



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

Projet de connectivité résiliente et d'accessibilité du transport urbain (RUTAP) — P177210

Réhabilitation de la route Blue Hills - Fort Saint Michel et de la Rue « La Paix » au Cap-Haïtien

Plan de gestion environnementale et sociale (PGES)



©Décembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX.....	v
LISTE DES FIGURES.....	v
SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS.....	6
I. INTRODUCTION.....	8
1.1 Contexte du Plan de gestion environnementale et sociale.....	8
1.2 Objectifs du PGES.....	8
1.3 Méthodologie d'élaboration du PGES.....	9
1.3.1 Analyse des documents du projet et d'autres documents stratégiques et de planification au niveau national, régional ou local.....	9
1.3.2 Observations terrain sur la zone d'influence.....	12
1.3.3 Consultations avec les parties prenantes.....	13
II. DESCRIPTION DES TRAVAUX.....	15
2.1 Justification des travaux de réhabilitation de la route Blue Hills et la rue La Paix.....	15
2.2 Présentation des travaux visant à réhabiliter la route Bleue Hills et la rue La Paix.....	15
III. ENVIRONNEMENT DES TRAVAUX.....	21
3.1 Localisation géographique de la route Blue Hills et de la rue La Paix.....	21
3.2 Aspects socioéconomiques de la Zone d'influence de la Route Blue Hills et de la rue La Paix.....	23
3.2.1 Démographie.....	23
3.2.2 Services sociaux de base.....	24
3.2.3 Environnement biophysique.....	25
3.2.4 Patrimoine culturel.....	26
3.2.5 L'aéroport international du Cap-Haïtien (AICH).....	27
IV. CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DU PGES.....	28
V. EFFETS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX POTENTIELS DE LA REHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS ET LA RUE LA PAIX.....	29
5.1 Méthodologie d'évaluation des risques et effets environnementaux et sociaux.....	29
5.2 Effets environnementaux et sociaux positifs de la réhabilitation de la route Blue Hills et la rue La Paix.....	29
5.3 Effets environnementaux et sociaux négatifs de la réhabilitation de la route Blue Hills et la rue La Paix.....	32
5.3.1 Effets négatifs potentiels du contexte biophysique, social et sanitaire sur le projet.....	32
5.3.2 Source d'impacts environnementaux et sociaux négatifs.....	35
5.3.3 Composantes environnementales et effets négatifs potentiels.....	36
5.3.4 Composantes sociales et effets négatifs potentiels.....	39
6 ANALYSE DES VARIANTES.....	47
6.1 Situation « sans projet ».....	47
6.1.1 Effets positifs de la situation « sans projet ».....	47
6.1.2 Effets négatifs de la situation « sans projet ».....	47
6.2 Situation avec les travaux de réhabilitation de la route Blue Hills et la rue La Paix.....	47
6.3 Analyse SEPO des travaux.....	48
7 PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE.....	50

7.1	Approche et stratégie de mise en œuvre du PGES.....	50
7.2	Mesures de renforcement des effets positifs	51
7.3	Mesures d'évitement, d'atténuation et de surveillance	51
7.4	Plan de gestion environnementale et sociale en phase de construction.....	52
7.5	Plan de gestion environnementale et sociale en phase d'exploitation de la route Blue Hills et la rue La Paix	65
7.6	Plan de prévention et de lutte contre la violence basée sur le genre	68
7.6.1	Contexte de la VBG	68
7.6.2	Groupes cibles	68
7.6.3	Définitions et termes	68
7.6.4	Principes directeurs.....	69
7.6.5	Mécanisme de rapportage et de référencement	70
7.6.6	Pré-identification des parties prenantes pour la prise en charge des victimes éventuelles de VBG	71
1.	VIII. MÉCANISME DE GESTION DES PLAINTES.....	74
8.1	MGP institutionnel	74
8.1.1	Principes directeurs du MGP institutionnel	74
8.1.2	Approche du MGP institutionnel.....	75
8.1.3	Procédures, recours et traitement des plaintes	76
8.2	MGP des travailleurs/ses	79
8.2.1	Principes directeurs du MGPT	80
8.2.2	Approche du MGPT	80
8.2.3	Procédures, recours et traitement des plaintes	81
8.3	Procédures pour la gestion éthique des plaintes EAS/HS.....	83
IX.	SURVEILLANCE, SUIVI ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL ET PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE	85
9.1	Objectifs de la surveillance et du suivi environnemental et social	85
9.2	Surveillance environnementale et sociale des chantiers	85
9.3	Suivi environnemental et social.....	86
9.4	Plan de surveillance environnementale et sociale	87
9.5	Consultation des parties prenantes	90
X.	BUDGET ET CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE	91
10.1	Budget de mise en œuvre.....	91
10.2	Calendrier de mise en œuvre.....	91
XI	CONCLUSION DU PGES.....	93
	BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES	94
	ANNEXES	a
	Annexe 1. Rapport de l'Analyse Environnementale Simplifiée (AES) des travaux de Réhabilitation de la route Blue Hills et de la rue La Paix au Cap-Haïtien	a
	Annexe 2. Rapport de consultations des parties prenantes	f
	Annexe 3. Fiche de suivi et de surveillance environnementale et sociale.....	k
	Annexe 4a. Code de conduite à signer par les travailleurs/ses.....	l
	Annexe 5 : Description de quelques signalisations d'avertissement et types des EPI généralement utilisés sur les chantiers de l'UCE ou autre	t

Annexe 6 : Plan de découverte fortuite	x
Annexe 7 : Mesures spécifiques prises par l'UCE contre le choléra sur les chantiers.....	y
Annexe 8 : Gestion des dépôts	cc

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Rappel des documents disponibles et utilisés dans le cadre de la rédaction du PGES	9
Tableau 2 : Population de Cap-Haïtien (estimations IHSI, 2015)	23
Tableau 3 : Niveaux d'évaluation des critères d'analyse des risques et effets potentiels	29
Tableau 4 : Effets positifs potentiels de la réhabilitation de la route Blue Hills et la Rue La Paix	31
Tableau 5 : Effets environnementaux négatifs potentiels de la réhabilitation de la route Blue Hills et la rue La Paix	41
Tableau 6 : Effets sociaux négatifs potentiels de la réhabilitation de la route Blue Hills et la rue La Paix	42
Tableau 7. Analyse SEPO des travaux de réhabilitation de la route Blue Hills - Fort Saint Michel et la rue La Paix	48
Tableau 8 : PGES en phase de construction	52
Tableau 9 : PGES en phase d'exploitation	65
Tableau 10 : Délais de présentation après agression	71
Tableau 11 : Plan de surveillance environnementale et sociale en phase de construction	88
Tableau 12 : Budget prévisionnel du PGES	91
Tableau 13. Chronogramme d'exécution du PGES	91

LISTE DES FIGURES

Figure 1. Tronçons : (1) Bleu Hills – Fort Saint Michel 1, (2) Bleu Hills – Fort Saint Michel 2 et les Bretelles 1 et 2.	16
Figure 2 : Quelques profils en travers types	20
Figure 3 : Vue en plan (gauche) et coupe longitudinale BB (droite) du dalot 4(4.00x4.00)	20
Figure 4 : Localisation de la route Fort Blue Hills	21
Figure 5 : Stagnation de l'eau autour des maisons et sur la route Blue Hills en dehors des jours pluvieux (26 août 2024)	22
Figure 6 : Une vue du dalot sur la rivière Any et l'état de la chaussée (26 août 2024)	22
Figure 7 : Installation de la DINEPA et signature des inondations sur les adjacents à la route	23
Figure 8 : Le contexte tectonique du nord-est des Caraïbes et d'Hispaniola	33
Figure 9 : Histogramme de la fréquence mensuelle des séismes en 2023	33
Figure 10 : Carte des épïcêtres des séismes enregistrés en 2023	34
Figure 11. Schéma simplifié du mécanisme de gestion des plaintes (MGP)	79

SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

AFASDA	Association femmes soleil d'Haïti
AICH	Aéroport international du Cap-Haïtien
AIEA	Agence internationale de l'énergie atomique
AITL	Aéroport international Toussaint Louverture
BID	Banque interaméricaine de développement
BME	Bureau des mines et de l'énergie
BNEE	Bureau national de l'évaluation
CAL	Centre de santé sans lits
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
CIAT	Comité interministériel d'aménagement du territoire
CONARHAN	Conseil national pour la réhabilitation des personnes handicapées
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
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
EPI	Équipements de protection individuelle
EPPLS	Entreprise publique de promotion de logements sociaux
GES	Gaz à effet de serre
IBESR	Institut du bien-être social et de recherches
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 Durable
MAST	Ministère des Affaires Sociales et du Travail
MCDFD	Ministère de la Condition Féminine et du droit des Femmes
MDE	Ministère de l'Environnement
MDUR	Municipal Development and Urban Resilience
MEF	Ministère de l'Economie 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
mm	millimètre(s)

MPCE	Ministère de la Planification et de la Coopération Externe
MTPTC	Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications
N	Nord
NES	Norme environnementale et sociale
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OFATMA	Office d'Assurances Accidents du Travail, Maladie et Maternité
OIT	Organisation Internationale du Travail
PEES	Plan d'engagement environnemental et social
PGES	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PGMO	Procédures de gestion de la main-d'œuvre
PMPP	Plan de mobilisation des parties prenantes
POP	Polluants Organiques Persistants
PS	Polystyrène
PSE	Polystyrène Expansé
PSSSES	Programme de Surveillance et de Suivi Environnemental et Social
RUTAP	Projet de connectivité résiliente et d'accessibilité du transport urbain
SEEUR	Service d'Entretien des Équipements Urbains et Ruraux
SIDA	Syndrome d'Immunodéficience Acquis
SMCRS	Service Métropolitain de Collecte des Résidus Solides
UCE	Unité Centrale d'Exécution
UTE	Unité Technique d'Exécution
VBG	Violence Basé sur le Genre

I. INTRODUCTION

1.1 Contexte du Plan de gestion environnementale et sociale

1. Au cours des trente dernières années, Cap-Haïtien, capitale administrative du département du Nord, a connu une urbanisation croissante. La ville s'étend désormais sur une partie des territoires de communes environnantes telles que Quartier Morin, Limonade, Plaine du Nord et Milot. L'accumulation d'activités économiques et d'établissements scolaires au centre-ville crée des difficultés pour la mobilité urbaine, aggravées par des infrastructures routières insuffisantes et de mauvaise qualité.

2. La circulation est particulièrement difficile aux heures de pointe. L'UCE, en collaboration avec la Mairie de Cap-Haïtien, a étudié plusieurs alternatives visant à améliorer à la fois l'accessibilité et la résilience du transport urbain. Après une analyse approfondie des enjeux critiques et des études de mobilité, la réhabilitation de la route de Blue Hills, en connexion avec la route de Fort Saint Michel, a été retenue. Cette voie relie la RN1 à la route de Fort Saint Michel, laquelle est connectée au sud à la route SOS et au Nord à la RN3. Ces travaux incluent également la réhabilitation de la rue « La Paix », qui forme une boucle reliant la route de Fort Saint Michel à la route de l'Aviation menant à l'AICH.

3. Le projet s'inscrit dans la composante 2 du projet de connectivité résiliente et d'accessibilité du transport urbain (RUTAP), financé par la Banque mondiale, visant à améliorer l'accessibilité urbaine au Cap-Haïtien et dans ses environs.

4. Pour identifier et atténuer les impacts environnementaux et sociaux potentiels liés à l'exécution des travaux, et en se basant sur les résultats du screening environnemental et social, l'élaboration d'un Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) a été jugée nécessaire. Ce PGES est mis en place conformément au Cadre de gestion environnementale et sociale (CGES) du projet RUTAP.

1.2 Objectifs du PGES

5. Ce PGES, tout comme ceux précédemment élaborés dans le cadre du RUTAP, sert de guide pour planifier et gérer de manière systématique les risques et impacts potentiels des travaux sur les aspects environnementaux et sociaux, depuis la mise en place des chantiers jusqu'à la phase d'exploitation des infrastructures. Il expose les actions nécessaires pour éviter, réduire, atténuer ou compenser les effets négatifs sur l'environnement et le tissu social, tout en optimisant les retombées économiques, sociales et écologiques positives. Le PGES contribue ainsi à renforcer efficacement l'impact du projet en matière de développement socioéconomique durable au sein des communautés bénéficiaires. Les principaux objectifs du 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 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

6. La démarche adoptée pour préparer le PGES repose sur trois axes principaux : (i) l'examen des documents du projet ainsi que d'autres documents stratégiques et de planification à l'échelle nationale, régionale ou locale ; (ii) des visites sur le site des travaux, effectuées aussi bien en saison sèche qu'en saison des pluies, afin d'évaluer les conditions ; et (iii) des consultations publiques menées avec les parties prenantes du projet.

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

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

Tableau 1. Rappel des documents disponibles et utilisés dans le cadre de la rédaction du PGES

#	Titre du document	Informations pertinentes retenues
1	Cadre de gestion environnementale et sociale, UCE, 2022 ¹	Objectifs : <ul style="list-style-type: none"> - Définir les principes, les règles, les directives et les procédures permettant d'évaluer les risques et effets environnementaux et sociaux ; - 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 - Fournir des informations pertinentes sur la zone du projet, ainsi que les vulnérabilités éventuelles de cette zone du point de vue environnemental et social.

¹ [https://www.mtpc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/RUTAP_Cadre_de_Gestion_Env_et_Soc\(CGES\)-Sept2022.pdf](https://www.mtpc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/RUTAP_Cadre_de_Gestion_Env_et_Soc(CGES)-Sept2022.pdf)

#	Titre du document	Informations pertinentes retenues
		<p>Contenu : Le CGES présente un sommaire du contexte environnemental et social de la zone touchée par le RUTAP 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 des routes. Le CGES présente finalement le Mécanisme de Gestion des Plaintes applicable au projet.</p>
2	Plan de Mobilisation des Parties Prenantes, UCE, 2022 ²	<p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Établir une approche systématique de mobilisation des parties prenantes ; - 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 ; - Encourager la mobilisation effective de toutes les parties touchées par le projet pendant toute sa durée de vie ; - 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. <p>Contenu : 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>
3	Cadre de Politique de Réinstallation, UCE, 2022 ³	<p>Objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>Contenu : 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>
4	Plan d'engagement environnemental et social (PEES), UCE, 2022	<p>Objectif : 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>Contenu : 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>
5	L'évaluation de base de la biodiversité des zones humides des rivières Haut du Cap et Any, UCE, 2019	<p>Objectif : 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>Contenu : 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>

² https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/RUTAP_PMPP_Avril%202022.pdf

³ [https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/RUTAP_Cadre_de_Politique_de_Reinstallation\(CPR\)-Sept2022.pdf](https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/RUTAP_Cadre_de_Politique_de_Reinstallation(CPR)-Sept2022.pdf)

#	Titre du document	Informations pertinentes retenues
6	Étude sur la mobilité urbaine en Haïti, 2018	<p>Objectif : Cette étude vise à identifier les défis et les solutions clés pour améliorer les services de transport urbain (en Haïti en général et à Port-au-Prince et Cap-Haïtien en particulier), et d'aider ainsi à réduire la fragmentation pour permettre aux villes haïtiennes de devenir les moteurs de la croissance économique du pays.</p> <p>Contenu : Pour Cap-Haïtien, la liste des interventions préliminaires que nous avons évaluées est plutôt diversifiée. Il s'agit : (1) de l'amélioration de la voie publique sur la route d'approche d'un nouveau pont; (2) de l'élaboration d'une stratégie de gestion de la circulation pour le cœur de la ville (en interdisant l'accès aux poids-lourds), en utilisant des rues à sens unique, en mettant en place des voies piétonnières et en améliorant les carrefours); (3) de mesures pour développer un mouvement de circulation à sens unique vers le centre-ville à partir de la RN6; (4) de la mise en place de nouveaux sites permettant de faire demi-tours et d'échangeurs pour les tap-taps; (5) de la construction d'une itinéraire de contournement au sud; (6) de la mise en place d'un ferry passagers; (7) de l'amélioration de la chaussée; (8) de la délocalisation de la gare routière ou de l'amélioration de la gestion des opérations sur le site existant; et (9) de la mise en place d'un meilleur point permettant de faire demi-tours pour les tap-taps à Madeline (RN3).</p>
7	Diagnostic de l'implication du secteur privé dans le secteur des transports urbains en Haïti, 2023	<p>Objectif : Les objectifs de l'étude, qui couvrait la ville du Cap-Haïtien et son aire métropolitaine, étaient les suivants, pour:</p> <p>a) Diagnostiquer la gouvernance, l'activité, les services, la base opérationnelle et financière du secteur informel des transports urbains, des minibus, des Tap-Taps, des motos-taxis et des 3 roues ; et</p> <p>b) Développer un plan de mise en œuvre pour améliorer les services en mettant l'accent sur les Tap-Taps et les motos-taxis.</p> <p>Contenu : Ce Rapport final révisé fournit les conclusions et recommandations du Consultant sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les structures institutionnelles pour les opérateurs ; - Les instruments de financement pour les nouveaux véhicules ; - L'utilisation des Systèmes de Transport Intelligents (STI) ; et - Les solutions de transport pour les groupes vulnérables. <p>Ces solutions doivent contribuer à l'amélioration des services de transport urbain au Cap-Haïtien.</p>
8	Collecte de données vidéos aériennes sur huit (8) carrefours des deux axes de circulation donnant accès au centre historique du Cap-Haïtien, 2021	<p>Objectif : Ladite étude vise à mettre en lumière les mécanismes de l'offre et de la demande qui influent sur la mobilité urbaine dans l'agglomération du Cap-Haïtien. Il se compose de plusieurs éléments, dont une enquête Origine-Destination pour comprendre les tendances et les flux de la demande dans la ville, une cartographie du secteur informel des transports publics et une analyse de la congestion et du trafic.</p> <p>Contenu : D'après l'enquête de trafic réalisée en 2021 sur le Corridor National 1 (NR1), le Corridor National 3 (NR3) et la route SOS, les motos à deux roues sont les plus importantes en volume (42% à 60%). Les trois-roues présentent une part de véhicules de 5% sur ces corridors. Ces motos ont une proportion très limitée mais transportent un nombre important de passagers par rapport aux autres modes. Contrairement au segment des véhicules Tap-Taps et minibus, les motos sont en grande majorité des véhicules récente; plus de la moitié ayant été achetée en 2021 et 2022 et 91 % des véhicules ayant cinq ans ou moins.</p>
9	Les procédures de gestion de la main-d'œuvre (PGMO), UCE, 2022 ⁴	<p>Objectif : 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>

4

[https://www.mtpc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/RUTAP_Procedures_de_gestion_de_la_main-d'oeuvre\(PGMO\)-Sept2022.pdf](https://www.mtpc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/RUTAP_Procedures_de_gestion_de_la_main-d'oeuvre(PGMO)-Sept2022.pdf)

#	Titre du document	Informations pertinentes retenues
		<p>Contenu : 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>
10	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
11	Études topographiques et APS pour la réhabilitation du tronçon de route passant par le pont Blue Hills, reliant la route Fort Saint Michel à la RN1	<p>Objectif : Le document vise à détailler le projet de réhabilitation de la route Blue Hills–Fort Saint Michel et de la rue La Paix. Il s'inscrit dans le cadre du projet de connectivité résiliente et d'accessibilité urbaine, financé par la Banque mondiale, et contribue à l'amélioration de la mobilité dans le Cap-Haïtien et ses environs.</p> <p>Contenu : Fournir les relevés topographiques, les sections types, les coupes longitudinales, ainsi que les autres données techniques du projet.</p>

1.3.2 Observations terrain sur la zone d'influence

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

9. L'analyse urbaine a permis de dresser le profil des quartiers riverains de la route Blue Hills et de la rue La Paix en termes de :

- conditions de mobilité et de circulation, activités économiques et secteurs dominants, incluant le secteur informel en bordure de la route ;
- niveau d'insécurité et zones à risque (marché, 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 ;
- zones vulnérables ou exposées aux risques naturels (particulièrement aux inondations).

