



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

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

**UNITÉ CENTRALE D'EXÉCUTION
(UCE)**

**PROJET DE CONNECTIVITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LA RÉGION DES
CARAÏBES-HAÏTI
(P170907 ; Financement additionnel P18119)**



NES n° 10 :

Mobilisation des parties prenantes et information

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

Version avril 2023

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES SIGLES, SYMBOLES ET ABRÉVIATIONS.....	iii
LISTE DES TABLEAUX.....	iii
I. INTRODUCTION.....	1
1.1 Contexte et présentation sommaire du Projet.....	1
1.2 Présentation sommaire de la zone d'intervention du projet.....	3
1.2.1.- Aéroport International Toussaint Louverture (AITL).....	3
1.2.2.- Aéroport International de Cap-Haïtien.....	5
1.3 Analyse des risques et impacts potentiels environnementaux et sociaux du projet.....	6
1.3.1 Impacts environnementaux et sociaux positifs.....	6
1.3.2 Impacts environnementaux et sociaux négatifs.....	7
II. RÉSUMÉ DES ACTIVITÉS ANTÉRIEURES DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES.....	11
III. IDENTIFICATION ET ANALYSE DES PARTIES PRENANTES.....	11
3.1 Parties prenantes touchées.....	11
3.2 Autres parties concernées.....	12
3.3 Individus ou groupes défavorisés ou vulnérables.....	13
3.4 Synthèse des besoins des parties prenantes du projet.....	13
Besoins linguistiques.....	14
Moyens de notification privilégiés.....	14
Besoins spéciaux.....	14
IV. PROGRAMME DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES.....	17
4.1 Objectifs et calendrier du programme de mobilisation des parties prenantes.....	17
4.2 Stratégie proposée pour la diffusion des informations.....	17
4.3 Stratégie proposée pour les consultations.....	21
4.4 Stratégie proposée pour la prise en compte des points de vue des groupes vulnérables.....	25
4.5 Calendriers.....	25
4.6 Examen des commentaires.....	26
4.7 Phases ultérieures du projet.....	26
V. RESSOURCES ET RESPONSABILITÉS POUR METTRE EN ŒUVRE LES ACTIVITÉS DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES.....	26
5.1 Ressources.....	26
5.2 Fonctions de gestion et responsabilités.....	27
5.3 Budget estimatif et financement.....	27
VI. MÉCANISME DE GESTION DES PLAINTES.....	28
6.1 Approche.....	28

6.2 Procédure, recours et traitement des plaintes.....	29
6.2.1 Étape 1 : Réception, Enregistrement de la plainte.....	30
6.2.2 Étape 2 : Traitement de la plainte et visite d’inspection	31
6.2.3 Étape 3 : Comité de médiation ou de conciliation.....	31
6.2.4 Étape 4 : Recours à la justice.....	31
6.3 Quelques principes directeurs dans le mécanisme de gestion des plaintes	32
VII. SUIVI ET ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS.....	32
7.1 Participation des différents acteurs concernés aux activités de suivi.....	32
7.2 Rapports aux groupes de parties prenantes.....	32
7.3. Indicateurs Clés de Performance (ICP).....	32
VIII. ANNEXE	34
Annexe 1 : Modèle de fiche de plaintes.....	34
Annexe 2 : Compte rendu de consultation des parties prenantes des deux aéroports : Port-au-Prince et Cap-Haïtien	35

Liste des Travaux

Tableau 1: Compagnies aériennes et destinations au niveau de l’AITL de Port-au-Prince	8
Tableau 2: Compagnies aériennes et destinations au niveau de l’aéroport international de Cap-Haïtien	10
Tableau 3 : Impacts environnementaux et sociaux potentiels et mesures appropriées	8
Tableau 4 : Parties prenantes touchées par le projet.....	15
Tableau 5 : Autres parties concernées par le projet de connectivité du transport aérien dans la région des Caraïbes-Haïti.....	16
Tableau 6 : Synthèse des besoins des parties prenantes du projet de connectivité du transport aérien en Haïti	18
Tableau 7 : Stratégie proposée pour la diffusion des informations	18
Tableau 8 : Stratégie proposée pour les consultations.....	22
Tableau 9 : Calendriers d’exécution du PMPP.....	25
Tableau 10 : Différentes rubriques de la mise en œuvre du PMPP	27

LISTE DES SIGLES, SYMBOLES ET ABRÉVIATIONS

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

I. INTRODUCTION

1.1 Contexte et présentation sommaire du Projet

Le projet de connectivité du transport aérien en Haïti (P170907 ; financement additionnel P181119) s'inscrit dans le vaste programme régional visant à améliorer la connectivité et la résilience globales du transport aérien au moyen d'une série de projets régionaux (SOP). Plusieurs pays, dont Haïti, la Dominique et Sainte-Lucie, se sont entendu sur l'objectif commun d'améliorer la connectivité et la résilience du transport aérien pour des investissements critiques et une assistance technique spécifiques ciblés liés aux infrastructures, la sécurité et la résilience des aéroports dans les pays en question¹.

Sur cette base, le Gouvernement haïtien, à travers l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) a préparé un projet de connectivité du transport aérien en Haïti (P170907, approuvé en mai 2020) principalement à Port-au-Prince et au Cap-Haïtien respectivement au niveau de l'aéroport international Toussaint Louverture (AITL) et celui de Cap-Haïtien. Port-au-Prince la première ville et Cap-Haïtien la seconde plus grande ville d'Haïti sont les plus peuplées du pays ; elles contiennent des zones urbaines densément peuplées et un grand nombre de quartiers informels. La forte densité de la population, ajoutée à la faiblesse des infrastructures publiques et la précarité de la gouvernance - aggrave la vulnérabilité sociale, notamment les risques de déplacements forcés et les expulsions. Les deux villes sont également extrêmement vulnérables au changement climatique et aux catastrophes naturelles. L'UCE-MTPTC, avec l'appui de la Banque mondiale, prépare un financement additionnel pour couvrir les dépassements de coûts liés aux augmentations estimées des coûts de toutes les interventions prévues en 2020.

L'objectif de développement du projet consiste à : (i) améliorer les capacités opérationnelles de sécurité, de gestion et de surveillance du secteur du transport aérien commercial en Haïti ; (ii) améliorer la résilience des infrastructures aéroportuaires clés au changement climatiques et aux désastres. Le présent financement d'un montant de 12 millions US\$ (un financement additionnel sur les 84 millions US\$ du projet parent) s'inscrit dans le cadre général de l'amélioration de la connectivité du transport aérien dans la région Caraïbes et en particulier en Haïti, et s'inscrit manière complémentaire, dans les activités qui sont soutenues par le Gouvernement d'Haïti (GoH). Le Projet HT-CATCOP comprend quatre (4) composantes détaillées ci-dessous.

Composante 1 – Investissements pour la sécurité aérienne et la résilience à PAP et CAP : cette composante soutiendrait les infrastructures et les équipements des deux principaux aéroports d'Haïti - PAP et CAP - en vue d'améliorer la sécurité des opérations aériennes, de mieux se conformer aux exigences de l'OACI, de renforcer la résilience des infrastructures aéroportuaires et de renforcer la capacité du système aéronautique à desservir le pays pendant les opérations de secours après sinistre. Les investissements seraient situés dans le périmètre des deux aéroports et suivraient les meilleures pratiques en matière de durabilité et de résilience environnementales. Cette composante comprendra :

- i. Un programme d'investissement à PAP, dont : (a) la construction d'une nouvelle voie de circulation et d'une aire de stationnement supplémentaire pour les aéronefs ; (b) la construction des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) requises par l'OACI aux

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

deux extrémités de la piste PAP ; (c) la mise en œuvre d'améliorations du drainage des aérodromes ; et (d) la mise en œuvre d'un système de surveillance automatique dépendante - radiodiffusion (système de surveillance ADS-B)

- ii. Un programme d'investissement à CAP, dont : (a) la réhabilitation de la piste et l'installation de d'un système d'éclairage au sol de l'aérodrome (AGL) ; (b) Le déploiement et l'exploitation d'une nouvelle Tour de contrôle de la circulation aérienne (TCCA) au Cap-Haïtien et l'installation connexe d'une technologie de communication et de surveillance ; (c) La mise en œuvre et l'exploitation d'un système de surveillance automatique dépendante-radiodiffusion (système de surveillance ADS-B) à Port-au-Prince et au Cap-Haïtien en installant au moins une station terrestre (antenne(s) de réception) en Haïti et en équipant quelques appareils locaux d'émetteurs ADS-B ; et (d) l'amélioration du système de drainage existant.

Composante 2 – Assistance Technique et Gestion de Projet: Cette composante financerait: (i) Renforcement des capacités à l'OFNAC pour améliorer la surveillance réglementaire et les opérations de contrôle du trafic aérien ; (ii) Renforcement des capacités de l'AAN pour améliorer la gestion et les opérations des aéroports en matière de sécurité et de gestion financière ; (iii) Préparation d'un plan de gestion de la faune ; (iv) Préparation d'une stratégie du secteur de l'aviation, et (v) Gestion de projet - cette composante financerait la gestion globale, la supervision, le contrôle fiduciaire et le suivi et évaluation (S & E) du projet, ainsi que le personnel associé au sein de la Cellule d'exécution du projet.

Composante 3 – Renforcement institutionnel et gestion de projet. Cette composante vise à : (i) renforcer la capacité institutionnelle de l'unité exécutive centrale du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communication (MTPTC), de l'AAN et de l'OFNAC à gérer, exploiter et superviser les opérations aéroportuaires et leur développement grâce à une combinaison d'activités d'assistance technique et de formation ; (ii) fournir une assistance technique (AT) pour évaluer les capacités, les besoins et les opportunités d'utilisation des systèmes aériens sans pilote (UAS) en Haïti afin de définir le cadre juridique associé, ainsi que pour soutenir le gouvernement haïtien dans l'identification et le développement des chaînes logistiques et d'approvisionnement potentielles des UAS ; et (iii) financer l'appui à la mise en œuvre du projet. La composante a fait des progrès notables en ce qui concerne le renforcement institutionnel. Les phases 1 et 2 de l'activité visant à soutenir la mise en œuvre d'une autorité de supervision en Haïti ont été achevées. Les plans de formation pour l'AAN et l'OFNAC sont en cours de finalisation et le processus de contractualisation des entreprises pour assurer la formation est suffisamment avancé. L'étude sur la promotion des femmes dans le secteur aéroportuaire en Haïti est en cours.

