 6 mois.



**Tableau 6 : Synthèse des besoins des parties prenantes du projet de connectivité du transport aérien en Haïti**

<b>Besoins des parties prenantes du projet de connectivité du transport aérien en Haïti</b>					
<b>N°</b>	<b>Groupe de parties prenantes</b>	<b>Principales caractéristiques</b>	<b>Besoins linguistiques</b>	<b>Moyens de notification privilégiés</b>	<b>Besoins spéciaux</b>
<b>Parties prenantes touchées</b>					
1	AAN	Un bénéficiaire direct	Créole, Français,	Réunions d'équipe et de chantiers ; informations transmises par écrit, par téléphone ou par email	Information sur la mise en œuvre du projet
2	OFNAC	Un bénéficiaire direct	Créole, Français,	Réunions d'équipe et de chantiers ; informations transmises par écrit, par téléphone ou par email	Information sur la mise en œuvre du projet
3	Les compagnies aériennes	Les compagnies	Créole, Français,	Réunions d'équipe et de chantiers ; informations transmises par écrit, par téléphone ou par email	Information sur la mise en œuvre du projet
4	Les opérateurs du service au sol	Les opérateurs	Créole, Français,	Réunions d'équipe et de chantiers ; informations transmises par écrit, par téléphone ou par email	Information sur la mise en œuvre du projet
5	Les Entrepreneurs	Fournisseurs de biens et prestataires de services ; Mise en œuvre les PGES des travaux, incluant la santé et la sécurité des travailleurs et des communautés	Créole, Français,	Informations transmises par écrit et dans les journaux	Information sur la légalisation haïtienne et formation sur les NES de la Banque applicables aux travaux ; Intégration des clauses E&S dans les contrats



<b>Besoins des parties prenantes du projet de connectivité du transport aérien en Haïti</b>					
<b>N°</b>	<b>Groupe de parties prenantes</b>	<b>Principales caractéristiques</b>	<b>Besoins linguistiques</b>	<b>Moyens de notification privilégiés</b>	<b>Besoins spéciaux</b>
6	Organisations professionnelles (syndicat)	Constituées par les travailleurs du projet pour exprimer leurs plaintes et protéger leurs droits en matière de conditions de travail et d'emploi	Créole et français	Réunions d'équipe et de chantiers ; informations transmises par écrit	Information sur le processus ; Procédures de gestion de la main-d'œuvre et de gestion des plaintes
7	Les travailleurs du projet	Salariés du projet	Créole, Français, Anglais et Espagnol, le cas échéant	Réunions d'équipe et de chantiers ; affiches ; brochures ; informations transmises par écrit	Information et formations sur la santé et la sécurité au travail ainsi des formations sur la santé et sécurité des populations affectées par le projet
8	Les voyageurs	Présence de personnes vulnérables	Créole, Français,	Kiosques d'information, affiches ; brochures	Information sur le processus
<b>Autres parties prenantes concernées</b>					
1	Autres partenaires technique et de financement	Bailleurs ; organismes d'implémentation et de développement	Créole et Français	Informations transmises par écrit ; rencontre d'échange	Information sur les interventions du projet
2	Les représentants du pouvoir exécutif	Représentant de l'Exécutif	Créole et français	Informations transmises par écrit et rencontres formelles sur le déroulement des activités du projet	Information sur les interventions du projet
3	Les médias et les groupes d'intérêts associés	Journalistes	Créole et français	Informations transmises par écrit et entrevues	Information sur la mise en œuvre du projet



<b>Besoins des parties prenantes du projet de connectivité du transport aérien en Haïti</b>					
<b>N°</b>	<b>Groupe de parties prenantes</b>	<b>Principales caractéristiques</b>	<b>Besoins linguistiques</b>	<b>Moyens de notification privilégiés</b>	<b>Besoins spéciaux</b>
4	Les fournisseurs des services de restauration	Petites et moyennes Entreprises	Créole et français	Informations transmises à la radio ; Rencontre de partage d'information ; affiches	Information sur le processus
5	OFATMA, autres compagnies d'assurance et les centres de santé	Compagnie d'assurance et centre d'accueil des victimes d'accidents de chantier	Créole et français	Police d'assurance des travailleurs et avantages sociaux qui y sont liés	Tous les travailleurs du projet doivent être assurés
6	Les riverains et usagers de la route de l'aéroport	Présence de personnes ou groupes vulnérables/ Les utilisateurs et les riverains incluent ceux qui utilisent la route de l'aéroport pour aller en plaine (Croix-des-Missions, Cazeaux, Damien, Sartre, Tabarre, Clercine, même dans le grand Nord d'Haïti).	Créole et français	Informations transmises à la radio ; affiches	Information sur le ralentissement de la circulation



## IV. PROGRAMME DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES

### 4.1 Objectifs et calendrier du programme de mobilisation des parties prenantes

La mobilisation effective des parties prenantes est un élément fondamental, incluant la durabilité des interventions et extrants obtenus. De fait, toutes les phases du projet sont concernées par cette démarche : élaboration, mise en œuvre et exploitation. La mobilisation des parties prenantes est un processus inclusif, enclenché et mené tout au long du cycle de vie du projet.

