



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI



PROGRAMME EAU, ASSAINISSEMENT ET
HYGIENE DANS LES ZONES URBAINES,
PERIURBAINES ET RURALES DE LA REGION
NORD D'HAÏTI PROGRAMME BID HA-L1135

PLAN DE RESTAURATION DES MOYENS
D'Existence (PRME) DES CAMIONNEURS



**Plan de Restauration des Moyens d'Existence (PRME) des Propriétaires,
Chauffeurs et Aide Chauffeurs Travaillant dans le Commerce de la
Distribution de l'Eau dans la Commune du Cap-Haitien**

Janvier 2025

Table des matieres

<u>I.</u>	INTRODUCTION.....	5
<u>1.1.</u>	Mise en Contexte	5
<u>1.2.</u>	Objectifs du PRME.....	6
<u>1.3.</u>	Méthodologie utilisée pour la réalisation du PRME.....	7
<u>II.</u>	LOCALISATION ET PROFIL ECONOMIQUE DE LA ZONE DU PROJET (CAP-HAITIEN)	7
<u>2.1.</u>	Localisation de la Zone du Programme	7
<u>2.2.</u>	Situation Économique de la Ville du Cap-Haitien.....	9
<u>III.</u>	DESCRIPTION DES ACTIVITES DU PROJET	10
<u>3.1.</u>	Description du programme	10
<u>3.2.</u>	Éligibilité des investissements	12
<u>3.3.</u>	Critères de non éligibilité.....	12
<u>IV.</u>	CADRE JURIDICO LEGAL: PLAN RESTAURATION DES MOYENS D'EXISTENCES	14
<u>4.1.</u>	Les lois et réglementations dans le cadre du PRME.....	14
<u>4.2.</u>	Politique opérationnelle OP-710 BID (Réinstallation Involontaire).....	14
<u>4.3.</u>	Convergences et divergences : cadre national et les normes internationales.....	16
<u>V.</u>	CONSULTATIONS PUBLIQUES DES PAP et MISE EN ŒUVRE	21
<u>5.1.</u>	Consultations des PAP.....	21
<u>5.2.</u>	Mise en Œuvre du PRME :	26
<u>VI.</u>	PROFIL DES CAMIONS ET CARACTÉRISTIQUES DES PAP.....	26
<u>6.1.</u>	Profil des Camions.....	26
<u>6.2.</u>	Caractéristiques des PAP	27
<u>6.3.</u>	Position des PAP sur le choix d'accompagnement.....	28
<u>6.4.</u>	Point d'approvisionnement et livraison des Camions.....	33
<u>VII.</u>	ELIGIBILITE.....	36

7.1. Critères d'éligibilités.....	36
7.2. Date butoir	37
7.3. Matrice d'éligibilité	38
7.4. Considérations sur les personnes vulnérables.....	40
VIII. ÉVALUATION FINANCIERE ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT.....	40
8.1. Estimation des revenus mensuels des propriétaires	40
8.2. Estimation des revenus mensuels des chauffeurs	41
8.3. Estimation des revenus mensuels des Aides chauffeurs:	41
8.4. Les options Compensation.....	41
8.5. Les éléments expliquant le Choix final de Compensation	43
8.6. Financement de la Compensation	43
8.7. Mode de paiement.....	46
8.8. Suivi Post Paiement	47
IX. PROCEDURES DE GESTION DE PLAINTES ET RESOLUTIONS DE CONFLITS	47
9.1. Types de plaintes et conflits.....	47
9.2. Description du système de doléances.....	48
X. IMPLEMENTATION DU PRME ET CADRE INSTITUTIONEL	49
10.1. Gouvernance du PRME	49
10.2. Comité de compensation.....	50
10.3. Indicateur de Suivi	51
10.4. Chronogramme de mise en œuvre.....	52
XI. BUDGET DU PRME	53
XII. BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES	55
XIII. ANNEXES	56

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Synthèse de Comparaison entre la législation haïtienne et l'OP-710 BID -----	12
Tableau 2: Tableau récapitulatif des Consultations Publiques -----	15
Tableau 3 : <i>Choix d'accompagnement des PAP</i> -----	19
Tableau 4 : Estimation des Revenus mensuels par catégorie de PAP -----	25
Tableau 5 : Montant Consolide Compensation -----	29
Tableau 6 : <i>Composition et Rôle des membres du comité de suivi</i> -----	33
Tableau 7 : Suivi du PAR -----	34

LISTE DES FIGURES

Carte d'Haïti -----	5
Carte du Département du Nord -----	5
Photo aérienne du Cap-Haitien -----	6

LISTE DES ABRÉVIATIONS

BID	Banque Interaméricaine Développement
CGES	Cadre de Gestion Environnementale et Sociale
CTE	Centre Technique d'Exploitation
DINEPA	Direction Nationale d'Eau Potable et Assainissement
OP-703	Politique Opérationnelle de la BID en matière environnementale et sociale
OP-710	Politique Opérationnelle de la BID en matière relocalisation
OREPA	Office Régional d'Eau Potable et Assainissement
PAP	Personnes Affectées par le Projet
PAR	Plan d'Action de Relocalisation
PMH	Pompe à Motricité Humaine
PRME	Plan de Restauration des Moyens d'Existence
URD	Unités Rurales Décentralisées
UTE	Unité Technique d'Exécution

I INTRODUCTION

1.1 Mise en Contexte

Le Gouvernement Haïtien avec le financement de la Banque Interaméricaine de Développement (BID) met en œuvre le programme « *eau, assainissement, et hygiène des zones urbaines, périurbaines et rurales, département Nord, Haïti* ». L'objectif de ce programme consiste à améliorer les conditions de vie de la population rurale et urbaine en matière d'environnement et de santé par : (i) l'amélioration durable de l'accès à l'eau potable et des pratiques d'assainissement et d'hygiène dans les zones urbaines ; et (ii) l'amélioration durable de l'accès à l'eau potable et des pratiques d'assainissement et d'hygiène dans les zones rurales du Nord d'Haïti.

Ce programme comprend 3 composantes :

- **Composante I** : amélioration de la gestion technique et commerciale et travaux à impact rapide dans les entreprises d'eau potable et ' d'assainissement, et les Centres techniques d'Exploitation (CTE) en Haïti, visant avant tout à accroître le nombre de clients et leur viabilité financière;
- **Composante II** : investissements prioritaires dans l'eau potable, l'assainissement et l'hygiène dans les zones urbaines du Nord d'Haïti;
- **Composante III** : investissements prioritaires dans l'eau potable, l'assainissement et l'hygiène dans les zones rurales du Nord d'Haïti.

Après la mise en opération de ce vaste programme de distribution de l'eau dans les ménages au niveau de la commune du Cap-Haitien, le secteur œuvrant dans le commerce de la distribution de l'eau dans la commune perdra une partie de leurs sources de revenus. De toute façon, il continuera à fonctionner normalement et à développer ses activités dans les zones non couvertes par le programme.

Pour compenser ces pertes et accompagner les Personnes Affectées par le Projet (PAP), l'Office Régionale d'Eau Potable et Assainissement (OREPA Nord) a choisi de réaliser un Plan de Restauration des Moyens d'Existence (PRME), en vertu du cadre légal haïtien et des normes internationales, notamment les politiques opérationnelles de la BID (OP 7.10). Il est important de mentionner que la mise en œuvre de ce plan contribuera à une plus grande sécurisation des travaux et des installations du programme.

Les PAP sont constituées des personnes œuvrant dans le commerce de la distribution de l'eau au Cap-Haitien. Il est composé de ces catégories de personnes suivantes :

- 13 propriétaires de 14 camions ;
- 14 Chauffeurs de Camions ;
- 24 Aide chauffeurs.

En effet, les points qui seront développés dans ce PRME sont les suivants :

- La méthodologie de catégorisation et caractérisation des parties prenantes affectées par le programme (PAP);
- L'analyse des politiques opérationnelles de la BID et des normes de l'État haïtien en la matière ;
- Les procédures en matière des gestions et résolution de conflits dans le cadre de ce processus ;
- L'évaluation financière du PRME ;
- Les responsabilités, le chronogramme de mise en œuvre et de suivi, etc.

1.2 Objectifs du PRME

Le PRME élaboré conformément au cadre légal haïtien, aux directives du Cadre de Gestion Environnementale et Sociale du Programme (CGES) et à la Politique Opérationnelle de la BID définit de manière systématique les procédures et mesures visant à d'atténuer les effets négatifs en indemnisant les pertes dues à la perte partielle de revenus des personnes œuvrant dans le commerce de la distribution de l'eau au Cap-Haïtien. De manière spécifique, les objectifs visés par l'élaboration et la mise en œuvre du PRME sont les suivants :

- A. fournir un résumé et une analyse des informations collectées sur le projet, le secteur de la distribution et les Personnes affectées par le projet (PAP) ;
- B. faire une description du cadre légal et institutionnel relatif au PRME ;
- C. définir et spécifier les critères de base permettant de déterminer l'éligibilité des PAP et les dates limites (butoirs) pour intégrer le PRME ;
- D. décrire les étapes permettant d'aboutir à une proposition finale ;
- E. décrire les consultations réalisées avec les PAP ainsi que le programme de consultations qui sera appliqué dans le cadre de la mise en œuvre du PAR ;
- F. s'assurer que ce processus de restauration, s'il y a lieu, soit déterminé de manière participative avec les PAP.

G. s'assurer que les activités du PMRE soient conçues et exécutées en tant que programme de développement durable

1.3 Méthodologie utilisée pour la réalisation du PRME

La méthodologie adoptée pour cette évaluation se concentre principalement sur la prise en compte des conséquences économiques et sociales des pertes partielles de revenus au niveau du secteur de la distribution de l'eau au Cap-Haïtien. La démarche a été structurée autour de plusieurs activités, dont notamment :

- Revue des antécédents et documentation disponible : la législation haïtienne, le CGES du Programme, la Politique Opérationnelle de la BID (OP-710) ;
- Analyse de la zone d'activité du projet
- Analyse des impacts potentiels du projet sur les PAP, y compris leur cadre de vie, leurs moyens de subsistance et leurs biens ;
- Réunions avec les PAP (Propriétaires, Chauffeurs et Aide-Chauffeurs), les autorités locales, la direction du projet, Mairie du Cap-Haïtien, les notables, etc.
- Consultation et participation des PAP pour mieux comprendre leurs besoins, leurs préoccupations ;
- Rédaction du PAR proprement dit et soumission à la Banque pour avis de non-objection ;
- Mise en œuvre du PAR, en veillant à ce que toutes les mesures soient mises en place de manière transparente et équitable ;
- Rapport d'achèvement, suivi et évaluation du PAR.

II LOCALISATION ET PROFIL ECONOMIQUE DE LA ZONE DU PROJET (CAP-HAITIEN)

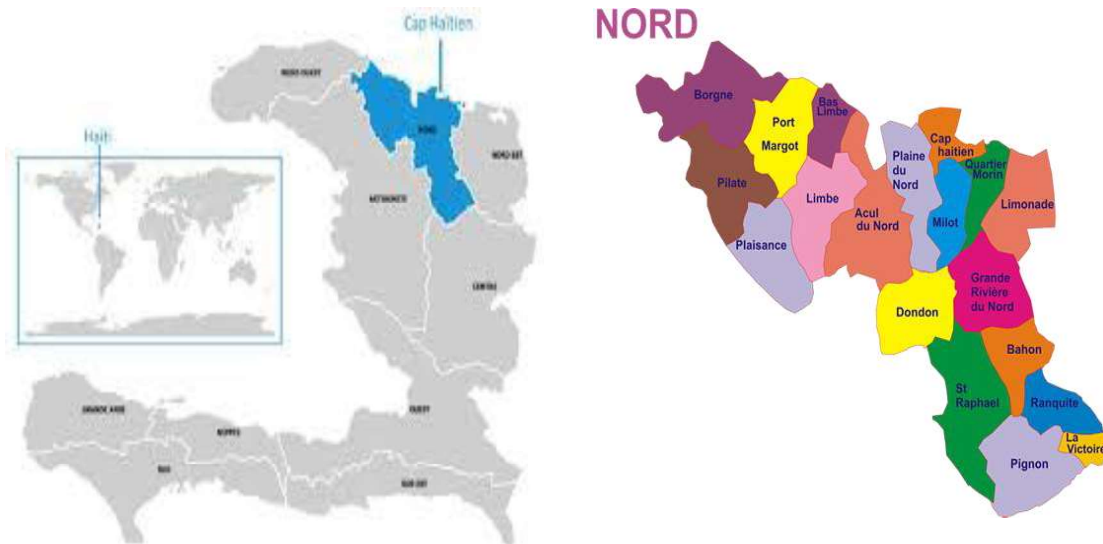
2.1 Localisation de la Zone du Programme

Le programme se développera essentiellement dans la Ville du Cap-Haïtien, seconde ville en importance du pays après la Capitale, Port-au-Prince. La commune du Cap-Haïtien est le Chef-lieu du Département du Nord qui dispose de 19 communes. Elle a une superficie de 2105,19 km² et une population estimée

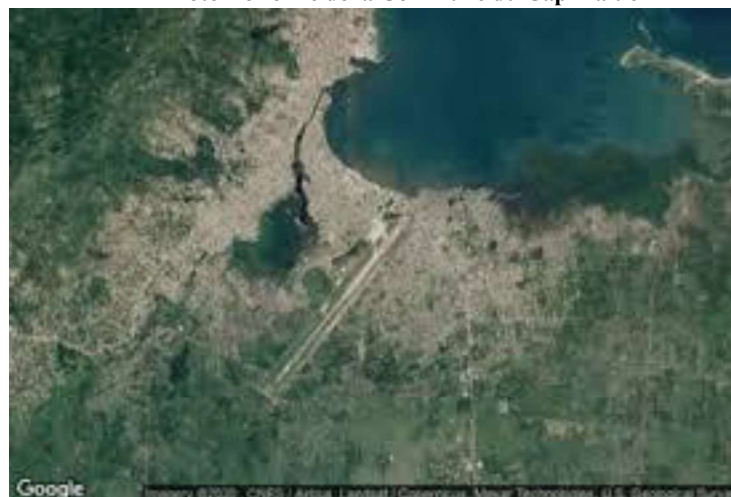
à plus de 1 millions d'habitants selon les données de l'Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (IHSI).