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

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

1.2 Présentation sommaire de la zone d'intervention du projet

1.2.1.- Aéroport International Toussaint Louverture (AITL)

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

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

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

L'aérodrome a une pente douce d'est à ouest. Une haute colline s'élève dans la section sud-ouest. Une clôture de sécurité se déploie tout au long du périmètre de l'aérodrome, et il y existe une route en gravier et un canal de drainage. Le terrain de l'aérodrome est herbeux, entretenu par tonte.

L'infrastructure consiste en des édifices, des aires de stationnement des aéronefs, et des voies de circulation servant le Terminal International, le Terminal Domestique et le camp de la Mission des Nations Unies pour la Stabilisation d'Haïti (MINUSTAH).

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

- La zone Nord connaît un développement mixte commercial et industriel. Il existe un puits et une usine de traitement de l'eau appartenant à la municipalité au long de la clôture de sécurité nord. Des terrains vacants sont envahis par des colonies de squatteurs depuis les années 1990. Ils y ont construit des abris et le Gouvernement n'a rien entrepris pour les en

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

chasser. Ces terrains sont encore occupés et l'AITL a perdu la propriété de quelques-uns de ces espaces.

- Il y a dans la zone Est une voie de camionnage, des édifices commerciaux et des entrepôts. La construction de nouveaux édifices est une préoccupation, au regard du franchissement des obstacles pour la surface d'approche à la Piste 28.
- Le développement et les routes dans la zone Sud appuient directement les opérations de l'AITL. Quelques terrains vides étaient occupés par des squatteurs, mais les camps de tentes ont été démolis et les terrains sont réservés par l'AITL à de futurs développements.
- La Banque Interaméricaine de Développement (BID) a réalisé une étude d'options de redéveloppement des routes dans cette zone pour réduire la congestion de la circulation des véhicules et améliorer l'accès à l'AITL³.
- Il y a une voie de camionnage et un parc industriel logeant des usines de textile et d'électronique dans la zone Ouest. Il existe également des résidences dans cette zone.

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

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

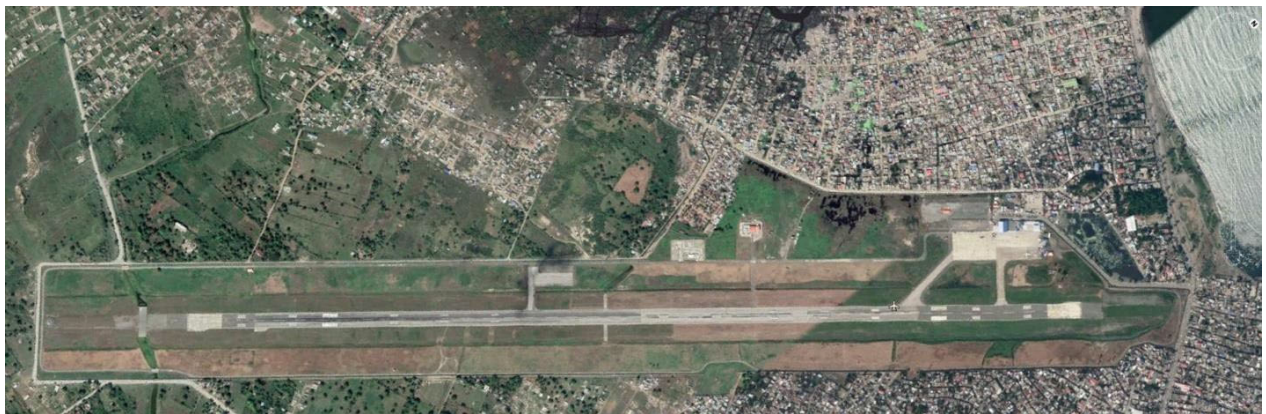
Compagnies aériennes	Destinations
Aerogaviota	SCU / Santiago de Cuba
Air Caraïbes	Orly / Paris SDQ / Las Americas, Rep. Dominicaine
Air Century	JBQ / Higuero, Rep. Dominicaine
Air France	PTP / Pointe à Pitre MIA / Miami
Air Transat	YUL / Montréal, Canada
Air Turks and Caïcos	PLS / Providenciales
American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

Source : AAN

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

1.2.2.- Aéroport International de Cap-Haïtien

L'année 2020 marquera le 350e anniversaire de la ville de Cap-Haïtien. En cette occasion, les autorités étatiques principales et les autorités locales ont une vision globale pour cette ville qu'ils baptiseraient CAP2020. Selon cette vision Cap-Haïtien deviendra une grande métropole, dynamique et attractive, encourageant les pratiques durables et respectueuses de l'environnement. La ville offrira à ses habitants un cadre de vie urbain rénové, fonctionnel, sain et sécuritaire, répondant aux attentes de l'ensemble des populations (jeunes, familles, personnes âgées, etc.) et offrira aux visiteurs une expérience touristique unique entre le pôle balnéaire de Labadie, le pôle urbain du Cap-Haïtien et le pôle historique du Parc National Historique de la Citadelle Laferrière⁴. A côté du centre-ville de Cap-Haïtien se trouve l'Aéroport International de Cap-Haïtien.



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

En 2018, l'Aéroport du Cap-Haïtien a été rénové. Des travaux ont été réalisés, entre autres, la construction d'une nouvelle salle d'arrivée d'environ 850 m² avec notamment tapis roulant et autres. À la suite à ces travaux, l'Aéroport International de Cap-Haïtien reçoit des compagnies locales et internationales, dont American Airlines. Le tableau 2 suivant présente les compagnies aériennes desservant la métropole du Nord et leurs destinations respectives⁵.

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

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

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

Compagnies aériennes	Destinations
American Airlines	Miami
Spirit Airlines	FLL / Fort Lauderdale
InterCaribbean Airways	Providenciales
IBC Airways	Fort Lauderdale-Hollywood, Miami, Nassau L. Pindling
Sunrise Airways	Port-au-Prince T. Louverture , Santiago de Cuba
American Airlines	Miami



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

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

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

1.3.1 Impacts environnementaux et sociaux positifs

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

- Amélioration de la sécurité des passagers utilisant le transport aérien ;
- Accroissement de la résilience des infrastructures aéroportuaires aux catastrophes naturelles ;
- Renforcement des capacités du personnel de l'OFNAC et de l'AAN ;

- Réduction des risques d'inondation à l'intérieur de l'aéroport international de Cap-Haïtien par l'augmentation de la capacité hydraulique des ouvrages et des canaux de drainage lors des épisodes pluvieuses ;

Source de revenu pour des ouvriers non qualifiés.

1.3.2 Impacts environnementaux et sociaux négatifs

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

Si les activités du projet devraient contribuer à des résultats environnementaux et sociaux positifs comme : (i) le renforcement de la résilience aux catastrophes ; (ii) l'amélioration de la sécurité aérienne ; (iii) le renforcement de la connectivité à des fins civiles et humanitaires ; et (iv) la réduction de la pollution environnementale localisée, un certain nombre de risques environnementaux et sociaux négatifs sont néanmoins susceptibles d'apparaître. Ces risques et impacts environnementaux et sociaux potentiels concernent : (i) la gestion des déchets, y compris les débris de construction ; (ii) la santé et la sécurité au travail ; (iii) la pollution localisée par le bruit et la poussière qui aura un impact sur les terres et les communautés adjacentes pendant la construction ; (iv) les risques pour la santé et la sécurité des communautés découlant de l'augmentation du trafic lié à la construction ; (v) l'afflux de main-d'œuvre hautement ou faiblement qualifiée dans les zones du projet ; et (vi) les risques pour les travailleurs du projet liés à l'augmentation de l'insécurité, en particulier dans la zone de Port-au-Prince. Des plans de gestion environnementale et sociale (PGES) spécifiques à chaque site d'intervention seront préparés afin d'évaluer soigneusement tous les risques et impacts conformément aux conceptions techniques des entreprises internationales une fois qu'elles seront disponibles au cours de la mise en œuvre. Les PGES, qui seront élaborés en coordination par des experts techniques avec le soutien de l'UCE-MTPTC, tiendront compte des apports techniques liés à l'analyse des risques climatiques et de catastrophes, à la comptabilisation des gaz à effet de serre et à d'autres études pertinentes, en intégrant à la fois les lignes directrices générales du Groupe de la Banque mondiale en matière de santé et de sécurité environnementales et les lignes directrices spécifiques au secteur (aéroports et aviation). Elles présenteront des procédures d'atténuation standard et, le cas échéant, s'appuieront sur les bonnes pratiques et l'expertise internationales dans le secteur de l'aviation. En outre, l'évaluation des risques et les instruments de gestion environnementale et sociale prévoient des dispositions solides pour toute supervision supplémentaire et toute supervision potentielle par un tiers, compte tenu de l'expertise technique requise, comme indiqué ci-dessus. Enfin, les PGES comprendront également des dispositions et des mesures visant à gérer les exigences en matière

environnementale et sociale pour la composante d'intervention d'urgence éventuelle (CERC) (au cas où elle serait déclenchée au cours du projet). Pour les activités d'assistance technique proposées, les exigences énoncées aux paragraphes 14 à 18 du NES1 s'appliqueront, en fonction de la nature des risques et des impacts découlant de l'assistance technique, et les termes de référence, plans de travail ou autres documents définissant la portée et les résultats de l'assistance technique seront rédigés de manière à ce que les conseils et autres formes de soutien fournis soient compatibles avec les NES1 à 10 applicables au projet.