Les parties prenantes du projet seront mobilisées suivant des moyens distincts et appropriés, dépendamment de leurs intérêts et situations particulières, afin de satisfaire aux objectifs du Plan de mobilisation des parties prenantes qui sont :

- Établir une approche systématique de mobilisation des parties prenantes qui permettra à l'UCE de bien identifier ces dernières et de nouer et maintenir avec elles, en particulier les parties touchées par le projet, une relation constructive ;
- 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 ;
- Encourager la mobilisation effective de toutes les parties touchées par le projet pendant toute sa durée de vie sur les questions qui pourraient éventuellement avoir une incidence sur elles et fournir les moyens d'y parvenir ;
- 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.

Le calendrier de mise en œuvre du plan de mobilisation des parties prenante est présenté ci-dessous dans le tableau exposant la stratégie proposée pour la diffusion des informations.

### 4.2 Stratégie proposée pour la diffusion des informations

Le tableau ci-après présente la stratégie proposée pour la diffusion des informations. Plus spécifiquement, il fournit les étapes du projet concernées (élaboration, mise en œuvre et exploitation), la liste des informations à communiquer, les méthodes de communication proposées, le calendrier de mise en œuvre (lieux/dates), les parties prenantes ciblées, le pourcentage de parties prenantes atteint et les responsabilités de mise en œuvre.

Les principaux couloirs de communication utilisés pour atteindre la majorité des parties prenantes sont constitués, entre autres, de correspondances et réunions formelles avec les institutions étatiques l'OFNAC et l'AAN en particulier, les opérateurs fournissant le service au sol au niveau de l'aéroport de Port-au-Prince et de Cap-Haïtien, les compagnies aériennes, etc.

Le tableau 7 ci-après présente une stratégie proposée pour la diffusion des informations aux différentes parties prenantes.




**Tableau 7 : Stratégie proposée pour la diffusion des informations**

Besoins des parties prenantes du projet de connectivité du transport aérien en Haïti					
Liste des informations à communiquer	Méthodes proposées	Calendrier : lieux/dates	Parties prenantes ciblées	Pourcentage atteint	Responsabilités
<b>Phase d'élaboration du projet</b>					
Vision, objectifs, nature, envergure, durée et parties prenantes du projet	Correspondance et réunions formelles avec les entités nationales ; consultations publiques ; visites de terrain ; entrevues	Suivant les besoins de préparation du projet. / bureaux de l'OFNAC, de l'AAN, bureaux UCE, MTPTC,	Les bénéficiaire direct, les compagnies aériennes, les opérateurs de service au sol, les médias	Toutes les parties prenantes ciblées, à l'exception des médias	UCE
Divulgence du PEES du projet	Rendre publique le PEES ; correspondances et réunions officielles ; Consultations publiques ; radio <sup>6</sup>	Site web MTPTC ; Bureaux UCE ; site web de la Banque mondiale ; à l'intérieur des aéroports et au niveau de l'OFNAC	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Les correspondances et réunions officielles, le site web, atteignent les parties prenantes touchées ; la radio atteint toutes les parties prenantes du projet	UCE
Divulgence du PMPP du projet	Rendre publique le PMPP ; Correspondances ; Réunions officielles ; Consultations publiques ; radio	Site web MTPTC ; Bureaux UCE; site web de la Banque mondiale ; à l'intérieur des aéroports et au niveau de l'OFNAC	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Les correspondances et réunions officielles, les brochures et le site web atteignent les parties prenantes touchées ; la radio atteint toutes les parties prenantes ciblées	UCE
Procédures de gestion de la main-d'œuvre	Réunions officielles ; formations ; consultations publiques ; brochures ;	Bureaux MTPTC et UCE ; site web MTPTC ; site web de la Banque mondiale	les OP ; les médias ; l'exécutif	La radio atteint toutes les parties prenantes du	UCE

