

**ÉTUDE PRÉPARATOIRE
DU PROJET DE CONSTRUCTION DES PONTS DE LA
CROIX-DES-MISSIONS ET DE LA ROUTE NEUVE
EN RÉPUBLIQUE D'HAÏTI**

RAPPORT DE L'ÉTUDE PRÉPARATOIRE

JANVIER 2015

AGENCE JAPONAIS DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (JICA)

CENTRAL CONSULTANT INC.

EI
JR
15-005

Avant-propos

L'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) a décidé de mener une étude préparatoire pour le projet de construction des ponts de la Croix-des-Missions et de la Route Neuve en République d'Haïti et en a confié la charge à Central Consultant Inc.

L'équipe d'étude a mené des études sur le terrain du 13 janvier au 14 mars 2014 (l'étude du concept préliminaire) et du 2 au 25 avril 2014 (l'étude sur les considérations environnementales et sociales) et a tenu une série de discussions avec les autorités concernées du Gouvernement de la République d'Haïti. Suite l'étude complémentaire effectuée au Japon, le présent rapport a été finalisé.

Je souhaite que le présent rapport puisse contribuer à la promotion du projet et au renforcement des relations amicales entre nos deux pays.

En terminant, je tiens à exprimer mes remerciements sincères aux autorités concernées du Gouvernement de la République d'Haïti pour leur coopération avec les membres de l'équipe d'étude.

Janvier 2015

Akira NAKAMURA

Directeur Général

Département de l'Infrastructure et de la Consolidation de la Paix

Agence Japonaise de Coopération Internationale

Résumé

Résumé

(1) Description sommaire du pays

La République d'Haïti (dénommée ci-après « Haïti »), dont le régime politique est républicain, occupe de la partie occidentale de l'île d'Hispaniola des Antilles et elle partage sa frontière avec la République dominicaine à l'est. Sur une superficie de 27 750 km², Haïti compte 9 920 000 d'habitants¹ avec une densité de population de 357 habitants/km². Géographiquement, le pays mesure 200 km environ du nord au sud et 290 km environ de l'est à l'ouest, et donc la largeur d'est en ouest est un peu plus longue. Le relief d'Haïti est principalement formé de montagnes rocheuses, et ses côtes ont un peu de cours d'eau qui arrosent des plaines ou vallées. Du centre vers l'est, un plateau s'étend avec une grande élévation de terrain. La plus grande ville est Port-au-Prince, la capitale du pays, avec une population de 2 510 000². Le territoire du pays est plein de montagnes dénudées qui sont liées au déboisement à outrance. A cet effet, le sol de montagne ne peut pas maintenir d'eau, et des ouragans entraînent des inondations et crues qui causent de grands dégâts.

Haïti se situe dans la zone du climat tropical océanique. La saison des pluies s'étend d'avril à mai comme petite saison des pluies et d'août à octobre, grande saison pluvieuse. Et donc, la saison sèche est de novembre à mars et de juin à juillet. Les précipitations moyennes annuelles sont d'environ 1 520 mm. Dans les précipitations annuelles, il y a un petit écart entre 1 450 mm au minimum et 1 780 mm au maximum. Les précipitations mensuelles maximales dépassent 400 mm en avril et en septembre et les précipitations mensuelles minimales sont inférieures à 100 mm en janvier et en décembre.

Aux sites de projet, la température maximale est d'environ 36°C en juillet et la température minimale est près de 32°C en janvier et en décembre. La température moyenne annuelle est de 33,2°C. Les températures les plus basses enregistrent d'environ 21°C en janvier et 25°C en juillet. L'écart entre la température maximale et celle minimale est à peu près de 10°C.

Le PIB (Produit Intérieur Brut) du pays est environ 7,9 milliards de US\$ (IHSI : Institut Haïtien de Statistique et d'Information en 2012) et le PIB par tête est à peu près 775 US\$ (IHSI : Institut Haïtien de Statistique et d'Information en 2012). D'autre part, le RNB (Revenu National Brut) par tête est de 810 US\$ (BM 2013). Le taux réel de croissance économique est de 4,3% (BM 2013) et le taux d'augmentation des prix est de 7,4% (FMI 2011). Dans les commerces extérieurs, le montant de l'importation et celui de l'exportation sont respectivement de 751 millions de US\$ et 2,516 milliards de US\$ (CEPALC 2011). Les principaux produits d'exportation sont les habits, les produits industriels, le cacao, la mangue et le café, et ceux d'importation sont les produits alimentaires, les produits industriels, les équipements et les matériels de transport, le combustible et les matières minières. Les activités principales du pays sont le secteur tertiaire (environ 57% du PIB) suivi de l'agriculture (environ 23%) et de l'industrie (environ 20%).

¹ IHSI (Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique) en 2010

² IHSI (Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique) en 2010

L'économie haïtienne dépendant de l'agriculture est faible, et elle est tombée en 1994 dans une extrême pauvreté causée par l'instabilité politique et le Coup d'Etat militaire de 1991 qui avait donné à la communauté internationale l'occasion d'appliquer de sanctions économiques vis-à-vis d'Haïti. Depuis lors, sa situation économique et sociale se trouve en difficulté à cause de perturbations politiques, d'une diminution des investissements privés, d'une baisse du PIB, d'une chute du cours du change, des calamités naturelles, etc. En 2005, sous le gouvernement de transition, le PIB est devenu positif et le taux d'inflation a diminué par rapport à celui de l'année précédente, car la somme d'argent envoyée par des émigrés haïtiens (diasporas) ainsi que les investissements dans le secteur de télécommunication et le secteur de construction se sont accrus. Cependant, en septembre 2008, les ouragans qui sont passés successivement auprès du pays ont provoqué les dégâts comme environ 800 000 sinistrés incluant environ 800 victimes et causé une perte de 15% environ du PIB. En avril 2009, la Banque interaméricaine de développement (BID) a organisé la réunion de Washington dans laquelle la communauté internationale s'est engagée à apporter des aides de 350 millions de US\$ environ pour deux ans. Toutefois, en janvier 2010, le tremblement de terre a frappé le pays et provoqué une perte de 7,8 milliards de US\$, correspondant à 120% de son PIB. Après cette catastrophe, la conférence internationale des donateurs pour Haïti a été organisée par l'ONU et les Etats-Unis en mars 2010 et la somme de 5,3 milliards de US\$ au total jusqu'à présent a été engagée par la communauté internationale.

(2) Arrière-plan, contexte et aperçu du Projet

Les infrastructures des transports d'Haïti, telles que la route, l'aviation et le transport maritime, sont toutes faibles. En particulier, les infrastructures routières sont considérées comme étant le moyen de transport le plus important³. Bien que le réseau routier de 6 149 km soit aménagé (en 2011), il n'est que de 0,61 km pour 1 000 habitants, ce qui est largement inférieur à la moyenne de 7,1 km des pays caribéens. Les besoins en aménagement routier restent toujours grands.

D'autre part, le tremblement de terre de janvier 2010 a provoqué une perte de 7,8 milliards de US\$ environ, correspondant à 120% du PIB. Dans cette situation, le Gouvernement haïtien a regretté que la centralisation économique et administrative sur la capitale et ses alentours ait entraîné des dégâts catastrophiques sans précédent, et il a considéré la décentralisation comme étant l'une des priorités politiques dans « Plan Stratégique de Développement d'Haïti (la politique de développement à l'horizon 2033, élaborée en 2012) », qui implique l'aménagement du réseau routier dont la nécessité est plus élevée. Par ailleurs, les appuis ont été apportés par la BID (Banque Interaméricaine de Développement) et d'autres bailleurs de fonds, et la construction de la zone de développement industriel dans la région du nord a commencé. En plus, les projets d'aménagement de la RN 1 qui relie la capitale et la zone de développement industriel au nord ainsi que de la RN 3 qui unit la capitale avec la région centrale, etc., sont en cours d'exécution.

La RN 1, route principale reliant la capitale et la zone de développement industriel au nord dont les travaux de construction sont en cours, et la Route Neuve, rocade de la RN 1, font partie des artères

³ Plan Stratégique de Développement d'Haïti

principales qui assurent le trafic et le transport entre la capitale et les régions du nord et du centre. Environ 80%⁴ des véhicules partant de la capitale vers les régions du nord et du centre utilisent le pont de la Croix-des-Missions sur la RN 1 qui fait l'objet du présent Projet (61 m de longueur, 7 m de largeur, 2 voies et pont métallique en treillis de type Warren). La JICA a mené une étude du concept de base sur ce pont en 1999. Mais, étant donné qu'il était impossible d'exproprier des terrains pour l'élargissement à 4 voies, on n'est pas arrivé à démarrer les travaux.

Le pont de la Croix-des-Missions, construit en 1962 et ayant un fort débit routier de 13 640 véhicules par jour (lors de l'étude de 2014), est vétuste et sévèrement endommagé par le tremblement de terre de 2010 et des ouragans successifs. Les risques d'effondrement étant signalés, sa réfection est une question urgente. Par ailleurs, le pont de la Route Neuve est un pont provisoire (pont Bailey), construit en 1997 et dont la longueur est de 60,5m et la largeur est de 8,9m avec 2 voies. Comme le pont de la Croix-des-Missions, ce pont a été considérablement endommagé par les calamités naturelles, et on craint un manque de résistance à la charge de poids qui est dû à l'augmentation de gros véhicules qui utilisent cette rocade pour éviter un embouteillage de la RN 1. C'est dans ce contexte que le Gouvernement haïtien a formulé et envoyé au Gouvernement japonais une requête pour la construction des ponts de la Croix-des-Missions et de la Route Neuve dans le cadre de la coopération financière non remboursable du Japon.

La présente étude a été réalisée pour but vérifier la nécessité et la pertinence du Projet demandé ainsi que d'effectuer le concept préliminaire, élaborer le plan d'exécution et estimer le coût approximatif du Projet.

⁴ Requête (Projet de construction des ponts de la Croix-des-Missions et de la Route Neuve : le 27 août 2013)

(3) Aperçu du résultat de l'étude et contenu du Projet

La JICA a envoyé en Haïti une équipe d'étude préparatoire du 13 janvier au 14 mars 2014 (l'étude du concept préliminaire) et du 2 au 25 avril 2014 (l'étude sur les considérations environnementales et sociales). L'équipe d'étude a tenu des discussions avec les autorités haïtiennes et elle a mené l'étude sur le terrain pour vérifier principalement l'emplacement des ponts et l'alignement des voies d'accès, le profil longitudinal des ponts et des voies d'accès, la largeur et le type des ponts ainsi que les considérations environnementales et sociales, les conditions naturelles, le débit routier, les circonstances sur l'approvisionnement des matériaux et matériels de construction, etc., et la structure de gestion et d'entretien, etc.

Sur la base du résultat de l'étude, l'équipe d'étude a examiné, au Japon, l'emplacement des ponts, l'alignement des voies d'accès, le profil longitudinal des ponts et des voies d'accès et le plan d'exécution des travaux ainsi qu'elle a établi le concept préliminaire, tel que l'estimation du coût approximatif, etc. Puis, la JICA a envoyé une autre équipe d'étude chargée de l'explication de l'avant-projet du rapport du concept préliminaire en Haïti du 4 au 13 octobre 2014 pour expliquer et discuter le contenu de l'avant-projet du rapport et les tâches à la charge du Gouvernement haïtien avec les autorités concernées, et l'équipe d'étude a obtenu l'accord de la partie haïtienne.

En ce qui concerne l'emplacement des ponts, compte tenu de l'environnement avoisinant et l'alignement des routes actuelles des deux ponts, l'emplacement actuel de pont étant le plus convenable aux points de vue de l'alignement et des considérations environnementales et sociales, les deux parties ont convenu que les deux ponts sont construits à leur emplacement actuel.

En ce qui concerne le profile en long, une hauteur libre sous poutres a été décidée de manière que les bois flottants ne touchent pas les poutres et que les poutres ne soient pas submergées même au niveau des plus hautes eaux atteint tous les 50 ans par la rivière Grise ou d'un ouragan comme l'ouragan Georges, le deuxième plus puissant jusqu'à présent (crue centenaire). A l'égard du type de pont et des spécifications de voies d'accès, en vue de réduire le coût, les normes d'Haïti et du Japon ont été adoptées et le concept préliminaire a été établi de manière que l'envergure et les spécifications soient pertinentes dans le but que les ponts et les voies d'accès puissent remplir les fonctions permanentes. En outre, pour sélectionner une méthode d'exécution des travaux, on a adopté la méthode qui vise à achever les travaux le plus tôt possible et à rechercher l'économicité.

Sur la base du résultat ci-dessus, l'aperçu du Projet définitivement proposé est le suivant :

Pont de la Croix-des-Missions

Rubrique		Type / Spécifications
Emplacement du pont		Emplacement du pont actuel
Largeur	Pont	Chaussée 3,5m×2=7,0m, accotement 0,25m×2=0,5m, trottoir 2,0m×2=4,0m Total 11,5m (largeur utile) Bordure 0,4m×2=0,8m total 12,3m (largeur totale)
	Voies d'accès	Chaussée 3,5m×2=7,0m, accotement 0,25m×2=0,5m, bordure 0,5m×2=1,0m Chaussée 2,0m×2=4,0m, bordure 0,4m×2=0,8m, voie de service 5,0m×2=10,0m Total 23,3m (largeur utile)
Type de pont		Pont à poutre en T précontraint post-tension à 3 travées
Longueur de portée, longueur de pont		3@26,233=78,7m
Revêtement de la surface du pont		Revêtement en bitume (chaussée 80 mm)
Culée A1 (vers Port-au-Prince)	Type	Pont à cadre rigide
	Hauteur de structure	12,0m
	Ouvrage de fondation	Fondation à pieux forés (φ1,2m, L=21,0m, n=15 pieux)
Culée A2 (vers Bon Repos)	Type	Pont à cadre rigide
	Hauteur de structure	12,0m
	Ouvrage de fondation	Fondation à pieux forés (φ1,2m, L=28,5m, n=15 pieux)
Pile P1	Type	Forme ovale
	Hauteur de structure	H=14,4m
	Ouvrage de fondation	Fondation à pieux forés (φ1,2m, L=18,5m, n=10 pieux)
Pile P2	Type	Forme ovale
	Hauteur de structure	H=14,4m
	Ouvrage de fondation	Fondation à pieux forés (φ1,2m, L=21,5m, n=10 pieux)
Voie d'accès	Longueur totale	Vers Port au Prince : 108,6m, vers Bon Repos 111,18m, Total 219,78m
	Revêtement	Revêtement en bitume (modifié) (Couche de surface 50mm+couche de base 100mm=150mm)
Voie de	Revêtement	Revêtement en bitume (couche de surface 50 mm)
Ouvrage des berges	Vers la rive droite	Maçonnerie Longueur totale 122,7 m
	Vers la rive gauche	Maçonnerie Longueur totale 122,5 m

Pont de la Route Neuve

Rubrique		Type / Spécifications
Emplacement du pont		Emplacement du pont actuel
Largeur	Pont	Chaussée 3,5m×2=7,0m, accotement 0,25m×2=0,5m, trottoir 1,5m×2=3,0m Total 10,5m (largeur utile) Bordure 0,4m×2=0,8m Total 11,3m (largeur totale)
	Voies d'accès	Chaussée 3,5m×2=7,0m, accotement 1,75m×2=3,5m, Accotement de consolidation 0,5x2=1,0m Total 11,5m (largeur utile)
Type de pont		Pont à poutre en T précontraint post-tension à 3 travées
Longueur de portée, longueur de pont		3@31,133=93,4m
Revêtement de la surface du pont		Revêtement en bitume (chaussée 80 mm)
Culée A1 (vers la Cité Soleil)	Type	Culée en T inversé
	Hauteur de structure	10,5m
	Ouvrage de fondation	Fondation à pieux forés (φ1,2m, L=36,5m, n=15 pieux)
Culée A2 (vers la route nationale No.	Type	Culée en T inversé
	Hauteur de structure	10,5m
	Ouvrage de fondation	Fondation à pieux forés (φ1,2m, L=37,0m, n=12 pieux)
Pile P1	Type	Forme ovale
	Hauteur de structure	H=12,5m
	Ouvrage de fondation	Fondation à pieux forés (φ1,2m, L=31,0m, n=10 pieux)
Pile P2	Type	Forme ovale
	Hauteur de structure	H=12,5m
	Ouvrage de fondation	Fondation à pieux forés (φ1,2m, L=31,0m, n=10 pieux)
Voie d'accès	Longueur totale	Vers la Cité Soleil : 140,8m, vers la route nationale No.1 : 129,5m, Total 270,3m
	Revêtement	Revêtement en bitume (modifié) (Couche de surface 50mm+couche de base 100mm=150mm)
Ouvrage des berges	Vers la rive droite	Maçonnerie Longueur totale 200,0 m
	Vers la rive gauche	Maçonnerie Longueur totale 222,6 m

(4) Durée des travaux et coût approximatif du Projet

Lorsque le présent Projet sera mis en œuvre dans le cadre de la coopération financière non remboursable du Japon, 13,0 mois pour la conception détaillée et 31,5 mois pour la construction seront nécessaires. D'autre part, le montant relatif aux tâches à la charge du Gouvernement haïtien est estimé à 119 millions de yens japonais dans le coût approximatif du Projet.

(5) Evaluation du Projet

1) Pertinence

Les points ci-dessous montrent qu'il est jugé pertinent que le Projet soit mis en œuvre dans le cadre de la coopération financière non remboursable du Japon :

- ① Les bénéficiaires du Projet sont le grand public principalement, y compris la classe pauvre de la capitale (les bénéficiaires directs sont les 2 510 000 habitants de Port-au-Prince et les bénéficiaires indirects sont les populations des régions du nord et du centre qui comptent 6 210 000 habitants).
- ② Etant donné que les deux ponts faisant l'objet du Projet sont vétustes et endommagés considérablement par les sinistres antérieurs et qu'on signale les risques d'effondrement dus à un manque de résistance qui est lié au trafic de gros véhicules, il est nécessaire de faire une intervention rapide au point de vue d'urgence.
- ③ La partie haïtienne peut assurer la gestion et l'entretien des ouvrages d'art après l'achèvement des travaux avec son propre fonds et son propre personnel, et de plus, une technologie trop avancée n'est pas requise.
- ④ Le présent Projet s'inscrit, comme l'une des stratégies concrètes, dans le Plan Stratégique de Développement d'Haïti, Pays Emergent en 2030, et il est incorporé dans le projet d'aménagement de la RN 1, l'artère la plus importante du pays.
- ⑤ Dans le présent Projet, la réinstallation d'habitants et le déplacement de magasins, etc., sont prévus. Cependant, les populations affectées le Projet ont exprimé leur compréhension et donné leur consentement pour le Projet. Et donc, le Projet ne pose pas de problèmes particuliers.
- ⑥ Le Projet est faisable sans difficultés particulières dans le système de coopération financière non remboursable du Japon.
- ⑦ Etant donné que le pont de la Croix-des-Missions ayant 78,7m de longueur à trois travées (26,233m de chaque travée) et le pont de la Route Neuve ayant 93,4m de longueur à trois travées (26,233m de chaque travée) sont des ponts longs en béton précontraint et qu'il est très difficile de faire la conception et les travaux avec les techniques d'Haïti, la technologie japonaise montre sa nécessité et sa supériorité.

2) Efficacité

i) Effets quantitatifs

Lorsque le présent Projet est mis en œuvre, les effets quantitatifs prévus sont les suivants :

Indice		Valeur de référence (Valeur réelle de 2014)	Valeur à atteindre (2021) 【 3 ans après les travaux】
Augmentation de la vitesse de circulation en moyenne (km/heure)	Pont de la Croix-des-Missions* ¹	15	30
	Pont de la Route Neuve* ²	30	50
Augmentation de la capacité de charge (tonne)	Pont de la Croix-des-Missions	15~20	25
	Pont de la Route Neuve	13,6~18,1	25

* 1 : De très nombreux piétons passent sur le pont de la Croix-des-Missions (22 500 piétons par jour), cependant, étant donné qu'il y a un seul trottoir étroit (1,05m), les piétons marchent sur la chaussée. A cet effet, les véhicules roulent lentement pour éviter des accidents avec des piétons. Après les travaux, un trottoir suffisamment large (2,0m) sera mis en place de chaque côté du pont. Par conséquent, les véhicules et les piétons seront séparés et la vitesse de véhicule s'améliorera.

* 2 : Actuellement, le pont de la Route Neuve étant un pont Bailey (pont provisoire) vétuste et endommagé considérablement par les sinistres antérieurs, les véhicules ralentissent pour éviter les accidents. Après les travaux, le pont permanent sera construit et il assurera la sécurité de circulation. Par conséquent, la vitesse de véhicule s'améliorera.

ii) Effets qualitatifs

a) Pont de la Croix-des-Missions

- ① Le pont actuel étant vétuste et endommagé considérablement par les crues, et les risques d'effondrement étant signalés, ces risques sont évités et une circulation stable des marchandises et des personnes seront assurée grâce à la construction de ce pont.
- ② Même si les terres intérieures de la rivière Grise sont inondées par un niveau important de crue atteint tous les 100 ans, une hauteur est assurée de manière que le pont ne soit pas submergé, ce qui assure une bonne circulation.
- ③ De très nombreux piétons passent sur le pont actuel (22 500 piétons par jour), cependant, étant donné qu'il y a un seul trottoir étroit (1,05m), les risques d'accidents sont élevés, car les piétons marchent sur la chaussée. Un trottoir suffisamment large (2,0m) sera mis en place de chaque côté du nouveau pont. Par conséquent, la sécurité des piétons sera assurée et les risques d'accidents seront diminués.
- ④ La promotion et la bonne marche d'une distribution des marchandises seront envisagées en vue de contribuer au développement de l'économie locale des régions du nord et du centre du pays.

b) Pont de la Route Neuve

- ① Le pont actuel étant un pont provisoire (pont Bailey) qui manque d'une résistance à la charge de poids et qui est endommagé considérablement par les crues, et les risques d'effondrement étant signalés, ces risques sont évités ainsi que une circulation stable des marchandises et des personnes seront assurée grâce à la construction de ce pont.
- ② Même si les terres intérieures de la rivière Grise sont inondées par un niveau important de crue atteint tous les 100 ans, une hauteur est assurée de manière que le pont ne soit pas submergé, ce qui assure une bonne circulation.
- ③ De très nombreux piétons passent sur le pont actuel (2 200 piétons par jour), cependant, étant donné qu'il y a un seul trottoir étroit (1,5m), les risques d'accidents sont élevés, car les piétons marchent sur la chaussée. Un trottoir de 1,5m sera mis en place de chaque côté du nouveau pont. Par conséquent, la sécurité des piétons sera assurée et les risques d'accidents seront considérablement diminués.
- ④ La promotion et la bonne marche d'une distribution des marchandises seront envisagées en vue de contribuer au développement de l'économie locale des régions du nord et du centre du pays.

D'après ce qu'on a vu en haut, il est jugé que le présent Projet est hautement pertinent et que l'efficacité est attendue.

Avant-propos	
Résumé	
Table des Matières	
Localisation du Projet/Rendu final	
Liste de Tableau et Figures	
Sigles et abréviations	

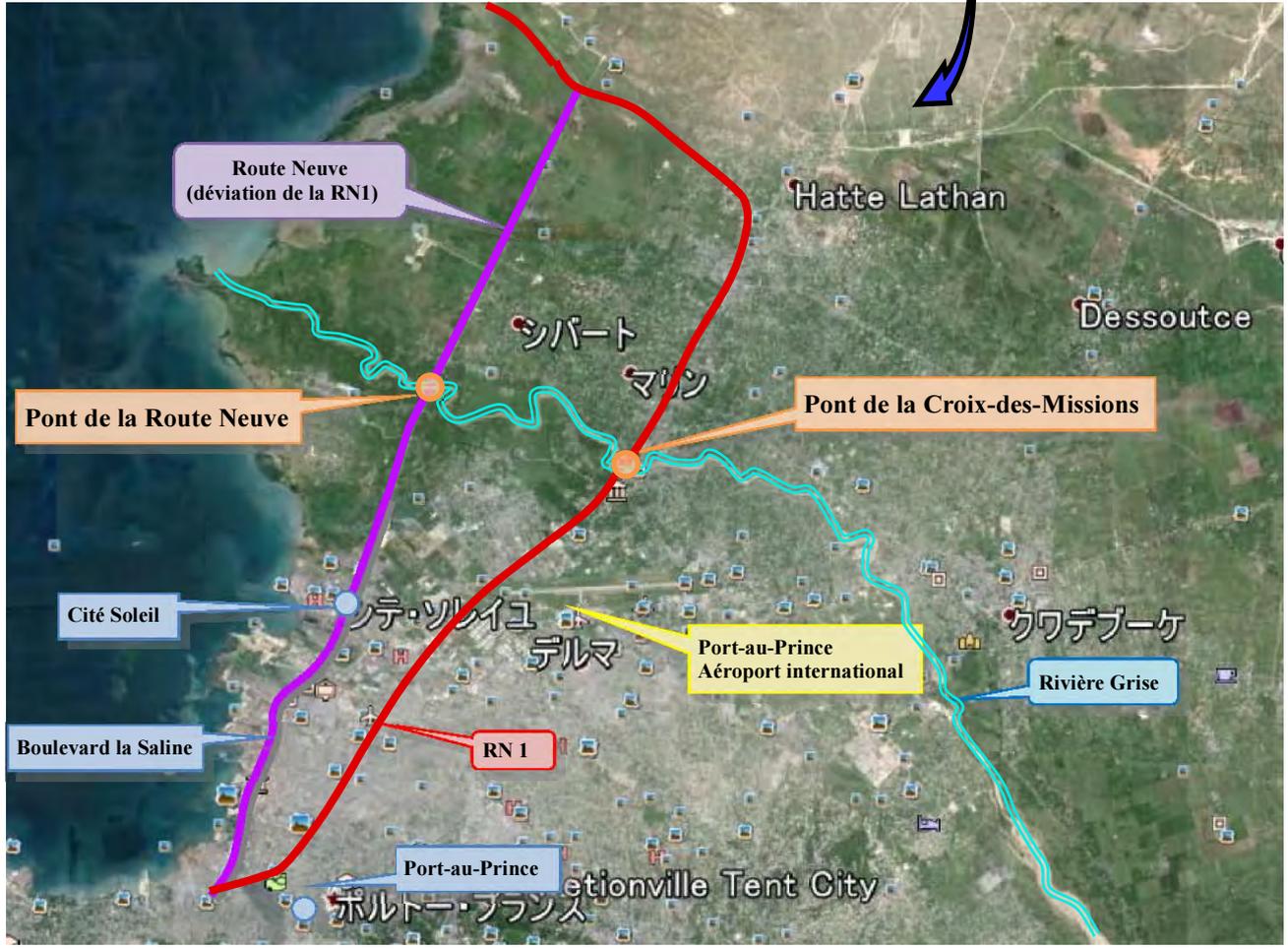
Table des Matières

Chapitre 1	Arrière-plan du Projet.....	1
1-1	Contexte et aperçu de demande d'aide de la subvention.....	1
1-2	Principes relatifs aux conditions de l'environnement naturel.....	2
1-2-1	Climat.....	2
1-2-2	Conception parasismique.....	4
1-3	Les considérations environnementales et sociales.....	6
1-3-1	Les évaluation de l'impact environnemental.....	6
1-3-2	Expropriation des terres / réinstallation des habitants.....	72
1-3-3	Autres.....	93
Chapitre 2	Le contenu du projet.....	107
2-1	Aperçu du Projet.....	107
2-1-1	Objectif global et objectif du Projet.....	107
2-1-2	Aperçu du Projet.....	112
2-2	Conception préliminaire des travaux cibles de la coopération.....	113
2-2-1	Principes de conception.....	113
2-2-2	Plan de base.....	130
2-2-3	Schéma de la conception préliminaire.....	202
2-2-4	Plan d'exécution.....	225
2-3	Grandes lignes de l'organisation des tâches à la charge du pays bénéficiaire.....	234
2-3-1	Rubriques générales dans le cadre de la coopération financière non-remboursable du Japon..	234
2-3-2	Eléments spécifiques au présent Projet.....	235
2-4	Plan de gestion et d'entretien du Projet.....	236
2-5	Estimation du coût du Projet.....	238
2-5-1	Estimation du coût initial.....	238
2-5-2	Le coût de gestion et d'entretien.....	239

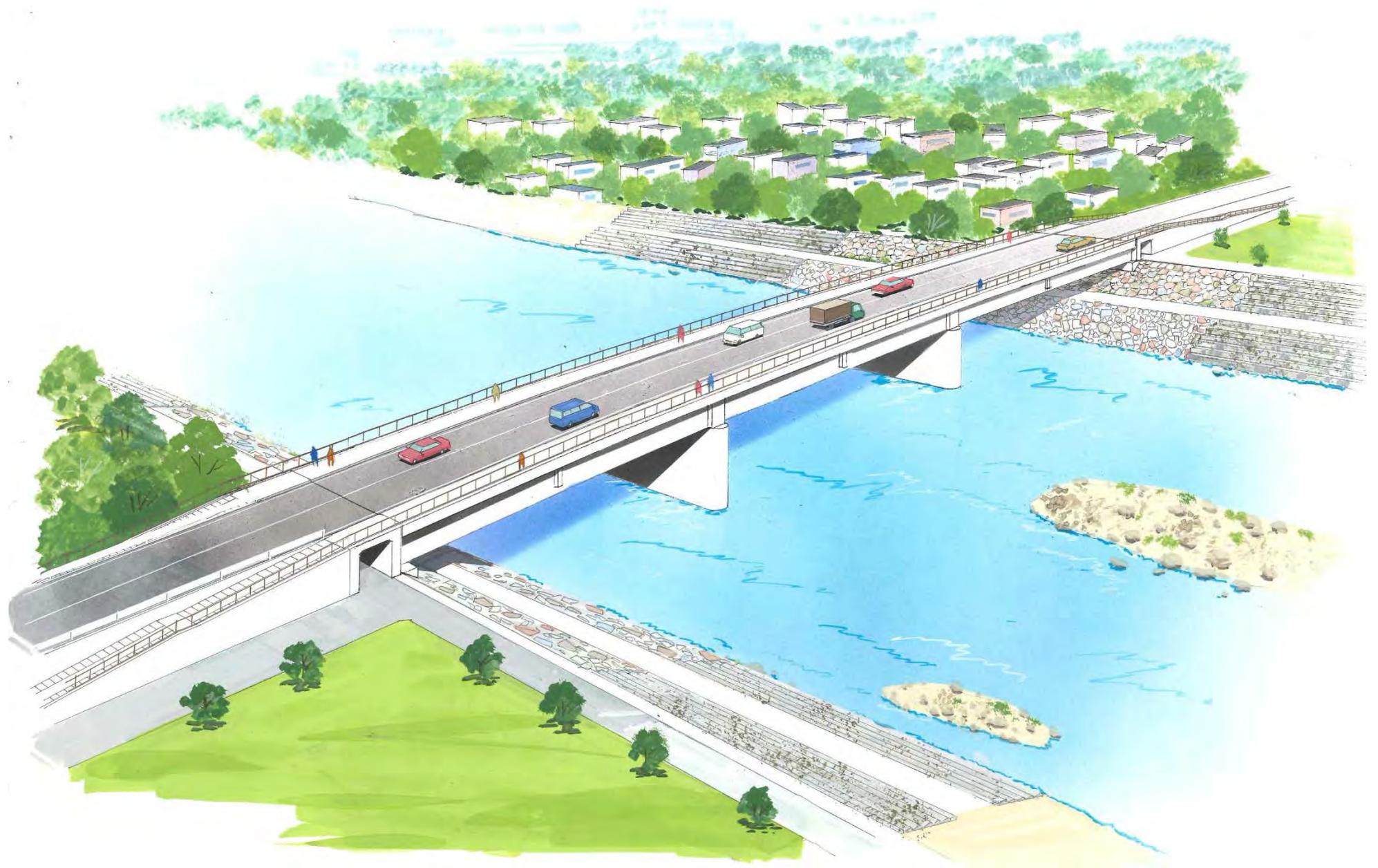
Chapitre 3	Evaluation du Projet.....	241
3-1	Conditions préalables pour la mise en œuvre du Projet.....	241
3-2	Tâches à la charge de la partie haïtienne pour réaliser le plan général du Projet.....	241
3-3	Conditions extérieures	242
3-4	Evaluation du Projet	242
3-4-1	Pertinence	242
3-4-2	Efficacité.....	243

[Matériel]

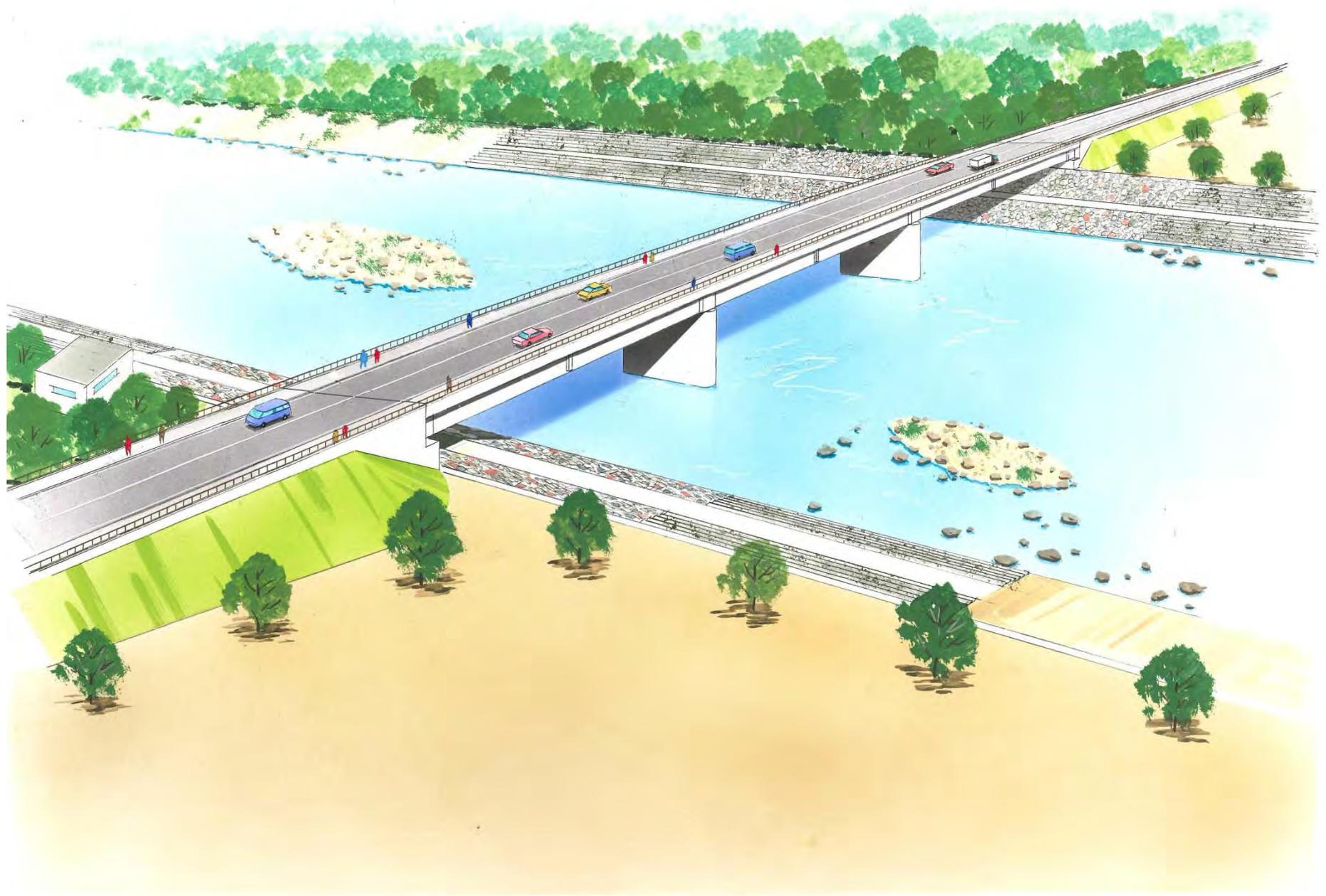
1.	Les membres de l'équipe de recherche de nom, affiliation.....	245
2.	Processus D'enquête	246
3.	La liste des fonctionnaires	248
4.	Procès-verbal de discussions	250
5.	Note technique.....	279
6.	Étude sur les services publics	286
7.	Collecte liste des matériaux.....	288



Localisation du Projet



Rendu final du pont de la Croix-des-Missions



Rendu final du pont de la Route Neuve

Liste des Table

Tableau 1-3-1	Parcs nationaux d'Haïti.....	7
Tableau 1-3-2	Patrimoine mondial et réserve de biosphère d'Haïti.....	8
Tableau 1-3-3	Nombre d'espèces menacées en Haïti.....	10
Tableau 1-3-4	La population dans les zones ciblée par le Projet (2010).....	11
Tableau 1-3-5	Niveau de l'éducation (dernières études) des plus de 5 ans en Haïti.....	11
Tableau 1-3-6	Peuple haïtien et religions.....	12
Tableau 1-3-7	Niveau de l'éducation (dernières études) des personnes handicapées en Haïti.....	12
Tableau 1-3-8	Estimations sur le VIH/Sida en Haïti et en République Dominicaine (2012).....	14
Tableau 1-3-9	Organismes médicaux où les habitants se font soigner (%).....	14
Tableau 1-3-10	Les normes environnementales relatives à la qualité de l'air (d'après l'OMS).....	16
Tableau 1-3-11	La qualité des eaux usées traitées (d'après l'OMS).....	16
Tableau 1-3-12	Les normes environnementales relatives au bruit (d'après l'OMS).....	17
Tableau 1-3-13	Les traités internationaux du secteur de l'environnement.....	17
Tableau 1-3-14	Les normes d'application des EEI et des EIE.....	20
Tableau 1-3-15	Tableau comparatif des Lignes directrices de la JICA et du système juridique d'Haïti	21
Tableau 1-3-16	Tableau d'analyse comparative des solutions de remplacement pour les travaux du pont de Croix-des-Missions.....	26
Tableau 1-3-17	Tableau d'analyse comparative des propositions de remplacement pour les travaux du pont de la Route Neuve.....	29
Tableau 1-3-18	Infrastructures sociales aux environs des 2 ponts.....	33
Tableau 1-3-19	Etablissements culturels et religieux aux environs des 2 ponts.....	35
Tableau 1-3-20	Définition provisoire du champ de l'étude d'impact (Pont de la Croix des Missions)	36
Tableau 1-3-21	Définition provisoire du champ de l'étude d'impact(Pont de la Route Neuve).....	41
Tableau 1-3-22	Eléments nécessitant une étude sur les considérations environnementales et sociales	46
Tableau 1-3-23	Les termes de référence relatifs aux éléments d' impact environnemental.....	47
Tableau 1-3-24	Résultats de l'étude sur les considérations environnementales et sociales.....	49
Tableau 1-3-25	L'évaluation de l'impact environnemental (Pont de la Croix-des-Missions).....	52
Tableau 1-3-26	L'évaluation de l'impact environnemental (Pont de la Route Neuve).....	55
Tableau 1-3-27	Proposition des mesures d tifs nécessaires pour leur exécution.onnementaux.....	58
Tableau 1-3-28	Proposition des mesures d'atténuation (Pont de la Route Neuve).....	63
Tableau 1-3-29	Les frais approximatifs relatifs aux consid lignalisation, etc. afin dprendre les consid., etc.).re des Pro.....	67
Tableau 1-3-30	Plan de suivi.....	68
Tableau 1-3-31	Aperçu de la réunion des parties prenantes.....	69
Tableau 1-3-32	Programme de l'étude sur les considérations environnementales et sociales.....	71
Tableau 1-3-33	Processus d'expropriation.....	75
Tableau 1-3-34	Expropriation des terres et résultats de l'étude.....	80
Tableau 1-3-35	Matrice des droits.....	84
Tableau 1-3-36	Mécanisme de gestion des plaintes.....	85
Tableau 1-3-37	Aperçu du rôle des différentes structures exécutant le PAR.....	86
Tableau 1-3-38	Planning d'exécution du plan d'action de réinstallation abrégé.....	87
Tableau 1-3-39	Les frais approximatifs des compensations.....	88

Tableau 1-3-40	Aperçu des discussions avec les habitants (Phase 1) (Pont de la Route Neuve).....	89
Tableau 1-3-41	Aperçu des discussions avec les habitants (Phase 1) (Pont de la Croix-des-Missions)	91
Tableau 2-2-1	Contenu de la requête et points à l'ordre du jour / à vérifier	117
Tableau 2-2-2	Estimation du débit routier à l'avenir sur les deux ponts.....	119
Tableau 2-2-3	Tableau des résultats de l'étude sur l'état des lieux (pont de la Croix-des-Missions)	134
Tableau 2-2-4	Tableau des résultats de l'étude sur l'état des lieux (pont de la Route Neuve).....	136
Tableau 2-2-5	Tableau comparatif de l'examen de l'emplacement du pont (pont de la Croix-des-Missions)	143
Tableau 2-2-6	Examen comparatif des détails de la première proposition (pont de la Croix-des-Missions)	145
Tableau 2-2-7	Examen comparatif de l'examen l'emplacement du pont (pont de la Route Neuve)	147
Tableau 2-2-8	Tableau comparatif de l'examen se rapportant à la transformation en 4 voies (pont de la Route Neuve)	149
Tableau 2-2-9	Tableau comparatif du profil de référence de la rivière (pont de la Croix-des-Missions)	153
Tableau 2-2-10	Tableau comparatif du profil de référence de la rivière (pont de la Route Neuve)..	155
Tableau 2-2-11	Corrélation entre le débit de crue de projet et le dégagement.....	159
Tableau 2-2-12	Tableau de l'examen comparatif de profil longitudinal et vertical (pont de la Croix-des-Missions)	161
Tableau 2-2-13	Examen comparatif de profil longitudinal et vertical (pont de la Route Neuve).....	163
Tableau 2-2-14	Examen comparatif des plans d'aménagement du lit de cours d'eau (rivière grise)	167
Tableau 2-2-15	Conditions nominales des routes	169
Tableau 2-2-16	Type de superstructure et travée recommandée	179
Tableau 2-2-17	Tableau comparatif des types de pont (pont de la Croix-des-Missions)	181
Tableau 2-2-18	Tableau comparatif des types de pont (pont de la Route Neuve).....	183
Tableau 2-2-19	Tableau de sélection du type de substructure	187
Tableau 2-2-20	Tableau de sélection du type d'ouvrage de fondation.....	188
Tableau 2-2-21	Valeur de référence du nombre de passage de roues jusqu'à fissuration par fatigue (routes ordinaires, charge standard 49kN)	190
Tableau 2-2-22	Calcul du dtier moyen de poids lou pavage du pont de la Croix-des-Missions.....	191
Tableau 2-2-23	Calcul du dière, le débit routier moyen de poids lourds sur la péri	192
Tableau 2-2-24	Aperçu des installations (pont de la Croix-des-Missions)	200
Tableau 2-2-25	Apereau r totale hetion (pont de la Route Neuve)	201
Tableau 2-2-26	Charges respectives des gouvernements du Japon et de la République d'Haïti	227
Tableau 2-2-27	Tableau synoptique des contrt est indiqué dans le tab-projet)	230
Tableau 2-2-28	Sources possibles d'approvisionnement des principaux matériaux de construction ..	231
Tableau 2-2-29	Sources possibles d'approvisionnement des principaux équipements de construction	232
Tableau 2-2-30	Tableau du calendrier d'exécution des tâches.....	233
Tableau 2-5-1	Coût à la charge du gouvernement haïtien.....	238
Tableau 2-5-2	Principaux travaux de maintenance et coûts.....	239