1.3.3 Risques liés au contexte géographique et sociopolitique d'Haïti

Les conditions sociales dans lesquelles se trouvent la population haïtienne, principalement celle de la zone métropolitaine de Port-au-Prince et de la ville du Cap-Haïtien, ainsi que la situation politique et sécuritaire fragile en Haïti peuvent impacter le projet. Cette situation (politique et sécuritaire fragile) peut occasionner particulièrement des pénuries d'électricité, de carburant et d'eau. Outre cette situation précitée, la position géographique d'Haïti, (située dans la zone de passage des cyclones tropicaux « au nord par l'océan Atlantique et au sud par la mer des Caraïbes ») fait qu'Haïti a connu une augmentation en intensité et en fréquence des catastrophes naturelles dont : inondations, cyclones, glissements de terrain et même des séismes en raison des failles actives etc. Les deux catastrophes les plus récentes sont le séisme du 12 janvier 2010 et l'ouragan Matthew en octobre 2016. L'une des conséquences de ce séisme a été le déplacement de 1.5 million de personnes (OCHA, 2014) et l'ouragan Matthew a occasionné le déplacement de 175.509 personnes. Port-au-Prince et Cap-Haïtien respectivement la première et la deuxième ville d'Haïti sont très vulnérables aux risques et catastrophes naturels mais également au changement climatique. Ces deux villes ont connu des catastrophes qui ont des conséquences majeures sur la population principalement le déplacement forcé et les expulsions. Car, elles sont les plus peuplées du pays ; elles contiennent des zones urbaines densément peuplées et un grand nombre de quartiers informels. La forte densité de la population, ajoutée à la faiblesse des infrastructures publiques et la précarité de la gouvernance - aggrave la vulnérabilité sociale. Par conséquent, dans le cadre du projet de connectivité du transport aérien en Haïti (P170907), des mesures d'atténuations liées aux procédures d'évacuation d'urgence des travailleurs et à l'entreposage des équipements en cas de catastrophes naturelles ou autre urgence seront élaborées. A titre exemple : un itinéraire d'évacuation d'urgence, un lieu de rassemblement ou un site servant d'abri provisoire, un hôpital pouvant recevoir, à tout instant, des victimes et des trousseaux de premiers soins et des personnels de santé, la disponibilité d'une ambulance bien équipée pour les premiers soins.

Etant donnée la prévalence de violence basée sur le genre en Haïti, une attention particulière sera accordée pour assurer que les travailleurs du projet ne contribuent pas à ce problème. Des séances de formation pour les travailleurs seront réalisées principalement sur la législation haïtienne et les conventions ratifiées par Haïti sur la violence à l'égard des femmes. Ces séances se porteront essentiellement sur une résolution adoptée par l'assemblée générale de l'organisation des nations unies relative à la déclaration sur l'élimination de la violence à l'égard des femmes, en date du 23 février 1994 suite à la Quarante-huitième session (Point 111 de l'ordre du jour). L'article premier de cette déclaration précitée définit la violence à l'encontre des femmes comme suit : «... *tous actes de violence dirigés contre le sexe féminin, et causant ou pouvant causer aux femmes un préjudice ou des souffrances physiques, sexuelles ou psychologiques, y compris la menace de tels actes, la contrainte ou la privation arbitraire de liberté, que ce soit dans la vie publique ou dans la vie*

privée ». (Art. 1, ONU, 1994 ; p3)⁶.

Les travailleurs seront informés des punitions et des mesures liées à la violation basée sur le genre en Haïti principalement la violence à l'égard des femmes.

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

⁶ ONU, 1994. Déclaration sur l'élimination de la violence à l'égard des femmes. Assemblée générale. Quarante-huitième session. A/RES/48/104 23 février 1994.

http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=%20A/RES/48/104 .

Tableau 3 : Impacts environnementaux et sociaux potentiels et mesures appropriées

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

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

Phases	Activités	Cause de l'impact	Impacts	Mesures d'atténuation
				<p>régulière ainsi que sur la violence à l'égard des femmes,</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sensibiliser le personnel de chantier sur les risques d'accident ▪ Enregistrer et acheminer à l'UCE tout type d'incident ▪ Faire signer le code de conduite par tout le personnel de chantier ▪ Eviter toute construction servant de logeant pour le personnel de chantier autour des pistes des aéroports ▪ Installer des toilettes mobiles et les entretenir. ▪ Mise en œuvre un plan de gestion des déchets pour traiter les matières dangereuses ou non dangereuses
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emission de bruit par la manœuvre des engins lourds et d'autres équipements à moteur ; ▪ Emission de poussière par les activités de terrassement, la fabrication de béton/asphalte et la circulation des camions ; ▪ Emissions atmosphériques de substances polluantes, dangereuses ou toxiques 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perturbation à la vie communautaire ; ▪ Risque de contamination de la communauté par des particules de poussière ; ▪ Pollution sonore; ▪ Détérioration de la qualité de l'air local 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire les temps de file d'attente des camions et des équipements contribuera à atténuer les GES et à améliorer la qualité de l'air local, et la contribution précise en termes de réduction des GES ▪ Garder les populations informées concernant l'avancement des travaux ▪ Mettre à disposition des populations un mécanisme de gestion des plaintes accessible à tous ▪ Faire la maintenance et l'entretien réguliers des équipements motorisés, ▪ Utiliser des machines en bon état de fonctionnement, ▪ Arroser régulièrement les aires des travaux

Phases	Activités	Cause de l'impact	Impacts	Mesures d'atténuation
		(gaz d'échappement des machines lourdes) ; <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'entreposage et l'utilisation inappropriés de produits chimiques 		
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sortie fréquentes des camions 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perturbation de la circulation, accident 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en œuvre un plan de gestion des déchets pour traiter et évacuer les débris de construction ; ▪ Mettre des panneaux et des signaleurs au besoin.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ La chasse des oiseaux par les ouvriers et le reste du personnel de chantier 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perturbation de la biodiversité 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Empêcher la chasse des oiseaux sous toute forme ; ▪ Eviter au maximum toute activité liée à la nuisance de la faune.
Démobilisation de chantier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Démolition des constructions (dépôts) et transport des machines lourdes et des toilettes. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Circulation des machines lourdes et déversement accidentel des produits dangereux (huiles...). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Risque d'accident et de contamination des eaux et du sol. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Remettre à l'état initial voir améliorer les espaces utilisés pour l'installation de chantier ainsi que les sites d'exploitation des matériaux. ▪ Mettre en œuvre des mesures robustes de collecte et gestion des déchets pendant les constructions et les démobilisations des chantiers.
Exploitation des nouvelles infrastructures (pistes, tour et autres)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Exploitation des pistes, de la voie de circulation, des RESA, de la tour de contrôle. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Collisions d'aéronefs ▪ Dérapages et sorties de piste ▪ Erreurs de pilotage ▪ Pannes d'équipements ▪ Conditions météorologiques défavorables 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Retards de vol ▪ Annulations de vols ▪ Coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes ▪ Perturbation pour les passagers 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Former tous les membres du personnel impliqués dans l'exploitation des pistes, de la tour et des zones d'arrêt aux procédures opérationnelles standard et aux plans d'urgence en cas d'incident. ▪ Inspecter et entretenir régulièrement l'équipement utilisé pour l'exploitation des pistes, de la tour et des zones d'arrêt pour éviter les pannes et les dysfonctionnements. ▪ Améliorer et surveiller régulièrement la qualité

				<p>des installations telles que les zones d'arrêt et les RESA (aires d'extrémité de piste) pour garantir leur efficacité en cas d'urgence.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Mettre en place, réviser et mettre à jour régulièrement des procédures opérationnelles standard pour garantir qu'elles reflètent les meilleures pratiques et les dernières normes de l'industrie aéroportuaire.▪ Établir une communication claire et précise entre la tour de contrôle, les pilotes et les membres du personnel au sol pour éviter les malentendus qui pourraient entraîner des incidents.▪ Utiliser des technologies avancées, telles que les systèmes de détection d'obstacles, les radars météorologiques et les systèmes d'alerte précoce pour aider à prévenir les incidents et les accidents.
--	--	--	--	--

En plus des mesures spécifiques présentées dans le tableau ci-haut, le projet est sanctionné par les Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires pour les aéroports.⁷ Ces directives couvrent les problèmes environnementaux (bruit et vibrations, eaux de pluie et eaux usées, gestion des matières dangereuses, déchets solides, émissions atmosphériques et consommation d'énergie et d'eau), l'hygiène et sécurité au travail (bruit, risques corporels, et risques chimiques) et santé et sécurité de la population.

Les causes possibles des impacts sur la santé et sécurité des travailleurs (SST) pendant la phase de construction peuvent inclure :

- Manque de formation ou de sensibilisation des travailleurs aux risques liés à leur travail ;
- Manque d'équipements de protection individuelle et collective ;
- Non-respect des normes de sécurité et des protocoles de travail ;
- Manque de supervision ou de contrôle de la part des gestionnaires de projet et des entrepreneurs.

Les impacts potentiels peuvent inclure des blessures et des maladies professionnelles chez les travailleurs, des retards et de dépassements de coûts pour le projet, ainsi que des dommages à la réputation de l'entreprise, des partenaires, du maître d'ouvrage et du bailleur. Pour atténuer ces risques, les mesures spécifiques suivantes sont préconisées :

- Former et sensibiliser les travailleurs liés à leur travail et aux mesures de prévention à mettre en place ;
- Fournir des équipements de protection individuelles et collective appropriés ;
- Appliquer des protocoles de travail sûrs et conformes aux normes de sécurité ;
- Assurer une supervision régulière et des contrôles qualité.

⁷ https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/f984ce9e-0b10-4d84-b811-9798b80b6eb1/055_Airports.pdf?MOD=AJPERES&CVID=nPteZHm&ContentCache=NONE&CACHE=NONE

II. RÉSUMÉ DES ACTIVITÉS ANTÉRIEURES DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES

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

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

Les consultations ont été poursuivies en 2021, 2022 et 2023. Elles ont été accélérées en 2023 avec le recrutement de l'Assistance à Maître d'Ouvrage (AMO) pour les études et la supervision des aspects attachés à l'amélioration et la modernisation de la navigation et pour la mise en place d'un outil de gestion du trafic aérien basse altitude. Une vingtaine de réunions ont été dirigées par l'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO) qui a mobilisé une panoplie d'acteurs, incluant, entre autres, la BID, la Banque mondiale, l'UCE, l'AAN, l'OFNAC. Parmi ces consultations, des rencontres ont été menées sur la conduite des études d'impact environnemental et social (EIES) au niveau des deux aéroports.