<sup>6</sup> "Radio" se réfère aux informations transmises par des annonces radio



Besoins des parties prenantes du projet de connectivité du transport aérien en Haïti					
Liste des informations à communiquer	Méthodes proposées	Calendrier : lieux/dates	Parties prenantes ciblées	Pourcentage atteint	Responsabilités
	radio ; un numéro de téléphone dédié à la récolte de plaintes et autres commentaires <sup>7</sup>			projet (touchées et concernées)	
Mécanisme de gestion des plaintes	Consultations publiques ; brochures ; radio , Bureaux du projet dans les aéroports pour information et dépôt de plaintes, un numéro de téléphone dédié à la récolte de plaintes et autres commentaires ; bureaux de l'UCE		Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Réunions et brochures atteignent tous les travailleurs, les compagnies aériennes et les opérateurs de service au sol ; la radio atteint toutes les autres parties prenantes ciblées	UCE
Phase des travaux					
Enjeux environnementaux et sociaux du projet ; mesures de mitigation adoptées par le projet	Sensibilisation et formations ; affiches ; documents et rapports de synthèse non techniques ; consultations publiques ; radio	Sensibilisation régulière sur les chantiers ; formation au démarrage des travaux, et au besoin durant la durée de vie du projet ; surveillance active quotidienne	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Sensibilisation et formation atteignent tous les travailleurs ; la radio atteint toutes les parties prenantes du projet	UCE ; Entrepreneurs ; MDOD
Mécanisme de gestion des plaintes	Consultations publiques ; radio ; réunions de chantier	Bureaux UCE ; bureaux des chantiers	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Les réunions atteignent tous les travailleurs ; la radio atteint toutes les	UCE ; Entrepreneurs

<sup>7</sup> Ce numéro de téléphone sera partagé avec le public avant le début des activités du projet.



### Besoins des parties prenantes du projet de connectivité du transport aérien en Haïti

Liste des informations à communiquer	Méthodes proposées	Calendrier : lieux/dates	Parties prenantes ciblées	Pourcentage atteint	Responsabilités
				autres parties prenantes ciblées	
Gestion des accidents et incidents de travail	Information et formation sur les mécanismes de gestion des accidents et incidents de travail	Bureaux de chantiers et centres de santé (OFATMA)	Les travailleurs ; les Entrepreneur	100% des accidents et incidents de travail doivent être gérés	UCE ; Entrepreneurs
Mesures spéciales d'accompagnement des personnes et groupes vulnérables	Réunions spéciales ; radio ; enquêtes	Bureaux UCE ; bureaux des chantiers	Les personnes ou groupes vulnérables ; les bénéficiaires direct ; les entrepreneurs ;	100% des personnes ou groupes vulnérables doit être atteint	UCE ; Entrepreneurs
Phase d'exploitation					
Sécurité routière	Signalisation adéquate pour le déplacement des camions, du matériel et des équipements	Dès le commencement de l'exécution des travaux	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Toutes les parties prenantes ciblées	UCE ; Entrepreneurs
Entretien et gestion des infrastructures	Surveillance régulière des infrastructures construites	Régulièrement - à la suite de la mise en fonction des infrastructures	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Toutes les parties prenantes ciblées	AAN ; Entrepreneurs
Gestion des déchets et prévention de la pollution	Sensibilisation ; rendre opérationnel un système de gestion des déchets des ouvriers dans les quartiers et sur le bord de mer	Dès le début des travaux et durant toute la durée du projet	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	toutes les parties prenantes ciblées	UCE ; Entrepreneurs
Mécanisme de gestion des plaintes	Sensibilisation ; Consultations publiques ;	Avant le début des travaux - pendant et après la durée du projet	Toutes les parties prenantes du projet	Le mécanisme de gestion des plaintes est ouvert à	UCE Entrepreneurs



### Besoins des parties prenantes du projet de connectivité du transport aérien en Haïti

Liste des informations à communiquer	Méthodes proposées	Calendrier : lieux/dates	Parties prenantes ciblées	Pourcentage atteint	Responsabilités
	Gestion des plaintes des parties prenantes		(touchées et concernées)	toutes les parties prenantes du projet	



### **4.3 Stratégie proposée pour les consultations**

La stratégie qui sera adoptée pour continuer avec les consultations dans le cadre de ce projet est articulée de la manière suivante :

- Réunions formelles avec les entités concernées : OFNAC, AAN, les Compagnies aériennes, les Opérateurs de service au sol...
- Syndicats ou groupes professionnels organisés ;
- Enquêtes et sondages ;
- Groupe de WhatsApp composé des entrepreneurs contractés par le projet.
- Autres mécanismes traditionnels de consultation et de prise de décision.