Liste des figures

Figure 1-2-1	Schéma des séismes et plaques dans le monde sismiques dans le monde	5
Figure 1-3-1	Zones cible du Projet	7
Figure 1-3-2	Répartition des forêts d’Haïti.....	8
Figure 1-3-3	Zone cible du Projet (Port-au-Prince) et Zones importantes pour la conservation des oiseaux.....	9
Figure 1-3-4	Points chauds de biodiversités des îles des Caraïbes	10
Figure 1-3-5	Division administrative d’Haïti et emplacement.....	11
Figure 1-3-6	Les terrains aux environs du Pont de la Croix-des-Missions, déjà expropriés par le gouvernement.....	73
Figure 1-3-7	Les terres expropriées aux environs du Pont de la Route Neuve (schéma type).....	73
Figure 1-3-8	Etendue de l’expropriation des terres / de la réinstallation des habitants (pont de la Croix-des-Missions).....	81
Figure 1-3-9	Etendue de l’expropriation des terres / de la réinstallation des habitants (pont de la Route Neuve).....	82
Figure 2-2-1	Profil en travers du pont actuel	120
Figure 2-2-2	Profil en travers du nouveau pont et des voies d’accès (Pont de la Croix-des-Missions)	120
Figure 2-2-3	Profil en travers du pont actuel	121
Figure 2-2-4	Profil en travers du nouveau pont et des voies d’accès (Pont de la Route Neuve)	121
Figure 2-2-5	Débit de base de travail du plané	130
Figure 2-2-6	Carte de situation du pont de la Croix-des-Missions et de la Route Nationale 1	131
Figure 2-2-7	Carte de situation du pont de la Route Neuve et de la route Neuve.....	132
Figure 2-2-8	Résultats de l’étude sur l’état des lieux (pont de la Croix-des-Missions).....	135
Figure 2-2-9	Carte des résultats de l’étude sur l’état des lieux (Pont de la Route Neuve).....	137
Figure 2-2-10	Largeur de cours d’eau et longueur de pont (pont de la Croix-des-Missions)	157
Figure 2-2-11	Largeur de cours d’eau et longueur de pont (pont de la Route Neuve).....	157
Figure 2-2-12	Dégagement de.....	170
Figure 2-2-13	Épaisseur de la semelle	171
Figure 2-2-14	Carte d’inventaire des séismes en Haïti	172
Figure 2-2-15	Carte d’inventaire des accélérations sismiques sur le site du pont de la Croix-des-Missions.....	173
Figure 2-2-16	Carte d’inventaire des accélérations sismiques sur le site du pont de la Route Neuve	173

Figure 2-2-17	Méthode de détermination de la longueur de travée.....	174
Figure 2-2-18	Point de contrôle des culées.....	175
Figure 2-2-19	Site du pont de la Croix-des-Missions Emplacement des culées.....	176
Figure 2-2-20	Pont de la Route Neuve Emplacement des culées	178
Figure 2-2-21	Colonne géologique (pont de la Croix-des-Missions)	185
Figure 2-2-22	Colonne géologique (pont de la Route Neuve).....	185
Figure 2-2-23	Emplacement du fond de fouille de la semelle	186
Figure 2-2-24	Culée à cadre rigide	186
Figure 2-2-25	Plan général du pont	203
Figure 2-2-26	Plan général des culées A1 et A2	204
Figure 2-2-27	Plan général des piles P1 et P2	205
Figure 2-2-28	Vue en plan des voies d'acct	206
Figure 2-2-29	Coupe longitudinale des voies dnières.....	207
Figure 2-2-30	Coupe transversale typique des voies d'igure.....	208
Figure 2-2-31	Plan gtransversale typique es berges.....	209
Figure 2-2-32	Vue en plan de la voie de des berge.....	210
Figure 2-2-33	Coupe longitudinale de la voie de ds dation	211
Figure 2-2-34	Coupe transversale typique de la voie de défigure 2.....	212
Figure 2-2-35	Plan général de l'ensemble du pont provisoire	213
Figure 2-2-36	Plan général du pont	214
Figure 2-2-37	Plan général des culées A1 et A2	215
Figure 2-2-38	Plan général des piles P1 et P2	216
Figure 2-2-39	Vue en plan des voies d'accde.....	217
Figure 2-2-40	Coupe longitudinale des voies da voie.....	218
Figure 2-2-41	Coupe transversale typique des voies d'accès	219
Figure 2-2-42	Plan général des ouvrages des berges	220
Figure 2-2-43	Vue en plan de la voie de ddes voie.....	221
Figure 2-2-44	Coupe longitudinale de la voie de ds d'accè.....	222
Figure 2-2-45	Coupe transversale typique de la voie de déviation.....	223
Figure 2-2-46	Plan général de l'ensemble du pont provisoire	224

Sigles et abréviations

Sigles et abréviation	Orthographe complète
AASHTO	American Association of State Highway and Transportation Officials
AC (BB)	Béton bitumineux
ARAP (PARA)	Plan d'action de réinstallation abrégé
CBR (IPC)	Indice portant de Californie
CE	Commission d'Expropriation
CPA	Comité Permanent d'Acquisition à l'Amiable
ECLAC (CEPALC)	Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes
EIA (EIE)	Evaluation des Impacts sur l'Environnement
E/N (E/N)	Echange des Notes
EU (UE)	Union Européenne
GDP (PIB)	Produit Intérieur Brut
GNI (RNB)	Revenu National Brut
HIV/AIDS (VIH/SIDA)	Virus de l'immunodéficience humaine / Syndrome d'immunodéficience acquise
HWL (PHE)	Niveau des plus hautes eaux de projet
IDB (BID)	Banque interaméricaine de développement
IEE (EEI)	Examen Environnemental Initial
IHSI	Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique
IMF (FMI)	Fonds Monétaire International
JICA	Agence Japonaise de Coopération Internationale
M/D (P/V)	Procès-verbal des discussions
MARNDR	Ministère de l'agriculture des ressources naturelles et du développement rural
MTPTC	Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications
O/D	Etude du concept préliminaire
ODA (APD)	Aide Publique au Développement
PC (BP)	Béton Précontraint
PCU	Unité de véhicule de tourisme
RC (BA)	Béton armé
SMCRS	Service Métropolitain de Collecte des Résidus Solides
UCE	Unité Centrale d'Exécution
UNDP (PNUD)	Programme des Nations unies pour le développement
UNEP (PNUE)	Programme des Nations unies pour l'environnement
WB (BM)	Banque mondiale

Chapitre 1 Arrière-plan du Projet

Chapitre 1 Arrière-plan du Projet

1-1 Contexte et aperçu de demande d'aide de la subvention

Les infrastructures des transports d'Haïti, telles que la route, l'aviation et le transport maritime, sont toutes faibles. En particulier, les infrastructures routières sont considérées comme étant le moyen de transport le plus important⁵. Bien que le réseau routier de 6 149 km soit aménagé (en 2011), l'état d'aménagement est encore insuffisant par rapport à celui de la République dominicaine (19 705 km en 2002). Les besoins en aménagement routier restent toujours grands.

D'autre part, le tremblement de terre de janvier 2010 a provoqué une perte de 7,8 milliards de US\$ environ, correspondant à 120% de son PIB. Dans cette situation, le Gouvernement haïtien a regretté que la centralisation économique et administrative sur la capitale et ses alentours ait entraîné des dégâts catastrophiques sans précédent, et il a considéré la décentralisation comme étant l'une des priorités politiques dans « Plan Stratégique de Développement d'Haïti (la politique de développement à l'horizon 2033, élaborée en 2012) », qui implique l'aménagement du réseau routier dont la nécessité est plus élevée. Par ailleurs, les appuis ont été apportés par la BID (Banque Interaméricaine de Développement) et d'autres bailleurs de fonds, et la construction de la zone de développement industriel dans la région du nord a commencé. En plus, les projets d'aménagement de la RN 1 qui relie la capitale et la zone de développement industriel au nord ainsi que de la RN 3 qui unit la capitale avec la région centrale, etc., sont en cours d'exécution.

La RN 1, route principale reliant la capitale et la zone de développement industriel au nord dont les travaux de construction sont en cours, et la Route Neuve, rocade de la RN 1, font partie des artères principales qui assurent le trafic et le transport entre la capitale et les régions du nord et du centre. Environ 80%⁶ des véhicules partant de la capitale vers les régions du nord et du centre utilisent le pont de la Croix-des-Missions sur la RN 1 qui fait l'objet du présent Projet (61 m de longueur, 7 m de largeur, 2 voies et pont métallique en treillis de type Warren). La JICA a mené une étude du concept de base sur ce pont en 1999. Mais, étant donné qu'il était impossible d'exproprier des terrains pour l'élargissement à 4 voies, on n'est pas arrivé à démarrer les travaux.

Le pont de la Croix-des-Missions, construit en 1962 et ayant un fort débit routier de 13 640 véhicules par jour (lors de l'étude de 2014), est vétuste et sévèrement endommagé par le tremblement de terre de 2010 et des ouragans successifs. Les risques d'effondrement étant signalés, sa réfection est une question urgente. Par ailleurs, le pont de la Route Neuve est un pont provisoire (pont Bailey), construit en 1997 et dont la longueur est de 60,5m et la largeur est de 8,9m avec 2 voies. Comme le pont de la Croix-des-Missions, ce pont a été considérablement endommagé par les calamités naturelles, et on craint un manque de résistance à la charge de poids qui est dû à l'augmentation de gros véhicules qui utilisent cette rocade pour éviter un embouteillage de la RN 1. C'est dans ce contexte que le Gouvernement haïtien a formulé et envoyé au Gouvernement japonais une requête pour la construction des ponts de la Croix-des-Missions et de la Route Neuve dans le cadre de la coopération financière non-remboursable du Japon.

⁵ Plan Stratégique de Développement d'Haïti

⁶ Requête (Projet de construction des ponts de la Croix-des-Missions et de la Route Neuve : le 27 août 2013)

La présente étude a été réalisée pour but de vérifier la nécessité et la pertinence du Projet demandé ainsi que d'effectuer le concept préliminaire, élaborer le plan d'exécution et estimer le coût approximatif du Projet.

1-2 Principes relatifs aux conditions de l'environnement naturel

1-2-1 Climat

(1) Température / humidité / vitesse du vent

Les températures les plus élevées des dix (10) dernières années relevées à l'observatoire de Damien, le plus proche de l'emplacement des ponts, sont d'environ 36°C en juillet pour la température la plus haute et d'environ 32°C aux mois de janvier et décembre pour les températures les plus basses, la température moyenne étant de 33,2°C. Pour ce qui est des températures les plus basses, elles sont d'environ 21°C au mois de janvier et de 25°C au mois de juillet. La différence entre la température la plus élevée moyenne et la température la plus basse moyenne est de 10°C environ.

En outre, l'humidité est comprise entre 55,4% et 83% sur une année, soit une moyenne annuelle de 69,6%. De janvier à mars, avant la saison des pluies fines, l'humidité ne dépasse pas 60%, mais elle augmente rapidement à partir de la petite saison des pluies, et atteint son niveau maximal au mois d'août. Le site des ponts connaissant des températures élevées et une forte humidité à la saison des pluies, des précautions sont nécessaires en ce qui concerne les variations de température des composants au niveau de la conception et le coulage et la cure de béton au niveau des travaux.

La vitesse du vent varie entre 2,5m/s à 5,0m/s par an, pour une moyenne annuelle de 3,3m/s. Ce n'est donc pas une zone particulièrement soumise à des vents forts.

(2) Précipitations et configuration des pluies

En Haïti, en général, il y a deux (2) saisons des pluies par an, la petite saison des pluies d'avril à mai et la grande saison des pluies d'août à octobre. La saison sèche sévit de novembre à mars et de juin à juillet, entre les saisons des pluies. Les précipitations annuelles sur les sites en question sont en moyenne de 1 520mm, et même lors d'une année moins pluvieuse la hauteur des pluies atteint 1 385mm, et environ 1 780mm lors d'une année plus pluvieuse. L'écart d'une année sur l'autre est en fait très réduit. Les précipitations mensuelles les plus abondantes sont enregistrées à la saison des pluies, aux mois d'avril et de septembre, dépassant 450mm / mois. Ces inondations sont des facteurs ayant un impact considérable sur le plan de mise en œuvre et sur le programme de planning, et les conditions climatiques doivent être prises pleinement en considération lors de la planification. En particulier, les travaux dans la rivière tels que la substructure de piles de pont, les ouvrages de fondation, etc. devront être terminés entre les saisons des crues.

(3) Caractéristiques du lit fluvial

La rivière Grise est un cours d'eau naturel qui coule d'est en ouest, arrosant les denses zones urbaines au nord de Port-au-Prince, la capitale d'Haïti. Elle prend sa source dans les hautes terres du département du Sud-Est, dans la partie sud du pays, et, après avoir traversé la région montagneuse du département de l'Ouest, elle débouche au centre d'un cône alluvial. La superficie des bassins

hydrographiques dans les sites des nouveaux ponts est de 383km² pour le site du pont de la Croix-des-Missions et de 388km² pour le site du pont de la Route Neuve.

En ce qui concerne le lit fluvial dans la section des ponts, l'effondrement des rives au niveau de la zone dans les méandres qui subit de plein fouet l'impact des crues lors d'un ouragan par exemple se poursuit, et la trajectoire du lit fluvial change considérablement. Le sol dans les alentours du lit fluvial est une formation alluvionnaire composée de sable fin calcaire, et la terre en question est d'une nature à se déstabiliser et s'effondrer facilement lorsque saturé d'infiltrations lors d'inondations ou de pluies. Par conséquent, des effondrements des talus sur les rives se produisent chaque fois qu'il y a des inondations, et le lit fluvial est dépourvu de toute végétation.

Ces particularités du lit fluvial doivent être prises dûment en considération lors de la sélection des sites des ponts.

(4) Inondations

En ce qui concerne les inondations de la rivière Grise survenues dans le passé, les conclusions des rapports et les résultats des entretiens avec les communautés locales et les organismes concernés relatifs aux inondations provoquées ces dernières années par les ouragans Gordon, Georges et Sandy figurent ci-après.

1) Site du pont de la Croix-des-Missions

- Le niveau de crue maximal de l'ouragan Gordon, le plus puissant survenu jusqu'à présent, a atteint la surface de la route du pont, mais cela a été instantané (de courte durée).
- Le niveau de crue des ouragans Georges et Sandy était plus bas que celui atteint par l'ouragan Gordon, et les eaux n'ont pas dépassé de justesse la hauteur de construction du pont.
- Le niveau de crue de l'ouragan Sandy était plus ou moins équivalent à celui de la fondation (rive droite en amont) et n'a pas diminué pendant une journée entière.
- Pour ce qui est la RN1, l'interruption de la circulation était régulée à chaque inondation.

2) Pont de la Croix-des-Missions - Pont de la Route Neuf

- En ce qui concerne les habitations des résidents qui vivent dans la courbe sur la rive droite, lors des inondations causées par l'ouragan Sandy le niveau de crue a atteint environ 1,5m au-dessus du sol.
- À partir de la courbe, les eaux sont sorties de la rivière et ont progressé en direction de la route.

3) Pont de la Route Neuve

- Le niveau d'eau n'a pas atteint la hauteur de construction du pont même lors des plus grandes inondations de l'histoire, et la route, qui n'était pas inondée, était toujours ouverte à la circulation.
- Les rives basses ont été inondées, et 6 constructions y compris une église ont été emportées avec la rive par l'ouragan Sandy.
- L'ouragan Sandy a provoqué des inondations recouvrant le toit des maisons de plus de 2m

d'eau, entraînant des évacuations.

Par conséquent, le niveau de hautes eaux du projet sur le site du pont sera estimé dans le cadre de cette étude, et la planification sera réalisée de manière à ce que le pont ne subisse pas les impacts des inondations même dans cas de crues importantes.

(5) Débit de crue du projet

Le débit de crue du projet du niveau de hautes eaux atteint tous les 50 ans pour le pont de la Croix-des-Missions est de $1\,650\text{m}^3/\text{s}$. Par ailleurs, le pont de la Route Neuve est en aval du pont de la Croix-des-Missions, et bien qu'il n'y ait pas de débit résiduel du bassin hydrographique ou d'influx de confluent, le débit au pont de la Croix-des-Missions coule sans évoluer en aval, et il y a de grande chance qu'il arrive jusqu'au pont de la Route Neuve. Par conséquent, le débit de crue du projet qui sera appliqué au moment de la réhabilitation du lit fluvial du pont de la Route Neuve sera de $1\,650\text{m}^3/\text{s}$, soit le même débit de calcul que pour le pont de la Croix-des-Missions.

(6) Niveau de hautes eaux du projet et vitesse d'écoulement

1) Pont de la Croix-des-Missions

Le niveau de hautes eaux au pont de la Croix-des-Missions est de 27,38m. Par ailleurs, étant donné que le régime d'écoulement de la rivière à la suite de sa réhabilitation sera stable, la vitesse d'écoulement maximale passera à 3,0m/s après la réhabilitation, soit un ralentissement par rapport au 4,3m/s avant l'intervention.

2) Pont de la Route Neuve

Le niveau de hautes eaux du projet au Pont de la Route Neuve est de 11,24m. En éliminant les rétrécissements, la vitesse d'écoulement maximal diminuera, passant de 5,5m/s avant la réhabilitation à 3,5m/s après l'intervention.

1-2-2 Conception parasismique

(1) Aperçu concernant les tremblements de terre

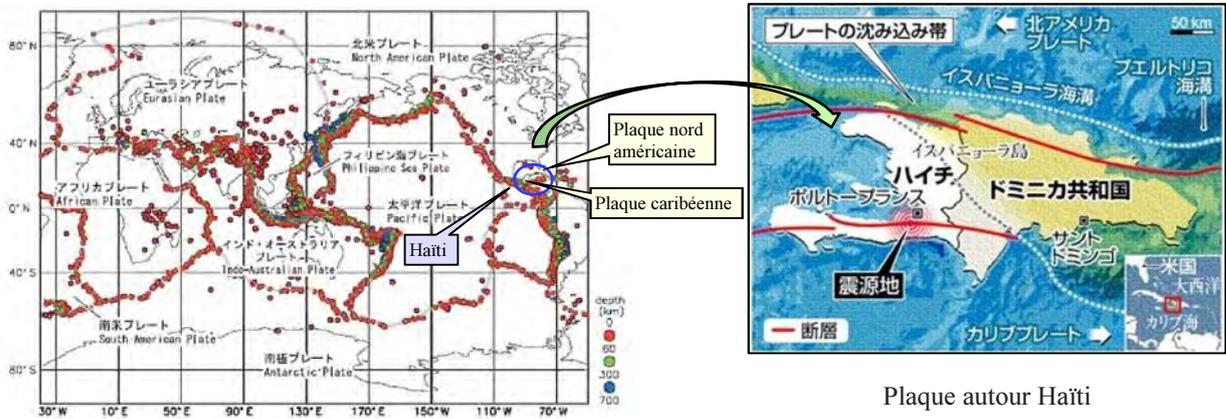
Le 12 janvier 2010, un séisme de magnitude 7,1 s'est produit non loin de Port-au-Prince. La catastrophe qui a fait 320 000 morts et détruit de nombreuses constructions est équivalente au tremblement de terre de Sumatra. Des séismes d'une magnitude 6,0 ou plus faisant des dégâts se produisent fréquemment dans les environs d'Haïti. Haïti se situe à la jonction entre la plaque nord américaine et la plaque caribéenne, et subit des séismes typiques souterrains dont l'hypocentre est peu profond (séisme continental dit crustal). En outre, Haïti est traversé par deux failles (la faille septentrionale et la faille d'Enriquillo), et le pays et ses environs ont connu à plusieurs reprises dans le passé les grands tremblements de terre suivants.

- Le 8 mai 1842 : Partie nord d'Haïti (4 500 morts)
- Le 8 février 1843 : La République Dominicaine (5 000 morts, M7,8)
- Le 5 août 1846 : Partie nord d'Haïti (100 morts, M8,1)
- Le 15 janvier 1907 : Jamaïque (1 000 morts, M6,5)

- Le 11 octobre 1918 : La République Dominicaine (116 morts, M7,5)
- Le 12 janvier 2010 : Partie centrale d'Haïti (320 000 morts, M7,1)

Ainsi, Haïti a subi 320 000 morts, M7,1. Les séismes de terre, et il est indispensable de prendre en considération les séismes lors de la conception des structures (116 morts, M7,5).

Les séismes dans le monde ainsi que les plaques sont indiqués dans la Figure 1-2-1 ci-dessous.



Distribution des séismes dans le monde

Figure 1-2-1 Schéma des séismes et plaques dans le monde

(2) Principes de la conception parasismique

Les routes des deux (2) ponts sont des axes de grande importance ayant un rôle incontournable dans la distribution des marchandises à Haïti. Par conséquent, dans l'éventualité de la destruction des ponts à la suite d'un séisme, non seulement l'impact sur la distribution des marchandises serait considérable, mais l'aide, les soins médicaux, les activités de lutte contre les incendies ainsi que le transport d'urgence vers les zones sinistrées seraient gravement touchés et grandement entravés. Ainsi, les ponts concernés jouant un rôle logistique extrêmement important, il est primordial d'assurer une résistance sismique en mesure d'éviter une réduction fonctionnelle qui paralyserait le transport et la distribution de biens ainsi que la vie sociale à la suite d'un tremblement de terre. Par conséquent, lors de la conception des ponts concernés, des structures continues à portées multiples ou des structures hyperstatiques seront utilisées, et l'amélioration de la résistance parasismique pour les ponts dans leur ensemble fera partie des principes de base. En outre, les enregistrements sismiques disponibles en Haïti seront étudiés et le coefficient sismique horizontal nominal adéquat sera calculé.

1-3 Les considérations environnementales et sociales

1-3-1 Les évaluations de l'impact environnemental

1-3-1-1 L'aperçu des composants du Projet

(1) L'aperçu du Projet et la catégorie environnementale de la JICA

Le présent Projet consiste à reconstruire 2 ponts (le Pont de la Croix des Missions et le Pont de la Route Neuve), en se basant sur la requête du gouvernement haïtien. La requête mentionne qu'il n'y a « pas de réinstallation des habitants » et qu'« une EIE n'est pas nécessaire ». De plus, la requête classe le Projet dans la catégorie B en se référant aux « Lignes directrices relatives aux considérations environnementales et sociales de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (avril 2004) » (désignées ci-après par « Lignes directrices environnementales de la JICA »), en considérant qu'il ne correspond pas à un projet à grande échelle du secteur des routes / chemins de fer / ponts tel que mentionné dans les directives, et en jugeant que son impact négatif sur l'environnement n'est pas important, qu'il n'est pas apte à exercer un impact néfaste, et qu'il ne se situe pas dans une zone sensible.

A l'étape de la planification, plusieurs propositions alternatives ont été étudiées concernant le trajet (y compris celui du pont provisoire), le profil longitudinal et vertical, etc., des 2 ponts, afin de sélectionner celle ayant un impact minimal sur l'environnement et la société. Cependant, en ce qui concerne le Pont de la Croix des Missions, les résultats de l'étude basée sur la conception provisoire relative à la situation actuelle, ont montré que la longueur du pont prévu par le projet était en accord avec les références d'application de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) ; ainsi, il a été convenu, au terme des discussions entre la mission d'étude et le MTPTC, de la nécessité de prévoir une étude sur l'environnement et de conduire avec attention une évaluation d'impact environnemental (EIE). En ce qui concerne le Pont de la Route Neuve, on examinera la proposition de pont provisoire ayant le minimum d'impact sur l'environnement (le trajet, le tracé, le profil longitudinal et vertical, etc.) à partir des informations obtenues par les Considérations environnementales et sociales, et l'on conduira une Evaluation d'impact environnemental (EIE) sur cette proposition.

(2) Zone cible du Projet

Les zones ciblées par le présent Projet sont la Commune de Tabarre (et plus précisément, le lieu de construction du Pont de la Croix des Missions, à l'intersection de la RN1 et de la rivière Grise) et la Commune de Cité Soleil (et plus précisément, le lieu de construction du Pont de la Route Neuve, à l'intersection de la Route Neuve, rocade de la RN1, et de la rivière Grise), situées au centre de Port-au-Prince, capitale d'Haïti. La carte d'emplacement des zones ciblées figure ci-dessous.



Figure 1-3-1 Zones cible du Projet

1-3-1-2 Conditions de base de l'environnement et de la société

(1) Environnement naturel

1) Climat

Voir 2-1-2 (1) « Climat ».

2) Zones protégées

En Haïti, il est prévu que 35 régions deviendront des aires protégées⁷; selon le PNUE (Programme des Nations Unies pour l'environnement), etc., il y a actuellement 8 aires protégées, classifiées dans la catégorie parcs nationaux (Tableau 1-3-1).

Tableau 1-3-1 Parcs nationaux d'Haïti

No.	Nom des parcs	Département de localisation
1	Parc National Naturel (PNN) Citadelle, Sans Souci, Ramiers	Nord
2	PNN Lac de Péligre	Centre
3	PNN Fort Jacques et Fort Alexandre	Sud-Est
4	PNN Sources Puantes	Ouest
5	PNN Sources Chaudes	Grand'Anse
6	PNN Fort Mercredi	Ouest
7	PNN Macaya	Sud
8	PNN la Visite	Sud-Est

Source : PNUE (protectedplanet.net), etc.

⁷ Stratégie de Montage de l'Agence Nationale des Aires Protégées (2009), Ministère de l'Environnement, Haïti.

Dans le Département de l’Ouest, où se situe le site d’exécution du Projet, il y a le Parc National Naturel Sources Puantes et le PNN Fort Mercredi, qui sont respectivement éloignés du Pont de la Croix des Missions d’environ 8 km au nord-ouest et d’environ 11 km au sud-ouest. Ainsi, le site d’exécution du Projet ne se trouve ni dans une aire protégée, ni à proximité d’une telle aire.

D’autre part, il y a en Haïti un patrimoine mondial culturel et une « réserve de biosphère », désignés par l’UNESCO (Organisation des Nations Unies pour l’éducation, la science et la culture), comme l’indique le Tableau 1-3-2 ci-dessous, mais le site d’exécution du Projet est suffisamment éloigné de ces lieux. Enfin, il n’existe pas de patrimoine mondial naturel en Haïti.

Tableau 1-3-2 Patrimoine mondial et réserve de biosphère d’Haïti

No.	Nom	Localisation (point central)
Patrimoine mondial culturel*1		
1	Le Parc National Naturel (PNN) Citadelle, Sans Souci, Ramiers (le même parc que le parc No 1 du Tableau 1-3-1)	latitude nord: 19°34' 24'' longitude ouest : 72°14'39''
Réserve de biosphère *2		
1	La Selle	latitude nord: 18°21' 10'' longitude ouest : 72°2'56''

Source: *1 <http://whc.unesco.org/>, *2 <http://www.unesco.org/>

3) Ecosystème

1) Zones humides de la Convention de Ramsar

Comme Haïti n’adhère pas à la Convention de Ramsar, il n’y a actuellement pas de sites Ramsar.

2) Répartition des forêts

D’après la FAO (Organisation des Nations Unies pour l’alimentation et l’agriculture), il n’y a ni de grands forêts ni de forêts primaires (*clouded forest*) aux alentours du site d’exécution du Projet (Figure 1-3-2) ⁸.

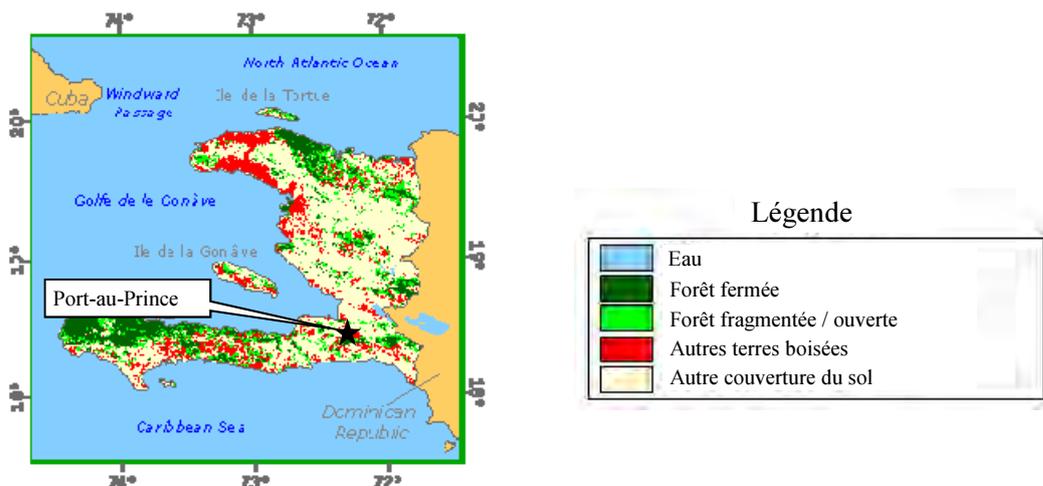


Figure 1-3-2 Répartition des forêts d’Haïti

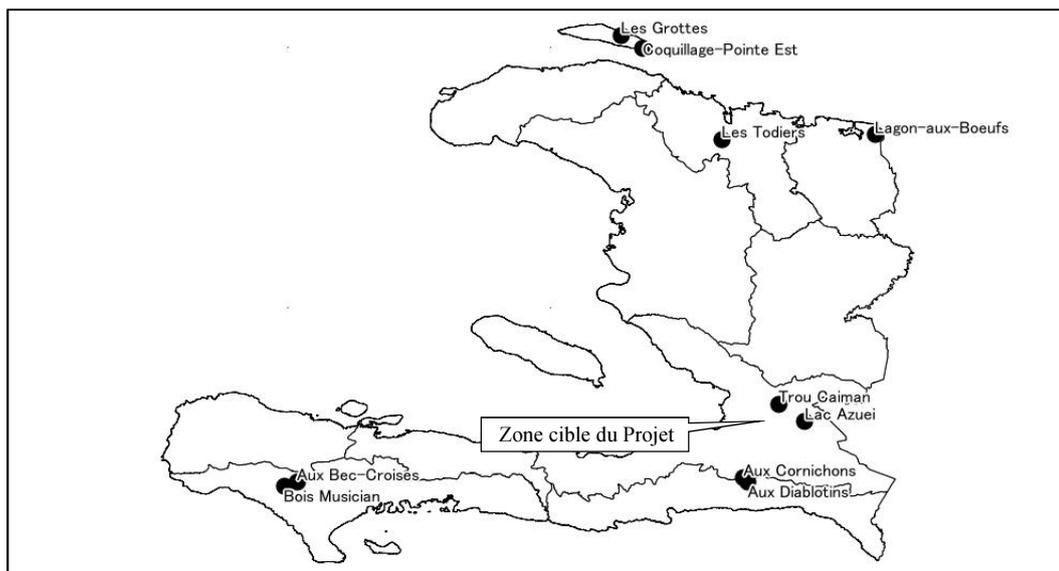
⁸ <http://www.fao.org/forestry/country/57478/en/hti/>

3) Zones importantes pour la conservation des oiseaux

BirdLife International, organisation internationale à vocation de protection des oiseaux, recense et rend public, dans le monde entier, les Zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO) afin de conserver les oiseaux et leurs habitats. Les ZICO remplissent normalement une ou plusieurs des conditions suivantes, et sont considérées comme importantes:

- être l'habitat où se concentrent une ou plusieurs espèces menacées internationalement reconnues
- faire partie d'une aire continue où habitent les espèces possédant une aire de répartition restreinte ou des espèces inféodées à un biome
- accueillir un très grand nombre d'oiseaux migrateurs ou d'espèces grégaires

Etant donné que les ZICO sont d'une grandeur adéquate à leur gestion globale, et qu'elles font déjà partie, d'ordinaire, d'un réseau régional de préservation, sont considérées au niveau mondial comme des aires-clés pour la préservation. Il y a 10 ZICO en Haïti (Figure 1-3-3), et le lieu du Projet (Port-au-Prince) est suffisamment éloigné de ces sites.



Source : Etabli par la mission d'étude d'après BirdLife International⁹

Figure 1-3-3 Zone cible du Projet (Port-au-Prince) et Zones importantes pour la conservation des oiseaux

4) Points chauds de biodiversité

Conservation International, organisation internationale de protection de la nature, désigne les zones riches en biodiversité où la préservation doit être menée de façon prioritaire sous le terme de points chauds de biodiversité. Haïti fait partie du point chaud des îles des Caraïbes (Figure 1-3-4)¹⁰.

En ce qui concerne les projets de développement dans les points chauds de biodiversité, il est nécessaire de prendre en considération la diminution de l'impact sur les êtres vivants, même s'il ne s'agit pas d'espèces menacées.

⁹ <http://www.birdlife.org/worldwide/programmes/important-bird-and-biodiversity-areas-ibas>

¹⁰ http://www.conservation.org/global/japan/priority_areas/hotspots/north_central-america/Pages/Caribbean-Islands.aspx



Figure 1-3-4 Points chauds de biodiversités des îles des Caraïbes

5) Autres habitats importants

Des mangroves se trouvent à l'embouchure de la rivière Grise. Cependant, étant donné que le présent Projet n'aura pratiquement pas d'influence sur les sédiments et le débit du cours d'eau, on peut estimer qu'il n'y aura pas d'impact sur les mangroves.

6) Espèces menacées

Selon l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), le nombre d'espèces menacées en Haïti est tel qu'indiqué ci-dessous (Tableau 1-3-3).

Tableau 1-3-3 Nombre d'espèces menacées en Haïti

Groupe taxonomique	Mammifères	Oiseaux	Reptiles	Amphibiens	Poissons	Mollusques	Autres invertébrés	Plantes	TOTAL
Nombre d'espèces menacées*	5	14	15	49	21	0	14	38	156

Source : Les espèces menacées dans chaque pays (Liste rouge de l'UICN version 2013.2: Tableau 5)

*: y compris les espèces en danger critique d'extinction, les espèces en danger, et les espèces vulnérables

Dans ce tableau, la catégorie « mammifères » inclut les baleines, et la catégorie « reptiles » inclut les tortues de mer ; ainsi, toutes les espèces menacées mentionnées dans ce tableau ne sont pas des espèces terrestres ou des espèces vivant en eau douce, ayant un rapport avec le site d'exécution du Projet. La plupart des espèces habitent (ou poussent) dans des habitats naturels primaires tels les forêts ou les mangroves, et il est peu probable qu'une ville ou une agglomération, telle que le lieu du présent Projet leur serve d'habitat. D'autre part, le poisson d'eau douce *Gambusia dominicensis* (Domingo Mosquito Fish en anglais) figure sur la liste, mais il est répandu dans les lacs et n'habite pas le lieu du présent Projet.

Enfin, étant donné que le présent Projet consiste en la reconstruction de ponts, l'étendue des travaux se limitera aux alentours des ponts, et il est possible de prendre des mesures suffisantes contre la pollution des eaux; on estime donc qu'il n'y aura pas d'impact important sur le cours d'eau.

(2) Environnement social

1) Division administrative

La division administrative en Haïti est telle qu'indiquée ci-dessous, et le nombre des départements sont au nombre de 10 (Figure 1-3-5). Port-au-Prince, la capitale, est situé dans le Département de l'Ouest.

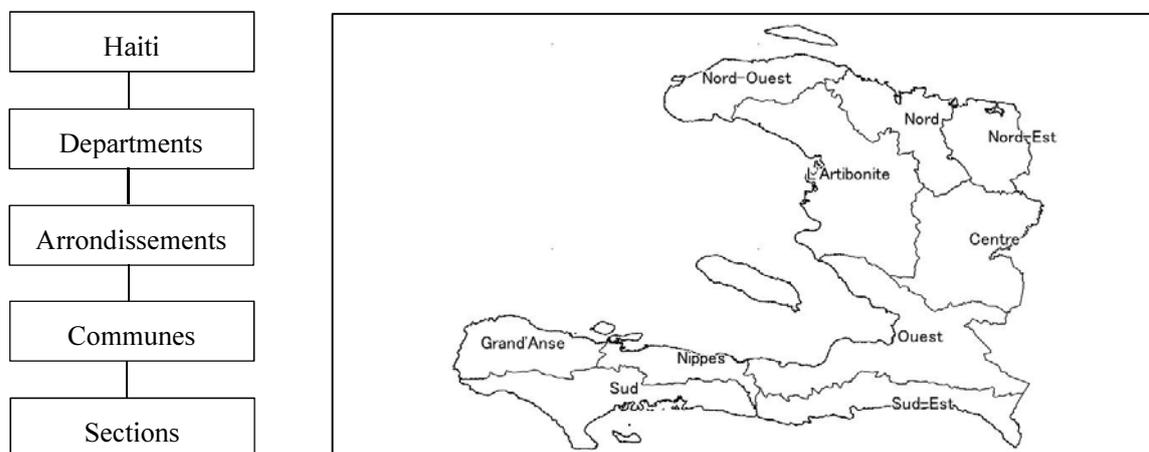


Figure 1-3-5 Division administrative d'Haïti et emplacement

2) La population dans les divisions ciblées par le Projet

La population dans les divisions ciblées par le Projet est indiqué ci-dessous¹¹ (Tableau 1-3-4).

Tableau 1-3-4 La population dans les zones ciblée par le Projet (2010)

Région, zone	Population totale (hab)	Hommes (hab)	Femmes (hab)
Département de l'Ouest	3 664 620	1 769 997	1 894 623
Port-au-Prince	2 509 939	1 196 621	1 313 318
Commune de Tabarre (Pont de la Croix des Missions)	118 477	55 841	62 636
Commune de Cité Soleil (Pont de la Route Neuve)	241 055	117 977	123 078

3) Education ¹²

Le taux d'alphabétisation est de 61,0% pour toute la population, 63,8% chez les hommes et 58,3% chez les femmes. D'autre part, il est de 80,5% dans les régions urbaines et de 47,1% dans les régions rurales. Le niveau de l'éducation (dernières études) figure dans le tableau ci-dessous (Tableau 1-3-5). Pour le taux d'alphabétisation, nous nous sommes reportés aux données sur tout le pays, extraites des informations disponibles.

Tableau 1-3-5 Niveau de l'éducation (dernières études) des plus de 5 ans en Haïti

Pas d'école	Ecole primaire	Ecole secondaire	Université	Autres
37,4%	35,4%	21,5%	1,1%	4,6%

¹¹ Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique

¹² Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique

4) Religions

Le pourcentage des différentes religions du peuple haïtien est indiqué dans le tableau suivant.

Tableau 1-3-6 Peuple haïtien et religions

Religions	Catholique	Protestant (baptiste)	Protestant (pentecôtiste)	Athée	Autres
Proportion (%)	54,7	15,4	7,9	10,2	11,8

5) Personnes handicapées¹³

Les personnes handicapées représentent 1,51% de la population totale; parmi elles, 10,9% ont moins de 15 ans, 57,5% ont entre 15 et 64 ans, et 31,5% ont plus de 65 ans. Le niveau de l'éducation (dernières études) des personnes handicapées figure dans le tableau ci-dessous (Tableau 1-3-7). Pour le nombre des personnes handicapées, nous nous sommes reportés aux données sur tout le pays, extraites des informations disponibles.

Tableau 1-3-7 Niveau de l'éducation (dernières études) des personnes handicapées en Haïti

Pas d'école	Ecole primaire	Ecole secondaire	Université	Autres
69,4%	18,6%	9,6%	0,5%	1,9%

6) Classes pauvres¹⁴

D'après les résultats d'une étude menée en 2004, la proportion des personnes pauvres (un revenu journalier par personne inférieur à 1 US\$) dans la région de la capitale est de 23%, celle des autres régions urbaines de 57%, et celle des régions non urbaines de 67%. De plus, dans la région de la capitale, l'égalité hommes-femmes et la pauvreté sont étroitement liés. Dans cette région, 26% des foyers dont le chef de famille est une femme sont dans la pauvreté, tandis que 17% de ceux dont le chef de famille est un homme sont dans la pauvreté.

7) Populations autochtones

Les populations autochtones sont les Tainos (Amérindiens des caraïbes). Après l'arrivée de Christophe Colomb (en 1492), la peuple taino estimé à 1 million, est passé à 60 000 en 1508, et à 15 000 en 1514, à cause, entre autres, des travaux forcés et des maladies apportées par les Européens¹⁵. Actuellement, la composition raciale en Haïti est 95% de Noirs, et 5% de Mulâtres et de Blancs¹⁶, les populations autochtones ou les minorités ethniques n'existant pas.

8) Egalité hommes-femmes

Les femmes haïtiennes sont, aujourd'hui encore, considérées comme des « citoyennes de second rang » dans tout le pays, et sont contraintes à une position inégale même devant la loi. Malgré cela,

¹³ Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique

¹⁴ GENDER ASSESSMENT USAID/HAITI (USAID, 2006)

¹⁵ GEO (Global Environment Outlook) Haiti (UNEP, 2010)

¹⁶ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ha.html>

elles jouent un rôle important dans le revenu du foyer. On estime que le secteur informel de l'économie en Haïti représente 85% de l'économie globale, et ledit secteur est en grande partie soutenu par les activités des femmes¹⁷. En ce qui concerne le sexe du chef de famille, le pourcentage de foyers avec un chef de famille masculin est de 61,5%. Cependant, en ville, 54,3% des chef de famille sont des hommes, alors que 45,7% sont des femmes¹⁸. A propos de l'égalité hommes-femmes et la pauvreté, se référer à l'article « Classes pauvres » mentionné ci-dessus.

9) Droits de l'enfant¹⁹

Les enfants contraints aux travaux les plus durs en Haïti sont utilisés comme « domestiques » ou comme « ouvriers agricoles ». Les domestiques travaillant dans les régions urbaines sont appelés « restaveks », et des enfants de 4, 5 ans peuvent être placés comme domestiques de famille. Dans les régions non urbaines, les enfants sont contraints à des travaux agricoles dangereux (par exemple, l'utilisation des pesticides ou d'outils tranchants), et les conditions dures de travail, de même que le grand nombre d'heures de travail posent des problèmes. Il n'existe pas d'estimations exactes sur les enfants des rues, mais ceux-ci sont nombreux. Les enfants contraints aux travaux les plus durs et les enfants des rues ont augmenté après le séisme de 2010.

L'enseignement est obligatoire jusqu'à l'âge de 11 ans. Le code du travail d'Haïti stipule que les travailleurs des infrastructures industrielles, agricoles et commerciales doivent avoir plus de 15 ans, mais il n'existe pas de règlement sur l'âge des domestiques. D'autre part, il est interdit aux enfants de 15 à 18 ans de travailler la nuit ou d'effectuer des travaux dangereux. Ainsi, ce sont les enfants de 12 à 14 ans qui sont dans une situation vulnérable.

Les tendances citées précédemment résument la situation du pays en général ; pour ce qui est des alentours des sites de construction des 2 ponts, on n'a pas constaté de cas lésant visiblement le droit des enfants.