D'autres séries de consultations sont menées en parallèle par le Consultant conduisant l'analyse des contraintes à la participation des femmes dans le secteur aéronautique en Haïti et élaboration, pour exploitants et régulateurs d'aéroports, de plans d'actions, incluant formation, pour l'égalité et la diversité des sexes.

III. IDENTIFICATION ET ANALYSE DES PARTIES PRENANTES

3.1 Parties prenantes touchées

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

Tableau 4 : Parties prenantes touchées par le projet

Parties prenantes touchées par projet de connectivité du transport aérien en Haïti			
N°	Parties prenantes	Désignation	Description
1	AAN	Un bénéficiaire direct	Bénéficiaire principal des appareils/équipements et de la formation qui seront financés par le projet
2	OFNAC	Un bénéficiaire direct	Bénéficiaire principal des appareils/équipements et de la formation qui seront financés par le projet
3	Les compagnies aériennes	Les compagnies	Entités et institutions qui profiteront des travaux qui seront réalisés dans le cadre de ce projet mais qui lui apporteront leur soutien
4	Les opérateurs du service au sol	Les opérateurs	Entités et institutions qui bénéficieront des retombées qui seront réalisés dans le cadre de ce projet et qui lui apporteront leur soutien
5	Les Entrepreneurs	Les entrepreneurs	Fournisseurs et prestataires qui auront remporté au moins un appel d'offre lancé par le projet et lui aura fourni des biens et/ou des services.
6	Les travailleurs du projet	Les travailleurs	Travailleurs directs : toute personne employée directement par le projet pour effectuer des tâches qui sont directement liées au projet. Travailleurs contractuels : les personnes employées ou recrutées par des tiers pour effectuer des travaux liés aux fonctions essentielles du projet, indépendamment de la localisation de ces travaux. Employés des fournisseurs principaux : les personnes employées ou recrutées par les fournisseurs principaux de l'UCE/MTPTC. Travailleurs communautaires : les personnes employées ou recrutées pour se mettre au service de la communauté.
7	Organisations professionnelles (syndicat)	Les OP	La législation haïtienne reconnaît le droit des travailleurs à se constituer en association ou à adhérer à une organisation de leur choix. Ainsi, par organisation professionnelle, on entend des organisations constituées légalement ou tout autre mécanisme parallèle constitué par les travailleurs du projet pour exprimer leurs griefs et protéger leurs droits en matière de conditions de travail et d'emploi.
8	Les voyageurs	Les voyageurs	Ils incluent toute personne effectuant un voyage, transitant par les deux aéroports
9	Les riverains et les usagers de la route de l'aéroport	Les riverains	Les riverains et usagers de la route de l'aéroport incluent, entre autres, des riverains, des automobilistes et les associations de chauffeurs.

3.2 Autres parties concernées

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

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

Autres parties prenantes concernées par le projet de connectivité du transport aérien en Haïti			
N°	Parties prenantes	Désignation	Description
1	Autres partenaires technique et de financement	BID, Gouvernement du Mexique	Plusieurs bailleurs financent des projets dans le secteur aérien du pays. Il est important de les tenir au courant des interventions du projet avant d'assurer la complémentarité de nos investissements respectifs.
2	Les usagers de la route de l'aéroport		Les utilisateurs et les riverains incluent ceux qui utilisent la route de l'aéroport pour aller en plaine (Croix-des-Missions, Cazeaux, Damien, Sartre, Tabarre, Clercine, même dans le grand Nord d'Haïti).
3	Les représentants du pouvoir exécutif	L'exécutif	Les travaux prévus dans le cadre du projet de connectivité du transport aérien dans la région des Caraïbes-Haïti sont de nature à fournir une visibilité aux autorités du pouvoir exécutif.
4	Les médias et les groupes d'intérêts associés	Les médias	Les médias constituent un groupe de parties prenantes très pertinentes pour le projet. Les travaux et certains impacts négatifs y relatifs seront communiqués à travers les médias parlés, écrits et audiovisuels, ainsi que leurs associations.
5	Les fournisseurs des services de restauration à proximité de l'aéroport	La restauration	Les fournisseurs des services de restauration à proximité de l'aéroport peuvent s'intéresser à certaines interventions du projet.
6	OFATMA, autres compagnies d'assurance et les centres de santé	La santé	Tous les travailleurs du projet doivent être détenteurs d'une police d'assurance à l'OFATMA ou toute autre compagnie d'assurance vie et santé désignée par l'Entrepreneur et accessible aux assurés. Des suivis seront menés auprès des centres de santé ayant traité les victimes d'accidents de chantier.

3.3 Individus ou groupes défavorisés ou vulnérables

Les activités relatives au projet de connectivité du transport aérien en Haïti seront réalisées dans des zones où il y a une faible présence des personnes qui sont vulnérables principalement des enfants à bas âge, des personnes âgées des voyageurs. Par contre, en raison du flux des travailleurs non qualifiés, la législation haïtienne et les politiques de sauvegarde de la Banque mondiale, une catégorie de personne vulnérable à considérer dans le cadre de ce projet est définie comme suit : *Toute personne risquant de ne pas être protégées par la législation nationale relative au code du travail haïtien d'une part et personnes qui, du fait de son sexe peut se trouver affectée de manière plus importante en matière de genre et d'égalité des sexes.* Tout au long du projet, une attention particulière sera accordée à cette catégorie de personne principalement lors du processus de recrutement des ouvriers ordinaires ou travailleurs non qualifiés.

3.4 Synthèse des besoins des parties prenantes du projet

Le tableau 6 ci-après présente une synthèse des besoins des parties prenantes du projet désagrégé par groupe, à savoir parties prenantes touchées et autres parties prenantes concernées. Une attention particulière est accordée aux personnes ou groupes vulnérables au sein de chacun des groupes de parties prenantes.

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

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

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

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

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

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

IV. PROGRAMME DE MOBILISATION DES PARTIES PRENANTES

4.1 Objectifs et calendrier du programme de mobilisation des parties prenantes

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

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

- Établir une approche systématique de mobilisation des parties prenantes qui permettra à l'UCE de bien identifier ces dernières et de nouer et maintenir avec elles, en particulier les parties touchées par le projet, une relation constructive ;
- Évaluer le niveau d'intérêt et d'adhésion des parties prenantes et permettre que leurs opinions soient prises en compte dans la conception du projet et sa performance environnementale et sociale ;
- Encourager la mobilisation effective de toutes les parties touchées par le projet pendant toute sa durée de vie sur les questions qui pourraient éventuellement avoir une incidence sur elles et fournir les moyens d'y parvenir ;
- S'assurer que les parties prenantes reçoivent en temps voulu et de manière compréhensible, accessible et appropriée l'information relative aux risques et effets environnementaux et sociaux du projet.

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

4.2 Stratégie proposée pour la diffusion des informations

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

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

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

Tableau 7 : Stratégie proposée pour la diffusion des informations

Besoins des parties prenantes du projet de connectivité du transport aérien en Haïti					
Liste des informations à communiquer	Méthodes proposées	Calendrier : lieux/dates	Parties prenantes ciblées	Pourcentage atteint	Responsabilités
Phase d'élaboration du projet					
Vision, objectifs, nature, envergure, durée et parties prenantes du projet	Correspondance et réunions formelles avec les entités nationales ; consultations publiques ; visites de terrain ; entrevues	Suivant les besoins de préparation du projet, /OFNAC, AAN, bureaux UCE « Canal pour disséminer les informations liées au projet » et MTPTC, BM...	Le bailleur ; l'État, les compagnies aériennes, les opérateurs de service au sol, les médias	Toutes les parties prenantes ciblées, à l'exception des médias	UCE ⁸ , BM
Divulgence du PEES du projet	Rendre publique le PEES ; correspondances et réunions officielles ;	Site web MTPTC ; Bureaux UCE ; site web de la Banque mondiale ; à l'intérieur des aéroports et au niveau de l'OFNAC	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Les correspondances et réunions officielles, le site web, atteignent les parties prenantes touchées ; la radio atteint toutes les parties prenantes du projet	UCE
Divulgence du PMPP du projet	Rendre publique le PMPP ; Correspondances ; Réunions officielles ; Consultations publiques ; radio	Site web MTPTC ; Bureaux UCE; site web de la Banque mondiale ; à l'intérieur des aéroports et au niveau de l'OFNAC	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Les correspondances et réunions officielles, les brochures et le site web atteignent les parties prenantes touchées ; la radio atteint toutes les parties prenantes ciblées	UCE

⁸ Canal pour disséminer les informations liées au projet

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

Liste des informations à communiquer	Méthodes proposées	Calendrier : lieux/dates	Parties prenantes ciblées	Pourcentage atteint	Responsabilités
Procédures de gestion de la main-d'œuvre	Réunions officielles ; formations ; consultations publiques ; brochures ; radio	Bureaux MTPTC et UCE ; site web MTPTC ; site web de la Banque mondiale	les OP ; les bailleurs ; les médias ; l'exécutif	La radio atteint toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	UCE
Mécanisme de gestion des plaintes	Consultations publiques ; brochures ; radio , Bureaux du projet dans les aéroports pour information et dépôt de plaintes	Bureaux UCE	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Réunions et brochures atteignent tous les travailleurs ; la radio atteint toutes les autres parties prenantes ciblées	UCE
Phase des travaux					
Enjeux environnementaux et sociaux du projet ; mesures de mitigation adoptées par le projet	Sensibilisation et formations ; affiches ; documents et rapports de synthèse non techniques ; consultations publiques ; radio	Sensibilisation quotidiennement sur les chantiers ; formation et recyclage au démarrage des travaux et au besoin durant la durée de vie du projet ; surveillance active quotidienne	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Sensibilisation et formation atteignent tous les travailleurs ; la radio atteint toutes les parties prenantes du projet	UCE ; Entrepreneurs
Mécanisme de gestion des plaintes	Consultations publiques ; radio ; réunions de chantier	Bureaux UCE ; bureaux des chantiers	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Les réunions atteignent tous les travailleurs ; la radio atteint toutes les autres parties prenantes ciblées	UCE ; Entrepreneurs
Gestion des accidents et incidents de travail	Information et formation sur les mécanismes de gestion des accidents et incidents de travail	Bureaux de chantiers et centres de santé (OFATMA)	Les travailleurs ; l'État (centres de santé) ; le bailleur	accidents et incidents de travail doivent être gérés	UCE ; Entrepreneurs