1.3.3 Consultations avec les parties prenantes

10. L'approche participative est un outil fondamental pour impliquer activement et de manière responsable les populations et bénéficiaires dans la conception et la mise en œuvre des politiques, programmes et projets de développement. Dans le cadre des projets de grande envergure, cette approche vise à encourager le consensus en surmontant les divergences, tout en renforçant l'unité et la coopération entre les parties prenantes. L'implication du public dans un projet permet ainsi de formuler des recommandations plus durables, tant du point de vue politique, social qu'économique. La participation citoyenne aide, par exemple, à identifier les ajustements nécessaires pour que le projet réponde aux besoins exprimés par la communauté.

11. Dans le cadre de la réhabilitation de la route Blue Hills, des consultations publiques ont été réalisées auprès des communautés locales et des groupes représentatifs. Les détails concernant les dates et aux lieux des consultations sont fournis dans la section 9.5 du document ainsi qu'à l'annexe 2.

12. 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.

13. 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 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 Blue Hills et la rue La Paix

1. Les travaux de réhabilitation de la route Blue Hills s'inscrivent pleinement dans les objectifs de développement du projet RUTAP. À travers sa composante 2, ce projet vise à améliorer l'accessibilité urbaine dans la ville du Cap-Haïtien et ses zones périphériques. Cette initiative est essentielle pour répondre aux besoins croissants de mobilité dans une ville en pleine expansion, tout en assurant une meilleure connectivité avec les infrastructures existantes.

2. La réhabilitation de la route Blue Hills constitue un axe stratégique en offrant une connexion alternative entre la RN1 et la RN3, reliant ainsi deux autres routes bénéficiant déjà du financement de la Banque mondiale pour leur réhabilitation : la route Fort Saint Michel, qui permet un accès direct à la RN3 à environ 350 mètres à l'ouest du carrefour de l'aviation du Cap-Haïtien, et la route SOS, qui débouche sur la RN3 un plus à l'est, au niveau de Madeline. Ce projet représente un investissement majeur pour la commune de Cap-Haïtien, non seulement en contribuant de manière significative à la décongestion du trafic, notamment durant les heures de pointe, mais aussi en offrant la première route carrossable à Blue Hills pendant les saisons pluvieuses. En effet, la boue et les flaques d'eau, qui rendent difficile la circulation dans cette zone, continueront de poser des défis même après réduction des inondations.

3. La rue la Paix offre une boucle reliant la route de Fort Saint Michel, la RN3 à la route de l'Aviation menant à l'AICH.

4. Considérée comme une priorité par la Mairie de Cap-Haïtien, la réhabilitation de cette route s'intègre dans un plan global d'amélioration du réseau urbain, en renforçant la mobilité à travers la métropole. Actuellement, l'état de la chaussée est extrêmement préoccupant, avec de nombreux trous et irrégularités tout au long de son parcours, ce qui entrave la circulation et crée les conditions dangereuses pour les usagers. La réhabilitation de cette route permettra de répondre à des enjeux cruciaux de développement local, en facilitant non seulement la circulation, mais aussi l'accès aux services et aux opportunités économiques pour les habitants de la région.

2.2 Présentation des travaux visant à réhabiliter la route Bleue Hills et la rue La Paix

5. Pour faciliter la mise en œuvre des travaux dans le contexte de fragilité élevée que connaît le pays, les travaux ont été divisés en deux lots distincts avec des sous-sections clairement définies.

- Lot 1 :

- Déviation de la route et de la rivière.
- Mise en place de 2000 m³ de remblais contigus aux Ouvrages.
- Mise en place de 7,293.825 m³ de remblais compactés pour la route.
- Extraction de déblais ordinaires (9,946.125 m³).
- Réglage et compactage de la plateforme pour une surface de 19,892.25 m².
- Mise en place de 2,917.53 m³ de béton hydraulique comme revêtement de chaussée.
- Construction de 400 ml de fossé maçonné type II.
- Construction d'un dalot de dimension 4(4.00*4.00) en béton armé muni de deux ouvrages de tête en béton armé constitués chacun des éléments suivants : deux murs en L (contigus à un autre mur : L = 1.00 m, h= 1.00 m), un mur de tête, un radier de tête muni de parafouille en béton armé.
- Construction d'un dalot de dimension (2.00*2.00) en béton armé muni de deux ouvrages de tête en béton armé constitués chacun des éléments suivants : deux murs en L (contigus à un autre mur : L = 1.00 m, h= 1.00 m), un mur de tête, un radier de tête muni de parafouille en béton armé.
- Construction de deux dalots de dimension (2.00*1.00) en béton armé muni de deux ouvrages de tête en béton armé constitués chacun des éléments suivants : deux murs en L (contigus à un autre mur : L = 1.00 m, h= 1.00 m), un mur de tête, un radier de tête muni de parafouille en béton armé.
- Mise en place de 10 m³ de béton armé pour cunettes.
- Mise en place de 162.36 m³ de béton armé pour dallettes.
- Construction de 600 m² de perrés maçonnés.
- Construction de mur de soutènement en maçonnerie de moellons (550 m³).
- Mise en place de 3,500 m³ de gabions jouant le rôle de soutènement.
- Pose de 2,500 m² de géotextiles.
- Curage et Rectification du lit des ravines dont un cubage de 12,350 m³ est retenu.
- Mise en place de parapets métalliques (90 ml).
- Construction de 4,528 ml de caniveaux.
- Construction de 4,528 m² de trottoir.
- Badigeonnage de parements enterrés (250 m²).

Pour le Lot 2, les travaux à réaliser concernent la seconde partie du tronçon Blue Hills Fort Saint Michel 2, les deux bretelles et la rue La Paix

Ces travaux comprennent :

Pour la réhabilitation du tronçon Blue Hills – Fort Saint-Michel 2

- Démolition d'ouvrages existants.
- Purge des sols de mauvaise tenue (542.4 m³).
- Déviation de la route et de la rivière.
- Mise en place de 2,531.76 m³ de remblais contigus aux Ouvrages.

- Mise en place de 10,847.43 m³ de remblais compactés pour la route.
- Extraction de déblais ordinaires (5,478.5 m³).
- Réglage et compactage de la plateforme pour une surface de 10,957 m².
- Mise en place de 1,503.7 m³ de béton hydraulique comme revêtement de chaussée.
- Construction de 1,465 ml de fossé type II en maçonnerie de moellon.
- Construction d'un dalot de dimension 4(4.00*4.00) en béton armé muni de deux ouvrages de tête en béton armé constitués chacun des éléments suivants : deux murs en L (contigus à un autre mur : L = 1.00 m, h= 1.00 m), un mur de tête, un radier de tête muni de parafeuilles en béton armé.
- Construction d'un dalot de dimension (2.00*2.00) en béton armé muni de deux ouvrages de tête en béton armé constitués chacun des éléments suivants : deux murs en L (contigus à un autre mur : L = 1.00 m, h= 1.00 m), un mur de tête, un radier de tête muni de parafeuilles en béton armé.
- Construction d'un dalot de dimension (2.00*1.00) en béton armé muni de deux ouvrages de tête en béton armé constitués chacun des éléments suivants : deux murs en L (contigus à un autre mur : L = 1.00 m, h= 1.00 m), un mur de tête, un radier de tête muni de parafeuilles en béton armé.
- Mise en place de 25 m³ de béton armé pour cunettes.
- Mise en place de 106.92 m³ de béton armé pour dalles.
- Construction de 230 m² de perrés maçonnés.
- Construction de mur de soutènement en maçonnerie de moellons (900 m³).
- Curage et Rectification du lit des ravines dont un cubage de 300 m³ est retenu.
- Mise en place de parapets métalliques (18 ml).
- Construction de 3,249.6 ml de caniveaux.
- Construction de 3,249.6 m² de trottoir.
- Badigeonnage de parements enterrés (85 m²).

Pour la réhabilitation de la bretelle 1

- Démolition d'ouvrages existants.
- Purge des sols de mauvaise tenue (752.31 m³).
- Mise en place de 165.51 m³ de remblais contigus aux Ouvrages.
- Mise en place de 2,284.01 m³ de remblais compactés pour la route.
- Extraction de déblais ordinaires (1,268.90 m³).
- Réglage et compactage de la plateforme pour une surface de 2,307.08 m².
- Mise en place de 331.02 m³ de béton hydraulique comme revêtement de chaussée.
- Mise en place de 7.92 m³ de béton armé pour dalles.
- Construction de mur de soutènement en maçonnerie de moellons (45 m³).
- Construction de 541.54 ml de caniveaux.
- Construction de 541.54 m² de trottoir.

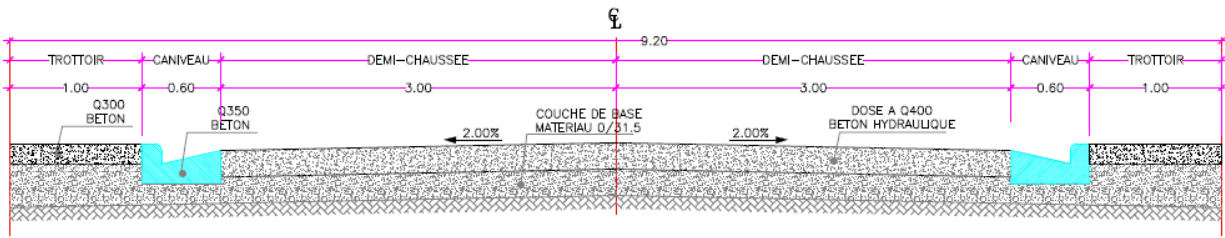
Pour la réhabilitation de la bretelle 2

- Démolition d'ouvrages existants.
- Purge des sols de mauvaise tenue (124.37 m³).
- Mise en place de 164.17 m³ de remblais contigus aux Ouvrages.
- Mise en place de 2,013.80 m³ de remblais compactés pour la route.
- Extraction de déblais ordinaires (1,144.20 m³).
- Réglage et compactage de la plateforme pour une surface de 2,288.41 m².
- Mise en place de 328.34 m³ de béton hydraulique comme revêtement de chaussée.
- Mise en place de 7.92 m³ de béton armé pour dallettes.
- Construction de mur de soutènement en maçonnerie de moellons (45 m³).
- Construction de 537.48 ml de caniveaux.
- Construction de 537.48 m² de trottoir.

Pour la réhabilitation de la Rue La Paix

- Démolition d'ouvrages existants.
- Évacuation de 120 m³ de produits de cure.
- Purge des sols de mauvaise tenue (947.25 m³).
- Déviation de la route et de la rivière.
- Mise en place de 450 m³ de remblais contigus aux Ouvrages.
- Mise en place de 1,253.18 m³ de remblais compactés pour la route.
- Extraction de déblais ordinaires (2441.25 m³).
- Réglage et compactage de la plateforme pour une surface de 3,255 m².
- Mise en place de 511.50 m³ de béton hydraulique comme revêtement de chaussée.
- Construction de 180 ml de fossé maçonné type II.
- Construction d'un dalot de dimension (2.00*1.00) en béton armé muni de deux ouvrages de tête en béton armé constitués chacun des éléments suivants : deux murs en L (contigus à un autre mur : L = 1.00 m, h= 1.00 m), un mur de tête, un radier de tête muni de para fouille en béton armé.
- Mise en place de 3.6 m³ de béton armé pour cunettes.
- Mise en place de 12.96 m³ de béton armé pour dallettes.
- Construction de 66 m² de perrés maçonnés.
- Construction de mur de soutènement en maçonnerie de moellons (135 m³).
- Curage et Rectification du lit des ravines dont un cubage de 300 m³ est retenu.
- Construction de 930 ml de caniveaux.
- Badigeonnage de parements enterrés (35 m²).

BLEU HILLS-FORT ST MICHEL
SECTION TYPE III
 PK : 1+234 @ 1+720.00



BLEU HILLS-FORT ST MICHEL
SECTION TYPE IV
 PK : 1+720 @ 1+894.50

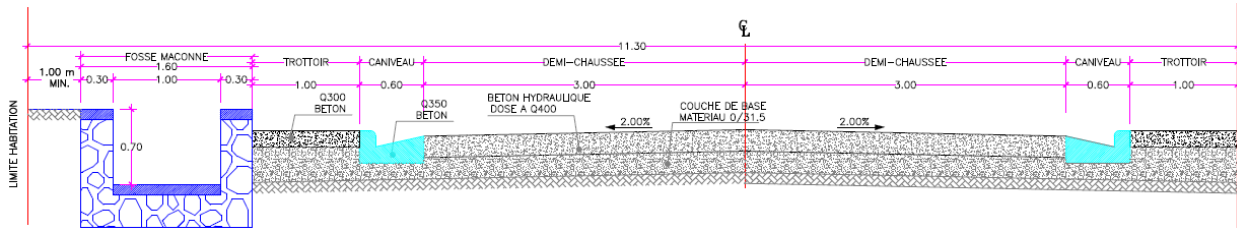


Figure 2 : Quelques profils en travers types

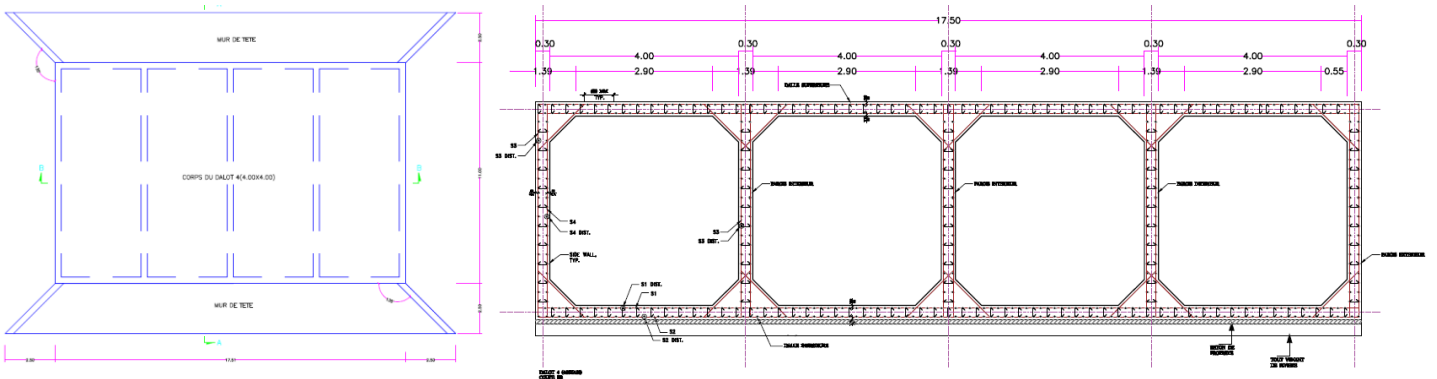


Figure 3 : Vue en plan (gauche) et coupe longitudinale BB (droite) du dalot 4(4.00x4.00)

III. ENVIRONNEMENT DES TRAVAUX

3.1 Localisation géographique de la route Blue Hills et de la rue La Paix

1. Les travaux prévus dans le cadre du contrat concernent la commune du Cap-Haïtien, plus particulièrement la section communale de Petite Anse. À l'ouest, le tronçon commence à environ 230 mètres à l'est du pont Bleu Hill sur la rivière Mapou (19.730813° , -72.217927°). Ce point de départ est raccordé à la RN1, à environ 700 mètres à l'ouest, par une route bétonnée en relativement bon état. À l'est, la route rejoint la route de Fort Saint Michel en deux points distincts. Au sud, elle se connecte à la route de Fort Saint Michel à environ 360 m de la route SOS (19.720206° , -72.207804°). Au Nord, la route Blue Hills rejoint la route Fort Saint Michel à environ 770 mètres du premier point de jonction et à environ 2.2 km de la RN3 (19.725623° , -72.203094°)



Figure 4 : Localisation de la route Fort Blue Hills

2. La majeure partie de la route traverse des localités densément peuplées et urbanisées, notamment dans la zone de l'habitation Blue Hills. Par conséquent, cette intervention nécessite une attention particulière en ce qui concerne la gestion de la circulation et la réduction des perturbations pour les résidents locaux.

3. Un aspect crucial à évaluer durant les travaux est la gestion des eaux de ruissellement ainsi que le risque d'accumulation des eaux d'inondation. Sur les murs des maisons et des clôtures avoisinantes, les eaux d'inondation laissent des traces atteignant plus de 0.8 m de hauteur. De plus, certaines constructions empiètent sur l'emprise de la route et devront être dégagées. Ces opérations seront

effectuées conformément aux dispositions du Cadre de politique de réinstallation (CPR) du projet, et un Plan succinct de réinstallation (PSR) sera élaboré et mis en œuvre avant que les impacts ne surviennent.



Figure 5 : Stagnation de l'eau autour des maisons et sur la route Blue Hills en dehors des jours pluvieux (26 août 2024)



Figure 6 : Une vue du dalot sur la rivière Any et l'état de la chaussée (26 août 2024)



Figure 7 : Installation de la DINEPA et signature des inondations sur les adjacents à la route

3.2 Aspects socioéconomiques de la Zone d'influence de la Route Blue Hills et de la rue La Paix

3.2.1 Démographie

4. Géographiquement, la commune du Cap-Haïtien est située à une latitude de 19°45'43" Nord et une longitude de 72° 13' 34" Ouest. Elle se trouve à l'intersection de trois routes nationales. Selon les données de l'IHSI de 2015, la population de la commune de Cap-Haïtien est estimée à 274,404 habitants, avec une proportion de 53% de femmes et de filles. Le tableau suivant présente la répartition de la population par sexe (masculin et féminin) et par zone de résidence (rurale et urbaine).

Tableau 2 : Population de Cap-Haïtien (estimations IHSI, 2015)

Périmètre	Population totale (hab.)	Hommes & Garçons	Femmes & Filles	% femmes & Filles	Superficies (km ²)	Densité (hab./km ²)
Commune	274 404	127 501	146 903	53%	53.50	5 129
Ville (urbain)	269 036	126 722	142 314	53%	24,21	11 112
Section rurale	5 368	779	4 589	85%	29.29	183

3.2.2 Services sociaux de base

Éducation et santé

5. Les données disponibles concernant la zone d'influence du projet révèlent une offre scolaire relativement satisfaisante dans la métropole de Cap-Haïtien. En particulier, la ville compte 270 établissements d'enseignement préscolaire et primaire, 200 établissements secondaires, et 12 universités.

6. Toutefois, selon les statistiques disponibles, ces établissements restent insuffisants. La ville fait face à un déficit estimé à 65 écoles secondaires pour répondre adéquatement aux besoins de sa population. De plus, ces établissements sont souvent situés dans des bâtiments peu adaptés et mal équipés (source : MPCE, 2013, cité dans BRLi, 2020).