Cap-Haitien est considéré comme la capitale touristique et historique du pays. Elle a une population de plus de 270,000 habitants selon les données de l'IHSI en 2015. Certaines sources estiment que Cap-Haitien possède une population de plus de 450,000 habitants durant ces dernières années suite à l'accélération du processus de migration interne causé par le séisme de 2010 et le climat de violence généralisée de la région métropolitaine de Port-au-Prince.

1- Carte d'Haïti et du Département du Nord



2- Photo Aérienne de la Commune du Cap-Haitien



2.2 Situation Économique de la Ville du Cap-Haitien

La ville du Cap-Haïtien, véritable plaque tournante de l'économie du département, avec un rayonnement qui dépasse les limites de nos frontières, grâce à ses infrastructures portuaires et aéroportuaires. La deuxième ville du pays entretient des relations commerciales florissantes avec Miami, qui l'approvisionne en produits manufacturés et de première nécessité. Il entretient des liens étroits avec la République Dominicaine, spécialement la région du Cibao. La Région du Cap-Haitien maintient aussi une grande relation d'échange à travers de vols réguliers reliant Haïti avec les îles Turques et Caïques, les Bahamas, Cuba et les États-Unis.

Le département du Nord dispose d'un excellent potentiel agricole grâce à une diversité de sols considérés comme les meilleurs du pays (Plaine du Nord, Plaine du Limbé, Plaine alluviale de Saint Raphaël, entre autres). Le département du Nord fait partie de la grande zone de pêche de la côte atlantique, avec 125 kilomètres de côtes et un plateau continental de 6 km de large par endroits.

Le Parc National Historique, Citadelle, Sans Souci, Ramiers (PNS-CSSR) déclarée patrimoine mondiale par l'Organisme des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture (UNESCO) se trouve à 18 kms de la ville du Cap-Haitien qui elle-même est considéré comme un patrimoine national. L'industrie du Tourisme et le secteur culturel constituent des atouts importants pouvant dynamiser de nombreux autres secteurs de l'économie locale.

Le secteur industriel, créateur de valeur ajoutée malgré son fort potentiel, est essentiellement constitué de petites unités de transformation de produits de base (canne à sucre, matériaux de construction, usines de glace et d'eau traitée, deux usines de boissons, etc.) Selon l'étude "Développement et gestion des ressources en eau", Projet HAI/86/003, elle ne représente que 10% du total des entreprises industrielles du pays et 3% des emplois industriels¹.

¹[Économie - Administration Départementale Nord d'Haiti \(adnhaiti.ht\)](http://adnhaiti.ht)

III DESCRIPTION DES ACTIVITES DU PROJET

3.1 Description du programme

L'objectif du projet est d'améliorer les conditions de vie en matière d'environnement et de santé de la population rurale et urbaine du Nord d'Haïti par : (i) l'amélioration durable de l'accès à l'eau potable et des pratiques d'assainissement et d'hygiène dans les zones urbaines du nord d'Haïti ; et (ii) l'amélioration durable de l'accès à l'eau potable et des pratiques d'assainissement et d'hygiène dans les zones rurales du Nord d'Haïti.

Les composantes du programme sont les suivantes :

Composante I : Amélioration de la gestion technique et commerciale et travaux à impact rapide dans les entreprises d'eau potable et d'assainissement (10,02 millions de dollars).

Le projet financera les activités suivantes: (i) structuration et mise en œuvre d'une Association Public-Privée (APP) pour la compagnie des eaux du Cap Haïtien; (ii) mise à jour du cadastre de clients; (iii) acquisition de connexions à domicile; (iv) petite extension et densification des réseaux; (v) acquisition de matériaux pour la mesure de la production; (vi) un système d'APP de faible montant pour améliorer la gestion des excréments; et (vii) des campagnes de communication pour améliorer la transparence et augmenter le nombre de clients. Le modèle d'APP prévu dans le cas de la ville de Cap Haïtien est celui d'un contrat par résultats où les professionnels occuperont des postes de responsabilité de l'entreprise (directeur de l'entreprise, directeur technique, ressources humaines) tout en assurant la formation du personnel local. En outre, un soutien technique sera fourni pour soutenir tous les CTE en Haïti, visant avant tout à accroître le nombre de clients et leur viabilité financière.

Composante II : Investissements prioritaires dans l'eau potable, l'assainissement et l'hygiène dans les zones urbaines du nord d'Haïti (95,08 millions de dollars).

Le projet financera : (i) des travaux de construction de réservoirs de stockage et de réseaux d'eau potable ; (ii) des ouvrages de renforcement de la production d'eau potable ; (iii) les connexions à domicile et les kiosques dans les zones marginales ; (iv) des campagnes de changement de

comportement pour améliorer les pratiques d'hygiène ; et (v) l'adaptation des installations d'assainissement et d'hygiène dans les écoles, les marchés et les centres de santé.

Le projet d'eau potable dans la ville du Cap Haïtien (48 millions de dollars) optimise les infrastructures existantes en se concentrant sur la construction de réseaux d'approvisionnement (256 km) pour atteindre un nombre total de ménages bénéficiaires de près de 50 000. Le reste des infrastructures serait orienté vers des travaux d'approvisionnement urbains similaires à ceux du Cap-Haïtien. L'échantillon sera composé du projet Cap Haïtien. Pour le reste de cette composante, il existe une liste préliminaire qui sera confirmée avec DINEPA. La liste a été établie en fonction de la population bénéficiaire totale, de la disponibilité d'une source d'approvisionnement, des coûts des investissements et des opérations préliminaires, et des synergies avec l'exploitation des déchets solides HA-L1106.

Composante III : Investissements prioritaires dans l'eau potable, l'assainissement et l'hygiène dans les zones rurales du nord d'Haïti (14 millions \$ US).

Dans le cadre de la composante II, le projet financera les activités suivantes :

- la protection des sources et la réhabilitation des petits réseaux gravitaires en milieu rural ;
- la construction et la réhabilitation de puits à l'aide de pompes à motricité humaines (PMH) ;
- campagnes de promotion de l'amélioration de l'accès à l'assainissement et l'hygiène;
- l'adéquation de l'assainissement et de l'hygiène dans les écoles et les centres de santé; et
- l'appui pour renforcer les capacités des unités rurales décentralisées de la DINEPA (URD). D'après les estimations réalisées il a été calculé que 30 sections communales pourront être incluses au programme pour améliorer l'accès à l'eau, l'assainissement et les pratiques d'hygiène.

Gestion du projet (5,9 millions de dollars).

Le projet financera l'Unité Technique d'Exécution (UTE) qui se trouve au sein de l'OREPA Nord et qui bénéficiera de personnel technique avec des capacités techniques, administratives et fiduciaires pour la bonne exécution du programme.

3.2 Éligibilité des investissements

Le Programme a été conçu comme un projet d'ouvrages multiples basé sur un échantillon représentatif de projets. La OREPA NORD sera l'institution qui priorisera les projets d'investissement à financer dans le cadre du programme, conformément aux critères d'éligibilité techniques, financiers et économiques définis dans le Manuel d'Opération du Programme et aux critères d'éligibilité environnementale et sociale établis dans le présent CGES.

Pour les critères d'éligibilité généraux, les projets doivent répondre aux exigences suivantes :

- i) pour les ouvrages urbains : ils seront sélectionnés en fonction de la population bénéficiaire totale, disponibilité d'une source d'approvisionnement, coûts des investissements et des opérations préliminaires, et synergies avec l'exploitation des déchets solides HA-L1106 ;
- ii) pour les sections communales : seront pris en compte pour la priorisation les résultats de l'enquête sur les foyers réalisée par la OREPA NORD en 2017, en particulier les critères suivants seront pris en compte : nombre d'habitants ; taux de défécation à l'air libre ; taux d'accès à un service d'eau élémentaire ; coûts des investissements.
- iii) pour les ouvrages urbains et les sections communales : les projets doivent être classifiés B ou C selon la politique environnementale OP-703 de la BID,

3.3 Critères de non éligibilité

Les projets sont considérés non éligibles dans le cadre du financement du présent Programme quand ils présentent des risques et des impacts associés aux projets de catégorie A, c'est-à-dire tout projet susceptible d'avoir des impacts environnementaux négatifs importants et des effets sociaux associés, ou bien qui ait des implications profondes qui affectent les ressources naturelles (OP-703 BID).

En ce sens, les projets présentant au moins l'une des caractéristiques suivantes ne seront pas éligibles :

1. Impacts négatifs irréversibles : lorsque les projets génèrent des impacts pour lesquels une période « significative » 2 est nécessaire pour inverser³ les effets.
2. Impacts sans précédent : en raison du manque de connaissance ou du manque d'expérience sur la technologie et / ou les actions du projet, un niveau élevé d'incertitude est généré concernant les risques environnementaux réels ou potentiels que cette technologie / action implique.
3. Impacts de nature diverse : projets qui exacerbent les impacts naturels potentiels et / ou les risques de catastrophes naturelles potentielles.
4. Habitats naturels critiques : Projets qui signifient la perte ou la dégradation significative d'habitats naturels critiques et / ou importants. Par dégradation significative on entend une diminution grave de l'intégrité d'un habitat essentiel ou naturel causé par un changement radical d'utilisation à long terme des terres ou de l'eau. Cependant, dans certains cas, avant l'exécution d'un ouvrage il est possible de mettre en place un Plan de gestion de l'habitat naturel pour atténuer les impacts.
5. Réinstallation involontaire de communautés : Projets qui entraînent la réinstallation et / ou la perte d'habitations et / ou de moyens de subsistance d'un nombre important de personnes.
6. Sites et / ou patrimoine culturel critique : Projets ayant des impacts négatifs, non atténuants, qui affectent de manière significative le patrimoine et / ou les biens culturels critiques, y compris les sites archéologiques et historiques, etc. Traités et / ou accords internationaux : Projets contraires aux obligations contractées dans le cadre d'accords, de traités ou de conventions environnementaux internationaux signés par le pays et liés aux activités du projet ou à ses impacts.
7. Aménagement du territoire : Projets qui interfèrent avec les directives spécifiques de planification territoriale, les zones prévues pour l'urbanisation et / ou l'expansion urbaine.
8. Risques d'effondrement sur l'infrastructure et / ou les services existants : Projets qui génèrent des risques d'effondrement sur l'infrastructure et / ou les services existants dans une zone donnée, et dont les risques / impacts associés ne peuvent être atténués par des mesures d'atténuation adéquates.

IV CADRE JURIDICO LEGAL: PLAN RESTAURATION DES MOYENS D'EXISTENCES

Le cadre politique, juridique et institutionnel applicable à ce plan de restauration des moyens d'existence (PRME) renvoie aux politiques, procédures, règles qui impliquent plusieurs acteurs, secteurs et structures au niveau national et aux directives de la BID. Le terme Relocalisation ou Réinstallation Involontaire constitue le terme générique utilisé dans les organisations internationales pour se référer aux activités de compensation, réparation de personnes déplacées physiquement ou économiquement dans des institutions comme la BID ou la Banque Mondiale (BM)

La législation haïtienne ainsi que les cadres de politiques pour la réinstallation, la compensation des ménages et la restauration des moyens d'existences définissent les procédures juridiques à appliquer et les méthodes de bonnes pratiques à mettre en œuvre pour garantir que les droits des PAP soient respectées.

4.1 Les lois et règlementations dans le cadre du PRME

En matière de restauration des moyens d'existence de personnes affectées par un projet, la législation haïtienne est muette sur la question, mais n'interdit pas cette pratique par d'autres acteurs sociaux, humanitaires ou internationaux. La législation haïtienne prévoit uniquement une indemnité juste et équitable dans le cas d'une expropriation pour cause d'utilité publique en vertu des lois et dispositions suivantes : la loi du 3 septembre 1979, la loi du 18 septembre 1979, du 1er septembre 1951, du 12 janvier 1934 et du 28 juillet 1927.

On doit noter également la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique publiée par le Moniteur du 8 Novembre 1979 ainsi que le Décret d'application de la loi du 28 juillet 1927

4.2. Politique opérationnelle OP-710 BID (Réinstallation Involontaire)

La Politique Opérationnelle OP 7.10 portant sur la « Réinstallation Involontaire » s'applique si un projet financé par la BID est susceptible d'entraîner une réinstallation involontaire de populations, des impacts sur leurs moyens d'existence, l'acquisition de terres ou des restrictions d'accès à des ressources naturelles constituant la source principale de subsistance de ces populations locales.

Il est important de mentionner que la Réinstallation Involontaire désigne le terme générique s'appliquant à tout processus restauration, d'indemnisation ou restauration, etc., de personnes ou communautés affectées par la mise en œuvre de projets.

Selon la BID, l'OP-710 vise à réduire à minima la déstructuration des moyens d'existence des personnes vivant dans la sphère d'influence du projet. Il s'agit d'éviter ou réduire autant que possible les besoins de déplacement et, si elles y sont contraintes, que les personnes seront traitées de manière équitable et, quand c'est possible, pourront avoir part aux avantages offerts par le projet requérant leur réinstallation.

