Rapport Final

Conference de l'OEA des Maîtres d'oeuvre de la Surete Maritime et Portuaire en Haïti 2026



OEA

Canada

DROITS D'AUTEUR

© (2026) Secrétariat Général de l'Organisation des États Américains. Tous droits réservés. Aucune partie de ce document ne peut être reproduite, distribuée ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, en partie ou en totalité, sans l'autorisation écrite préalable du Secrétariat Général de l'Organisation des États Américains.

ISBN: 978-0-8270-8181-9

RAPPORT FINAL: CONFERENCE 2026 DE L'OEA SUR LA SURETE MARITIME ET PORTUAIRE EN HAÏTI

Table des matières

Préface 1

1. *Introduction* 5
   - 1.1. Contexte 5
   - 1.2. Objectifs 6
   - 1.3. Format 6
   - 1.4. Organisations participantes 7

2. *Conclusions de la conférence* 8
   - 2.1. Contexte de la sûreté maritime et portuaire en Haïti 8
     - 2.1.1. Conclusions de l'étude documentaire de l'OEA 8
     - 2.1.2. Aperçu de la situation actuelle en matière de sûreté maritime et portuaire 10
       - 2.1.2.1. APN 12
       - 2.1.2.2. FAdH 12
       - 2.1.2.3. Commandement de la Garde-côtes d'haïti 13
       - 2.1.2.4. Administration générale des douanes haïtienne 14
       - 2.1.2.5. Bureau de lutte contre le trafic de stupéfiants 15
       - 2.1.2.6. Police nationale haïtienne 16
       - 2.1.2.7. SEMANAH 17
   - 2.2. Aperçu du soutien actuel et projeté des maîtres d'œuvre 18
     - 2.2.1. CARICOM IMPACS 19
     - 2.2.2. GITOC 19
     - 2.2.3. FRG 20
     - 2.2.4. INTERPOL 21
     - 2.2.5. OIM 21
     - 2.2.6. OEA 22
     - 2.2.7. UNCTED 23
     - 2.2.8. UNLIREC 24
     - 2.2.9. UNOCT 24
     - 2.2.10. ONUDC 25
     - 2.2.11. OMD 26
   - 2.3. Aperçu des initiatives des États membres 26

3. *Ateliers thématiques* 29

3.1. Défis de mise en œuvre et besoins prioritaires en matière de sûreté 29

3.1.1. MDA 30

3.1.2. Conformité au Code ISPS et sûreté portuaire 30

3.1.3. Lacunes dans le cycle du renseignement 31

3.1.4. Sûreté de la chaîne d'approvisionnement 31

3.1.5. Intégrité 31

3.1.6. Renforcement des capacités par le transfert de connaissances au niveau régional 31

3.2. Solutions proposées 32

3.2.1. Renforcement de la MDA 32

3.2.2. Conformité au Code ISPS et sûreté portuaire 32

3.2.3. Renforcement des capacités de renseignement 33

3.2.4. Sécuriser les chaînes d'approvisionnement au-delà du port 33

3.2.5. Mesures de lutte contre la corruption et renforcement des capacités 33

3.2.6. Transfert de connaissances et renforcement des capacités au niveau régional 33

3.2.7. Feuille de route de mise en œuvre : résultats rapides et réforme à long terme 34

4. *Recommandations* 35

5. *Conclusion* 38

6. *Annexes* 39



Préface

Des domaines maritimes sûrs et résilients sont essentiels à la prospérité, à la démocratie, à la sécurité et au développement durable des Amériques. Des ports sûrs facilitent le commerce légitime et protègent la circulation des personnes et des marchandises. Inversement, les vulnérabilités dans le domaine maritime créent des occasions pour le crime organisé transnational, le trafic illicite, ainsi que d'autres menaces qui dépassent largement les frontières nationales.