10) Hygiène

En ce qui concerne la situation dans l'ensemble du pays, les maladies infectieuses telles que la rougeole, la tuberculose, le choléra, la diphtérie, le sida, etc. sont les causes principales de maladies en Haïti, et il est à noter que la malnutrition est une des 10 causes principales de décès²⁰. 13,5% de la population totale de plus de 18 ans a un poids faible ou est en état de sous-nutrition²¹. Les estimations de l'ONUSIDA (Programme commun des Nations Unies sur le VIH/Sida) sur le VIH/Sida en Haïti sont indiqués dans le Tableau 1-3-8. A titre de référence, les estimations sur la République Dominicaine, pays voisin, sont également indiqués²². Le taux de contamination en Haïti chez les adultes de 15 à 49

¹⁷ GENDER ASSESSMENT USAID/HAITI (USAID, 2006)

¹⁸ Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique

¹⁹ 2012 Findings on the Worst Forms of Child Labor (United States Department of Labor's Bureau of International Labor Affairs, 2012)

²⁰ GEO (Global Environment Outlook) Haiti (UNEP, 2010)

²¹ Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique

²² <http://www.unaids.org/en/>

ans a baissé, comparé à 1997, année pour laquelle il était estimé à 5,2%²³. Cependant, on constate qu'il est encore élevé comparé à celui de la République Dominicaine.

Tableau 1-3-8 Estimations sur le VIH/Sida en Haïti et en République Dominicaine (2012)

Eléments	Haïti	La République Dominicaine
Nombre de personnes contaminées par le VIH	150 000 (130 000~160 000)	45 000 (39 000~52 000)
Le taux de contamination chez les adultes de 15 à 49 ans (%)	2,1 (1,9~2,3)	0,7 (0,6~0,8)

Le

Tableau 1-3-9 indique le détail des organismes médicaux que les habitants consultent lorsqu'ils sont malades ou blessés²⁴. On constate que dans la capitale, une proportion importante des habitants consulte des hôpitaux privés (y compris les cliniques).

Tableau 1-3-9 Organismes médicaux où les habitants se font soigner (%)

Organismes médicaux	Lieu de résidence			Total
	Capitale	Régions urbaines	Régions non urbaines	
Hôpitaux privés	44,8	36,3	25,8	31,6
Hôpitaux publics	15,5	31,0	25,3	24,1
Centres de santé (publics)	17,0	19,1	31,4	26,3
Cliniques privées	19,8	10,8	10,8	12,8
Autres	2,5	2,8	6,5	5,0
Pas de rubrique correspondante	0,4	0	0,2	0,2
Total	100	100	100	100

11) Déchets

A Port-au-Prince, lieu du Projet de reconstruction des 2 ponts, le traitement des déchets est effectué par le Service Métropolitain de Collecte des Résidus Solide (SMCRS). Le SMCRS, créé en 1981 par le gouvernement haïtien, est une organisation sous la tutelle du MTPTC, et est en charge de la collecte et du traitement des déchets dans la zone métropolitaine de Port-au-Prince. Cependant, le SMCRS fait face au manque d'investissements en équipement, à l'inefficacité du système d'entretien des machines, à des recettes limitées, et une gestion insuffisante, ce qui fait que ses capacités de collecte des déchets à Port-au-Prince sont restreintes²⁵. La décharge se trouve à Truitier (à environ 2 km au sud-ouest du Pont de la Route Neuve), et 73 employés du SMCRS y traitent les déchets. Dans cette décharge, un projet de traitement des résidus de béton a démarré en 2010, mais il s'est terminé il y a 6 mois ; actuellement, il n'y a plus de machine de traitement (machinerie lourde), et le traitement des résidus

²³ GENDER ASSESSMENT USAID/HAITI (USAID, 2006)

²⁴ Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique

(recyclage) pose des problèmes²⁶.

12) Infrastructure sociale, patrimoine culturel (y compris les établissements religieux), réutilisation de l'eau de la rivière, et paysage relatifs au présent Projet

Se référer aux « Résultats de l'étude sur le site », mentionnés ci-après.

13) Situation des autres facteurs de l'environnement social

En ce qui concerne l'état actuel des autres facteurs de l'environnement social dans tout le pays, se référer à l'« Etude des considérations sociales » mentionnée ci-après.

1-3-1-3 Système relatif aux considérations environnementales et sociales, et organisations concernées de la partie haïtienne

(1) Règlements relatifs aux considérations environnementales et sociales

Le système relatif aux considérations environnementales et sociales en Haïti est défini par les lois et les règlements suivants: le Décret Cadre sur l'Environnement (2006), le Guide Général de Réalisation d'une Etude d'Impact Environnemental (2011), la Directive pour la Réalisation de l'Etude d'Impact sur l'Environnement des Projets Routiers (2012), etc. Les lois et règlements concernant le présent Projet (reconstruction de ponts) sont :

- le Décret Cadre sur l'Environnement (2006)
- le Guide Général de Réalisation d'une Etude d'Impact Environnemental (2011)
- la Directive pour la Réalisation de l'Etude d'Impact sur l'Environnement des Projets Routiers (2012)
- la Loi sur l'acquisition des terres (1979)
- le Code rural (1984)
- le Code du travail (1961, amendé en 1984 et en 2003)

A part ces règlements, il y a celui inscrit sur le panneau suivant (Photo 1-3-1) : la construction de maisons est interdite à moins de 200m d'un cours d'eau. Il a été possible de vérifier le contenu du règlement au MTPTC, mais le nom de la loi/du règlement concerné n'a pas pu être déterminé durant la présente étude.

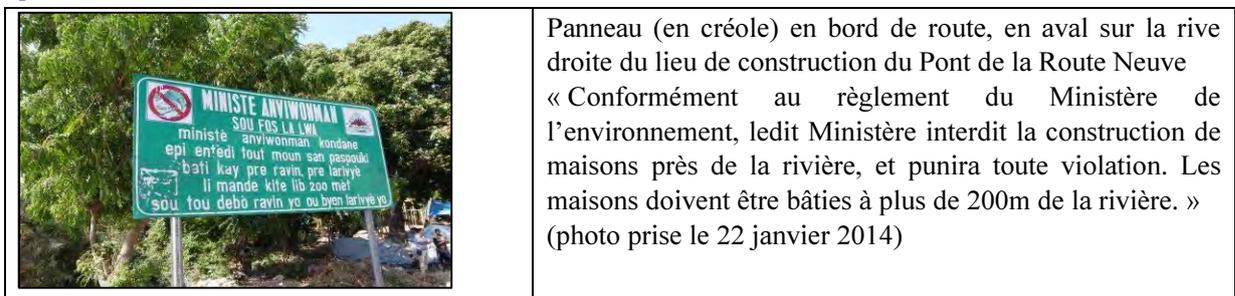


Photo 1-3-1 Panneau d'avertissement du Ministère de l'environnement (à l'entrée du Pont de la Route Neuve)

²⁵ Haïti Debris Pilot Project: Baseline Census and Rapid Social Assessment of Truitier Landfill (2011, Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement), et une enquête par interview dans la décharge de Truitier (24 février 201)

²⁶ Enquête par interview dans la décharge de Truitier (24 février 201). D'après le directeur, la décharge peut accepter une petite quantité de résidus de béton, mais il est souhaitable que l'aménagement du terrain, etc. après le traitement soit effectué par le producteur des déchets.

(2) Normes environnementales

Il n'existe pas de normes environnementales relatives à la qualité de l'air, de l'eau et au bruit, et les bailleur de fonds utilisent en général, pour leurs projets, les normes environnementales recommandées par les organisations internationales. Les tableaux ci-dessous (Tableau 1-3-10 à Tableau 1-3-12) indiquent les valeurs des directives de l'*International Finance Corporation (IFC)* ²⁷.

Tableau 1-3-10 Les normes environnementales relatives à la qualité de l'air (d'après l'OMS)

	Période moyenne	Valeurs lignes directrices en $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Dioxyde de soufre (SO_2)	24-heures	125 (Cible intermédiaire-1) 50 (Cible intermédiaire-2) 20 (ligne directrice)
	10 minutes	500 (ligne directrice)
Dioxyde d'azote (NO_2)	1-an	40 (ligne directrice)
	1-heure	200 (ligne directrice)
Matière particulaire (PM_{10})	1-an	70 (Cible intermédiaire-1) 50 (Cible intermédiaire-2) 30 (Cible intermédiaire-3) 20 (ligne directrice)
	24- heures	150 (Cible intermédiaire-1) 100 (Cible intermédiaire-2) 75 (Cible intermédiaire-3) 50 (ligne directrice)
Matière particulaire ($\text{PM}_{2.5}$)	1-an	35 (Cible intermédiaire-1) 25 (Cible intermédiaire-2) 15 (Cible intermédiaire-3) 10 (ligne directrice)
	24-heures	75 (Cible intermédiaire-1) 50 (Cible intermédiaire-2) 37.5 (Cible intermédiaire -3) 25 (ligne directrice)
Ozone	8-heures par jour au maximum	160 (Cible intermédiaire-1) 100 (ligne directrice)

Tableau 1-3-11 La qualité des eaux usées traitées (d'après l'OMS)

Polluants	Unités	Valeurs lignes directrices en $\mu\text{g}/\text{m}^3$
pH	pH	6 – 9
DBO	mg/l	30
DCO	mg/l	125
Azote total	mg/l	10
Phosphore total phosphorus	mg/l	2
Huiles et graisses	mg/l	10
Total des solides en suspension	mg/l	50
Total des bactéries coliformes	MPN/100ml	400

MPN: Most Probable Number

²⁷ Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires générales (International Finance Corporation, 2007)

Tableau 1-3-12 Les normes environnementales relatives au bruit (d'après l'OMS)

Récepteur	L _{Aeq} -1 heure (dBA)	
	Jour (07:00 – 22:00)	Nuit (22:00 – 07:00)
Résidentiel; institutionnel; éducatif	55	45
Industriel; commercial	70	70

(3) Traités internationaux relatifs à l'environnement

Haïti adhère à divers traités internationaux dans le secteur de l'environnement (Tableau 1-3-13). Le tableau ci-dessous récapitule les traités importants auxquels adhère Haïti.

Tableau 1-3-13 Les traités internationaux du secteur de l'environnement²⁸

Nom du traité	Etat d'adhésion
Atmosphère	
Convention de Vienne sur la protection de la couche d'ozone	2000 (adhésion)
Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques	1996 (ratification)
Gestion des déchets	
Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination	1989 (signature)
Préservation de la nature	
Convention sur la diversité biologique	1996 (ratification)
Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau	N'est pas membre
Convention sur la conservation des espèces migratrices	N'est pas membre
Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel	1980 (ratification)
Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification	1996 (ratification)
Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction	N'est pas membre

(4) Organisations relatives aux considérations environnementales et sociales

En Haïti, le Ministère de l'Environnement (MDE) est principalement responsable de la gestion et de la préservation de l'environnement; il est en charge de l'élaboration des orientations nationales relatives à la gestion de l'environnement (et particulièrement de l'élaboration des normes environnementales), de la mise en oeuvre du programme des activités pour l'environnement, et de la gestion des aires protégées. C'est la Direction Générale qui est chargée de surveiller l'exécution des lois et la réalisation des évaluations de l'impact environnemental²⁹. Bien que le Ministère de l'Environnement ait été créé en 1994, il n'y a toujours pas de loi sur son institution, et ceci constitue une entrave pour le ministère à assumer ses responsabilités³⁰. Cette loi sur l'institution du ministère est toujours à l'étape de projet³¹. Le MTPTC est responsable de la préservation de l'environnement pour

²⁸ Les informations concernant les traités internationaux ont été obtenues sur le site web de chaque traité.

²⁹ Environmental Assessment of the USAID/ Haiti North Park Power Project (2011)

³⁰ GEO (Global Environment Outlook) Haiti (UNEP, 2010)

³¹ site web du Ministère de l'Environnement <http://www.mde-h.gouv.ht/>

tous ses travaux publics, et la Cellule au sein du MTPTC vérifie que les activités pour la préservation de l'environnement fonctionnent normalement pour chaque projet³².

(5) Procédures pour les autorisations relatives à l'environnement

En ce qui concerne l'évaluation d'impact environnemental, il est stipulé dans le chapitre 4 « De l'évaluation environnementale » du Décret Cadre sur l'Environnement de 2006, les points suivants³³:

Article 56 : Les activités (politiques, programmes, projets, etc.) susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale à charge de l'institution concernée.

Article 57 : La liste des projets et activités devant faire l'objet des EIE ainsi que les normes et procédures sont établies à la charge du Ministère de l'Environnement.

Article 58 : La déclaration d'impact environnemental est soumise à la non-objection du Ministère de l'Environnement. Ceci en vue d'assurer la plus large participation de la population aux audiences publiques.

Article 59 : La non-objection environnementale est délivrée par le Ministère de l'Environnement pour les projets et activités qui requièrent une EIE.

Article 60 : Les UTES (Unités techniques environnementales sectorielles) ont pour obligation d'acheminer au Ministère de l'Environnement, une notification de tous les processus d'examen de dossiers enclenchés dans le cadre des EIE. En cas de contestation, le Service d'Inspection Générale de l'Environnement du Ministère de l'Environnement peut intervenir et réviser un ou des cas traités par une UTES.

Article 61 : Le Ministère de l'Environnement réalisera des audits environnementaux Il publiera périodiquement la liste des non-objection accordées et refusées.

En se basant sur les articles précédents, le Guide Général de Réalisation d'une Etude d'Impact Environnemental (2011) définit les procédures relatifs aux autorisations environnementales.

Phase 1	Directive	
	Etape 1	Dépôt de la proposition de projet
	Etape 2	Transmission des guides
Phase 2	Réalisation et dépôt de l'étude d'impact	
	Etape 3	Réalisation de l'étude d'impact
	Etape 4	Dépôt de l'étude d'impact et demande d'autorisation
Phase 3	Participation du public	
	Etape 5	Contenu de l'impact rendu public
	Etape 6	Requête d'audience publique
	Etape 7	Nomination des membres de la commission
	Etape 8	Tenue d'audiences publiques

³² Environmental Assessment of the USAID/Haiti North Park Power Project (2011)

³³ Traduction provisoire par la mission d'étude de la JICA

	Etape 9	Rapport d'audience publique
Phase 4	Analyse de l'impact du projet	
	Etape 10	Analyse environnementale
	Etape 11	Notification d'irrecevabilité
	Etape 12	Avis technique du Ministère de l'environnement
	Etape 13	Décision du Ministère de l'Environnement
	Etape 14	Autorisation environnementale

Par ailleurs, on organisera, avant la phase de « Dépôt de la proposition de projet », une réunion d'orientation pour les personnes affectées par le Projet (PAP) et les habitants de la région ciblée susceptibles de subir un impact par les composants du projet; les questions, les appréhensions, etc. y seront notées et réfléchies dans le plan du Projet. Une réunion d'orientation sera également organisée de manière identique, lorsque l'ébauche du rapport sera rédigé; les questions, les appréhensions, etc. y seront notées et réfléchies dans le rapport final. Les réunions d'orientation seront tenues en créole, et organisées dans la mairie, dans une école, à l'église, etc. La notification des réunions se fera par écrit, par l'intermédiaire de la mairie, mais aussi oralement, par égard aux personnes analphabètes³⁴. On peut entendre par « audiences publiques », les « concertations avec les parties prenantes ».

Les projets faisant l'objet d'une EIE sont listés dans le Guide Général de Réalisation d'une Etude d'Impact Environnemental (2011), et les secteurs suivants y sont mentionnés:

- ① l'agriculture et l'irrigation
- ② la sylviculture
- ③ l'industrie minière
- ④ l'industrie de fabrication du ciment, des carreaux, etc.
- ⑤ le traitement des eaux usées
- ⑥ l'industrie de fabrication et l'industrie de transformation des métaux
- ⑦ l'industrie de fabrication des aliments
- ⑧ les infrastructures
- ⑨ l'aménagement des cours d'eau
- ⑩ l'aménagement urbain

D'autre part, les lieux enclins à subir un impact environnemental sont également cités dans le Guide Général:

- ① les zones humides: les cours d'eau, les rives, les plaines inondées, les marécages
- ② les pentes: les zones d'éboulement en montagne ou sur des collines
- ③ les bassins
- ④ les aires protégées
- ⑤ les régions urbaines, en particulier les zones de résidence
- ⑥ les terrains d'une société, etc.
- ⑦ les habitats des espèces protégées

³⁴ Enquête par interview du MTPTC/UC (21 février 2014)

Pour l'exécution du Projet, on réalisera soit un EEI ou une EIE, selon l'envergure et le niveau d'impact, en vue d'obtenir une autorisation environnementale. Le présent Projet appartient au secteur « ⑧ les infrastructures », et la mission d'étude a confirmé, lors de discussions avec le MTPTC, que les normes du « Tableau 1-3-14 » y seraient appliquées.

Tableau 1-3-14 Les normes d'application des EEI et des EIE

EEI	EIE
Ponts d'une longueur de 5 à 20m	Ponts d'une longueur supérieure à 20m

D'après ces normes, il est nécessaire, pour le présent Projet, de réaliser une EIE conformément à la loi haïtienne.

(6) Comparaison des Lignes directrices de la JICA et du système juridique d'Haïti

Le Tableau 1-3-15³⁵ récapitule les points de comparaison entre les Lignes directrices de la JICA et le système juridique d'Haïti.

³⁵ Le tableau a été rédigé en se référant au « Tableau de comparaison entre les Lignes directrices de la JICA et le système juridique du pays bénéficiaire » dans « Les considérations environnementales et sociales/ Projets de catégorie B/ Instructions pour la rédaction du rapport ».

#	Lignes directrices de la JICA	Système juridique haïtien	Écart entre le système juridique haïtien et les lignes directrices de la JICA	Orientations des Travaux
1	Il faut éviter la réinstallation forcée et la perte de revenu des populations en explorant toutes les alternatives viables. (LD de la JICA)	Bien que la Loi sur l'acquisition des terres régleme l'acquisition des terres, il n'y a pas de stipulations sur le déplacement des habitants et sur la restauration des moyens de subsistance.*1 Il n'y a pas de stipulations sur les moyens de restauration des moyens de subsistance.*3	Comme seule l'acquisition des terres est stipulée, les indemnités de déplacement des habitants et d'aide à la subsistance ne sont pas conformes aux lignes directrices de la JICA.	Conformément aux lignes directrices de la JICA, adopter comme orientation non seulement d'indemniser l'acquisition des terres, mais d'apporter aussi de l'aide au déplacement des habitants et de l'aide à la subsistance.
2	Lorsque le déplacement de population est inévitable, des mesures efficaces pour minimiser l'impact et pour compenser les pertes doivent être prises. (LD de la JICA)			
3	Les personnes qui doivent être réinstallées involontairement et les personnes dont les moyens de subsistance seront entravés ou perdus doivent être indemnisés suffisamment et pris en charge, afin qu'ils puissent améliorer ou au moins rétablir leur niveau de vie, des possibilités de revenus et les niveaux de production à des niveaux de projet-pré. (LD de la JICA)			
4	La rémunération doit être basée autant que possible sur le coût de remplacement intégral. (LD de la JICA)	La valeur de l'acquisition des terres est une valeur d'estimation établie par le gouvernement. De plus, le gouvernement d'Haïti ne prend pas en charge les coûts de déplacement et ne fournit pas d'aide au déménagement des habitants affectés par le Projet.*3	La valeur d'expropriation est établie sur la base de la grille des valeurs d'estimation révisée régulièrement par le gouvernement. Comme ces valeurs d'estimation tiennent compte de l'amortissement, elles ne correspondent pas à la valeur totale de remplacement. Les indemnités reçues ne sont pas imposables Il n'y a pas non plus de couverture des coûts de déménagement, contrairement aux lignes directrices de la JICA.	Conformément aux lignes directrices de la JICA, indemniser fondamentalement la valeur totale de remplacement sans tenir compte de l'amortissement.
5	La rémunération et autres formes d'assistance doivent être fournis avant le déplacement. (LD de la JICA)	En cas d'acquisition des terres, les indemnités doivent être versées avant l'expropriation. Dans certains cas l'habitant démolit lui-même la maison (la réutilisation des matériaux est possible), et dans certains cas c'est l'exécutant du Projet qui la démolit.*2	Le contenu des frais d'indemnisation est différent de celui des lignes directrices de la JICA, mais ils sont versés avant l'acquisition des terres.	Conformément à la loi de la République d'Haïti et aux lignes directrices de la JICA, les indemnités sont versées avant le déplacement ou l'acquisition des terres.

Tableau 1-3-15 Tableau comparatif des Lignes directrices de la JICA et du système juridique d'Haïti

#	Lignes directrices de la JICA	Système juridique haïtien	Écart entre le système juridique haïtien et les lignes directrices de la JICA	Orientations des Travaux
6	Pour les projets qui impliquent la réinstallation involontaire à grande échelle, des plans d'action de réinstallation doivent être préparés et mis à la disposition du public. (LD de la JICA)	Dans le cas d'un projet réalisé par un bailleur de fonds, le Plan de déplacement des habitants est sujet aux stipulations du bailleur de fonds.*1 En matière de participation des habitants, les moyens ci-dessous sont mis en œuvre. Des panneaux sont affichés en français et en créole dans la zone cible, et l'exécutant du Projet fournit des explications orales aux analphabètes.*2 Il y a risque que des habitants ignorent l'existence de l'étude et ne puissent y participer.*3	Des procédures sont établies pour informer les habitants, mais on n'organise pas la réunion des parties prenantes recommandée par la JICA. Comme d'ordinaire un plan de déplacement des habitants n'est pas établi, il n'y a pas de participation des habitants affectés aux étapes de la planification, de l'exécution et du suivi.	Conformément aux lignes directrices de la JICA, organiser une réunion des parties prenantes. Conformément aux lignes directrices de la JICA, élaborer un plan d'action abrégé de réinstallation. En respectant les politiques de la République d'Haïti en matière d'acquisition des terres, tenir des discussions sur l'indemnisation des habitants affectés.
7	Lors de la préparation d'un plan d'action de réinstallation, des consultations doivent avoir lieu avec les personnes touchées et leurs communautés basées sur des renseignements suffisants mis à leur disposition à l'avance. (LD de la JICA)			
8	Lorsque des consultations ont lieu, des explications doivent être données dans une forme, une manière, et une langue qui sont compréhensibles par les personnes touchées. (LD de la JICA)			
9	Une Participation appropriée des personnes concernées doit être promue dans la planification, l'exécution et le suivi des plans d'action de réinstallation. (LD de la JICA)			
10	Des mécanismes de règlement des plaintes appropriés et accessibles doivent être établies pour les personnes touchées et de leurs communautés (LD de la JICA)	Dans le cas d'un projet réalisé par un bailleur de fonds, stipuler la procédure de traitement des plaintes dans le plan de déplacement des habitants. Traiter les plaintes en créant un comité composé de l'exécutant du Projet, des habitants affectés, des personnes concernées de l'administration locale et des représentants religieux concernés. Bien que les personnes expropriées puissent contester la valeur d'évaluation, ces contestations ne sont pas reconnues.*2 Le système de traitement des plaintes est mis à exécution par une unité centrale d'exécution mise en place pour les questions d'acquisition des terres. En cas de différend, celui-ci est traité conformément aux articles 25 à 27 de la Loi sur l'acquisition des terres.*3	Contrairement aux lignes directrices de la JICA, bien qu'il existe une procédure de traitement des plaintes, celles-ci ont tendance à être ignorées.	Conformément au système de traitement des plaintes de la République d'Haïti, des mesures sont prises face aux plaintes, mais afin de vérifier si les plaintes sont traitées adéquatement, on renforcera le suivi concernant le contenu des requêtes et la façon dont elles sont traitées suite à leur réception.

#	Lignes directrices de la JICA	Système juridique haïtien	Écart entre le système juridique haïtien et les lignes directrices de la JICA	Orientations des Travaux
11	Les personnes concernées doivent être identifiées et enregistrées le plus tôt possible afin d'établir leur admissibilité à travers une enquête initiale (y compris le recensement de la population qui sert de coupure pour la date d'admissibilité, l'inventaire des biens, et de l'enquête socio-économique), de préférence à l'étape d'identification du projet, pour éviter un afflux ultérieur d'usurpateurs ou d'autres personnes qui souhaiteraient prendre à l'avance ces prestations. (BM OP 4.12 para.6)	L'évaluation consiste seulement à mesurer les terrains et les bâtiments; il n'y a pas de recensement ni d'étude socio-économique.*2 En vertu de la Loi sur l'acquisition des terres, la date limite est le jour de commencement de l'étude officielle.*3	Cela est identique aux lignes directrices de la JICA en ce qui concerne la date limite. Par contre, comme il n'y a ni recensement ni étude socio-économique, il est impossible de collecter les données de base nécessaires à des indemnités conformes aux exigences des Lignes directrices de la JICA.	Conformément aux lignes directrices de la JICA, réaliser une étude socio-économique pour collecter les données de base nécessaires à la mise en œuvre des indemnités. En principe, fixer la date limite au dernier jour de ladite étude.
12	L'admissibilité aux prestations comprend, les PAP qui ont des droits légaux formels sur la terre (y compris les droits fonciers coutumiers et traditionnels reconnus par la loi), les PAP qui n'ont pas de droits légaux formels sur la terre au moment du recensement mais ont un droit à ces terres ou d'actifs et les PAP qui ont aucun droit légal sur les terres qu'ils occupent. (BM OP 4.12 point 15)	La Loi sur l'acquisition des terres ne stipule pas d'indemnité ou aide en cas de récupération de terrains publics. De plus, les personnes indemnisées étant limitées aux détenteurs officiels de droits, il n'y a pas d'indemnités pour les occupants illégaux.*3 Il n'y a ni suivi ni processus d'évaluation pour les occupants et locataires illégaux.*3	Cela est contraire aux lignes directrices de la JICA quant au traitement des personnes non détentrices de droits officiels (occupants illégaux, etc.).	Conformément aux lignes directrices de la JICA, les personnes affectées qui ne détiennent pas de droits officiels doivent être indemnisés. Les questions relatives à l'étendue et au niveau des indemnités sont examinées par l'Unité Centrale d'Exécution mise en place pour les questions d'acquisition des terres, par le comité d'expropriation et par le comité des indemnités.
13	La préférence doit être accordée aux stratégies de réinstallation sur des terres pour les personnes déplacées dont les moyens de subsistance proviennent de la terre. (BM OP 4.12 paragraphe 11)	L'indemnité est uniquement monétaire.*2	L'indemnité n'est pas seulement monétaire, on peut aussi choisir l'indemnité sous forme de terrain de remplacement.	Organiser une réunion d'habitants avec les personnes affectées par le Projet, et définir concrètement le contenu des indemnités en se basant sur les désirs des personnes affectées par le Projet.
14	Fournir un soutien pour la période de transition (entre le déplacement et la restauration des moyens de subsistance). (BM OP 4.12 para.6)			
15	Une attention particulière doit être accordée aux besoins des groupes vulnérables parmi les personnes déplacées, en particulier ceux sous le seuil de la pauvreté, ceux sans terre, les personnes âgées, les femmes et les enfants, les minorités ethniques etc (BM OP4.12 le paragraphe 8)	Il n'y a pas de stipulations dans les lois haïtiennes.*3	Il n'y a pas de mesures particulières pour les groupes socialement vulnérables, ce qui est contraire aux lignes directrices de la JICA.	Conformément aux lignes directrices de la JICA, mettre en œuvre un programme d'indemnités, sous forme matérielle ou de services, pour les groupes socialement vulnérables.

#	Lignes directrices de la JICA	Système juridique haïtien	Écart entre le système juridique haïtien et les lignes directrices de la JICA	Orientations des Travaux
16	Pour les projets qui impliquent l'acquisition de terres ou la réinstallation involontaire de moins de 200 personnes, un plan de réinstallation abrégé doit être préparé. (BM OP 4.12 paragraphe 25)	Il n'y a pas de stipulations dans les lois haïtiennes.*1 et *2	L'élaboration d'un plan de déplacement des habitants n'étant pas stipulée, on n'élabore pas de plan pratique de déplacement des habitants selon le nombre d'habitants à déplacer.	Conformément aux lignes directrices de la JICA, élaborer un plan d'action abrégé de réinstallation.

Sources :

*1 : Enquête verbale au MTPTC/UCE (11 février 2014)

*2 : Enquête verbale au MTPTC (24 janvier 2014)

*3 : PROJET DE RESTRUCTURATION D'URGENCE DU PROJET DE TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT TERRITORIAL: CADRE CONCEPTUEL ET OPERATIONNEL POUR LES EXPROPRIATIONS (2008, traduit par la JICA)

1-3-1-4 Examen des propositions alternatives

(1) Pont de la Croix-des-Missions

Le présent Projet a pour objectif de reconstruire le Pont de la Croix-des-Missions, sur la Route Nationale 1, en raison de sa vétusté et des dommages importants causés par les catastrophes naturelles (le séisme de 2010 et les ouragans), qui amènent certains à craindre un risque d'effondrement.

En ce qui concerne le trajet du pont, nous avons comparé les alternatives, y compris celle de l'absence de projet (option zéro). Le Tableau 2-2-5 indique les alternatives relatives à l'emplacement du trajet, et le Tableau 1-3-16 les résultats de la comparaison des alternatives.

Dans ces alternatives, nous avons examiné les considérations environnementales et sociales, mais celles-ci concernent exclusivement le trajet du pont. Des considérations environnementales et sociales appropriées seront exécutées, après la sélection du meilleur trajet, en vérifiant l'emplacement du chantier de construction et des travaux de protection des rives, et en examinant le nombre des habitants à réinstaller, etc.

(2) Pont de la Route Neuve

Le présent Projet a pour objectif de reconstruire le Pont de la Route Neuve, de même que le Pont de la Croix-des-Missions, de la Route Neuve servant de rocade à la RN1, en raison de sa vétusté et des dommages importants causés par les catastrophes naturelles (le séisme de 2010 et les ouragans); on craint également le manque de résistance dudit pont face à la charge due à l'augmentation des gros véhicules.

En ce qui concerne le trajet du pont, nous avons comparé les alternatives, y compris celle de l'absence de projet (option zéro). Le Tableau 2-2-7 indique les alternatives relatives à l'emplacement du trajet, et le Tableau 1-3-17 les résultats de la comparaison des alternatives.

Dans ces alternatives, nous avons examiné les considérations environnementales et sociales, mais celles-ci concernent exclusivement le trajet du pont. Des considérations environnementales et sociales appropriées seront exécutées, après la sélection du meilleur trajet, en vérifiant l'emplacement du chantier de construction et des travaux de protection des rives, et en examinant le nombre des habitants à réinstaller, etc.

Rubrique	Proposition 1 (emplacement du pont actuel)	Proposition 2 (reconstruction en amont)	Proposition 3 (reconstruction en aval)	Option Zéro
Résumé	<ul style="list-style-type: none"> Cette proposition consiste à reconstruire le pont à l'emplacement du pont actuel. 	<ul style="list-style-type: none"> Cette proposition consiste à reconstruire le pont en amont du pont actuel. 	<ul style="list-style-type: none"> Cette proposition consiste à reconstruire le pont en aval du pont actuel. 	<ul style="list-style-type: none"> Cette proposition consiste à utiliser tel quel le pont actuel.
Potentiel d'utilisation du pont actuel	<ul style="list-style-type: none"> Comme le pont actuel sera reconstruit au même emplacement, il sera d'abord démonté et enlevé. 	<ul style="list-style-type: none"> Pour les raisons ci-dessous, le potentiel d'utilisation du pont actuel est extrêmement bas. <ol style="list-style-type: none"> ① Le pont actuel, construit il y a plus de 50 ans, est remarquablement vétuste et sa capacité portante est insuffisante. ② Dégradation remarquable de la structure supérieure ③ Les pieux de fondation sont exposés. 	<ul style="list-style-type: none"> Comme ci-contre à gauche 	<ul style="list-style-type: none"> Utiliser le pont actuel tel quel.
Qualité du tracé et de la circulation des véhicules sur la route d'accès	<ul style="list-style-type: none"> Cette proposition est la meilleure du point de vue du tracé en plan, car il s'agit de reconstruire le pont à son emplacement actuel, où la route actuelle est rectiligne avant et après le pont. Cette proposition est la meilleure du point de vue de la qualité de la circulation des véhicules, car le tracé en plan est rectiligne. 	<ul style="list-style-type: none"> Cette proposition est beaucoup moins bonne du point de vue du tracé en plan, car la construction du nouveau pont en amont du pont actuel aura pour conséquence l'aménagement d'une longue courbe sur la voie d'accès par la rive gauche. En raison de la courbe, cette proposition est moins bonne que la proposition 1 du point de vue de la qualité de circulation des véhicules. 	<ul style="list-style-type: none"> Cette proposition est beaucoup moins bonne du point de vue du tracé en plan, car la construction du nouveau pont en aval du pont actuel aura pour conséquence l'aménagement d'une longue courbe sur la voie d'accès par la rive droite. En raison de la courbe, cette proposition est moins bonne que la proposition 1 du point de vue de la qualité de circulation des véhicules. 	—
Nécessité d'une voie de déviation	<ul style="list-style-type: none"> La route de déviation est nécessaire car le pont actuel et la route actuelle ne seront pas utilisables, puisqu'il s'agit de reconstruire le pont à son emplacement actuel. 	<ul style="list-style-type: none"> La route de déviation est inutile car le pont actuel et la route actuelle seront utilisés tels quels, puisqu'il s'agit de construire un nouveau pont en amont. 	<ul style="list-style-type: none"> La route de déviation est inutile car le pont actuel et la route actuelle seront utilisés tels quels, puisqu'il s'agit de construire un nouveau pont en aval. 	<ul style="list-style-type: none"> Inutile

Tableau 1-3-16 Tableau d'analyse comparative des solutions de remplacement pour les travaux du pont de Croix-des-Missions

<p>Considérations environnementales et sociales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bien qu'il s'agisse de reconstruire le pont à son emplacement actuel, il faudra déplacer les habitants et exproprier les terrains de 7 habitations pour aménager les berges et la voie de desserte. • Il est nécessaire de déplacer les magasins du marché en plein air pour aménager la voie de déviation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pour construire la voie d'accès, il est nécessaire d'enlever et de déplacer SOGEBANK et le supermarché avec toit sur la rive gauche, et d'exproprier le terrain. • Il est nécessaire de déplacer les magasins du marché en plein air pour aménager la route. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pour construire la voie d'accès, il est nécessaire de déplacer les habitants, d'enlever les habitants et d'exproprier les terrains pour plus d'une dizaine d'habitations, sur la rive gauche comme sur la rive droite. • Le déplacement des magasins du marché ouvert peut être évité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le risque d'effondrement du pont pose un problème socio-environnemental en raison du risque de pertes économiques, mais les travaux eux-mêmes ne nécessitent pas de considérations environnementales et sociales. • Comme il n'y a pas d'aménagements, cela ne génère pas d'expropriations et d'indemnisations.
<p>Facilité d'exécution</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Comme les véhicules et piétons emprunteront la voie de déviation (le pont provisoire), cette solution est excellente du point de vue de la facilité d'exécution car elle n'affectera pas les véhicules et piétons pendant les travaux. 	<ul style="list-style-type: none"> • La distance n'étant pas suffisante entre le nouveau pont et le pont actuel, cette solution est moins bonne du point de vue de la facilité d'exécution car elle risque d'affecter le pont actuel et la route actuelle pendant les travaux. 	<ul style="list-style-type: none"> • Comme ci-contre à gauche 	<p>—</p>
<p>Travaux à effectuer (coefficient de coût)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un nouveau pont, construction d'un pont temporaire et d'une voie de déviation, enlèvement du pont actuel (coefficient de coût des travaux : 1,06) 	<ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un nouveau pont, construction d'une voie d'accès (coefficient de coût des travaux : 1,00) 	<ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un nouveau pont, construction d'une voie d'accès (coefficient de coût des travaux : 1,00) 	<p>—</p>

Évaluation globale	<ul style="list-style-type: none"> • Comme il est possible de maintenir le tracé rectiligne de la route actuelle, cette proposition est excellente du point de vue du tracé en plan et n'a qu'un impact limité sur la sécurité de la circulation routière. • Cette proposition génère le déplacement des habitants de 7 habitations, l'enlèvement des bâtiments et l'expropriation des terrains, mais l'impact est minime et c'est la proposition la plus souhaitable du point de vue des considérations environnementales et sociales. • Sous l'aspect économique, cette proposition est un peu moins bonne que les propositions 2 et 3. 	<ul style="list-style-type: none"> • Une nouvelle voie d'accès étant nécessaire, cela entraîne des expropriations dont l'impact est considérable. • Comme l'aménagement d'une longue courbe sur la voie d'accès par la rive gauche affectera beaucoup la qualité du tracé de la route, on peut craindre que cela n'ait un impact sur la sécurité routière. • Cette proposition rend nécessaires l'enlèvement et le déplacement de SOGEBANK et du supermarché avec toit, ainsi que l'expropriation des terrains ; en termes de considérations environnementales et sociales, cela implique notamment le déplacement de la banque, institution socio-économique importante du secteur, et pose donc un problème majeur. • En ce qui a trait au coût des travaux, cette proposition est plus économique que la proposition 1, car il n'est pas nécessaire d'aménager un pont temporaire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Une nouvelle voie d'accès étant nécessaire, cela entraîne des expropriations dont l'impact est considérable. • Comme l'aménagement d'une longue courbe sur la voie d'accès par la rive droite affectera beaucoup la qualité du tracé de la route, on peut craindre que cela n'ait un impact sur la sécurité routière. • Cette proposition nécessitant le déplacement d'habitants, l'enlèvement des bâtiments et l'expropriation des terrains pour plus d'une dizaine d'habitations, elle pose un grand problème du point de vue des considérations environnementales et sociales. • Le déplacement des magasins du marché en plein air peut être évité. • En ce qui a trait au coût des travaux, cette proposition est plus économique que la proposition 1, car il n'est pas nécessaire d'aménager un pont temporaire. 	<ul style="list-style-type: none"> • En raison de la vétusté du pont et des dommages considérables causés par les calamités naturelles (séismes et ouragans), le pont risque de s'effondrer.
Ordre de priorité	◎	△	△	×

Tableau 1-3-17 Tableau d'analyse comparative des propositions de remplacement pour les travaux du pont de la Route Neuve

Rubrique	Proposition 1 (emplacement du pont actuel)	Proposition 2 (reconstruction en amont)	Proposition 3 (reconstruction en amont + traversée orthogonale du cours d'eau)	Option Zéro
Résumé	Cette proposition consiste à reconstruire le pont à l'emplacement du pont actuel.	Cette proposition consiste à reconstruire le pont en amont du pont actuel.	Cette proposition consiste à reconstruire le pont en amont du pont actuel et à lui faire traverser le cours d'eau sur son plan orthogonal.	Cette proposition consiste à utiliser tel quel le pont actuel.
Potentiel d'utilisation du pont actuel	Comme le pont actuel sera reconstruit au même emplacement, il sera d'abord démonté et enlevé.	<p>Pour les raisons ci-dessous, le potentiel d'utilisation du pont actuel est extrêmement bas.</p> <ul style="list-style-type: none"> ① Le pont actuel étant un pont provisoire, sa portance est insuffisante pour les véhicules lourds. ② Les berges aux environs de la culée ont été dégradées par les calamités naturelles. ③ Les pieux de fondation sont exposés. 	Comme ci-contre à gauche	Utiliser le pont actuel tel quel.

<p>Qualité du tracé et de la circulation des véhicules sur la voie d'accès</p>	<p>Cette proposition est la meilleure du point de vue du tracé en plan, car il s'agit de reconstruire le pont à son emplacement actuel, où la route actuelle est rectiligne avant et après le pont. Celle proposition est la meilleure du point de vue de la qualité de la circulation des véhicules, car la route est rectiligne.</p>	<p>En raison de la construction du nouveau pont en amont du pont actuel, le tracé en plan sera beaucoup moins bon car il y aura une courbe en S aux 2 points de liaison à la route actuelle. En raison de la courbe en S, cette proposition est moins bonne que la proposition 1 du point de vue de la qualité de circulation des véhicules.</p>	<p>Du point de vue du tracé en plan c'est la moins bonne de toutes les propositions, car il y aura une courbe en S plus grande que celle de la proposition 2 sur la voie d'accès par la rive gauche. C'est la moins bonne de toutes les propositions du point de vue de la qualité de circulation des véhicules, en raison de la grande courbe en S.</p>	<p>—</p>
<p>Nécessité d'une voie de déviation</p>	<p>La route de déviation est nécessaire car le pont actuel et la route actuelle ne seront pas utilisables, puisqu'il s'agit de reconstruire le pont à son emplacement actuel.</p>	<p>La route de déviation est inutile car le pont actuel et la route actuelle seront utilisés tels quels, puisqu'il s'agit de construire un nouveau pont en amont.</p>	<p>Comme ci-contre à gauche</p>	<p>Inutile</p>

<p>Considérations environnementales et sociales</p>	<p>Comme il s'agit de reconstruire le pont à son emplacement actuel de banlieue, il n'y aura pas de déplacement d'habitants causé par le pont lui-même ou par l'aménagement d'une voie de déviation. Pour aménager les berges, une habitation sera enlevée et ses habitants déplacés.</p>	<p>Pour construire la voie d'accès, il y aura déplacement d'habitants et enlèvement de quelques habitations sur la rive droite, et il faudra exproprier des terres pour la voie d'accès.</p>	<p>Comme ci-contre à gauche La grande déviation de la voie d'accès entraînera la division de terres.</p>	<p>Le risque d'effondrement du pont pose un problème socio-environnemental en raison du risque de pertes économiques, mais les travaux eux-mêmes ne nécessitent pas de considérations environnementales et sociales. Comme il n'y a pas d'aménagements, cela ne génère pas d'expropriations et d'indemnisations.</p>
<p>Facilité d'exécution</p>	<p>Comme les véhicules et piétons emprunteront la voie de déviation (le pont provisoire), cette proposition est bonne du point de vue de la faisabilité, car elle n'affectera pas les véhicules et piétons pendant les travaux.</p>	<p>Si la distance n'est pas suffisante entre le nouveau pont et le pont actuel, cette proposition est mauvaise du point de vue de la faisabilité, car elle risque d'affecter le pont actuel et la route actuelle pendant les travaux.</p>	<p>La distance étant suffisante entre le nouveau pont et le pont actuel, cette proposition est bonne du point de vue de la faisabilité, car elle n'affectera pas le pont actuel et la route actuelle pendant les travaux.</p>	<p>—</p>
<p>Travaux à effectuer (coefficient de coût)</p>	<p>Construction d'un nouveau pont, construction d'un pont temporaire et d'une voie de déviation (coefficient de coût des travaux : 1,06)</p>	<p>Construction d'un nouveau pont, construction d'une nouvelle voie d'accès (coefficient de coût des travaux : 1,00)</p>	<p>Construction d'un nouveau pont, construction d'une nouvelle voie d'accès (coefficient de coût des travaux : 1,02)</p>	<p>—</p>

<p style="text-align: center;">Évaluation globale</p>	<p>Comme le tracé rectiligne de la route actuelle sera maintenu, le tracé en plan est excellent et la qualité de circulation des véhicules est bonne.</p> <p>Cette proposition génère le déplacement des habitants d'une habitation et l'enlèvement du bâtiment, mais l'impact est minime et c'est la proposition la plus souhaitable du point de vue des considérations environnementales et sociales.</p> <p>Cette proposition est moins bonne que les autres du point de vue économique, en raison de la nécessité d'un pont temporaire.</p>	<p>Il faudra une nouvelle voie d'accès, et comme celle-ci traversera des terres agricoles existantes elle affectera considérablement l'accessibilité et la commodité des travaux agricoles.</p> <p>Le tracé en plan sera beaucoup affecté par la courbe en S en 2 points de la voie d'accès, et cela affectera aussi la qualité de circulation des véhicules.</p> <p>Cela engendrera des problèmes du point de vue des considérations environnementales et sociales, car il sera nécessaire d'effectuer des déplacements d'habitants, d'enlever plusieurs habitations et d'exproprier des terres pour la voie d'accès.</p> <p>En ce qui a trait au coût des travaux, cette proposition est la plus économique car il n'est pas nécessaire d'aménager un pont temporaire.</p>	<p>Il faudra une nouvelle voie d'accès, et comme celle-ci traversera des terres agricoles existantes elle affectera considérablement l'accessibilité et la commodité des travaux agricoles.</p> <p>Le tracé en plan sera le moins bon en raison de la grande courbe en S sur la voie d'accès par la rive gauche, et c'est cette proposition qui affectera le plus la qualité de circulation des véhicules.</p> <p>Cela engendrera des problèmes du point de vue des considérations environnementales et sociales, car il sera nécessaire d'effectuer des déplacements d'habitants, d'enlever plusieurs habitations et d'exproprier des terres pour la voie d'accès. De plus, des terres seront séparées par la grande déviation de la voie d'accès.</p> <p>Cette proposition est moins économique que la proposition 2, car la voie d'accès sera plus longue.</p>	<p>La résistance du pont risque d'être insuffisante, car il s'agit d'un pont temporaire considérablement endommagé par les calamités naturelles (séismes et ouragans), et parce que la charge augmentera suite à la hausse du nombre de véhicules lourds qui emprunteront la Route neuve, qui est une route de contournement.</p>
<p>Ordre de priorité</p>	<p style="text-align: center;">◎</p>	<p style="text-align: center;">△</p>	<p style="text-align: center;">△</p>	<p style="text-align: center;">×</p>

1-3-1-5 Résultats de la reconnaissance du site

Nous avons mené une reconnaissance du site aux environs du Pont de la Croix-des-Missions et du Pont de la Route Neuve, les 21 et 23 janvier, et le 10 et 12 février 2014. La reconnaissance a porté sur une zone s'étendant sur environ 250m du sud au nord, le long de la route, à partir du centre des 2 ponts, et sur une zone s'étendant sur environ 100m de l'amont à l'aval de la rivière. Nous y avons vérifié l'emplacement des infrastructures sociales (les écoles, les hôpitaux, etc.) et des établissements culturels et religieux (les églises, les cimetières, etc.), de même que l'état d'utilisation de la rivière Grise, et les paysages (les arbres bordant les rues).