D'une manière générale, les principaux principes adoptés pour le développement et la mise en œuvre des Plans d'Action pour la Relocalisation (PAR) sont,, on doit préciser le PAR constitue un terme générique qui englobe toutes les actions des projets de réparation, réduction et minimisation des impacts négatifs sur des tiers :

- Les déplacements aussi bien physiques qu'économiques doivent être évités au maximum,
- Toute personne pouvant prouver sa propriété ou occupation paisible est éligible à une compensation pour les pertes occasionnées qu'il s'agisse de terre, de structure, d'agriculture, ou de toute autre activité économique.
- Le montant des compensations est établi sur la base d'un barème juste et équitable qui permet le remplacement effectif des biens perdus via la mise en œuvre du projet. Aucune dépréciation ne sera appliquée aux compensations et indemnités d'expropriation.
- Le recensement des PAP, l'inventaire des terres et biens affectés de même que le paiement des compensations doivent être préalables au début des travaux de terrassement.
- Les relocalisations doivent faire l'objet d'un accompagnement particulier des personnes affectées et un suivi doit permettre de vérifier leur bonne réinstallation. Lorsque le terrain est disponible et
- la densité de population à déplacer suffisante, une relocalisation sur des terrains bâtis peut être envisagée dans le PAR et faire l'objet d'un développement particulier (notamment concernant les terrains d'accueil).
- Les PAP seront consultées et partie-prenantes dans la mise en place du processus de compensation et d'expropriation.
- Un plan de restauration des moyens d'existence permettra d'accompagner les PAP au travers de compensations non-monétaires.

4.3 Convergences et divergences : cadre national et les normes internationales

Un certain nombre d'éléments du cadre légal national se convergent dans certains points avec les normes de performances sociales de la BID et sont en contradiction dans d'autres. Voyons le tableau de synthèse suivant :

Tableau 1 : Synthèse de Comparaison entre la législation haïtienne et l'OP-710 BID

Aspects	Législation Haïtienne	BID OP-710	Conclusion
1- Expropriation pour cause d'utilité publique dans le cadre des projets	Selon la Constitution du 29 mars 1987, alinéa H, la propriété privée est reconnue et garantie. L'expropriation pour cause d'utilité publique peut avoir lieu moyennant le paiement ou la consignation ordonnée par la justice aux ordres de qui de droit, d'une juste et préalable indemnité fixée à dire d'expert.	Cette politique s'applique à toutes les composantes du projet entraînant une réinstallation involontaire, quelle que soit la source de financement de celui-ci. Elle s'applique également aux autres activités donnant lieu à une réinstallation involontaire, qui, aux yeux de la Banque, sont a) directement et notoirement en relation avec le projet financé par la Banque; b) nécessaires pour atteindre les objectifs tels qu'ils ont été fixés dans le document du projet ;	Il y a convergence entre les normes de l'État Haïtien et celles de la BID
2- Bénéficiaire, critères d'éligibilité:	Selon la loi du 18 septembre 1979, l'expropriation pour cause d'utilité n'est autorisée qu'à des fins d'exécution des travaux d'intérêt général. Ce point constitue une cause essentielle, nécessaire et suffisante en matière d'expropriation forcée, la mission de service public affectant l'immeuble déclaré	Les personnes déplacées peuvent appartenir à l'une des trois catégories suivantes : a) Les détenteurs d'un droit formel sur les terres (y compris les droits coutumiers et traditionnels reconnus par la législation du pays) b) Celles qui n'ont pas de droits formels sur les terres au moment où le recensement commence, mais qui ont des titres fonciers ou	La politique de la BID et les lois haïtiennes se rejoignent, en ce qui concerne les personnes qui peuvent être déplacées. Il y a convergence

Aspects	Législation Haïtienne	BID OP-710	Conclusion
	d'Utilité Publique pour l'exécution des dits travaux.”	autres c) Celles qui n'ont ni droit formel ni titres susceptibles d'être reconnus sur les terres qu'elles occupent.	
3- Compensation en espèces	<p>La compensation en espèces constitue le principe dans la législation haïtienne, lorsqu'il s'agit d'une expropriation pour cause d'utilité publique.</p> <p>Les indemnités doivent être suffisantes pour compenser les pertes subies. Elles doivent réparer l'intégralité du préjudice.</p>	<p>Le paiement en espèces d'une compensation pour perte de biens est acceptable dans les cas où :</p> <p>a) Les moyens d'existence étant tirés des ressources foncières, les terres prises par le projet ne représentent qu'une faible fraction de l'actif affecté et le reste de l'actif est économiquement viable ;</p> <p>b) Des marchés actifs existent pour les terres, les logements et le travail, les personnes déplacées utilisent de tels marchés et il y a une offre disponible suffisante de terres et d'habitations</p> <p>c) Les moyens d'existence sont pas fondés sur les ressources foncières. Les niveaux de compensation en espèces devront être suffisants pour financer le remplacement de terrains perdus et autres actifs au coût intégral de remplacement sur les marchés locaux.</p>	<p>La politique de la Banque et la législation haïtienne se rejoignent en matière de compensation en espèces en prévoyant des indemnités justes, en ce sens qu'elles doivent réparer l'intégralité du préjudice. Il y a convergence.</p>
4- Délais pour la compensation	Les textes prévoient une juste et préalable indemnité avant la prise en possession du	La mise en œuvre des activités de réinstallation est connexe à l'exécution de la composante	La politique de la Banque et la législation haïtienne

Aspects	Législation Haïtienne	BID OP-710	Conclusion
	terrain concerné par l'expropriation. Le déplacement ne peut donc intervenir qu'après le paiement ou la consignation des sommes dues.	investissement du projet pour faire en sorte que le déplacement ou la restriction d'accès n'intervienne pas avant que les mesures nécessaires à la réinstallation soient en place.	poursuivent les mêmes objectifs, en ce qui concerne les délais pour les compensations. Il y a convergence
5- Consultations Publiques	La législation haïtienne prévoit la consultation des personnes concernées.	Les populations déplacées devront être consultées de manière constructive et avoir la possibilité de participer à la planification et à la mise en œuvre des programmes de réinstallation.	Il y a convergence
6- Occupants irréguliers	Seules les personnes, physiques ou morales, pouvant mettre leurs titres, en tant que légitimes propriétaires des parcelles, fonds et bâtisses, pourront faire valoir leurs droits à l'indemnisation après une déclaration d'utilité publique en fonction de la loi du 5 septembre 1979	Toutes les personnes impactées dans un projet quel que soit leur statut légal recevront une aide à la réinstallation en lieu et place d'une indemnisation pour les terres qu'elles occupent, et toute autre aide, en tant que de besoin, aux fins d'atteindre les objectifs énoncés dans la présente politique, à la condition qu'elles aient occupé les terres dans la zone du projet avant une date fixée.	Il y a divergence
7- Groupes vulnérables	La législation haïtienne n'a pas prévu de dispositions spéciales pour les groupes vulnérables».	Les politiques de la BID accordent une attention spéciale aux groupes vulnérables, notamment les personnes vivant en dessous du seuil de pauvreté, les travailleurs sans terre, les femmes et les enfants, les populations	Les groupes vulnérables prévus par la BID ne sont pas spécifiquement protégés par les lois haïtiennes stipulant que seuls les titulaires

Aspects	Législation Haïtienne	BID OP-710	Conclusion
		autochtones, les minorités ethniques et toutes les autres personnes déplacées risquant de ne pas être protégées par la législation nationale relative à la compensation foncière.	de droits réels ont droit à une compensation.
8- Compensation en nature	La législation nationale est muette mais n'interdit pas des arrangements en nature.	Les stratégies de réinstallation sur des terres devront être privilégiées en ce qui concerne des populations déplacées dont les moyens d'existence dépendent de la terre. La position de la BID est clairement exprimée.	Il y a divergence
9- Alternatives de compensation	La législation haïtienne ne prévoit pas, en dehors des indemnités d'alternatives de compensation.	Si les personnes déplacées choisissent une autre option que l'attribution de terres..., ou s'il n'y a pas suffisamment de terres disponibles à un coût raisonnable, il faudra proposer des options non foncières fondées sur des perspectives d'emploi ou de travail indépendant qui s'ajouteront à une indemnité en espèces pour la terre et autres moyens de production perdus.	La politique de la BID sur se fonde notamment sur des perspectives d'emploi ou de travail indépendant. Elle n'est pas prise en compte par les lois haïtiennes qui considèrent uniquement les indemnités. Il y a divergence
10- Le coût de remplacement pour les compensations	La législation haïtienne prévoit uniquement une indemnité financière dans la loi du 18 septembre 1979. La logique de coût de remplacement n'est pas	Dans les procédures de la Banque, le coût de remplacement est la méthode d'évaluation des éléments d'actif qui permet de déterminer le montant suffisant pour remplacer les pertes subies et couvrir les	Les procédures de la Banque et de l'Etat Haïti en Juste se divergent, Les normes de la Banque permettent une

Aspects	Législation Haïtienne	BID OP-710	Conclusion
	spécifiquement pris en compte dans la législation haïtienne	coûts de transaction. La logique du cout de remplacement de la Banque vise une situation équitable pour que les pertes puissent être substituées a un niveau égales ou supérieures par rapport à la situation antérieure	meilleure prise en compte. Il y a divergence
11- La gestion des réclamations	La législation haïtienne ne prévoit de réclamations pour les occupants irréguliers, seuls les détenteurs de droits formels peuvent déclencher une procédure en réclamations	La gestion des réclamations est un élément important dans la mise en œuvre du PAR. Tous les affectées, détenteurs de droits informels ou informels ont la possibilité de produire des réclamations n'importe quelle phase du processus mise en œuvre du PAR	C'est un processus permanent au niveau de la Banque. Il est constant a toutes les phases des procédures de la Banque. En ce sens il y une différence marquée entre les normes de la Banque et celles de l'État Haïtien
12- La réhabilitation économique	La législation haïtienne est muette sur les questions de réhabilitation économique et des moyens d'existences. En effet, elle prévoit uniquement une indemnisation pour des détenteurs de droits formels. en fonction de la du 18 septembre 1979	Les procédures de la Banque prévoient la réhabilitation économique afin de rétablir les conditions économiques des PAP visant a les fournir une situation égales ou supérieures par rapport à celles d'avant le ptojet.	Les procédures de l'État Haïtien et de la Banque se divergent totalement sur ce point.

Observation : L'étude du Plan de réhabilitation des moyens d'existences concerne surtout la réhabilitation économique.

V CONSULTATIONS PUBLIQUES DES PAP et MISE EN ŒUVRE

5.1 Consultations des PAP

Les séances de Consultations publiques avec les parties prenantes dans le cadre de la Politique Opérationnelle BID 0P-102 sur la divulgation de l'information des projets financés constituent une condition sine qua non pour l'avancement des activités tant dans la phase de planification que dans la phase de mise en œuvre. Ces séries de rencontres visent principalement à renforcer l'engagement des Parties prenantes, favoriser l'établissement de relations sociales solides, constructives et réceptives tout au cours du cycle de vie des projets.

Dans le cadre du PRME, plusieurs séances de sensibilisation, d'échanges d'information et de consultations publiques ont eu lieu avec les parties prenantes et principalement avec les PAP. Ces rencontres ont eu lieu depuis deux ans au sein de l'OREPA Nord et vont se poursuivre jusqu'à la phase d'accompagnement des PAP qui sont divisées en 3 catégories : les propriétaires de camion, les chauffeurs et les aide chauffeurs. Les PAP doivent être bien informées des dispositions et réglementations afin qu'elles puissent se familiariser avec le processus.

En effet, le tableau suivant présente une matrice des différentes consultations réalisées dans le cadre de la formulation du PRME :

Tableau 2 : récapitulatif des Consultations Publiques

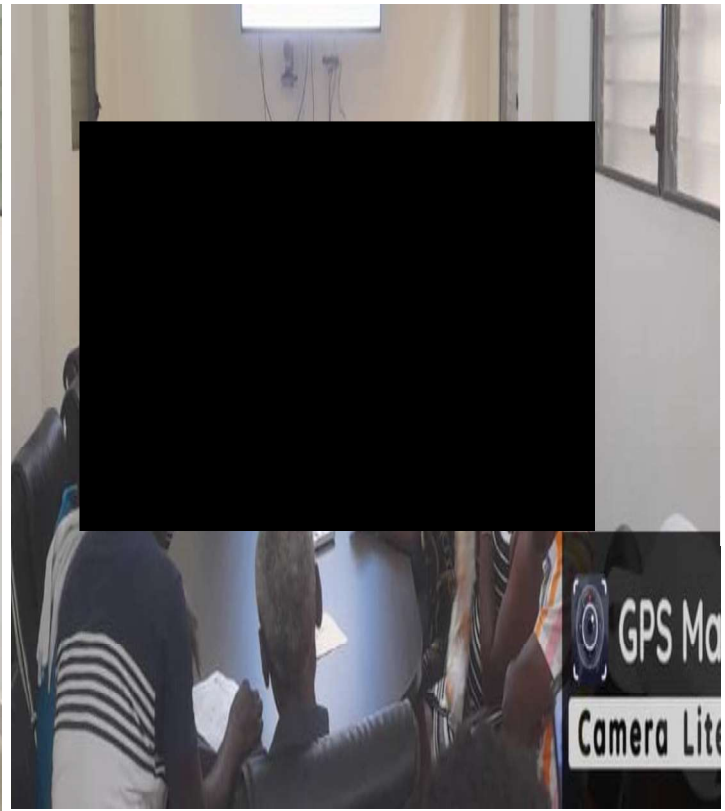
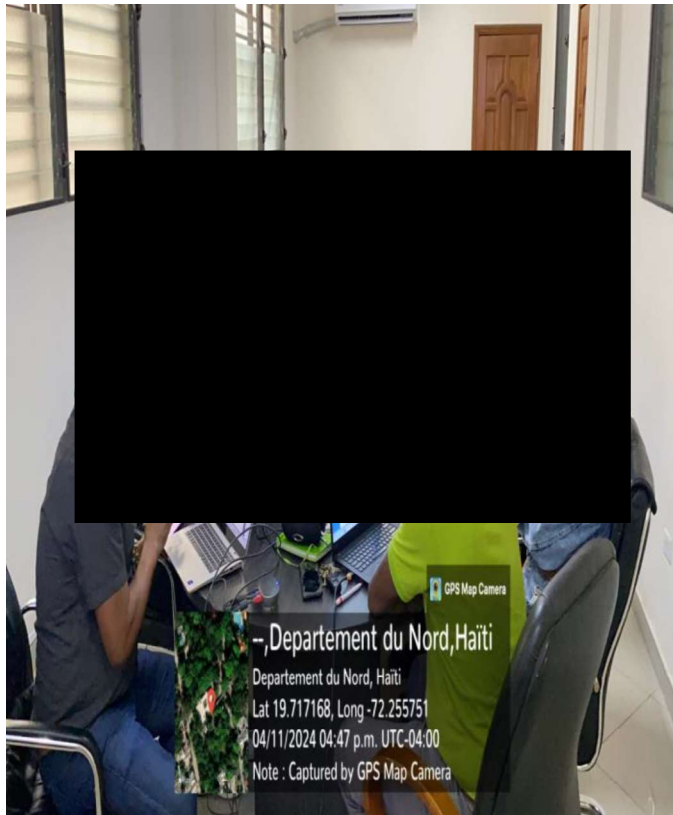
ACTIVITES	DATE	OBJECTIFS
1- Rencontre Cellule Environnementale et Sociale OREPA avec les Camionneurs et les autorités publiques locales.	7 mars 2022	L'Objectif de cette première grande rencontre de consultations publiques avec le secteur œuvrant dans le secteur de la distribution de l'eau dans la commune du Cap-Haitien consiste : <ol style="list-style-type: none"> 1. initier un dialogue avec ce secteur pour recueillir certaines informations et analyser surtout les impacts économiques du programme sur les activités de ce secteur