Pour Haïti, le renforcement de la sécurité maritime et portuaire est devenu une priorité de plus en plus urgente. Cela est essentiel non seulement pour protéger les infrastructures critiques et restaurer la confiance dans le commerce maritime, mais aussi pour soutenir des efforts plus larges visant à renforcer l'état de droit, améliorer la gouvernance et promouvoir la reprise socio-économique à long terme. Ces objectifs ne peuvent être atteints par une seule institution ou un seul pays. Ils exigent un partenariat soutenu, une action coordonnée et, surtout, un leadership haïtien.

C'est sur cette entente commune que l'Organisation des États Américains (OEA), par l'entremise du Secrétariat du Comité Interaméricain contre le Terrorisme (CICTE), a convoqué la Conférence 2026 des Maitres d'œuvre de l'OEA sur la sécurité maritime et portuaire en Haiti. La conférence a offert aux autorités haïtiennes, aux États membres de l'OEA, aux organisations internationales et aux partenaires techniques d'aller au-delà du dialogue et de se concentrer sur la mise en œuvre, l'alignement des expériences, l'identification de solutions pratiques et le renforcement de la coordination en appui aux priorités de sécurité maritime d'Haïti.

Ce rapport reflète cet effort collectif. Au-delà de la documentation des actes de la conférence, il saisit une vision commune pour renforcer l'architecture de la sécurité maritime d'Haïti grâce à une meilleure coordination, une capacité institutionnelle et une coopération internationale soutenue. Nous espérons qu'il servira de ressource pratique pour les praticiens et partenaires travaillant à traduire les recommandations en progrès mesurables.

Le CICTE demeure engagé à soutenir Haïti par la coopération technique, le renforcement des capacités, le partage des connaissances et le partenariat régional. En tant que principal forum de coopération de l'OEA en matière de sécurité, nous continuerons de travailler avec nos États membres et partenaires pour promouvoir des approches intégrées qui renforcent la sécurité maritime et contribuent à la stabilité et à la prospérité régionales.
Je remercie sincèrement le Programme de renforcement des capacités anti-criminalité (ACCBP) du gouvernement du Canada pour son généreux soutien financier et le gouvernement du Panama pour son précieux soutien institutionnel dans l'organisation de cette initiative. Je remercie également tout particulièrement le gouvernement d'Haïti, les États membres de l'OEA participants et nos partenaires internationaux pour leur engagement et leur collaboration.

Ensemble, nous faisons avancer une vision commune d'un domaine maritime plus sûr et résilient pour Haïti et l'hémisphère.

Guillermo Moncayo
Secrétaire Exécutif a.i.
Comité Interaméricain contre le Terrorisme (CICTE)
Organisation des États Américains (OEA)

Le Canada est fier de soutenir la publication de ce rapport final de la Conférence de l'OEA sur les maîtres d'œuvre de la sûreté maritime et portuaire en Haïti 2026, convoquée par l'Organisation des États américains (OEA) par l'entremise du Comité interaméricain contre le terrorisme (CICTE). Cette conférence a été rendue possible grâce au Programme canadien de renforcement des capacités anti-criminalité, dans le cadre de son partenariat continu avec OEA-CICTE pour renforcer la sécurité des cargaisons, des frontières et du secteur maritime à travers les Amériques, notamment par des initiatives ciblées de renforcement des capacités en Haïti.

Ce travail se déroule sur fond de crise sécuritaire multidimensionnelle en Haïti, marquée par la violence des gangs, l'affaiblissement des institutions, le déplacement de la population, les besoins humanitaires et les perturbations économiques. Les groupes criminels ont exploité ces vulnérabilités pour étendre leur influence et entraver la circulation des personnes, des biens et de l'aide essentielle.

Les défis auxquels fait face le secteur maritime et de la sécurité portuaire en Haïti sont importants, avec des implications directes pour la stabilité nationale, la reprise économique, l'accès humanitaire, l'état de droit et la sécurité régionale. Des ports et des frontières maritimes sécurisés sont essentiels pour lutter contre le trafic illicite d'armes à feu, de stupéfiants et d'autres objets de contrebande, tout en favorisant le commerce légitime et en renforçant les institutions étatiques. Le Canada demeure fermement engagé à soutenir les efforts menés par Haïti pour renforcer la capacité, la résilience et l'efficacité des institutions responsables de la protection du domaine maritime d'Haïti.