Le tableau 8 ci-après présente une stratégie proposée pour les consultations aux différentes parties prenantes.


**Tableau 8:** Stratégie proposée pour les consultations

<b>Stratégie proposée pour les consultations dans le cadre du projet de connectivité du transport aérien en Haïti</b>				
<b>Thème de la consultation</b>	<b>Méthode utilisée</b>	<b>Calendrier : lieux/dates</b>	<b>Parties prenantes ciblées</b>	<b>Responsabilités</b>
<b>Phase d'élaboration du projet</b>				
Définition des grands axes et orientations du projet ; Définition des composantes et activités du projet	Discussions stratégiques avec l'OFNAC et l'AAN; rencontres avec les opérateurs du service au sol et les compagnies aériennes.	13 mai 2019, 16 et 18 juillet 2019 / OFNAC, JCI,	OFNAC, AAN, Opérateurs du service au sol, Compagnies aérienne, autres partenaires technique et de financement	BM, UCE
Évaluation des impacts environnementaux et sociaux du projet	Discussions stratégiques avec l'OFNAC et l'AAN; rencontres avec les opérateurs du service au sol et les compagnies aériennes ; visite de terrain aux deux sites	13 mai 2019, 16, 17 et 18 juillet 2019, pendant la définition des activités du projet et la durée du projet.	OFNAC, AAN, Opérateurs du service au sol, Compagnies aériennes, les travailleurs	UCE
Élaboration d'un plan de sureté et accès aux deux chantiers	Discussion stratégique avec l'OFNAC, et l'AAN; les entrepreneurs	Pendant toute la période d'exécution des travaux	l'OFNAC, AAN, Firmes de construction et/ou de supervision	UCE, AAN, les entrepreneurs
Participation active des parties prenantes du projet	Rencontre avec l'OFNAC, l'AAN, les opérateurs du service au sol, les compagnies aérienne, et les entrepreneurs	Pendant toute la phase de préparation du projet, incluant l'élaboration du PMPP et la phase d'exécution du projet	Toutes les parties prenantes du projet	UCE
Critères de détermination des personnes et groupes vulnérables	Entretiens semi-structurés avec les parties prenantes et entrepreneurs; échange avec les équipes de l'UCE; visite de terrain	Pendant la phase de préparation du projet et la phase d'exécution du projet	Toutes les parties prenantes du projet	UCE
Mécanisme de gestion des plaintes	Consultation et divulgation du mécanisme de gestion des plaintes auprès des parties prenantes	Pendant toute la phase de préparation et exécution du projet	Toutes les parties prenantes du projet	UCE



<b>Stratégie proposée pour les consultations dans le cadre du projet de connectivité du transport aérien en Haïti</b>				
<b>Thème de la consultation</b>	<b>Méthode utilisée</b>	<b>Calendrier : lieux/dates</b>	<b>Parties prenantes ciblées</b>	<b>Responsabilités</b>
<b>Phase des travaux</b>				
Enjeux environnementaux et sociaux du projet, mesures d'atténuation adoptées par le projet	Entretiens semi-structurés avec les différentes parties prenantes concernées ; Focus groupes; mise en œuvre des recommandations des outils de sauvegarde relatifs au projet	Pendant toute la période d'exécution des travaux	Toutes les parties prenantes du projet	UCE
Opportunité d'emploi, condition de travail et gestion de la main d'œuvre	Rencontre avec l'AAN et les entrepreneurs ; mise en œuvre des procédures de gestion de la main d'œuvre	Avant et pendant toute la durée de mise en œuvre du projet	Les entrepreneurs ; l'AAN; les operateurs du service au sol	UCE, avec le support des Entrepreneurs
L'assurance de la sureté et la gestion des accidents et incidents de travail	Assurer une gestion adéquate des procédures de sureté du chantier, incluant la gestion des accidents et des incidents de travail à travers le mécanisme développé à cet effet ; garantir que tous les travailleurs du projet connaissent et suivent les procédures de sureté et sont couverts par une assurance santé.	Pendant toute la période d'exécution des travaux	Les entrepreneurs; les opérateurs de service au sol; OFNAC, AAN, assurance (OFATMA).	UCE
Mesures spéciales d'accompagnement des personnes et groupes vulnérables	Développer des mécanismes spéciaux devant prendre en compte les besoins des personnes et groupes vulnérables ; sensibilisation ; rencontre spéciales	Pendant toute la période d'exécution des travaux	Toutes les parties prenantes du projet et les personnes vulnérables en particulier	UCE, avec le support des Entrepreneurs