ACTIVITES	DATE	OBJECTIFS
		<p>2. discuter de la mise en œuvre du plan de restauration des moyens d'existence après la mise en opération du programme.</p>
<p>2- Rencontre de Consultations Publiques avec les acteurs précédemment identifiées pour donner suite à un atelier déjà organisé par l'OREPA Nord en mars 2022 (rapport en annexe)</p>	<p>11 Avril 2024</p>	<p>Dans le cadre de cette rencontre, l'objectif consiste à :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Renforcer les relations avec ce secteur en vue de la mise en œuvre du PRME 2. relancer les activités de PMRE suite à l'organisation de l'atelier de la Cellule Environnementale et Sociale de l'OREPA Nord réalisée en mars de l'année 2022. 3. Travailler avec les acteurs sur la réalisation du processus d'identification et d'actualisation des données des acteurs œuvrant dans le secteur de la distribution de l'eau. 4. Sensibiliser d'autres acteurs impliqués dans le secteur de la distribution de l'eau dans la commune du Cap-Haitien.
<p>3- Enquête sur le processus d'identification des camions</p>	<p>Avril 2024</p>	<p>Les camions de distribution d'eau constituent la base du processus d'identification des parties prenantes, d'où l'importance de procéder à une minutieuse vérification.</p> <p>Sur la base d'un formulaire validé par l'OREPA Nord, nous avons réalisé une enquête avec les propriétaires de camion afin de recueillir certaines infos sur les</p>

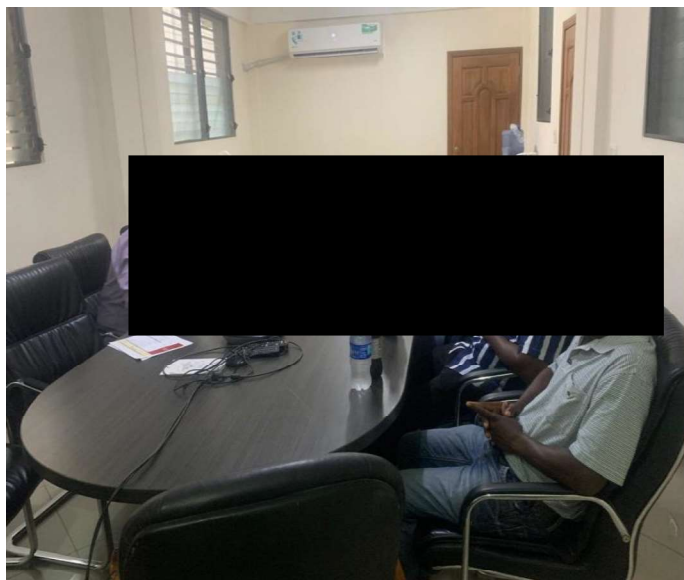
ACTIVITES	DATE	OBJECTIFS
		propriétaires et les caractéristiques du camion.
4- Enquête Socio-économique sur les PAP	Mai 2024	<p>L'enquête socioéconomique en date du 12 mai 2024 nous a permis de recueillir des informations utiles sur les caractéristiques socio-économiques des PAP. Ces informations concernent notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1- L'estimation des pertes de revenus pour chacune des PAP ; 2- La clientèle du secteur ; 3- Les caractéristiques socio démographiques ; 4- Les options d'accompagnement privilégiées ;
5- Rencontre de la DINEPA avec les propriétaires pour déterminer le choix de compensation des PAP.	20 Juin 2024	<p>La mise en opération de ce programme pour la distribution de l'eau dans les foyers du Cap-Haitien réduira de manière significative la demande de ce produit vital et surtout les activités économiques de toutes les catégories d'acteurs impliquées dans le commerce de la distribution de l'eau.</p> <p>Dans ce cadre, le plan de restauration des moyens d'existence (PRME) vise les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. L'accompagnement durable des acteurs : propriétaires, Chauffeurs et Aide-Chauffeurs, 2. Le maintien ou l'amélioration des 3. chauffeurs pour discuter fondamentalement sur les choix de

ACTIVITES	DATE	OBJECTIFS
		<p>compensation et les perspectives d'affaires privilégiées par les PAP. Dans ce cadre, Toutes les PAP impliquées dans ce processus ont fait le choix de recevoir une compensation monétaire.</p>
<p>6- Consultations Publiques</p>	<p>Lundi 29 Juillet</p>	<p>Le lundi 29 juillet 2024, une rencontre de consultation publique du Cluster Environnemental, Social, Santé et Sécurité avec la participation de l'OREPA Nord et les représentants des PAP a été organisée a la salle de conférence de la Chambre de Commerce et des Industries du Nord (CCIPN).</p> <p>L'objectif fondamental de cette importante rencontre avec cette instance de concertation sociale consiste à favoriser la divulgation des informations utiles au niveau de la communauté et permettre que cette instance accompagne ce processus comme témoin</p> <p>Les points suivants discutés a cette rencontre ; sont les suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Présentation des activités et de la philosophie du PRME 2. Méthode de choix des PAP Méthode de choix de compensation 3. Mécanisme de gestion des plaintes

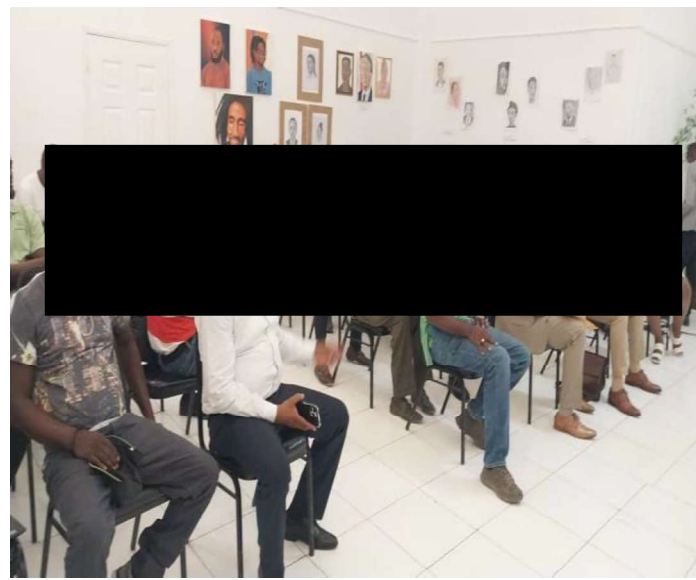
1- *Image Consultations Publiques avec les Propriétaires*



2- *Image Consultations Publiques sur le Choix de Compensation.*



3- *Image sur le Cluster avec les PAP*



5.2 : Mise en Œuvre du PRME :

Dans le cadre de la mise en œuvre du PRME, l'objectif consiste à assurer le suivi d'un ensemble d'activités avec la Direction du programme, les PAP, les autorités publiques locales et les notables de la communauté en vue d'atteindre les objectifs fixés.

Les principales activités dans le cadre de la mise en œuvre sont les suivantes :

- 1- Le financement de l'accompagnement qui se fera avec la participation des notables et autorités locales de la communauté. Dans ce cadre, un document d'engagement fixera les droits et responsabilités des PAP en ce qui a trait la bonne utilisation des ressources qui seront allouées par le PRME.
- 2- Les négociations et les cas de gestion de conflits avec la participation des notables et des autorités locales.
- 3- Rencontre Planification Accompagnement pour préciser l'accompagnement à fournir à chaque PAP.
- 4- Évaluation du Processus : Cette activité consiste à réaliser un rapport d'évaluation du processus de mise en œuvre du PAR.

VI PROFIL DES CAMIONS ET CARACTÉRISTIQUES DES PAP

6.1 Profil des Camions

Les PAP sont essentiellement composées de toutes les personnes œuvrant dans le commerce de la distribution de l'eau dans l'aire de réalisation du programme, la commune du Cap-Haitien. L'identification des PAP s'est réalisée à partir des camions travaillant dans le service de distribution de l'eau. Les principales caractéristiques du camion sont les suivants :

1. le camion le plus récent date de 1995, soit 29 ans et le plus ancien date de 1972 soit 52 ans ;
2. tous les camions sont de 6 cylindres et de 6 roues, à l'exception d'un de 10 roues ;
3. La Clientèle des Camionneurs se compose en très grande partie d'institutions publiques, d'hôtels et de petits distributeurs qui à leurs tour assurent la distribution dans des contenants de 5 gallons

dans certaines zone populaires. La commercialisation de l'eau dans les ménages occupe une infime partie de la clientèle des camionneurs.

6.2 Caractéristiques des PAP

Les PAP sont divisées en trois catégories :

1. Les propriétaires de Camion et Représentants :

Ce sont les patrons du commerce de la distribution de l'eau dans la commune du Cap-Haïtien. Dans la chaîne de service de ce commerce, ils travaillent de concert avec deux catégories de collaborateurs : les chauffeurs et aide Chauffeurs. En ce qui concerne les représentants légaux, ils devront présenter au moment opportun un acte notarié les habilitant à prendre des décisions au nom des propriétaires

Dans le processus d'identification des propriétaires, on a dénombré 14 camions et 13 propriétaires. Une personne est propriétaire de deux camions. Durant la mise en œuvre de la campagne de sensibilisation, nous avons été abordés par téléphone par un potentiel propriétaire prétendant disposer deux camions qui jusqu'ici n'a pas réalisé le dépôt de ses pièces au bureau de l'OREPA Nord comme stipulé dans la campagne de sensibilisation.

L'âge des propriétaires varie entre 30 et 80 ans. L'âge moyen se situe autour de 42 ans. 6 des 13 propriétaires ont fréquenté l'université, les autres ont seulement atteint le niveau secondaire. Parmi ces propriétaires de camion, 10 sont de sexe masculin et 3 sont féminins. 9 sont mariés et les 4 autres vivent en concubinage. Ils habitent la commune du Cap-Haïtien. Tous sont propriétaires de leurs propres maisons et en ont l'expérience d'une activité commerciale. Tous les propriétaires évoluent dans ce commerce depuis ont au moins 10 ans de service.

4 des 13 propriétaires de camion sont des propriétaires d'hôtels et d'autres activités comme la vente de matériaux de construction et la location de voitures. Les autres propriétaires sont des petits commerçants informels évoluant dans le commerce des provisions alimentaires, studio de beauté, etc. Il est important de mentionner que toute cette catégorie dispose d'un compte bancaire pouvant faciliter la réalisation de certaines transactions.

2. Les Chauffeurs :

Le chauffeur constitue le chef des opérations qui assure la gestion logistique et commerciale des activités de ce secteur d'activités. A partir de notre enquête, on a dénombré 14 chauffeurs qui correspondent au nombre total de camions travaillant dans le commerce selon nos consultations. Tous les chauffeurs sont de sexe masculin, ils ont entre 55 et 30 ans. Tous ont atteint le niveau d'éducation primaire, 9 ont atteint le niveau d'éducation secondaire, aucun n'a fréquenté l'université. La grande majorité ne déclare pas disposer de compte bancaire, mais disposent des pièces d'identité pouvant faciliter l'ouverture d'un compte bancaire

3. Les aides chauffeurs des camions dépendent du propriétaire ou du représentant légal du propriétaire. Leur fonction consiste à accompagner les chauffeurs dans la logistique de la distribution et d'entretien des camions. 9 camions disposent de deux aides chauffeur et 4 en disposent un.

La fonction d'aide-chauffeur requiert d'une grande capacité physique. Dans ce cadre, presque tous les aides chauffeurs ont moins de 30 ans et sont exclusivement de sexe masculin. Tous ont atteint le niveau primaire, quelques-uns en ont atteint le niveau secondaire. Ils vivent exclusivement dans la région du Cap-Haitien. La grande majorité ne déclare pas disposer de compte bancaire, mais cependant dispose de pièces d'identité pouvant faciliter l'ouverture d'un compte bancaire.

6.3 Position des PAP sur le choix d'accompagnement

La position des PAP sur le Choix d'accompagnement a été réalisée à travers une méthodologie participative avec chacune des PAP impliqués dans le processus. En effet, en date du 27 juillet, a la salle de Conférence de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Nord (CCIPN), l'OREPA Nord a réalisé une rencontre avec les équipes de camionneurs composés de propriétaires, chauffeurs et aide chauffeurs en date du 27 juillet 2024.