7. Dans la zone d'influence des travaux, les résidents ont accès à quatre (4) établissements sanitaires situés à environ 2-3 kilomètres de distance. Il s'agit du centre de santé de La Fossette, du centre de Fort St Michel, du centre de Caritas Rue 2, et du centre de Santé de Sacré Cœur.

8. En fonction de l'urgence et du moment de la journée, les habitants fréquentent ces centres de santé. Pendant la journée, ils privilégient les centres de santé mentionnés. La nuit, en cas d'urgence, ils se tournent vers l'Hôpital Universitaire Justinien, le plus grand centre hospitalier public de la région Nord, où le personnel médical et les services sont disponibles à toute heure.

Énergie et eau ménagère

9. La zone de Cap-Haïtien se caractérise par la présence de quelques centrales électriques et un réseau de distribution. Bien que la ville bénéficie d'une nouvelle centrale thermique, le reste du parc électrique est obsolète et ne parvient pas à répondre adéquatement à la croissance démographique importante (source : MPCE 2013, cité dans BRLi, 2020)

10. Cette forte pression démographique, combinée à un parc de production inadapté et à un réseau de distribution en mauvais état, entraîne une alimentation en électricité intermittente, voire inexistante, dans plusieurs quartiers de la zone d'influence du projet. En conséquence, de nombreux branchements illicites ont été constatés, souvent associés à des risques comme des incendies et des électrocutions (BRLi, 2020).

11. Concernant réseau d'eau potable, seule la zone centrale de Cap-Haïtien semble relativement bien desservie. La ville compte 46 bornes fontaines, 32 bouches d'incendie et seulement 3,800 branchements domiciliaires. L'alimentation en eau est assurée par trois (3) réseaux gravitaires, 2 réseaux pompés, une station de pompage et un réservoir principal. Néanmoins, de nombreux éléments de ce réseau sont hors service (source : MPCE 2013, dans BRLi, 2020). Actuellement, la DINEPA œuvre à améliorer l'approvisionnement en eau potable de la commune avec un soutien financier de BID.

Gestion de déchets

12. Dans la région du Cap-Haïtien, la collecte des déchets est limitée, avec des systèmes organisés uniquement dans les quartiers de Carénage et de la ville coloniale. Ailleurs, elle est effectuée de manière informelle par des particuliers ou des entreprises privées. Dans certains quartiers, les ordures sont brûlées sur la voie publique ou abandonnées. Le tri des déchets pour récupérer des matières valorisables, comme le métal, le plastique ou le papier, est pratiqué, mais a aussi mené à la poldérisation, un processus où les déchets sont utilisés pour remblayer des terres, souvent au détriment des mangroves côtières.

13. Cap-Haïtien est le principal producteur de déchets solides dans la région, avec une estimation de 175,000 tonnes en 2015, selon Burgeap (2015). La majorité de ces déchets sont des déchets ménagers et assimilés (DMA). D'après Lacour (2015), leur composition est relativement uniforme, avec environ 60 à 70% de la masse totale constituée de matière organique fermentescible.

Enjeux socioéconomiques spécifiques aux femmes

14. Au Cap-Haïtien, les femmes sont économiquement vulnérables, avec un faible taux d'emploi formel. La majorité d'entre elles occupent des emplois précaires, notamment dans le commerce de détail et les services. Elles sont confrontées à des défis tels que la corvée d'eau, l'insécurité, la violence basée sur le genre, et une représentation limitée dans la prise de décision. Leur accès limité à l'éducation et aux opportunités économiques, ainsi qu'à des infrastructures publiques adéquates, renforce cette vulnérabilité et limite leur potentiel économique et social. Les systèmes de transport ne répondent pas à leurs besoins spécifiques, créant des coûts et des temps de transport ne répondent pas à leurs besoins spécifiques, créant des coûts et des temps de déplacement accrus.

3.2.3 Environnement biophysique

Conditions climatiques et perspective d'évolution

15. Cap-Haïtien, caractérisé par un climat tropical, reçoit des précipitations conséquentes toute l'année. La température moyenne annuelle est de 25.7 °C, avec août comme mois le plus chaud et février le plus froid. Les précipitations annuelles s'élèvent à 1,256 mm, novembre étant le mois le plus pluvieux et juillet le plus sec. La ville jouit d'un ensoleillement généreux, avec en moyenne 10.88 heures par jour en juin et 7.77 heures par jour en janvier. Bien que les cyclones ne touchent pas directement la région, elle reste sensible aux ouragans, inondations et sécheresses.

Qualité de l'air

16. En Haïti, et particulièrement dans la région de Cap-Haïtien, la qualité de l'air est un enjeu sous-estimé faute de données spécifiques. Néanmoins, les sources majeures de pollution atmosphérique incluent le transport, les activités industrielles et domestiques.

Relief, sols et géologie

17. Cap-Haïtien, située dans la plaine du Nord, se trouve près du niveau de la mer. Le Morne du Cap, avec son sommet à 718 m d'altitude à l'ouest de la ville, domine la région. Cette zone composée de formations volcaniques et volcano-sédimentaires, subit des conséquences environnementales sévères dues à l'urbanisation désordonnée, entraînant inondations et sédimentation.

Aquifère, sources et réseau hydrographique

18. Cap-Haïtien, situé sur une plaine alluviale, dispose d'un aquifère facilement exploitable. Cependant, la recharge de cet aquifère est compromise par la déforestation en amont, risquant de réduire le niveau des puits et détériorer la qualité de l'eau. La ville, fréquemment exposée aux inondations en raison

de sa position dans une plaine alluviale, est traversée par des rivières comme le Haut du Cap et la Grande Rivière du Nord, affectant le drainage urbain et accentuant le risque d'inondations.

Littoral et système marin

19. La baie du Cap-Haïtien s'étire de la pointe du Picolet à l'ouest jusqu'à l'embouchure de la Grande Rivière du Nord à l'est. Le littoral est marqué par des indentations

20. , des pointes rocheuses et des forts en ruines, tandis que la partie sud de la baie se caractérise par une zone côtière plate et marécageuse, riche en mangroves. Le port est naturellement protégé par des bancs de sable et des récifs coralliens, et les courants marins le long de la côte nord d'Haïti se dirigent généralement d'est en ouest.

Systèmes écologiques, zones clés de biodiversité et aires protégées

21. La commune de Cap-Haïtien est riche en écosystèmes sensibles, y compris le Morne Lory, envisagé comme parc urbain écologique. La côte nord d'Haïti, incluant Cap-Haïtien, est une zone clé de biodiversité importante, abritant le Parc National Historique Citadelle–Sans Soucis–Ramiers et l'Aire Protégée des Ressources Naturelles Gérées des Trois Baies.

Impact du changement climatique sur la température et les précipitations

22. Haïti, fortement dépendante de l'agriculture, est particulièrement vulnérable au changement climatique en raison de ses capacités limitées à relever les défis environnementaux. Les tempêtes tropicales, inondations, et variations de températures et de précipitations constituent des menaces majeures. Des projections anticipent une augmentation de la température moyenne de 0.7°C à 1°C d'ici 2039, avec des changements notables dans les précipitations, y compris des périodes de sécheresse plus fréquentes.

Fréquence et schémas des risques de catastrophes climatiques

23. Haïti, l'un des pays les plus vulnérables aux catastrophes naturelles, a plus de 90% de sa population à risque. Fréquemment frappé par des tempêtes tropicales, ouragans et inondations, le pays subit des pertes économiques conséquentes, affectant surtout l'agriculture. La capacité limitée du gouvernement haïtien à gérer ces crises réduit sa résilience face aux changements climatiques.

Risques naturels de nature géologique

24. Cap-Haïtien, situé dans une zone sismique active, est exposé à des risques sismiques notables. Plusieurs tremblements de terre ont été enregistrés dans la région, avec le séisme le plus récent en octobre 2018. La tectonique des plaques nord-américaine et caraïbe génère de l'activité sismique le long de la côte nord d'Haïti, soulignant l'importance de considérer le risque sismique dans la planification des projets.

3.2.4 Patrimoine culturel

25. Le département du Nord, et en particulier Cap-Haïtien, se distingue par son riche patrimoine historique et culturel. La ville a été détruite par un tremblement de terre en 1842 et a été reconstruite au

19^e siècle, d'où date la plupart de ses bâtiments. Cependant, de nombreux édifices historiques sont aujourd'hui abandonnés et en piteux état. Cap-Haïtien est aussi célèbre pour ses ponts coloniaux, son architecture remarquable, ses monuments historiques et ses sites touristiques majeurs comme la Citadelle et Labadie.

3.2.5 L'aéroport international du Cap-Haïtien (AICH)

26. L'AICH, le deuxième plus grand aéroport d'Haïti, assure des vols domestiques et internationaux, notamment vers les États-Unis et d'autres pays des Caraïbes. L'insécurité à Port-au-Prince a atteint des niveaux sans précédent, entraînant des incidents graves impliquant des avions touchés par des projectiles. En mars 2024, des avions stationnés sur le tarmac de l'aéroport international Toussaint Louverture (AITL) à Port-au-Prince ont été atteints, entraînant la fermeture de l'aéroport pendant près de trois mois. En novembre 2024, la situation s'est encore aggravée, avec trois avions de compagnies américaines frappés en plein vol par des projectiles, ce qui a conduit à une suspension immédiate de tous les vols depuis cet aéroport. Actuellement, l'AICH est la seule connexion aérienne internationale du pays. Par conséquent, l'amélioration de la connectivité urbaine autour de l'AICH revêt une importance croissante.

IV. CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DU PGES

1. Le projet est mis selon les la législation nationale et les directives des NES de la Banque. Ces aspects peuvent être consultés dans le CGES du RUTAP. Toutefois, 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.

V. EFFETS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX POTENTIELS DE LA REHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS ET LA RUE LA PAIX

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 Blue Hills et la rue La Paix 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.

Tableau 3 : Niveaux d'évaluation des critères d'analyse des risques et effets potentiels

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

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 Blue Hills et la rue La Paix 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 pour atteindre l'AICH et les zones environnantes, 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 des opportunités économiques** par la revitalisation du commerce local lié à la fréquentation du nouvel axe et l'amélioration de la desserte de l'AICH ;
- **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 ;
- **L'amélioration de la mobilité du Cap Haïtien** et l'atteinte de l'objectif de développement visé pour la composante 2 du RUTAP ;
- **L'augmentation de la valeur foncière** et des autres immobiliers desservis par la route ;
- **L'économie d'essence** pour les transporteurs et **diminution de l'usure des pièces** de véhicules ;
- **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 Blue Hills et la rue La Paix 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 4 : Effets positifs potentiels de la réhabilitation de la route Blue Hills et la Rue La Paix

Caractéristique de l'effet positif identifié	Valeur de l'enjeu	Intensité	Étendue / Portée	Durée	Probabilité	Impact global
- Phase des travaux						
Source d'emplois communautaires durant la réalisation des travaux	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Élevée	Important
- Phase d'exploitation de la route réhabilitée						
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
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
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
Réduction de la dégradation et de la pression du trafic sur le centre-ville du Cap-Haïtien	Moyenne	Moyenne	Régionale	Permanente	Élevée	Moyen
Augmentation de la valeur foncière et des autres immobiliers desservis par la route	Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Élevée	Moyen
Élimination des gîtes larvaires, causes du paludisme par élimination des flaques d'eau	Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Élevée	Important

5.3 Effets environnementaux et sociaux négatifs de la réhabilitation de la route Blue Hills et la rue La Paix

5. 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, 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 Blue Hills et la rue La Paix et des opérations subséquentes de la mise en place des infrastructures connexes (dalots, exutoires, réseaux de drainage et autres).

6. Ces impacts dépendent de l'ampleur et de l'envergure des travaux, du niveau d'urbanisation de la zone d'influence, 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. 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

7. 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 (choléra surtout) 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.

8. **Les risques sismiques.** La route Blue Hills et la rue La Paix sont situées 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 et autres infrastructures connexes, de la géologie locale et des conditions météorologiques.

9. La carte ci-après illustre le contexte tectonique du nord-est des Caraïbes et d'Hispaniola (Calais et al. 2010). Le panneau supérieur (a) illustre les principales failles actives des plaques tectoniques (lignes noires), sismicité instrumentale (base de données du National Earthquake Information Center, de 1974 à aujourd'hui) et mouvement relatif entre la plaque des Caraïbes et l'Amérique du Nord (flèche). P.R. Porto Rico ; D.R. République Dominicaine.

10. Le panneau inférieur indique l'emplacement de certaines zones de rupture sismique historiques connues. Les ruptures historiques estimées sont dérivées des archives. Les dates 1860, 1953 et 1701 correspondent à des événements de faible magnitude et mal localisés. Les événements de décrochement vertical sont représentés par des lignes ; les événements de décrochement oblique sont représentés par des zones de surface projetées. Les flèches rouges indiquent les taux de glissement à longs termes déduits géodésiquement (exprimés en mm/an) des failles actives de la région.

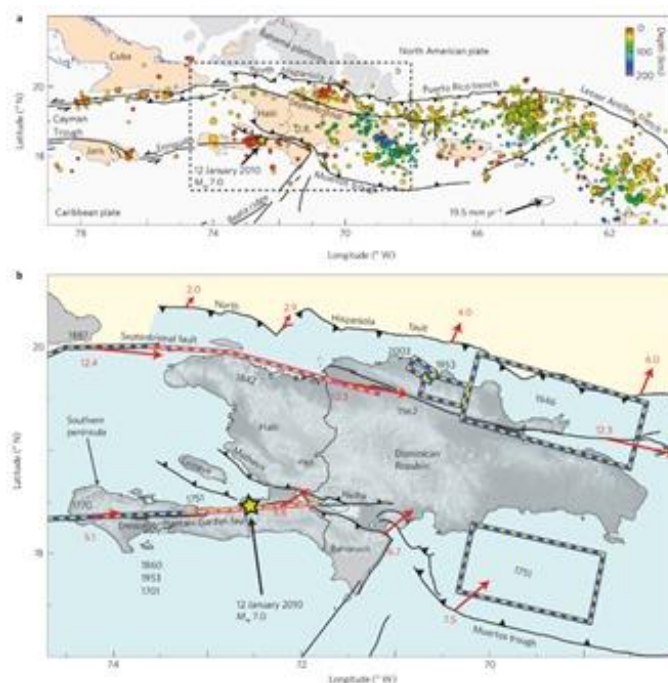


Figure 8 : Le contexte tectonique du nord-est des Caraïbes et d'Hispaniola

11. L'Unité Technique de Sismologie (UTS) du Bureau des Mines et de l'Énergie (BME) a dressé un bilan des activités sismiques en Haïti pour l'année 2023. Ces données ont été collectées grâce aux réseaux sismologiques locaux (Ayiti-séismes et UTS) et régionaux (Cuba, Jamaïque et République Dominicaine). L'année 2023 a vu un total de 828 séismes, une diminution par rapport aux 1 451 séismes enregistrés l'année précédente, qui incluaient de nombreuses répliques dans la partie ouest de la presqu'île du Sud suite au séisme majeur du 14 août 2021. Le graphique illustre la répartition mensuelle inégale de ces séismes, avec une moyenne de 69 séismes par mois. Ce graphique révèle également une fréquence plus élevée de séismes en janvier et février, tandis que juillet et août ont connu une activité sismique moins intense, contrairement à la croyance populaire qui associe une augmentation de l'activité sismique aux mois les plus chauds.

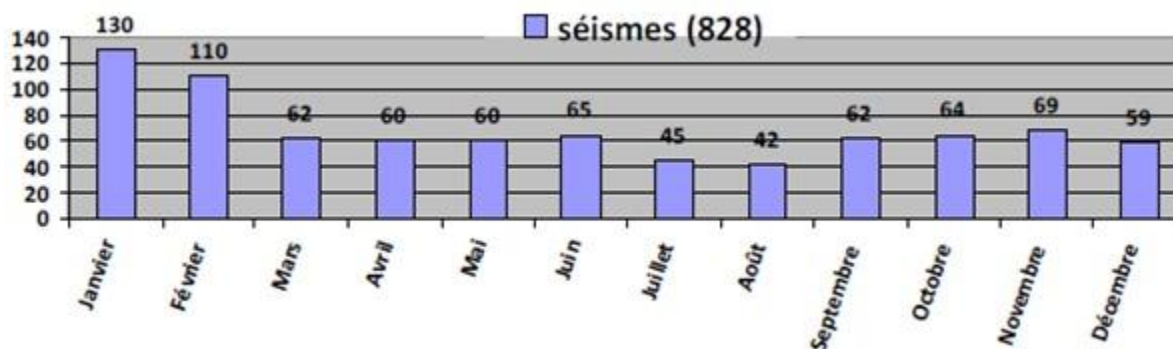


Figure 9 : Histogramme de la fréquence mensuelle des séismes en 2023

12. Les séismes enregistrés en 2023 se sont répartis dans les dix (10) départements géographiques du pays, avec une activité variable. La figure suivante montre les épicentres des séismes enregistrés au cours de l'année, où le diamètre des cercles est proportionnel à la magnitude mesurée.

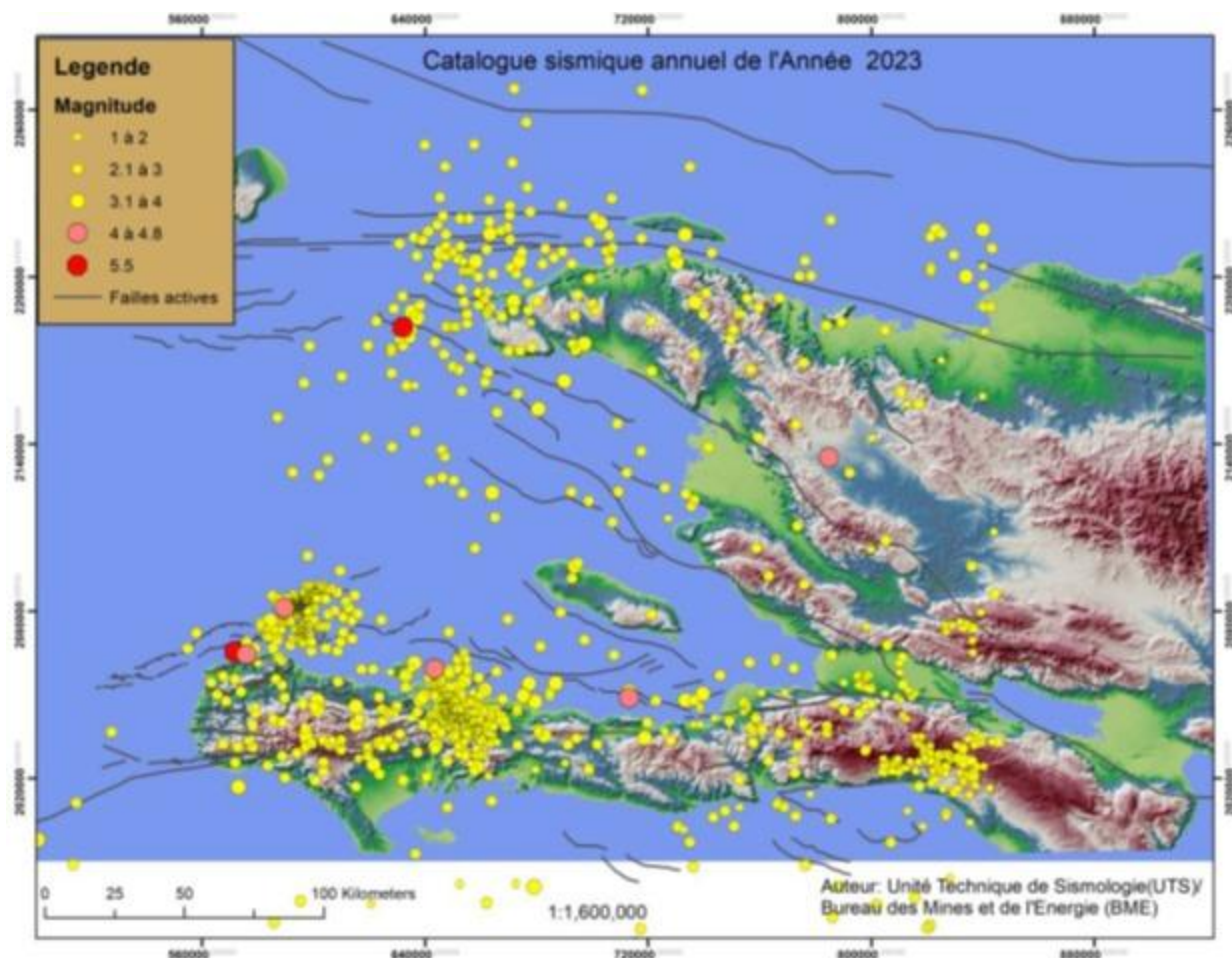


Figure 10 : Carte des épicentres des séismes enregistrés en 2023

13. Étant donné que le projet 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 14^e sur le plan mondial selon l'indice de gestion des risques (INFORM)⁵. Selon Haïti Survie/FAO Haïti (2006), les ouragans présentent un niveau de risque intense dans le département du Nord si les submersions marines se

⁵

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

combinent aux inondations (exposé au vent et la houle). Les risques d'inondation sont aussi intenses dans les plaines et la route Bleu Hills et la rue La Paix en sont également exposées. 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. 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.