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

Liste des informations à communiquer	Méthodes proposées	Calendrier : lieux/dates	Parties prenantes ciblées	Pourcentage atteint	Responsabilités
Mesures spéciales d'accompagnement des personnes et groupes vulnérables	Consultations publiques ; réunions spéciales ; radio	Bureaux UCE ; bureaux des chantiers	Les personnes ou groupes vulnérables ; l'Etat; les entrepreneurs ; le bailleur	personnes ou groupes vulnérables doit être atteint	UCE ; Entrepreneurs
Phase d'exploitation					
Sécurité routière	Signalisation adéquate pour la sortie des camions, des matériels et des équipements	Pendant l'exécution des travaux	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Toutes les parties prenantes ciblées	UCE ; Entrepreneurs
Entretien et gestion des infrastructures	Surveillance régulière des infrastructures construites	Régulièrement à la suite de la mise en fonction des infrastructures	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Toutes les parties prenantes ciblées	AAN ; Entrepreneurs
Gestion des déchets et prévention de la pollution	Sensibilisation ; rendre opérationnel un système de gestion des déchets des ouvriers dans les quartiers et sur le bord de mer	Dès le début des travaux et durant toute la durée du projet	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	toutes les parties prenantes ciblées	UCE ; Entrepreneurs
Mécanisme de gestion des plaintes	Sensibilisation ; Consultations publiques ; Gestion des plaintes des parties prenantes	Avant le début des travaux, pendant et après la durée du projet	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	Le mécanisme de gestion des plaintes est ouvert à toutes les parties prenantes du projet	UCE Entrepreneurs

4.3 Stratégie proposée pour les consultations

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

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

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

Tableau 8 : Stratégie proposée pour les consultations

Stratégie proposée pour les consultations dans le cadre du projet de connectivité du transport aérien en Haïti				
Thème de la consultation	Méthode utilisée	Calendrier : lieux/dates	Parties prenantes ciblées	Responsabilités
Phase d'élaboration du projet				
Définition des grands axes et orientations du projet ; Définition des composantes et activités du projet	Discussion stratégique avec les structures décentralisées de l'État (l'OFNAC, l'AAN); rencontre de discussion publique avec des opérateurs du service au sol au niveau de l'aéroport et des compagnies aériennes.	13 mai 2019, 16 et 18 juillet 2019, / OFNAC, JCI	OFNAC, AAN, Opérateurs du service au sol, Compagnies aériennes...	BM, UCE
Évaluation des impacts environnementaux et sociaux du projet	Discussion stratégique avec les structures décentralisées de l'État (l'OFNAC, l'AAN); Rencontre de discussion publique avec des opérateurs du service au sol au niveau de chacun des aéroports et des compagnies aériennes ; visite de terrain aux deux sites	13 mai 2019, 16, 17 et 18 juillet 2019, pendant la définition des activités du projet et la durée du projet.	OFNAC, AAN, Opérateurs du service au sol, Compagnies aériennes, les travailleurs...	UCE
Élaboration d'un plan de sureté et accès aux deux chantiers	Discussion stratégique avec les structures décentralisées de l'État (l'OFNAC, l'AAN); Firms de construction et/ou de supervision	Pendant toute la période d'exécution des travaux	l'OFNAC, AAN, Firms de construction et/ou de supervision	UCE, AAN, Firms
Participation active des parties prenantes du projet	Rencontre avec OFNAC, AAN, Opérateurs du service au sol, Compagnies aériennes...	Pendant toute la phase de préparation du projet, incluant l'élaboration du PMPP et la phase d'exécution du projet	Toutes les parties prenantes du projet	UCE

Stratégie proposée pour les consultations dans le cadre du projet de connectivité du transport aérien en Haïti				
Thème de la consultation	Méthode utilisée	Calendrier : lieux/dates	Parties prenantes ciblées	Responsabilités
Critères de détermination des personnes et groupes vulnérables	Entretiens semi-structurés avec les parties prenantes et l'entrepreneur; échange avec les équipes de l'UCE; visite de terrain	Pendant la définition des composantes et des activités du projet et la phase d'exécution du projet	Toutes les parties prenantes du projet	UCE
Mécanisme de gestion des Plaintes	Consultation et divulgation du mécanisme de gestion des plaintes auprès des parties prenantes	Pendant toute la phase de préparation du projet	Toutes les parties prenantes du projet	UCE
Phase des travaux				
Enjeux environnementaux et sociaux du projet, Mesures d'atténuation adoptées par le projet	Entretiens semi-structurés avec les différentes parties prenantes concernées ; Focus group; mise en œuvre des recommandations des outils de sauvegarde relatifs au projet	Pendant toute la période d'exécution des travaux	Toutes les parties prenantes du projet	UCE
Opportunité d'emploi, condition de travail et gestion de la main d'œuvre	Rencontre l'AAN et l'entrepreneur ; mise en œuvre des procédures de gestion de la main d'œuvre	Avant et pendant toute la durée de mise en œuvre du projet	Les entrepreneurs ; l'AAN; l'UCE, les Operateurs du service au sol	UCE, avec le support des Entrepreneurs
L'assurance de la sureté et la gestion des accidents et incidents de travail	Assurer une gestion adéquate des procédures de sureté du chantier, incluant la gestion des accidents et des incidents de travail à travers le mécanisme développé à cet effet ; garantir que tous les travailleurs du projet connaissent et suivent les procédures de sureté et sont couverts par une assurance santé.	Pendant toute la période d'exécution des travaux	Les entrepreneurs; les opérateurs de service au sol; OFNAC, AAN, assurance (OFATMA).	UCE

Stratégie proposée pour les consultations dans le cadre du projet de connectivité du transport aérien en Haïti				
Thème de la consultation	Méthode utilisée	Calendrier : lieux/dates	Parties prenantes ciblées	Responsabilités
Mesures spéciales d'accompagnement des personnes et groupes vulnérables	Développer des mécanismes spéciaux devant prendre en compte les besoins des personnes et groupes vulnérables ; sensibilisation ; rencontre spéciales	Pendant toute la période d'exécution des travaux	Toutes les parties prenantes du projet et les personnes vulnérables en particulier	UCE, avec le support des Entrepreneurs
Mécanisme de gestion des Plaintes	Rencontre avec les autorités ; sensibilisation ; mise en œuvre du mécanisme de gestion des plaintes	Pendant toute la période d'exécution des travaux	Les travailleurs, les riverains	UCE avec le support des Entrepreneurs
Phase d'exploitation				
Sécurité routière	Signalisation adéquate lors des rentrées et sorties des camions de chantier	Avant l'exécution des travaux	Les résidents ; les usagers y compris (les chauffeurs) ; les médias	UCE Entrepreneur La Police
Gestion des déchets et prévention de la pollution	Sensibilisation ; rendre opérationnel un système de gestion des déchets de construction	Dès le début de l'exécution des travaux durant toute la durée de vie du projet	L'UCE, L'entrepreneur, Les travailleurs	UCE, avec le support des Entrepreneurs
Mécanisme de gestion des Plaintes	Sensibilisation ; Consultations publiques ; Gestion des plaintes des parties prenantes	Dès le début de l'exécution des travaux durant toute la durée de vie du projet	Toutes les parties prenantes du projet (touchées et concernées)	UCE Entrepreneur

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

Pour une mobilisation effective des personnes et groupes vulnérables, les stratégies suivantes seront mises en œuvre pour contourner les obstacles pouvant nuire à leur participation :

- Focus groups ;
- Rencontres avec l'entrepreneur, avant le démarrage des travaux, sur la santé et la sécurité des travailleurs, le recrutement des ouvriers non qualifiés, l'égalité homme-femme ;
- Réunions de chantiers avec les ouvriers non qualifiés (choix de lieux accessibles pour les rassemblements) pour le rappel des mesures de sauvegardes et ;

4.5 Calendriers

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

Tableau 9 : Calendriers d'exécution du PMPP

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

Informations relatives aux calendriers et dates butoirs	
Liste des informations et décisions majeures	Dates butoirs pour la soumission de commentaires
Gestion des déchets et prévention de la pollution	Dès le début de l'exécution des travaux
Mécanisme de gestion des plaintes	Dès la mise en place du montage du projet et durant toute la durée de vie du projet

4.6 Examen des commentaires

Les commentaires éventuels formulés par les parties prenantes seront traités suivant le même circuit du mécanisme de gestion des plaintes. Une exception peut être faite, dépendamment de la nature, du type et de la période (début du montage du projet...) des commentaires d'une partie prenante touchée ou concernée par le projet. Pour les commentaires qui vont suivre le circuit du mécanisme de gestion des plaintes, une fois réceptionnés et enregistrés, ils (les commentaires) seront transférés dans les plus brefs délais au département ou cellule concerné (bureau du projet, UCE...) qui s'en chargera de les catégoriser, les traiter ou les acheminer et fournir une réponse dans les meilleurs délais aux parties prenantes touchées ou concernées et suivant la méthode la plus accessible à ces dernières.

Le processus de consultation avec les parties prenantes forme une interaction bidirectionnelle, où les commentaires des parties prenantes sont systématiquement enregistrés dans les minutes des réunions réalisées. Aussi, les consultations débiteront en adressant la manière dont les commentaires soulevés par les parties prenantes au cours des réunions précédentes ont été pris en compte. Ces minutes seront publiées sur le site web de l'UCE.