En effet, le tableau ci-dessous représente le choix d'accompagnement et les perspectives d'affaires de toutes les PAP.

Tableau 3 : Choix d'accompagnement des PAP

No	Nom et Prenom			Choix Accompagnement	Perspectives d'Affaires	Moyens de Contrôle
	Propriétaire	Chauffeur	Aide Chauffeur			
1	[REDACTED]			En effectif	<ul style="list-style-type: none"> - Propriétaires : Produits Alimentaires, - Chauffeur : Transport en commun - Aide Chauffeur : Cartes téléphones - Aide chauffeur : Transport 	<p>Sous le leadership d'un agent Social, responsable de l'application de la mise en œuvre du protocole d'engagement en vue de la bonne utilisation du montant de la compensation, les activités de contrôle suivantes seront mises en œuvre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Visites d'Inspection Commerciale des activités • Vérification Pièces transactions commerciales sur les ventes les Ventes et les achats
2	[REDACTED]			En effectif	<ul style="list-style-type: none"> - Propriétaires : Salon de beauté - Chauffeur : Transport en commun - Aide Chauffeur : Cartes téléphones - Aide chauffeur : Taxis motos 	
3	[REDACTED]			En effectif	<ul style="list-style-type: none"> - Propriétaires : Salon Beauté \ - Chauffeur : Taxis moto - Aide Chauffeur : Cartes téléphones - Aide chauffeur : Cartes téléphones 	
4	[REDACTED]			En effectif	<ul style="list-style-type: none"> - Propriétaire : Renforcement activités - Chauffeur : Taxis motos - Aide Chauffeur : Taxis motos 	

No	Nom et Prenom			Choix Accompagnement	Perspectives d'Affaires	Moyens de Contrôle
	Propriétaire	Chauffeur	Aide Chauffeur			
					- Aide chauffeur : Taxis motos	
5	[REDACTED]			En effectif	- Propriétaire : Renforcement activités - Chauffeur : Transport en commun - Aide Chauffeur : Taxis motos - Aide chauffeur : Taxis motos	-
6	[REDACTED]			En effectif	- Propriétaire : Renforcement activités - Chauffeur : Transport en commun - Aide Chauffeur : Taxis motos - Aide chauffeur : Cartes téléphone	-
7	[REDACTED]			En effectif	- Propriétaire : Renforcement activités - Chauffeur : Transport en commun - Aide Chauffeur : Taxis moto - Aide chauffeur : Taxis motos	Sous le leadership d'un agent Social, responsable de l'application de la mise en œuvre du protocole d'engagement en vue de la bonne utilisation du montant de la compensation, les activités de contrôle suivantes seront mises en œuvre:
8	[REDACTED]			En effectif	- Propriétaire : Produits alimentaires	

No	Nom et Prenom			Choix Accompagnement	Perspectives d'Affaires	Moyens de Contrôle
	Propriétaire	Chauffeur	Aide Chauffeur			
					- Chauffeur : Pièces véhicules - Aide Chauffeur : Taxis motos - Aide chauffeur : taxis motos	<ul style="list-style-type: none"> • Visites d'Inspection Commerciale des activités • Vérification Pièces transactions commerciales sur les ventes les Ventes et les achats
9				En effectif	- Propriétaire : Pièces véhicules - Chauffeur : Transport en commun - Aide Chauffeur : Taxis motos - Aide chauffeur : Taxis motos	
10				En effectif	- Propriétaire : Produits alimentaires - Chauffeur : Transport en commun - Aide Chauffeur : Taxis moto - Aide chauffeur : Cartes téléphones	
11				En effectif	- Propriétaire : Renforcement activités - Chauffeur : Transport en commun - Aide Chauffeur : Taxis motos	-
12				En Effectif	- Propriétaire : Produits alimentaires - Chauffeur : Taxis motos	-

No	Nom et Prenom			Choix Accompagnement	Perspectives d'Affaires	Moyens de Contrôle
	Propriétaire	Chauffeur	Aide Chauffeur			
					- Aide Chauffeur : Taxis motos - Aide chauffeur : Taxis motos	
13				En effectif	- Propriétaire : Produits alimentaires - Chauffeur : Taxis motos	Sous le leadership d'un agent Social, responsable de l'application de la mise en œuvre du protocole d'engagement en vue de la bonne utilisation du montant de la compensation, les activités de contrôle suivantes seront mises en œuvre: <ul style="list-style-type: none"> • Visites d'Inspection Commerciale des activités • Vérification Pièces transactions commerciales sur les ventes les Ventes et les achats
14				En effectif	- Propriétaire : Renforcement activités - Chauffeur : Taxis motos - Aide Chauffeur : Taxis motos	

NB: Les perspectives d'affaires devront être adaptées dans une consultation avec les PAP pour finaliser le processus avant l'octroi du paiement. Les perspectives n'ont pas tenu compte du montant exact alloué à chacune des catégories de PAP. Il est important de tenir de proposer des alternatives d'affaires aux PAP au cas le montant ne permettra pas de financer les activités liées aux perspectives d'affaires

6.4 Point d'approvisionnement et livraison des Camions

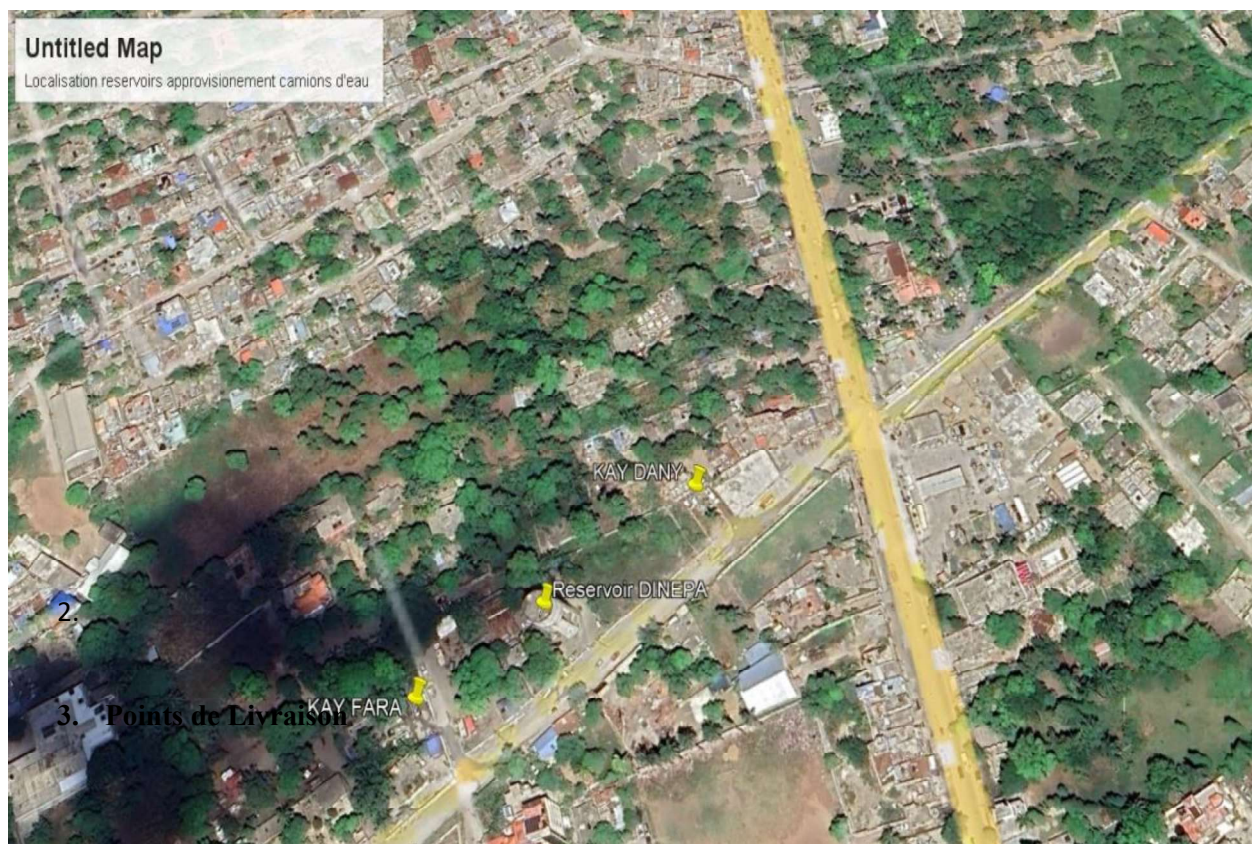
1. Point Approvisionnement :

Les 14 camions œuvrant dans le commerce de l'eau s'approvisionnent presque tous au niveau de 3 principaux points de distribution se trouvant au niveau de la Bretelle reliant la Route Nationale #3 à la Route Nationale # 1. Cette zone constitue un réservoir naturel ou est loge la principale nappe phréatique de la ville du Cap-Haitien.

Tableau 3 : Coordonnées Géographiques des 3 principaux d'approvisionnement

Points Approvisionnement	Longitude	Latitude
Kay Dany	72°10'56.73"W	19°43'18.84"N
Reservoir DINEPA	72°10'59.26"W	19°43'17.66"N
Kay Farah	72°11'1.26"W	19°43'16.81"N

Image 4 : Localisation des 3 points d'approvisionnement



Les principaux points de Livraison relatifs au commerce de distribution d'eau au Cap-Haitien sont constituées des structures et zones suivantes :

- Les Hôtels : 3 propriétaires de camion d'eau sont aussi propriétaires d'hôtel, ils utilisent u les camions de distribution d'eau pour remplir les piscines et les réservoirs d'eau. L'approvisionnement en eau constitue une grande préoccupation au niveau du secteur hôtelier de la ville.
- Les maisons disposant de revenus relativement élevées par rapport à la zone qui se trouvent dans des zones avec grande difficulté de réaliser de forages. Il est important de noter qu'une grande partie de la population, surtout dans le centre-ville, utilise l'eau des puits pour les multiples tâches ménagères, sauf comme boisson.
- La distribution de l'eau ne se fait pas exclusivement dans la commune du Cap-Haitien, mais dans les communes limitrophes comme Plaine du Nord, Quartier Morin et Limonade non touchées par les opérations du programme de la DINEPA.
- Les revendeurs dans certains quartiers populeux achètent l'eau dans les camions de distribution en vue de les revendre dans des contenants de 5 gallons. Dans ces quartiers populeux, l'eau des puits a une très forte teneur en sel qui la rend inutilisable. Cette activité constitue les plus grands clients des camions d'eau et subsistera même après la mise en opération du programme de la DINEPA.

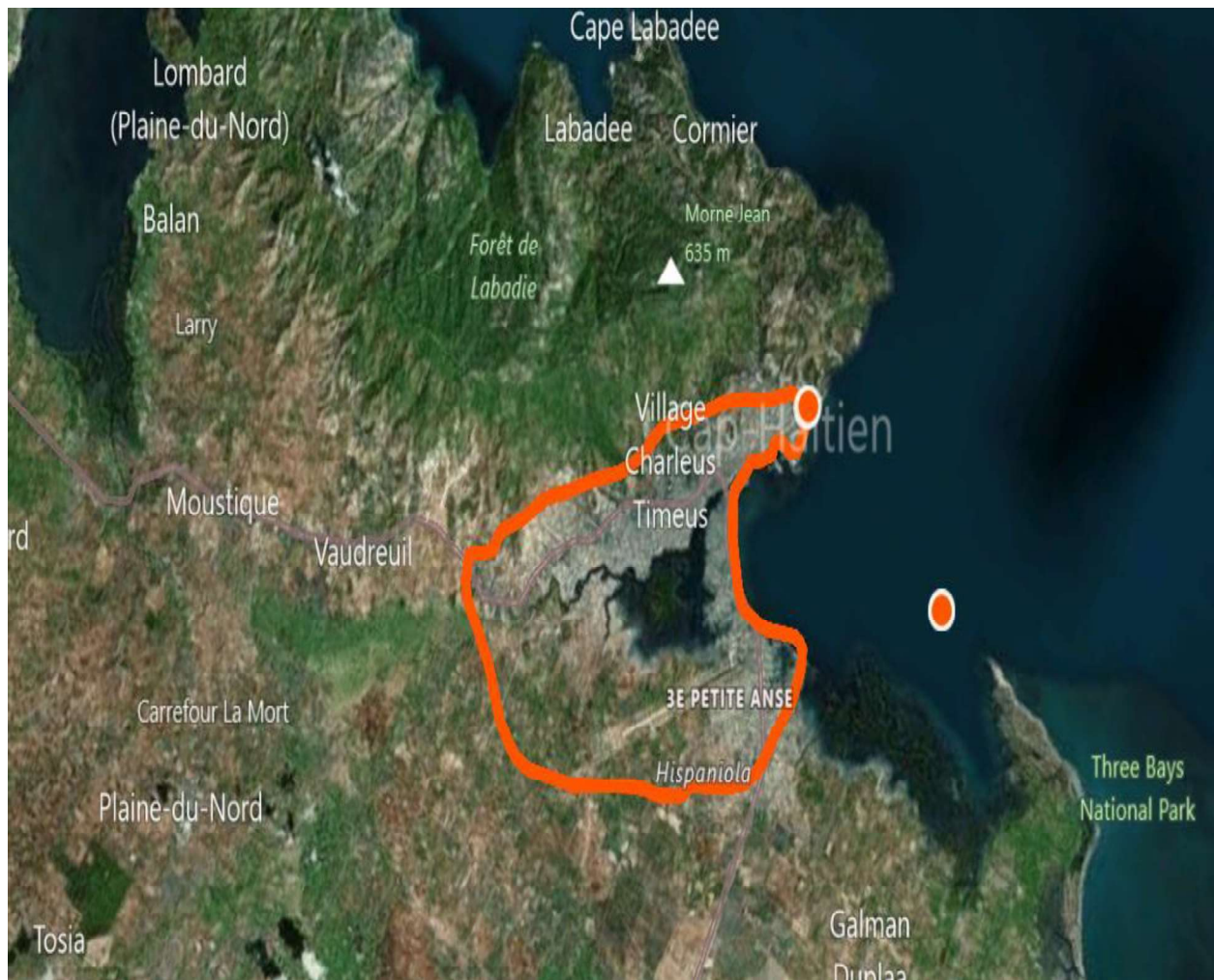
Image 5 : Zone de commerce de l'eau en détail



4. Zones d'opération du Programme

Quoique les opérations de la DINEPA s'étendront sur tout l'espace géographique de la commune du Cap-Haitien, elles n'atteindront pas certains quartiers populeux et certains ménages certains ménages. Cette situation est due surtout aux conditions physiques, a la précarité et a l'absence de revenus de ces quartiers et ménages.