16. **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. Le Nord bénéficie de sa proximité avec la République dominicaine pour l'approvisionnement en certains matériaux. Cependant, la fermeture de la frontière est devenue monnaie courante, et la circulation des biens et des personnes est souvent entravée sur de longues périodes. En 2024, l'aéroport international Toussaint Louverture (AITL) de Port-au-Prince a été fermé à deux reprises en raison d'incidents où des aéronefs ont été touchés par des projectiles. Au moment de la préparation de ce PGES, l'AICH est également fermé après que trois avions de compagnies américaines ont été atteints par plusieurs projectiles en plein vol à Port-au-Prince, le 11 novembre 2024.

17. **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.

18. **Rareté de carburant.** Depuis environ huit années, Haïti fait face à une persistante pénurie d'essence au niveau des stations de distribution de produits pétroliers surtout le Nord. 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.

5.3.2 Source d'impacts environnementaux et sociaux négatifs

19. Les principales sources d'impacts environnementaux et sociaux négatifs du projet de réhabilitation de la route Blue Hills - Fort Saint Michel sont les suivantes :

Phase de construction

- Travaux d'excavations, de terrassement et de démolition ;

- Gestion des produits de fouille ;
- Construction de la nouvelle route, trottoirs et aménagements connexes ;
- Approvisionnement et gestion des matériaux ;
- Exploitation de bancs d'emprunts et carrières ;
- 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 les routes avoisinantes ;
- Gestion des eaux sanitaires ;
- Gestion des carburants et produits dangereux ;
- Entretien des véhicules et machineries ;
- Gestion des déchets de chantier ;
- Gestion des déchets dangereux.

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 ;
- Entretien des nouveaux aménagements ;
- Amélioration de l'accès aux quartiers traversés ;
- Augmentation de la circulation et de la vitesse.

5.3.3 Composantes environnementales et effets négatifs potentiels

20. 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 route Blue Hills traverse la rivière Any qui se jette dans le bassin Rhodo, et sera exposée directement aux effets des travaux. La rue La Paix est longe également une petite zone humide près de l'AICH. 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'avifaune. Durant la phase des travaux, ces risques considérés comme mineurs, mais pourraient devenir concrets en cas de mauvaise gestion des engins de chantier ou de la disposition des déblais par l'Entrepreneur. Des mesures seront prises pour assurer une gestion adéquate des engins et la sensibilisation des opérateurs aux bonnes pratiques. Pour les déblais, leur réutilisation responsable est encouragée, en vue de leur demande locale pour le remblayage des terres et des routes afin de prévenir les inondations. L'UCE demandera à l'Entrepreneur de restreindre ces opérations au sud de la route SOS pour prévenir la sédimentation des mangroves, causée par les matériaux emportés par les eaux de ruissellement.
- **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.

21. Les **zones d'emprunt et carrières**. Devant le volume de remblai qui sera mobilisé pour la réalisation des travaux, les sources des matériaux doivent bien précisés avec des analyses nécessaires sur les sites d'exploitation et les installations associées. Dans le cadre du projet RUTAP 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 ou être autorisées préalablement par l'Ingénieur ;
 - Si celles-ci s'avèrent nécessaire, 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

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

- **État des biens, accès aux biens, ressources et moyens d'existence et la mobilité des personnes / Le fonctionnement des activités économiques informelles le long de la route** mérite une attention particulière dans le cadre du projet pour atténuer les risques de déplacement économiques induits par les travaux.
- **Le cadre de vie** des riverain(e)s et les habitants 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. 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.
- **La santé humaine et la sécurité** des riverain(e)s et des travailleur/se(s) peuvent être exposées aux risques 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.
- **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 du projet est 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.
- **Les moyens de subsistance**, comme le bétail et la volaille en élevage libre peuvent être piégés dans les carrières mal réaménagées à la fin des travaux. En effet le bétail et la volaille en élevage 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.

23. Les effets environnementaux et sociaux négatifs de la réhabilitation de la route Blue Hills et la rue La Paix 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 5 : Effets environnementaux négatifs potentiels de la réhabilitation de la route Blue Hills et la rue La Paix

Caractéristique de l'effet environnemental négatif identifié		Valeur de l'enjeu	Intensité	Étendue / Portée	Durée	Probabilité	Impact global
Composante environnementale	Effet négatif potentiel						
- Phase des travaux							
Qualité de l'air et ambiance sonore	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
Sols et géologie	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
Ressources en eau	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
Biodiversité et écosystèmes terrestres et aquatiques, y compris la flore et la faune	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'avifaune	Importante	Moyenne	Régionale	Permanente	Élevée	Moyen
	Abatage de quelques arbres le long de la route	Faible	Faible	Locale	Permanente	Faible	Faible
	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

Caractéristique de l'effet environnemental négatif identifié		Valeur de l'enjeu	Intensité	Étendue / Portée	Durée	Probabilité	Impact global
Composante environnementale	Effet négatif potentiel						
Déchets solides et liquides	Pollution du milieu environnant par les déchets de chantier (solides et liquides), les déblais et les rebuts de démolition	Moyenne	Moyenne	Locale	Temporaire	Élevée	Moyen
Déchets dangereux	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
Paysage	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	Faible	Faible	Locale	Temporaire	Moyenne	Faible
- Phase d'exploitation de la route réhabilitée							
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
Dégradation et destruction d'habitats et d'espèces aquatiques et terrestres		Moyenne	Moyenne	Régionale	Permanente	Élevée	Moyen
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
Altération au niveau des entités de paysage (naturel, construit et agricoles)		Importante	Important	Locale	Permanente	Élevée	Important

Tableau 6 : Effets sociaux négatifs potentiels de la réhabilitation de la route Blue Hills et la rue La Paix

Caractéristique de l'effet social négatif identifié		Valeur de l'enjeu	Intensité	Étendue / Portée	Durée	Probabilité	Impact global
Composante Sociale	Effet négatif potentiel						
- Phase des travaux							

Caractéristique de l'effet social négatif identifié		Valeur de l'enjeu	Intensité	Étendue / Portée	Durée	Probabilité	Impact global
Composante Sociale	Effet négatif potentiel						
État des biens, accès aux biens, ressources et moyens d'existence et la mobilité des personnes / Le fonctionnement des activités économiques informelles le long de la route	Réinstallation involontaire de personnes, de biens et d'activités socioéconomiques	Importante	Faible	Locale	Temporaire	Faible	Faible
	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
	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	Faible	Faible
Le cadre de vie	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	Faible	Locale	Temporaire	Moyenne	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	Moyenne	Locale	Temporaire	Moyenne	Moyen
Santé humaine et sécurité	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 du choléra et d'autres maladies si les travailleur/se(s) n'appliquent pas les mesures d'hygiène et de protection nécessaires	Importante	Faible	Régionale	Permanente	Moyenne	Moyen
	Risque pour la sécurité des travailleur/se(s), usager(e)s et riverain(e)s si l'accès aux sites	Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important

Caractéristique de l'effet social négatif identifié		Valeur de l'enjeu	Intensité	Étendue / Portée	Durée	Probabilité	Impact global
Composante Sociale	Effet négatif potentiel						
	des travaux et le port d'EPI ne sont pas contrôlés						
	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
Emploi local et la protection liée au genre et aux enfants	Frustrations et conflits au niveau local à cause de la non-utilisation de la main-d'œuvre résidente lors des travaux	Importante	Importante	Locale	Temporaire	Élevée	Moyen
	Discrimination, basée sur le genre, dans le recrutement de la main-d'œuvre locale	Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important
	Violence basée sur le genre (VBG)	Importante	Importante	Locale	Permanente	Élevée	Important
	Risque de travail des enfants ou de travail forcé	Importante	Moyenne	Locale	Temporaire	Moyenne	Moyen
- Phase d'exploitation de la route réhabilitée							
	Augmentation des risques d'accident sur la route réhabilitée	Importante	Moyenne	Locale	Permanente	Moyenne	Moyen
	Blocage événementiel de la route Blue Hills - Fort Saint Michel lors des mouvements sociopolitiques pour attirer l'attention des autorités à cause de l'augmentation de sa fréquentation par les automobilistes de toutes sortes.	Moyenne	Moyen	Locale	Temporaire	Moyenne	Moyen

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

24. **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)⁶, du plan de gestion environnementale et sociale du RUTAP⁷ et les documents d'approvisionnement standard de la Banque mondiale⁸, 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.

25. **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.

26. 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.

27. **Travail des mineurs.** L'âge minimum d'admissibilité des travailleur/se(s) du RUTAP, 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.

28. **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). En annexe sont indiqués les types d'incidents à signaler à la Banque dans le cadre de la procédure de réponse aux incidents environnementaux et sociaux, ainsi que la fiche à remplir et à

⁶ 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

⁷ 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.

⁸ The World Bank Standard Procurement Document for Work en anglais. Ce document est susceptible d'être utilisé pour les projets de construction du RUTAP, 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.

soumettre dans un délai de 24 heures. Les actions correctives doivent être mises en œuvre en réponse aux incidents ou accidents liés au projet. L'UCE ou, le cas 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.

29. **Afflux de main-d'œuvre.** Afin de minimiser l'afflux de main-d'œuvre, le RUTAP 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.

30. **Conflits de travail sur les conditions d'emploi.** Pour éviter les conflits du travail, des conditions équitables seront appliquées aux travailleur/se(s) du RUTAP. Le RUTAP 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 RUTAP respectera les droits des syndicats et la liberté d'association, tels qu'énoncés dans le code national de travail.

31. **Discrimination et exclusion des personnes vulnérables et défavorisées.** L'emploi des travailleur/se(s) du RUTAP 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 RUTAP 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.

32. **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.

33. **Travail forcé.** Le RUTAP 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.

34. **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.

6 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 Blue Hills et la rue La Paix. 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 des habitants de la zone du projet. En l'absence du projet, 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 des trous de part et d'autre du linéaire ce qui n'est pas favorable à une évolution positive de la mobilité des usager(e)s et des riverain(e)s. Les effets négatifs de cette situation « sans projet » seraient la persistance des problèmes (i) d'inaccessibilité de la route en saison pluvieuse ; (ii) de perte de temps à cause du mauvais état de la surface de roulement ; (iii) de congestion du centre-ville du Cap-Haïtien par des véhicules pouvant aisément transité par la route pour atteindre et les zones environnantes si les conditions de roulement étaient meilleures, et (iv) de dégradation de la qualité de l'air par des émissions de poussières. Toutes ces contraintes sont de nature à ralentir l'attractivité de la route et engendrer sur le moyen et le long terme une régression continue de sa fréquentation par les automobilistes.

6.2 Situation avec les travaux de réhabilitation de la route Blue Hills et la rue La Paix

3. En dépit des risques et effets négatifs du projet, qui d'ailleurs s'avèrent parfaitement maîtrisables, le contexte de réalisation des travaux apparaît comme une opportunité pour la commune du Cap-Haïtien de se doter d'une voie de contournement du centre-ville pour atteindre l'AICH et les zones environnantes. Les travaux sont 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 une 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 grâce à la réduction des émissions de poussières, qui dégradent la qualité de l'air en saison sèche, et à l'élimination de la boue et des eaux stagnantes, qui entravent l'utilisation de la route en saison pluvieuse ;

- 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'AICH.

4. Il est à noter que 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.

6.3 Analyse SEPO des travaux

5. Le tableau ci-après présente l'analyse SEPO (succès, échecs, potentialités et obstacles) des travaux de construction de la route Blue Hills - Fort Saint Michel et la rue La Paix. Cette analyse fait le lien entre la vision global du RUTAP 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 7. Analyse SEPO des travaux de réhabilitation de la route Blue Hills - Fort Saint Michel et la rue La Paix

Succès	Échecs et faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - La route Blue Hills assure la connexion entre la RN1 et la de Fort Saint Michel qui est reliée à la route SOS et la RN3 en contournant le centre-ville du Cap-Haïtien - La rue La Paix constitue une boucle avec la route de Fort Saint Michel, la RN3 et la rue de l'aviation offrant un accès supplémentaire à l'AICH - La réhabilitation de la route Blue Hills - Fort Saint Michel et de la rue La Paix bénéficie d'une attention particulière des communautés et des autorités locales - Les communautés sont très motivées pour la réalisation des travaux - Aucune hostilité liée au banditisme n'a été manifestée durant toute la période d'étude et les consultations - La réhabilitation de la route Blue Hills et la rue La Paix est éligible aux financements du RUTAP et rentre dans le tissu urbain de Cap-Haïtien - La Banque finance la construction de la Route SOS, de la route Fort Saint Michel et des améliorations structurantes dans les quartiers de Balan et de Petite Anse - La Banque finance des investissements au sein de l'AICH 	<ul style="list-style-type: none"> - Mauvais état de la chaussée - Inondations récurrentes causées principalement par les rivières Any et le manque d'exutoire - Absence d'un réseau de drainage complet pour la route - Urbanisation rapide et désordonnée de la zone, avec des constructions anarchiques ne respectant pas les normes et sans mesures de protection contre les inondations - Impraticabilité de la route lors des évènements pluvieux - Problèmes d'insécurité la nuit, renforcés par le manque d'éclairage et le mauvais état de la surface de roulement - Besoin de réinstallation économique de certains ménages par la démolition partielle de certains bâtis
Potentialités	Obstacles
<ul style="list-style-type: none"> - Grande disponibilité de l'eau pour la réalisation des travaux (béton et maçonnerie) - Toute la communauté de Cap-Haïtien et des communes avoisinantes manifestent un intérêt très élevé pour construction de la route Blue Hills et la rue La Paix - La construction de la route Blue Hills et la rue La Paix a une vraie potentialité de décongestionnement du trafic au centre-ville de Cap-Haïtien - 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 - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - Situation politico-socioéconomique instable - Matérialisation de certains risques naturels (géologiques et climatiques) avant, pendant ou après l'exécution des travaux - Impossibilité de réaliser certains travaux lors de la saison pluvieuse (novembre – janvier)

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- 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 | |
|--|--|

7 PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

7.1 Approche et stratégie de mise en œuvre du PGES

1. Le Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) est un instrument qui présente l'ensemble des mesures d'atténuation des impacts négatifs des travaux en précisant, entre autres, les activités à entreprendre, leur coût estimatif, la période de mise en œuvre, les structures responsables et éventuellement les besoins en renforcement des capacités institutionnelles et la sensibilisation des parties prenantes.

2. Afin de s'assurer de l'application des mesures environnementales, le PGES et les clauses environnementales spécifiques aux travaux devront faire partie intégrante du contrat de l'entreprise chargée des travaux. Les spécialistes en gestion environnementale et sociale seront chargés de la surveillance de l'application de ces mesures sur le terrain.

3. Pour une mise en œuvre efficace du PGES et une efficacité des mesures tout au long de l'exécution des travaux, ainsi qu'une répartition juste et équitable des bénéfices du projet aux différentes catégories de parties prenantes, en particulier les groupes vulnérables et marginalisés. Parmi les principales mesures pour y parvenir, citons :

- **Le respect des mesures du PGES par l'Entrepreneur et ses sous-traitants éventuels.** L'Entrepreneur et ses 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 est disponible pour collecter les plaintes et rétroaction des parties prenantes afin de s'assurer d'une bonne redevabilité du projet envers les communautés et les autorités locales. Ce plan a été présenté aux parties prenantes à chaque séance de consultation.
- **L'intégration stratégique du genre et de l'inclusion des jeunes aux interventions du projet et aux mesures du PGES.** Compte tenu que les femmes concernées par les travaux sont présentes au quotidien sur le site pour mener leurs activités économiques ; ces dernières ont été consultées sur site en petits groupes et un à un 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) sont mises en place avec l'appui de la Spécialiste genre de l'UCE, incluant des procédures pour la gestion éthique des plaintes.

-

7.2 Mesures de renforcement des effets positifs

4. Les travaux de réhabilitation de la route Blue Hills visent 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 Blue Hills 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 2018–2020.⁹

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

5. 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.

6. Les tableaux ci-après présentent les plans de gestion environnementale et sociale en phase des travaux et en phase d'exploitation de la route Blue Hills et la rue La Paix. 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.