Les résultats de l'étude sont indiqués dans les Tableau 1-3-18 et Tableau 1-3-19, et les Photo 1-3-2 à Photo 1-3-5.

Tableau 1-3-18 Infrastructures sociales aux environs des 2 ponts

Infrastructures	Pont de la Croix-des-Missions		Pont de la Route Neuve	
	rive gauche	rive droite	rive gauche	rive droite
Ecoles primaires	2 (dont 1 à côté d'une église)	Néant (2 écoles se trouvent près de la rivière, à 150m environ du pont à vol d'oiseau)	2 (à côté d'une église)	1 (à côté d'une église) (il y a 1 autre école au bord de la rivière, à 300m environ du pont à vol d'oiseau)
Hôpitaux (y compris les cliniques et les dentistes)	3	1 (clinique)	Néant	Néant
Banques	1	Néant	Néant	Néant
Tribunaux	1 (se trouve dans une rue parallèle à la RN1, juste à l'est de celle-ci)	Néant	Néant	Néant
Bureaux d'état civil	1 (se trouve dans une rue parallèle à la RN1, juste à l'est de celle-ci)	Néant	Néant	Néant
Marchés	2 (l'un de ces marchés est en plein air, et l'un est un marché couvert); à part ceux-là, il y a un supermarché	Néant	Néant	Néant

Photo 1-3-2 Infrastructures sociales

		
<p>L'école primaire située sur la rive gauche, en aval du Pont de la Croix-des-Missions, au sud d'une église catholique</p>	<p>L'école primaire située sur la rive droite, à 30m environ de la rive en amont du Pont de la Croix-des-Missions (l'autre école se trouve de l'autre côté de la rue sur la photo)</p>	<p>L'école primaire située sur la rive droite du Pont de la Route Neuve, au bord de la Route Neuve; il se trouve à côté d'une église</p>
		
<p>L'hôpital situé sur la rive gauche, en aval du Pont de la Croix-des-Missions, en face d'une église catholique</p>	<p>La clinique située sur la rive gauche, en aval du Pont de la Croix-des-Missions, près du pont</p>	<p>La banque située sur la rive gauche, en amont du Pont de la Croix-des-Missions, au sud du marché en plein air</p>
		
<p>Le marché en plein air situé sur la rive gauche, en amont du Pont de la Croix-des-Missions, près du pont</p>	<p>L'entrée du marché couvert, du côté de la RN, située sur la rive gauche, en amont du Pont de la Croix-des-Missions</p>	<p>Le supermarché situé sur la rive gauche, en aval du Pont de la Croix-des-Missions</p>

Tableau 1-3-19 Etablissements culturels et religieux aux environs des 2 ponts

Etablissements	Pont de la Croix-des-Missions		Pont de la Route Neuve	
	rive gauche	rive droite	rive gauche	rive droite
Eglise	1 (parmi les infrastructures sociales ci-dessus, une école est à côté de cette église)	Néant	2 (à côté de l'église)	1 (à côté de l'église) (il y a 1 autre école au bord de la rivière, à 300m environ du pont à vol d'oiseau)
Cimetière	1 (se trouve à environ 20m à l'est de la RN 1)	Néant	Néant	Néant

Photo 1-3-3 Etat des établissements culturels et religieux

		
L'église catholique située sur la rive gauche, en aval du Pont de la Croix-des-Missions. Elle est située sur la RN1.	Le cimetière situé sur la rive gauche, en aval du Pont de la Croix-des-Missions. Ne donne pas sur la RN1.	L'église utilisée aussi comme école située sur la rive droite, en amont du Pont de la Route Neuve; donne sur le Route Neuve.

Photo 1-3-4 Utilisation de l'eau de la Rivière Grise

		
Des 2 ponts, nous avons pu voir des femmes lavant leur linge avec l'eau de la rivière (sur la photo, l'amont du Pont de la Route Neuve)	Pompage de l'eau destinée à l'agriculture (sur la photo, l'amont du Pont de la Route Neuve)	Pêche de poissons au filet (sur la photo, l'amont du Pont de la Route Neuve). Nous n'avons pas observé de pêche commerciale de grande envergure.

Photo 1-3-5 Les paysages (les arbres bordant les rues, etc.)

		
Les arbres bordant la RN1, sur la rive droite du Pont de la Croix-des-Missions	Les arbres et le bâtiment sur le terrain prévu pour le chantier, situé sur la rive droite, en aval du Pont de la Croix-des-Missions.	La route sur la rive droite du Pont de la Route Neuve et ses environs. Les arbres ne bordent pas la route, comme aux alentours du Pont de la Croix-des-Missions.

1-3-1-6 Réalisation du cadrage (scoping)

Nous avons réalisé le cadrage du présent Projet, en se basant sur les « Lignes directrices relatives aux considérations environnementales et sociales de la JICA » (avril 2010). Les résultats sont récapitulés dans le Tableau 1-3-20 (Pont de la Croix-des-Missions) et le Tableau 1-3-21 (Pont de la Route Neuve).

Tableau 1-3-20 Définition provisoire du champ de l'étude d'impact (Pont de la Croix des Missions)

Classifications		Impact	Evaluation		Raisons de l'évaluation
			P/C	O	
Mesures contre la pollution	1	Pollution de l'air	D/ B-	C-, B+	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer la pollution de l'air.</p> <p>Pendant les travaux de construction: dans le cas d'embouteillages, on envisage une détérioration de la qualité de l'air. La conduite de la machinerie lourde et des équipements de construction peut provoquer une détérioration temporaire de la qualité de l'air (y compris les poussières).</p> <p>Après la mise en service: selon le degré d'augmentation du trafic, on envisage une détérioration de la qualité de l'air, due au gaz d'échappement des véhicules et des poussières. Il est d'autre part possible d'atténuer l'impact de la pollution de l'air par les véhicules, en améliorant la surface revêtue et le profil longitudinal et vertical du pont, et le tracé de la route.</p>
	2	Pollution des eaux	D/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer la pollution des eaux.</p> <p>Pendant les travaux de construction: l'eau de lavage de la machinerie lourde et des équipements de construction, l'eau évacuée du logement des travailleurs, etc. peut provoquer la pollution des eaux.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer la pollution des eaux.</p>
	3	Déchets	D/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux produisant des déchets.</p> <p>Pendant les travaux de construction: la démolition du pont actuel engendrera la production de déchets industriels. Les déchets industriels envisagés pour le présent Projet sont les résidus de béton du Pont de la Croix-des-Missions et du Pont de la Route Neuve, et la quantité totale</p>

Classifications	Impact	Evaluation		Raisons de l'évaluation
		P/C	O	
				(quantité totale pour les 2 ponts) est estimée à 1 400 m ³ (mission d'étude de la JICA). Ces déchets seront mis au rebut dans une décharge, sur la base d'un accord conclu entre le MTPTC et le SMCRS. D'autre part, on fera des efforts pour réduire la quantité des déchets industriels, en recyclant au maximum la superstructure du Pont de la Croix-des-Missions. Des ordures ménagères seront produites dans le logement des travailleurs. Après la mise en service: on n'envisage pas de production de déchets.
	4 Pollution du sol	D/ B-	D	Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer la pollution du sol. Pendant les travaux de construction: l'huile écoulée de la machinerie lourde et des équipements de construction, etc. peut provoquer la pollution du sol. Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer la pollution du sol.
	5 Bruits et vibrations	D/ B-	C-	Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'augmenter les bruits et les vibrations. Pendant les travaux de construction: on envisage des bruits et des vibrations dus à la conduite de la machinerie lourde, des équipements de construction, etc. Après la mise en service: selon le degré d'augmentation du trafic, on peut envisager une augmentation des bruits et des vibrations produits par les véhicules.
	6 Affaissement de terrain	D	D	Il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer un affaissement de terrain (par exemple, un pompage important d'eaux souterraines).
	7 Odeurs insalubres	D/ B-	D	Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer des odeurs insalubres. Pendant les travaux de construction: il est possible que des odeurs insalubres soient reproduites, dues à une mauvaise gestion des déchets dans le logement des travailleurs. Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer des odeurs insalubres.
	8 Sédiments de fonds	D/ B-	D	Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'altérer les sédiments de fonds. Pendant les travaux de construction: on envisage un impact sur les sédiments de fonds, dû aux travaux d'amélioration du cours d'eau. Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'altérer les sédiments de fonds.
Environnement naturel	9 Aires protégées	D	D	Il n'existe pas d'aire protégée (par exemple un parc national ou un patrimoine mondial) sur le lieu du Projet et dans ses environs.
	10 Ecosystème	D	D	Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux ayant un impact sur l'écosystème. Pendant les travaux de construction: il n'existe pas d'écosystème important (par exemple une zone importante pour la conservation des oiseaux) sur le lieu du Projet et dans ses environs. L'impact et l'étendue de l'impact sont limités sur la rivière, et l'on considère qu'il n'y a pas d'espèce menacée. La région ciblée par le Projet est un quartier résidentiel de la capitale; il n'existe pas de grande forêt aux alentours du lieu du Projet, et l'impact sur l'écosystème est quasi néant. Il est possible que des arbres soient abattus sur le terrain prévu pour le chantier, etc., mais la superficie est petite et l'impact est restreint. Après la mise en service: il n'y a pas de travaux ayant un impact sur l'écosystème.
	11 Hydrométéore	D/ B-	A+	Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux ayant un impact sur l'hydrométéore. Pendant les travaux de construction: on envisage d'effectuer des travaux de construction de la substructure dans la rivière. On mènera des travaux destinés à l'amélioration du cours

Classifications	Impact	Evaluation		Raisons de l'évaluation
		P/C	O	
				d'eau (amélioration du lit, etc.). Après la mise en service: il est possible que le régime du cours d'eau soit modifié par la construction des piliers dans l'eau; cependant, les nouveaux ouvrages destinés à la protection des rives entraîneront une modification du régime de débit qui fera baisser le niveau de crue), la fréquence des dégâts dus aux inondations (submersions) sera diminuée.
	12 Facteurs topographiques et géologiques	D	D	Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'avoir un impact sur les facteurs topographiques et géologiques. Pendant les travaux de construction: étant donné que le Projet consiste en la reconstruction de ponts existants (plus la construction d'un pont provisoire et des travaux de protection des rives autour des culées s'y rattachant), on ne prévoit pas de déblayage ou de remblayage de terrains importants. Un remblayage est prévu mais il est limité, et l'on considère qu'il n'y aura quasiment pas d'impact sur les facteurs topographiques et géologiques. L'approvisionnement du granulat de béton, etc. se fera dans une carrière existante. Pour les remblayages restreints, on utilisera également un matériau en provenance d'une carrière d'emprunt existante. Ainsi, on considère qu'il n'y aura quasiment pas d'impact sur les facteurs topographiques et géologiques. On considère également qu'il n'y aura pratiquement pas d'écoulement des sols dû aux travaux de construction. Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'altérer les facteurs topographiques et géologiques.
Environnement social	13 Réinstallation des habitants	B-/ D	D	Avant les travaux de construction: on prévoit que des personnes (y compris des habitants) seront affectées par le Projet (PAP). On envisage le transfert temporaire (ou la fermeture) d'une partie du marché en plein air, l'expropriation des terres et la réinstallation des habitants. Il est possible que la banque soit temporairement fermée (ou transférée). Pendant les travaux de construction et après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer la réinstallation des habitants.
	14 Classes pauvres	C-/ C-	C-	Avant les travaux de construction: une partie des habitants à réinstaller pourrait appartenir aux classes pauvres. Il est possible qu'il y ait un impact sur les classes pauvres des environs, dû au transfert temporaire (ou la fermeture) d'une partie du marché en plein air. Pendant les travaux de construction: l'impact est inconnu, étant donné que le nombre d'habitants pauvres des environs est inconnu. Après la mise en service: on prévoit que la reconstruction des ponts existants aura un impact positif sur l'économie haïtienne, mais les répercussions économiques sur les classes pauvres sont inconnues.
	15 Minorités ethniques et populations autochtones	D	D	Il n'y a pas de minorité ethnique ni de population autochtone sur le lieu du Projet et dans ses environs.
	16 Economie locale (les conditions de subsistance, l'emploi, etc.)	B-/ B+	A+	Avant les travaux de construction: étant donné qu'il est possible qu'une partie du marché en plein air soit transféré (ou fermé), que les habitants concernés soient réinstallés et les terres expropriées, de même qu'il est possible que la banque soit provisoirement fermée (ou transférée), on peut s'attendre à un impact sur l'économie locale. Pendant les travaux de construction: on considère que les travaux de construction auront un impact positif sur l'économie locale. Après la mise en service: on prévoit que la reconstruction des ponts existants aura un impact positif sur l'économie haïtienne, et aussi un certain impact sur l'économie locale.
	17 Utilisation des	B-/ D	D	Avant les travaux de construction: étant donné qu'il est possible qu'une partie du marché

Classifications	Impact	Evaluation		Raisons de l'évaluation
		P/C	O	
	sols et des ressources locales	D		<p>en plein air soit transféré (ou fermé), que les habitants concernés soient réinstallés et les terres expropriées, de même qu'il est possible que la banque soit provisoirement fermée (ou transférée), on peut s'attendre à un impact sur l'utilisation des sols.</p> <p>Pendant les travaux de construction et après la mise en service: on considère qu'il n'y aura pas d'impact sur l'utilisation des sols et sur l'utilisation des ressources locales.</p>
18	Utilisation de l'eau	D/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer un impact sur l'utilisation de l'eau.</p> <p>Pendant les travaux de construction: étant donné que les habitants utilisent l'eau de la rivière pour laver leur linge, l'eau trouble pourra engendrer un impact pendant les travaux de construction.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer un impact sur l'utilisation de l'eau.</p>
19	Infrastructures et les services sociaux existants	B-/ B-	B-	<p>Avant les travaux de construction: étant donné qu'une clinique sera transférée, on peut s'attendre à un impact sur les habitants. Au stade actuel, il n'y a pas de transfert prévu pour d'autres hôpitaux ou écoles.</p> <p>Pendant les travaux de construction: on envisage des embouteillages dus aux travaux. Comme il y a des écoles et des hôpitaux aux alentours, il est possible que les bruits et les vibrations aient un impact sur ceux-ci. Le déplacement de la machinerie lourde peut abîmer les routes ou les autres ponts.</p> <p>On peut s'attendre à un impact sur les câbles électriques installés en amont des ponts existants.</p> <p>Après la mise en service: il est possible que la pollution de l'air ait un impact dans l'avenir, sur les écoles et les hôpitaux situés à proximité des routes existantes ou qui en sont éloignées. Les voies d'accès auront une différence de hauteur de 2,5m au maximum, comparé à la situation actuelle; il se peut que l'accès au marché en plein air devienne moins pratique pour les piétons, les habitants utilisant des charrettes, etc.</p>
20	Capital social et les structures sociales (organes de prise de décision au niveau local, etc.)	B-/ D	B-	<p>Avant les travaux de construction: étant donné qu'il est possible qu'une partie du marché en plein air soit transféré (ou fermé), que les habitants concernés soient réinstallés et les terres expropriées, on peut s'attendre à un impact sur le capital social.</p> <p>Pendant les travaux de construction: on n'envisage pas d'impact sur le capital social ou les organes de prise de décision au niveau local, etc.</p> <p>Après la mise en service: les voies d'accès auront une différence de hauteur de 2,5m au maximum, comparé à la situation actuelle; il est possible que cela divise les sociétés locales en amont et en aval des ponts.</p>
21	Inégalité dans la répartition des pertes et des avantages	B-/ D	D	<p>Avant les travaux de construction: si le transfert d'une partie du marché en plein air, l'expropriation des terres et la réinstallation des habitants ne sont pas gérés correctement, cela risque de générer une inégalité dans la répartition des pertes et des avantages.</p> <p>Pendant les travaux de construction et après la mise en service: on considère qu'il n'y aura pratiquement pas d'inégalité dans la répartition des pertes et des avantages.</p>
22	Conflits d'intérêts locaux	B-/ D	D	<p>Avant les travaux de construction: si le transfert d'une partie du marché en plein air, l'expropriation des terres et la réinstallation des habitants ne sont pas gérés correctement, cela risque de générer des conflits d'intérêts locaux.</p> <p>Pendant les travaux de construction et après la mise en service: on considère qu'il n'y aura pratiquement pas de possibilité que des conflits d'intérêts locaux soient générés.</p>
23	Patrimoine culturel	C-/ B-	C-	<p>Avant les travaux de construction: il n'existe pas de patrimoine culturel sur le lieu du Projet et dans ses environs. Il y a des établissements religieux (des églises, un cimetière). On ne prévoit pas de transfert d'église, mais on réévaluera l'existence ou non d'un impact lorsque la conception sera finalisée.</p>

Classifications	Impact	Evaluation		Raisons de l'évaluation
		P/C	O	
				<p>Pendant les travaux de construction: Comme les églises se trouvent au bord des routes existantes, il est possible que les bruits et les vibrations aient un impact sur celles-ci.</p> <p>Après la mise en service: il est possible que la pollution de l'air ait un impact au niveau des églises.</p>
24	Paysage	D/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux de construction ayant un impact sur le paysage.</p> <p>Pendant les travaux de construction: étant donné que le présent Projet consiste en la reconstruction de ponts existants dans la capitale, il n'y aura pratiquement pas d'impact sur le paysage; toutefois, on prévoit d'abattre des arbres bordant les rues et des arbres dans le quartier résidentiel.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux de construction ayant un impact sur le paysage.</p>
25	Egalité hommes-femmes	B-/ C	C-	<p>Avant les travaux de construction: si le transfert (ou la fermeture) d'une partie du marché en plein air n'est pas géré correctement, cela risque de générer un impact sur les commerçants (des femmes en particulier) pratiquant la vente en détail dans les rues.</p> <p>Pendant les travaux de construction et après la mise en service: on ne prévoit pas d'impact négatif généré par le Projet, sur l'égalité hommes-femmes, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après vérification de la situation locale.</p>
26	Respect des droits de l'enfant	C-/ C-	C-	<p>Avant les travaux de construction: on prévoit la possibilité d'un impact sur les enfants des rues, dû au transfert temporaire (ou la fermeture) d'une partie du marché en plein air.</p> <p>Pendant les travaux de construction et après la mise en service: on ne prévoit pas d'impact négatif généré par le Projet, sur le respect des droits de l'enfant, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après vérification de la situation locale. Pendant les travaux de construction, il faudra examiner l'article « 28 Environnement de travail ».</p>
27	Maladies infectieuses telles que le VIH/ sida	D/ C-	D	<p>Avant les travaux de construction: on n'envisage pas d'impact particulier généré par le présent Projet dû aux maladies infectieuses telles que le VIH/SIDA.</p> <p>Pendant les travaux de construction: étant donné que les travaux prévus ne sont pas d'une très grande envergure, et que les ouvriers seront recrutés dans la région de la capitale, l'impact dû aux maladies infectieuses telles que le VIH/SIDA sera restreint.</p> <p>Après la mise en service: on n'envisage pas d'impact particulier généré par le présent Projet relatif aux maladies infectieuses telles que le VIH/SIDA.</p>
28	Environnement de travail (y compris la sécurité au travail)	B-/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: si le transfert (ou la fermeture) d'une partie du marché en plein air n'est pas géré correctement, cela risque de générer un impact sur les commerçants pratiquant la vente en détail dans les rues.</p> <p>Pendant les travaux de construction: il est nécessaire de prendre en considération l'environnement de travail des ouvriers de construction. Il est nécessaire d'interdire l'emploi des enfants comme travailleurs, en rapport avec l'article 26 « Respect des droits de l'enfant », et d'interdire l'emploi des enfants dans le camp.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles de détériorer l'environnement de travail.</p>
29	Accidents	D/ B-	B+	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles de provoquer des accidents.</p> <p>Pendant les travaux de construction: il est nécessaire de prendre des mesures contre les accidents des ouvriers de construction et des habitants des environs.</p> <p>Après la mise en service: il est possible de réduire le nombre d'accidents de la route, en améliorant la surface revêtue et le profil longitudinal et vertical du pont, de même que le tracé de la route. Comme on construira un trottoir des 2 côtés, on prévoit de pouvoir limiter les accidents entraînant des victimes humaines.</p>

Classifications		Impact	Evaluation		Raisons de l'évaluation
			P/C	O	
Autres	30	Impacts transfrontalières et le changement climatique	D/ D	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux générant des gaz à effet de serre, tels qu'un déboisement important.</p> <p>Pendant les travaux de construction: on considère qu'il n'y aura pratiquement pas d'impact transfrontalière ou relatif au changement climatique.</p> <p>Après la mise en service: grâce à l'amélioration de la surface revêtue et du profil longitudinal et vertical du pont, de même que celle du tracé de la route, on envisage une réduction de la production des gaz à effet de serre par les véhicules.</p>

A+/-: on s'attend à un impact positif/ négatif important.

B+/-: on s'attend à un impact positif/ négatif dans une certaine mesure.

C+/-: on ne connaît pas l'étendue de l'impact positif/ négatif. Un examen plus poussé est nécessaire, et l'impact pourra être clarifié au cours de l'étude.

D: on ne s'attend pas à un impact.

Tableau 1-3-21 Définition provisoire du champ de l'étude d'impact(Pont de la Route Neuve)

Classifications		Impact	Evaluation		Les raisons de l'évaluation
			P/C	O	
Mesures contre la pollution	1	Pollution de l'air	D/ B-	C-, B+	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer la pollution de l'air.</p> <p>Pendant les travaux de construction: dans le cas d'embouteillages, on envisage une détérioration de la qualité de l'air. La conduite de la machinerie lourde et des équipements de construction peut provoquer une détérioration temporaire de la qualité de l'air (y compris les poussières).</p> <p>Après la mise en service: selon le degré d'augmentation du trafic, on envisage une détérioration de la qualité de l'air, due au gaz d'échappement des véhicules et des poussières. Il est d'autre part possible d'atténuer l'impact de la pollution de l'air par les véhicules, en améliorant la surface revêtue et le profil longitudinal et vertical du pont, de même que le tracé de la route.</p>
	2	Pollution des eaux	D/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer la pollution des eaux.</p> <p>Pendant les travaux de construction: l'eau de lavage de la machinerie lourde et des équipements de construction, l'eau évacuée du logement des travailleurs, etc. peut provoquer la pollution des eaux.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer la pollution des eaux.</p>
	3	Déchets	D/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: on n'envisage pas de production de déchets.</p> <p>Pendant les travaux de construction: la démolition du pont actuel engendrera la production de déchets industriels. Les déchets industriels envisagés pour le présent Projet sont les résidus de béton du Pont de la Croix-des-Missions et du Pont de la Route Neuve, et la quantité totale (quantité totale pour les 2 ponts) est estimée à 1 400 m³ (mission d'étude de la JICA). Ces déchets seront mis au rebut dans une décharge, sur la base d'un accord conclu entre le MTPTC et le SMCRS. D'autre part, étant donné que le Pont de la Route Neuve est un pont Bailey, il pourra être réutilisé pour d'autres projets dans le pays, ce qui permettra de réduire la quantité des déchets industriels.</p> <p>Des ordures ménagères seront produites dans le logement des travailleurs.</p> <p>Après la mise en service: on n'envisage pas de production de déchets.</p>

Clas-sifications	Impact	Evaluation		Les raisons de l'évaluation	
		P/C	O		
	4	Pollution du sol	D/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer la pollution du sol.</p> <p>Pendant les travaux de construction: l'huile écoulee de la machinerie lourde et des équipements de construction, etc. peut provoquer la pollution du sol.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer la pollution du sol.</p>
	5	Bruits et les vibrations	D/ B-	C-	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'augmenter les bruits et les vibrations.</p> <p>Pendant les travaux de construction: on envisage des bruits et des vibrations dus à la conduite de la machinerie lourde, des équipements de construction, etc.</p> <p>Après la mise en service: selon le degré d'augmentation du trafic, on peut envisager une augmentation des bruits et des vibrations produits par les véhicules.</p>
	6	Affaissement de terrain	D	D	Il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer un affaissement du terrain (par exemple, un pompage important d'eaux souterraines).
	7	Odeurs insalubres	D/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer des odeurs insalubres.</p> <p>Pendant les travaux de construction: il est possible que des odeurs insalubres soient reproduites, dues à une mauvaise gestion des déchets dans le logement des travailleurs.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer des odeurs insalubres.</p>
	8	Sédiments de fonds	D/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'altérer les sédiments de fonds.</p> <p>Pendant les travaux de construction: on envisage un impact sur les sédiments de fonds, dû aux travaux d'amélioration du cours d'eau.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'altérer les sédiments de fonds.</p>
Environnement naturel	9	Les aires protégées	D	D	Il n'existe pas d'aire protégée (par exemple un parc national ou un patrimoine mondial) sur le lieu du Projet et dans ses environs.
	10	Ecosystème	D	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux ayant un impact sur l'écosystème.</p> <p>Pendant les travaux de construction: il n'existe pas d'écosystème important (par exemple une zone importante pour la conservation des oiseaux) sur le lieu du Projet et dans ses environs.</p> <p>Il n'existe pas d'écosystème important (par exemple une zone importante pour la conservation des oiseaux) sur le l</p> <p>La région ciblée par le Projet est un quartier résidentiel de la capitale; il n'existe pas de grande forêt aux alentours du lieu du Projet, et l'impact sur l'écosystème est quasi néant. Il est possible que des arbres soient abattus sur le terrain prévu pour le chantier, etc., mais la superficie est petite et l'impact est restreint.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux ayant un impact sur l'écosystème.</p>
	11	Hydrométéore	D/ B-	A+	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux ayant un impact sur l'hydrométéore.</p> <p>Pendant les travaux de construction: on envisage d'effectuer des travaux de construction de la substructure dans la rivière. On mènera des travaux destinés à l'amélioration du cours d'eau (amélioration du lit, etc.).</p> <p>Après la mise en service: il est possible que le régime du cours d'eau soit modifié, lorsque l'on construit des piliers dans l'eau; cependant, les nouveaux ouvrages destinés à la</p>

Classifications	Impact	Evaluation		Les raisons de l'évaluation
		P/C	O	
				protection des rives entraîneront une modification du régime de débit qui fera baisser le niveau de crue), la fréquence des dégâts dus aux inondations (submersions) sera diminuée.
	12 Facteurs topographiques et géologiques	D	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'altérer les facteurs topographiques et géologiques.</p> <p>Pendant les travaux de construction: étant donné que le Projet consiste en la reconstruction de ponts existants (plus la construction d'un pont provisoire et des travaux de protection des rives autour des culées s'y rattachant), on ne prévoit pas de déblayage ou de remblayage de terrains importants. Un remblayage est prévu mais il est limité, et l'on considère qu'il n'y aura quasiment pas d'impact sur les facteurs topographiques et géologiques. L'approvisionnement du granulat de béton, etc. se fera dans une carrière existante. Pour les remblayages restreints, on utilisera également un matériau en provenance d'une carrière d'emprunt existante. Ainsi, on considère qu'il n'y aura quasiment pas d'impact sur les facteurs topographiques et géologiques.</p> <p>On considère également qu'il n'y aura pratiquement pas d'écoulement des sols dû aux travaux de construction.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'altérer les facteurs topographiques et géologiques.</p>
Environnement social	13 Réinstallation des habitants	B-/ D	D	<p>Avant les travaux de construction: on envisage que le « nombre de personnes affectées par le Projet (PAP) » et le « nombre des habitants faisant l'objet d'une réinstallation forcée, accompagnant le déplacement matériel de leur résidence » n'excédera pas 200 personnes; toutefois, la réinstallation et l'expropriation des terres se produira pour un nombre restreint d'habitants.</p> <p>Pendant les travaux de construction et après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer la réinstallation des habitants.</p>
	14 Classes pauvres	C-/ C	C-	<p>Avant les travaux de construction: une partie des habitants à réinstaller pourrait appartenir aux classes pauvres.</p> <p>Pendant les travaux de construction: l'impact est inconnu, étant donné que le nombre d'habitants pauvres des environs est inconnu.</p> <p>Après la mise en service: on prévoit que la reconstruction des ponts existants aura un impact positif sur l'économie haïtienne, mais les répercussions économiques sur les classes pauvres sont inconnues.</p>
	15 Minorités ethniques et les populations autochtones	D	D	Il n'y a pas de minorité ethnique ni de population autochtone sur le lieu du Projet et dans ses environs.
	16 Economie locale (les conditions de subsistance, l'emploi, etc.)	B-/ B+	B+	<p>Avant les travaux de construction: on peut s'attendre à un impact sur l'économie locale, dû à la réinstallation des habitants et à l'expropriation de leurs terres; toutefois, étant donné que leur nombre est restreint, on considère que l'impact sera peu important.</p> <p>Pendant les travaux de construction: on considère que les travaux de construction auront un impact positif sur l'économie locale.</p> <p>Après la mise en service: on prévoit que la reconstruction des ponts existants aura un impact positif sur l'économie haïtienne, et aussi un certain impact sur l'économie locale.</p>
	17 Utilisation des sols et des ressources locales	B-/ D	C-	Avant les travaux de construction: on peut s'attendre à un impact sur l'utilisation des sols, dû à la réinstallation des habitants et à l'expropriation de leurs terres; toutefois, étant donné que leur nombre est restreint, on considère que l'impact sera peu important.

Classifications	Impact	Evaluation		Les raisons de l'évaluation
		P/C	O	
				<p>Pendant les travaux de construction: on considère qu'il n'y aura pas d'impact sur l'utilisation des sols et sur l'utilisation des ressources locales.</p> <p>Après la mise en service: le site sera mieux desservi, et l'on considère qu'il y aura un impact sur l'utilisation des sols des environs.</p>
18	Utilisation de l'eau	D/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles d'engendrer un impact sur l'utilisation de l'eau.</p> <p>Pendant les travaux de construction: étant donné que les habitants utilisent l'eau de la rivière pour laver leur linge, et qu'ils pêchent le poisson pour le consommer chez eux, l'eau trouble pourra engendrer un impact pendant les travaux de construction.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles d'avoir un impact sur l'utilisation de l'eau.</p>
19	Infrastructures et les services sociaux existants	C-/ B-	B-	<p>Avant les travaux de construction: on ne prévoit pas de transfert d'école, mais on réévaluera l'existence ou non d'un impact lorsque la conception sera finalisée.</p> <p>Pendant les travaux de construction: on envisage des embouteillages dus aux travaux. Comme il y a des écoles aux alentours, il est possible que les bruits et les vibrations aient un impact sur ceux-ci. Le déplacement de la machinerie lourde peut abîmer les routes ou les autres ponts.</p> <p>On peut s'attendre à un impact sur les câbles électriques installés en amont des ponts existants.</p> <p>Après la mise en service: il est possible que la pollution de l'air ait un impact sur les écoles, étant donné qu'une partie de celles-ci se trouve au bord des routes existantes.</p> <p>Les voies d'accès auront une différence de hauteur de 2,5m au maximum, comparé à la situation actuelle; il se peut que l'accès au côté opposé de la route devienne moins pratique pour les piétons, les habitants utilisant des charrettes, etc.</p>
20	Capital social et les structures sociales (organes de prise de décision au niveau local, etc.)	B-/ D	B-	<p>Avant les travaux de construction: on peut s'attendre à un impact sur le capital social, dû à la réinstallation des habitants et à l'expropriation de leurs terres; toutefois, étant donné que leur nombre est restreint, on considère que l'impact sera peu important.</p> <p>Pendant les travaux de construction: on n'envisage pas d'impact sur le capital social ou les organes de prise de décision au niveau local, etc.</p> <p>Après la mise en service: Les voies d'accès auront une différence de hauteur de 2,5m au maximum, comparé à la situation actuelle; il est possible que cela divise les sociétés locales en amont et en aval des ponts.</p>
21	Inégalité dans la répartition des pertes et des avantages	B-/ D	D	<p>Avant les travaux de construction: si l'expropriation des terres et la réinstallation des habitants ne sont pas gérés correctement, cela risque de générer une inégalité dans la répartition des pertes et des avantages.</p> <p>Pendant les travaux de construction et après la mise en service: on considère qu'il n'y aura pratiquement pas d'inégalité dans la répartition des pertes et des avantages.</p>
22	Conflits d'intérêts locaux	B-/ D	D	<p>Avant les travaux de construction: si l'expropriation des terres et la réinstallation des habitants ne sont pas gérés correctement, cela risque de générer des conflits d'intérêts locaux.</p> <p>Pendant les travaux de construction et après la mise en service: on considère qu'il n'y a pratiquement pas de possibilité que des conflits d'intérêts locaux soient générés.</p>
23	Patrimoine culturel	C-/ C-	B-	<p>Avant les travaux de construction: il n'existe pas de patrimoine culturel sur le lieu du Projet et dans ses environs. Il y a des établissements religieux (des églises). On ne prévoit pas de transfert d'église, mais on réévaluera l'existence ou non d'un impact lorsque la conception sera finalisée.</p>

Classifications	Impact	Evaluation		Les raisons de l'évaluation
		P/C	O	
				<p>Pendant les travaux de construction: il est possible que les bruits et les vibrations aient un impact sur les églises.</p> <p>Après la mise en service: il est possible que la pollution de l'air ait un impact sur les églises, étant donné qu'une partie de celles-ci se trouve au bord des routes existantes.</p>
24	Paysage	D/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux de construction ayant un impact sur le paysage.</p> <p>Pendant les travaux de construction: étant donné que le présent Projet consiste en la reconstruction de ponts existants dans la capitale, il n'y aura pratiquement pas d'impact sur le paysage; toutefois, on prévoit d'abattre des arbres bordant les rues et des arbres dans le quartier résidentiel.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux de construction ayant un impact sur le paysage.</p>
25	Egalité hommes-femmes	C-/ C-	C-	On ne prévoit pas d'impact négatif généré par le Projet, sur l'égalité hommes-femmes, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après vérification de la situation locale.
26	Respect des droits de l'enfant	C-/ C-	C-	On ne prévoit pas d'impact négatif généré par le Projet, sur le respect des droits de l'enfant, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après vérification de la situation locale.
27	Maladies infectieuses telles que le VIH/ sida	C-	D	<p>Avant les travaux de construction: on n'envisage pas d'impact particulier généré par le présent Projet dû aux maladies infectieuses telles que le VIH/SIDA.</p> <p>Pendant les travaux de construction: étant donné que les travaux prévus ne sont pas d'une très grande envergure, et que les ouvriers seront recrutés dans la région de la capitale, l'impact dû aux maladies infectieuses telles que le VIH/SIDA n'est pas envisagé.</p> <p>Après la mise en service: on n'envisage pas d'impact particulier généré par le présent Projet relatif aux maladies infectieuses telles que le VIH/SIDA.</p>
28	Environnement de travail (y compris la sécurité au travail)	D/ B-	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles de détériorer l'environnement de travail.</p> <p>Pendant les travaux de construction: il est nécessaire de prendre en considération l'environnement de travail des ouvriers de construction. Il est nécessaire d'interdire l'emploi des enfants comme travailleurs, en rapport avec l'article 26 « Respect des droits de l'enfant », et d'interdire l'emploi des enfants dans le camp.</p> <p>Après la mise en service: il n'y a pas de travaux susceptibles de détériorer l'environnement de travail.</p>
29	Accidents	D/ B-	B+	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux susceptibles de provoquer des accidents.</p> <p>Pendant les travaux de construction: il est nécessaire de prendre des mesures contre les accidents des ouvriers de construction et des habitants des environs.</p> <p>Après la mise en service: il est possible de réduire le nombre d'accidents de la route, en améliorant la surface revêtue et le profil longitudinal et vertical du pont, de même que le tracé de la route. Comme on construira un trottoir des 2 côtés, on prévoit de pouvoir limiter les accidents entraînant des victimes humaines.</p>

Classifications		Impact	Evaluation		Les raisons de l'évaluation
			P/C	O	
Autres	30	Impacts transfrontalières et le changement climatique	D	D	<p>Avant les travaux de construction: il n'y a pas de travaux générant des gaz à effet de serre, tels qu'un déboisement important.</p> <p>Pendant les travaux de construction: on considère qu'il n'y aura pratiquement pas d'impact transfrontalière ou relatif au changement climatique.</p> <p>Après la mise en service: grâce à l'amélioration de la surface revêtue et du profil longitudinal et vertical du pont, de même que celle du tracé de la route, on envisage une réduction de la production des gaz à effet de serre par les véhicules.</p>

A+/-: on s'attend à un impact positif/ négatif important.

B+/-: on s'attend à un impact positif/ négatif dans une certaine mesure.

C+/-: on ne connaît pas l'étendue de l'impact positif/ négatif. Un examen plus poussé est nécessaire, et l'impact pourra être clarifié au cours de l'étude.

D: on ne s'attend pas à un impact.

1-3-1-7 Points importants pour l'exécution de l'EIE (y compris l'élaboration d'un plan d'action de réinstallation)

1-3-1-7-1 Sélection des impacts nécessitant une étude fondée sur le cadrage (*scoping*)

Les éléments laissant envisager un impact sur l'environnement ont été sélectionnés, en se basant sur les résultats du cadrage (*scoping*).

Nous avons jugé qu'il était nécessaire d'étudier les considérations environnementales et sociales relatives à un impact négatif sur l'environnement, concernant les éléments mentionnés dans le Tableau 1-3-22(y compris les éléments nécessitant une étude pour clarifier les points obscurs).

Pour ces éléments, nous réaliserons l'étude et la vérification, et nous examinerons les considérations environnementales et sociales (mesures pour éviter, minimiser ou atténuer l'impact), après avoir assuré la cohérence avec la conception des ponts lors des EIE à réaliser.

Tableau 1-3-22 Eléments nécessitant une étude sur les considérations environnementales et sociales

Numéro	Eléments	Projet du Pont de la Croix-des-Missions	Projet du Pont de la Route Neuve
1	Pollution de l'air	○	○
2	Pollution des eaux	○	○
3	Déchets	○	○
4	Pollution du sol	○	○
5	Bruits et vibrations	○	○
6	Affaissement de terrain	×	×
7	Odeurs insalubres	○	○
8	Sédiments de fonds	○	○
9	Aires protégées	×	×
10	Ecosystème	×	×
11	Hydrométéore	○	○
12	Facteurs topographiques et géologiques	×	×
13	Réinstallation des habitants	○	○

Numéro	Eléments	Projet du Pont de la Croix-des-Missions	Projet du Pont de la Route Neuve
14	Classes pauvres	○	○
15	Minorités ethniques et les populations autochtones	×	×
16	Economie locale (les conditions de subsistance, l'emploi,	○	○
17	Utilisation des sols et des ressources locales	○	○
18	Utilisation de l'eau	○	○
19	Infrastructures et les services sociaux existants	○	○
20	Capital social et les structures sociales (organes de prise	○	○
21	Inégalité dans la répartition des pertes et des avantages	○	○
22	Conflits d'intérêts locaux	○	○
23	Patrimoine culturel	○	○
24	Paysage	○	○
25	Egalité hommes-femmes	○	○
26	Respect des droits de l'enfant	○	○
27	Maladies infectieuses telles que le VIH/ sida	○	○
28	Environnement de travail (y compris la sécurité au	○	○
29	Accidents	○	○
30	Impacts transfrontières et le changement climatique	×	×

Source : La mission d'étude

1-3-1-7-2 Termes de référence de l'étude sur l'environnement

Les procédés de l'étude, relatifs aux éléments retenus par le cadrage (*scoping*) sont indiqués dans les termes de référence (spécifications importantes) du Tableau 1-3-23.