Espace d'opération du programme dans la ville du Cap-Hait d'Oper



VII ELIGIBILITE

7.1 Critères d'éligibilités

A la différence de la législation haïtienne fournissant uniquement une indemnité sur les droits de propriétés (terres et immeubles, espaces agricoles, etc.) pour les Personnes Physiquement Déplacées dans le seul cas d'expropriation pour cause d'utilité publique. La législation haïtienne ne se concorde pas avec les normes internationales. Par exemple, la BID à travers sa politique opérationnelle OP-710 établit clairement la différence entre les Personnes Physiquement Déplacées de celles Économiquement Affectées par la mise en œuvre de ses projets.

L'OP-710 de la BID prévoit un accompagnement économique aux personnes affectées dans la mise en œuvre de ses projets. Dans ce cadre, le projet provoquera une perte partielle de revenus pour le secteur de la distribution de l'eau dans la commune et pourra engendrer d'autres impacts négatifs pour les installations. C'est ce qui explique la mise en œuvre du PRME.

Tenant compte des pertes de revenus générés pour le secteur de la distribution de l'eau dans la commune, la BID a quand même choisi sur l'insistance de l'OREPA Nord de fournir un accompagnement économique à ce secteur pour les pertes partielles de revenus encourues par les camionneurs dans la commune suite au processus de distribution de l'eau dans les ménages.

La propriété d'un camion assurant la distribution de l'eau dans la commune du Cap-Haitien constitue la base principale pour identifier les PAP impliquées dans le processus. Le processus d'identification composé de 3 catégories de PAP est réalisé comme suit :

1. Propriétaires de Camion :

- Le propriétaire ou le représentant muni des pièces de son camion remplit un formulaire (annexe)
- Vérification des pièces et numéros d'immatriculation du camion
- Prise de photo du camion
- Signature du formulaire d'identification par le propriétaire

2. Les chauffeurs :
 - l'information soumise par les propriétaires ou les représentants légaux ;
 - la validité des permis de conduire dument délivrés par l'état haïtien ;
 - . L'enquête sur les caractéristiques de camion.

3. Les Aides Chauffeurs
 - L'Information soumise par les propriétaires
 - L'information soumise par les chauffeurs

7.2 Date butoir

Un processus d'identification des propriétaires en date du 22 avril 2024 a permis non seulement d'actualiser la liste soumise par la Cellule Environnementale et Sociale de l'OREPA Nord suite à un atelier. Ce processus a aussi permis d'élaborer une liste provisoire de propriétaires de camions œuvrant dans le commerce de la distribution de l'eau.

Afin de toucher tous les acteurs œuvrant dans le secteur de distribution de l'eau dans la commune du Cap-Haïtien, on a réalisé une campagne de sensibilisation à grande échelle dans les radios, dans les DJ mobilité et radios à circulation locale et nationale. Il s'agit dans le cadre de cette date butoir s'étendant jusqu'au 30 mai 2024 de :

- 1- s'assurer que tous les acteurs œuvrant dans le commerce de la distribution de l'eau soient au courant du PRME ;
- 2- anticiper les conflits liés aux éventuelles réclamations des PAP ;
- 3- chercher à intégrer d'autres acteurs potentiels non encore touchés par les activités du PRME.

3- Image : Avis Campagne de Sensibilisation

son, Lambi etc.]
Pour Renseignements : +509
322 220/37654077

■ Dinépa nan Okap
DINEPA nan tèt kole ak OREPA Nò a, e nan Kad konstriksyon ak reyabilitasyon rezo dlo potab nan komin Okap, espesyalman nan seksyon Odikap, Petitans ak Sant vil la, vle tabli bonjan kolaborasyon ak tout pwopriyetè kamyon dlo nan zòn entèvensyon projè sila a.

Plizyè chita pale gentan fèt ak anpil nan yo, men biwo a deside diskite ak tout pwopriyetè kamyon dlo alawonbadè. Kidonk depi w se yon pwopriyetè kamyon dlo k ap bay sèvis nan komin Okap, ou dwe kontakte biwo DINEPA/OREPA Nò rapid rapid avan jou k ap 31 me 2024 la.

Nan adrès sa a: ryèl Auberge Villa Cana, Vodrey.

Pou plis enfòmasyon, rele nan nimewo sa yo: 28172059 ou 22602005

DINEPA/OREPA Nò ap Travay !!!

A LOUER 

Maison à louer
Maison sur 2 façades (2 impasses), 4 chambres à coucher,

venicuse
couleur
No : A
En conse
responsa
tualités
plaque.
Georges

Pert
A-382
Je, s
Rouz
général
vehicule
eur g
No : A
En conse
responsa
tualités
plaque.
side Mil

Pert
ICTB-
Caiss
public
e sa r
couleur
No : MC
En conse
Succès d
lité dans
mises av
Caiss

Tableau 4 : Matrice d'éligibilité

No	Catégorie de PAP	Conditions d'éligibilité	Type de perte de ressources	Mesures de compensation en espèces	Mesures d'accompagnement
1	Propriétaires de camion (13)	Propriétaires de Camion travaillant dans le commerce de la distribution de l'eau dans la Commune du Cap-Haitien.	Pertes Partielles de Revenus Commerciaux dus au programme de distribution d'eau de l'OREPA Nord au Cap-Haitien.	Une estimation a été faite pour déterminer le revenu moyen généré par camion. Pour compenser les pertes, on a fourni 3 mois de revenus a chacun des propriétaires	Appui Conseil aux PAP pour s'assurer d'une bonne utilisation du montant qui y sera octroyé.
2	Chauffeurs (14)	Chauffeurs travaillant dans le commerce de distribution d'eau au Cap-Haitien	Pertes partielles de Salaires dus au programme de distribution d'eau de l'OREPA Nord au Cap-Haitien	Une estimation économique a été réalisée pour déterminer le salaire moyen par chauffeur. Pour compenser les pertes, on a fourni 4 mois de salaires à chacun des 14 chauffeurs impliqués dans le plan.	Appui Conseil aux PAP pour s'assurer d'une bonne utilisation du montant qui y sera octroyé.
3	Aide Chauffeurs (24)	Aide-Chauffeurs travaillant dans le commerce de distribution d'eau au Cap-Haitien	Pertes partielles de salaires dus au programme de distribution d'eau de l'OREPA Nord au Cap-Haitien	Une estimation économique a été faite pour déterminer le salaire moyen par aide-chauffeur. Pour compenser les pertes, on a fourni 5 mois de salaire à chacun des aide-chauffeurs impliqués dans le plan.	Appui Conseil aux PAP pour s'assurer d'une bonne utilisation du montant qui y sera octroyé.

7.4 Considérations sur les personnes vulnérables

La politique opérationnelle de la BID (OP-710) en matière de réinstallation et déplacement économique accorde une importance particulière aux personnes vulnérables comme les personnes à mobilité réduite, les femmes sans emploi qui sont des chefs de foyer etc.

En effet, ce point a été pris en compte dans le document. Quoique vivant dans une situation économique précaire, notamment les chauffeurs et aide chauffeurs, on ne peut les considérer comme des personnes vulnérables vivant dans une pauvreté extrême. Le programme ne va pas mettre fin à leur emploi, c'est une affectation partielle, en plus il n'existe pas aucune de ces conditions définissant les personnes vulnérables pour les considérer ainsi.

VIII ÉVALUATION FINANCIERE ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Le PRME est mis œuvre dans le cadre du programme pour accompagner et compenser les pertes de revenus et manque à gagner des PAP après la mise en opération des activités. En effet, l'estimation des revenus mensuels pour chaque catégorie de PAP (Propriétaires, Chauffeurs et Aide Chauffeurs) constitue une base solide permettant de fixer le montant de la compensation en general et pour chaque catégorie de PAP en particulier.

8.1 Estimation des revenus mensuels des propriétaires

Les revenus mensuels sont déterminés en fonction des paramètres suivants :

1. prix moyen d'un camion d'eau par voyage qui équivaut à 15,000.00 gourdes ;
2. camion effectuée en moyennes 3 voyages par jour
3. le revenu quotidien moyen de chaque camion est estimé à 45,000.00 Gourdes ;
4. un camion travail 25 jours dans un mois ;
5. revenu mensuel pour 25 jour de travail équivaut a 1, 125,000.00 gourdes ;
6. le bénéfice mensuel correspond à 25% des ventes, soit : 281,250.00 Gourdes

8.2 Estimation des revenus mensuels des chauffeurs

Pour déterminer le paiement mensuel des aides chauffeurs, on a déterminé le paiement mensuel moyen effectué par chauffeur dans l'industrie. Dans notre évaluation, ce paiement mensuel équivaut à 75,000.00 Gourdes par mois.

8.3 Estimation des revenus mensuels des Aides chauffeurs:

Pour déterminer le paiement mensuel des aides chauffeurs, on a déterminé le paiement mensuel moyen effectué par aide chauffeur dans l'industrie. En effet, ce paiement mensuel équivaut à 30,000.00 Gourdes par mois. Ce montant dépasse amplement le niveau du salaire minimum dans toutes les branches de l'économie nationale.

Tableau 4 : Estimation des Revenus mensuels par catégorie de PAP

Catégorie de PAP	Revenus Mensuel (Gourdes)
Propriétaire	251.500.00
Chauffeurs	75,000.00
Aide chauffeurs	30,000.00

8.4 Les options Compensation

Pour qu'un PRME, soit réellement durable, elle doit accompagner les PAP dans la mise sur pied des activités génératrices de revenus. Selon l'OP 710 de la BID, en matière de déplacement physique ou économique, tout processus de réinstallation quel que soit la nature doit pouvoir contribuer à améliorer la situation de la PAP. De manière spécifique, elle doit permettre aux PAP d'améliorer leurs conditions d'existences, surtout avoir une condition égale ou supérieure par rapport à leur situation antérieure.

Dans ce cadre, la BID privilégie toujours un accompagnement non monétaire et sur mesure en fonction des réalités pratiques de chacune des PAP impliquées dans un processus. Tout ceci, pour s'assurer que les PAP ne tombent dans une situation vulnérable suite aux impacts négatifs dus à la mise en œuvre d'un projet. Dans ce cadre, le processus de réparation des impacts doit contribuer à améliorer durablement la situation économique et les conditions d'existence des PAP.

Tableau 5 : Types de compensation

Types Compensation	PAP	Activités	Avantages	Inconvénients
Natures	Propriétaires	- Transformation citerne d'eau en bus de transport	- Activité durable sur le long terme	- Budget insuffisant pour transformation camions - Il y aura seulement une réduction partielle du commerce de l'eau
	Chauffeurs	- Activités génératrices de revenus	- Activité durable sur le long terme selon les procédures OP-710 de la BID	- Options rejetées par toutes les PAP pour entreprendre leurs propres activités - Budget insuffisant pour le processus de mise en œuvre du PRME
	Aide-Chauffeurs			
Monétaires	Propriétaires	- Fournir aux PAP une compensation monétaire à travers un dépôt sur un compte en banque	- Options acceptées par toutes les PAP - Le budget disponible permettra une meilleure mise en œuvre du processus	- L'option la moins privilégié par l'OP 710 de la BID - Risque d'une utilisation peu efficace du montant de la compensation
	Chauffeurs			
	Aide-Chauffeurs			

8.5 Les éléments expliquant le Choix final de Compensation

Après diverses consultations publiques individuelles, collectives et communautaires sur le processus du PRME, nous avons privilégié la compensation monétaire pour les raisons suivantes :

1. dans toutes les séances de consultations publiques ou individuelles, les PAP exigent toujours l'application de l'option monétaire comme choix de compensation
2. la compensation monétaire ne dispense pas pour autant de la nécessité d'assurer un suivi conseil post paiement avec les PAP en vue d'une bonne utilisation du montant de la compensation;
3. vu l'informalité de l'économie et la conjoncture économique précaire, la compensation monétaire permettra aux PAP d'avoir une meilleure adaptation des prises de décision économique.
4. La compensation couvrira uniquement des pertes partielles, de ce fait les PAP ne cesseront pas leurs activités. C'est ce qui explique le budget alloué pour la mise en œuvre de ce plan. Dans ce cas, procéder à d'autres formes de compensation revient à augmenter de manière considérable le budget de ce processus.

8.6 Financement de la Compensation

Il n'était pas prévu dans le cadre de ce projet de procéder à des exercices importants de réinstallation économique dans ce projet. La nécessité de mettre en œuvre ce PRME sur l'insistance de la DINEPA constitue en quelque sorte une mesure d'accompagnement visant à compenser les pertes partielles de revenus des PAP, protéger nos installations, mais surtout harmoniser nos liens avec la communauté dans la mise en œuvre des travaux.

Les pertes de revenus et salaires générés dues au programme de distribution d'eau au niveau de la commune du Cap-Haïtien constituent la base de travail pour fixer le financement de ces pertes pour chacune de ces catégories impliquées dans le processus, à savoir les propriétaires, les chauffeurs et les aide-

chauffeurs. De ce fait, le montant total à allouer à chaque catégorie de PAP est fixe sur la base du revenu mensuel moyen généré par chaque catégorie : Propriétaire, chauffeurs et aide-chauffeurs.