⁹ <http://fer.gouv.ht/wp-content/uploads/2019/05/RESEAU-ROUTIER-ELIGIBLE-AU-FINANCEMENT-DU-FER-2018-2020.pdf>

7.4 Plan de gestion environnementale et sociale en phase de construction

Tableau 8 : PGES en phase de construction

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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)
A. Impacts environnementaux						
A.1 Qualité de l'air et ambiance sonore						
Pollution de l'air par la poussière, odeurs, gaz et/ou fumée	<ul style="list-style-type: none"> - 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. - Recouvrir à l'aide d'une bâche solidement fixée, les chargements granulaires transportés par les camions. - 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. - Utiliser au besoin un abat-poussière (eau) sur les aires de travail - Fournir des masques à poussière pour le personnel de chantier. - 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. - Réduire les échappements de gaz provenant de la décomposition des déchets organiques biodégradables produits sur le chantier en procédant à leur évacuation régulière. - 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). - Éviter les travaux bruyants durant la nuit. 	Sensibilisation ; visite ; focus groups	Entrepreneur (Action) Entrepreneur et UCE pour la sensibilisation Supervision / UCE (Contrôle)	Observation de chantier et ses zones d'influence ; entretien avec les riverains (e)s, les usager(e)s et la communauté	Avant le démarrage des travaux pour certaines activités de sensibilisation et de partage d'information Pendant toute la phase de réalisation des travaux pour les autres mesures Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	Inclus dans le coût des travaux
Nuisances sonores dues aux bruts et vibrations des engins						
A.2 Sols et géologie						

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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)
Déstructuration des sols (fouille, prélèvement de matériaux, circulation des engins)	<ul style="list-style-type: none"> - Utiliser des carrières autorisées par les autorités étatiques régissant la matière. - Valoriser des matériaux de qualité extraits des déblais pour une utilisation en remblais afin de limiter les apports externes. - 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. 	Mobilisation des riverain(e)s dans les activités de re-végétalisation ; sensibilisation ; formation	<p>Entrepreneur (Action)</p> <p>UCE (prescriptions sur les cahiers des charges)</p> <p>UCE et 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)</p>	Observation de chantier et ses zones d'influence	<p>Plan d'action : phase précédente le lancement des travaux</p> <p>Pendant toute la phase de réalisation des travaux pour les autres mesures</p> <p>Aussitôt les excavations dans les carrières et les sites d'emprunt de matériaux prennent fin</p> <p>Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</p>	Inclus dans le coût des travaux
Contamination des sols (eaux usées, sédiments, hydrocarbures, acides et autres)	<ul style="list-style-type: none"> - Remettre en état des carrières et sites de prélèvement de matériaux à la fin des travaux. - Revégétaliser, autant que faire se peut, les espaces verts perturbés. 					
Changements morphologiques de terrains dus à la création de berges ou de talus artificiels	<ul style="list-style-type: none"> - Évacuer la terre végétale et la réutiliser pour la re-végétalisation à la fin des travaux - Évacuer les déblais et rebuts de démolition vers des décharges appropriées - 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. - 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. - 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.) - Enlever la terre polluée et la stocker à l'abri des intempéries en cas de contamination accidentelle. - 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. 					

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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"> - Sensibiliser les conducteurs des engins et manipulateur des autres matériels de chantier. - Remiser la machinerie lourde dans une aire spécifique prévue à cette fin. - Aménager les berges et les talus de façon à minimiser les changements au niveau de la morphologie des terrains naturels. 					
A.3 Ressources en eau						
Sédimentation et augmentation de la turbidité des eaux et remis en suspensions de contaminants	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer une utilisation responsable des ressources en eau pendant la construction en évitant le gaspillage. - Éviter d'évacuer les déblais et les rebuts de démolition dans les aires d'influence des cours d'eau comme la rivière Any, mais plutôt dans des sites autorisés par la mairie et/ou le MDE. 	Entretien, discussion et focus groups ; visite de terrain	Entrepreneur (Action) UCE (prescriptions sur les cahiers des charges) Supervision / UCE (contrôle et vérification)	Entretien avec les usagers(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"> - Recueillir les huiles usées en vue de leur recyclage ou leur saine évacuation du site. - 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. - Enlever la terre polluée et la stocker à l'abri des intempéries en cas de contamination accidentelle. - 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.) - 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. - 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. 					

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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)
A.4 Biodiversité et écosystèmes terrestres et aquatiques						
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	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser des travaux de curage de la rivière Any en saison sèche. - Prévenir toute contamination des écosystèmes terrestres et aquatiques par des produits chimiques. - Éviter tout engorgement des rivières par de la matière solide issue des travaux (sédiments, remblais, déblais et autres). - Installer des barrières antidéchets et des bassins de sédimentation sur le parcours des eaux de drainage. - Éviter de diriger les écoulements (eaux de pluie) provenant du chantier vers les milieux sensibles. - Limiter autant que possible le défrichage aux seules surfaces requises pour les travaux. 	Visite et échange avec les parties prenantes ; sensibilisation	Entrepreneur (Action) Supervision / 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 restauration Vérification mensuel (Supervision) et trimestriel (Spécialistes UCE)	Inclus dans le coût des travaux
Dégradation des habitats et écosystèmes terrestres et aquatiques situés en aval des travaux et impacts sur la faune aquatique, benthique et l'avifaune	<ul style="list-style-type: none"> - Faire du reboisement compensatoire (chaque arbre enlevé est remplacé par au moins cinq arbres). - Veiller à l'entretien et au suivi des arbres plantés jusqu'à leur reprise (si applicable durant la mise en œuvre). - Proscrire l'utilisation d'étais en bois pour le coffrage des bétons sur le chantier - Limiter l'extraction aux zones moins sensibles sur le plan environnemental, en évitant les habitats critiques ou les zones de reproduction d'espèces menacées. 					
Abatage de quelques arbres le long de la route	<ul style="list-style-type: none"> - 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. 					
Destruction / perturbation de la faune aquatique au niveau des zones humides	<ul style="list-style-type: none"> - 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. 					
Extraction de matériaux des rivières						
A.5 Déchets solides et liquides						

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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>Pollution du milieu environnant par les déchets de chantier (solides et liquides), les déblais et les rebuts de démolition</p> <p>Pollution par les déchets/sédiments en lien avec le curage de la rivière Any</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Définir une procédure spécifique pour l'évacuation des amoncellements de déchets présents dans la rivière Any pour libérer l'emprise de la constructin du dalot. - Interdire le rejet, le brûlage et l'abandon de déchets, de quelque nature que ce soit, sur le chantier et ses zones d'influence. - Mettre en place, dans la mesure du possible, un système de collecte, de tri de valorisation des déchets au niveau du chantier. - Récupérer et disposer adéquatement les huiles et les batteries usées jusqu'à leur saine évacuation du chantier. - 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. - Utiliser des matériaux de construction dont l'emballage est minimal pour éviter la génération de déchets d'emballage excessifs. - Utiliser autant que possible des matériaux de construction contenant des produits recyclables, répondant, toutefois, aux normes standards. - 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 avec des dispositifs de lavage des mains ; - Garantir que la vidange, le transport, et l'élimination/valorisation des effluents sanitaires soient réalisés en stricte conformité avec les normes environnementales et sociales édictées par la Banque mondiale.¹⁰ - Soumettre à l'approbation de la mission de contrôle la localisation des installations sanitaires sur les chantiers, les résultats de 	<p>Sensibilisation ; affiche ; formation</p>	<p>Entrepreneur (Action)</p> <p>Supervision/ UCE (contrôle et vérification)</p>	<p>Observation de chantier et ses zones d'influence ; Évaluation des installations de chantier et des types de déchets produits</p>	<p>Phase de réalisation des travaux</p> <p>Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</p>	<p>Inclus dans le coût des travaux</p>

¹⁰ Il est recommandé de faire appel à une entreprise dotée d'une expertise avérée dans la collecte, le transport et la transformation des effluents sanitaires, telles que Sustainable Organic Integrated Livelihoods (SOIL) à Cap-Haïtien, reconnue pour son service de KONPÒS LAKAY qui transforme les matières fécales humaines en engrais bio grâce à un processus de fermentation. L'UCE incitera les entrepreneurs à choisir cette option pour la gestion des déchets sur leurs chantiers dans le Nord. Pour les contrats n'ayant pas prévu les coûts supplémentaires, l'UCE veillera à ce que la gestion soit assurée par une entreprise compétente.

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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>l'analyse des risques associés à l'environnement naturel et aux communautés avoisinantes, ainsi que les mesures d'atténuation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interdire l'utilisation de récipients en polystyrène (styromousse) à usage alimentaire des travailleur/se(s) sur le chantier et ses environ et cela conformément aux arrêtés présidentiels du 9 août 2012 et du 18 juillet 2013. - Effectuer une analyse de la composition et du niveau de toxicité des déchets extraits de la rivière Any pour identifier les sites appropriés et définir les conditions de gestion et d'élimination des déchets. En accord avec les pratiques adoptées dans d'autres initiatives de l'UCE et soutenues par la Banque dans le Nord, la Mairie du Cap-Haïtien propose l'utilisation du site d'enfouissement de Mouchinette, financé par la Banque Interaméricaine de Développement (BID), pour le dépôt des déchets. L'évaluation de la faisabilité de cette recommandation doit être menée en collaboration avec l'Unité Technique d'Exécution (UTE), le Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales (MICT) et la BID pour permettre la mise en œuvre des mesures nécessaires. - Conserver un enregistrement écrit indiquant le type, la quantité, le transport et le site d'élimination finale certifié tous les déchets. 					
A.6 Déchets dangereux						
Contamination des sols, des eaux, de la faune, des habitats et des écosystèmes par déversement de produits dangereux	<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Sensibilisation ; formation ; visite de terrain	Entrepreneur (Action) Supervision / UCE (contrôle et vérification)	Observation de chantier et ses zones d'influence ; évaluation des installations de chantier et des	Phase de réalisation des travaux Vérification hebdomadaire	Inclus dans le coût des travaux

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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 travailleur/se(s) et des riverain(e)s par mauvaise manipulation des produits dangereux	<ul style="list-style-type: none"> - Interdire de rejeter les effluents liquides pouvant entraîner des stagnations et inconvénients pour le voisinage, ou la pollution des eaux de surface ou souterraines. - 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. - Avoir recourt à des sites autorisés par l'Ingénieur de supervision pour la disposition finale des sols ou sédiments potentiellement contaminés. - Conserver un enregistrement écrit indiquant le type, la quantité, le transport et le site d'élimination finale certifié tous les déchets. 			<p>types de déchets dangereux produits.</p> <p>Fiches d'enregistrement écrit sur l'élimination des déchets</p>	(Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	
A.7 Paysage						
Altération au niveau des entités de paysage (naturel, construit, agricole et patrimonial)	<ul style="list-style-type: none"> - Réduire les impacts du projet sur le paysage construit en limitant les démolitions des bâtis. - Effectuer un ravalement compensatoire de façades si besoin de restauration de certains aspects clés du paysage construit. - Plantation compensatoire et complémentaire d'arbres locaux le long de la route. - Protection des talus et des berges par des haies vives - Faire un reboisement compensatoire (chaque arbre enlevé est remplacé par au moins cinq arbres). - Préparer un plan d'intervention en cas d'urgence pendant la phase de construction. 	Sensibilisation ; formation ; focus groups ; visite de terrain	Firme d'étude (pour la hiérarchie d'atténuation) et Entrepreneur (Action)	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	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			État à travers UCE et MDE pour les aires de mise en défend			
B. Impacts sociaux						
B.1 État des biens, accès aux biens, ressources et moyens d'existence et la mobilité des personnes						
Contrainte à la mobilité des riverain(e)s, par le	<ul style="list-style-type: none"> - Identifier et aménager un site alternatif pour les camions d'agrégats à l'extérieur de l'emprise des travaux. 	Sensibilisation ; balise ; affiche ; rencontre et	Entrepreneur (Action)	Entretien avec les usagers(e)s et les membres de la	Phase de réalisation des	Inclus dans le

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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>blocage ou l'obstruction de voies d'accès aux riverain(e)s et aux communautés</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"> - Assurer la mobilité en tout temps des riverain(e)s en évitant le blocage ou l'obstruction des chemins utilisés par les communautés. - Maintenir en tout temps un accès sécuritaire aux services publics, aux domiciles et aux commerces en bordure des travaux. - Signaler des itinéraires de contournement. - Choisir des itinéraires et horaires d'approvisionnement et d'évacuation des matériaux permettant d'éviter les heures de pointes et les axes congestionnés. - Limiter les déplacements d'engins hors chantiers. - Interdire le stationnement des engins de chantier sur les voies publiques. - 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. - Baliser les travaux. - Informer les usager(e)s et les communautés avoisinantes sur le démarrage des travaux et les zones concernées. - Limiter les travaux aux emprises retenues. - Former les conducteurs des engins de chantier et autres véhicules impliqués dans le projet sur les risques de collision avec les animaux et sur les mesures de prévention à adopter ; - Travailler en étroite collaboration avec les éleveurs locaux pour les informer des horaires et des zones de travail, et discuter des mesures de protection des animaux ; - Engager des gardiens pour surveiller et diriger les animaux loin des zones de travail, surtout pendant les heures d'activité intense. - 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. 	partage d'information	Supervision / UCE (contrôle et vérification)	communauté ; analyse de l'état d'avancement des travaux ; observation du réseau des concessionnaires ; visites de chantiers	travaux pour les autres actions Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	coût des travaux

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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"> - Éviter tout rejet ou dépôt anarchique de matériaux et débris/déchets de chantier sur le site des travaux et ses environs - 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) - Réaménager les carrières exploitées afin d'éviter le piégeage des animaux élevés en liberté. 					
B.2 Cadre de vie						
Dégradation du cadre de vie des riverain(e)s à cause des nuisances (bruits, poussières, fumées) engendrées par les travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Informer les usager(e)s et les communautés avoisinantes sur le démarrage des travaux et les zones concernées. - Limiter les échappements de matières (poussières), de gaz, de fumée et d'odeurs dans l'environnement grâce à un bon entretien des engins et équipements de chantier, une bonne gestion des déchets et une manutention écoresponsable des matériaux granulaires. 	Entretien ; partage d'information ; visite	Entrepreneur (Action) en collaboration avec les concessionnaires concernés	Entretien avec les usagers(e)s et les membres de la communauté ; visites de chantiers	Avant le démarrage des travaux Phase de réalisation des travaux pour les autres actions	Inclus dans le coût des travaux
Domage sur les infrastructures des concessionnaires de services (eau, électricité et téléphone)	<ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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. 		Concessionnaires concernés / supervision / UCE (contrôle et vérification)		Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	
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	<ul style="list-style-type: none"> - Collaborer avec les concessionnaires de services, tels que téléphone, eau et électricité, afin de réduire considérablement les risques d'endommagement sur leur réseau respectif. - Éviter tout rejet ou dépôt anarchique de matériaux et débris/déchets de chantier sur le site des travaux et ses environs - Mettre en place des mesures de contrôle des eaux de ruissellement et la rétention des sédiments sur les chantiers. - Localiser les points d'évacuation hors chantier des eaux pluviales et analyser les impacts possibles sur les milieux naturels et 					

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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)
débris/déchets de chantier	socioéconomiques récepteurs afin d'adopter des mesures d'évitement, d'atténuation ou de compensation des risques identifiés.					
B.3 Santé humaine et sécurité						
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	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser les travailleur/se(s) aux IST et VIH/SIDA et rendre disponible gratuitement des préservatifs. - Évacuer les déchets périodiquement dans des sites de décharge approuvée par le MDE et/ou la Mairie. - Aménager des toilettes sur les chantiers et les entretenir régulièrement. - Interdire systématiquement de manger au poste de travail et aménager un espace approprié servant de réfectoire pour les travailleur/se(s) - Rendre l'eau potable disponible sur le chantier en quantité suffisante pour les travailleur/se(s) 	Sensibilisation ; balise ; affiche ; gestion plainte et rétroaction ; visite ; formation ; partage d'information	<p>Entrepreneur (Action)</p> <p>UCE (prescriptions sur les cahiers des charges)</p> <p>Supervision / UCE (contrôle et vérification)</p>	Entretien avec les riverains(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>Avant le démarrage des travaux pour l'obtention des autorisations et la sensibilisation</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
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	<ul style="list-style-type: none"> - Proscrire l'allumage de feux à ciel ouvert sur le chantier. - Rendre disponible sur le chantier des équipements portatifs de lutte contre le feu. - 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 transmise pour avis au service compétent de la Direction des Travaux Publics. 					
Risque d'accident si les secteurs sensibles ne sont pas correctement balisés et les limites de vitesses ne sont pas respectées	<ul style="list-style-type: none"> - Informer les usager(e)s et les communautés avoisinantes sur le démarrage des travaux et les zones concernées. - Veiller à ce que tous les travailleurs/ses disposent d'un contrat formel écrit (éviter tout travailleur/se informel/le) - Disposer de politiques et de procédures écrites et accessibles au public sur l'embauche et la gestion des travailleurs/ses et informer régulièrement les travailleurs/travailleuses au sujet de ces politiques et procédures. 					
Exposition des travailleur/se(s) à des						

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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)
substances dangereuses	- Fournir une assurance maladie à tous les travailleur/se(s), qu'ils soient de de la main-d'œuvre locale ou non.					
Manque d'accompagnement et d'assistance aux travailleur/se(s) victimes d'accidents de travail	- Interdire l'entrée aux personnes non-autorisées sur le chantier. - Exiger en tout temps des travailleur/se(s) le port, de manière visible, de badge d'identification.					
Risque d'accident au niveau sites d'extraction de matériaux	- 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. - 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 et du personnel qualifié son utilisation.					
Risques d'accidents des engins lourds mal entretenus	- 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. - Inclure le respect des normes environnementales et sociales dans les contrats des sous-traitants. - 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.) - Sensibiliser le personnel sur les normes de sécurité et le systématiser pour tout nouvel intervenant sur le chantier. - Entretien régulièrement les engins. - Installer des avertisseurs de recul sur tous les engins lourds mobilisés pour les travaux. - 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. - 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.					

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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"> - Vérifier la stabilité des éléments de coffrage, des étais et autres. - Empêcher l'installation de marchandes dans les zones d'influence des travaux (zones en dehors du site pouvant être l'objet d'atterrissage de débris envolés). - 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. - 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. - Maintenir un mécanisme de suivi/rapportage des accidents, incidents et plaintes. - Produire et soumettre dans les délais à l'UCE les rapports des incidents et des accidents de travail ainsi que les suivis effectués. - 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 y sont applicables au même titre que la route. - 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. - Aménager des barrières de sécurité et des passages piétons sécurisés en bordure des chantiers. - Signaler adéquatement les transports de charges exceptionnelles. - 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. 					
B.4 Emploi local et protection liée au genre et aux enfants						
Frustrations et conflits au niveau local à cause de la non-	- 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.	Sensibilisation ; mise en œuvre MGP ; affiche ;	Entrepreneur (Action) Supervision / UCE pour la gestion des risques	Suivi du mécanisme de gestion des	Phase de réalisation des travaux	Inclus dans le

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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>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"> - Communiquer / diffuser les postes à combler et les procédures de recrutement de la main-d'œuvre dans les quartiers et sections communales concernées. - 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. - Organiser des campagnes locales d'information sur les possibilités d'emploi. - Respecter un seuil minimal de 30% pour l'embauche des femmes parmi l'ensemble des travailleurs. - 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. - Installer des vestiaires et des toilettes pour les femmes sur des sites séparés des hommes. - Identifier les tâches pouvant être complétées sans danger par les personnes en situation de handicap et faciliter leur recrutement. - Inclure des exigences équivalentes dans les contrats des sous-traitants. - S'assurer que la main-d'œuvre issue de la population résidente est soumise aux mêmes règlements et bénéficient les mêmes avantages que les autres travailleur/se(s). - 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. - 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. 	<p>signature code de conduite ; formation ; radio ; insertion dans les contrats des clauses environnementales et sociales</p>	<p>liés à la VBG et pour le contrôle</p>	<p>plaintes ; évaluation des du personnel recruté sur les chantiers</p>	<p>Vérification hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)</p>	<p>coût des travaux</p>

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DURANT LES TRAVAUX DE RÉHABILITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL ET LA RUE LA PAIX						
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"> - 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). - 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. - Sensibiliser, afficher et faire signer un code de conduite par tous les travailleur/se(s) du projet. - Mettre en place un système d'évitement et de contrôle de travail des enfants. 					