### Stratégie proposée pour les consultations dans le cadre du projet de connectivité du transport aérien en Haïti

Thème de la consultation	Méthode utilisée	Calendrier : lieux/dates	Parties prenantes ciblées	Responsabilités
Mécanisme de gestion des plaintes	Développer des mécanismes spéciaux devant prendre en compte les besoins des personnes et groupes vulnérables ; sensibilisation ; rencontre spéciales	Pendant toute la période d'exécution des travaux	Toutes les parties prenantes du projet	UCE avec le support des Entrepreneurs
<b>Phase d'exploitation</b>				
Sécurité routière	Signalisation adéquate lors des rentrées et sorties des camions de chantier	Avant l'exécution des travaux	Les riverains et usagers de la route de l'aéroport ; les chauffeurs ; les médias	UCE ; Entrepreneur
Gestion des déchets et prévention de la pollution	Sensibilisation ; rendre opérationnel un système de gestion des déchets de construction	Dès le début de l'exécution des travaux durant toute la durée de vie du projet	L'UCE, L'entrepreneur, Les travailleurs	UCE, avec le support des Entrepreneurs
Mécanisme de gestion des plaintes	Sensibilisation ; Consultations publiques ; Gestion des plaintes des parties prenantes	Dès le début de l'exécution des travaux durant toute la durée de vie du projet	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	UCE Entrepreneur





#### 4.4 Stratégie proposée pour la prise en compte des points de vue des groupes vulnérables

Il est important de noter que les potentiels impacts du projet sur les groupes vulnérables sont limités, dû au fait que les activités du projet se feront exclusivement dans l'enceinte des aéroports. Pour une mobilisation effective des personnes et groupes vulnérables, les stratégies suivantes seront mises en œuvre pour contourner les obstacles pouvant nuire à leur participation :

- Rencontres avec l'entrepreneur, avant le démarrage des travaux, sur la santé et la sécurité des travailleurs, le recrutement des ouvriers non qualifiés, l'égalité homme-femme ;
- Réunions de chantiers avec les ouvriers non qualifiés a des heures accessibles pour ces ouvriers pour diffuser les informations pertinentes concernant l'avancement du projet, faire le rappel des mesures de sauvegardes, du code de conduite, etc.

#### 4.5 Calendriers

Le tableau 9 ci-après présente les informations relatives aux calendriers répertoriant les phases du projet, les décisions majeures et les dates butoirs pour la soumission de commentaires.

**Tableau 9:** Calendriers d'exécution du PMPP

Informations relatives aux calendriers et dates butoirs	
Liste des informations et décisions majeures	Dates butoirs pour la soumission de commentaires
<b>Phase d'élaboration du projet</b>	
Vision, objectifs, nature, envergure, durée et parties prenantes du projet	Fin juin 2019
<b>PMPP</b>	
Site web MTPTC ; Bureaux UCE ; site web de la Banque mondiale ; à l'intérieur des aéroports et au niveau de l'OFNAC	Décembre 2019
<b>PEES</b>	
Site web MTPTC ; Bureaux UCE ; site web de la Banque mondiale ; à l'intérieur des aéroports et au niveau de l'OFNAC	Décembre 2019
<b>Phase des travaux</b>	
Enjeux environnementaux et sociaux du projet ; mesures de mitigation adoptées par le projet	Avant le démarrage des travaux et pendant toute la durée de vie du projet
Opportunité d'emploi, condition de travail et gestion de la main d'œuvre	Dès l'installation du bureau de chantier
Mécanisme de gestion des plaintes	Avant le recrutement des travailleurs et tout le long de la mise en œuvre du projet
Accidents et incidents de travail	Dès le début de la prise en charge
Mesures spéciales d'accompagnement des personnes et groupes vulnérables	Dès que des faiblesses dans les mesures d'accompagnement et



<b>Informations relatives aux calendriers et dates butoirs</b>	
<b>Liste des informations et décisions majeures</b>	<b>Dates butoirs pour la soumission de commentaires</b>
	des conditions de travail se font sentir
<b>Phase d'exploitation</b>	
Sécurité routière	Avant le début de l'exécution des travaux
Gestion des déchets et prévention de la pollution	Dès le début de l'exécution des travaux
Mécanisme de gestion des plaintes	Dès la mise en place du montage du projet et durant toute la durée de vie du projet

#### 4.6 Examen des commentaires

Les commentaires, contributions et plaintes seront tous acheminés et traités par l'UCE. Quant aux plaintes, une fois réceptionnées et enregistrées, elles seront transférées dans les plus brefs délais à l'UCE qui se chargera de les catégoriser, les traiter et fournir une réponse dans les meilleurs délais aux parties prenantes concernées et suivant la méthode la plus accessible à ces dernières.