Cette conférence a démontré la valeur de rassembler les autorités haïtiennes, les organisations internationales, les partenaires hémisphériques, les pays donateurs et les experts régionaux afin d'identifier les priorités, de partager leur expertise et d'aligner les efforts d'assistance. Comme le montrent clairement les discussions tout au long de ce rapport, un progrès durable nécessite plus que des ressources seules. Elle exige une coordination soutenue, une collaboration stratégique et un engagement partagé entre alliés et partenaires afin de garantir que le soutien soit complémentaire, adapté aux priorités haïtiennes et capable de fournir des résultats significatifs et durables.

Le Canada salue l'esprit de partenariat qui a caractérisé cette conférence ainsi que les recommandations pratiques qui ont émergé. En travaillant ensemble par une approche coordonnée sous leadership Haïtien, nous pouvons renforcer la sécurité maritime et portuaire, faire progresser la stabilité régionale et soutenir Haïti sur la voie d'une plus grande sécurité, résilience et prospérité. Le Canada se réjouit de poursuivre sa collaboration avec Haïti, le Secrétariat de l'OEA et les États membres, les organisations régionales et internationales, ainsi que les partenaires à travers l'hémisphère afin de maximiser notre impact collectif et de contribuer à un avenir plus sûr et plus sécurisé pour tous.

Troy Lulashnyk
Directeur général - Bureau du programme de paix et sécurité
Affaires Mondiales Canada

Liste des sigles et acronymes

ACCBP	Programme canadien de renforcement des capacités de lutte contre la criminalité
ACIS	Système avancé d'information sur le fret
AIS	Système d'identification automatique
AMP	Autorité maritime du Panama
ANOA	Préavis d'arrivée
APIS	Système avancé d'information sur les passagers
APN	Autorité portuaire nationale d'Haïti
BLTS	Bureau de lutte contre le trafic de stupéfiants (Haiti)
CARICOM IMPACS	Agence de mise en œuvre de la Communauté des Caraïbes pour la criminalité et la sécurité
CICTE	Comité interaméricain contre le terrorisme
CIP	Comité interaméricain des ports
CMCON	Centre international de recherche et d'analyse contre le trafic de drogue par voie maritime de Colombie
CMU	Université maritime des Caraïbes
CROSS	Centre de coordination de surveillance maritime, de recherches et de sauvetage
CSN	Ministère de la Présidence, Conseil national de sécurité du Panama
DGDDI	Direction générale des douanes et des impôts indirects
FAdH	Forces armées haïtiennes
FRG	Force de répression des gangs
GITOC	Initiative mondiale contre la criminalité transnationale organisée
HBM	Gestion humanitaire des frontières
PDI	ersonnes déplacées à l'intérieur de leur propre pays
OMI	Organisation maritime internationale
IMSO	Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellite
INL	Bureau des affaires internationales en matière de stupéfiants et d'application de la loi du Département d'État des États-Unis
INTERPOL	Organisation internationale de police criminelle
OIM	Organisation internationale pour les migrations
OMD	Organisation mondiale des douanes
ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires

ITC	Consortium du commerce international, Miami-Dade
JRCC	Centre régional conjoint de communication - CARICOM IMPACS
MEOP	Modèle de plan d'opérations d'urgence
MINDEF	Ministère de la Défense nationale du Guatemala
MIRE	Ministère des Affaires étrangères du Panama
MSS	Mission multinationale d'appui à la sécurité, Haïti
OEA	Organisation des États américains
ONU	Organisation des Nations Unies
RBDF	Force royale de défense des Bahamas
RSS	ystème de sécurité régionale
SEMANAH	Service maritime et de navigation haïtienne
SEMAR	Ministère de la Marine mexicaine
SENAFRONT	Ministère de la sécurité publique du Panama
UNCTED	Direction exécutive des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme
UNLIREC	Centre régional des Nations Unies pour la paix, le désarmement et le développement en Amérique latine et dans les Caraïbes
UNODC	Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
UNOCT	Bureau des Nations Unies de lutte contre le terrorisme
VOI	Navires d'intérêt