7.5 Plan de gestion environnementale et sociale en phase d'exploitation de la route Blue Hills et la rue La Paix

Tableau 9 : PGES en phase d'exploitation

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE EN PHASE D'EXPLOITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL 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)
A. Impacts environnementaux						
Aggravation des risques d'inondation liés à une mauvaise conception des infrastructures et une mauvaise compréhension, prise en compte ou anticipation des	<ul style="list-style-type: none"> - Restreindre l'utilisation des zones humides comme habitat naturel ; interdire l'aménagement du territoire. - 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. - Appliquer des limites de vitesse adéquates pour réduire la consommation de carburant, les émissions et le bruit. 	Sensibilisation des acteurs ; visite Sensibilisation ; visite Sensibilisation ; visite	CIAT et les collectivités territoriales pour l'aménagement du territoire ONG et OCB intervenant dans la zone	Observations, mesures et entretiens	Phase d'exploitation de la route réhabilitée Vérification annuelle Phase d'exploitation de la route réhabilitée	Coût des projets associés

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE EN PHASE D'EXPLOITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL 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)
problématiques urbaines Dégradation et destruction d'habitats et d'espèces aquatiques et terrestres 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 Altération au niveau des entités de paysage (naturel, construit et agricoles)	<ul style="list-style-type: none"> - 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. - Assurer l'entretien et la reprise des haies vives établies pour la protection des talus et des berges - Veiller à l'entretien et au suivi des arbres plantés jusqu'à leur reprise. - Assurer sur le long terme une aire de mise en défend autour des zones humides fragiles 		Consultant(e) ; MTPTC Collectivités territoriales, ONG et OCB intervenant dans la zone Collectivités territoriales (Mairie et CASEC)			
B. Impacts sociaux						
Augmentation des problématiques liées au manque de planification et de contrôle du développement urbain, en particulier de l'impact des crues et l'insalubrité Augmentation des risques d'accident sur la route réhabilitée	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôler l'aménagement du territoire le long de la route réhabilitée - Installer des panneaux de signalisation et des ralentisseurs routiers aux endroits nécessaires pour contrecarrer les risques d'accident. - Installer des panneaux de signalisation. - Établir et mettre en œuvre un plan d'entretien sur une base régulière pour la durabilité des infrastructures. - Utiliser la Note de bonnes pratiques en matière de sécurité routière de la Banque mondiale pour renforcer les mesures de 	Signalisation ; sensibilisation Choix es investissements prioritaires des projets Choix des aménagements nécessaires	UCE et MTPTC pour les études et l'exécution des travaux Entrepreneur des travaux	Entretien Observations et analyses de photographies aériennes ; Entretiens auprès des riverain(e)s et des usager(e)s	Phase d'exploitation de la route réhabilitée	Budget des travaux

PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE EN PHASE D'EXPLOITATION DE LA ROUTE BLUE HILLS - FORT SAINT MICHEL 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)
Blocage événementiel de la route Blue Hills lors des mouvements sociopolitiques pour attirer l'attention des autorités à cause de l'augmentation de sa fréquentions par les automobilistes de toutes sortes.	sécurité de la route : https://thedocs.worldbank.org/en/doc/648681570135612401-0290022019/original/GoodPracticeNoteRoadSafety.pdf - Améliorer les conditions de vie de la population			Visite d'inspection Entrepreneur		
Blocage événementiel de la route Blue Hills - Fort Saint Michel lors des mouvements sociopolitiques pour attirer l'attention des autorités à cause de l'augmentation de sa fréquentions par les automobilistes de toutes sortes.						

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

7.6.1 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 RUTAP. 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.

7.6.2 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 utilisés dans tous les chantiers des différents projets gérés par l'UCE en général et dans le cadre du projet RUTAP 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.

7.6.3 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 »¹¹.

- **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 pécuniaire, 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.

7.6.4 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

¹¹ Déclaration des Nations unies sur l'élimination de la violence à l'égard des femmes 1993

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.

7.6.5 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 dument 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 10 : 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

7.6.6 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

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

26. **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.

27. 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.

28. **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.

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

30. **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.

31. 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, psycho-sociale et juridique aux femmes violentées.

32. 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).

1. 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 RUTAP. 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.¹² 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.

¹² 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 :

- Le CASEC de Petite Anse (en ses bureaux)
- La Mairie de Cap-Haïtien (en ses bureaux) ;
- Les Spécialistes en gestion E&S du RUTAP (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 ; 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 municipal ou Conseil communal) ;
- 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 présentés 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. Et, l'Entrepreneur ou la Supervision fournira une réponse verbale et/ou écrite au (à la) plaignant(e). Dans 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 les normes E&S 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 RUTAP.

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.

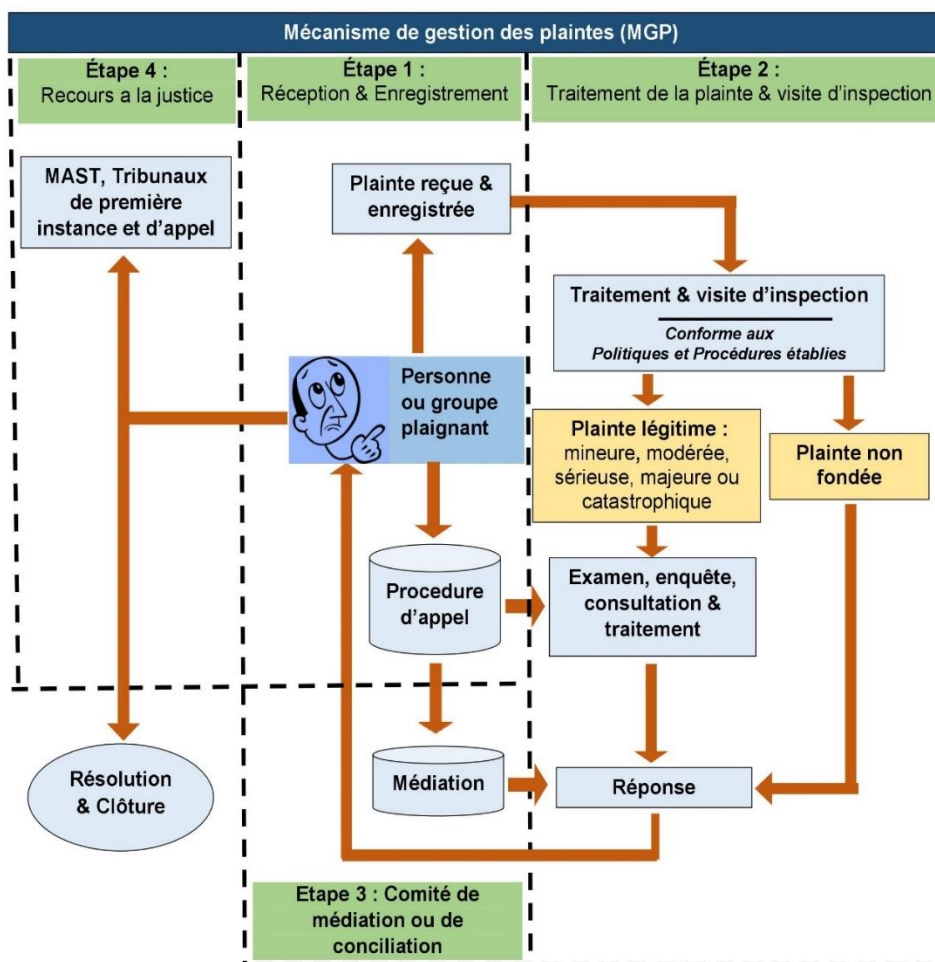


Figure 11. Schéma simplifié du mécanisme de gestion des plaintes (MGP)

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 gérés 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 RUTAP.

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. Dans 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 Blue Hills et la rue La Paix. 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 Blue Hills - Fort Saint Michel et la rue La Paix et leur 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 prépara 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 gestion E&S du projet RUTAP 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.

9.4 Plan de surveillance environnementale et sociale

11. 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.

12. 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 11 : Plan de surveillance environnementale et sociale en phase de construction

Indicateurs	Infos nécessaires	Méthode	Source d'information	Fréquence	Responsable
A. Impacts environnementaux					
Indicateurs liés à la qualité de l'air et ambiance sonore	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de campagnes/ journées de sensibilisation organisées - Types d'abat-poussières utilisés - Type d'EPI utilisés sur les chantiers - Types de mesures développées pour réduire les échappements de gaz et l'émission d'odeurs, de fumée et de bruits 	<ul style="list-style-type: none"> - Entretien avec les usagers(e)s et les membres de la communauté - Observation de chantier 	<ul style="list-style-type: none"> - Les usager(e)s - Les communautés - Les installations de chantier - Les mesures développées 	<ul style="list-style-type: none"> - Avant le démarrage des travaux pour les sensibilisations - Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE) 	Supervision et Spécialistes UCE
Indicateurs liés à la géologie et la protection des sols	<ul style="list-style-type: none"> - Niveau de perturbation des sols et mesures d'atténuation développées - Niveau de contamination des sols - Mesures préventives et correctives mises en œuvre 	<ul style="list-style-type: none"> - Observation de chantier et ses zones d'influence 	<ul style="list-style-type: none"> - Les sols au niveau du chantier, des sites d'emprunts de matériaux et autres zones d'influence - Les mesures développées 	Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	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"> - Niveau d'altération des habitats et écosystèmes terrestres et aquatiques - Niveau de perturbation de la flore et de la faune - Mesures préventives et de restauration mises en œuvre - Niveau de contamination des sols et des eaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Observation et évaluation des habitats et écosystèmes terrestres et aquatiques 	Les écosystèmes terrestres et aquatiques (zones humiques)	Mensuel (Supervision) et trimestriel (Spécialistes UCE)	Supervision, Consultant en biodiversité et Spécialistes UCE
Indicateurs liés à la gestion des déchets solides et liquides	<ul style="list-style-type: none"> - Méthode de gestion et d'élimination des déchets solides et liquides - Mesures préventives et correctives mises en œuvre 	<ul style="list-style-type: none"> - Observation de chantier et ses zones d'influence - Évaluation des installations de chantier et des types de déchets produits - Évaluation de la quantité, du type de site d'élimination finale 	<ul style="list-style-type: none"> - les sites de chantiers, les zones d'influence et les installations (toilettes et poubelles) - Les mesures développées 	Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	Supervision et Spécialistes UCE
Indicateurs liés à la gestion des déchets dangereux	<ul style="list-style-type: none"> - Méthode de gestion et d'élimination des déchets dangereux - Niveau de contamination des sols et des eaux par les déchets dangereux - Mesures préventives et correctives mises en œuvre 	<ul style="list-style-type: none"> - Observation de chantier et ses zones d'influence - Évaluation des installations de chantier et des types de déchets dangereux produits - Évaluation de la quantité, du type de site d'élimination finale 	<ul style="list-style-type: none"> - les sites de chantiers, les zones d'influence et les installations - Les mesures développées 	Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	Supervision et Spécialistes UCE
Indicateurs liés au paysage	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau et types d'impact sur les différentes entités paysagères • Mesure de mitigation des risques et impacts du projet sur les entités paysagères 	<ul style="list-style-type: none"> • Observation et évaluation des entités de paysage • Entretien avec les riverains(e)s et les usager(e)s de la route 	<ul style="list-style-type: none"> • Les entités de paysage (naturel, construit, agricole et patrimonial) 	Mensuel (Supervision) et trimestriel (Spécialistes UCE)	Supervision et Spécialistes UCE

Indicateurs	Infos nécessaires	Méthode	Source d'information	Fréquence	Responsable
			<ul style="list-style-type: none"> Les riverain(e)s et les usager(e)s de la route 		
B. Impacts sociaux					
Indicateurs liés au cadre de vie des riverain(e)s, des communautés et des usager(e)s	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de campagnes/ journées de sensibilisation organisées Niveau de perturbation du cadre de vie par les échappements de matières (poussières), de gaz, de fumée et d'odeurs dans l'environnement Endommagements causés sur les biens des particuliers et des concessionnaires de services 	<ul style="list-style-type: none"> Entretien avec les usagers(e)s et les membres de la communauté Observation des biens des particuliers et du réseau des concessionnaires 	<ul style="list-style-type: none"> Les riverain(e)s, les usager(e)s et les membres de la communauté Les biens des particuliers et le réseau des concessionnaires 	Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	Supervision et Spécialistes UCE
Indicateurs liés à la santé et à la sécurité humaines	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de travailleur/se(s) sensibilisé(e)s aux IST et VIH/SIDA et COVID-19 Types et nombre d'installation facilitant le respect des principes d'hygiène Mesures de sécurité mise en place sur le chantier et ses aires d'influence Types d'équipement de prévention et de sécurité et mesures d'accompagnement mises en œuvre Nombre de campagnes/journées de sensibilisation menées auprès des parties prenantes 	<ul style="list-style-type: none"> Entretien avec les riverains(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 	<ul style="list-style-type: none"> Les riverain(e)s, les usager(e)s et les membres de la communauté Les sites des chantiers, incluant les installations Les mesures de sécurité 	Hebdomadaire (Supervision) et mensuel (Spécialistes UCE)	Supervision et Spécialistes UCE
Indicateurs liés à l'emploi local et la protection du genre et des enfants	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de campagnes/ journées de sensibilisation organisées Nombre d'emploi local crée (désagrégé par sexe) Politique d'acquisition de biens et de services locaux Règlement de fonctionnement du personnel de chantier Nombre de plaintes traitées en lien à la VBG 	<ul style="list-style-type: none"> Entretien avec les usagers(e)s et les membres de la communauté Analyse du dossier de recrutement et de fonctionnement des travailleur/se(s) Analyse de la politique d'acquisition de biens et de services locaux Analyse du dossier de traitement des plaintes liées à la VBG 	<ul style="list-style-type: none"> Les usager(e)s et les membres de la communauté Dossiers de recrutement et politique de fonctionnement des travailleur/se(s) Politique d'acquisition de biens et de services locaux Dossiers de traitement des plaintes 	Mensuel et trimestriel	Supervision et Spécialistes UCE

9.5 Consultation des parties prenantes

13. La Consultation des parties prenantes de la route Blue Hills et a démarré parallèlement avec l'identification des principaux investissements possibles dans le cadre du RUTAP. Ces consultations ont été plus spécifiques avec les premiers investissements pour la réhabilitation de la route de Fort Saint Michel qui est reliée à la route Blue Hills du côté sud. Ces séances ont démarré, spécifiquement pour la route Fort Saint Michel et la route Blue Hills en aout 2023 lors de la phase de diagnostic et de définition des travaux.

14. Durant cette première série de consultation, les entretiens ont été menés auprès du CASEC de Petite Anse, les regroupements de femmes, la Mairie du Cap-Haïtien et l'Office Régional de l'Eau Potable et Assainissement (OREPA Nord/DINEPA).

15. Les parties prenantes ont été questionnées sur leurs attentes et leurs préoccupations durant les travaux et en fonction de leurs expériences précédentes. Elles ont également été questionnées sur les enjeux en lien avec l'aménagement de la route Blue Hills et Fort Saint Michel. Des questions ont également été abordées en rapport avec les sensibilités environnementales et sociales présentes sur le territoire affecté par le projet.

16. 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.

17. Le 14 décembre 2023, un atelier sur le transport urbain et la mobilité dans la Zone métropolitaine du Cap-Haïtien a été réalisé par l'UCE en lien avec les composantes 2 et 3 du RUTAP. Un focus a été mis sur les différentes activités projetées particulièrement la réhabilitation de route Fort Saint Michel. Le compte rendu des différentes séances de consultation en lien avec la préparation du PGES est présenté en annexe 2.

18. Une séance de consultation est aussi programmée avant le début des travaux.

X. BUDGET ET CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE

10.1 Budget de mise en œuvre

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. Le tableau ci-après donne une estimation des coûts des différentes composantes du PGES.

Tableau 12 : Budget prévisionnel du PGES

Étapes	Mesures environnementales et sociales	Calendrier	Coût USD
Exécution des travaux	Information et sensibilisation des acteurs et des populations - Accompagnement social du projet	Avant le démarrage des travaux	10,000.00
Suivi des travaux	Santé, sécurité et surveillance de l'application des mesures environnemental et social du PGES	Durant la phase des travaux	5,000.00
Total			15,000.00

10.2 Calendrier de mise en œuvre

2. 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 et d'accompagnement définies pour éviter ou réduire les risques sur les chantiers, garantir l'information et la mobilisation communautaire, réduire les risques de conflits ainsi que les principales étapes relatives à la surveillance et au suivi environnemental et social des travaux et du PGES.

Tableau 13. Chronogramme d'exécution du PGES

CHRONOGRAMME D'EXECUTION DU PGES			
Chronogramme des mesures environnementales et sociales	Phase des travaux		
	Avant	Pendant	Après
Phase de préparation des travaux			
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			
Information / mobilisation / appui communautaire			
Information / mobilisation des autorités locales			
Réalisation d'audiences publiques sur le PGES			
Information / mobilisation des notables et leaders locaux			
Suivi, surveillance et renforcement des capacités			

CHRONOGRAMME D'EXECUTION DU PGES			
Chronogramme des mesures environnementales et sociales	Phase des travaux		
	Avant	Pendant	Après
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. À l'état actuel de la route Blue Hills et la rue La Paix, les riverains et les usagers la perçoivent comme un véritable défi. Ces contraintes sont exprimées plus particulièrement à travers l'état de la chaussée, le manque de drainage, etc...
2. Les travaux de réhabilitation de la route ne viennent donc que conforter les préoccupations des autorités, des usagers et des riverains de la localité de Blue Hills et les zones environnantes.
3. Les résultats du screening environnementale et social ont démontré que les impacts positifs attendus l'emportent de loin sur les impacts négatifs qui par ailleurs ne seront ressentis presque exclusivement en période 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. Enfin de compte, les travaux auront pour impact certain d'améliorer le cadre de vie des usagers et le déroulement des activités socioéconomiques dans l'environnement du chantier.
5. En effet, si les mesures préconisées sont prises en compte et si la surveillance et le suivi sont correctement assuré par les spécialistes Environnemental et Social de l'UCE, il est certain que les problèmes environnementaux et sociaux liés à l'état actuel de la zone seront résolus à la fin des travaux. Toutefois, les avantages ne seront capitalisés durablement que grâce à la mise en œuvre d'un plan de gestion intégré de la ville du Cap-Haïtien pendant les années qui vont suivre les travaux.
6. Une dernière série de consultation a été menée au courant de la première semaine du mois de septembre durant la réalisation des études topographiques afin de mieux comprendre les risques et déterminer les mesures de mitigation.

BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

- [1] 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.
- [2] Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale, 2017, Cadre environnemental et social, 106 p.
- [3] 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.
- [4] Bhawan, S et Marc, J. C., 2014, Adaptation aux changements climatiques : le cas d'Haïti, Rapports de recherche Oxfam, Université de Montréal/Oxfam America.
- [5] 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.
- [6] BRL Ingénierie, MTPC, 2019. Projet de développement municipal et de résilience urbaine au Cap-Haïtien (MDUR), Etude d'impact environnemental et social (EIES), version provisoire, 414p.
- [7] [2] Bureau des Mines et de l'Énergie, dossier promotionnel : Inventaire des ressources minières de la république d'Haïti, Fascicule II : Département du Nord, 1992, 47 p.
- [8] 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.
- [9] 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.
- [10] CECI, 2017. Étude de l'érosion et la sédimentation autour de deux ravines pilote « Belle Hôtesse » et « Zetryié » 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.
- [11] Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT), 2012. Plan d'aménagement du nord/nord-est. 62 p.
- [12] 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'Etat, Port-au-Prince, 538 p.
- [13] Gouvernement de la République d'Haïti. 1978. Décret de loi sur la gestion de l'environnement en Haïti.
- [14] Gouvernement de la République d'Haïti. 1984. Code rural de François Duvalier.
- [15] Gouvernement de la République d'Haïti. 2005. Décret de loi sur la gestion de l'environnement en Haïti. Gouvernement de la République d'Haïti. 2013. Arrêté interdisant la production, l'importation, la commercialisation et l'utilisation des produits en polyéthylène, les intrants et objets en polystyrène expansé etc.
- [16] Gouvernement de la République d'Haïti. 2009. Arrêté de création du CIAT.
- [17] Gouvernement de la République d'Haïti. Constitution de 1987.
- [18] Haïti Open Data : Investir en Haïti. <http://opendata.investhaiti.ht/>
- [19] Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (IHSI) (2015), Population totale, de 18 ans et plus : ménages et densités estimés en 2015
- [20] MENFP/DPCE (2011), Recensement scolaire 2010-2011
- [21] Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle : Annuaire, recensement scolaire 2010-2011.
- [22] Ministère de la Santé Publique et de la Population : Liste des institutions sanitaires du pays, avril 2015, 105 p

ANNEXES

Annexe 1. Rapport de l'Analyse Environnementale Simplifiée (AES) des travaux de Réhabilitation de la route Blue Hills et de la rue La Paix au Cap-Haïtien

Composante 2	Activités dans des corridors sélectionnés de la zone urbaine du Cap-Haïtien.
Sous-Projet	Réhabilitation de la route Blue Hills - Fort Saint Michel et de la Rue « La Paix » au Cap-Haïtien
Activités	Produire l'Analyse Environnementale Simplifiée (AES) des travaux
Objectifs	(i) Évaluer le niveau de risques et les impacts environnementaux et sociaux des travaux. (ii) Établir la viabilité environnementale du projet. (iii) Identifier et anticiper les impacts potentiels, en se concentrant particulièrement sur les plus significatifs, des travaux.
Localisation des travaux	- Tronçon Bleu Hills – Fort Saint Michel 1 : 19.729758°, -72.217992° @ 19.720319°, -72.207802° - Tronçon Bleu Hills – Fort Saint Michel 2 : 19.725288°, -72.210580° @ 19.725647°, -72.203112° - Bretelles 1 : 19.727821°, -72.205704° @ 19.727454°, -72.204130° - Bretelles 2 : 19.728007°, -72.205155° @ 19.727415°, -72.204119° - Rue La Paix : 19.738860°, -72.193640° @ 19.738517°, -72.190811°
Date/Période	Plusieurs visites ont été effectuées, la dernière ayant eu lieu le 25 novembre 2023.
Évaluateur(s)	Gilbert THELUSMA, Arnold AFRICOT et Tervenson TISMA (Spécialiste E&S/UCE)

Évaluation et valorisation de l'importance de l'impact des travaux

L'évaluation de l'importance de l'impact des travaux se font selon un système de notation spécifique. Ce système prend en compte :

- **Magnitude géographique (M)** (1 à 3 points soit non significative, moyenne ou grande) ;
- **Signification écologique, environnementale et sociale (SE)** : (ex. Contamination sévère, destruction importante de ressources naturelles ou écologiques, etc. de 1 à 3 points soit non significative, moyenne ou importante) ;
- **Persistance ou réversibilité (P)** : incluant le potentiel d'atténuation soit de 1 à 3 points réversible, partiellement réversible ou irréversible ;
- Les trois indicateurs se multiplient entre eux. Le total est inscrit dans la colonne Score **(SI)** du formulaire.

La valorisation de l'importance de l'impact se fait ainsi :

- Un score inférieur à 8 ($\sum SI \leq 8$) indique un impact généralement négligeable ou non significatif, pouvant être atténué efficacement.
- Un score entre 8 et 16 ($9 \leq \sum SI \leq 16$) signifie un impact d'importance moyenne, généralement atténuable.

- Un score supérieur à 16 ($\sum SI > 16$) indique un impact important nécessitant une attention spéciale, justifiant souvent une Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) complète.

Des valeurs intermédiaires peuvent être utilisées pour exprimer des doutes ou appréciations spécifiques, qui seront expliqués à la section « observations » du formulaire.

QUESTIONS	Oui				Non	OBSERVATIONS / MESURES D'ATTÉNUATION ET DE COMPENSATION
	M	SE	P	SI		
A	Contexte des travaux projetés					
	Le tracé se situe-t-il dans l'une des zones sensibles mentionnées ci-après ?					
A.1	Aire protégée					X N.A.
A.2	Zone d'amortissement d'une aire protégée					X N.A.
A.3	Milieux humides	1	1	1	1	<p>Lors de l'identification des travaux, une section a été repérée comme faisant partie de la mangrove du Bassin Rhodo, en cours de poldérisation par les riverains. Cette section a immédiatement reçu une notification rouge de la part de l'équipe de gestion environnementale et sociale (E&S) de l'UCE, interdisant toute intervention du projet sur ce tronçon. Le 19 septembre 2024, deux spécialistes de la Banque ont également inspecté cette section pour valider la décision de l'UCE de ne pas intervenir.</p> <p>Toutefois, la zone humide du Bassin Rhodo est située à proximité de la route Blue Hills. De plus, la rue La Paix borde une petite zone humide en dehors de l'AICH. Ces particularités nécessitent une attention particulière afin de minimiser les impacts environnementaux et de préserver l'écosystème aquatique.</p>
A.4	Aires d'intérêt spécifique pour la protection de la diversité biologique					X Une partie de la section existante traverse des zones de mangroves déjà impactées par les riverains. Cette portion a été exclue de toute intervention de l'UCE afin de ne pas accélérer les impacts en cours sur la mangrove. Les sections de route retenues permettent de répondre aux objectifs de connectivité visés sans aggraver ni favoriser les conditions propices à la problématique de poldérisation brutale existante.
A.5	Secteurs fortement urbanisés et artères commerciales	1	2	2	4	Le quartier de Blue Hills est fortement urbanisé. Il existe très peu de flexibilité pour élargir la route ou rectifier certaines courbes. À certains endroits, des démolitions seront nécessaires pour éliminer l'empiètement de certaines maisons sur la surface de roulement ou pour corriger certaines courbes.

QUESTIONS		Oui				Non	OBSERVATIONS / MESURES D'ATTÉNUATION ET DE COMPENSATION
		M	SE	P	SI		
A.6	Présence d'activités humaines et conditions de terrain susceptibles de contaminer les aquifères	1	2	1	2		La présence d'eau stagnante sur la route, dans la rivière Any et dans la zone humide adjacente à l'aéroport crée des conditions favorables à la contamination des eaux. Cette situation nécessite des mesures spécifiques pour prévenir les risques environnementaux et sanitaires liés à cette stagnation, et éviter toute dégradation supplémentaire de la qualité de l'eau dans ces zones vulnérables.
B	Identification et évaluation des impacts potentiels liés aux travaux Veillez préciser si les travaux pourraient entraîner les impacts directs et indirects suivants :						
Phase de construction							
Impacts directs							
B.1	Risque de déstructuration et de contamination des sols par le mouvement des engins de chantier et le déversement accidentel de produits chimiques	1	1	1	1		Les travaux de réhabilitation de la route Blue Hills et de la rue La Paix, se limitant à l'emprise de la route existante, présenteront des risques minimes de déstructuration des sols. Bien que des impacts sur les sols, notamment en termes de contamination, soient possibles, ils restent faibles. Des mesures d'atténuation rigoureuses sont prévues, telles que l'évacuation appropriée des déblais et déchets, la prévention de la contamination par des produits chimiques et des eaux usées, et la minimisation des impacts en dehors de la zone des travaux. Tout sol accidentellement contaminé sera enlevé et stocké conformément aux normes environnementales, garantissant ainsi une gestion responsable du chantier.
B.2	Risque de destruction des bâtiments par les engins de chantier	1	2	1	1		Les abords de la route sont fortement urbanisés. Les conditions de construction sont assez désordonnées et ne respectent pas les normes appropriées. Certaines maisons ou clôtures empiètent sur la route et devront être dégagées pour faciliter les travaux. Ces impacts seront pris en compte dans un plan de réinstallation qui sera mis en œuvre avant le démarrage des travaux.
B.3	Risque d'affection de propriété riveraine (expropriation)	1	2	1	1		
B.4	Risques de perturbation de la circulation	1	1	1	1		En raison de l'état critique de la surface de roulement, la route est actuellement peu empruntée. Seuls les véhicules tout terrain l'empruntent durant les saisons sèches pour éviter les embouteillages des routes nationales. Toutefois, pour minimiser les perturbations durant les travaux, les mesures d'atténuation suivantes seront préconisées : (i) mise en place d'une signalisation adéquate, (ii) information préalable des usager(s) sur la fermeture temporaire de la route et la durée de la perturbation, tout en fournissant des alternatives viables aux résidents des secteurs concernés, (iii) définition et communication claire des itinéraires alternatifs en collaboration avec les autorités locales, (iv) positionnement de signaleurs/ses et panneaux d'orientation pour guider les usagers/es.

QUESTIONS		Oui				Non	OBSERVATIONS / MESURES D'ATTÉNUATION ET DE COMPENSATION
		M	SE	P	SI		
B.5	Utilisation de bancs d'emprunts pour les matériaux de construction	1	2	1	2		Les travaux nécessiteront une importante quantité de remblai (environ 29,255 m ³), soulevant des préoccupations environnementales quant au choix des bancs d'emprunt. Pour atténuer ce risque, il est impératif de sélectionner uniquement des bancs d'emprunt disposant de permis légaux délivrés par le BME, la mairie de Cap-Haïtien et/ou de la DGI. De plus, l'Entrepreneur est tenu d'exploiter des quantités de matériaux strictement nécessaires aux travaux, en respectant les limites autorisées, pour minimiser l'impact environnemental.
B.6	Nuisance sonore due au trafic et au travail de la machinerie lourde pendant les travaux	1	1	1	1		Bien que la dégradation environnementale due au bruit soit une préoccupation pendant la phase des travaux, son impact est considéré comme mineur. Pour le minimiser davantage, il est recommandé de : (i) arrêter les moteurs des camions en attente de chargement, réduisant ainsi les nuisances sonores et les émissions, et (ii) d'utiliser des engins peu bruyants et bien entretenus, afin de limiter l'impact sonore sur les zones environnantes.
B.7	Risque de pollution de l'air par émission de poussières et de gaz due au trafic et au travail de la machinerie lourde pendant les travaux	1	1	1	1		L'impact environnemental lié à la poussière pendant la construction est temporaire et se limite à la phase de construction. Pour atténuer cet impact, les mesures suivantes sont préconisées : (i) couvrir les chargements granulaires des camions avec des bâches solidement fixées, (ii) humidifier régulièrement les débris de démolition, les déblais, les remblais et les matériaux stockés en vrac (comme le sable et le gravier) sur le chantier, (iii) fournir des masques anti-poussière au personnel de chantier, et (iv) limiter les émissions de gaz d'échappement en utilisant des machines et équipements bien entretenus et en évitant de laisser tourner inutilement les moteurs, y compris ceux des camions en attente de chargement.
B.8	Risques de conflits sociaux lors du recrutement de la main d'œuvre non spécialisée	1	1	1	1		L'absence d'utilisation de la main d'œuvre et des ressources locales pendant les travaux peut engendrer des frustrations et conflits au sein des communautés locales. Pour atténuer cela, il est recommandé de : (i) privilégier le recrutement de main-d'œuvre non spécialisée au sein de la communauté locale, en adoptant une politique favorable à l'embauche des femmes, (ii) établir une politique d'acquisition de biens et services locaux dans la mesure du possible, et (iii) veiller à ce que la main-d'œuvre locale soit soumise aux mêmes règles et bénéficie des mêmes avantages que les autres travailleurs/ses.
Phase d'exploitation et d'entretien							
Impacts directs							
B.9	Augmentation du trafic et de la vitesse en raison de la réhabilitation de la route	1	2	1	2		L'état actuel de la route actuellement affecte considérablement le volume de trafic. Avec la réhabilitation de la route, le volume de circulation augmentera considérablement avec des risques d'excès de vitesse. Des dos d'âne doivent être préconisés dans les zones où l'agglomération est dense.

QUESTIONS		Oui				Non	OBSERVATIONS / MESURES D'ATTÉNUATION ET DE COMPENSATION
		M	SE	P	SI		
B.10	Augmentation du bruit et des émissions à l'atmosphère en raison de l'augmentation du trafic, problèmes collatéraux de santé humaine	1	1	1	1		Les travaux envisagés permettront, sur le moyen et le long terme, une augmentation potentielle du trafic dans la zone. Ceci occasionnera une augmentation du bruit et des émissions à l'atmosphère.
Impacts indirects							
B.11	Risque de bidonvilisation brutale de la zone environnante du pont	1	1	1	1		La plupart des terrains dans le secteur sont déjà construits. L'élimination du tronçon traversant la mangrove réduit les probabilités que le projet contribue à l'accélération de la destruction et de la poldérisation de cette zone. Bien que ne pas réhabiliter ce tronçon ne mette pas un terme à cette pratique, cela élimine le risque d'associer directement le projet à ces impacts et de créer des conditions favorables à leur expansion.

Visites des lieux, responsable : Gilbert THELUSMA, Arnold Africot et Tervenson TISMA (Spécialiste E&S/UCE)

Date de la dernière visite : 25 Novembre 2023

Classification environnementale	SI = 20 ; Impact important
Étude additionnelle requise	PGES et Plan de réinstallation pour les travaux
Date	19 juillet 2024

Annexe 2. Rapport de consultations des parties prenantes

Les consultations spécifiques des PAP concernant la préparation du PGES ont eu lieu à partir du screening environnemental et social réalisé le 19 juillet 2024. Par la suite, les riverains résidant le long de la route principale et des différentes bretelles ont été consultés afin de prendre en compte leurs points de vue dans le cadre du projet. Ces consultations ont contribué à la définition du tracé définitif de la route ainsi qu'à la décision d'inclure les bretelles.

Des préoccupations ont été soulevées concernant la non-réhabilitation du tronçon traversant la zone de mangrove. L'équipe du projet leur a été clairement expliqué que ce tronçon n'est pas éligible au financement de la Banque en raison de son impact potentiel sur les activités de poldérisation en cours dans cette zone.

Les points débattus avec les PAP :

- Les Normes environnementales et sociales de la Banque (éligibilité des investissements).
- Les objectifs du projet RUTAP et des autres investissements de la Banque dans la région.
- Le Mécanisme de gestion des plaintes.
- Le PGES, y compris les mesures d'évitement et de mitigation

Outre les consultations continues avec les riverains et les autorités locales durant les phases de planification et la préparation du Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES), un atelier global a été tenu le 14 décembre 2023, réunissant tous les acteurs institutionnels. De plus, d'autres consultations sont prévues avant le début des travaux sur le terrain, afin de garantir une prise en compte complète de toutes les parties prenantes et de leurs préoccupations.

Atelier sur le transport urbain et la mobilité dans la zone métropolitaine du Cap-Haitien/ZMCH dans le cadre de la mise en œuvre des activités des composantes 2 et 3.

– Rapport d'atelier –

Date : Jeudi 14 décembre 2023

Heure : 9:00 AM – 14:30 PM

Lieu : OGDNH

I. Introduction

1.1 Mise en contexte

- Dans le but d'implémenter les composantes 2 et 3 du projet RUTAP au Cap-Haïtien, un atelier de travail a été organisé par l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) avec différents secteurs et autorités dans la zone métropolitaine du Cap-Haïtien.
- Sur invitation de l'UCE, plusieurs institutions ont été représentées et ont collaboré à la réalisation de cette séance de consultation publique, entre autres : l'UCE/MTPTC ; la DDN/MTPTC ; DTP/MTPTC ; le MAST ; le CCIN ; la Délégation du Nord, la Direction de la Circulation du Nord, la Direction Départementale du Nord de la PNH, les mairies ainsi que les CASEC du Cap-Haïtien, de Milot, de Limonade, de Plaine du Nord et de Quartier-Morin ; le Ministère du Tourisme, les syndicats de transport, les organisations de la société civile. Un total de quarante-quatre (44) personnes dont sept (7) femmes et trente-sept (37) hommes ont participé à cette activité.

1.2 Objectifs de l'atelier

- Les principaux objectifs de cet atelier ont été les suivants :
 - **Informers les différents secteurs concernés des composantes du RUTAP relatives à la ville du Cap-Haïtien et son aire métropolitaine.** Au cours de cet atelier plusieurs secteurs ont été informés des activités prévues dans le cadre du projet RUTAP.
 - **Avoir une première prise de contact avec les acteurs des secteurs concernés.** L'atelier a permis de faire connaissance avec des représentants de différents secteurs au Cap-Haïtien et dans le Nord.
 - **Discuter des problèmes relatifs au transport urbain dans l'aire métropolitaine du Cap-Haïtien.** Les problèmes liés au transport dans l'aire métropolitaine du Cap-Haïtien ont été abordés lors de l'atelier.
 - **Sensibiliser les acteurs du secteur sur les études projetées et des résultats attendus et leur implémentation à moyen terme.** Les résultats de plusieurs études réalisées sur la problématique du transport ont été présentés à l'assistance.
-

II. Déroulement de l'activité : interventions des panélistes

- Après l'accueil, l'enregistrement et la présentation des participants, les représentants de l'UCE Monsieur Robenson Jonas LÉGER (Coordonnateur), Monsieur Garry LHERISSON (Coordonnateur de la Composante 3 du projet RUTAP), Monsieur Rommel ABELLARD (Chargé de Projet) ont procédé à la mise en contexte de l'organisation de l'atelier. À tour de rôle, les différents panélistes sont intervenus sur divers aspects concernant la problématique du transport dans la zone métropolitaine du Cap-Haïtien et le projet RUTAP.
 - Le maire adjoint du Cap-Haïtien, Monsieur Patrick Almonor, a officiellement ouvert la séance. Il a présenté une mise en contexte succincte des travaux en cours dans la commune et invité l'assistance à participer dans les discussions de l'atelier.

- Le Coordonnateur de l'UCE, Monsieur Léger, a brièvement présenté le projet RUTAP, en faisant ressortir les aspects clés des deux composantes majeures. La composante 2 vise l'amélioration de la résilience climatique de l'accessibilité urbaine au Cap-Haïtien et dans des zones urbaines ciblées ; la composante 3 porte sur le renforcement des capacités institutionnelles dans le secteur des transports urbains.
- Pour sa part, Monsieur Garry LHERISSON, Coordonnateur de la composante 3, a présenté la Ville du Cap-Haïtien et son aire métropolitaine ; sa taille démographique incertaine mais en pleine expansion ainsi que la croissance spatiale accélérée qu'elle connaît depuis plus d'une décennie. Il a fait l'historicité de la Ville du Cap-Haïtien et son urbanisation progressive ayant débuté autour des années 1970.
- Monsieur Rommel ABELLARD, Chargé du Projet RUTAP, a abordé les problèmes liés au transport urbain et la mobilité dans la zone métropolitaine du Cap-Haïtien.

III. Phase de débat entre les participants et les intervenants

Lors de la session de débat, dix-sept (17) participants-tes dont trois (3) femmes ont partagé leurs points de vue et proposé des idées en vue de faire face au problème de la mobilité dans la zone métropolitaine du Cap-Haïtien.