4.7 Phases ultérieures du projet

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

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

5.1 Ressources

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

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

5.2 Fonctions de gestion et responsabilités

L'UCE / MTPTC incorporera les activités de mobilisation des parties prenantes dans le document du projet, incluant tous les plans y afférents et le manuel de procédures du projet.

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

5.3 Budget estimatif et financement

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

Tableau 10 : Différentes rubriques de la mise en œuvre du PMPP

Différentes rubriques de la mise en œuvre du PMPP			
Rubrique	Description	Coûts ⁹	Source de financement
Mise en œuvre des plans de Communication et de mobilisation des parties prenantes	Élaboration de supports et mise en œuvre des activités d'information, de sensibilisation et de formation sur les enjeux économiques, environnementaux et sociaux des sous-projets	A définir	Projet
Renforcement des capacités	Élaboration et mise en œuvre d'un programme de formation	A définir	Projet
Gestion des plaintes	Mise en œuvre le mécanisme de gestion des plaintes	A définir	Projet
Suivi et surveillance, environnemental et social du projet	Suivi pendant la mise en œuvre par l'UCE.	A définir	Projet
Évaluation	Mi-parcours et finale (externe)	A définir	Projet
TOTAL		A définir	

⁹ Les estimations liées au coût seront disponibles dès la finalisation et l'approbation du dossier technique des travaux

VI. MÉCANISME DE GESTION DES PLAINTES

Sur la base d'information actuellement connue, ce projet ne nécessitera pas de Plan d'Action de Réinstallation (PAR). Par conséquent, dans le cadre de ce projet, la gestion des plaintes sera un élément important et l'UCE est responsable de la bonne gestion, la coordination et du suivi des plaintes qui seront émises concernant le projet. Le système de plaintes proposé dans le cadre de la mise en œuvre des interventions du projet de connectivité du transport aérien en Haïti est constitué de l'approche et des étapes décrits ci-après. Pour les personnes directement affectées par les investissements du projet, le mécanisme de gestion des plaintes (MGP) pourra être adapté afin de satisfaire aux besoins spécifiques pouvant se faire sentir.

Les procédures pour la gestion éthique des plaintes liées à l'exploitation et abus sexuel et au harcèlement sexuel (EAS/HS) est décrit plus bas.

6.1 Approche

Les diverses activités de mise en œuvre des interventions du projet de connectivité du transport aérien en Haïti peuvent être source de situations contentieuses. Afin de minimiser ce genre de situations, l'UCE établira et sera chargée de la gestion d'un mécanisme de gestion des plaintes qui permettra de collecter les réactions (feedback) et de régler les plaintes aussi rapidement que possible en privilégiant des solutions à l'amiable. Il s'appliquera à toutes les parties prenantes du projet et constituera un moyen structuré de recevoir et de régler une préoccupation soulevée par un individu (même d'une manière anonyme), une institution ou une communauté qui estime avoir été lésé par les investissements ou les interventions du projet. Les plaintes seront traitées promptement selon un processus compréhensible, transparent, approprié sur le plan culturel, gratuit et sans représailles.

L'UCE proposera à chaque personne affectée par le projet (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.

L'UCE accordera la priorité à la négociation et à la conciliation à l'amiable. Les PAP seront informées par l'UCE, par l'intermédiaire de la cellule de sauvegarde ou de la Coordination de l'UCE de la procédure à suivre pour exprimer leur mécontentement et présenter leurs plaintes.

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

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

Les plaintes anonymes seront traitées correctement par le projet.

Ainsi le (la) plaignant(e) a le choix de produire sa plainte par écrit ou à l'oral auprès de

l'instance qui lui accessible ou lui inspire plus de confiance principalement le bureau de l'UCE à Port-au-Prince, le bureau du projet, de l'AAN et celui de l'OFNAC à travers différentes courroies de communication, telles que courriels, message WhatsApp, SMS, appels et autres. Si une plainte n'a pas été enregistrée par l'UCE, elle sera acheminée à l'UCE pour les suites nécessaires. En accord avec la Norme Environnemental et Social (NES) 2- Condition de Travailleurs, un mécanisme de gestion des plaintes distinct pour les travailleurs sera disponible (voir en annexe un modèle de fiche de plaintes).

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

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

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

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

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

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

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

6.2 Procédure, recours et traitement des plaintes

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

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

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

6.2.1 Etape 1 : Réception, Enregistrement de la plainte

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

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

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

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

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

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

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

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

Le personnel de sauvegarde de l'UCE effectuera une visite d'inspection dont le but sera de vérifier la véracité et sévérité de la plainte. Au cours de la visite d'inspection, les activités suivantes seront entreprises :

- Collecter le maximum d'information possible auprès de la personne qui a reçu la plainte ;
- Rencontrer et discuter avec le plaignant ;
- Déterminer la légitimité de la plainte ;
- Clôturer la plainte si elle n'est pas fondée par exemple. L'UCE fournira une réponse verbale et/ou écrite au plaignant. Le cas contraire ;
- Classifier la plainte en fonction de son ampleur : mineure, modérée, sérieuse, majeure ou catastrophique et proposer une solution qui conduira à une visite du site (pour collecter de plus amples données) ;
- L'UCE mobilisera toutes les ressources nécessaires à l'évaluation des dommages éventuels et partagera les extrants avec le (les) plaignant(s) à travers des séances de consultation ;
- Clôturer la plainte si le (les) plaignant(s) est (sont) d'accord avec la solution proposée. Le cas contraire ;
- Le (les) plaignants peuvent recourir à des procédures d'appel qui nécessiteront de nouveaux examens, enquêtes, consultations et traitements.

6.2.3 Étape 3 : Comité de médiation ou de conciliation

Si la plainte n'a pas pu être réglée à l'interne entre le (les) plaignant(s) et l'UCE, elle devra être acheminée au comité de médiation ou de conciliation. L'UCE préparera, à l'intention du comité de médiation, l'information technique de base s'y rapportant, telle que le montant proposé de la compensation, la liste des réunions et entrevues avec le plaignant et la description de la cause du litige/plainte.

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

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

6.2.4 Étape 4 : Recours à la justice

Le fait qu'une PAP a soumis une plainte ou une réclamation au projet ne lui enlève pas le droit de recourir à la justice pour ses revendications. Ainsi, en cas de non-satisfaction à l'issue du traitement de sa plainte, une PAP peut saisir l'autorité étatique compétente, incluant, entre autres, le Ministère des Affaires Sociales et du Travail (MAST), les tribunaux de première instance et d'appel si nécessaire, auxquelles il soumet ses réclamations. Le projet doit assister matériellement et financièrement la PAP à faire valoir ses droits devant toute juridiction qu'il aura saisie de sa plainte.

Si la décision sur le litige soumis par la PAP était de nature à changer ou à influencer la manière dont l'activité du projet est mise en œuvre, ou à modifier ses résultats ; la Coordination de l'UCE doit ordonner l'arrêt provisoire des travaux jusqu'à la prise de décision finale sur ce litige. Les décisions rendues par les juridictions nationales sur les demandes de la PAP s'imposent à l'UCE et à tous les contractants.

6.3 Quelques principes directeurs dans le mécanisme de gestion des plaintes

- Les plaintes doivent être orientées vers l'UCE qui est, l'entité du MTPTC, responsable de s'assurer que les plaintes, verbale ou écrite, sont bien reçues, documentées et traitées. Le personnel du bureau de projet basé aux aéroports de Port-au-Prince et de Cap-Haïtien 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.
- Toute plainte enregistrée doit, si besoin est, faire l'objet d'une visite d'inspection au plus tard sept (7) jours après la réception.
- 75% des plaintes doivent être fermées dans les 30 jours qui suivent leur enregistrement. Les plaintes qui nécessitent plus de temps d'investigation seront traitées au fur et à mesure et dans les meilleurs délais possibles.
- Toutes les plaintes doivent être enregistrées et les investigations y relatives documentées. Le registre des plaintes serait inclus dans les rapports de Suivi-Évaluation que l'UCE soumettra à la Banque mondiale régulièrement.
- 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.

6.4 Procédures pour la gestion éthique des plaintes EAS/HS

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.

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

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.

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.

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.

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

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

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.

VII. SUIVI ET ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS

7.1 Participation des différents acteurs concernés aux activités de suivi

L'UCE/MTPTC assurera une participation adéquate des parties prenantes aux activités de suivi du projet ou des impacts qui lui sont associés. Dans le cadre de ce projet, les parties prenantes,

notamment celles touchées par le projet, comme l'OFNAC et l'AAN participeront aux programmes de suivi de la mise en œuvre effective des instruments de sauvegardes.

7.2 Rapports aux groupes de parties prenantes

Les résultats des activités de mobilisation des parties prenantes seront communiqués tant aux différents acteurs concernés qu'aux groupes élargis de parties prenantes dans les formes et les calendriers établis dans les sections précédentes du présent PMPP. Les rapports établis à cet effet s'appuieront sur les mêmes sources de communication que celles prévues pour les notifications aux différents acteurs concernés. L'existence et le mode de fonctionnement du mécanisme de gestion des plaintes seront rappelés de façon systématique aux parties prenantes.

7.3. Indicateurs Clés de Performance (ICP)

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

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

VIII. ANNEXE

Annexe 1 : Modèle de fiche de plaintes

Modèle de fiche de Plainte

ANNEXE 3 : MODEL DE FICHE DE PLAINTE
FICHE DE PLAINTE

Date : _____

Dossier N° _____

PLAINTE

Nom du plaignant : _____

Adresse _____

Section communale, localité ou habitation : _____

Nature du bien affectée : _____

DESCRIPTION DE LA PLAINTE :

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

Fait à _____, le _____

Signature du plaignant

OBSERVATIONS DE LA COLLECTIVITE :

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

Fait à _____, le _____

(Signature du Répondant)

RÉPONSE DU PLAIGNANT:

.....
.....