#### 4.7 Phases ultérieures du projet

Les parties prenantes seront maintenues informées du déroulement du projet dans toutes ces composantes et activités. Elles pourraient être impliquées dans la prise de certaines décisions et/ou les orienter. La surveillance et le suivi de la mise œuvre du présent PMPP se feront périodiquement à travers des rapports trimestriels et de fin des travaux ainsi que des rapports circonstanciés (cas d'accident, etc.).

## V. RESSOURCES ET RESPONSABILITÉS POUR METTRE EN ŒUVRE LES ACTIVITÉS DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES

### 5.1 Ressources

L'UCE mobilisera les ressources financières nécessaires et suffisantes à la gestion et à la mise en œuvre du PMPP, incluant, entre autres : la divulgation du PMPP, le renforcement des capacités, le développement du plan et supports de communication, la mise en œuvre de la communication, l'accessibilité, la gestion des plaintes, griefs, et feedback et le suivi-évaluation de la mise en œuvre du présent PMPP.

L'UCE transmettra les coordonnées des personnes chargées de répondre aux commentaires ou aux questions sur le projet ou le processus de consultation, incluant leurs coordonnées téléphoniques, courriels et fonctions.



## 5.2 Fonctions de gestion et responsabilités

La mise en œuvre directe du présent PMPP sera assurée par les spécialistes en sauvegardes de l'UCE. L'UCE incorporera les activités de mobilisation des parties prenantes dans les documents du projet, incluant tous les plans y afférents et le manuel de procédures du projet.

Un numéro de téléphone, un courriel et l'adresse du bureau de l'UCE seront rendus publiques afin que toutes les parties prenantes puissent faire valoir à leur guise leurs points de vue et communiquer leurs mécontentements ou satisfactions à l'égard des interventions du projet.

## 5.3 Budget estimatif et financement

A titre indicatif, le tableau 10 ci-dessous présente les différentes rubriques de la mise en œuvre du plan de mobilisation des parties prenantes.

**Tableau 10:** Différentes rubriques de la mise en œuvre du PMPP<sup>8</sup>

Différentes rubriques de la mise en œuvre du PMPP			
Rubrique	Description	Coûts	Source de financement
Mise en œuvre des plans de Communication et de mobilisation des parties prenantes	Élaboration de supports et mise en œuvre des activités d'information, de sensibilisation et de formation sur les enjeux économiques, environnementaux et sociaux des sous-projets	A définir	Projet
Renforcement des capacités	Élaboration et mise en œuvre d'un programme de formation	A définir	Projet
Gestion des plaintes	Mise en œuvre le mécanisme de gestion des plaintes	A définir	Projet
Suivi et surveillance, environnemental et social du projet	Suivi pendant la mise en œuvre par l'UCE.	A définir	Projet
Évaluation	Mi-parcours et finale (externe)	A définir	Projet
<b>TOTAL</b>		<b>A définir</b>	

<sup>8</sup> Les estimations liées aux coûts seront disponibles dès la finalisation et l'approbation du dossier technique des travaux.



## VI. MÉCANISME DE GESTION DES PLAINTES

L'UCE est responsable de la bonne gestion, la coordination et du suivi des plaintes qui seront émises concernant le projet. Le système de plaintes proposé dans le cadre de la mise en œuvre des interventions du HT-CATCOP est basé sur les principes suivants et constitué de l'approche et des étapes décrites ci-après.

### 6.1 Principes directeurs du le mécanisme de gestion des plaintes

Les plaintes doivent être orientées vers l'UCE qui est, l'entité du MTPTC, responsable de s'assurer que les commentaires, contributions et les plaintes, verbales ou écrites, sont bien reçus, documentés et traités. À cet effet, les parties prenantes peuvent déposer leurs commentaires, contributions et plaintes directement, entre autres, aux bureaux de l'UCE ou dans les chantiers.

- Lorsqu'il s'agit d'une plainte urgente ou une plainte qui 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.
- 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. 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 de Suivi-Évaluation que l'UCE soumettra à la Banque tous les 6 mois.