Tableau 1-3-23 Les termes de référence relatifs aux éléments d'impact environnemental

Eléments environnementaux	Eléments de l'étude	Procédés de l'étude
Air	① vérifier les normes environnementales, etc. d'Haïti ② étudier l'état actuel de la qualité de l'air ③ identifier le degré d'augmentation du trafic ④ vérifier les habitations, les écoles et les hôpitaux proches du lieu du Projet ⑤ impact durant les travaux de construction	① étudier les documents existants ② étudier les documents existants ③ prévoir l'impact en tenant compte des prévisions relatives aux besoins en transport ④ reconnaissance du site, interviews ⑤ vérifier les détails des travaux de construction
Qualité de l'eau	① qualité de l'eau de la rivière ② situation d'utilisation de l'eau de la rivière dans la vie quotidienne	① étudier les documents existants ② étude sur le site, interviews près du lieu du Projet
Pollution du sol	① mesures de prévention pour les fuites d'huile pendant les travaux de construction	① vérifier les détails des travaux de construction
Bruits et vibrations Odeurs insalubres	① vérifier les normes environnementales, etc. d'Haïti ② distance entre la source (des bruits/ des vibrations/ des odeurs) et les lieux de résidence, les hôpitaux ou les écoles ③ impact pendant les travaux de construction	① étudier les documents existants ② reconnaissance du site et interviews ③ vérifier les détails des travaux de construction

Eléments environnementaux	Eléments de l'étude	Procédés de l'étude
Hydrométéore, facteurs topographiques et géologiques	① vérifier l'environnement actuel et passé du cours d'eau ② impact pendant les travaux de construction	① étudier les documents existants ② vérifier les détails des travaux de construction
Expropriation des terres/ réinstallation des habitants	① vérifier l'envergure de l'expropriation des terres/ de la réinstallation des habitants ② élaborer un Plan d'action de réinstallation abrégé	① identifier l'envergure par des reconnaissances du site et des photographies aériennes ② interviews auprès des organismes concernés et collecte de documents <ul style="list-style-type: none"> • collecte de cas similaires • mettre au point l'ébauche du plan d'action à travers les discussions avec le MOTPC
Economie locale (les conditions de subsistance, l'emploi, etc.)	① vérifier les activités socio-économiques des habitants proches du lieu du Projet	① prévenir les impacts par l'étude des documents existants et des interviews
Utilisation des sols et des ressources locales	① vérifier l'utilisation actuelle des sols ② vérifier la situation d'utilisation des ressources locales près du site du Projet	① étudier les documents existants ② reconnaissance du site et interviews auprès des communautés locales
Utilisation de l'eau	① vérifier l'environnement d'utilisation de l'eau près du site du Projet	① reconnaissance du site, interviews auprès des organismes concernés et des habitants des environs
Infrastructures et services sociaux existants	① vérifier l'existence ou non d'habitations, d'écoles et d'établissements médicaux à proximité du lieu du Projet	① étudier les documents existants, mener des enquêtes par interview auprès des organismes concernés, reconnaissance du site
Capital social et structures sociales (organes de prise de décision au niveau local, etc.)	① vérifier l'environnement relatif au capital social existant ② vérifier les liens entre la conception et l'environnement ci-dessus	① étudier les documents existants, mener des enquêtes par interview auprès des organismes concernés ② vérifier et analyser la conception
Inégalité dans la répartition des pertes et des avantages Conflits d'intérêts locaux	① vérifier les éléments de compensation	① étudier les documents existants, mener des enquêtes par interview auprès des organismes concernés, étudier le montant des indemnités sur le marché
Patrimoine culturel	① vérifier le patrimoine culturel de la région ② vérifier la possibilité de bruits, vibrations et d'odeurs insalubres	① reconnaissance du site, étude des documents existants ② vérifier les détails des travaux de construction
Paysage	① vérifier les particularités du paysage sur et aux environs du site du Projet	① reconnaissance du site
Egalité hommes-femmes, respect des droits de l'enfant	① vérifier la situation des classes pauvres près du site du Projet ② identifier l'impact sur les classes pauvres	① étude des documents existants et interviews ② prévoir l'impact en tenant compte des prévisions relatives aux besoins en transport
Maladies infectieuses telles que le VIH/ sida	① prévalence du VIH/ sida dans les zones proches du lieu du Projet ② organisations ayant des activités dans le domaine	① étudier les documents existants, mener des enquêtes par interview auprès des organismes concernés ② enquêtes par interview auprès des organismes concernés
Environnement de travail (y compris la sécurité au travail)	① vérifier la situation courante de l'environnement de travail	① étude de documents existants, reconnaissance du site, enquêtes par interview auprès des organismes concernés
Accidents	① le degré d'augmentation des accidents de la route après la mise en service	① prévision à partir des études de documents existants

Source : La mission d'étude

1-3-1-8 Résultats de l'étude sur les considérations environnementales et sociales

Le tableau ci-dessous récapitule les résultats de l'étude sur les considérations environnementales et sociales, portant sur les éléments environnementaux retenus par le *scoping* du chapitre précédent.

Tableau 1-3-24 Résultats de l'étude sur les considérations environnementales et sociales

Clas-sifications	Impact	Résultats de l'étude
Mesures contre la pollution	Pollution de l'air	<p>Le site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions se trouve dans une agglomération urbaine, où les magasins des petits commerçants se concentrent autour du marché, au pied du pont existant. Le trafic, allant des véhicules ordinaires aux gros véhicules, y est très dense, et l'on a constaté, parmi ceux-là, de nombreux véhicules mal entretenus ou vétustes. Les jours de trafic dense, on a également constaté, dans la journée, la propagation du gaz d'échappement, ayant un impact sur le milieu atmosphérique. Etant donné qu'il existe un grand nombre d'établissements commerciaux et de lieux résidentiels aux alentours, la pollution de l'air pourrait s'aggraver à cause des poussières et des gaz émis par la machinerie lourde pendant la période des travaux. Un impact négatif sur les habitants et les commerçants des environs est à envisager. En ce qui concerne le trafic après la mise en service, on prévoit que la circulation des grands camions se répartira également sur la Route Neuve (rocade de la RN1). Ainsi, l'aménagement des ponts permettra d'assurer un flux de circulation efficace, et l'on pense que la pollution de l'air due à une augmentation encore plus poussée du trafic dans la zone, sera limitée.</p> <p>En ce qui concerne le Pont de la Route Neuve, étant donné que le site d'aménagement se situe en banlieue, loin des lieux de résidence, l'impact négatif dû au gaz d'échappement sur les habitants sera limité, aussi bien pendant la période des travaux qu'après la mise en service.</p>
	Pollution des eaux	<p>Pour le présent Projet, les travaux de construction sur le site d'aménagement auront lieu dans et aux alentours de la rivière. Bien que l'on ne puisse pas dire que la qualité de l'eau de la rivière existante soit bonne, il est à craindre, pendant la période des travaux, que la machinerie lourde et les locaux du Projet soient la cause d'une pollution des eaux. D'autre part, comme l'aire de travail et de différentes usines seront dotées de toilettes (ou de logement avec toilettes pour le personnel), représentant une cause potentielle de pollution des eaux, on peut craindre une telle pollution. Une attention particulière sera nécessaire, pendant la période des travaux, pour la manipulation de la machinerie lourde et des produits chimiques, de même que pour l'emplacement et le système d'entretien des toilettes. Après la mise en service, on n'envisage pas d'impact négatif direct lié aux voies d'accès ou aux berges, mais on pense que des mesures seront nécessaires dans l'avenir, sur les procédés d'évacuation des eaux, pour accompagner l'élargissement de l'agglomération et la croissance démographique.</p>
	Pollution du sol	<p>Les zones aux alentours du site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions sont urbanisées, et le sol est presque entièrement recouvert de routes et de bâtiments. Pour cette raison, on considère que le présent Projet n'aura pas d'impact direct sur ce domaine.</p> <p>Pour les zones aux alentours du site d'aménagement du Pont de la Route Neuve, on a identifié des champs de bananes, de maïs, etc. Cependant, étant donné que le nombre des véhicules lourds sur le site de construction sera restreint, il est très peu probable que l'huile de la machinerie pollue le sol aux alentours. D'autre part, en ce qui concerne les aires de travail et les aires d'installation des usines, il y sera manipulé des produits nécessitant des précautions, tels l'huile de la machinerie lourde (dans l'aire de stationnement) ou le mazout dans la centrale d'asphalte. Ainsi, selon l'état de fonctionnement des usines, la pollution du sol (du terrain loué) est à craindre pour les aires de travail.</p>
	Déchets	<p>Dans le cadre du présent Projet, il sera nécessaire d'évacuer une partie des ponts et des routes existants sur les 2 sites, et il faudra faire attention aux procédés de traitement des débris de construction. Il a été confirmé que de nombreuses zones acceptaient les débris aux environs de la zone cible du Projet, dans le cadre du Projet de reconstruction d'Haïti, après le séisme de 2010. Il sera nécessaire d'harmoniser les vues avec les organismes gouvernementaux concernés par le traitement des débris et le MOTPC, sur le lieu et les procédés de traitement, afin de gérer les déchets de manière appropriée. Il sera également important de gérer les ordures en provenance des aires de travail ou du logement des ouvriers, en annonçant de manière explicite, les lignes directrices pour le traitement des ordures.</p>

Classifications	Impact	Résultats de l'étude
	Bruits, vibrations, odeurs insalubres	En ce qui concerne les alentours du site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions, les lieux de résidence sont éparpillés à proximité du site de construction, et un impact sur ces zones est à craindre pendant les travaux. D'autre part, le site d'aménagement du Pont de la Route Neuve se situe dans la banlieue, où les lieux de résidence sont peu nombreux, et l'impact négatif sera limité. Dans les aires de travail, on envisage un impact négatif sur les environs, dû aux bruits et vibrations en provenance des usines en fonctionnement et des génératrices d'électricité; il sera donc nécessaire d'étudier suffisamment leur emplacement.
Environnement naturel	Hydrométéore	Le présent Projet inclut la construction de piliers dans la rivière existante, et l'on envisage un changement localisé dans le régime du cours d'eau. Le Projet comprend également l'aménagement des berges; pour les communautés locales, l'environnement du cours d'eau sera ainsi sécurisé.
Environnement social	Expropriation des terres, la réinstallation des habitants	D'après l'étude des considérations sociales sur le Projet d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions, la réinstallation des habitants concerne 7 bâtiments (35 personnes); de même, le transfert des établissements commerciaux concerne 101 bâtiments, y compris les structures simples et les conteneurs. Pour l'expropriation des terres, on a identifié 860m ² de terrains destinés à la nouvelle route. D'autre part, pour l'aménagement du Pont de la Route Neuve, la réinstallation des habitants concerne 1 bâtiment (3 personnes), et le transfert des établissements commerciaux 2 bâtiments. Pour l'expropriation des terres, on a identifié 960m ² de terrains destinés à la route. Une compensation appropriée sera nécessaire de la part du gouvernement d'Haïti.
	Classes pauvres	D'après les étude des considérations sociales, il a été confirmé que le revenu des habitants sur les sites d'aménagement des 2 ponts et aux alentours, était plus bas comparé aux autres. Il est nécessaire de faire attention à ce que le montant des compensations concernant l'expropriation des terres ou la réinstallation des habitants ne soit pas trop éloigné des montants du marché. En plus des compensations, il semble important de prendre des mesures pour l'appui de la composante soft et la mise en oeuvre du monitoring concernant les PAP.
	Economie locale (les conditions de subsistance, l'emploi, etc.)	L'aménagement des 2 ponts aura pour effet d'améliorer le milieu de la distribution, et le domaine de la prévention contre les sinistres de la région; on s'attend à ce que ces facteurs contribuent au développement de l'économie locale. D'autre part, il est possible que l'envergure du marché existant à l'entrée du pont, sur le site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions, soit réduite, et un impact sur l'économie locale est à craindre.
	Utilisation des sols et des ressources locales	Il est possible que l'envergure du marché existant à l'entrée du pont, sur le site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions, soit réduite. Le terrain destiné à être réduit appartenait au gouvernement à l'origine, et représente une superficie limitée (moins de 25% du marché); après la mise en service du pont, il est important de prendre des mesures sur l'utilisation des terrains.
	Utilisation de l'eau	Concernant l'utilisation de l'eau de la Rivière Grise, objet d'aménagement des 2 ponts: sur le site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions, l'eau est très polluée à cause des eaux évacuées de la ville, domestiques et industrielles, et l'on n'a pas identifié d'utilisation de l'eau à usage domestique. Sur le site d'aménagement du Pont de la Route Neuve, l'eau était utilisée pour l'irrigation des champs de Banane, et à usage domestique, pour le lavage, etc. On n'a pas identifié d'utilisation de l'eau en tant qu'eau potable; toutefois, il sera nécessaire, pendant la période des travaux, de prendre des mesures concernant les conséquences qu'entraîne la pollution de l'eau sur les utilisations ci-dessus.
	Infrastructures et services sociaux existants	On a noté l'existence des banques, des cliniques et des églises aux environs du site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions. Pendant la période des travaux, qui inclura l'aménagement d'un pont provisoire et la démolition du pont existant, il sera important d'assurer l'accessibilité à ces infrastructures sociales. D'autre part, après la mise en service, étant donné que les nouveaux ponts et les voies d'accès seront élevés d'environ 2,5m par rapport au niveau actuel, les déplacements des zones en amont vers les zones à l'aval seront difficiles. Il sera nécessaire de prendre des mesures contre l'impact négatif sur l'accessibilité, dans les environs du Pont de la Croix-des-Missions où se concentrent les infrastructures. Pour les 2 ponts, l'accessibilité des zones sur la rive gauche à celles de la rive droite sera assurée par un trottoir, qui assurera également la sécurité. Aux environs du site du Pont de la Route Neuve, l'impact sera limité étant donné que l'on n'a pas identifié d'infrastructure sociale.

Clas-sifica-tions	Impact	Résultats de l'étude
	Capital social et structures sociales (organes de prise de décision au niveau local, etc.)	Etant donné qu'il n'existe pas d'institution importante du point de vue de la structure sociale (capital social ou organe de prise de décision de la région), aux environs des sites d'aménagement des 2 ponts, il n'y a pas d'impact négatif dans ce domaine.
	Environnement de travail (y compris la sécurité au travail)	Afin d'assurer, pendant la période des travaux, un environnement de travail convenable aux ouvriers, il est nécessaire de fournir un logement, des moyens de circulation, de respecter le salaire minimum fixé par la loi, etc., et améliorer l'environnement de travail suivant la saison ou les caractéristiques de la région.
	Inégalité dans la répartition des pertes et des avantages, les conflits d'intérêts locaux	La réinstallation forcée des habitants et l'expropriation des terres s'avèrent nécessaires, en vue de l'aménagement des Ponts de la Croix-des-Missions et de la Route Neuve. Des conflits d'intérêts locaux sont à craindre, au cas où les mesures prises envers les PAP avant le commencement des travaux ne seraient pas adéquates.
	Patrimoine culturel	On n'a pas confirmé d'établissements désignés comme patrimoine culturel d'Haïti, aux environs des sites d'aménagement des 2 ponts. Il y a une église (établissement culturel) aux environs du site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions, mais étant donné qu'après la mise en service, un flux de circulation efficace et la sécurité concernant l'accessibilité seront assurés, l'impact négatif sera très faible.
	Paysage	Les 2 ponts existants faisant l'objet de la reconstruction sont vétustes et n'offrent pas une belle vue; les nouveaux ponts, voies d'accès et berges contribueront à l'amélioration du paysage des zones. D'autre part, il sera nécessaire, pour l'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions, d'abattre une partie des arbres bordant les rues; ainsi, une partie des ressources en verdure de la région sera perdue.
	Egalité hommes-femmes, respect des droits de l'enfant	On n'a pas confirmé, aux environs des sites d'aménagement des 2 ponts, d'activité susceptible de violer le droit des enfants, relatif au présent Projet. Concernant l'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions, la plupart des commerçants travaillant dans le marché en plein air au pied du pont sont des femmes, et l'impact négatif sur celles dont les magasins devront être transférés est à craindre.
	Maladies infectieuses telles que le VIH/ sida	D'après l'étude sur les considérations sociales, le nombre de patients atteints du VIH/ Sida dans les cliniques aux environs du site du Pont de la Croix-des-Missions est de 136 personnes, et de 127 personnes aux environs du site du Pont de la Route Neuve. Afin d'éviter que la situation ne s'aggrave, il est nécessaire de prendre des précautions suffisantes pour que le taux de prévalence ne s'élève pas avec l'afflux des ouvriers du Projet.
	Environnement de travail (y compris la sécurité au travail)	Afin d'assurer, pendant la période des travaux, un environnement de travail convenable aux ouvriers, il est nécessaire de fournir un logement, des moyens de circulation, de respecter le salaire minimum fixé par la loi, etc., et améliorer l'environnement de travail suivant la saison ou les caractéristiques de la région.
Autres	Accidents	On a constaté, dans les zones d'aménagement des 2 ponts, beaucoup de cas où les piétons traversaient la route à n'importe quel endroit. Dans la zone d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions, en particulier, située en ville, il y a beaucoup de circulation de bicyclettes; en l'absence de passage piéton, il y a de fortes possibilités qu'un accident entraînant des victimes humaines se produise. Etant donné qu'un passage piéton sera construit, la sécurité sera assurée après la mise en service; cependant, il sera nécessaire, pendant les travaux, de prendre des mesures quant à la sécurité routière.

Source : La mission d'étude

1-3-1-9 Evaluation des impacts

D'après les précédents résultats de l'étude sur les considérations environnementales et sociales, l'évaluation des impacts pour chaque composante du Projet est indiquée ci-dessous.

Tableau 1-3-25 L'évaluation de l'impact environnemental (Pont de la Croix-des-Missions)

Classifications	Numéro	Impact	Evaluation de l'impact au stade du cadrage (<i>scoping</i>)		Evaluation de l'impact basée sur les résultats de l'étude		Raisons de l'évaluation
			Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
Mesures contre la pollution	1	Pollution de l'air	D/ B-	C-, B+	D/ B-	C+	Pendant les travaux de construction: on envisage, dans la ville, une pollution due aux gaz émis par l'équipement de construction. Après la mise en service: la pollution de l'air sera améliorée par un flux de circulation efficace. D'après les prévisions sur la circulation, l'augmentation du trafic sera limitée.
	2	Pollution des eaux	D/ B-	D	D/ B-	D	Pendant les travaux de construction: la pollution des eaux se rattachant à la construction des piliers et des berges est à craindre.
	3	Déchets	D/ B-	D	D/ C-	D	Pendant les travaux de construction: on craint qu'une supervision insuffisante ne conduise au traitement inapproprié de la terre et des matériaux évacués, ayant un impact sur l'environnement.
	4	Pollution du sol	D/ B-	D	D/ C-	D	Pendant les travaux de construction: l'écoulement de l'huile pour l'équipement de construction aura un impact limité sur la ville.
	5	Bruits et vibrations	D/ B-	C-	B-	C+	Pendant les travaux de construction: les bruits et les vibrations de la machinerie lourde pourront avoir un impact négatif sur les lieux de résidence. Après la mise en service: les bruits et les vibrations seront atténués par rapport à maintenant, grâce à une circulation routière efficace.
	6	Affaissement de terrain	D	D	D	D	—
	7	Odeurs insalubres	D/ B-	D	D/ B-	D	Pendant les travaux de construction: les odeurs insalubres provenant du matériel de construction, de l'aire de travail et des usines, pourront avoir un impact négatif sur les lieux de résidence.
	8	Sédiments de fonds	D/ B-	D	D/ B-	D	Pendant les travaux de construction: la pollution du lit du cours d'eau accompagnant la construction des piles est à craindre.
L'environnement naturel	9	Aires protégées	D	D	D	D	—
	10	Ecosystème	D	D	D	D	—
	11	Hydrométéore	D/ B-	A+	D/ B-	A+	Pendant les travaux de construction: la pollution de l'environnement du cours d'eau se rattachant aux travaux de construction des piliers, de la substructure et des berges est à craindre. Après la mise en service: grâce à la construction des berges allant de pair avec les ponts, la sécurité de la région contre les inondations sera assurée.
	12	Facteurs topographiques et géologiques	D	D	D	D	—
L'environnement social	13	Réinstallation des habitants	B-/ D	D	B-/ D	D	Avant les travaux de construction: la réinstallation des 63 habitants (9 bâtiments), le transfert de 110 magasins, et l'expropriation d'environ 860m ² de terrain ont été confirmés. L'élaboration et la mise en oeuvre convenables d'un plan d'action de réinstallation seront nécessaires.
	14	Classes pauvres	C-/ C-	C-	B-/ C-	C+	Avant les travaux de construction: on a confirmé que les habitants des environs du site de construction étaient relativement pauvres. Il sera important de leur prêter attention par la mise en oeuvre et un monitoring

Classifications	Numéro	Impact	Evaluation de l'impact au stade du cadrage (<i>scoping</i>)		Evaluation de l'impact basée sur les résultats de l'étude		Raisons de l'évaluation
			Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
							convenables d'un plan d'action de réinstallation. Après la mise en service: on espère que la stimulation de l'économie régionale, générée par l'amélioration de l'environnement routier, contribuera à une amélioration pour les classes pauvres.
15	Minorités ethniques et populations autochtones	D	D	D	D	—	
16	L'économie locale (les conditions de subsistance, l'emploi, etc.)	B-/ B+	A+	C- B+	A+		Avant les travaux de construction: la réduction des emplois est à craindre avec le transfert des magasins, mais ceci étant à petite échelle, l'impact est jugé limité. Pendant les travaux de construction: on prévoit l'accroissement des possibilités d'emploi, avec le recrutement des ouvriers locaux. Après la mise en service: on espère que l'amélioration de l'environnement routier engendra le développement de l'économie régionale.
17	Utilisation des sols et des ressources locales	B-/ D	D	C-/ D	D		Avant les travaux de construction: on prévoit qu'une partie du marché en plein air (terrain du gouvernement) sera utilisée à des fins différents, mais l'impact sera limité puisqu'il s'agit d'une partie du marché.
18	Utilisation de l'eau	D/ B-	D	D/ D	D		On n'envisage pas, aux environs du site de construction, d'activités ayant un impact sur l'utilisation de l'eau.
19	Infrastructures et services sociaux existants	B-/ B-	B-	D/ B-	B+		Pendant les travaux de construction: on craint que l'accessibilité au pont provisoire ne soit réduite, pendant la période des travaux. De plus, on envisage que la commodité sera réduite à cause du contrôle de la circulation et de la réglementation des piétons. Après la mise en service: on prévoit, après la mise en service, une amélioration de l'accessibilité aux infrastructures sociales grâce à l'aménagement d'un passage piéton.
20	Capital social et structures sociales (organes de prise de décision au niveau local, etc.)	B-/ D	B-	D/ D	D		On n'a pas identifié d'impact sur le capital social ou les organes de prise de décision au niveau local, etc.
21	Inégalité dans la répartition des pertes et des avantages	B-/ D	D	C-/ D	D		L'inégalité dans la répartition des avantages est à craindre, au cas où les éléments de compensation pour la réinstallation forcée des habitants ne seraient pas traités convenablement; cependant, l'impact sera limité car le nombre d'habitants concernés est restreint.
22	Conflits d'intérêts locaux	B-/ D	D	C-/ D	D		Les conflits d'intérêts locaux sont à craindre, au cas où les éléments de compensation pour la réinstallation forcée des habitants ne seraient pas traités convenablement; cependant, l'impact sera limité, car le nombre d'habitants concernés est restreint.
23	Patrimoine culturel	C-/ B-	C-	D/ D	D		On n'a pas confirmé de patrimoine culturel jugé important, aux alentours du site.
24	Paysage	D/ B-	D	D/ C-	C+		Pendant les travaux de construction: une partie des ressources précieuses en

Classifications	Numéro	Impact	Evaluation de l'impact au stade du cadrage (scoping)		Evaluation de l'impact basée sur les résultats de l'étude		Raisons de l'évaluation
			Avant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux	Après la mise en service	
			Pendant les travaux		Pendant les travaux		
							<p>verdure sera perdue, avec l'abattage des arbres bordant les rues.</p> <p>Après la mise en service: le paysage sera renouvelé avec le nouveau pont; une amélioration du paysage est attendue.</p>
	25	Egalité hommes-femmes	B-/C-	C-	B-/C-	C-	<p>Avant les travaux de construction: les exploitants de nombreux magasins nécessitant un transfert sont des femmes.</p> <p>Pendant les travaux de construction et après la mise en service: on craint un traitement inadéquat des femmes- exploitantes, concernées par le transfert des magasins.</p>
	26	Respect des droits de l'enfant	C-/C-	C-	D/D	D	On n'a pas confirmé, sur le site, d'activité susceptible de violer le droit des enfants et méritant d'être mentionnée.
	27	Maladies infectieuses telles que le VIH/ sida	D/C-	D	D/C-	D	Pendant les travaux de construction: il est possible que les maladies infectieuses se propagent avec l'afflux des ouvriers.
	28	Environnement de travail (y compris la sécurité au travail)	B-/B-	D	C-/B-	D	<p>Avant les travaux de construction: en ce qui concerne l'impact sur l'environnement de travail, se rattachant au transfert du marché en plein air, il sera limité vu que le transfert est partiel.</p> <p>Pendant les travaux de construction: il est nécessaire de prendre en considération l'environnement de travail des ouvriers de construction.</p>
Autres	29	Accidents	D/B-	B+	D/B-	B+	<p>Pendant les travaux de construction: on envisage l'augmentation des accidents de la route, dû au contrôle de la circulation pendant les travaux.</p> <p>Après la mise en service: on prévoit que la sécurité routière sera améliorée, grâce à l'aménagement des équipements de sécurité, tel que l'élargissement du passage piéton, etc.</p>
	30	Impacts transfrontières et le changement climatique	D/D	D	D/D	D	—

A+/-: on s'attend à un impact positif/ négatif important.

B+/-: on s'attend à un impact positif/ négatif dans une certaine mesure.

C+/-: on ne connaît pas l'étendue de l'impact positif/ négatif. Un examen plus poussé est nécessaire, et l'impact pourra être clarifié au cours de l'étude.

D: on ne s'attend pas à un impact.

Tableau 1-3-26 L'évaluation de l'impact environnemental (Pont de la Route Neuve)

Classifications	Numéro	Impact	Evaluation de l'impact au stade du cadrage (<i>scoping</i>)		Evaluation de l'impact basée sur les résultats de l'étude		Raisons de l'évaluation
			Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux Pendant les travaux	Après la mise en service	
Mesures contre la pollution	1	Pollution de l'air	D/ B-	C-, B+	D/ C-	C+	Pendant les travaux de construction: la pollution, dans la banlieue, due aux gaz émis par l'équipement de construction, aura un impact limité. Après la mise en service: la pollution de l'air sera améliorée par un flux de circulation efficace. D'après les prévisions sur la circulation, l'augmentation du trafic sera limitée.
	2	Pollution des eaux	D/ B-	D	D/ B-	D	Pendant les travaux de construction: la pollution des eaux se rattachant à la construction des piles et des berges est à craindre.
	3	Déchets	D/ B-	D	D/ C-	D	Pendant les travaux de construction: on craint qu'une supervision insuffisante ne conduise au traitement inapproprié de la terre excédentaire et des déchets, ayant un impact sur l'environnement.
	4	Pollution du sol	D/ B-	D	D/ B-	D	Pendant les travaux de construction: on a confirmé la possibilité d'une pollution du sol sur les terres agricoles des environs, due à l'écoulement de l'huile pour l'équipement de construction.
	5	Bruits et vibrations	D/ B-	C-	D/ C-	C+	Pendant les travaux de construction: étant donné que le site est en banlieue, l'impact négatif dû aux bruits et vibrations de la machinerie lourde sera limité. Après la mise en service: les bruits et les vibrations seront atténués par rapport à maintenant, grâce à une circulation routière efficace.
	6	Affaissement de terrain	D	D	D	D	—
	7	Odeurs insalubres	D/ B-	D	D/ C-	D	Pendant les travaux de construction: la possibilité, en banlieue, d'un impact négatif, dû aux odeurs insalubres provenant du matériel de construction, de l'aire de travail et des usines, sera limité.
	8	Sédiments de fonds	D/ B-	D	D/ B-	D	Pendant les travaux de construction: la pollution du lit du cours d'eau accompagnant la construction des piles est à craindre.
L'environnement naturel	9	Aires protégées	D	D	D	D	—
	10	Ecosystème	D	D	D	D	—
	11	Hydrométéore	D/ B-	A+	D/ B-	A+	Pendant les travaux de construction: la pollution de l'environnement du cours d'eau se rattachant aux travaux de construction des piles, de la substructure et des berges est à craindre. Après la mise en service: grâce à la construction des berges allant de pair avec les ponts, la sécurité de la région contre les inondations sera assurée.
	12	Facteurs topographiques et géologiques	D	D	D	D	—
L'environnement social	13	Réinstallation des habitants	B-/ D	D	B-/ D	D	Avant les travaux de construction: la réinstallation des 3 habitants (1 bâtiment), le transfert de 4 magasins et l'expropriation d'environ 960m ² de terrain ont été confirmés. L'élaboration et la mise en oeuvre convenables d'un plan d'action de réinstallation seront nécessaires.
	14	Classes pauvres	C-/ C	C-	B-/ C-	C-	Avant les travaux de construction: on a confirmé que les habitants des environs du site de construction étaient relativement pauvres. Il sera

Classifications	Numéro	Impact	Evaluation de l'impact au stade du cadrage (<i>scoping</i>)		Evaluation de l'impact basée sur les résultats de l'étude		Raisons de l'évaluation
			Avant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux	Après la mise en service	
			Pendant les travaux		Pendant les travaux		
							important de leur prêter attention par la mise en oeuvre et un monitoring convenables d'un plan d'action de réinstallation. Après la mise en service: étant donné que le site est en banlieue, la stimulation de l'économie régionale, générée par l'amélioration de l'environnement routier, contribuera de manière limitée à une amélioration pour les classes pauvres.
	15	Minorités ethniques et populations autochtones	D	D	D	D	—
	16	L'économie locale (les conditions de subsistance, l'emploi, etc.)	B-/ B+	B+	C- B+	B+	Avant les travaux de construction: la réduction des emplois est à craindre avec le transfert des magasins, mais ceci étant à petite échelle, l'impact est jugé limité. Pendant les travaux de construction: on prévoit l'accroissement des possibilités d'emploi, avec le recrutement des ouvriers locaux. Après la mise en service: le développement de l'économie régionale se rattachant à l'amélioration de la circulation routière sera limité, mais on envisage une amélioration des conditions de subsistance grâce à l'accroissement de la commodité.
	17	Utilisation des sols et des ressources locales	B-/ D	C-	C-/ C-	C-	Avant et pendant les travaux de construction: l'utilisation provisoire des terres agricoles, avoisinantes au site de construction, comme aire de travail, sera nécessaire. Après la mise en service.: on prévoit un impact négatif sur ledit terrain, lors du changement des fins d'utilisation en terres agricoles.
	18	Utilisation de l'eau	D/ B-	D	D/ B-	D	Pendant les travaux de construction: un impact sur l'eau de la rivière, utilisée pour l'irrigation des terres agricoles voisines, est à craindre.
	19	Infrastructures et services sociaux existants	C-/ B-	B-	D/ B-	B+	Pendant les travaux de construction: on craint que l'accessibilité au pont provisoire ne soit réduite, pendant la période des travaux. De plus, on envisage que la commodité sera réduite à cause du contrôle de la circulation et de la réglementation des piétons. Après la mise en service: on prévoit, après la mise en service, une amélioration de l'accessibilité aux infrastructures sociales grâce à l'aménagement d'un passage piéton.
	20	Capital social et structures sociales (organes de prise de décision au niveau local, etc.)	B-/ D	B-	D/ D	D	On n'a pas identifié d'impact sur le capital social ou les organes de prise de décision au niveau local, etc.
	21	Inégalité dans la répartition des pertes et des avantages	B-/ D	D	C-/ D	D	Inégalité dans la répartition des avantages est à craindre, au cas où les éléments de compensation pour la réinstallation forcée des habitants ne seraient pas traités convenablement; cependant, l'impact sera limité car le nombre d'habitants concernés est restreint.
	22	Conflits d'intérêts locaux	B-/ D	D	C-/ D	D	Les conflits d'intérêts locaux sont à craindre, au cas où les éléments de

Classifications	Numéro	Impact	Evaluation de l'impact au stade du cadrage (<i>scoping</i>)		Evaluation de l'impact basée sur les résultats de l'étude		Raisons de l'évaluation
			Avant les travaux	Après la mise en service	Avant les travaux	Après la mise en service	
			Pendant les travaux		Pendant les travaux		
							compensation pour la réinstallation forcée des habitants ne seraient pas traités convenablement; cependant, l'impact sera limité, car le nombre d'habitants concernés est restreint.
	23	Patrimoine culturel	C-/C-	B-	D/D	D	On n'a pas confirmé de patrimoine culturel jugé important, aux alentours du site.
	24	Paysage	D/B-	D	D/D	C+	Pendant les travaux de construction: on ne prévoit pas d'activité ayant un impact sur le paysage. Après la mise en service: le paysage sera renouvelé avec le nouveau pont; une amélioration du paysage est attendue.
	25	Egalité hommes-femmes	C-/C-	C-	D/D	D	Etant donné que le site se trouve en banlieue, où les établissements commerciaux sont très peu nombreux, on n'envisage pas d'impact négatif sur l'égalité hommes-femmes.
	26	Respect des droits de l'enfant	C-/C-	C-	D/D	D	On n'a pas confirmé, sur le site, d'activité susceptible de violer le droit des enfants et méritant d'être mentionnée.
	27	Maladies infectieuses telles que le VIH/ sida	D/C-	D	D/C-	D	Pendant les travaux de construction: il est possible que les maladies infectieuses se propagent avec l'afflux des ouvriers.
	28	Environnement de travail (y compris la sécurité au travail)	D/B-	D	D/B-	D	Pendant les travaux de construction: il est nécessaire de prendre en considération l'environnement de travail des ouvriers de construction.
Autres	29	Accidents	D/B-	B+	D/B-	B+	Pendant les travaux de construction: on envisage l'augmentation des accidents de la route, dû au contrôle de la circulation pendant les travaux. Après la mise en service: on prévoit que la sécurité routière sera améliorée, grâce à l'aménagement des équipements de sécurité, tel que l'élargissement du passage piéton, etc.
	30	Impacts transfrontières et le changement climatique	D/D	D	D/D	D	—

A+/-: on s'attend à un impact positif/ négatif important.

B+/-: on s'attend à un impact positif/ négatif dans une certaine mesure.

C+/-: on ne connaît pas l'étendue de l'impact positif/ négatif. Un examen plus poussé est nécessaire, et l'impact pourra être clarifié au cours de l'étude.

D: on ne s'attend pas à un impact.

1-3-1-10 Examen des mesures d'atténuation et les frais nécessaires pour leur exécution

Les Tableaux 1-3-27 et 1-3-28 indiquent les mesures d'atténuation relatives aux éléments environnementaux ayant un impact négatif. D'autre part, le Tableau 1-3-29 indique les frais approximatifs nécessaires pour leur exécution.

Tableau 1-3-27 Proposition des mesures d'atténuation nécessaires pour leur exécution.

Classifications	Numéro	Impact	Considérations environnementales et sociales	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Frais
Avant et pendant les travaux de construction						
Mesures contre la pollution	1	Pollution de l'air	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Installer des panneaux de signalisation, réparer les nids-de-poule et les inégalités de surface, etc. afin d'atténuer les embouteillages. ▪ Entretien/contrôler régulièrement la machinerie lourde et les véhicules de construction. ▪ Prévenir la dispersion de la poussière par des arrosages périodiques. ▪ Conserver le ciment et les produits chimiques inflammables dans des locaux munis d'un système d'aération adéquat. ▪ Recouvrir l'arrière du camion à benne basculante lors du transport de la boue et du sable, etc. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	2	Pollution des eaux	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Utiliser des barrages flottants et des filets préventifs contre la pollution, lors des travaux relatifs aux piles. ▪ Entretien/contrôler régulièrement la machinerie lourde et les véhicules de construction (y compris la vérification des fuites d'huile). Lors du changement d'huile, prendre les mesures nécessaires pour éviter l'écoulement d'huile à l'extérieur. Conserver l'huile de manière adéquate. ▪ Prendre des mesures préventives contre la pollution des eaux, telles que l'installation d'une fosse septique dans le logement des travailleurs, etc. ▪ Interdire l'évacuation dans la rivière, des eaux usées provenant du site des travaux. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	3	Déchets	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Recycler au maximum la terre provenant de la construction et les déchets (en particulier pour la superstructure). ▪ Rejeter les déchets industriels de manière adéquate, dans une décharge ou une installation de traitement des déchets, sur la base de discussions entre le MTPTC et le SMCRS. ▪ Gérer et traiter les ordures ménagères provenant du logement des travailleurs de manière adéquate, suivant les instructions du SMCRS. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	4	Pollution du sol	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entretien/contrôler régulièrement la machinerie lourde et les véhicules de construction (y compris la vérification des fuites d'huile). Lors du changement d'huile, prendre les mesures nécessaires pour éviter l'écoulement d'huile à l'extérieur. Conserver l'huile de manière adéquate. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	5	Bruits et vibrations	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Utiliser la machinerie lourde désignée comme générant peu de bruits et de vibrations. ▪ Installer un dispositif d'insonorisation adéquat sur la machinerie lourde et les véhicules de construction; entretenir/ contrôler régulièrement ces véhicules. Utiliser une housse anti-bruit si nécessaire. ▪ Programmer les travaux de construction (par exemple, interdire les travaux de nuit). 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux

	7	Odeurs insalubres	Pendant les travaux de construction <ul style="list-style-type: none"> Gérer et traiter les ordures ménagères provenant du logement des travailleurs de manière adéquate, suivant les instructions du SMCRS. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	8	Sédiments de fonds	Pendant les travaux de construction <ul style="list-style-type: none"> Exécuter les travaux de manière à minimiser l'impact sur les sédiments de fonds, dans les endroits autres que ceux nécessaires. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
Environnement naturel	11	Hydrométéore	Avant les travaux de construction (au stade de la conception) <ul style="list-style-type: none"> Diminuer au maximum le coefficient d'entrave sur le cours d'eau. 	Consultant	MTPTC	Frais des travaux
L'environnement social	13	Réinstallation des habitants	Avant les travaux de construction <ul style="list-style-type: none"> Etablir une conception permettant de minimiser la réinstallation des habitants (stade de la conception). Pour la réinstallation des habitants, exécuter une étude sociale, et élaborer, sur la base de discussions suffisantes avec le MTPTC, une « Orientation sur l'expropriation des terres et la réinstallation forcée » (en particulier une Matrice autorisée), avant d'élaborer un plan d'action de réinstallation. Examiner en particulier les mesures envers les groupes socialement vulnérables. En ce qui concerne les commerçants en plein air, objets de l'impact, on peut envisager, comme mesures d'atténuation, de les embaucher directement sur les sites des travaux, ou de planifier et mettre en oeuvre des Programmes de rétablissement des revenus. En ce qui concerne la banque au sud du marché en plein air, élaborer une conception permettant à cette dernière de continuer ses affaires (stade de la conception). On peut envisager des mesures d'atténuation telles qu'une amélioration de l'entrée de la banque (y compris une modification de l'emplacement). Il est cependant nécessaire de mener des discussions suffisantes avec les personnes concernées de la banque, y compris pour le cas d'un transfert. Cibler les enfants des rues dans l'étude sociale, et évaluer les résultats de l'étude. En ce qui concerne les mesures d'atténuation concernant l'impact sur les enfants des rues, on peut envisager de faire appel à l'aide de l'UNICEF, etc. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
	14	Classes pauvres	Avant et pendant les travaux de construction <ul style="list-style-type: none"> Exécuter une étude sociale, et élaborer un plan d'action de réinstallation prenant en considération les classes pauvres. Examiner les mesures pour atténuer l'impact sur les classes pauvres, en utilisant la partie restante du marché en plein air, ou un autre endroit (marché couvert). On peut envisager, comme mesures d'atténuation, de les embaucher directement sur les sites des travaux, ou de planifier et mettre en oeuvre des Programmes de rétablissement des revenus. 	Consultant/ MTPTC/ Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	16	Economie locale (les conditions de subsistance, l'emploi, etc.)	Avant les travaux de construction <ul style="list-style-type: none"> Inclure les compensations pour la période de fermeture des magasins dans le plan d'action de réinstallation. On peut envisager, comme mesures d'atténuation, de les embaucher directement sur les sites des travaux, ou de planifier et mettre en oeuvre des Programmes de rétablissement des revenus. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
	17	Utilisation des terrains et des ressources locales	Avant les travaux de construction <ul style="list-style-type: none"> Elaborer un plan d'action de réinstallation ne suscitant pas de conflit sur le site de réinstallation. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux

18	Utilisation de l'eau	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévenir la pollution des eaux de la rivière due aux travaux (se référer à « 2. Pollution des eaux »). 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
19	Infrastructures et services sociaux existants	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> A l'heure actuelle, une clinique nécessite d'être transférée; on évaluera l'impact après l'exécution de l'étude sociale, et l'on inclura les autres infrastructures dans le plan d'action de réinstallation, si nécessaire. <p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Atténuer l'impact des bruits et vibrations sur les écoles et les hôpitaux (se référer à « 5. Bruits et vibrations »). Si les routes ou les ponts existants risquent d'être abîmés par le déplacement de la machinerie lourde, vérifier ces endroits et exécuter les réparations si nécessaire. Exécuter les déplacements en faisant attention de ne pas générer d'impact sur les câbles électriques. 	Consultant/ MTPTC/ Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
20	Capital social et les structures sociales (organes de prise de décision au niveau local, etc.)	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Etant donné que les relations entre le marché en plein air et les habitants des environs ne sont pas claires, on exécutera une étude sociale avant de passer à l'élaboration du plan d'action de réinstallation. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
21	Inégalité dans la répartition des pertes et des avantages	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> On élaborera un plan d'action de réinstallation, après l'étude sociale, de manière à éviter ou minimiser l'impact sur les plus vulnérables (par exemple les femmes commerçantes en plein air et les classes pauvres). <p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Lors d'embauches dans le cadre du présent Projet, on s'efforcera d'égaliser les occasions d'emploi, le salaire entre les hommes et les femmes, etc. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
22	Conflits d'intérêts locaux	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Elaborer un plan d'action de réinstallation ne suscitant pas de disparité entre les habitants devant être réinstallés et les habitants restants (ne faisant pas l'objet de l'impact). 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
23	Patrimoine culturel	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Etablir une conception permettant de ne pas transférer l'église (stade de la conception). <p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Atténuer l'impact des bruits et vibrations sur l'église (se référer à « 5. Bruits et vibrations »). 	Consultant/ MTPTC/ Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
24	Paysage	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Etant donné que les arbres bordant les rues et ceux du quartier résidentiel seront abattus, planter des arbres afin de rétablir le paysage. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
25	Egalité hommes-femmes	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Exécuter un monitoring afin de vérifier qu'il n'y a pas de violation du droit des femmes; apporter un soutien pour la formation d'une organisation de protection du droit des femmes, et l'élaboration d'un système permettant de recueillir les opinions et les plaintes des femmes. <p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Lors d'embauches dans le cadre du présent Projet, s'efforcer d'égaliser les occasions d'emploi, le salaire entre les hommes et les femmes, etc. Par ailleurs, on ne prévoit pas d'impact négatif généré par le Projet, sur l'égalité hommes-femmes, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après une étude sociale, et l'on proposera des mesures d'atténuation. 	Consultant/ MTPTC/ Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux

	26	Respect des droits de l'enfant	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cibler les enfants des rues dans l'étude sociale, évaluer les résultats de l'étude, et proposer des mesures d'atténuation. <p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ On ne prévoit pas d'impact négatif généré par le Projet, sur le respect des droits de l'enfant, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après l'exécution d'une étude sociale. D'autre part, on interdira l'embauche des enfants dans le logement des travailleurs (se référer à « 28. Environnement de travail »). ▪ En ce qui concerne les mesures d'atténuation concernant l'impact sur le respect des droits de l'enfant, on peut envisager de faire appel à l'aide de l'UNICEF, etc. 	Consultant/ MTPTC/ Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	28	Environnement de travail (y compris la sécurité au travail)	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborer un plan d'action de réinstallation permettant la subsistance, même après le changement de l'environnement de travail dû à la réinstallation. <p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Respecter le code du travail (y compris les conditions de travail des mineurs). ▪ Interdire strictement l'embauche des enfants dans le logement des travailleurs (nettoyage, travaux dans la cuisine, etc.). ▪ Elaborer et mettre en oeuvre un programme d'hygiène et de sécurité et un programme de formation sur la sécurité envers les ouvriers 	Consultant/ MTPTC/ Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	29	Accidents	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pratiquer une formation sur la sécurité pour les ouvriers. ▪ Placer un surveillant lors de la conduite de la machinerie lourde, afin d'éviter les accidents sur le site des travaux et ceux impliquant les habitants des environs. ▪ Conserver les produits chimiques inflammables et les combustibles dans des locaux adéquats. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
Après la mise en service						
Environnement social	14	Casses pauvres	<ul style="list-style-type: none"> ▪ On prévoit que la reconstruction des ponts existants aura un impact positif sur l'économie haïtienne, mais les répercussions économiques sur les classes pauvres sont inconnues. On mènera une étude sociale, et l'on proposera des mesures d'atténuation au cas où un impact négatif est envisagé. ▪ On peut envisager, comme mesures d'atténuation, de planifier et mettre en oeuvre des Programmes de rétablissement des revenus. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
	19	Infrastructures et services sociaux existants	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Etant donné qu'il est possible que l'accès au marché en plein air devienne moins pratique pour les piétons, les habitants utilisant des charrettes, etc., prendre les considérations nécessaires lors de la conception (stade de la conception). ▪ En ce qui concerne la pollution de l'air et les bruits, installer des panneaux de signalisation, etc. afin d'atténuer les embouteillages. ▪ Aménager les installations permettant une évacuation adéquate de l'eau, se rattachant à la construction de la nouvelle voie de desserte. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux, frais d'entretien
	20	Capital social et les structures sociales (organes de prise de décision au niveau local, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les voies d'accès auront une différence de hauteur de 2,5m au maximum, comparé à la situation actuelle; comme il est possible que cela divise les sociétés locales en amont et à l'aval des ponts, prendre les considérations nécessaires lors de la conception (stade de la conception). 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
	23	Patrimoine culturel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En ce qui concerne la pollution de l'air et les bruits, installer des panneaux de signalisation, etc. afin d'atténuer les embouteillages. 	MTPTC	MTPTC	Frais d'entretien

	25	Egalité hommes-femmes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ On ne prévoit pas d'impact négatif généré par le Projet, sur l'égalité hommes-femmes, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après l'exécution d'une étude sociale. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
	26	Respect des droits de l'enfant	<ul style="list-style-type: none"> ▪ On ne prévoit pas d'impact négatif généré par le Projet, sur le respect des droits de l'enfant, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après l'exécution d'une étude sociale. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux

Tableau 1-3-28 Proposition des mesures d'atténuation (Pont de la Route Neuve)

Classifications	Nu-méro	Impact	Considérations environnementales et sociales	Organisme d'exécution	Organisme responsable	Frais
Avant et pendant les travaux de construction						
Mesures contre la pollution	1	Pollution de l'air	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Installer des panneaux de signalisation, réparer les nids-de-poule et les inégalités de surface, etc. afin d'atténuer les embouteillages. ▪ Entretien/contrôler régulièrement la machinerie lourde et les véhicules de construction. ▪ Prévenir la dispersion de la poussière par des arrosages périodiques. ▪ Conserver le ciment et les produits chimiques inflammables dans des locaux munis d'un système d'aération adéquat. ▪ Recouvrir l'arrière du camion à benne basculante lors du transport de la boue et du sable, etc. 	Entrepreneur	MTPTC	MTPTC
	2	Pollution des eaux	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Utiliser des barrages flottants et des filets préventifs contre la pollution, lors des travaux relatifs aux piliers. ▪ Entretien/contrôler régulièrement la machinerie lourde et les véhicules de construction (y compris la vérification des fuites d'huile). Lors du changement d'huile, prendre les mesures nécessaires pour éviter l'écoulement d'huile à l'extérieur. Conserver l'huile de manière adéquate. ▪ Prendre des mesures préventives contre la pollution des eaux, telles que l'installation d'une fosse septique dans le logement des travailleurs, etc. ▪ Interdire l'évacuation dans la rivière, des eaux usées provenant du site des travaux. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	3	Déchets	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Recycler au maximum la terre provenant de la construction et les matériaux évacués (en particulier pour la superstructure). ▪ Rejeter les déchets industriels de manière adéquate, dans une décharge ou une installation de traitement des déchets, sur la base de discussions entre le MTPTC et le SMCRS. ▪ Gérer et traiter les ordures ménagères provenant du logement des travailleurs de manière adéquate, suivant les instructions du SMCRS. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	4	Pollution du sol	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entretien/contrôler régulièrement la machinerie lourde et les véhicules de construction (y compris la vérification des fuites d'huile). Lors du changement d'huile, prendre les mesures nécessaires pour éviter l'écoulement d'huile à l'extérieur. Conserver l'huile de manière adéquate. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	5	Bruits et vibrations	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Utiliser la machinerie lourde désignée comme générant peu de bruits et de vibrations. ▪ Installer un dispositif d'insonorisation adéquat sur la machinerie lourde et les véhicules de construction; entretenir/contrôler régulièrement ces véhicules. Utiliser une housse anti-bruit si nécessaire. ▪ Programmer les travaux de construction (par exemple, interdire les travaux de nuit). 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	7	Odeurs insalubres	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gérer et traiter les ordures ménagères provenant du logement des travailleurs de manière adéquate, suivant les instructions du SMCRS. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	8	Sédiments de fonds	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Exécuter les travaux de manière à minimiser l'impact sur les sédiments de fonds, dans les endroits autres que ceux nécessaires. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux

L'environnement naturel	11	Hydrométéore	<p>Avant les travaux de construction (au stade de la conception)</p> <ul style="list-style-type: none"> Diminuer au maximum le coefficient d'entrave sur le cours d'eau. 	Consultant	MTPTC	Frais des travaux
L'environnement social	13	Réinstallation des habitants	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Etablir une conception permettant de minimiser la réinstallation des habitants (stade de la conception). Pour la réinstallation des habitants, exécuter une étude sociale, et élaborer, sur la base de discussions suffisantes avec le MTPTC, une « Orientation sur l'expropriation des terres et la réinstallation forcée » (en particulier une Matrice autorisée), avant d'élaborer un plan d'action de réinstallation. Examiner en particulier les mesures envers les groupes socialement vulnérables. On ne prévoit pas d'impact important sur les enfants des rues pour le Projet de la Route Neuve. Cependant, on ciblera les enfants des rues dans l'étude sociale, et l'on évaluera les résultats de l'étude. En ce qui concerne les mesures d'atténuation concernant l'impact sur les enfants des rues, on peut envisager de faire appel à l'aide de l'UNICEF, etc. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
	14	Classes pauvres	<p>Avant et pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Exécuter une étude sociale, et élaborer un plan d'action de réinstallation prenant en considération les classes pauvres. On peut envisager, comme mesures d'atténuation, de les embaucher directement sur les sites des travaux, ou de planifier et mettre en oeuvre des Programmes de rétablissement des revenus. 	Consultant/ MTPTC/ Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	16	Economie locale (les conditions de subsistance, l'emploi, etc.)	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Inclure les compensations pour la période de fermeture des magasins dans le plan d'action de réinstallation. On peut envisager, comme mesures d'atténuation, de les embaucher directement sur les sites des travaux, ou de planifier et mettre en oeuvre des Programmes de rétablissement des revenus. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
	17	Utilisation des terrains et des ressources locales	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Elaborer un plan d'action de réinstallation ne suscitant pas de conflit sur le site de réinstallation. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
	18	Utilisation de l'eau	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévenir la pollution des eaux de la rivière due aux travaux (se référer à « 2. Pollution des eaux »). 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
	19	Infrastructures et services sociaux existants	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Etablir une conception permettant de ne pas transférer l'école (stade de la conception). <p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Atténuer l'impact des bruits et vibrations sur l'école (se référer à « 5. Bruits et les vibrations »). Si les routes ou les ponts existants risquent d'être abîmés par le déplacement de la machinerie lourde, vérifier ces endroits et exécuter les réparations si nécessaire. Exécuter les déplacements en faisant attention de ne pas générer d'impact sur les câbles électriques. 	Consultant/ MTPTC/ Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux

20	Capital social et structures sociales (organes de prise de décision au niveau local, etc.)	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> On ne prévoit pas d'impact négatif important, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après une étude sociale, et l'on proposera des mesures d'atténuation. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
21	Inégalité dans la répartition des pertes et des avantages	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> On élaborera un plan d'action de réinstallation, après l'étude sociale, de manière à éviter ou minimiser l'impact sur les groupes socialement vulnérables (par exemple les femmes commerçantes en plein air et les classes pauvres). <p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Lors d'embauches dans le cadre du présent Projet, s'efforcer d'égaliser les occasions d'emploi, le salaire entre les hommes et les femmes, etc. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
22	Conflits d'intérêts locaux	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Elaborer un plan d'action de réinstallation ne suscitant pas de disparité entre les habitants devant être réinstallés et les habitants restants (ne faisant pas l'objet de l'impact). 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
23	Patrimoine culturel	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Etablir une conception permettant de ne pas transférer l'église (stade de la conception). <p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Atténuer l'impact des bruits et vibrations sur l'église (se référer à « 5. Bruits et les vibrations »). 	Consultant/ MTPTC/ Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
24	Paysage	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Etant donné que les arbres bordant les rues et ceux du quartier résidentiel seront abattus, planter des arbres afin de rétablir le paysage. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
25	Egalité hommes-femmes	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> On ne prévoit pas d'impact négatif important généré par le Projet, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après une étude sociale, et l'on proposera des mesures d'atténuation. <p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> Lors d'embauches dans le cadre du présent Projet, s'efforcer d'égaliser les occasions d'emploi, le salaire entre les hommes et les femmes, etc. Par ailleurs, on ne prévoit pas d'impact négatif important généré par le Projet, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après une étude sociale, et l'on proposera des mesures d'atténuation. 	Consultant/ MTPTC/ Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
26	Respect des droits de l'enfant	<p>Avant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> On ne prévoit pas d'impact négatif important généré par le Projet, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après une étude sociale, et l'on proposera des mesures d'atténuation. <p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> On ne prévoit pas d'impact négatif généré par le Projet, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après l'exécution d'une étude sociale. D'autre part, on interdira l'embauche des enfants dans le logement des travailleurs (se référer à « 28. Environnement de travail »). En ce qui concerne les mesures d'atténuation concernant l'impact sur le respect des droits de l'enfant, on peut envisager de faire appel à l'aide de l'UNICEF, etc. 	Consultant/ MTPTC/ Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux

	28	Environnement de travail (y compris la sécurité au travail)	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Respecter le code du travail (y compris les conditions de travail des mineurs). ▪ Interdire strictement l'embauche des enfants dans le logement des travailleurs (nettoyage, travaux dans la cuisine, etc.). ▪ Elaborer et mettre en oeuvre un programme d'hygiène et de sécurité et un programme de formation sur la sécurité envers les ouvriers 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
Autres	29	Accidents	<p>Pendant les travaux de construction</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pratiquer une formation sur la sécurité pour les ouvriers. ▪ Placer un surveillant lors de la conduite de la machinerie lourde, afin d'éviter les accidents sur le site des travaux et ceux impliquant les habitants des environs. ▪ Conserver les produits chimiques inflammables et les combustibles dans des locaux adéquats. 	Entrepreneur	MTPTC	Frais des travaux
Après la mise en service						
Environnement social	14	Casses pauvres	<ul style="list-style-type: none"> ▪ On prévoit que la reconstruction des ponts existants aura un impact positif sur l'économie haïtienne, mais les répercussions économiques sur les classes pauvres sont inconnues. On mènera une étude sociale, et l'on proposera des mesures d'atténuation au cas où un impact négatif est envisagé. ▪ On peut envisager, comme mesures d'atténuation, de mettre en oeuvre des Programmes de rétablissement des revenus. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
	19	Infrastructures et services sociaux existants	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Etant donné qu'il est possible que l'accès au côté opposé de la route devienne moins pratique pour les piétons, les habitants utilisant des charrettes, etc., prendre les considérations nécessaires lors de la conception (stade de la conception). ▪ En ce qui concerne la pollution de l'air et les bruits, installer des panneaux de signalisation, etc. afin d'atténuer les embouteillages. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais d'entretien, frais des travaux
	20	Capital social et structures sociales (organes de prise de décision au niveau local, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les voies d'accès auront une différence de hauteur de 2,5m au maximum, comparé à la situation actuelle; comme il est possible que cela divise les sociétés locales en amont et en aval du pont (sur la rive droite uniquement), prendre les considérations nécessaires lors de la conception (stade de la conception). 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
	23	Patrimoine culturel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En ce qui concerne la pollution de l'air et les bruits, installer des panneaux de signalisation, etc. afin d'atténuer les embouteillages. 	MTPTC	MTPTC	Frais d'entretien
	25	Egalité hommes-femmes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ On ne prévoit pas d'impact négatif généré par le Projet, sur l'égalité hommes-femmes, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après l'exécution d'une étude sociale. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux
	26	Respect des droits de l'enfant	<ul style="list-style-type: none"> ▪ On ne prévoit pas d'impact négatif généré par le Projet, sur le respect des droits de l'enfant, mais l'existence ou non d'un impact sera évalué après l'exécution d'une étude sociale. 	Consultant/ MTPTC	MTPTC	Frais des travaux

Source : la mission d'étude

Tableau 1-3-29 Les frais approximatifs relatifs aux consid lignalisation, etc. afin dprendre les consid., etc.).re des Pro

Stade	Eléments	Frais (HTG)	Pris en charge par	Remarques
Stade de la planification	Coordination avec les parties prenantes	40 000	MTPTC	Coordination avec le Maire et les associations concernées Coordination avec les sociétés de communication et d'électricité Coordination avec les autres services concernés du gouvernement
	Frais d'expropriation des terres	380 000	MTPTC	Se référer au plan d'action de réinstallation abrégé
	Frais de réinstallation des maisons	27 000 000	MTPTC	Se référer au plan d'action de réinstallation abrégé
	Frais d'évacuation des maisons/	4 500 000	MTPTC	Se référer au plan d'action de réinstallation abrégé
	Compensations pour le soutien aux moyens de subsistance	4 300 000	MTPTC	Se référer au plan d'action de réinstallation abrégé
	Autres soutiens	3 500 000	MTPTC	S'appliquent également au stade des travaux et après la mise en service.
	Frais de location des terres	2 100 000	MTPTC	Pour le Pont de la Route Neuve uniquement/ 25% du coût d'acquisition
Stade des travaux	Monitoring de la pollution environnementale	1 000 000	Entrepreneur	Air, qualité de l'eau, bruits
	Mesures contre la pollution environnementale	4 000 000	Entrepreneur	Barrages flottants préventifs contre la pollution des eaux, etc.
	Mesures de sécurité	6 000 000	Entrepreneur	Installations provisoires pour la circulation et hygiène, etc.
Après la mise en service	Monitoring de l'environnement	600 000	MTPTC	
Total		53 420 000		

Source : la mission d'étude

1-3-1-11 Plan de gestion et de suivi de l'environnement

Nous effectuerons un suivi à des fins de contrôle, afin de vérifier que les mesures d'atténuation sur l'impact environnemental sont effectuées de manière adéquate, pendant les travaux et après la mise en service. Le suivi sera effectué par l'entrepreneur, sous la supervision du consultant, et les résultats seront soumis à l'organisme responsable, le MTPTC.

Tableau 1-3-30 Plan de suivi

Éléments environnementaux	Éléments du suivi	Lieux	Fréquence	Organisme d'exécution
Avant les travaux de construction (le monitoring est effectué séparément, pour le Pont de la Croix-des-Missions et le Pont de la Route Neuve)				
Réinstallation des habitants	Etat d'exécution du plan d'action de réinstallation	Zones concernées par la réinstallation des habitants	1 fois jusqu'à l'achèvement	Consultant MTPTC
Pendant les travaux de construction (le monitoring est effectué séparément, pour le Pont de la Croix-des-Missions et le Pont de la Route Neuve)				
Qualité de l'air	SO ₂ , NO ₂ , PM ₁₀	Aux environs des sites des travaux	2 fois par an	Entrepreneur
Qualité de l'eau	pH, SS, les colibacilles, l'huile	Aux environs des sites des travaux (rivière Grise)	2 fois par an	Entrepreneur
Bruits	Niveau de bruit	Les églises, les écoles, ou les hôpitaux où un impact est prévu	2 fois par an	Entrepreneur
	Etat d'utilisation de la machinerie lourde désignée comme générant peu de bruits et de vibrations	Sur les sites des travaux	1 fois par mois	Entrepreneur
Déchets	Documents sur le transport des matériaux évacués vers les décharges	Sur les sites des travaux	1 fois par mois	Entrepreneur
VIH/SIDA	Nombre d'infectés	Sur les sites des travaux	2 fois par mois	Entrepreneur
Accidents	Documents sur la survenance des accidents/ des blessures	Sur les sites des travaux	1 fois par mois	Entrepreneur
Après la mise en service (le monitoring est effectué séparément, pour le Pont de la Croix-des-Missions et le Pont de la Route Neuve)				
Qualité de l'air	SO ₂ , NO ₂ , PM ₁₀	Aux environs des sites des travaux	1 fois par an	MTPTC
Bruits	Niveau de bruit	Les églises, les écoles, ou les hôpitaux où un impact est prévu	2 fois par an	MTPTC
Accidents	Documents sur la survenance des accidents/ des blessures	Sur les sites des travaux	1 fois par mois	MTPTC

L'entrepreneur désignera une personne chargée de l'environnement et de la sécurité, et élaborera un plan de suivi, de sécurité et de maintien de l'hygiène, pour lequel il obtiendra l'approbation du MTPTC. Le consultant surveillera la mise en oeuvre de ces activités; en cas de non-conformité aux normes, le consultant recommandera des rectifications et l'entrepreneur s'y soumettra.

L'entrepreneur et le consultant rédigeront des rapports mensuels, trimestriels et annuels, et en feront un compte rendu au MTPTC. Au besoin, des réunions rassemblant les 3 parties seront tenues. Le MTPTC vérifiera le contenu des rapports (comptes rendus) et ordonnera des rectifications, si nécessaire.

1-3-1-12 Discussions avec les parties prenantes

À l'occasion de la demande d'EIE du présent Projet, il est nécessaire de tenir une réunion d'explication à l'égard des parties prenantes, et d'annexer les résultats des discussions à la demande. La réunion a eu lieu le 5 septembre 2014, organisée par le MTPTC en harmonisation avec la prochaine demande d'EIE. Une présentation générale de cette réunion figure ci-dessous.

Tableau 1-3-31 Aperçu de la réunion des parties prenantes

Nom	Réunion des parties prenantes du projet de reconstruction du Pont de la Croix-des-Missions et du Pont de la Route Neuve
Organisateurs	Organisateur : MTPTC ; Co-organisateurs : commune de Tabarre et commune de Cité Soleil ; Soutien : mission d'étude de la JICA
Date et heure	Vendredi 5 septembre 2014 de 9 h 30 à 11 h 30 du matin
Lieu	Mairie de Cité Soleil
Participants	Côté organisation : MTPTC, représentants des communes de Tabarre et de Cité Soleil, mission d'étude de la JICA, consultant local Côté public : représentant de la société d'électricité, représentant de la société de télécommunications, personnes concernées du marché, personnes concernées de l'administration locale, représentants de la police, habitants concernés, etc. Nombre de participants : environ 120
Contenu des discussions	Explication générale du contenu du projet Explication générale du contenu de l'impact environnemental et social Discussions sur le projet de rénovation

Vue de la réunion



Principaux avis exprimés pendant la réunion

- Concernant la période d'aménagement des ponts, serait-il possible d'adopter un calendrier prévoyant un achèvement plus rapide ?
- La mise en œuvre appropriée d'aménagement des ponts doit respecter les étapes définies. C'est pourquoi il est difficile d'accélérer le calendrier actuel.
- Nous sommes reconnaissants de l'organisation d'une telle réunion, qui est une occasion de connaître le contenu du projet au préalable. La communauté souhaite s'unir pour coopérer au projet.
- Nous sommes inquiets au sujet du paiement ou non de compensations par le gouvernement d'Haïti pour les réinstallations des habitants et les expropriations des terrains. Les détails de ces réinstallations et expropriations, le contenu des montants de compensation, etc., sont-ils décidés ?
- Le présent projet donnera lieu à des réinstallations d'habitants et des expropriations de terrains. Les détails seront expliqués aux personnes directement concernées lors d'une concertation avec les habitants organisée ultérieurement. Par ailleurs, les réinstallations d'habitants et expropriations de terrains s'effectueront sur la base d'un plan appelé Plan d'action de réinstallation (PAR), actuellement en cours de coordination par le MTPTC et la mission d'étude de la JICA.
- N'y aurait-il pas de méthode pour que les montants d'indemnisation soient payés par la JICA ? Nous avons appris que dans d'autres projets, il y avait des exemples de compensation par les ONG. Des problèmes sont déjà survenus dans le passé lorsque le gouvernement d'Haïti a manqué de payer des compensations suffisantes aux personnes affectées par le projet (PAP).
- Les compensations fixées par un accord entre les deux gouvernements seront payées aux personnes concernées par le gouvernement d'Haïti sur la base du PAR.
- La nécessité de déplacer des câbles électriques et câbles de télécommunications est à considérer. Le MTPTC doit en communiquer le calendrier et le contenu aux sociétés concernées, et leur adresser des

demandes de déplacement. Il est aussi nécessaire de discuter du problème du coût du déplacement.

- L'état de vétusté extrême des ponts actuels est visible, et l'on peut penser que ceci est dû à une gestion inadéquate. Qu'en sera-t-il de la gestion des nouveaux ponts après leur achèvement ?

→ Les ponts existants sont en acier, mais comme les nouveaux seront en béton, le contenu à gérer devrait être comparativement moins important.

- En principe, nous (la population locale) approuvons tous le projet, et sommes extrêmement reconnaissants. Toutefois, compte tenu des expériences passées, nous sommes très inquiets quant aux compensations pour les habitants dont la réinstallation sera nécessaire. Il y a donc beaucoup d'opinions qui s'expriment à ce sujet.

Source : mission d'étude

1-3-1-13 Programme relatif à l'étude sur les considérations environnementales et sociales

L'étude sur les considérations environnementales et sociales, menée dans le cadre de la présente étude préparatoire, inclura, outre un Rapport sur les considérations environnementales et sociales (en japonais), une Evaluation de l'impact environnemental (EIE), conforme au système environnemental du gouvernement haïtien, et l'élaboration d'un Plan d'action de réinstallation abrégé (PAR abrégé).

Le programme ultérieur relatif à l'étude sur les considérations environnementales et sociales, dans le cadre de la présente étude préparatoire, est indiqué ci-dessous.

Tableau I-3-32 Programme de l'étude sur les considérations environnementales et sociales

Travaux	Avril 2014	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	2015/1/1	Février	Commentaires
I. Travaux d'élaboration de l'ébauche d'EIE												
1. Vérification de la documentation collectée	■											
2. Examen du contenu du cadrage et des TdR de l'étude environnementale	■											
3. Étude environnementale		■	■									
4. Évaluation de l'impact et examen des mesures d'atténuation			■	■								
5. Examen d'une ébauche de plan de suivi				■								
6. Préparation de l'ébauche d'EIE			■	■	■	■	■	■	■	■	■	
II. Travaux d'élaboration d'un plan d'action de réinstallation abrégé												
1. Vérification de la documentation collectée	■											
2. Vérification du contenu des travaux de sous-traitance, et contrat	■											
3. Étude de la situation sociale		■	■	■								Principalement étude sur le terrain
4. Collecte d'informations pertinentes et enquête verbale auprès des organisations concernées			■	■								Processus d'indemnisation, droits, valeur d'indemnisation, etc.
5. Examen de l'étendue des indemnités et de la valeur d'indemnisation				■	■							
6. Consultation des personnes affectées par le Projet				■								Au besoin
7. Elaboration et examen du calendrier de déplacement, du plan de suivi et du programme de traitement des plaintes			■	■								
8. Diffusion de l'information auprès des organisations concernées				■	■							
9. Préparation de l'ébauche de plan d'action de réinstallation abrégé			■	■	■	■	■	■	■	■	■	
III. Réunion des parties prenantes (audience publique)												
1. Elaboration et examen du contenu des réunions				■	■							
2. Vérification des éléments à préparer pour les réunions					■	■						
3. Tenue des réunions					■							
IV. Procédures relatives à l'EIE et au plan d'action de réinstallation abrégé												
1. Examen et révision du contenu par le Département de l'Analyse du risque de crédit et de la veille environnementale de la JICA						■	■					
2. Soumission au MPTC de l'EIE et du plan de déplacement des habitants							■	■				
3. Examen de l'EIE et du plan de déplacement des habitants par le MPTC								■	■			
4. Le MPTC présente sa demande d'autorisation environnementale au Ministère de l'environnement, et celui-ci en examine le contenu.								■	■	■	■	L'indication de la période d'examen du contenu est provisoire (la période d'examen du contenu par le Ministère de l'environnement n'étant pas déterminée, la coordination avec le MPTC est importante)
5. Émission du document d'autorisation environnementale par le Ministère de l'environnement									■	■	■	L'émission du document d'autorisation environnementale par le Ministère de l'environnement dépend de la période d'examen.

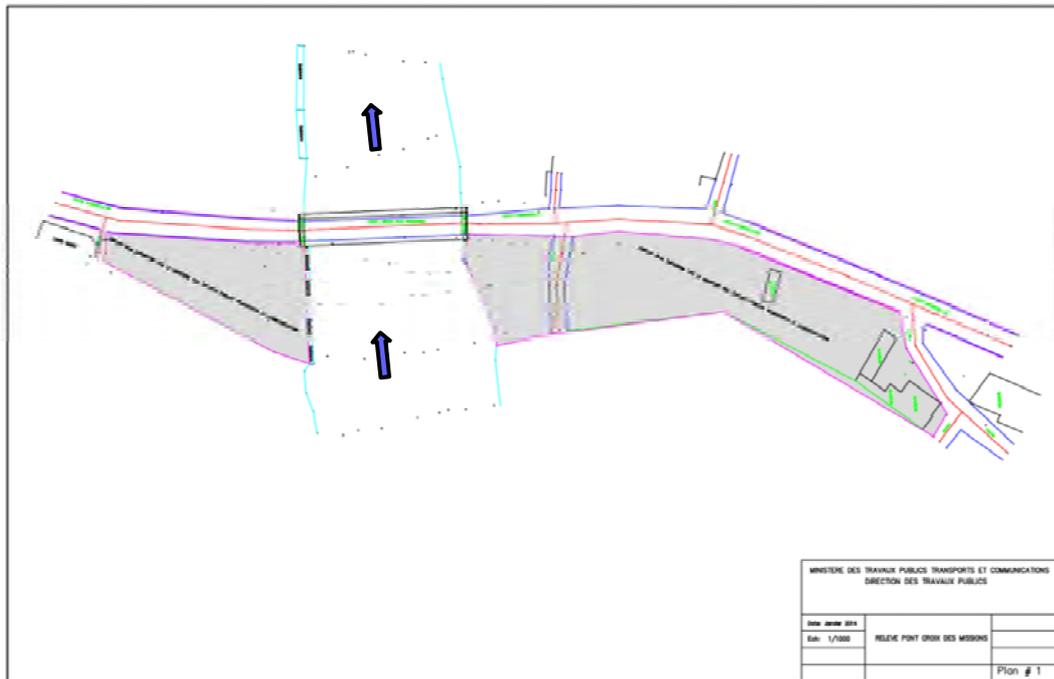
1-3-2 Expropriation des terres / réinstallation des habitants

1-3-2-1 Nécessité de l'expropriation des terres / de la réinstallation des habitants

Le présent Projet consiste en la reconstruction de 2 ponts vétustes sur des routes traversant la ville de Port-au-Prince du nord au sud, l'un sur la Route Nationale 1 et l'autre sur la Route Neuve (rocade de la RN1); ces 2 ponts se situent sur la Rivière Grise, coulant dans la ville de l'est à l'ouest. Le pont sur la RN1 est appelé le Pont de la Croix-des-Missions, et celui sur la Route Neuve (rocade de la RN1), le Pont de la Route Neuve; concernant leur emplacement, le premier est situé à environ 7,7km à vol d'oiseau, à l'ouest de l'embouchure de la Rivière Grise, et le second à 4,0km de celui-ci. Le Pont de la Route Neuve se trouve à environ 3,7km en aval du Pont de la Croix-des-Missions; tandis que ce dernier se situe dans la ville, dans une zone à forte population, le premier se situe en banlieue, entouré de terres agricoles, et l'utilisation des sols varie de manière caractéristique entre ces 2 ponts.

En ce qui concerne l'expropriation des terres et la réinstallation des habitants dans ces 2 milieux, le présent Projet ne nécessite ni de réinstallation ni d'expropriation de grande envergure, accompagnant une modification du tracé horizontal, puisqu'il consiste en la reconstruction de ponts, sans modification du trajet des routes. Cependant, étant donné qu'il faudra élever la hauteur des ponts afin de s'assurer le profil du cours d'eau par mesure contre les inondations, il sera nécessaire d'acquérir les terrains destinés au talus des voies d'accès et réinstaller les habitants concernés. D'autre part, il y a, sur le site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions, un grand marché en plein air (5 000m²) à l'entrée du pont existant, où des activités économiques animées ont lieu; on prévoit l'installation de la voie d'accès du pont provisoire sur une partie de ce marché (environ 1 300m²), ce qui nécessitera le transfert provisoire ou définitif des installations commerciales en bois. Le terrain de cette partie du marché, affectée par ce transfert, appartient au gouvernement; des compensations ne sont donc pas nécessaires.

La figure ci-dessous indique l'étendue des terrains expropriés par le gouvernement, concernant le site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions. L'étendue des terrains pour lesquels l'expropriation sera nécessaire sera, hormis le terrain déjà exproprié par le gouvernement, les terrains nécessaires pour la construction du nouveau pont, les berges et les voies d'accès.



Source: MTPTC

Figure 1-3-6 Les terrains aux environs du Pont de la Croix-des-Missions, déjà expropriés par le gouvernement

La figure ci-dessous indique l'étendue des terrains déjà expropriés par le gouvernement, concernant le site d'aménagement du Pont de la Route Neuve. Les terrains sont expropriés comme sur la figure, pour permettre l'élargissement de la route³⁶. Les « limites » (terme utilisé dans la figure) sont indiquées par un mur en parpaing, d'une hauteur de 1m environ. Nous n'avons pas identifié de carte précise, tel un cadastre.

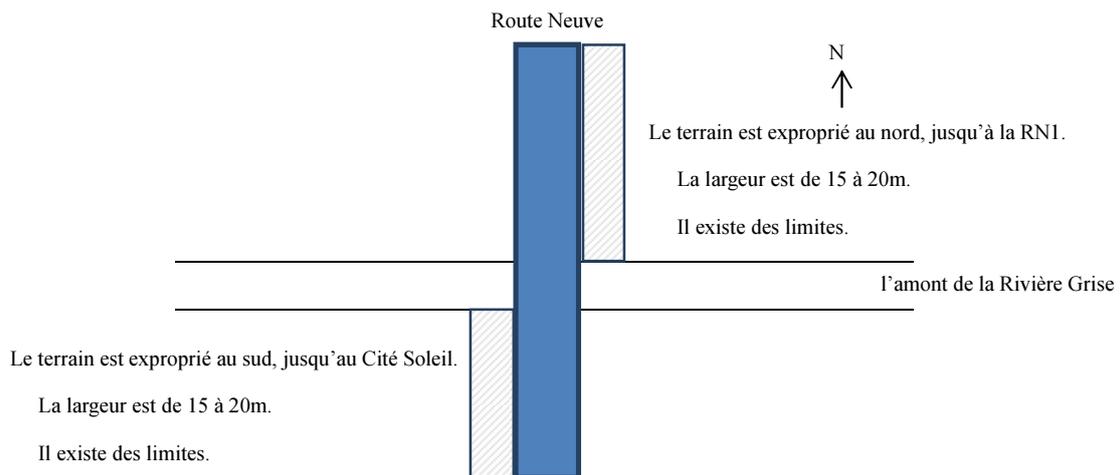


Figure 1-3-7 Les terres expropriées aux environs du Pont de la Route Neuve (schéma type)

³⁶ Résultats de l'enquête par interview au MTPTC (le 17 février 2014)

1-3-2-2 Cadre légal et organisations concernées par l'expropriation des terres/ la réinstallation des habitants

1-3-2-2-1 Loi sur l'expropriation des terres

L'expropriation a lieu pour cause d'utilité publique. La Constitution de 1987 définit la propriété privée et l'expropriation pour cause d'utilité publique comme suit³⁷:

Article 36: La propriété privée est reconnue et garantie. La loi en détermine les modalités d'acquisition, de jouissance ainsi que les limites.

Article 36-1: L'expropriation pour cause d'utilité publique peut avoir lieu, moyennant le paiement ou la consignation, ordonnée par justice aux ordres de qui de droit, d'une juste et préalable indemnité fixée à dire d'expert.

L'expropriation pour cause d'utilité publique est effectuée suivant la Loi du 5 septembre 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

1-3-2-2-2 Structures concernées

Jusqu'à présent, l'expropriation a été effectuée par le Service d'expropriation du MTPTC, la Direction Générale des Impôts (DGI) et le Ministère de l'Economie et des Finances³⁸.

En octobre 2013 a été créé le CPA (Comité Permanent d'Acquisition à l'Amiable); celui-ci, auquel a été totalement transmis le rôle du Service d'expropriation, est actuellement en charge de l'expropriation. Le CPA est un organisme indépendant comptant parmi ses membres des agents du MTPTC, et ce dernier fait un compte rendu des activités du CPA au Ministère de l'économie et des finances. Le CPA est constitué des 8 membres suivants³⁹:

- un coordinateur (UCLBP : Unité de Construction de Logements et de Bâtiments Publics)
- 3 représentants du MTPTC
- un représentant de la mairie de Port-au-Prince
- un représentant du Ministère de la Justice
- un représentant du Ministère de l'Economie et des Finances
- un représentant de la Direction Générale des Impôts

D'autre part, jusqu'à présent, les 3 organismes suivants ont été impliqués dans le procédé d'exécution du PAR (Plan d'action de réinstallation): l'Unité Centrale d'Exécution (UCE), chargée de l'exécution du PAR, dans la pratique, la Commission d'Expropriation (CE), chargée de la supervision des activités de compensation, et le Comité de Compensation, chargé de surveiller l'avancement régulier de l'exécution du PAR.

En ce qui concerne les plans d'action de réinstallation, Haïti cherche à tâtonner, à l'heure actuelle, les meilleures orientations pour une exécution efficace de tels plans. Etant donné que dans le passé, il est arrivé que l'organisme mentionné précédemment n'a pas bien fonctionné, il y a une tendance à choisir le processus dirigé par les 3 organismes existants jusqu'à présent.

³⁷ PROJET DE RESTRUCTURATION D'URGENCE DU PROJET DE TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT TERRITORIAL: CADRE CONCEPTUEL ET OPERATIONNEL POUR LES EXPROPRIATIONS (2008 : traduction par la JICA)

³⁸ PROJET DE RESTRUCTURATION D'URGENCE DU PROJET DE TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT TERRITORIAL: CADRE CONCEPTUEL ET OPERATIONNEL POUR LES EXPROPRIATIONS (2008 : traduction par la JICA)

³⁹ Résultats de l'enquête par interview au MTPTC (le 25 février 2014)

1-3-2-2-3 Processus d'expropriation⁴⁰

Le Tableau 1-3-33 indique le processus ordinaire d'expropriation des terres.

Tableau 1-3-33 Processus d'expropriation

Stades	Organisme chargé de l'exécution	Aperçu
Elaboration du Projet	Organisme d'exécution du Projet	
Demande d'expropriation pour le Projet	Organisme d'exécution du Projet	
Déclaration d'utilité publique (Remarque 1)	Gouvernement d'Haïti	<ul style="list-style-type: none"> • Publication dans le journal officiel • Notification aux habitants (citoyens) (Remarque 2)
Evaluation	CPA ou UCE	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des mesures topographiques (pour les maisons et les terrains) • Détermination du prix, fondé sur le barème (Remarque 3) • Le jour de l'évaluation est la date limite
Paiement des compensations Achèvement de l'expropriation	CPA ou UCE	<ul style="list-style-type: none"> • Notification au propriétaire, du prix déterminé sur la base de l'évaluation • Le Ministère de l'Economie et des Finances émet un chèque, qu'il transmet au notaire. • Le propriétaire du terrain apporte sa notification, son titre foncier et une pièce d'identité au notaire. • Le notaire remet le chèque au propriétaire du terrain. • Enregistrement du terrain
Après l'expropriation	Organisme chargé de l'exécution du Projet	<ul style="list-style-type: none"> • Démolition des maisons par l'organisme chargé de l'exécution du Projet ou le propriétaire du terrain

(Remarque 1) La Déclaration d'utilité publique: Conformément à la Constitution et à la Loi sur l'expropriation, l'expropriation a lieu pour cause d'utilité publique, et la délivrance de cette « Déclaration d'utilité publique » est une étape importante.

(Remarque 2) D'après l'enquête par interview, il y a 3 moyens de notifier les habitants (pour l'organisme chargé de l'exécution du Projet): (1) via les médias (la télévision, la radio, etc.), (2) l'affichage au site d'exécution du Projet (en français et en créole), (3) pour les personnes analphabètes, l'organisme d'exécution du Projet donne des explications directes.

(Remarque 3) Le barème: c'est un tableau créé par le gouvernement, indiquant les normes du prix des terrains et des bâtiments, définis par une évaluation. Il a été révisé, ces dernières années, en 2008, 2011 et en 2013⁴¹.

1-3-2-2-4 Réinstallation des habitants

Il n'existe, en Haïti, ni de loi sur la réinstallation des habitants, ni de loi relative à l'expropriation, stipulant le rétablissement des moyens de subsistance⁴².

1-3-2-2-5 Obtention d'une « Déclaration d'utilité publique » pour le présent Projet

Une « Déclaration d'utilité publique » a été publiée pour le Pont de la Croix-des-Missions et le Pont de la Route Neuve, concernant le domaine des terres déjà expropriées. Si des expropriations supplémentaires deviennent cependant nécessaires au cours d'un examen détaillé, une Déclaration d'utilité publique concernant ces terres sera rendue publique conformément aux lois relatives à la publication des informations. En ce qui concerne les nouvelles expropriations de terres pour les travaux des berges, une loi stipule que « les actes d'exploitation à moins de 200m des rives font l'objet

⁴⁰ Résultats de l'enquête par interview au MTPTC (le 24 janvier 2014)

⁴¹ Résultats de l'enquête par interview au MTPTC (le 17 février 2014)

⁴² Résultats de l'enquête par interview au MTPTC (le 17 février 2014)

des règlements ; les terrains situés à moins de 50m des rives appartiennent au gouvernement » (Décret-loi du 24 Juin 1937, Journal officiel de la République d'Haïti [Moniteur No. 51]). Il n'est donc pas nécessaire d'obtenir une Déclaration d'utilité publique pour les terres qui satisfont à ces conditions.

1-3-2-3 Envergure et étendue de l'expropriation des terres / de la réinstallation des habitants

En tenant compte des orientations de conception, définies en avril 2014, la mission a mené une étude sur l'étendue des terres à exproprier, les chiffres et l'envergure de l'impact concernant la réinstallation des habitants qui deviendraient nécessaires à la réalisation du Projet.

1-3-2-3-1 Envergure de l'impact

(1) Expropriation des terres

1) Pont de la Croix-des-Missions

La reconstruction du Pont de la Croix-des-Missions consistera à aménager un nouveau pont sur le pont existant. Ainsi, comme l'alignement de la route existante ne sera pas grandement modifié, l'impact accompagnant l'aménagement de la voie d'accès sera peu important. Cependant, étant donné que la hauteur du pont sera élevée de 2,5m par mesure contre les inondations, le tracé longitudinal et vertical de la voie d'accès sera modifié, et un ouvrage de construction empêchera les va-et-vient entre les zones situées en amont et en aval. La commodité en sera réduite, mais les mesures d'atténuation suivantes seront adoptées: pour la circulation des véhicules, on installera une voie de desserte (d'une largeur de 5,0m) le long de la voie d'accès; pour la circulation des piétons, on installera un tunnel près de la culée.

L'installation d'une voie de desserte nécessitera un élargissement de la route, et de ce fait, une partie des locaux commerciaux avoisinant la route, sur les rives droite et gauche, en aval du pont, devront être transférés et les terrains expropriés. L'envergure des terrains nécessitant d'être expropriés est de 854,12 m².

2) Pont de la Route Neuve

De même que pour le Pont de la Croix-des-Missions, la hauteur du Pont de la Route Neuve et son tracé longitudinal et vertical devront être modifiés; ainsi, afin de s'assurer les terrains destinés au talus de la route, une partie des terres agricoles sur la rive gauche, en amont du pont, et une partie des propriétés privées sur la rive droite, en aval du pont, nécessiteront d'être expropriés. L'envergure des terrains nécessitant d'être expropriés est de 955,60 m².

D'autre part, des travaux de réparation des berges sont prévus pour les 2 ponts, à proximité des culées.

En Haïti, l'exploitation est réglementée dans une zone de 200m à partir des berges, et la loi concernée stipule qu'à l'intérieur de cette zone, la zone des 50m à partir des berges appartient au gouvernement. Le domaine des terrains gouvernementaux ainsi stipulé est toutefois ambigu si l'on tient compte des changements passés de la topographie des cours d'eau, et il est ainsi difficile de déterminer s'il y a lieu ou non de verser des compensations. Par conséquent, en matière de

compensations en cas de réinstallation forcée de population, le présent Projet adopte comme principe de verser, avec les compensations concernant les constructions, des compensations pour les expropriations de terrains d'habitation le long des berges sujettes à l'aménagement, comme compensation pour le changement de conditions de vie après la réinstallation.

(2) Réinstallation des habitants

1) Pont de la Croix des Missions

Il sera nécessaire de réinstaller des habitants, d'une part pour aménager une voie de desserte, à cause de la modification du tracé longitudinal et vertical de la voie d'accès, et d'autre part pour exécuter les travaux de réparation des berges. Selon l'étude des considérations sociales, le nombre de personnes affectées par la réinstallation forcée est de 63 personnes.

2) Pont de la Route Neuve

Il sera nécessaire de réinstaller des habitants, d'une part pour aménager le talus de la route, à cause de la modification du tracé longitudinal et vertical de la voie d'accès, et d'autre part pour exécuter les travaux de réparation des berges. Les constructions résidentielles nécessitant un déplacement sont au nombre de 1; le nombre d'habitants de cette maison était de 3 personnes.

(3) Economie sociale

1) Pont de la Croix-des-Missions

Actuellement, le site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions est une zone où se concentrent les activités économiques des magasins de petits commerçants. Parmi ceux-là, la banque sur la rive gauche, en amont du pont, est d'une envergure supérieure aux autres installations, et constitue une base pour l'économie sociale de la zone. A part cela, on trouve dans la zone, un magasin de détail traitant des ustensiles de ménage et des appareils électroniques, un magasin horticole vendant des plantes agricoles et des plantes d'ornement, un fabricant et point de vente de briques de béton, une station de lavage automobile, etc. Sur la rive gauche, en amont du pont, se situe le marché en plein air, le long de la rivière, et il y a un va-et-vient constant de gens. Avec l'urbanisation de Port-au-Prince, le nombre d'habitants implantés le long de la Rivière Grise a augmenté, tandis que les terres agricoles ont diminué; de plus, la stagnation économique des récentes années a eu pour effet de faire augmenter les activités économiques à petite échelle.