Fait à _____, le _____

Signature du plaignant

RESOLUTION

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

Fait à _____, le _____

Annexe 2 : Compte rendu de consultation des parties prenantes des deux aéroports : Port-au-Prince et Cap-Haïtien



**UNITÉ CENTRALE D'EXÉCUTION
(UCE)**

CONSULTATION PUBLIQUE DE LA CELLULE DE SAUVEGARDE DE L'UNITÉ CENTRALE D'EXÉCUTION (UCE) DES PARTIES PRENANTES AU NIVEAU DE L'AÉROPORT DE PORT-AU-PRINCE ET CELUI DE CAP-HAITIEN

A. Participants

- UCE : Luc **CLERVIL** et Frantz Elie **DESORMES**
- Assistance : 20 personnes (Voir Annexe)



Photo des participants à Port-au-Prince



Photo des participants au Cap-Haïtien

B. Heure et lieu des réunions

Deux réunions de consultations avec des parties prenantes ont eues lieu entre 12 : 05 PM et 1h :05 PM au bureau Châtelain de l'aéroport de Port-au-Prince et entre 9h : 35 Am et 11h : 45 Am au différents bureau de l'Aéroport de Cap-Haïtien (AAN, OFNAC, JCI, DOUANE).

C. Mise en contexte

Le Gouvernement avec le financement de la Banque mondiale entend initier un projet au niveau des deux aéroports celui de Port-au-Prince et celui du Cap-Haïtien en vue de renforcer la résilience l'aéroportuaire et d'améliorer la sécurité aérienne du pays. Ce projet, à l'heure actuelle, relève d'une initiative régionale qui comprend plusieurs pays tels que Sainte Lucie, la Dominique et Haïti. D'une enveloppe variant de 20 à 40 millions USD conditionnée par les besoins, ce projet sera chapeauté par l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) du Ministère des Travaux Publics Transports et Communications (MTPTC).

Le projet s'articulera autour de quatre axes

1. Amélioration de la sécurité des opérations aériennes au Cap-Haitien et à Port-au-Prince ;
2. Elimination des principales déficiences de l'infrastructure aéroportuaire à Port-au-Prince ;
3. Intervention d'urgence éventuelle ;
4. Gestion et mise en œuvre et assistance technique.

Reconnaissant l'importance des mobilisations des parties prenantes et du partage des documents préalable à la signature de l'accord de Don entre l'Etat haïtien et la Banque mondiale, une partie de l'équidé de sauvegarde environnementale et sociale de l'UCE a guidé deux réunions de consultation publiques, comme indiqué ci-dessus, afin de partager et d'avoir des commentaires des parties prenantes sur ces documents à savoir : le Plan de Mobilisation des Parties Prenantes « PMPP » et le Plan d'Engagement Environnemental et Social « PEES ». Cette réunion fait suite à une première consultation publique avec notamment les agents chargés du service au sol au niveau de l'aéroport de Port-au-Prince en date du 18 Juillet 2019.

D. Objectifs

- ✓ Diffuser des informations sur le projet ;
- ✓ Partager des documents de sauvegardes environnementales et sociales (PMPP et PEES) ;
- ✓ Prendre en compte les commentaires et les revendications des parties prenantes.

E. Déroulement de la séance

- ✓ Mots d'ouverture ;
- ✓ Présentation de l'équipe de sauvegarde de l'UCE;
- ✓ Mise en contexte de la réunion de consultation publique ;
- ✓ Présentation des documents de sauvegarde (PMPP et PEES) ;
- ✓ Période d'échange pour les avis des participants ;
- ✓ Clôture de la séance.

MATRICE DES POINTS DISCUTÉS

Points	Intervenants	Interventions réalisées
1- Mise en contexte de la réunion de consultation publique / Rappel des objectifs et des activités du projet CATCOP	<ul style="list-style-type: none"> - Frantz Elie DESORMES - Luc CLERVIL 	<ul style="list-style-type: none"> - Objectifs et différentes activités du projet CATCOP au niveau de l'aéroport de Port-au-Prince et celui de Cap-Haïtien ; - Préparation des documents de sauvegarde environnementale et sociale
2- Présentation des documents de Sauvegarde environnementale et Sociale (PMPP et PEES)	<ul style="list-style-type: none"> - Frantz Elie DESORMES - Luc CLERVIL 	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel des dix normes environnementales et sociales « NES » de la Banque mondiale ; - Importance du PMPP et du PEES ; - Principales parties prenantes et leur rôle notamment les agences du service au sol ; - Impacts environnementaux et sociaux potentiels et des mesures atténuations appropriées ; - Mise en place d'un mécanisme de gestion de doléances.
3- Phase échanges : Assistance -UCE	<ul style="list-style-type: none"> - Les participants - Frantz Elie DESORMES - Luc CLERVIL 	<ul style="list-style-type: none"> - Commentaires des parties prenantes sur le PMPP et le PEES ; - Finalisation des documents avant la signature de l'accord de Don entre l'Etat Haïtien et la Banque mondiale ; - Problèmes d'inondation au niveau des aéroports ; - Eclairage insuffisant de l'aéroport de Cap-Haïtien ;

		<ul style="list-style-type: none"> - Commentaires des parties prenantes sur le PMPP et le PEES ; - Importance de réaliser les travaux de drainage à l'extérieur des aéroports.
4- Clôture : Assistance - UCE	<ul style="list-style-type: none"> - Frantz Elie DESORMES - Luc CLERVIL - Les participants 	<ul style="list-style-type: none"> - Remerciements ; - Rappel des prochaines réunions de consultation avec les parties prenantes ; - Envoi des minutes des réunions aux parties prenantes pour commentaires et ajouts ; - Maintien des échanges sur l'état d'avancement du projet.

Il a été organisé plusieurs rencontres dans le cadre de la mise en œuvre du projet. Ces réunions ont été animées par l'AMO et le consultant chargé de la réalisation de l'Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES), ainsi que de l'analyse des contraintes liées à la participation des femmes dans le secteur aéronautique en Haïti.



De gauche à droite : (1) réunion à l'OFNAC (13/02/2023), (2) réunion à l'AAN (10/02/2023), (3) réunion avec l'AAN au Cap-Haïtien (3 mars 2023)

À l'issue de chaque réunion, un compte rendu a été rédigé et partagé avec tous les participants. Ces comptes rendus ont pour but de faire le point sur les avancées du projet, les décisions prises et les actions à entreprendre. Nous sommes convaincus que cette collaboration active et régulière permettra de mener à bien le projet dans les meilleures conditions. Ci-après quelques comptes-rendus (CR) :

CR # 003 – *Images expurgé pour des raisons de confidentialité*

Compte Rendu de la Réunion



HAÏTI - AMO pour les études et la supervision des aspects attachés à l'amélioration et la modernisation de la navigation et la mise en place d'un outil gestion du trafic aérien basse altitude- D-006-CATCOP/2020

Nom du Projet:	CATCOP Projet Régional de Connectivité du Transport Aérien dans les Caraïbes CATCOP-(P170907)			
MISSION	A.M.O Assistance à Maitrise d'Ouvrage pour les études et la supervision des aspects attachés à l'amélioration et la modernisation de la navigation et pour la mise en place d'un outil gestion du trafic aérien de basse altitude			
Financement	Association Internationale de Développement (IDA) D-629-0-HT			
Maitre de l'Ouvrage	M.T.P.T.C MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS UCE UNITECENTRALE D'EXECUTION			
Assistant à la Maitrise d'Ouvrage A.M.O	Groupement TECHNIPLAN - CECOM			
Date d'ordre service de démarrage de la mission	09/1/2023		Délai contractuel	
			52 mois	
Temps écoulé	En jours		En pourcentage	
	32J		2.05%	
Réunion n°:	Date			Nbre des pages
	Jour	Jeudi		
20230209_PV DE REUNION_003	09	02	2023	4
Présence	Distribution	Nom	Organisme	Courriel / Téléphone

	Lieu	/	A 11H00mn
--	------	---	-----------

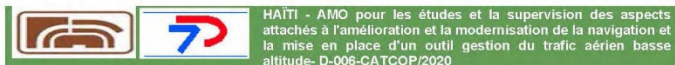
NB: Si vous notez une erreur ou omission, veuillez aviser le chef du projet dans les 5 jours ouvrables, à partir de la date de la réunion, sans quoi ce PV sera confirmé.

N°	Points discutés	Remarques ou/et Concerné	Date
1	Il s'agit de la réunion du contact en ligne Zoom avec Les Bailleurs de Fonds (BM, BID), l'AAN, l'OFNAC, l'UCE et Groupement Techniplan-CECOM avant la visite des sites. Par les présents, nous notons : Mme. Malaika Becoulet Chef Projet CATOCP auprès de BM, Mr. Benito Dumay de BID, Mr. Raphaël Dewez de BID, Mr. Yves Mozart Augustin de l'AAN et Mr. Jacques Boursiquot de l'OFNAC ainsi que les représentants de l'AMO, ADP Ingénierie.		
2	Présentation projet HT-CATCOP par l'UCE		
3	Présentation du projet en cours de réalisation concernant la clôture, la tour du contrôle et le bâtiment technique à PAP: présenté par l'AMO ADP Ingénierie.		
4	Présentation des équipements de communication, de surveillance, de management et de météorologie par ADP Ingénierie (station radar à Kenscoff, station ADS-B à Kenscoff, ADS-B au Cap-Haitien, radar secondaire à Paillant etc.). Ces équipements entrent de la cadre d'un projet en cours de réalisation.		
5	Améliorer la sécurité opérationnelle sur l'aérodrome AITL et de AICH, est fortement sollicitée par les intervenants.		
6	La Banque Mondiale a soulevé le problème d'une éventuelle duplication d'une telle composante avec un autre bailleur de fond comme le BID.L'OFNAC estime qu'il n'y a pas de duplication dans la formulation de la composante, mais qu'une étude opérationnelle de l'AMO pourra déterminer les équipements de surveillance aéronautique les plus appropriés à installer pour répondre aux objectifs de la Convention		

7	Les présents ont mis l'accent sur la gravité d'inondation et de réseaux d'assainissement des eaux pluviaux générés par les bassins versants avoisinant les 2 aéroports.		
8	On note la présence d'un projet de déviation de la rivière du côté aéroport Cap Haitien, engagé par la DINEPA.		
9	Une réunion entre Techniplan-CECOM et l'ADP Ingénierie s'avère nécessaire pour éviter toute éventuel duplication d'une telle composante et pour éventuelle complémentarité et/ou synergie entre les projets.		
10	Améliorer et moderniser le système de surveillance de la navigation aérienne sur ces 2 aéroports.		
11	Problèmes liés aux inondations		
12	Drainage au niveau des infrastructures internes par rapport aux débits provenant des bassins versants extérieurs. Scenarios liés à ces risques, interventions en trouvant les solutions durables à ces inondations en évitant les impacts négatifs aux populations environnantes de ces 2 aéroports		
13	Système de drainage à réaliser pour lutter contre ces inondations au sein de ces aéroports.		
14	Les intervenants ont mis l'accent sur le volet protection sociale et environnementale.		
15	Voir les études qui ont été faites pour l'aménagement de l'AITL.		
17	Dans la prochaine réunion technique du vendredi ,au siège de l'AAN, on se focalisera sur le plan de masse (Master plan)		

./.