Intervenant-te	Points de vue des autorités locales et des personnalités de la société civile
1. Responsable du service de la circulation PNH	<ul style="list-style-type: none"> • Inventaire du nombre de véhicules motorisés au Cap-Haïtien • Formation pour les conducteurs • Application de mesures coercitives • Déloger les marchands des trottoirs • Construction de nouvelles voies pour fluidifier la circulation • Construction d'un pont reliant les zones « Nan Bannann » et Shada, et d'une route continuant vers Fort St Michel aboutissant à la route SOS • Construction des routes de « Tè Mayi » et Kafou Lacho vers la RN3.
2. Représentante du Ministère du tourisme dans le Nord	<ul style="list-style-type: none"> • Construction de voie dédiée aux motos et tricycles et/ou les allouer à fonctionner dans des zones spécifiques. Par exemple, faire les trajets reliant les routes principales vers le centre des banlieues autour de la ville du Cap-Haïtien.
3. Cadre de la mairie du Cap-Haïtien	<ul style="list-style-type: none"> • Trouver des stratégies pour aider au bon fonctionnement des motos à deux et trois roues qui créent de l'emploi.
4. Directeur DTP/MTPTC	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer de faire respecter les aménagements facilitant la mobilité au niveau de la circulation • Sensibiliser les conducteurs, les syndicats de transport sur les giratoires (priorité vers la gauche) • Cibler certaines rues et les interdire aux marchands • Réglementer la circulation
5. Représentant d'étudiants-tes	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'espaces de services dans les zones périphériques du Cap-Haïtien • Parking payant créés et contrôlés par la mairie • Arrêtés pris par la mairie du Cap-H. pour faire débarquer les marchandises durant la nuit dans les entreprises. • Sensibilisation/ formation des conducteurs de véhicules • Amélioration de l'état des routes.

6. Directrice Chambre Commerce du Nord	<ul style="list-style-type: none"> • Freins à la réalisation de certaines innovations dans la ville : concentration des pouvoirs à Port-au-Prince, résistance au changement, projets bloqués, pas d'autorisation auprès de l'instance concernée, manque de cohésion au niveau des institutions concernées. • Création de points de parking autour de la ville pour les véhicules privés fréquentant le centre-ville pour libérer la chaussée. • Gestion des déchets au niveau des rues
7. Cadre mairie de Quartier Morin	<ul style="list-style-type: none"> • Communication sur les dispositions de la circulation dans la ville. • Installation de panneaux indicateurs.
8. Représentante AFASDA	<ul style="list-style-type: none"> • Quelle solution pour faciliter le trajet de rue 0 vers le reste du centre-ville pour les usagers-ères de transport en commun ?
9. Cadre Mairie Cap-Haïtien	<ul style="list-style-type: none"> • Construction de nouveaux marchés tout en conservant les anciens • Développer des stratégies pour établir la sécurité dans les sections communales du Cap-Haïtien
10. Ingénieur Municipal Plaine du Nord	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation des difficultés liées à la mobilité qu'il vient de rencontrer pour venir à l'atelier ce matin. • Recommandation pour que la mairie et le service de circulation de la PNH vérifient l'état des rues, fassent des préventions et appliquent des mesures coercitives pour faciliter la fluidité de la circulation
11. Représentant de la radio Ginen	<ul style="list-style-type: none"> • Variation des tarifs des circuits fixés de façon arbitraire par les chauffeurs de transport public. (Vers la hausse)
12. Ingénieur civil représentant la section communale de Petite-Anse	<ul style="list-style-type: none"> • Problème de variation des prix de l'essence au niveau des différentes stations d'essence. • Recommandations pour traiter les caniveaux, les bassins versants et résoudre le problème d'alluvions au niveau des rues.
13. Maire adjoint du Cap-Haïtien	<ul style="list-style-type: none"> • Recadrage de la discussion, rappel du sujet de l'atelier. Quête de solutions, car les problèmes sont déjà connus.
14. Maire de Milot	<ul style="list-style-type: none"> • Trouver une solution pour l'entreposage des bennes à ordures qui ralentissent la circulation • Nouvelle percée pour continuer la route de Bel-Air vers Haut-du-Cap.
15. Représentant de l'Association des transporteurs du Nord/ Nord- Est	<ul style="list-style-type: none"> • Manque d'accompagnement du côté de l'Etat envers le secteur du transport • Problèmes d'infrastructures insuffisantes au niveau des gares routières. • Trop de lieux de stationnements informels pour les véhicules (rue 2, Samari, Centre Médico-Social...) • Réforme au niveau du service de l'inspection des Véhicules (Circulation PNH) • Allocation d'espaces bien définis pour déplacer les activités qui se pratiquent actuellement sur les trottoirs et dans les rues. • Construction de passerelles pour faciliter les piétons à traverser les rues. • Résoudre le problème de séparateur trop élevé au niveau de la RN3 (intersection entre le carrefour de l'Aéroport et le giratoire avant le pont neuf.)
16. Policier circulation	<ul style="list-style-type: none"> • Manque d'engagement et de participation des autres unités de la Police nationale et de la mairie du Cap-Haïtien pour faire respecter les règlements de la circulation
17. Directeur ISPAN Nord	<ul style="list-style-type: none"> • Proposition d'aménagement de la Barrière Bouteille et la zone Nan Bannann.
18. Coordonnateur de l'UCE	<ul style="list-style-type: none"> • Synthèse de l'atelier, rappel des différents points abordés dans les discussions : • Structuration du transport • Formaliser le secteur du transport public • Formation, régulation du transport public avec l'aide la PNH • Proposition d'avoir le service d'inspection de véhicule • Liaison route Barrière-Bouteille- Fort St-Michel • Percée Route Bel-Air vers Haut-du-Cap.

IV. Clôture de l'atelier

- En dernier lieu, le chargé de Projet a présenté des activités prévues dans les composantes 2 et 3 du RUTAP, pour l'année fiscale 2023-2024. Entre autres : la construction de la route reliant la route SOS et la zone Fort St-Michel à l'arrière de l'Aéroport, la construction de routes à quatre (4) voies sur le tronçon de la RN3 (carrefour SOS- carrefour Aéroport), construction de la Route nan Bannann...

Annexe 3. Fiche de suivi et de surveillance environnementale et sociale

Sur Kobotoolbox

Annexe 4a. 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 decide 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 kolèg 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 von dokiman ki eksplike kouman pou nou fè sa

Dat :

Siyati Travayè/z la
Telefòn :

Annexe 4b. 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 meilleurs 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.

ELÉMENT DU CODE	DESCRIPTION
Relation de travail	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.
Non-discrimination	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.
Harcèlement ou abus	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. 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.

ÉLÉMENT DU CODE	DESCRIPTION
	<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>
Travail forcé	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.
Travail des enfants	Aucune personne âgée de moins de 18 ans n'est autorisée à travailler sur les chantiers des projets gérés par l'UCE.
Liberté d'association et de négociation collective	Les employeurs doivent reconnaître et respecter les droits de liberté d'association et de négociation collective des employés.
Santé, Sécurité, et Environnement	<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>
Agents de sécurité	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.
Heures de travail	<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>
Dédommagement	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.

ÉLÉMENT DU CODE	DESCRIPTION
Usage de produits nocifs	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.
Nome, Signature de l'employé Date :	

Annexe 5. Fiche d'enregistrement d'incident

Partie B : À remplir par l'emprunteur dans les 24 heures

B1 : Détails de l'incident			
Date de l'incident :	Heure :	Date de signalement à l'UEP :	Date de signalement à la BM :
Signalement à l'UEP par :	Signalé à la BM par :	Type de signalement : Courriel/appel téléphonique/ avis aux médias/autres	
Nom complet du principal contractant :		Nom complet du sous-traitant	

B2 : Type d'incident (veuillez cocher toutes les cases pertinentes) ¹
Décès <input type="checkbox"/> Accident avec arrêt de travail <input type="checkbox"/> Déplacement sans procédure régulière <input type="checkbox"/> Travail des enfants <input type="checkbox"/> Actes de violence/protestation <input type="checkbox"/> Crises épidémiques <input type="checkbox"/> Travail forcé <input type="checkbox"/> Impacts non anticipés sur les ressources patrimoniales <input type="checkbox"/> Impacts non anticipés sur la biodiversité <input type="checkbox"/> Incident de pollution environnementale <input type="checkbox"/> Rupture de barrage <input type="checkbox"/> Autres <input type="checkbox"/>

¹ Voir les définitions à l'annexe 1

B3 : Description/récit de l'incident
Veuillez remplacer le texte en italique par une brève description, en notant par exemple : I. <i>En quoi consiste l'incident ?</i> II. <i>Quelles étaient les conditions ou les circonstances dans lesquelles l'incident s'est produit (si elles sont connues) ?</i> III. <i>Les faits essentiels concernant l'incident sont-ils clairs et incontestés, ou existe-t-il des versions contradictoires ? Quelles sont ces versions ?</i> IV. <i>L'incident se poursuit-il ou est-il maîtrisé ?</i> V. <i>Les autorités compétentes ont-elles été informées ?</i>

B4 : Mesures prises pour maîtriser l'incident			
Brève description de la mesure	Partie responsable	Date prévue	État d'avancement

Pour les incidents impliquant un maître d'œuvre : Les travaux ont-ils été suspendus (par exemple, dans le cadre de la clause GCC8.9 du contrat de travaux)? Oui <input type="checkbox"/> ; Non <input type="checkbox"/> ; Nom commercial du maître d'œuvre (s'il est différent de B1) : Veuillez joindre une copie de l'instruction suspendant les travaux.			

B5 : Quel soutien a été apporté aux personnes touchées ?

Appendice : Types d'incidents

Les types d'incidents suivants doivent être signalés dans le cadre de la procédure de réponse aux incidents environnementaux et sociaux :

Décès : Décès d'une ou plusieurs personnes survenant dans l'année qui suit un accident/incident, y compris à la suite d'une maladie professionnelle (p. ex., à la suite d'une exposition à des produits chimiques/toxines).

Accidents avec arrêt de travail : Dommages corporels ou maladie professionnelle (p. ex., à la suite d'une exposition à des produits chimiques ou à des toxines) nécessitant un arrêt de travail de trois jours ou plus, ou dommage corporel ou rejet de substances (p. ex., produits chimiques ou toxines) nécessitant un traitement médical pour un membre de la communauté.

Actes de violence/protestation : Toute utilisation intentionnelle de la force physique, sous forme de menace ou réelle, contre soi-même, contre une autre personne ou contre un groupe ou une communauté, qui entraîne ou risque fortement d'entraîner des dommages corporels, la mort, des dommages psychologiques, des privations pour les travailleurs ou les bénéficiaires du projet, ou qui affecte négativement la sécurité du fonctionnement d'un site de travail du projet.

Crises épidémiques : Apparition d'une maladie au-delà de l'espérance normale du nombre de cas. La maladie peut être transmissible ou résulter de causes inconnues.

Déplacement sans procédure régulière : Le déplacement permanent ou temporaire, contre leur gré, d'individus, de familles et/ou de communautés de leurs maisons et/ou des terres qu'ils occupent, sans qu'ils aient accès à des formes appropriées de protection juridique ou autre et/ou d'une manière qui ne soit pas conforme à un plan d'action de réinstallation approuvé.

Travail des enfants : On parle de travail des enfants i) lorsqu'un enfant de moins de 14 ans (ou d'un âge plus élevé pour l'emploi spécifié par la législation nationale) est employé ou engagé dans le cadre d'un projet, et/ou ii) lorsqu'un enfant ayant dépassé l'âge minimum spécifié au point i) et âgé de moins de 18 ans est employé ou engagé dans le cadre d'un projet d'une manière susceptible d'être dangereuse ou d'interférer avec l'éducation de l'enfant, ou de nuire à sa santé ou à son développement physique, mental, spirituel, moral ou social.

Travail forcé : Il y a travail forcé lorsqu'un travail ou un service non volontaire est exigé d'un individu sous la menace d'une force ou d'une sanction dans le cadre d'un projet, y compris tout type de travail involontaire ou obligatoire, tel que le travail sous contrat, la servitude pour dettes ou des accords de sous-traitance similaires. Cela inclut également les cas où des victimes de la traite sont employées dans le cadre d'un projet.

Impacts non anticipés sur les ressources patrimoniales : Un impact sur une zone légalement protégée et/ou internationalement reconnue pour son patrimoine culturel ou sa valeur archéologique, y compris les sites classés au patrimoine mondial ou les zones protégées au niveau national, qui n'a pas été prévu ou prédit dans le cadre de la conception du projet ou de l'évaluation environnementale ou sociale.

Impacts non anticipés sur la biodiversité : Un impact sur une zone légalement protégée et/ou internationalement reconnue pour sa grande valeur en termes de biodiversité, sur un habitat critique ou sur une espèce en danger critique d'extinction ou en voie de disparition (telle qu'elle figure sur la liste rouge de l'UICN des espèces menacées ou dans des stratégies nationales équivalentes) qui n'a pas été prévu ou prédit dans le cadre de la conception du projet ou de l'évaluation environnementale et sociale. Cela inclut le braconnage ou le trafic d'espèces en danger critique ou menacées d'extinction.

Incident de pollution environnementale : Dépassements des normes d'émission dans le sol, l'eau ou l'air (par exemple, pour les produits chimiques/toxines) qui ont persisté pendant plus de 24 heures ou qui ont causé des dommages à l'environnement.

Rupture de barrage : Libération soudaine, rapide et incontrôlée de l'eau ou de matériaux retenus à cause d'un débordement ou d'une rupture de la structure du barrage.

Autres : Tout autre incident ou accident susceptible d'avoir un effet négatif important sur l'environnement, les communautés concernées, le public ou les travailleurs, qu'il y ait eu ou non préjudice. Toute transgression répétée ou tout incident mineur récurrent suggérant des défaillances systémiques qui, de l'avis de l'équipe de travail, requièrent l'attention de la direction de la Banque.

Annexe 5 : Description de quelques signalisations d'avertissement et types des EPI généralement utilisés sur les chantiers de l'UCE ou autre



Type de panneau de signalisation



Sécuriser les excavations à l'aide des produits de fouille








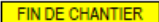

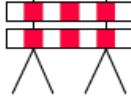













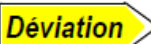
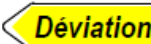




Gestion de la circulation

Dans les cas de travaux où la canalisation, limitation ou blocage d'une voie de la route devient nécessaire, l'opération peut être effectués par divers éléments comme : cônes, délinéateurs, barricades, etc.

Leur fonction est appliquée sur les zones où il est nécessaire de provoquer des transitions avec rétrécissement et aussi la fermeture d'une voie et sur les tronçons où il faut délinéer 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		

Équipements de protection individuelle (EPI) utilisés sur les chantiers gérés par l'UCE selon les types de travaux



Annexe 6 : Plan de découverte fortuite

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, supervision 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 où 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, supervision 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, supervision 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, supervision et UCE	Dans les 20 jours suivant notification aux entités responsables

Annexe 7 : Mesures spécifiques prises 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^{er} 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 15 octobre 2022, 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 564, dont 66 cas confirmés, 188 cas suspects hospitalisés et 22 décès institutionnels.¹³

Sur le nombre total de cas déclarés pour lesquels des renseignements étaient disponibles, 52.48 % sont des hommes et 55 % sont âgés de 19 ans ou moins. Le groupe d'âge le plus touché est celui de 1 à 4 ans, suivi des enfants de 5 à 9 ans.

Dans la prison de Port-au-Prince, il y a 271 cas suspects à ce jour, dont 12 cas confirmés et 14 décès.

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.

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.

¹³ https://www.mspp.gouv.ht/wp-content/uploads/Sitrep-cholera_16-Octobre-2022.pdf

Prévention, sensibilisation et mitigation des risques de contamination sur les chantiers

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. Cependant, pendant la période de quarantaine, la personne suspectée peut se faire remplacer par un membre de sa famille ou autre n'habitant la résidence de la personne suspectée d'être infectée (s'il s'agissait d'un/e travailleur/se non spécialisés) et regagnera le chantier après avoir rempli l'un ou l'autre des points précités. En cas de non remplacement sur le chantier et si la personne a perdu plus de 5 journées de travail, elle pourra être éligible pour un nouveau cycle de travail sur le chantier.

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 latrines 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.e

Liste des institutions de prise en charge du choléra, 17 octobre 20



MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE LA POPULATION

Liste des institutions de prise en charge du Cholera

Nom de l'institution	Contact		Adresse
	Nom	Téléphones	
Dispensaire Pénitencier National	Dr Louis Philippe Dolcé	(509) 3330 2916	66 rue du Centre, Port-au-Prince
Centre de Santé de Solino	Dr Pierre Louis	(509) 3640 7714	Rue Caravelle, zone marché Solino, Port-au-Prince
Centre de Santé Cité de l'Éternel	Dr Auguste	(509) 3170 9501	Martissant A1 prolongé, Port-au-Prince
Centre de Santé Saint Michel	Dr Auguste	(509) 3170 9501	Fontamara 29. Port-au-Prince
Centre de Santé Deskayet	Dr Auguste	(509) 3170 9501	Rue Monseigneur Guilloux, Port-au-Prince
Centre Hospitalier Fontaine	Mr Jose Ulyse	(509) 3616 0520	Carrefour Duvivier Route neuf, Cité Soleil
	Dr Jean Baptiste	(509) 4138 8833	
Hôpital Sainte Marie	Mme Nathale	(509) 4945 5303	Route neuf, Cité Soleil
	Dr Auguste	(509) 3170 9501	
Hôpital le Messie	Mme Nicole	(509) 3720 3804	Ave Monseigneur Guilloux et Ste Honoré Champs de Mars, Port-au-Prince
HCR Raoul Pierre Louis	Dr Francito Datus	(509) 4461 9911 (509) 4778 7058	Impasse Fourreau Arcachon 32, Carrefour
	Mme Cecillia	(509) 4650 5554	
Hôpital Universitaire la Paix	Dr Phippes Lerebours	(509) 3608 2675	21 B Delmas 33
	Dr Fontilus	(509) 3748 9526	
Hôpital Nos Petits Frères et Sœurs	Dr Charles Robenson	(509) 3624 5276	Rue A Pierre-Louis Châteaublond, Tabarre 27
Centres GESKHIO	Dr Carine Severe	(509) 3721 5656	33 Boulevard Harry Truman, Port-au-Prince
	Dr Vanessa Rouzier	(509) 3701 4593	
GESKHIO IMIS	Dr Michelet Jr Salomon	(509) 4870 4595	Châteaublond, Tabarre 41
	Dr Vanessa Rouzier	(509) 3701 4593	
Fondation Saint Luc	Dr Nathalie Colas	(509) 3713 2162	Rue A Pierre-Louis Châteaublond, Tabarre 27
Médecin Sans Frontière Turgeau	Mme Florence	(509) 3170 2847	Ave Charles Summer Turgeau, Port-au-Prince
Médecin Sans Frontière Drouillard	Mme Benedetta	(509) 3460 0627	Route neuf, Cité Soleil
	Mme Nathale	(509) 4945 5303	
	Mme Mona	(509) 4916 6189	
Foyer Sainte Camille	Dr Pascal Laurent	(509) 4010 9947 (5009) 3711 5879	Carrefour MBC Marin, Cité Soleil
Hôpital Universitaire de Mirebalais	Dr Benoucheka Pierre	(509) 3430 3534	Route Chatuley, Mirebalais

Annexe 8 : Gestion des dépôts

Critères d'identification des sites pour dépôt

Des quantités importantes de déblais, de purges et de fouilles seront réalisées 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 éparsée 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.
-