Concernant l'aménagement du pont, étant donné que l'on conservera l'alignement de la route, il sera nécessaire d'installer temporairement un pont provisoire et une voie d'accès, pendant la période de démolition du pont existant et la reconstruction. Comme le pont provisoire sera installé à environ 30m en aval du pont existant, il sera nécessaire de transférer les commerçants dont le magasin se trouve en amont sur la rive gauche et dans la zone affectée du marché en plein air, et aussi les commerçants en plein air, éparpillés en amont sur la rive droit, faisant leur commerce dans des conteneurs ou des installations en bois. Ces commerçants en plein air, affectés, ne sont pas autorisés, et font leur commerce sur les terrains expropriés par le gouvernement d'Haïti; leurs activités commerciales ne feront donc pas l'objet d'une compensation, après l'achèvement du Projet. On espère

que le gouvernement d'Haïti prendra des mesures à long terme, tels que l'agrandissement du marché, l'aménagement d'un nouveau marché, etc., dans le cadre d'un Projet autre que celui-ci.

Nous avons identifié que l'expropriation citée précédemment affecterait 12 installations commerciales (structures permanentes), et 89 magasins provisoires, tenus par des commerçants en plein air.

D'après les résultats de l'étude des considérations sociales, il a été confirmé que le rapport hommes-femmes des personnes ayant des activités commerciales sur le site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions était de 61% (hommes) et 39% (femmes); par contre, la plupart des commerçants en plein air installés dans le marché en plein air était des femmes. Il a été également confirmé que la population était relativement jeune dans la zone de l'étude, avec un âge moyen pour le chef de famille inférieur à 42 ans, et que le revenu mensuel moyen par foyer était d'environ 16 209HTG (environ 36 794 yens japonais), légèrement inférieur au revenu mensuel moyen par foyer en Haïti.

2) Pont de la Route Neuve

Le site d'aménagement du Pont de la Route Neuve se trouve en banlieue, et, pour cette raison, les activités économiques y sont peu nombreuses : on trouve, sur la rive droite, un atelier d'assemblage de meubles, un restaurant, un fabricant et point de vente de briques de béton, un magasin d'entretien des roues et un magasin horticole. Etant donné que ces établissements commerciaux sont éloignés de la route, ceux nécessitant un transfert pour l'aménagement du talus de la route sont limités.

Etant donné que, pour le Pont de la Route Neuve, on conservera également l'alignement de la route existante, il sera nécessaire d'installer temporairement un pont provisoire et une voie d'accès, à 50m en amont, pendant la période de démolition du pont existant et la reconstruction. Il n'y a pas d'établissement commercial temporaire nécessitant un transfert, dû à l'aménagement de cette voie d'accès, mais les terrains concernés étant des terrains agricoles, on pense qu'il sera nécessaire de verser une compensation pour la période d'arrêt de telles activités.

Nous avons identifié que les installations commerciales, affectées par le Pont de la Route Neuve, étaient uniquement des structures provisoires, tenues par des commerçants en plein air, qu'elles étaient au nombre de 2.

D'après les résultats de l'étude des considérations sociales, il a été confirmé que le rapport hommes-femmes des personnes ayant des activités commerciales sur le site d'aménagement du Pont de la Route Neuve était de 91% (hommes) et 9% (femmes), et que la plupart des activités économiques étaient menées par les hommes. Il a été également confirmé que l'âge moyen du chef de famille était de 58 ans dans la zone de l'étude, montrant que la population avait tendance à vieillir en banlieue; d'autre part, le revenu mensuel moyen par foyer était d'environ 8 821HTG (environ 20 062 yens japonais), ce qui représente à peu près la moitié de celui du site d'aménagement du Pont de la Croix-des-Missions.

(4) Vulnérabilité sociale

Nous avons confirmé, sur les sites d'aménagement des 2 ponts, l'existence de PAP particulièrement vulnérables socialement, correspondant aux critères suivants:

- les personnes analphabètes, avec un niveau élémentaire de lecture et d'écriture insuffisant
- les personnes ne possédant ni de compte bancaire, ni de pièce d'identité
- les personnes malades, ne pouvant bouger leur corps à leur guise

Lors de l'exécution du plan d'action de réinstallation (PAR), il sera nécessaire, dans le cas où les personnes affectées par le projet (PAP) seraient des personnes analphabètes, de faire attention à donner des explications suffisantes pour chaque phase (les discussions avec les habitants, les négociations de contrat, etc.). Il sera nécessaire, en particulier pour les points suivants, de créer un environnement pertinent ne permettant pas de malentendu, par exemple en préparant plusieurs témoins, etc.: le planning d'exécution du PAR, le montant des compensations, la période à laquelle la réinstallation est nécessaire, et la conclusion du contrat de compensation.

En ce qui concerne les personnes sans pièce d'identité, il est souhaitable d'obtenir le soutien des organisations capables d'identifier lesdites personnes, tels que les responsables des CASEC ou des sections communales. D'autre part, il semble nécessaire de collaborer avec les intéressés ou les organisations locales, afin de promouvoir la création des pièces d'identité, qui permettraient de certifier, dans l'avenir, le droit aux compensations sociales.

En ce qui concerne les PAP impotentes, il sera nécessaire de prendre des considérations particulières: leur rendre visite pour leur donner des explications ou négocier leur contrat, leur offrir un moyen de circulation adéquat, etc. Lors des discussions ou de la conclusion du contrat de compensation, il faudra également préparer des témoins, appartenant ou non aux organisations locales (CASEC, etc.).

(5) Autres impacts

En plus de l'expropriation et la réinstallation des habitants, le Projet aura un impact provisoire sur l'utilisation des terrains, puisqu'il faudra prévoir des terrains pour les installations relatives aux travaux, telles que l'aire de travail (dépôt des matériaux de construction, etc.), le bureau de supervision des travaux et le logement du personnel. Ces terrains feront l'objet d'un contrat de location entre le MTPTC et le propriétaire du terrain; le contrat inclura la période de location, les fins d'utilisation, la remise en état au moment de la restitution, etc. Au cas où le terrain à louer est utilisé à des fins agricoles, il peut être nécessaire de verser des compensations relatives aux produits agricoles.

1-3-2-3-2 Etendue

Les résultats de l'étude sur l'expropriation et la réinstallation des habitants sont indiqués dans le Tableau 1-3-34; l'étendue des impacts est indiquée dans les

Figure 1-3-8 (Pont de la Croix-des-Missions) et Figure 1-3-9 (Pont de la Route Neuve).

Tableau 1-3-34 Expropriation des terres et résultats de l'étude

Eléments		Unité	Personnes affectées par le Projet (PAP)	Remarques
【Expropriation】				
① Pont de la Croix-des-Missions				
Terrains commerciaux	854,12	m ²	-	
② Pont de la Route Neuve				
Terres agricoles et terrains nus	955,60	m ²	-	
Total	1 809,72	m²	-	
【Location des terres】				
① Pont de la Croix-des-Missions				
Terrains inoccupés	3 030	m ²	-	à proximité du site
② Pont de la Route Neuve				
Terres agricoles et terrains nus	12 880	m ²	-	à proximité du site
Total	15910	m²	-	
【Réinstallation des habitants】				
① Pont de la Croix-des-Missions				
Logements (en béton)	9	bâtiments	60	
② Pont de la Route Neuve				
Logements (en béton)	1	bâtiments	3	
Total	10	bâtiments	63	
【Transfert des magasins】				
① Pont de la Croix-des-Missions				
(Structures permanentes)				
Magasins (en béton)	14	bâtiments	14	
(Structures provisoires)				
Magasins (en conteneurs)	56	bâtiments	56	
Magasins (en bois)	3	bâtiments	3	
Commerçants en plein air	44	bâtiments	44	
② Pont de la Route Neuve				
(Structures provisoires)				
Commerçants en plein air	4	bâtiments	4	
Total	121	bâtiments	121	

Source : la mission d'étude

1-3-2-3-3 Etendue des impacts

L'étendue des impacts de l'expropriation et de la réinstallation des habitants est indiquée dans les figures 1-3-8 et 1-3-9.

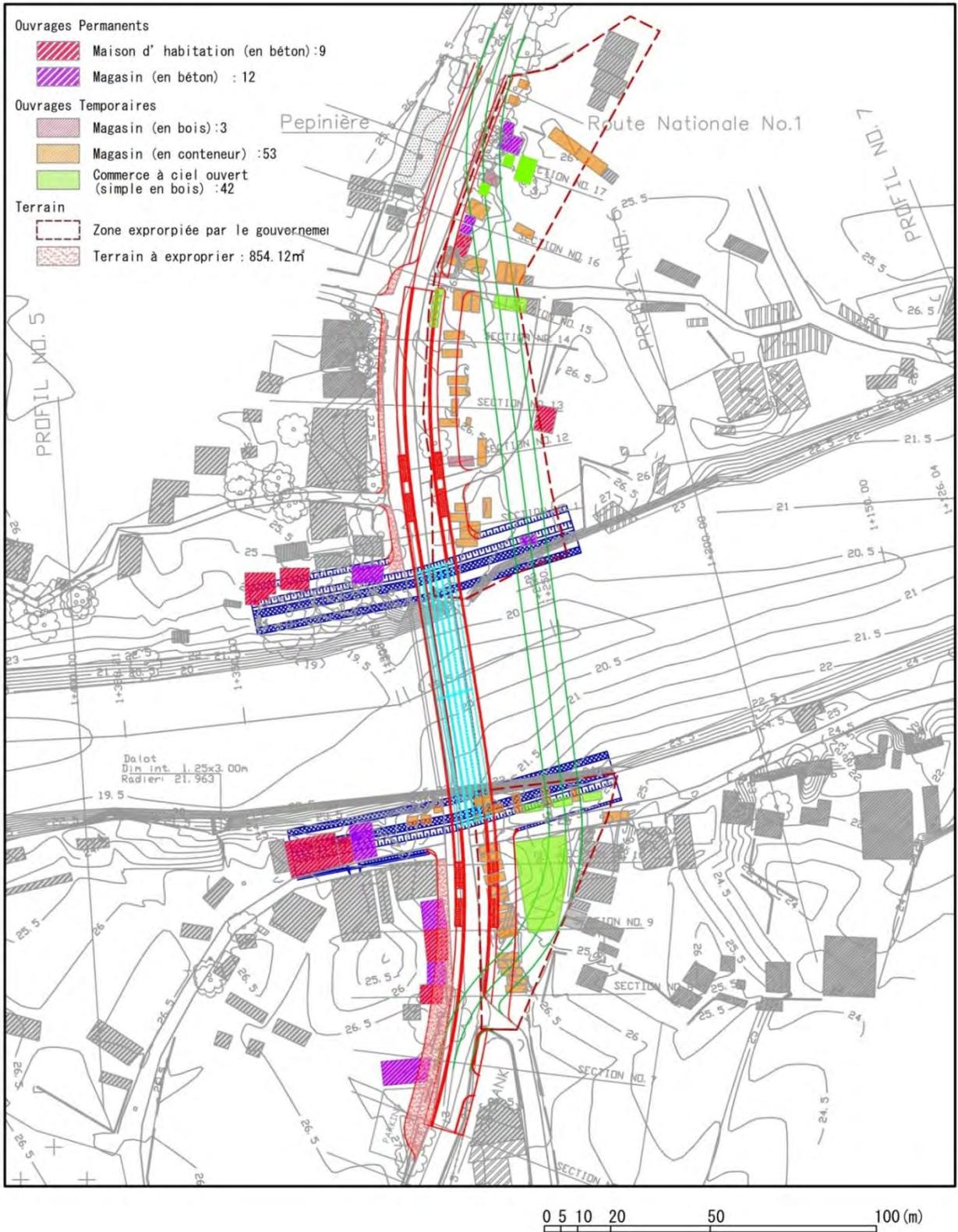


Figure 1-3-8 Etendue de l'expropriation des terres / de la réinstallation des habitants (pont de la Croix-des-Missions)

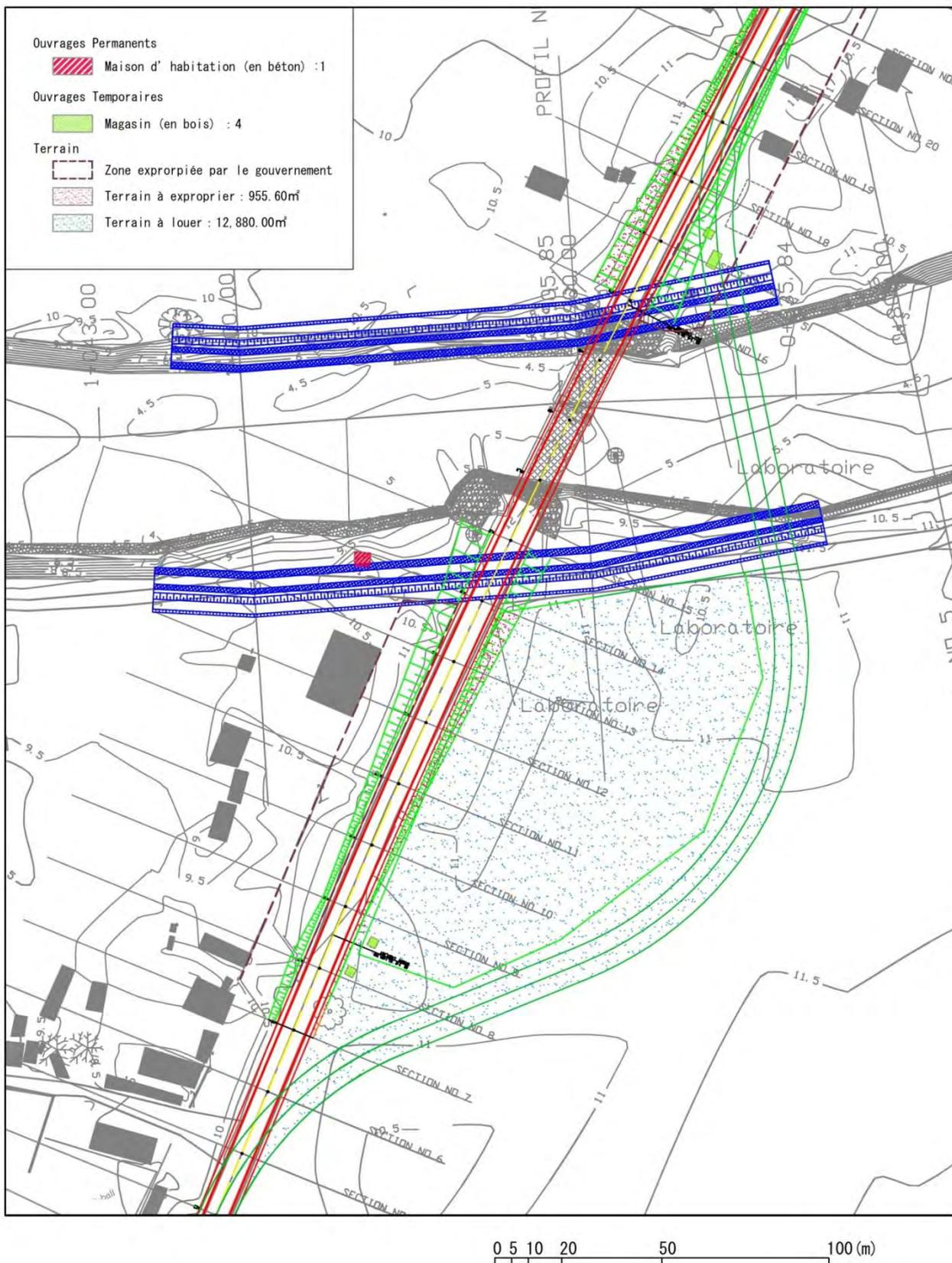


Figure 1-3-9 Etendue de l'expropriation des terres / de la réinstallation des habitants (pont de la Route Neuve)

1-3-2-4 Mesures concrètes sur les compensations / l'appui

1-3-2-4-1 Dédommagements

Lorsque, dans le cadre du présent Projet d'aménagement des 2 ponts, l'expropriation et la réinstallation des habitants s'avèrent nécessaires pour cause d'utilité publique, sur des terrains privés (autres que ceux appartenant au gouvernement), les terrains à exproprier, de même que les constructions ou structures nécessitant d'être démolies, seront considérés comme des dommages dus au Projet, et donneront lieu à des dédommagements par le gouvernement d'Haïti. Les terrains, les constructions et les structures faisant l'objet de tels dédommagements sont ceux qui ont été confirmés par l'étude des considérations sociales, menée depuis le 21 avril au 8 mai 2014. Les terrains seront classifiés suivant leurs fins d'utilisation (terrain agricole, lieu de résidence, etc.), tandis que les constructions ou les structures seront classifiées suivant le type de structure (bâtiment avec un toit de dalles en béton, bâtiment en bois, etc.). Ainsi, la date butoir pour définir l'objet des compensations est le dernier jour de l'étude des considérations sociales du Projet. Les compensations doivent se baser le plus possible sur le prix de réacquisition du terrain conformément aux directives de la Banque Mondiale et de la BID, ainsi que des lignes directrices de la JICA. Des montants correspondant à la nature et aux prix du marché des terrains et des constructions (sans prise en compte de l'amortissement des constructions) seront en principe versés. Par ailleurs, le gouvernement haïtien doit mener des efforts afin que les habitants réinstallés puissent retrouver le niveau de vie initial et des occasions de revenu, et améliorer ou au moins retrouver le niveau de production. Les compensations seront versées en principe sous forme de terrains équivalents ; toutefois, le mode de compensations, qui pourra comprendre une éventuelle compensation sous forme d'argent, sera fixé en prenant compte de l'avis des habitants affectés. Les personnes ayant droit à compensation seront les propriétaires légaux des terrains, constructions, etc., concernés. La compensation sera versée par le MTPTC, avant le commencement des travaux. Les montants déterminant la teneur de chaque compensation seront en principe calculés à partir des prix unitaires les plus récents, étudiés en détail par le CPA et publiés par la Commission d'expropriation (CE).

1-3-2-4-2 Compensation pour le soutien aux moyens de subsistance

Pour les établissements commerciaux forcés au transfert dans le cadre du présent Projet, un dédommagement sera versé aux intéressés, comme un des facteurs de compensation aux moyens de subsistance, puisque ces établissements seront forcés d'abandonner leur commerce; ce dédommagement, défini en prenant compte des compensations versées dans d'autres projets, sera équivalent à 3 mois du salaire mensuel, et sera versé à l'exploitant, à l'administrateur et au personnel. Le montant du salaire mensuel sera décidé, en principe, en se basant sur les résultats de l'étude des considérations sociales, menée dans le cadre du Projet. De plus, on y ajoutera la compensation pour les frais de transfert, dont le montant sera équivalent au prix du marché nécessaire à ce transfert. La compensation pour les frais de transfert sera versée aux exploitants des établissements commerciaux.

1-3-2-4-3 Autres soutiens

Envers les personnes dont l'activité économique aura reçu un impact négatif, dû au transfert des établissements commerciaux dans le cadre du présent Projet, des mesures de soutien autres qu'une

compensation financière seront offertes, telles que l'offre d'emploi pour la réinsertion professionnelle et l'élaboration d'un programme de stage professionnel.

De plus, après le versement de la compensation, on effectuera un suivi périodique individuel pour s'assurer de l'absence de problème, en tant que moyen de soutien des PAP les plus vulnérables (les personnes analphabètes, les personnes sans pièce d'identité, les personnes impotentes); si un problème quelconque est identifié, on élaborera un programme d'aide aux plus vulnérables afin de le résoudre.

1-3-2-4-4 Matrice des droits

Le tableau ci-dessous représente la matrice des droits, et récapitule les catégories de dommages, les personnes ayant droit aux compensations / soutiens, la nature des compensations, et l'organisme responsable.

Tableau 1-3-35 Matrice des droits

#	Catégorie des dommages	Personnes ayant des droits	Nature des compensations	Organisme responsable
1	Perte des terres agricoles	propriétaire du terrain	<ul style="list-style-type: none"> • une compensation financière basée sur le prix de réacquisition du terrain ciblé sans prise en compte de l'amortissement • une compensation équivalente au prix du marché des produits agricoles se trouvant dans ledit terrain 	MTPTC
2	Perte des terrains résidentiels, commerciaux	propriétaire du terrain	<ul style="list-style-type: none"> • une compensation financière basée sur le prix de réacquisition du terrain ciblé sans prise en compte de l'amortissement 	MTPTC
3	Perte de structures résidentielles, commerciales	propriétaire de la structure	<ul style="list-style-type: none"> • une compensation financière basée sur le prix de réacquisition de la construction ou de la structure ciblée sans prise en compte de l'amortissement 	MTPTC
4	Perte de structures provisoires commerciales (sans autorisation)	propriétaire de la structure	<ul style="list-style-type: none"> • une compensation financière basée sur le prix de réacquisition de la structure provisoire sans prise en compte de l'amortissement 	MTPTC
5	Dommages causés par l'arrêt du commerce, dû au transfert des établissements commerciaux	exploitant, l'administrateur et le personnel	<ul style="list-style-type: none"> • une compensation équivalente à 3 mois du salaire mensuel (le salaire mensuel servant de base au calcul est en principe celui du résultat de l'étude des considérations sociales) 	MTPTC
6	Dommages causés par les frais nécessaires au transfert des établissements commerciaux	exploitant	<ul style="list-style-type: none"> • une compensation des frais équivalente au prix du marché pour le transfert 	MTPTC
7	Dommages causés par l'abattage d'arbres	propriétaire du terrain où se trouvent les arbres	<ul style="list-style-type: none"> • une compensation équivalente au prix du marché des arbres ciblés 	MTPTC

Source: la mission d'étude (documents du MTPTC transformés en partie par la mission d'étude)

1-3-2-5 Mécanisme de gestion des plaintes

Lors de l'exécution du Projet, on peut envisager plusieurs cas de plaintes par les parties prenantes; l'existence d'un programme de gestion des plaintes concernant le versement des compensations est particulièrement importante. En Haïti, lors de l'exécution d'un PAR, l'Unité Centrale d'Exécution (UCE) au sein du MTPTC promeut la rédaction d'une lettre de consentement sur le contenu des compensations, afin d'éviter les problèmes entre la partie ayant droit à la compensation et la partie payante. C'est la Commission d'Expropriation qui prend l'initiative de faire progresser les

négociations sur le contenu de la compensation, mais l'UCE y prend part également, dans une position neutre, et peut demander l'appui du responsable de la section communale ou du Conseil d'Administration des Sections Communales (ci-dessous désigné par CASEC). Celui qui porte plainte peut demander la présence du Comité de Compensation lors des négociations. Les différents stades de la gestion des plaintes sont indiqués ci-dessous.

Tableau 1-3-36 Mécanisme de gestion des plaintes

	Etape	Remarques
1	Celui qui porte plainte en fait la demande au responsable de la section communale ou du CASEC.	La demande peut être faite oralement ou par écrit.
2	Le responsable de la section communale ou du CASEC reçoit les documents relatifs à la demande ou le contenu de la plainte, et en fait un compte rendu à l'UCE. L'UCE examine le contenu de la plainte en détail, et émet un document indiquant qu'une plainte ou une contestation a été émise.	Le document par l'UCE est émis dans une semaine ou moins. (Se référer à l'annexe pour la formule du document)
3	L'UCE enregistre la plainte dans sa base de données, et mène une enquête sur celle-ci avec la coopération de la Commission d'expropriation.	
4	L'UCE indique au requérant les décisions prises envers la plainte, et prépare une nouvelle lettre de consentement.	Les décisions concernant la gestion des plaintes sont prises au maximum dans 2 semaines après la réception de la demande.
5	Le requérant demande de retirer sa plainte, s'il consent aux décisions prises envers sa plainte.	La demande pour retirer une plainte est faite au maximum dans une semaine après indication des décisions.
6	La nouvelle lettre de consentement est signée en présence d'un membre de la Commission d'expropriation.	La lettre est signée au maximum dans 3 semaines après la demande de retrait de plainte.
7	Au cas où le conseil régional est impliqué dans la résolution du problème, l'UCE peut demander la participation du responsable du CASEC ou de la section communale.	
8	Au cas où le requérant ne consentirait pas aux décisions prises envers sa plainte, tous les documents sont soumis au tribunal.	
※ La demande d'une plainte doit être déposée dans les 30 jours suivant la réception de la compensation. ※ Les documents pour le dépôt d'une plainte peuvent être obtenus en créole et en français, par la collectivité locale ou le CASEC.		

Source : la mission d'étude

1-3-2-6 Structure de mise en œuvre

En Haïti, les projets nécessitant une expropriation sont exécutés sur la base d'une Déclaration d'Utilité Publique (ci-dessous désigné DUP). Le plan d'action de réinstallation (PAR) est réalisé par le MTPTC, mais ce sont principalement la Commission d'Expropriation (ci-dessous désigné CE) et l'UCE qui sont en charge de l'avancement concret du plan. La CE et l'UCE sont tous deux des structures liées au MTPTC. La CE indique l'orientation relative aux procédures juridiques d'expropriation, tandis que l'UCE est chargée d'apporter une aide principalement technique. A part ces structures, il y a le Comité de compensation, qui est une organisation de soutien pour les compensations dans le cadre du PAR; celui-ci est composé de 2 membres de l'UCE, de 2 membres parmi les responsables des CASEC ou des sections communales, et 2 experts appartenant à des organisations externes, désignés dans le cadre du PAR. Le tableau ci-dessous récapitule le rôle des différentes structures.

Tableau 1-3-37 Aperçu du rôle des différentes structures exécutant le PAR

Nom de la structure	Rôle	Remarques
Commission d'Expropriation (CE)	<ul style="list-style-type: none"> Assurer un plan d'action de réinstallation, efficace et hautement transparent Participer au système de gestion des plaintes, portées à l'UCE 	2 Représentants du MTPTC Structure interne de l'UCE
Unité Centrale d'Exécution (UCE)	<ul style="list-style-type: none"> Superviser l'état d'avancement du PAR, en commun avec la CE Vérifier que les lois et les normes sont respectées Jouer le rôle de bureau administratif aux projets, et faire le compte rendu de la situation au Secrétaire général du MTPTC Prêter assistance lors des réunions d'orientation envers les habitants Prêter assistance pour les lettres de consentement Effectuer les enquêtes relatives au système de gestion des plaintes Est tenu responsable des explications sur les projets et sur le PAR, envers les responsables des CASEC et des sections communales Examiner en détail le contenu des compensations, pour les dommages autres que les terrains et les bâtiments; résoudre les problèmes en faisant des propositions sur le contenu des compensations, etc. Examiner en détail le contenu de toutes les compensations et communiquer la somme totale au Ministère des finances Mobiliser les PAP et leur transmettre les informations conformément au PAR Mener les discussions et faire la coordination avec les parties prenantes sur les sujets nécessaires à l'avancement du Projet Effectuer le suivi après l'achèvement des activités relatives aux compensations 	Y compris 2 expert dans le domaine de l'environnement et 2 en sociologie
Comité Permanent d'Acquisition à l'Amiable (CPA)	<ul style="list-style-type: none"> Vérifier les propriétaires des terrains et des bâtiments Evaluer les terrains et les bâtiments faisant l'objet des compensations et en déterminer le montant Rédiger les lettres de consentement relatives aux compensations des terrains et des bâtiments et obtenir l'accord des propriétaires Mener les discussions et la négociation avec les PAP sur le contenu des compensations Faire le compte rendu à l'UCE sur le montant des compensations des terrains et des bâtiments 	Structure indépendante chargée de l'évaluation des terrains et des bâtiments
Comité de Compensation	<ul style="list-style-type: none"> Donner son avis et des conseils sur le contenu des compensations Vérifier et approuver le contenu des compensations 	Se positionne comme une structure tierce

Source : la mission d'étude

1-3-2-7 Planning d'exécution

L'exécution du PAR du présent Projet débutera sous la supervision de l'Unité Centrale d'Exécution, 2 mois avant le commencement des travaux. Elle commencera par les discussions avec les habitants faisant l'objet de compensations, mentionnés dans le rapport; il faudra toutefois prévoir un délai de 2 semaines pour la conclusion des lettres de consentement avec les personnes ayant des droits aux compensations. Parallèlement, l'UCE se préparera à une gestion appropriée des plaintes, en élaborant un programme de gestion des plaintes. En ce qui concerne la rédaction de l'ébauche des lettres de consentement, il faudra prévoir environ une semaine, y compris la coordination avec le MTPTC.

Le versement des compensations se fera dans une semaine ou moins depuis la conclusion des lettres de consentement, après examen détaillé et vérification par le Comité de compensation.

Les personnes ayant des droits aux compensations devront déplacer leur logement ou leur établissement commercial dans les 2 à 3 semaines qui suivent le versement des compensations. Quant au calendrier postérieur à ce versement, la possibilité d'un report à l'année budgétaire suivante (octobre

2015) est incluse, du fait de la relation avec les requêtes budgétaires du MTPTC auprès du Ministère des Finances. Le tableau ci-dessous indique l'aperçu du planning d'exécution des étapes principales du PAR.

Tableau 1-3-38 Planning d'exécution du plan d'action de réinstallation abrégé

Description des principales activités	Mois nécessaires						
	1 (sept.)	2 (oct.)	3 (nov.)	4 (déc.)	5 (janv.)	6 (fév.)	7 (mars.)
1 Examen du contenu des indemnités, y compris le plan de déplacement des habitants, par le MTPTC, le CE et l'UCE		■					
2 Mise en place d'un comité de compensation		■					
3 Approbation de l'EIE et du plan de déplacement des habitants par le Ministère de l'environnement			■				
4 Offre d'informations aux personnes à indemniser		■		■			
5 Réunion pour les personnes à indemniser		■		■			
6 Signature de la lettre de consentement					■		
7 Versement des compensations					■		
8 Réinstallation du magasin et des habitants concernés						■	
9 Traitement des plaintes						■	■
10 Suivi et révision							■

Source : la mission d'expertise

1-3-2-8 Frais approximatifs des compensations et les ressources financières

Les frais approximatifs des différents types de compensations relatives au Projet d'aménagement des 2 Ponts de la Croix-des-Missions et de la Route Neuve sont indiqués ci-dessous. Pour les prix unitaires de ces frais approximatifs, la mission s'est reportée au document convenu en 2011 quant aux expropriations de terres (barème), car les prix unitaires d'après la propre estimation du gouvernement ne sont pas rendus publics. Toutefois, étant donné que ces prix unitaires du barème sont proches de montants prenant en compte l'amortissement, les montants des terrains et constructions en l'état actuel ont été utilisés avec une majoration de 20% au titre de cette part d'amortissement.

Tableau 1-3-39 Les frais approximatifs des compensations

■ Pont de la Croix-des-Missions

Eléments	Quantité	Unité	Prix unitaire	Montant	Remarques
[Expropriation]					
Terrains destinés à la route et les propriétés privées contiguës	860.00	m ²	300	258,000	
Sous-total				258,000	
[Compensation des bâtiments]					
Compensation des bâtiments	1	Ensemble	—	23,000,000	
Sous-total				23,000,000	
[Compensation pour la réinstallation]					
Subventions pour la réinstallation	1	Ensemble	—	1,200,000	
Sous-total				1,200,000	
[Compensation pour le soutien aux moyens de subsistance, se rattachant à la réinstallation]					
Compensation des terrains loués	1	Ensemble	—	43,000	
Compensation pour le soutien aux moyens de subsistance	1	Ensemble	—	3,100,000	
Autres dédommagements	1	Ensemble	—	1,200,000	
Sous-total				4,343,000	
[Autres soutiens, etc.]					
Plantation d'arbres	1	Ensemble	—	55,000	
Programmes d'offre d'emploi / de formation	2	Ensemble	370,000	740,000	1 fois / an
Programmes d'aide aux plus vulnérables	2	Ensemble	180,000	360,000	1 fois / an
Sous-total				1,100,000	
Total				29,901,000	HTG
				681,000	USD (1HTG=0.0228USD)
				70,950,000	JPY (1USD=104.18JPY)

■ Pont de la Route Neuve

Eléments	Quantité	Unité	Prix unitaire	Montant	Remarques
[Expropriation]					
Terrains destinés à la route et les propriétés privées contiguës	960.00	m ²	125	120,000	
Sous-total				120,000	
[Compensation des bâtiments]					
Compensation des bâtiments	1	Ensemble	—	2,100,000	
Sous-total				2,100,000	
[Compensation pour la réinstallation]					
Subventions pour la réinstallation	1	Ensemble	—	26,000	
Sous-total				26,000	
[Compensation pour le soutien aux moyens de subsistance, se rattachant à la réinstallation]					
Compensation des terrains loués	1	Ensemble	—	20,000	
Compensation pour le soutien aux moyens de subsistance	1	Ensemble	—	250,000	
Autres dédommagements	1	Ensemble	—	110,000	
Sous-total				380,000	
[Autres soutiens, etc.]					
Plantation d'arbres	1	Ensemble	—	1,220,000	
Programmes d'offre d'emploi / de formation	2	Ensemble	370,000	740,000	1 fois / an
Programmes d'aide aux plus vulnérables	2	Ensemble	180,000	360,000	1 fois / an
Sous-total				1,100,000	
Total				3,726,000	HTG
				85,000	USD (1HTG=0.0228USD)
				8,860,000	JPY (1USD=104.18JPY)
Total général				33,627,000	
				766,000	USD (1HTG=0.0228USD)
				79,810,000	JPY (1USD=104.18JPY)

Source : la mission d'étude

1-3-2-9 Evaluation et suivi

Le MTPTC effectuée, pendant la période d'exécution du PAR, une révision et un suivi concernant l'exécution de la compensation basée sur le PAR, et la pertinence de l'évaluation du contenu de la compensation.

Les activités de suivi portent principalement sur les points suivants:

- l'exactitude du montant de la compensation et de la personne à laquelle elle est versée
- les contestations importantes sur la compensation versée
- le nombre de plaintes portées et leur contenu (sur les compensations ou tout autre sujet)

Plus concrètement, les informations seront collectées sous forme d'interview ou de questionnaire, etc., sur le revenu des gens ou sur leur situation socio-économique (cadre de vie, etc.) après leur réinstallation. Il est nécessaire, autant que possible, que les informations collectées soient valables et fiables.

1-3-2-10 Discussions avec les habitants

Les discussions avec les habitants (les personnes ayant droit aux compensations) seront organisées par le MTPTC, dans le cadre du présent Projet, avec les objectifs suivants: permettre au MTPTC de vérifier les personnes ayant droit aux compensations, expliquer le Projet et proposer un plan de compensation, après l'examen détaillé du PAR. Une séance de questions et de réponses sera également prévue. Dans le présent Projet, les discussions avec les habitants sont divisées en 2 phases : (Phase 1) Discussions avec les PAPs pour expliquer les parties principales du PAR, telles que l'aperçu du contenu du Projet, la sphère d'influence du Projet, l'orientation de base sur la compensation, etc., et pour étudier les intentions des PAPs sur la compensation ainsi que (Phase 2) Discussions avec les habitants en vue de faire une coordination individuelle y compris la nature concrète des compensations.

L'aperçu du résultat des discussions avec les habitants (Phase 1) est présenté ci-après:

Tableau 1-3-40 Aperçu des discussions avec les habitants (Phase 1) (Pont de la Route Neuve)

Nom	Réunion avec les habitants du Projet de construction des ponts de la Croix-des-Missions et de la Route Neuve (Discussions avec les habitants concernés par le pont de la Route Neuve)
Organisateur, etc.	Organisateurs : MTPTC (UCE) / Co-organisateurs : CPA et Commune de Cité Soleil / Soutien : JICA
Date et heure	Le jeudi 30 octobre 2014 de 10 h 30 à 11 h 30
Lieu	Mairie de Cité Soleil
Participants	Côté de l'organisateur, etc. : MTPTC (UCE) (1 pers.), CPA (2 pers.), Commune de Cité Soleil (2 pers.), Mission d'étude de la JICA (2 pers. y compris un interprète) et Consultant local (1 pers.) Côté public : PAPs (19 pers.) Nombre total des participants : 27
Contenu des discussions	<ul style="list-style-type: none"> • Explication générale sur le contenu du Projet (Historique, Sites, Objectifs, Orientation de la conception, Aperçu de la conception, Aperçu des travaux) • Explication générale sur le Plan d'Action de Réinstallation (PAR) (Sphère d'influence, Orientation de base sur les compensations, Matrice du droit, Organisme d'exécution, Mécanisme de gestion des plaintes, Planning d'exécution du PAR et du Projet) • Discussions (questions-réponses)
Photos de la réunion	



Principaux avis exprimés dans la réunion

- (PAPs) Actuellement, des arbres sont plantés sur des terrains sur les sites de construction du pont de la Route Neuve. Mais, ces terrains sont déjà expropriés par le Gouvernement qui a déjà payé aux propriétaires les prix des terrains. Dans ce cas, comment peut-on effectuer la compensation ?
 - (MTPTC) Les terrains situés le long de la route sont déjà acquis par le Gouvernement qui avait délivré la déclaration. Cependant, le Gouvernement ne connaissait pas la période du commencement du Projet, et il ne pouvait pas faire la demande de déplacement. Etant donné que les propriétaires sont déjà indemnisés de leurs terrains, ces terrains ne font plus l'objet de l'indemnisation dans le PAR, mais les frais relatifs au transfert des arbres, etc., peuvent être payés.
- (PAPs) En principe, le montant d'indemnité est calculé sur la base d'une superficie de terrains affectés par le Projet. Mais, on n'a pas réalisé le levé topographique dans l'étude sociale. Comment peut-on mesurer la superficie de terrains ?
 - (CPA) On a déjà mis en œuvre le levé topographique nécessaire pour calculer les superficies des terrains. Dans la suite, le CPA mènera individuellement une autre étude sur les terrains et bâtiments affectés. Dans cette étude, il est possible de refaire le levé topographique pour la vérification s'il le faut. De plus, le CPA demandera aux PAPs de présenter des documents juridiques qui certifient le droit de propriété des terrains affectés, et, sur la base de ces documents, il est possible de décider une superficie de terrains à payer.
- (MTPTC) Pour la modalité de dédommagement concrète, nous voulons savoir si les PAPs peuvent accepter le remplacement des terrains affectés par des terrains alternatifs à titre de dédommagement.
 - (PAPs) Nous consentons à la méthode de calcul du montant d'indemnité déjà expliquée et nous désirons le dédommagement pécuniaire.
- (PAPs) Près des sites des travaux, il existe un pylône d'antennes de télécommunication, au cas où il faudrait déplacer ce pylône d'antennes, comment pourrait-on le déplacer ?
 - (MTPTC) Le Projet n'influera pas sur le pylône d'antennes de télécommunication.
- (PAPs) Combien de temps faudra-il pour recevoir les indemnités et autres ?
 - (MTPTC) Comme le calendrier montré par les diapositives, il est prévu de payer les indemnités à la fin mars 2015. Après ces paiements, il est nécessaire de terminer le transfert dans les trois semaines environ.
- (PAPs) Ce n'est pas une demande absolue. Mais pouvons-nous nous attendre à ce que le Projet recrute les populations locales comme des ouvriers de chantier pendant les travaux ? Si c'est possible, ce recrutement sera hautement apprécié.
 - (MTPTC) Pour l'entrepreneur chargé des travaux, il faut que les personnes recrutées soient aptes à travailler en tant qu'ouvrier de chantier. Sinon, leur recrutement est difficile. Si des personnes qui désirent un emploi manifestent leur aptitude, une éventuelle coordination entre le MTPTC et l'entrepreneur des travaux est envisageable pour leur fournir une occasion d'embauche à titre d'autre dédommagement.
- (PAPs) Je tiens un café le long de la route. Ce café a fait l'objet de l'étude sociale, mais d'après la sphère d'influence présentée dans cette réunion, il me semble qu'il n'est pas nécessaire de le déplacer. Qu'est-ce que je dois faire ?
 - (MTPTC) Lorsqu'on a réalisé l'étude sociale, il fallait tenir compte de modifications du contenu de la conception, et donc l'étendue de cette étude était un peu plus largement fixée que la normale. La sphère d'influence présentée aujourd'hui est la plus récente. A cet effet, nous vous avons demandé de participer à cette séance pour vous montrer que votre café ne sera plus affecté par le Projet.
- En ce qui concerne les berges, il semble qu'on effectue les travaux de construction de nouvelles berges aux alentours du pont de la Route Neuve. Mais, ces travaux s'effectueront-ils continuellement dans l'avenir ? On craint que les fortes pluies causent des dégâts.
 - (MTPTC) L'extension du champ d'aménagement des berges est un autre projet et on n'en a pas de perspective concrète. Cependant, lorsqu'on fera les travaux d'aménagement, vous en serez informés.

• (PAPs) Aujourd’hui, vous avez organisé cette réunion pour nous expliquer l’aperçu du Projet, la sphère de déplacement des habitants, et la nature des compensations. A travers cette séance, nous avons bien compris que le Gouvernement haïtien répondra adéquatement à nos demandes lors de l’exécution du Projet, et nous sommes rassurés. En principe, nous, toutes les personnes affectées par le Projet, acceptons le Projet et nous apporterons notre collaboration pour l’exécution du Projet. Nous remercions le MTPTC et le Gouvernement japonais.

Fin

Source : Mission d’étude

Tableau 1-3-41 Aperçu des discussions avec les habitants (Phase 1) (Pont de la Croix-des-Missions)

Nom	Réunion avec les habitants du Projet de construction des ponts de la Croix-des-Missions et de la Route Neuve (Discussions avec les habitants concernés par le pont de la Croix-des-Missions)
Organisateur, etc.	Organisateur : MTPTC (UCE) / Co-organisateur : CPA / Soutien : JICA
Date et heure	Le vendredi 31 octobre 2014 de 10 h 30 à 12 h 30
Lieu	Mairie de Cité Soleil
Participants	Côté de l’organisateur, etc. : MTPTC (UCE) (3 pers.), CPA (2 pers.), Mission d’étude de la JICA (2 pers. y compris un interprète) et Consultant local (1 pers.) Côté public : PAPs (35 pers.) Nombre total des participants : 43
Contenu des discussions	<ul style="list-style-type: none"> Explication générale sur le contenu du Projet (Historique, Sites, Objectifs, Orientation de la conception, Aperçu de la conception, Aperçu des travaux) Explication générale sur le Plan d’Action de Réinstallation (PAR) (Sphère d’influence, Orientation de base sur les compensations, Matrice du droit, Organisme d’exécution, Mécanisme de gestion des plaintes, Planning d’exécution du PAR et du Projet) Discussions (questions-réponses)

Photos de la réunion



Principaux avis exprimés dans la réunion

- (PAPs) Comment calcule-t-on et propose-t-on le montant de dédommagement concret ?
→ (MTPTC) Dans l’avenir, le CPA et l’UCE organiseront des discussions individuelles avec les PAPs. Dans cette séance, le CPA présentera l’évaluation et le montant de dédommagement pour les terrains et bâtiments affectés et on en discutera.
- (PAPs) Lorsque les terrains ou bâtiments seront partiellement affectés, qu’est-ce qu’on en fera ?
→ (CPA) L’indemnisation dépendra d’une taille d’influence. Si les terrains ou bâtiments affectés sont tels qu’on ne peut plus mener une vie normale, il est jugé que l’ensemble des terrains et bâtiments affectés fera l’objet du dédommagement. En principe, sur la base de l’étude réalisée dans le PAR, le dédommagement sera fait au prix de réacquisition.
- (PAPs) J’ai un magasin sur un terrain que le Gouvernement a déjà acquis. Mais, le Gouvernement n’a pas encore fait la demande de démolition, et je ne me suis pas déplacé. Est-ce que je peux comprendre que je serai indemnisé de nouveau ?
→ (MTPTC) Ce terrain a déjà été acquis par le Gouvernement qui avait délivré la déclaration. Cependant, le Gouvernement ne savait pas la période du commencement du Projet, et il ne pouvait pas faire la demande de déplacement. Etant donné que vous, le propriétaire, êtes déjà indemnisé de votre terrain, ce terrain ne fait plus l’objet de l’indemnisation dans le PAR, mais les frais relatifs au déménagement peuvent être payés. On vérifiera en détail le contenu déjà payé et un nouveau dédommagement, et on en discutera séparément.