### 6.2 Approche

Les diverses activités de mise en œuvre des interventions du projet de connectivité du transport aérien en Haïï peuvent être source de situations contentieuses. Afin de minimiser ce genre de situations, l'UCE établira et sera chargée de la gestion d'un mécanisme de gestion des plaintes qui permettra de collecter les réactions (feedback) et de régler les plaintes aussi rapidement que possible 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 estime avoir été lésé par les investissements ou les interventions du projet. Les plaintes seront traitées promptement selon un processus compréhensible, transparent et approprié.

Les plaintes 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.



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 de la cellule de sauvegarde ou de la Coordination de l'UCE de la procédure à suivre pour exprimer leur mécontentement et présenter leurs plaintes.

Dans le cadre de ce processus, dépendamment du type et de la nature des plaintes, elles seront consignées dans un registre qui sera accessible auprès des entités suivantes et dans les endroits respectifs :

- Le Bureau de l'OFNAC;
- Un bureau de l'AAN au sein de l'aéroport
- Aux bureaux des chantiers au sein des deux aéroports
- Le bureau central de l'UCE à Port-au-Prince (via téléphone ; dont le numéro sera rendu public).

Ainsi le (la) plaignant(e) a le choix de produire sa plainte par écrit ou à l'oral auprès de l'instance qui lui est accessible ou lui inspire plus de confiance principalement le bureau de l'UCE à Port-au-Prince, le bureau du projet, de l'AAN et celui de l'OFNAC. Si une plainte n'a pas été enregistrée par l'UCE, elle sera acheminée à l'UCE pour les suites nécessaires. En accord avec la Norme Environnementale et Sociale (NES) 2- Condition de Travailleurs, un mécanisme de gestion des plaintes distinct pour les travailleurs sera disponible (voir en annexe un modèle de fiche de plaintes).

Dépendamment du type de plaintes ou du plaignant (e), plusieurs canaux seront disponibles pour la réception des plaintes. Tels que : le bureau de l'UCE à Port-au-Prince, le bureau du projet, de l'AAN et de l'OFNAC.

Les points focaux (un personnel du bureau du projet, de l'AAN, de l'OFNAC ou un personnel de l'UCE principalement les responsables de sauvegarde sociale/genre) disposent de formulaires de fiches de plaintes afin de pouvoir noter rapidement les coordonnées de chaque plaignant(e) et l'objet du problème relaté. La cellule de sauvegarde de l'UCE restera en contact permanent avec les points focaux pour s'assurer que l'équipe du projet est consciente de toutes les questions qui seront soulevées et qu'elles seront traitées minutieusement dans un délai raisonnable.

Sur la base des informations reçues des points focaux, la cellule de sauvegarde de l'UCE doit remplir périodiquement le registre de consignation des plaintes.

Si les négociations s'avèrent difficiles, l'UCE mettra en place un comité de base de médiation pour le traitement des plaintes. Ce comité sera composé essentiellement des personnalités suivantes :

- Un représentant de l'UCE ;
- Un représentant de l'OFNAC ;
- Un représentant de l'AAN
- Un représentant des PAP.

**N.B.-** Ce comité pourrait être modifié en fonction du type de plaintes.



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.

### 6.3 Procédure, recours et traitement des plaintes

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.

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, réelles ou irréelles, doivent être enregistrées selon la procédure de résolution des plaintes ;
- Les plaintes doivent déboucher sur des discussions avec le plaignant et éventuellement une visite de terrain afin de mieux saisir la nature du problème.

#### 6.3.1 Etape 1 : Réception, Enregistrement de la plainte

L'UCE aura à diriger et à coordonner le mécanisme de gestion de plaintes. Une base de données sera créée pour enregistrer toutes les plaintes reçues dans le cadre du projet.

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. Dans le cas où le ou la plaignante désire rester anonyme, l'UCE n'enregistrera pas son nom et ses coordonnées ;
- 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 ait accepté la clôture et ait signé la fiche.



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.

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.

Toute plainte réelle ou fictive sera saisie dans le système et débouchera sur une inspection au maximum dans les sept (7) jours suivants.

Le personnel de la cellule de sauvegarde de l'UCE, visitera 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. 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.

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

Le personnel de sauvegarde 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 ;
- Confirmer qu'effectivement le projet est la cause de la nuisance ou endommagement exprimé par le plaignant ;
- Rencontrer et discuter avec le plaignant ;
- Déterminer la légitimité de la plainte ;
- Clôturer la plainte si elle n'est pas fondée par exemple. L'UCE fournira une réponse verbale et/ou écrite au plaignant. 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 (les) plaignant(s) à travers des séances de consultation ;
- Clôturer la plainte si le (les) plaignant(s) est (sont) d'accord avec la solution proposée. Le cas contraire ;
- Le (les) plaignants peuvent recourir à des procédures d'appel qui nécessiteront de nouveaux examens, enquêtes, consultations et traitements.