Compte Rendu de la Réunion



Non du Projet:	CATCOP Projet Régional de Connectivité de Transport Aérien dans les Caraïbes CATCOP-(P170907)		
MISSION	A.M.O Assistance à Maitrise d'Ouvrage pour les études et la supervision des aspects attachées à l'amélioration et à la modernisation du Assistance à Transport Aérien		
Financement	Association Internationale de Développement (IDA) D-629-0-HT		
Maitre de l'Ouvrage	M.T.P.T.C MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS UCE UNITECENTRALE D'EXECUTION		
Assistant au Maitrise d'Ouvrage A.M.O	Groupement TECHNIPLAN - CECOM		
Date d'ordre service de démarrage de la mission	09/1/2023		Délai contractuel
			52 mois
Temps écoulé	En jours		En pourcentage
	53J		3.39%
Réunion n°:	Date		Nbre des pages; 04
	Jour	Jeudi	
20230302_PV DE REUNION_005	2	03 2023	Réunion tenu au: BUREAU REGIONAL De l'UCE au CAP HAITIEN
Présence	Distribution	Nom	Organisme
			Courriel / Téléphone

N°	Points discutés	ou/et Concerné	Date
1	Il S'agit de la réunion avec l'UCE et Groupement Techniplan-CECOM pour le sujet <u>Environnement</u> au sein des aéroports AITL et AICH. Introduction et Présentation.		
2	Le Résumé de plan de Gestion Environnemental et Social des infrastructures aéroportuaires de Cap Haïtien et indépendamment de Toussaint Louverture. La relation des autres projets d'aménagement prévus par d'autres programmes; mais aussi des propositions d'opérations nouvelles pouvant être soutenues par les partenaires financiers dans le cadre d'une politique aéroportuaire orientée sur une ou plusieurs thématiques particulières.		
3	La description et détails des mesures à prendre durant la mise en œuvre et l'exploitation du projet HT-CATCOP pour éliminer ou compenser les impacts		

	environnementaux et sociaux néfastes, ou pour les amener à des niveaux acceptables durant la phase de réhabilitation de la piste, construction de la tour de contrôle et de l'installation des équipements.		
4	La définition des actions nécessaires pour mettre en œuvre ces mesures ;		
5	L'Analyse de l'état actuel de la zone d'influence (étude de caractérisation environnementale et sociale de base) et son évolution en l'absence du projet (variante « sans projet ») ;		
6	L'identification et évaluation des impacts environnementaux et sociaux susceptibles d'être générés ou induits par les activités de la construction et l'amélioration des infrastructures et installations par comparaison avec la variante « sans projet » ;		
7	La proposition des mesures réalistes, ciblant clairement les responsabilités institutionnelles de mise en œuvre, afin d'atténuer et/ou de bonifier ces impacts potentiels tout en prenant en compte les RNAO (Risques de Non Atteintes des Objectifs);		
8	La santé, proposition des mesures de prévention contre les maladies (Covid-19, Dengue, Cholera, ZIKA, VIH et maladies non présentes sur Haïti mais présentes dans les pays directs de connections aériennes etc.), les risques professionnels, les pollutions et les émissions liés à ces travaux dans les sites et zones concernées. Proposition de mesures favorisant le bien-être physique des gens. Penser aux personnes malentendantes et à mobilité réduite dans la conception des panneaux et l'affichage des avis.		
9	L'élaboration des mesures d'atténuation des impacts liés aux travaux de construction et		

	d'amélioration des infrastructures et installations projetées.		
10	La formation pour le personnel affecté à la gestion environnementale avec indication du responsable volet suivi environnemental et social des travaux ;		
11	La description des méthodes de réduction des impacts sur l'environnement biophysique et socio-économique, et le planning d'exécution ;		
12	La formation du personnel qui utilisera les équipements tout en songeant au recrutement des femmes / Genre .		
13	La définition et la réglementation du chantier concernant l'hygiène et santé, la propreté des chantiers, la protection de l'environnement, la prévention des pollutions et la sécurité ;		
14	La gestion des matériaux utilisés sur le chantier, et leur provenance avant leur utilisation afin d'éviter tout condamnation.		
15	La sécurisation du chantier, en particulier son balisage, pour éviter tout impact négative lors d'exécution des ouvrages.		
16	Utilisation des masques et équipements appropriés si nécessaire pour la protection du personnel pendant les travaux de chantiers.		
17	La vulgarisation et les bonnes pratiques en matière de lutte déterminée contre les violences sexuelles et celles basées sur le genre au sein des femmes travaillant aux aéroportuaires ainsi que les passagers et voyageurs.		
18	La communication aux sein des aéroportuaires, l'aspect de la langue locale et les autres langues utilisés par les voyageurs pour mieux servir les voyageurs.		

19	La mise en place d'un mécanisme de gestion des plaintes.		
----	--	--	--

./.

Compte Rendu de la Réunion



HAÏTI - AMO pour les études et la supervision des aspects attachés à l'amélioration et la modernisation de la navigation et la mise en place d'un outil gestion du trafic aérien basse altitude- D-006-CATCOP/2020

Non du Projet:	CATCOP Projet Régional de Connectivité de Transport Aérien dans les Caraïbes CATCOP-(P170907)		
MISSION	A.M.O Assistance à Maitrise d'Ouvrage pour les études et la supervision des aspects attachés à l'amélioration et à la modernisation du Assistance à Transport Aérien		
Financement	Association Internationale de Développement (IDA) D-629-0-HT		
Maitre de l'Ouvrage	MTPTC MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS UCE UNITECENTRALE D'EXECUTION		
Assistant au Maitrise d'Ouvrage A.M.O	Groupement TECHNIPLAN - CECOM		
Date d'ordre service de démarrage de la mission	09/1/2023		Délai contractuel
			52 mois
Temps écoulé	En jours		En pourcentage
	82J		5.25 %
Réunion n°:	Date		Nbre des pages ; 4
	Jour	Mercredi	
20230329_PV DE REUNION_014	29	03 2023	Réunion tenu en ligne Vidéo Conférence entre APDi, l'OPNAC,UCE et Techniplan-CECOM

N°	Points discutés	Remarques ou/et Concerné	Date
1	Il S'agit de la réunion entre APDi, l'OFNAC, UCE et Techniplan-CECOM qui a pour objet l'ordre du jour suivants ;		
2	La construction et l'aménagement d'un mur de la clôture et le drainage.	<p>Dans le cadre de l'harmonisation des travaux sur la plateforme de l'aéroport, celle relative à la construction d'un mur de clôture qui a un caractère urgent. L'ADPI a présenté son projet qui consiste à la construction d'un mur de clôture et les deux routes de service externe et interne avec le drainage qui va impacter les travaux de construction de la clôture.</p> <p>La clôture n'est pas indépendante des travaux de drainage. Le représentant du projet HT-CATCOP demande de lui fournir les données utiliser par l'ADPI relatives à l'étude réalisée pour atteindre le débit 50m3/sec.</p> <p>D'autre part, une étude a été réalisée par le Ministère de travaux publics et transports et communications concernant la</p>	

		déviation des eaux pluviales.	
3	Interface des travaux de clôture par rapport au drainage	<p>L'ADPI a présenté le plan de la clôture existante, le drain et le nouveau mur à construire avec les routes extérieures et intérieures. Ainsi que le dimensionnement de drainage et de bassin versant Sud East et dénivellation de 50m3/sec qui passe dans ce canal. L'ADPI n'a pas inclus le dimensionnement du bassin versant Sud de l'aéroport. L'ADPI n'a pas fait l'étude comment l'eau arrive à l'aéroport.</p>	

./.

Liste de présence

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)
UNITE CENTRALE D'EXECUTION (UCE)

PROJET DE CONNECTIVITE DU TRANSPORT AERIEN DANS LA REGION DES CARAIBES-HAITI (CATCOP)

Activité : Divulgateion - PMPP et PEES Date : 10/02/2020
Lieu : Port-au-Prince, local Chatelain Cargo

Feuille de présence

#	Prénom et Nom	Fonction / Institution	email	Téléphone	Signature
---	---------------	------------------------	-------	-----------	-----------

Images expurgé pour des raisons de confidentialité

#	Prénom et Nom	Fonction / Institution	email	Téléphone	Signature

Images expurgé pour des raisons de confidentialité

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICAIONS (MTPTC)
UNITE CENTRALE D'EXECUTION (UCE)

PROJET DE CONNECTIVITE DU TRANSPORT AERIEN DANS LA REGION DES CARAIBES-HAITI (CATCOP)

Activité : Divulgateion: PMPP et PEES Date : 11/02/2020

Lieu : Aéroport du Cap-Haitien

Feuille de présence

#	Prénom et Nom	Fonction / Institution	email	Téléphone	Signature
---	---------------	------------------------	-------	-----------	-----------

Images expurgé pour des raisons de confidentialité