- (CPA) Pour ces discussions, nous demandons aux PAPs, qui ont des prétentions sur le droit de propriété des terrains, de présenter des documents juridiques de justification. Donc, nous recommandons aux PAPs de préparer ces documents pour une bonne marche des discussions.
- (PAPs) Je tiens un magasin. Lorsque la recette du magasin aura baissée après le déplacement, est-ce que je serai dédommagé de cette baisse de recette ? D'autre part, d'après votre explication, le Gouvernement paiera le salaire de trois mois à titre de dédommagement. Cependant, si on ne peut pas fixer le lieu pour le déplacement au-delà de cette période, qu'est-ce qu'on doit faire ? Le Gouvernement dédommagera-t-il le patron des appointements de ses employés ?
- (MTPTC) Pour les circonstances après le déplacement, il est prévu de faire un suivi. Il se peut qu'un appui quelconque soit apporté, mais en principe il n'est pas prévu de faire un nouveau dédommagement après le déplacement. Si de tels cas se présentent, l'UCE mènera des discussions de manière individuelle. D'autre part, pour le lieu de déplacement, l'UCE se propose de donner des renseignements et d'encourager activement ce déplacement. Pour ce faire, des discussions individuelles auront lieu dans l'avenir.
- (MTPTC) Pour la modalité de dédommagement concrète, nous voulons savoir si les PAPs peuvent accepter le remplacement des terrains affectés par des terrains alternatifs à titre de dédommagement.
- (PAPs) Nous consentons à la méthode de calcul du montant d'indemnité déjà expliquée et nous désirons le dédommagement pécuniaire. Nous n'avons pas d'autre choix que le dédommagement pécuniaire.
- (PAPs) Actuellement, on a un grave problème de déchets aux environs du pont. Pour ce problème, qu'est-ce qu'on doit faire après le Projet ?
- (MTPTC) Ce problème ne concerne pas directement le présent Projet. Cependant, nous considérons que l'environnement sanitaire aux alentours du pont est un sujet à aborder, par ex. le MTPTC est chargé du nettoyage dans le cadre de la gestion, etc. Nous désirons que les populations riveraines portent une attention particulière pour garder la propreté du pont.
- (PAPs) On pense qu'il vaut mieux établir des règlements qui stipulent juridiquement les clauses pénales contre la pollution environnementale, telle que le rejet illégal des déchets, les graffitis, etc. Nous considérons que le manque de tels règlements est l'origine de la situation actuelle.
- (PAPs) Pour assurer la sécurité de la zone en cas de désastres, nous désirons qu'un nouveau pont soit aménagé au plus tôt.
- (CPA) Pour la bonne marche du Projet, nous vous prions d'apporter convenablement votre collaboration dans des discussions ultérieures. L'évaluation se fera sur la base du PAR. Cependant, il arrive de confirmer de nouveau les terrains, les bâtiments et les mobiliers nécessaires au déplacement. Pour cette re-confirimation, nous vous demandons d'y répondre adéquatement.

Fin

Source : Mission d'étude

Liste de contrôle environnemental (1)

Catégorie	Points à contrôler	Principaux points à vérifier	Oui: O No: N	Prise en compte des considérations environnementales et sociales (Justifier les réponses positives et négatives, preuves à l'appui, indiquer les mesures d'atténuation, etc.)
1 Permis et autorisations, explications	(1) EIE et attestations environnementales	(a) Les rapports d'EIE ont-ils été achevés ? (b) Les rapports d'EIE ont-ils été approuvés par les autorités du pays partenaire ? (c) Les rapports d'EIE ont-ils été approuvés sans condition ? Si leur approbation était conditionnelle, les conditions requises sont-elles remplies ? (d) Outre ces approbations, les autres permis environnementaux requis ont-ils été obtenus auprès des autorités compétentes du pays partenaire ?	(a) N (b) N (c) N (d) N	(a) L'EIE est actuellement en cours d'exécution. L'achèvement de l'élaboration du Rapport d'EIE et sa soumission au Ministère de l'Environnement sont prévus pour la fin du mois d'octobre, et on prévoit que l'EIE sera approuvée à la fin du mois de novembre. (b) Soumission par le MTPTC prévue dès l'achèvement. (c) Pas de conditions particulières. (d) Pas de permis environnementaux autres que ceux du Ministère de l'Environnement.
	(2) Explications au public	(a) La nature du projet et les impacts potentiels sont-ils suffisamment expliqués aux parties prenantes locales sur la base de procédures appropriées, y compris la communication d'informations ? La compréhension des parties prenantes locales est-elle obtenue ? (b) Les commentaires émanant de la population locale ont-ils été pris en compte dans la planification du projet ?	(a) O (b) O	(a) Prévision de la tenue d'une réunion des parties prenantes à l'étape de l'EIE. (b) L'EIE est actuellement en cours d'exécution. On prévoit refléter dans le Projet les commentaires pertinents des habitants.
	(3) Examen des alternatives	(a) Des plans alternatifs du projet ont-ils été examinés (y compris l'examen des aspects environnementaux et sociaux) ?	(a) O	(a) Pour les travaux des deux ponts, quatre propositions (y compris l'option zéro) sont examinées sous leurs aspects technique, économique, environnemental et social.
2 Mesures antipollution	(1) Qualité de l'air	(a) Les polluants atmosphériques émis notamment lors de la circulation peuvent-ils avoir un impact ? Sont-ils conformes aux normes environnementales du pays ? (b) En cas d'émission atmosphériques à proximité des routes excédant les normes du pays, le projet peut-il aggraver encore la pollution atmosphérique ? Des mesures appropriées sont-elles prises pour réduire ces impacts ?	(a) N (b) N	(a) On s'attend à ce que les travaux accroissent la pollution atmosphérique par la circulation de la machinerie lourde et par les poussières, mais des mesures d'atténuation peuvent être prises pour réduire le plus possible cet impact. (b) La pollution atmosphérique n'aura pas été aggravée après la mise en service des ponts du Projet.
	(2) Qualité de l'eau	(a) L'érosion des terres dénudées en résultat des opérations de terrassement, notamment de tranchées et de remblais, peut-elle entraîner une dégradation de la qualité des eaux dans les zones proches en aval ? (b) Le projet peut-il entraîner la pollution des sources à proximité, notamment l'eau des puits ?	(a) N (b) N	(a) La conception ne comprend pas de tranchée ou remblai de grande envergure. Il y aura du remblai en certains points, mais il sera pratiquement sans impact sur le relief et la nature du sol, et le débit solide devrait être quasi inexistant. Il n'y aura pas d'érosion des terres après la mise en service des ponts. (b) Comme il s'agit de travaux de remplacement de pont, ils n'auront pas d'impact sur les sources d'eau des puits.
	(3) Bruits et vibrations	(a) Les bruits et vibrations engendrés par le trafic automobile et ferroviaire sont-ils conformes aux normes du pays ? (b) Le niveau sonore des ondes à basse fréquence produit par le trafic automobile et ferroviaire est-il conforme aux normes du pays ?	(a) O (b) O	(a) En raison de l'absence de normes environnementales dans le pays, respecter les normes de la Société financière internationale (SFI). Comme il s'agit de travaux de remplacement de pont, lesdits travaux n'augmentent pas le bruit et les vibrations. (b) Les Travaux ne consistant pas à construire ou remplacer un pont très long ou un viaduc, il ne devrait pas y avoir d'impact significatif des ondes de basse fréquence.
3 Environnement naturel	(1) Zones protégées	(a) Le site du projet est-il situé dans des zones protégées par les lois du pays ou par des conventions internationales ? Le projet peut-il affecter ces zones protégées ?	(a) N	(a) Le site ne se trouve pas dans une zone protégée par la République d'Haïti (parc national, patrimoine mondial, réserve de biosphère), ni dans une zone à protéger selon les ONG environnementales de protection de la nature (zone importante pour la conservation des oiseaux). Et comme il n'y a pas non plus de telles zones à proximité du site des Travaux, le Projet n'aura pas d'impact sur des zones protégées.
	(2) Ecosystème	(a) Le site du projet comprend-il des forêts primaires, des forêts tropicales naturelles, des habitats écologiques de valeur (récifs coralliens, marécages à palétuviers, wadden, etc.) ? (b) Le site du projet comprend-il des habitats de valeur protégés par les lois du pays ou par des conventions internationales ? (c) Si des impacts importants sur l'écosystème sont attendus, des mesures appropriées sont-elles prises pour réduire ces impacts ? (d) Des mesures sont-elles prises face au risque de blocage des parcours migratoires, de fragmentation des habitats de la faune et du bétail et aux risques d'accidents de la circulation impliquant des animaux ? (e) En raison de la construction des ponts et des routes, le développement de la zone peut-il entraîner la destruction de la forêt, le développement du braconnage, une désertification ou l'assèchement de zones humides ? L'écosystème peut-il être perturbé par l'arrivée notamment d'espèces exogènes (d'espèces non présentes dans la région auparavant) ou d'insectes nuisibles ? Des mesures sont-elles prévues pour faire face à ces risques ?	(a) N (b) N (c) - (d) - (e) N	(a) Le site se trouvant dans la capitale, il ne comporte pas de forêt vierge, de forêt naturelle tropicale ni d'habitat écologique de valeur. Il y a une mangrove en aval du cours d'eau où a lieu le remplacement du pont, mais les travaux ne devraient pas avoir d'impact sur cette mangrove puisqu'ils seront pratiquement sans effet sur les sédiments et sur le débit du cours d'eau. (b) Il n'y a pas d'habitat d'espèces rares sur le site ni à proximité. Quant à la mangrove, voir (a) ci-dessus. (c) Sans impact majeur sur l'écosystème. (d) Il s'agit d'un remplacement de pont et le site se trouve dans la capitale, où aucun bétail n'est élevé dans les environs. Il s'ensuit que les parcours migratoires des animaux sauvages ou du bétail ne seront pas bloqués. De plus, en l'absence d'habitat naturel à proximité, la route ne traversera pas d'habitat naturel et il ne pourra y avoir d'accident routier impliquant des animaux. (e) Il s'agit d'un remplacement de pont, et en l'absence de grande forêt à proximité, les travaux n'entraîneront pas de destruction de forêt, de braconnage ou de désertification. Ils n'entraîneront pas non plus d'assèchement de zones humides, car il n'y en a pas à proximité. De même, ils n'assècheront pas la mangrove en aval. Les travaux d'entraîneront pas l'introduction d'espèces exogènes ou d'insectes nuisibles.

Liste de contrôle environnemental (2)

3 Environnement naturel	(3) Hydrologie	(a) Les modifications du réseau hydrographique entraînées par la construction de structures peuvent-elles avoir un impact négatif sur les flux des eaux de surface et des eaux souterraines ?	(a) N	(a) Comme des piles de pont seront construites dans le cours d'eau, il se peut que la structure du pont modifie le courant, mais il n'y aura pas d'impact négatif tel que la modification du courant ou l'abaissement du niveau d'inondation par la présence d'une nouvelle digue. Par ailleurs, en l'absence de travaux ayant un impact majeur sur le puisage d'eaux souterraines ou sur une veine aquifère, cela n'aura pas d'impact sur le flux des eaux souterraines.
	(4) Topographie et géologie	(a) Y a-t-il sur le tracé des routes des zones où la nature du terrain est difficile et où des éboulements ou des glissements de terrain pourraient se produire ? Des mesures appropriées, sous forme notamment de techniques de construction adaptées, sont-elles prévues ? (b) Les travaux de génie civil, notamment de tranchées et de remblais, peuvent-ils entraîner des éboulements ou des glissements de terrain ? Les mesures préventives appropriées sont-elles prévues ? (c) Y a-t-il un risque d'érosion des zones de tranchées et de remblais, des sites d'élimination des déchets de terre et des sites d'extraction de terre ? Les mesures préventives appropriées sont-elles prises ?	(a) N (b) N (c) N	(a) Le sol n'est pas de mauvaise qualité sur le site des travaux. De plus, comme il s'agit de travaux de remplacement de pont, le site des travaux n'aura pas un tracé qui passe par des endroits où la nature du terrain est difficile et entraîne des glissements de terrains, éboulements, etc. (b) La conception du Projet ne comporte pas de grands travaux de tranchée ou de remblai. (c) L'exécution des travaux de berges aux environs de la culée sera conçue de manière à ne pas provoquer d'érosion des terres. Il n'y aura pas de problème d'érosion des terres, puisqu'on prévoit d'utiliser des emplacements déjà existants pour jeter ou extraire le sable.
4 Environnement social	(1) Réinstallation	(a) La mise en oeuvre du projet implique-t-elle une réinstallation forcée ? Si oui, des efforts sont-ils entrepris pour atténuer les impacts de la réinstallation ? (b) Des explications appropriées sur la réinstallation et l'indemnisation sont-elles fournies aux personnes déplacées avant la réinstallation ? (c) La réinstallation fait-elle l'objet d'une étude, et un plan de réinstallation, comprenant une indemnisation juste et le rétablissement de la base économique des personnes déplacées, est-il établi ? (d) Le paiement des indemnités a-t-il lieu avant la réinstallation ? (e) Les principes relatifs au versement des indemnités sont-ils mentionnés par écrit ? (f) Le plan de réinstallation accorde-t-il une attention particulière aux groupes ou aux personnes vulnérables, comprenant les femmes, les enfants, les personnes âgées, les personnes vivant dans la pauvreté, les minorités ethniques et les populations autochtones ? (g) L'accord des personnes déplacées est-il obtenu avant la réinstallation ? (h) Existe-t-il un cadre organisationnel pour bien mettre en oeuvre la réinstallation ? Les capacités de mise en oeuvre et les moyens financiers sont-ils assurés ? (i) Un suivi des impacts de la réinstallation est-il prévu ? (j) Une structure de gestion des réclamations a-t-elle été mise en place ?	(a) O (b) O (c) O (d) O (e) O (f) O (g) O (h) O (i) O (j) O	(a) à (j) Il y aura des réinstallations forcées, mais un plan de réinstallation est en cours d'élaboration parallèlement à l'EIE, en collaboration avec la partie haïtienne, sur la base des Lignes directrices sur les considérations environnementales et sociales de la JICA (2010). Il a été confirmé que les réinstallations forcées toucheront 63 personnes sur le site prévu pour l'aménagement du pont de la Croix-des-Missions, et trois personnes sur le site prévu pour l'aménagement du pont de la Route neuve.
	(2) Conditions de vie et de subsistance	(a) En cas de nouveaux aménagements de ponts et de routes, le projet peut-il avoir des impacts sur les moyens de transport existants et sur la vie des travailleurs qui en dépendent ? Y a-t-il des risques, notamment d'importantes modifications dans l'utilisation des terres ou dans les moyens d'existence des populations, ou encore de chômage ? Des mesures d'atténuation sont-elles prévues ? (b) Le projet peut-il avoir des impacts négatifs sur la vie des autres populations ? Si nécessaire, est-il prévu d'atténuer ces impacts ? (c) L'afflux de population des autres régions risque-t-il d'entraîner le développement de maladies (y compris des maladies transmissibles comme le VIH) ? Si nécessaire, l'aspect santé publique est-il suffisamment pris en compte ? (d) Le projet peut-il avoir un impact négatif sur le trafic routier dans les régions environnantes (notamment une hausse des embouteillages et des accidents de la circulation) ? (e) Le projet peut-il gêner les populations dans leurs déplacements ? (f) Les ponts peuvent-ils entraîner l'apparition de zones d'ombre et de perturbations électromagnétiques ?	(a) O (b) O (c) N (d) N (e) O (f) N	(a) Étant donné la possibilité d'embouteillages temporaires lors de la construction du pont temporaire et de la déviation, on aménagera des indications routières pour réduire les embouteillages pendant les travaux. Les travaux du pont de la Croix-des-Missions entraîneront le déplacement (ou la fermeture) temporaire d'une partie du marché en plein air, ainsi que la fermeture (ou le déplacement) temporaire d'une banque. Le rapport d'EIE et le plan de réinstallation en cours de préparation comprendront des mesures pour éviter, atténuer ou minimiser l'impact sur le marché et sur la banque. (b) Le rapport d'EIE et le plan de réinstallation en cours de préparation examineront l'impact sur les pauvres et sur les enfants des rues, et comprendront des mesures à prendre à ce sujet. (c) Pour le Projet, on prévoit de recruter les travailleurs de la construction aux environs du site. Par conséquent, on ne s'attend pas à un impact particulier en termes de maladies provoquées par la migration de travailleurs provenant des autres régions. (d) Comme il risque d'y avoir des embouteillages pendant les travaux, les mesures énoncées en (a) seront prises. On s'attend aussi à ce que les accidents de la circulation diminuent après la mise en service du pont, grâce à l'amélioration de l'alignement de la route. (e) Dans la situation actuelle, la route reliée au pont accuse une dénivellation maximale de 2,5 mètres, ce qui perturbe les déplacements des habitants. La conception sera examinée de manière à réduire le plus possible cette perturbation. (f) Comme il ne s'agit pas d'un viaduc, il ne fera pas d'ombre et n'entraînera pas de perturbations électromagnétiques.
	(3) Patrimoine culturel	(a) Le projet peut-il endommager des sites du patrimoine archéologique, historique, culturel ou religieux ? Des mesures sont-elles envisagées pour protéger ces sites en conformité avec les lois du pays ?	(a) N	(a) Sans impact, car il n'y a pas de patrimoines culturels aux environs du site des travaux. Par contre, étant donné la présence d'une église à proximité, les travaux seront conçus de manière à ne pas avoir d'impact sur celle-ci, et pendant les travaux on prendra des mesures d'atténuation de l'impact des bruits, etc.

Lite de contrôle environnemental (3)

4 Environnement social	(4) Pay sage	(a) Le projet peut-il avoir un impact négatif sur le paysage nécessitant une prise en compte particulière ? Les mesures nécessaires sont-elles prises ?	(a) N	(a) Des arbres seront abattus sur le site des travaux du pont de la Croix-des-Missions (les arbres plantés le long de la route et les arbres du chantier), ainsi que sur le site des travaux du pont de la Route Neuve (les arbres sur l'aire de travail). Par conséquent, on plantera des arbres à la fin des travaux.
	(5) Minorités ethniques et populations autochtones	(a) Des moyens de réduire les impacts sur la culture et le mode de vie des minorités ethniques et des populations autochtones sont-ils envisagés ? (b) Le projet respecte-t-il les droits des minorités ethniques et des populations autochtones sur les terres et les ressources ?	(a) - (b) -	(a) et (b) Sans impact, car il n'y a ni minorité ethnique ni populations autochtones en Haïti.
	(6) Conditions de Travail	(a) Le cadre juridique en vigueur dans le pays relatif aux conditions de travail est-il respecté lors de la mise en oeuvre du projet ? (b) Des mesures appropriées sont-elles prévues et mises en place pour la sécurité des personnes travaillant sur le projet, notamment l'installation d'équipements de protection visant à prévenir les accidents industriels ou la gestion de matières dangereuses ? (c) Des mesures appropriées sont-elles prévues et mises en place pour l'élaboration d'un programme de santé et de sécurité, ou des formations à la sécurité destinées à la main d'oeuvre (sécurité routière, santé publique, etc) ? (d) Des mesures appropriées sont-elles prises pour s'assurer que le personnel de gardiennage impliqué dans le projet ne porte pas atteinte à la sécurité des personnes travaillant sur le projet ou de la population locale?	(a) O (b) O (c) O (d) O	(a) L'entrepreneur des travaux sera supervisé afin qu'il respecte le Code du travail. (b) L'entrepreneur des travaux sera supervisé afin qu'il prenne des mesures appropriées pour la sécurité. (c) L'entrepreneur des travaux sera supervisé afin qu'il élabore et mette en oeuvre un plan adéquat de prise en compte de la sécurité. (d) L'entrepreneur des travaux sera supervisé afin qu'il prenne des mesures appropriées pour assurer la sécurité de l'environnement immédiat pendant les travaux, ainsi que la sécurité des habitants locaux et des personnes concernées par le Projet.
5 Autres	(1) Impacts pendant la mise en oeuvre du projet	(a) Des mesures appropriées sont-elles envisagées pour réduire les impacts pendant les travaux (bruits, vibrations, turbidité de l'eau, poussières, gaz d'échappement, déchets, etc) ? (b) Les travaux peuvent-ils avoir un impact négatif sur l'environnement naturel (écosystème) ? Des mesures appropriées sont-elles envisagées pour réduire cet impact ? (c) Les travaux peuvent-ils avoir un impact négatif sur l'environnement social ? Des mesures appropriées sont-elles envisagées pour réduire ces impacts ?	(a) O (b) N (c) O	(a) En ce qui a trait à la pollution pendant les travaux, l'entrepreneur des travaux sera supervisé afin qu'il prenne des mesures adéquates. (b) On ne s'attend pas à un impact négatif particulier. (c) Quant à l'impact sur l'égalité hommes-femmes et les droits des enfants, la question sera examinée dans le cadre du volet EIE de l'étude des considérations sociales, et on prendra des mesures d'atténuation appropriées. Par ailleurs, l'embauche d'enfants dans les logements du site de construction sera strictement interdite.
	(2) Suivi	(a) Le promoteur du projet élabore-t-il et met-il en oeuvre un programme de suivi pour les points à contrôler précités susceptibles d'avoir un impact ? (b) De quelle façon les différents points, méthodes et fréquences de suivi que comporte ce plan sont-ils retenus ? (c) Le promoteur du projet établit-il un cadre de suivi approprié (notamment organisation, personnel, équipement, budget approprié pour assurer ce cadre) ? (d) La production des rapports de suivi du promoteur du projet aux autorités administratives, notamment la méthode et la fréquence, est-elle réglementée ?	(a) O (b) O (c) O (d) O	(a) Un suivi du plan de déplacement des habitants aura lieu avant les travaux, ainsi qu'un suivi des éléments pouvant avoir un impact pendant les travaux (qualité de l'air, qualité de l'eau, bruit, déchets, accidents). (b) Le suivi sera réalisé suivant le plan de gestion environnementale. (c) Pendant les travaux, le suivi sera réalisé par l'entrepreneur des travaux. (d) Le suivi sera réalisé suivant le plan de gestion environnementale.
6 Notes	Référence aux autres listes de contrôle environnemental	(a) Si nécessaire, il faudra en outre évaluer les points pertinents de la liste de contrôle des projets de routes, de chemins de fer et de foresterie (notamment lorsque le projet est associé à de grandes opérations d'abattage d'arbres). (b) Si nécessaire, il faudra en outre évaluer les points pertinents de la liste de contrôle des projets de transmission et de distribution d'électricité (notamment lorsque le projet est associé à la construction de lignes de transmission et de distribution d'électricité).	(a) - (b) -	(a) et (b) On ne s'attend pas à ce qu'il fasse vérifier des éléments particuliers d'une autre liste de vérifications environnementales.
	Note sur l'utilisation de la liste de contrôle environnemental	(a) Si nécessaire, il faudra également vérifier l'impact sur les problèmes environnementaux dépassant les frontières nationales ou les problèmes mondiaux (notamment pour les projets susceptibles de contenir des éléments en rapport avec les problèmes de gestion transfrontalière des déchets, les pluies acides, la destruction de la couche d'ozone ou le réchauffement climatique)	(a) -	(a) On ne s'attend pas à un impact particulier sur des problèmes environnementaux dépassant les frontières nationales ou d'échelle planétaire.

1) En ce qui concerne le terme "normes du pays" mentionné dans le tableau ci-dessus, dans le cas où les normes environnementales dans le pays du projet diffèrent notablement des normes internationales, il faudra prendre, si nécessaire, les mesures appropriées. Dans le cas où une réglementation environnementale locale n'a pas encore été établie dans certains domaines, la prise en compte devra se faire sur la base d'une comparaison avec les normes appropriées d'autres pays (y compris l'expérience du Japon)

2) La liste de contrôle environnemental indique les aspects environnementaux généraux à contrôler. Il peut s'avérer nécessaire d'ajouter ou d'éliminer un aspect en tenant compte des caractéristiques du projet et de la situation particulière du pays et du site du projet.

1-3-3-2 Exemple de formulaire de surveillance

1-3-3-2-1 Avant les travaux (acquisition de terrain et déplacement des populations)

Préparation des sites de réinstallation (où nécessaire)

No	Explications du site (Ex : Superficie, Nbr de réinstallation de foyers, etc)	Situation (Achevé (date), Non achevé)	Détails (Ex : Sélection du site, identification des sites candidats, discussion avec les Paps, développement du site, etc	Date prévue d'achèvement
1				
2				

Consultation publique

No	Date	Lieu	Contenus de la consultation/ principaux commentaires et réponses

Activités de réinstallation	Total planifié	Unité	Progression en quantité			Progression en %		Date prévue d'achèvement	Organisme responsable
			Durant le semestre	Jusqu'au dernier semestre	Jusqu'au semestre	Jusqu'au dernier semestre	Jusqu'au semestre		
Préparation du PAR									
Emploi de consultants		Homme-mois							
Mise en place d'une enquête de recensement (Comprenant une étude socio-économique)									
Approbation du PAR									
Finalisation de la liste des Paps		Nbre de Paps							
Avancement du paiement des indemnités		Nbre de foyer							
Lot 1		Nbre de foyer							
Lot 2		Nbre de foyer							
Lot 3		Nbre de foyer							
Lot 4		Nbre de foyer							
Avancement de l'acquisition des terres (Tous les lots)		ha							
Lot 1		ha							
Lot 2		ha							
Lot 3		ha							
Lot 4		ha							
Avancement du remplacement des sources de revenus (Tous les lots)		Nbre de foyer							
Lot 1		Nbre de foyer							
Lot 2		Nbre de foyer							
Lot 3		Nbre de foyer							
Lot 4		ha							
Avancement de la relocalisation des personnes (Tous les lots)		Nbre de foyer							
Lot 1		Nbre de foyer							
Lot 2		Nbre de foyer							
Lot 3		Nbre de foyer							
Lot 4		ha							

1-3-3-2-2 Pendant les travaux

Les derniers résultats en dates des éléments de surveillance ci-dessous doivent être présentés aux emprunteurs en tant que partie du rapport d'avancement mensuel durant l'étape de construction.

Etape de construction**1. Réponses / actions aux commentaires et conseils donnés par les Instances gouvernementales et le public**

Eléments à surveiller	Résultats de la surveillance pendant la période de rapport
Nombre et contenus des commentaires effectués par le public	
Nombre et contenus des réponses apportées par les agences gouvernementales	

2. Pollution**- Qualité de l'air (qualité de l'air ambiant)**

Eléments	Unité	Valeur mesurée (Moyenne)	Valeur mesurée (Max.)	Normes du pays	Normes du contrat	Normes internationales de référence	Point de mesures	Fréquence
SO ₂	mg/m ³							Semestrielle
NO ₂	mg/m ³							Semestrielle
PM ₁₀	mg/m ³							Semestrielle

- Qualité de l'eau

Eléments	Unité	Valeur mesurée (Moyenne)	Valeur mesurée (Max.)	Normes du pays	Normes du contrat	Normes internationales de référence	Point de mesures	Fréquence
pH	-							Semestrielle
Matières en suspensions	mg/l							Semestrielle
Colibacilles	colonies/ml							Semestrielle
Huile	mg/l							Semestrielle

- Bruit

Eléments	Unité	Valeur mesurée (Moyenne)	Valeur mesurée (Max.)	Normes du pays	Normes du contrat	Normes internationales de référence	Point de mesures	Fréquence
Niveau sonore leq.	dB (A)							Semestrielle

Eléments à surveiller	Résultats de la surveillance pendant la période de rapport	Mesures à prendre	Fréquence
Enregistrement d'utilisation des appareils de l'anti-vibration	Détails des résultats de l'enquête, comme les découvertes		Mensuelle

- Déchets

Eléments à surveiller	Résultats de la surveillance pendant la période de rapport	Mesures à prendre	Fréquence
Enregistrement d'élimination de déchets (volume, méthode)	Détails des résultats de l'enquête, comme les découvertes		Mensuelle

3. Environnement social

- VIH / SIDA et autres MST

Eléments à surveiller	Résultats de la surveillance pendant la période de rapport	Mesures à prendre	Fréquence
HIV / SIDA et autres MST	Cas pour 1000 habitants		Semestrielle

4. Autre

- Accidents de route

Eléments à surveiller	Résultats de la surveillance pendant la période de rapport	Mesures à prendre	Fréquence
Enregistrement d'accident de route	Détails des résultats de l'enquête, comme les découvertes		Mensuelle

1-3-3-2-3 Après la mise en service

Les derniers résultats en dates des éléments de surveillance ci-dessous doivent être présentés semestriellement pour les 2 premières années d'exploitation.

Etape d'exploitation

1. Réponses / actions aux commentaires et conseils donnés par les Instances gouvernementales et le public

Eléments à surveiller	Résultats de la surveillance pendant la période de rapport	Fréquence
Nombre et contenus des commentaires effectués par le public		Après réception des commentaires/ plaintes
Nombre et contenus des réponses apportées par les agences gouvernementales		

2. Pollution

- Qualité de l'air (qualité de l'air ambiant)

Eléments	Unité	Valeur mesurée (Moyenne)	Valeur mesurée (Max.)	Normes du pays	Normes du contrat	Normes internationales de référence	Point de mesures	Fréquence
SO ₂	mg/m ³							Annuel
NO ₂	mg/m ³							Annuel
PM ₁₀	mg/m ³							Annuel

- Bruit

Eléments	Unité	Valeur mesurée (Moyenne)	Valeur mesurée (Max.)	Normes du pays	Normes du contrat	Normes internationales de référence	Point de mesures	Fréquence
Niveau sonore leq.	dB (A)							Semestrielle

3. Autre

- Accidents de route

Eléments à surveiller	Résultats de la surveillance pendant la période de rapport	Mesures à prendre	Fréquence
Enregistrement d'accident de route	Détails des résultats de l'enquête, comme les découvertes		Mensuelle

1-3-3-3 Fiche de l'étude des considérations sociales

Reconstruction ponts de la Croix des Missions et de la Route Neuve
 Plan d'Action de Réinstallation (PAR)
 Ministère des Travaux Publics Transports Énergie et
 Communication(MTPTEC) / (CCI)

QUESTIONNAIRE RECENSEMENT / INVENTAIRE MÉNAGE-PAP		
No. d'enquête : _____	Coordonnées GPS :	Date : _____
No. photo(s) : _____	X : _____	Répondant/e : _____
PK de la route : _____	Y : _____	Enquêteur/trice: _____

SECTION 1. CARACTÉRISTIQUES DU MÉNAGE

1.1 Nombre total de personne(s) dans le ménage : _____

1.2 INFORMATION SUR LA / LE CHEF DE MÉNAGE

IDENTIFICATION		Sexe (M-F)	Âge	No. de téléphone	Lieu de résidence (Si différent du lieu affecté)	Régime d'occupat.	Année(s) d'occupat.	Degré d'alpha.	Niveau d'étude	Situation de l'emploi	Activité Principale
NOM	Prénom										
				1							
				2							
Régime d'occupation du terrain affecté 1. Propriétaire 2. Locataire 3. Occupant sans titre 4. Réfugié du séisme 99. Autre (préciser)			Degré d'alphabétisation 1. Analphabète 2. Sait lire ET/OU écrire en créole 3. Sait lire ET/OU écrire en créole et en français			Situation de l'emploi du chef de ménage 1. Occupé à temps plein 2. Occupé à temps partiel 3. Sans occupation 4. À la recherche d'emploi 5. Femme au foyer 6. Retraité/e 7. Rentier/e 8. Étudiant/e 99. Autre (préciser)					
Nombre d'année(s) d'occupation du terrain affecté Inscrire le nombre d'année(s) d'occupation par le ménage			Niveau d'étude du Chef de ménage 1. Aucune étude achevée 2. Primaire non-complété 3. Primaire 4. Secondaire non-complété 5. Secondaire 6. Professionnel			Activité principale réalisée par le chef de ménage 1. Travailleur journalier 2. Petit commerce 3. Ouvrier(ère) 4. Travailleur/travailleuse dans les champs 99. Autre (préciser)					

B-1

Reconstruction ponts de la Croix des Missions et de la Route Neuve
 Plan d'Action de Réinstallation (PAR)
 Ministère des Travaux Publics Transports Énergie et
 Communication(MTPTEC) / (CCI)

SECTION 2. INVENTAIRE DES BÂTIMENTS ET STRUCTURES AFFECTÉS PAR LE PROJET

2.1 Liste des bâtiments et structures affectés par le projet

No.	Principal usage du bâtiment / structure	Régime d'occupation	Si Location, Montant Mensuel (Gdes)	Dimension				Type de construction
				Totale		Partie affectée (si différente)		
				(m x m)	(m ²)	(m x m)	(m ²)	
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								

Principal usage du bâtiment / structure : 1. Résidentiel 2. Agricole 3. Commercial 4. Éducation (École) 5. Culte (Église) 6. Approvisionnement en eau 99. Autre (préciser)	Régime d'occupation : 1. Propriété 2. Location 3. Occupant sans titre 4. Autre (préciser)	Type de construction : 1. Construction blocs dalle béton achevée * 2. Construction blocs dalle inachevée * 3. Construction blocs tôles achevée * 4. Construction blocs tôles inachevée * 5. Construction en maçonnerie roches * 6. Petite maison clissé maçonné tôles * 7. Petite maison clissé maçonné paille * 8. Clôture en blocs et roches * 9. Puits 99. Autre (préciser)
* Catégories de la Commission d'Expropriation (CE) du MTPTEC		

B-2

Reconstruction ponts de la Croix des Missions et de la Route Neuve
Plan d'Action de Réinstallation (PAR)
Ministère des Travaux Publics Transports Énergie et
Communication(MTPTEC) / (CCI)

SECTION 3. TERRES OCCUPÉES PAR LE MÉNAGE

- 3.1 Le ménage occupe-t-il une ou plusieurs parcelles autres que celle affectée par le projet ? (Oui/Non) _____
- 3.2 L'affectation ne permet pas le maintien sur la parcelle et nécessitera la réinstallation du ménage à un autre endroit : (Oui/Non) _____
- 3.3 Information sur la parcelle occupée ET sur la portion affectée par le projet

Usage principal de la parcelle	Type de terrain	Régime d'occupation	Si Location Montant Mensuel (Gdes)	Dimensions								Arbres Affectés		
				Total Parcelle		Total Partie Affectée		Total Plantations variées affectées				Espèce	Nombre	
				(m x m)	(m ²)	(m x m)	(m ²)	Culture(s) principale(s)	(m x m)	(m ²)				
													1	
													2	
													3	
													4	
													5	
													6	
													Total :	

Usage principal de la parcelle affectée: 1. Résidentiel 2. Agricole 3. Commercial 4. Éducation (École) 5. Culte (Église) 6. Approvisionnement en eau 99. Autre (préciser)	Types de terrain (Catégories CE): 1. Terrain de bonne qualité 2. Terrain rocheux	Régimes d'occupation du terrain: 1. Propriété 2. Location 3. Occupant sans titre 4. Autre (préciser)	Espèces d'arbres: 1. Cerisier 2. Cocotier 3. Manguier 4. Acajou Moyen 5. Acajou 6. Chêne Moyen 7. Chêne	8. Palmier 9. Frêne 10. Citronnier 11. Arbre Véritable 12. Sapin 13. Flamboyant 14. Oranger 15. Quenepier	16. Nim 17. À définir 18. À définir 19. À définir 20. À définir 21. À définir 22. À définir 23. Autre (Préciser)
---	---	---	---	--	---

B-3

Reconstruction ponts de la Croix des Missions et de la Route Neuve
Plan d'Action de Réinstallation (PAR)
Ministère des Travaux Publics Transports Énergie et
Communication(MTPTEC) / (CCI)

SECTION 4. REVENU MENSUEL DU MÉNAGE

Type de travail de la source principale de revenu	Nombre de personne(s) participant au revenu mensuel du ménage	Revenu mensuel d'un commerce du ménage affecté par le projet (préciser types de commerce)		
		Revenu mensuel total du ménage	Montant (Gdes)	Explications

Type de travail de la source principale de revenu		
1. Cultivateur	3. Ouvrier(ère)	99. Autre (préciser)
2. Petit commerce	4. Enseignant/e	

SECTION 5. ÉDUCATION

- 5.1 Ménage : Si des enfants vivant dans le bâtiment affecté à réinstaller hors de la parcelle vont à l'école, combien sont-ils? _____
- 5.2 École : Si des étudiants suivent un enseignement dans le bâtiment affecté, combien sont-ils? Enfants : _____ Adultes : _____
- 5.3 École : Combien de niveaux? _____

SECTION 6. EAU

- 6.1 Ménage : Quelle est la principale source d'approvisionnement en eau du ménage? _____

Principale source d'approvisionnement en eau du ménage		
1. Eau courante sur la parcelle	3. Puits communautaire hors parcelle	99. Autre (préciser)
2. Puits sur la parcelle	4. Source hors parcelle	

- 6.2 Point d'eau communautaire affecté : Combien de ménages utilisent le point d'eau (puits) affecté? _____

B-4

Reconstruction ponts de la Croix des Missions et de la Route Neuve
 Plan d'Action de Réinstallation (PAR)
 Ministère des Travaux Publics Transports Energie et
 Communication(MTPTEC) / (CCI)

SECTION 11. REÇU DE RECENSEMENT-INVENTAIRE

Une fois complété le processus de recensement-inventaire, un reçu doit être complété et signé par les parties en DEUX EXEMPLAIRES :

- un exemplaire à **conserver par le projet** : formulaire ci-dessous incorporé au questionnaire ;
- un exemplaire à **remettre à la PAP** : formulaire séparé que la PAP devra produire lors des étapes suivantes.

Reconstruction Ponts Croix des Missions et Route Neuve
Plan d'Action de Réinstallation (PAR) / Plan aksyon reyinstalasyon

RECENSEMENT / INVENTAIRE MÉNAGE-PAP - REÇU À CONSERVER PAR LE PROJET		
RESANSMAN / ENVANTÈ FANMI-PAP - RESI POU PWOJÈ A		
Nimewo resansman : _____ Date : _____	Enquêteur/trice / Investigatè pou: SIYATI / Non : _____ Siyati : _____	PAP / Benefisyè : SIYATI / Non: _____ Répondant/e / Moun ki te reponn: SIYATI / Non (si diffèrent PAP) : _____ Relation avec PAP (si diffèrent) : _____ Siyati : _____

1-3-3-4 Brème (2011)

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
TRANSPORTS
ET COMMUNICATIONS



MINISTÈ
TRAVO PIBLIK
TRANSPÒ
AK KOMINIKASYON

Palais des Ministères

Palè de Ministè

Réf

Le **3.0 MARS 2011**

No

**Barème de Prix par M² révisé pa la Commission
Tri-Sectorielle daté de Janvier 2011**

1.- Construction blocs dalle béton achevée		10,000.00 @ 15,000.00
2.- Construction blocs dalle inachevée		5,000.00 @ 8,000.00
3.- Construction blocs tôles achevée		3,500.00
4.- Construction blocs tôles inachevée		2,500.00 @ 3,000.00
5.- Construction en maçonnerie roches		2,000.00
6.- Petite maison clissé maçonné tôles		1,200.00
7.- Petite maison clissé maçonné paille		800.00
8.- Clôture en blocs et roches		1,200.00 @ 2,000.00
9.- Terrain privé	M ²	250.00 @ 300.00
10.- Terrain rocheux	M ²	150.00 @ 200.00
11.- Plantations variées	M ²	75.00 @ 125.00

Commission d'Expropriation

1-3-3-5 Lettre de consentement sur les compensations



**MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
TRANSPORT
ET COMMUNICATIONS**

Palais des Ministères

**REPUBLIQUE D'HAÏTI
REPIBLIK DAYITI**

**MINISTÈ
TRAVO PIBLIK
TRANSPO
AK KOMINIKASYON**

Palè de Ministè

**Plan d'Action de Réinstallation et de Compensation (PAR) / Plan aksyon reyinstalasyon ak konpansasyon
ENTENTE DE COMPENSATION ENTRE L'UNITÉ CENTRALE D'EXÉCUTION (MTPTC) ET :
ANTANT KONPANSASYON ANT UNITE CENTRALE D'EXECUTION (MTPTC) AK :**

A) Coordonnées du bénéficiaire / Telefòn benefisyè a

NOM / SIYATI :	No recensement / Nimewo resansman :
PRÉNOM / NON :	
Sexe / SÈKS :	No. du document d'identité /
Age / LAJ :	Nimewo dokiman idantite :
Occupation / Okipasyon :	Type de document d'identité /
	Kalite dokiman idantite :
Section/Seksyon :	Téléphone / Telefòn :

B) Résultats de l'inventaire et de l'évaluation économique des biens affectés / Rezilta envantè evalyasyon ekonomik byen ki pèdi yo

1) Surfaces affectées - Zòn ki detwi		
TERRE affectée - TEREN ki detwi	PLANTATIONS VARIÉES - JADEN ki detwi	BÂTIMENTS/STRUCTURES - KAY ki detwi
0,00	0,00	0,00

2) Compensation pour perte de terre (HTG) - Konpansasyon pou teren ki pèdi (Goud)		
Remplacement - Valè ki ranplase	Location - Benefis ki pèdi	Assistance location - Akonpayman pou lweyaj
0	0	0

3) Compensation pour perte de culture (HTG) - Konpansasyon pou rekòt ki pèdi (Goud)			
Plantations variées - Jaden ak tout kalite plant		Arbres - Pyebwa	
Culture principale - Kalite plant	Valeur - Kalite konpansasyon	Nb. arbres - Kantite pyebwa	Valeur - Kalite konpansasyon
0	0	0	0

4) Compensation immeuble / équipement (HTG) - Konpansasyon pou kay oubyen ekipman ki pèdi (Goud)			
Remplacement - Valè ki ranplase	Location - Benefis ki pèdi	Assistance location - Lweyaj	Déménagement - Demenaje
0	0	0	0
Déplacement Structure - Valè ki ranplase		Réinstallation Structure - Valè ki ranplase	
0		0	

5) Compensation activité commerciale (HTG) - Konpansasyon pou komès ki pap ka fèt ankò (Goud)	
Revenu - Lajan rantrè chak mw a	Compensation pour perte de revenu - Konpansasyon pou benefis ki pèdi
0	0

6) Montant total des compensations (HTG) - Total lajan pou konpansasyon yo (Goud)

0 Goud



**MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
TRANSPORT, ÉNERGIE
ET COMMUNICATIONS**

Palais des Ministères

**REPUBLIQUE D'HAÏTI
REPIBLIK DAYITI**

**MINISTE
TRAVO PIBLIK
TRANSPÒ, ENÈJI
AK KOMINIKASYON**

Palè dè Ministè

INFORMATIONS ADDITIONNELLES A USAGE INTERNE DU CASEC (SI APPLICABLE) LÒT INFÒMASYON CASEC LA KA ITLIZE POU LIMENM	
N° de dossier / Dosye :	Nom du plaignant / Non pleyan-an :

Dossier N° / Dosye : _____

2