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

Si la plainte n'a pas pu être réglée à l'interne entre le (les) plaignant(s) et l'UCE, elle devra être acheminée au comité de médiation ou de conciliation. 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 (les) plaignant(s) seront invités à comparaître devant le comité de médiation, qui tentera de trouver une solution acceptable pour le (les) plaignant(s) dans le respect de la législation nationale et des normes environnementales et sociales (NES) de la Banque mondiale. 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.

Un médiateur institutionnel qui sera identifié par les autorités gouvernementales recevra et examinera les plaintes avec l'appui des membres du comité. Sous la responsabilité du médiateur, le comité devra dans la mesure du possible tenter de résoudre les plaintes à l'amiable afin de réduire les risques des procès judiciaires qui sont souvent long et onéreux.

### 6.3.4 Étape 4 : Recours à la justice

Le fait qu'une PAP a soumis une plainte ou une réclamation 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, 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, auxquelles il soumet ses réclamations. Le projet doit assister matériellement et financièrement la PAP à faire valoir ses droits devant toute juridiction qu'il aura saisie de sa plainte.

Si la décision sur le litige soumis par la PAP 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 de la PAP s'imposent à l'UCE et à tous les contractants.

## VII. SUIVI ET ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS

### 7.1 Participation des différents acteurs concernés aux activités de suivi

L'UCE assurera une participation adéquate des parties prenantes aux activités de suivi du projet ou des impacts qui lui sont associés. Dans le cadre de ce projet, les parties prenantes, notamment celles touchées par le projet, comme l'OFNAC et l'AAN participeront aux programmes de suivi de la mise en œuvre effective des instruments de sauvegardes.

### 7.2 Rapports aux groupes de parties prenantes

Les résultats des activités de mobilisation des parties prenantes seront communiqués tant aux différents acteurs concernés qu'aux groupes élargis de parties prenantes dans les formes et les calendriers établis dans les sections précédentes du présent PMPP. Les rapports établis à cet effet





s'appuieront sur les mêmes sources de communication que celles prévues pour les notifications aux différents acteurs concernés. L'existence et le mode de fonctionnement du mécanisme de gestion des plaintes seront rappelés de façon systématique aux parties prenantes.

### **7.3. Indicateurs Clés de Performance (ICP)**

Les indicateurs ci-dessous permettent d'évaluer le niveau de performance de l'équipe du projet dans la mise en œuvre du PMPP. Il s'agit, en effet :

- Pourcentage des parties prenantes affectées qui expriment satisfaction avec la communication du projet (80 %).
- Pourcentage de plaintes concernant le projet qui sont résolues et communiquées au plaignant (80 %).
- Nombre de réunions organisées avec les parties prenantes pour discuter les suggestions fournies par les parties prenantes et les actions prises par le projet (20- quatre au minimum chaque année). Un procès-verbal après chaque réunion sera préparé et partagé avec les participants et la Banque mondiale. Ce document précisera les décisions prises par rapport aux suggestions et requêtes des bénéficiaires du projet.
- Nombre des décisions prises en consultation avec les parties prenantes et exécutées dans les délais.



## VIII. ANNEXE : Modèle de fiche de plaintes<sup>9</sup>

### Modèle de fiche de Plainte

#### ANNEXE 3 : MODEL DE FICHE DE PLAINTE FICHE DE PLAINTE

Date : \_\_\_\_\_

Dossier N° \_\_\_\_\_

#### PLAINTE

Nom du plaignant : \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Section communale, localité ou habitation \_\_\_\_\_

Nature du bien affectée : \_\_\_\_\_

#### DESCRIPTION DE LA PLAINTE :

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Fait à \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_

Signature du plaignant \_\_\_\_\_

#### OBSERVATIONS DE LA COLLECTIVITE :

.....  
.....  
.....  
.....

Fait à \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_

(Signature du Répondant) \_\_\_\_\_

#### RÉPONSE DU PLAIGNANT:

.....  
.....  
.....

Fait à \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_

Signature du plaignant \_\_\_\_\_

#### RESOLUTION

.....  
.....  
.....  
.....

Fait à \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_

<sup>9</sup> Ce modèle appliquera aussi au mécanisme de gestion de plainte des travailleurs