De ce fait, la répartition est réalisée en fonction de chaque catégorie de la suivante manière : 3 mois pour les propriétaires, 4 mois pour les chauffeurs et 5 mois pour les aide-chauffeurs. C'est fondamentalement le souci d'équité qui explique la différence sur le nombre de mois. Il s'agit surtout de faciliter que les catégories avec les revenus plus bas disposent d'un montant plus ou moins considérable par rapport au budget disponible.

Tableau 5: Montant Consolidé Compensation

Catégorie de PAP	Revenus Moyen mensuel	Nombre de Mois	Montant par Catégorie (Gourde)	Nombre de PAP	Montant Total (Gourdes)	Montant Total Taux 131.00 (USD)
Propriétaires	251,500.00	3	753.000.00	14	10, 542,000.00	80,473.8
Chauffeur	75,000.00	4	300,000.00	14	4, 200,000.00	32,061.06
Aide Chauffeur	30,000.00	5	150,000.00	24	3,600.000.00	27,480.91
Total					18,342,000.00	140,015.47

Tableau 6 : Paiement des PAP

Nom et Prenom des PAP	Categorie	Montant (Gourde)
1-		753.000.00
2-		753.000.00
3-		753.000.00
4-		753.000.00
5-		753.000.00
6-		753.000.00
7-		753.000.00

8-	[REDACTED]	Propriétaires de camions	753.000.00
9-			753.000.00
10-			753.000.00
11-			753.000.00
12-			753.000.00
13-			753.000.00
14-			753.000.00
1-	[REDACTED]	Chauffeurs	300,000.00
2-			300,000.00
3-			300,000.00
4-			300,000.00
5-			300,000.00
6-			300,000.00
7-			300,000.00
8-	[REDACTED]		300,000.00
9-			300,000.00
10-			300,000.00
11-			300,000.00
12-			300,000.00
13-			300,000.00
14-			300,000.00
1-	[REDACTED]		150,000.00
2-			150,000.00
3-			150,000.00
4-			150,000.00
5-			150,000.00

6-			150,000.00
7-			150,000.00
8-			150,000.00
9-			150,000.00
10-			150,000.00
11-		Aide Chauffeur	150,000.00
12-			150,000.00
13-			150,000.00
14-			150,000.00
15-			150,000.00
16-			150,000.00
17-			150,000.00
18-			150,000.00
19-			150,000.00
20-			150,000.00
21-			150,000.00
22-			150,000.00
23-			150,000.00
24-			150,000.00

8.7 Mode de paiement

Toutes les PAP ne déclarent pas disposer de compte dans les institutions bancaires clairement établis, mais en retour possèdent de pièce d'identité leur permettant de réaliser des transactions financières au niveau des banques. Pour plus de transparence et de traçabilité nous proposons que le paiement des compensations soit effectué sur un compte bancaire

La signature d'un accord entre l'OREPA Nord et les PAP devra précéder le paiement des compensations. Cet accord sera signé en présence des dirigeants locaux et d'autres représentants de la Communauté représentés au niveau du Cluster. Ils devront assureront un rôle de témoin pour contribuer à l'aboutissement du processus. Dans ce cadre, la proposition d'un protocole d'accord entre l'OREPA et les PAP est présentée en annexe.

8.8 Suivi Post Paiement

Le suivi Post Paiement dans ce cadre concerne l'accompagnement qu'on devra fournir à chacun des PAP en vue de s'assurer qu'une utilisation efficace a été réalisée avec les fonds octroyés dans le cadre du PRME. Dans ce cadre, le responsable social de l'OREPA Nord qui assurera ce suivi devra concentrer ses efforts au niveau des groupes avec peu d'expérience dans la gestion des affaires, notamment les chauffeurs et aide-chauffeurs.

Les principales mesures dans le cadre d'une stratégie port-paiement sont les suivantes:

1. Une rencontre (CLUSTER) doit être réalisée avec les parties prenantes du projet pour annoncer l'étape du paiement et fournir des orientations claires sur l'utilisation du montant de la compensation.
2. Remise du chèque en présence du conjoint de la PAP ou d'un membre de leurs familles
3. Fournir un appui conseil à chacune des PAP impliquée dans le processus. La personne en charge devra réaliser au moins 2 visites par PAP pour s'informer et s'assurer d'une bonne utilisation du montant
4. Signature d'un contrat (annexe 13.4) en présence des témoins acceptant un suivi conseil sur l'utilisation du montant de la compensation.
5. Évaluation du processus dans les 3 mois qui suivent le paiement pour clôturer le processus.
- 6.

IX PROCEDURES DE GESTION DE PLAINTES ET RESOLUTIONS DE CONFLITS

9.1 Types de plaintes et conflits

Il est important, voire nécessaire de mettre en place un mécanisme de gestion de plaintes en raison des conflits qui peuvent surgir au cours du processus de négociation avec les PAP. Ces conflits peuvent provenir de différentes causes, incluant des erreurs dans l'identification des PAP, désaccords sur le montant à fournir, sur les méthodes de paiement, etc.

9.2 Description du système de doléances

L'objet du système de doléance est d'arriver à une bonne prise en compte et à une bonne gestion des plaintes des riverains et des organisations qui sont directement liées au projet et qui sont susceptibles d'être directement ou indirectement affectées (de façon positive ou négative) par les interventions du Projet. C'est une démarche itérative entre le promoteur et les concernés qui nécessite des ajustements réguliers, des ressources, des moyens et des outils. Le système de gestion de plaintes et doléances est constitué des étapes suivantes :

Étape 1 : Communication du système

Pour mettre en place le système de gestion de doléances, il est nécessaire de communiquer autour du projet pour que les parties prenantes et les PAP puissent appréhender la démarche, les objectifs et les résultats escomptés.

Étape 2 : Réception et Enregistrement des plaintes

L'étape de réception et d'enregistrement des plaintes constitue la première phase du système de gestion de doléances. Dans ce cas, elle vise surtout à mettre en place des mécanismes permettant de recueillir les insatisfactions clairement formulées par les PAP dans le cadre du processus

Étape 3: Vérification et Traitement des plaintes

La vérification et le traitement des plaintes constituent la deuxième étape du système de gestion de plaintes et doléances. Cette étape a pour objectif de traiter en toute transparence les insatisfactions formulées par les plaignants sur la mise en œuvre des activités.

La procédure dans ce type de situation requiert:

1. d'accuser réception des plaintes et doléances formulées par le plaignant, dans un délai ne dépassant pas 5 jours ouvrables.
2. de communiquer pour traitement et suivi des dossiers au département ou service concerné les plaintes formulées par les plaignants dans un délai ne dépassant pas 5 jours ouvrables. Le plaignant doit être informé de la communication de ses plaintes aux parties concernées en vue de la transparence et d'une plus grande traçabilité du processus.

Étape 4 : Réponse et suivi des plaintes

La réponse et le suivi des plaintes seront assurés par les parties concernées avec l'accompagnement de la cellule environnementale et sociale (CES) dans un délai régulier ne dépassant pas 20 jours ouvrables. Pour les cas exceptionnels nécessitant un délai de suivi beaucoup plus long, le plaignant en sera informé.

Une fois obtenue la réponse des parties concernées sur les insatisfactions formulées dans le délai établi, la cellule environnementale et sociale (CES) communiquera formellement aux plaignants le résultat des plaintes et doléances. Cette procédure s'appliquera pour les plaintes recueillies tant dans les clusters sur la gestion environnementale et sociale des chantiers, tant sur les formulaires.

Étape 5 : Mécanismes de documentation des plaintes

L'ensemble des plaintes reçues et traitées seront capitalisées dans des procès-verbaux. Ces derniers présenteront, entre autres :

- le(s) plaignant(s) (sexe, origine, activités socioéconomiques, occupations et autres informations pertinentes qui ne sont pas susceptible de porter préjudice aux plaignants) ;
- La(les) plaintes, incluant une récapitulation de l'ensemble du processus de gestion des plaintes en question ;
- Ces dernières ainsi que celle en cours de traitement seront présentées dans les rapports semestriels d'activités du projet ;
- Catégorie de la (des) plainte(s) reçue(s) suivant son niveau de gravité ;
- Entité et procédures de gestion de la (des) plainte(s) ;
- Statut de la plainte à la fin de la consultation et état de satisfaction du plaignant ;
- Suivi à accorder à la plainte.

X IMPLEMENTATION DU PRME ET CADRE INSTITUTIONNEL

10.1 Gouvernance du PRME

La responsabilité de la mise en œuvre du PRME incombe à la Cellule Environnementale et Sociale de l'OREPA Nord, au Cluster Environnemental Social du Programme qui représente les parties prenantes du programme, les PAP à travers leurs représentants. La gouvernance implique tout un ensemble de

processus, structures et d'activités.

10.2 Comité de compensation

Un comité d'évaluation et de compensation sera formé pour la mise en œuvre du présent PAR. Ce comité aura pour fonction d'assurer la transparence du processus de compensation et du bon déroulement du PRME et pourra intervenir à la demande de l'OREPA Nord et des PAP à différentes étapes de la procédure de gestion des plaintes.

Ce comité sera composé de 5 personnes, sa responsabilité consiste principalement à superviser le processus de paiement des PAP et surtout à faciliter la résolution pacifique des conflits dans la mise en œuvre du PRME et dans les conflits avec les PAP. Le tableau ci-dessous présente le rôle des membres de ce comité.

Tableau 6: Composition et Rôle des membres du comité de suivi

#	Membres actifs	Qté	Rôles
1	OREPA Nord	1	<ul style="list-style-type: none"> ○ Veiller à ce que les politiques de la BID soient respectées dans la mise en œuvre du PRME; ○ Valider au fur et à mesure les activités d'exécution du PRME ; ○ Aider les PAP à s'approprier du Plan à travers un suivi post paiement ○ Anticiper tous les cas de gestion de conflits dans la mise en œuvre du processus.
2	CLUSTER Environnemental et Social	2	<ul style="list-style-type: none"> ○ Suivre et appuyer la bonne application des mesures du PRME ; ○ Servir de témoin dans le dialogue permanent établi avec les PAP ○ Contribuer à la résolution pacifique des conflits dans les activités.
3	PAP (désignées en Assemblée Publique)	2	<ul style="list-style-type: none"> ○ S'assurer du respect et de la conciliation des intérêts des PAP dans la mise en

#	Membres actifs	Qté	Rôles
			œuvre du PRME <ul style="list-style-type: none"> ○ Participer et encourager les autres PAP à participer activement dans la mise en œuvre du PRME ○ Participer au processus d'évaluation du PRME pour déterminer la satisfaction des PAP

Tableau 7: Suivi des activités du PAR

Etapes et activités	Responsables
1- Approbation du PRME :	OREPA Nord et BID
2- Campagne d'Information et sensibilisation auprès des PAP	OREPA Nord
3- Mise en place des fonds de compensation	OREPA nord
4- Paiement des PAP	OREPA Nord, l'assemblée des PAP et les représentants du Cluster environnemental et social comme témoin du processus
5- Suivi de la mise en œuvre du PAR	OREPA Nord
6- Evaluation de Satisfaction	OREPA Nord et les PAP

10.3 Indicateur de Suivi

Pour assurer le suivi de la mise en œuvre des activités de ce processus, il s'avère nécessaire de définir des indicateurs qui permettront un contrôle de l'effectivité des mesures prises.

En effet, les principaux indicateurs sont :

- Adhésion globale des PAP au processus
- Montant total des compensations intégralement payées;
- Accuse de réception de
- Satisfaction des PAP quant aux compensations reçues par rapport aux pertes subies;
- Nombre de plaintes reçues, traitées et résolues ;
- Délais de règlement des compensations ;
- Nombre de cas apportés devant les instances légalement établies ;
- Information du public, la diffusion de l'information et les procédures de consultation ;
- rapport montant versé / montant prévu, par catégorie

10.4 Chronogramme de mise en œuvre

La mise en œuvre du PRME sera articulée autour de ce calendrier d'exécution du projet. Le processus s'étend au-delà du simple paiement des compensations. Cette démarche ne prend fin qu'après avoir assuré que les PAP fassent une bonne utilisation du montant de la compensation.

De ce fait, le suivi conseil post paiement des PAP fait également partie intégrante du processus. Le calendrier d'exécution du PAR contient les étapes suivantes :

Tableau 6 : Chronogramme d'Activités

Tableau Activités	Mois 1				Mois 2				Mois 3	
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
Élaboration du PRME présente par le Consultant										
Approbation du document du PRME par OREPA Nord et BID										
Négociation avec les PAP sur le montant et son utilisation										

Paiement du processus de compensation en présence des témoins									
Suivi Post paiement avec les PAP par la cellule sociale de l'OREPA Nord									
Rapport sur le processus de mise en œuvre du PRME									

XI BUDGET DU PRME

Cette section présente l'ensemble des coûts associés à la réalisation du PRME. Les coûts estimés incluent le paiement de la compensation des groupes suivants : les propriétaires de camion, les chauffeurs et aide chauffeurs, ainsi que toutes les dépenses qui sont liées à la mise en œuvre du PRME.

Dans ce cadre, le budget global de réalisation de ce processus s'élève à (Dix Huit Million Sept cent Quatre Vingt Douze Mille) HTG 18, 792,000.00 Gourdes et de (Cent Quarante Trois Mille Quatre Cent Cinquante) \$143,450.00 USD. En effet ces montants sont réservés au paiement du processus de compensation et aux dépenses administratives et de mise en œuvre du PRME. Le tableau ci-dessous présente le budget global des opérations :

Tableau 8 : Budget Global du PRME

Composantes	Cout (HTG)	Cout (USD)	Source de Financement
1- Compensation des PAP			
A. Compensation Propriétaires	10, 542,000.00	80,473.8	Fonds du Programme

B. Compensation Chauffeurs	4, 200,000.00	32,061.06	Fonds du Programme
C. Compensation Aide Chauffeurs	3,600.000.00	27,480.91	Fonds du Programme
Sous Total I	18, 342,000.00	140,015.47	Fonds du Programme
2- Mise en œuvre du PAR			Fonds du Programme
A. Consultations Publiques et Promotion	100.000,00	763.35	Fonds du Programme
B. Gestion de Conflits	100,000.00	763.35	Fonds du Programme
C. Evaluation du PAR	200.000,00	1526.71	Fonds du Programme
Sous Total II	450.000,00	3,435.00	Fonds du Programme
Total General	18, 792,000.0	143,450.00	Fonds du Programme

XII BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

Gouvernement de la République d'Haïti, Constitution de 1987

Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (IHSI) (2015), Population totale, de 18 ans et plus : ménages et densités estimés en 2015

Institut Haïtien de Statistiques et d'Informatique (IHSI) (2005) : Inventaire des ressources et des potentialités d'Haïti

Cadre de Gestion Environnemental Social du Programme BID HA-L1135

Cadre de Politique Environnementale et Sociale, BID, Septembre 2021

13.1 Résultat Enquête sur l'Identification des Camions et des Propriétaires

I- Mise en Contexte

Dans le cadre de la formulation du Plan de Restauration des Moyens d'Existence des Camionneurs (PRME) du Projet d'Eau, d'Assainissement et d'Hygiène en Zones Urbaines, Périurbaines et Rurales du Grand Nord d'Haïti « Accord de Don No. 4697/GR-HA » la DINEPA avait antérieurement soumis une liste provisoire de camionneurs suite à un atelier réalisé par la cellule environnementale et sociale (CES) en date du

La formulation de ce plan fait correspond aux Livrables II du contrat signé avec la DINEPA/OREPA Nord en date du 15 mars 2024. Le contrat dont la méthodologie a été validée par les spécialistes environnementaux et sociaux de la Banque Interaméricaine de Développement (BID) en date du 27 mars 2024 vise fondamentalement à appuyer la cellule environnementale et sociale (CES) dans la mise en œuvre des activités de sauvegarde E & S du projet.

La première démarche dans ce cadre vise fondamentalement, d'une part de relancer le processus d'identification et d'actualisation de la liste des camionneurs soumis précédemment par la Cellule Environnementale et Sociale du projet, et d'autre part, obtenir la validation finale de cette liste par l'OREPA à travers l'Unité Technique d'Exécution du projet.

En effet, il est important de noter que la liste validée des camionneurs ainsi que leurs chaînes de services et de collaboration constituent l'épine dorsale de ce document. L'enjeu dans ce cas précis consiste fondamentalement bien cerner les véritables personnes affectées par le projet à travers des pertes de revenus après la mise en opération du projet.

En effet, une enquête sur la base d'un formulaire individuel a été réalisée du vendredi 12 au samedi 13 avril 2024 après la rencontre de sensibilisation au bureau de l'OREPA Nord le jeudi 11 avril avec les camionneurs précédemment identifiés dans la liste de la Cellule E & S. Le rapport de cette rencontre est joint au présent document. Il s'agit dans ce cadre précis de vérifier l'existence des camions munis de leurs dossiers légaux, mais aussi de leurs activités dans le secteur de la distribution de l'eau dans l'air d'application du PRME.

Le présent document vise à présenter :

1. les résultats de cette enquête et des visites d'inspection des camionneurs
2. la proposition d'une liste finale de camionneurs considérés comme des personnes affectées par le projet (PAP)

II- Méthodologie

1. Une rencontre de sensibilisation dont le rapport est annexe a été organisée au local de la DINEPA pour relancer le processus
2. L'application d'un formulaire en date du 12 au 13 mars 2024. On a procédé aux entrevues dans les 4 points fonctionnelles d'approvisionnements d'eau dans la commune et chez certains camionneurs
3. Les visites d'inspection des camions pour déterminer que les dossiers sont à jour : assurance, carte d'enregistrement des véhicules
4. Les appels téléphoniques au niveau de certains clients des camionneurs

III- Application du Formulaire:

1- Repartition par Sexe

Total Propriétaires	Femmes	Hommes
13	3	13
100%	23%	73%

NB : On doit ajouter qu'une femme est propriétaire de deux camions

2- L'âge des Propriétaires

Propriétaires	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Age	37	44	34	34	37	37	80	28	33	55	56	31	58

NB : L'âge moyen est de 43 ans, le moins âgé a 28 ans et le plus âgé a 80 ans

3- Pièces d'identité

Tous les propriétaires sont munis d'une pièce d'identité permettant de réaliser des transactions avec eux sur une base légale

4- Possession téléphone

Tous les propriétaires disposent d'un téléphone intelligent qui permettra de renforcer le dialogue entre les acteurs. De ce fait, on a créé un groupe Whatsapp pour renforcer la sensibilisation de nos activités avec les parties prenantes.

5- Statut Civil

Propriétaire	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Marie		V	V	V		V	V	V	V	V	V	V	
Union Libre	V				V								V

NB : 10 sur 13 des camionneurs questionnés sont mariés

6- Caractéristiques des Camions

1. Immatriculation

Tous les camions ont une plaque d'immatriculation et une police d'assurance. Les dossiers qui ne sont pas à jour sont priées de les régulariser dans les meilleurs délais.

2. La marque des Camions (Modèle)

Marque (Modèle)	Marque	International
Total	1	2

3. Année de fabrication

Année Fabrication	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Année	1983	1986	1988	1985	1972	1979	1982	1989	1989	1988	1995	1987	1994

NB : Le camion le plus récent date de 1995 soit 29 ans de service et celui le plus ancien date de 1972 soit 52 ans de service. Tous les camions sont de 6 cylindres et de 6 roues, sauf deux qui sont de 10 roues.

4. Année Achat Camion

Année Fabrication	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Année	2017	2023	2008	2015	2020	2013	2016	2022	2013		2015	2014	2017

NB : Le plus ancien achat d'un camion dans cette liste fut réalisé en 2013, le plus récent fut réalisé en 2023.

7- Clientèle

La Clientèle des Camionneurs se compose en très grande partie d'institutions publiques, d'hôtels et de petits distributeurs qui font la distribution du liquide dans des contenants de 5 gallons au niveau de la zone de Petite-Anse majoritairement. La commercialisation de l'eau dans les ménages occupe une infime partie de la clientèle des camionneurs.

8- PROPOSITION FINALE DE LA LISTE DES CAMIONNEURS

La proposition de cette liste est réalisée sur la base des camions identifiés dans le cadre du processus d'identification et d'actualisation. Le processus est réalisé sur la base des camions dûment inspectés et identifiés avec les propriétaires et les représentants légaux des camions. C'est ce qui explique en grande partie le décalage entre la liste soumise précédemment par l'OREPA et celle présentement. Dans la liste de l'OREPA, les fonctions de chauffeurs et propriétaires n'étaient pas clairement établis.

Pour la catégorie des représentants légaux, ils devront clarifier leur statut à l'aide d'un acte notarié ou d'autres procédures légales au moment opportun.

LISTE DES PROPRIETAIRES

Listes	Nom et Prénom	Statut		Pièces d'Identité
		Propriétaire	Représentant Légal	
1-		V		
2-		V		

3-		V		
4-		V		
5-			V	
6-		V		
7-		V		
8-		V		
9-		V		
10-		V		
11-		V		
12-		V		
13-		V		
14-		V		

13.2 Fiche identification des Camions

I- DONNEES PERSONELLES

A- Nom et Prénom : _____ B- Date de Naissance : _____
 C- Lieu de Naissance : _____ D- Marie : Oui () Non ()
 E- CIN & NIF : _____ F- Téléphone : _____

B- CARACTERISTIQUES CAMIOM

Immatriculation	Marque	Année	Nombre de Roues	Cylindres	Couleur	Lieu d'approvisionnement

C- **L'aviez vous acheté neuf ou d'occasion :**

Neuf () ou d'Occasion (); Veuillez préciser : _____

D- **En quelle année :** _____

E- **Depuis combien de temps vous êtes dans le commerce de la distribution de l'eau :** _____

F- **Citez le nom et l'adresse 5 de vos principaux clients :**

Item	Clients	Adresse (ZONE)
1		
2		
3		
4		
5		

G- **Combien de collaborateurs disposez vous :** _____

Citez : 1- _____

2- _____

H- **Garage que vous aviez l'habitude de fréquenter pour l'entretien :**

1- _____

2- _____ f _____

Signature

13.3 Modèle de fiche de plainte

Date : _____

Dossier N° _____

PLAINTÉ

Nom du plaignant : _____

Adresse : _____

Section communale, localité ou habitation : _____

Nature du bien affectée : _____

Adresse du bien affecté : _____

DESCRIPTION DE LA PLAINTÉ :

.....

A, le.....

Signature du plaignant (ou plainte anonyme)

OBSERVATIONS DE LA COLLECTIVITÉ :

.....

.....

A, le.....

(Signature du Répondant)

RÉPONSE DU PLAIGNANT :

.....

A, le.....

Signature du plaignant

RESOLUTION

.....

A, le.....

(Signature du Répondant)

(Signature du plaignant)

13.4 : Protocole d'Engagement

Entre les Parties :

L'OREPA Nord représentée par son Directeur Régional, Bernardin Poisson, identifié au NIU.....et son NIF....., demeurant et domiciliée à Cap-Haitien, agissant en ses qualités Directeur régional de la DINEPA, ci-après dénommé l'OREPA Nord.

Et

Monsieur, identifié par sa NIU.....et son NIF....., demeurant et domicilié au Cap-Haitien, agissant en ses qualités de Propriétaire de camion, bénéficiant d'une compensation monétaire dans le cadre d'un Plan de Restauration des moyens d'existence mis en œuvre pour le programme « eau, assainissement, et hygiène des zones urbaines, périurbaines et rurales, département Nord, Haïti » , ci-après dénommé le bénéficiaire.

Préambule

Considérant que la mission de l'OREPA Nord, organe territorial de la DINEPA dans la région du Nord, consiste à accompagner les politiques de l'état haïtien en matière de livraison de services de distribution d'eau potable a la population du Nord

Considérant la mise en œuvre des travaux du programme « eau, assainissement, et hygiène des zones urbaines, périurbaines et rurales, département Nord, Haïti » financées par la Banque Interaméricaine de Développement (BID)

Considérant que la mise en opération du programme au Cap-Haitien génèrera des impacts négatifs affectant partiellement la génération de revenus du secteur de la distribution de l'eau au Cap-Haitien composé de propriétaires de camion, de chauffeurs et chauffeurs

Considérant les politiques de l'état haïtien et du bailleur en matière de sauvegarde environnementale et sociale qui consistent à compenser les impacts négatifs dans la mise en œuvre de projets

Considérant qu'un processus de consultations publiques a été mis en œuvre pour évaluer les pertes partielles encourues par les diverses catégories de parties prenantes œuvrant dans le commerce de la distribution de l'eau dans la ville

Considérant qu'une compensation financière devra être octroyée à chacune des parties prenantes impliquées dans le commerce de la distribution de l'eau au Cap-Haïtien pour compenser les pertes partielles encourues

Considérant la nécessité d'un partenariat entre l'OREPA Nord et le Bénéficiaire pour une utilisation efficace du montant alloué

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET

Ce présent document relatif au protocole d'accord a pour objectif d'établir les termes et les conditions entre l'OREPA Nord et le Bénéficiaire sur l'utilisation efficace d'un montant de _____ HTG octroyé par l'OREPA Nord au Bénéficiaire pour compenser les pertes partielles de revenus occasionnées par la mise en opération du programme « eau, assainissement, et hygiène des zones urbaines, périurbaines et rurales, du département Nord d'Haïti

ARTICLE 2. DUREE DU PROTOCOLE

La durée du présent protocole s'étant sur une durée de 3 mois après le processus de paiement. Un rapport d'évaluation devra être signé tant par l'OREPA Nord que le Bénéficiaire pour clôturer le processus

Article 3. ENGAGEMENT DES PARTIES

Article 3.1 Responsabilités de l'OREPA Nord

a. Octroyer le montant convenu au bénéficiaire sur un compte bancaire selon les exigences de ce protocole d'accord.

- b. Accompagner les Bénéficiaires ne disposant d'un compte bancaire fonctionnel à ouvrir ou activer un compte dans une banque faisant parti du système bancaire haïtien.
- c. Organiser une formation sur l'entrepreneuriat aux bénéficiaires ne disposant d'aucune expérience commerciale. Il s'agit dans ce cadre de créer un cadre en vue fournir un appui conseil au cas par cas pour chaque bénéficiaire durant une période de 3 mois.
- d. Mettre à disposition du bénéficiaire une personne ressources en vue de fournir une assistance au bénéficiaire durant une période de 3 mois.

Article 3.2 Responsabilités du Bénéficiaire

- a. Signer le protocole d'accord en vue d'une utilisation efficace du montant fourni par l'OREPA Nord dans le cadre du programme
- b. Prendre le ferme engagement pour réaliser une activité génératrice de revenus avec les fonds octroyés par l'OREPA Nord dans le cadre du programme
- c. Participer aux activités de formation sur l'entrepreneuriat qui sera mise en œuvre par l'OREPA Nord dans le cadre du processus post paiement
- d. Collaborer avec l'OREPA Nord à travers son représentant en vue de réaliser une bonne utilisation du fonds devant couvrir les pertes partielles de revenus.
- e. Donner toutes les informations devant permettre à l'OREPA Nord de fournir un accompagnement technique pour une gestion durable des fonds

Pour l'OREPA Nord

Pour le Bénéficiaire

Bernardin POISSON

XXXXXXXXXXXXXX