1. Introduction

1.1. Contexte

Haïti est confronté à des défis persistants en matière de sûreté maritime et frontalière, notamment le trafic illicite d'armes à feu, de munitions, de stupéfiants et d'autres marchandises de contrebande. Le manque de ressources, les lacunes en matière de gouvernance et de coordination institutionnelle, ainsi que les insuffisances au niveau des infrastructures, de la formation et de l'équipement limitent la capacité du pays à gérer ses frontières, à renforcer les opérations portuaires et à maintenir la stabilité. La détérioration du climat sécuritaire, marquée par l'influence croissante des groupes armés dans les zones portuaires clés, a perturbé les opérations, restreint l'accès aux infrastructures essentielles et accru les risques pour le transport maritime et le commerce. En conséquence, la capacité d'Haïti à contrôler les cargaisons, inspecter les navires, intercepter les cargaisons illicites et gérer en toute sécurité les flux commerciaux reste considérablement compromise, ce qui entraîne des conséquences directes sur la sûreté nationale et le développement économique. Ces défis contribuent à l'insécurité générale en Haïti et ont eu des effets néfastes sur le développement économique du pays et sa capacité à tirer parti d'un port moderne et bien positionné, véritable moteur économique national.

Bien que de nombreux partenaires internationaux soutiennent Haïti par le biais de formations, d'équipements et d'autres formes d'assistance, ces efforts restent quelque peu désorganisés, ce qui crée des risques de chevauchements et de lacunes. Afin de promouvoir une approche plus unifiée et une meilleure compréhension du paysage actuel de la sûreté maritime et portuaire en Haïti, le Secrétariat du Comité interaméricain contre le terrorisme (CICTE), au sein du Secrétariat à la sûreté multidimensionnelle (SMS) de l'Organisation des États américains (OEA), avec le financement du Programme de renforcement des capacités de lutte contre la criminalité (ACCBP) du gouvernement du Canada, a convoqué la *Conférence de l'OEA sur les maîtres d'œuvre de la sûreté maritime et portuaire en Haïti* (la Conférence). La Conférence visait à matérialiser les efforts existants visant à renforcer les capacités d'Haïti en matière de sûreté maritime et portuaire grâce à une meilleure coordination et à un engagement technique ciblé.

La Conférence, qui s'est tenue les 18 et 19 mars 2026 à Panama City, au Panama, et organisée conformément à la Feuille de route de l'OEA pour Haïti, en particulier son pilier « Sûreté » donnant la priorité à la sûreté maritime et portuaire, a réuni les autorités haïtiennes, les partenaires internationaux et les principales parties prenantes afin de cartographier les interventions en cours et prévues, d'identifier les besoins prioritaires, d'échanger les bonnes pratiques et de promouvoir une approche cohérente et collaborative pour renforcer l'architecture de la sûreté maritime d'Haïti.

1.2. Objectifs

La conférence poursuivait les objectifs suivants :

- **Évaluer la situation actuelle :** dresser un tableau clair, sous la direction d'Haïti, de l'environnement de la sûreté maritime et portuaire.
- **Cartographier les efforts actuels :** Faire la revue les activités en cours des bailleurs de fonds et des maîtres d'œuvre.
- **Identifier les lacunes :** cerner les besoins opérationnels et institutionnels prioritaires dans les eaux nationales, sur les côtes, dans les ports et le long des corridors logistiques.
- **Tirer parti de l'expertise :** s'appuyer sur l'expérience régionale et internationale pour éclairer les initiatives existantes ou futures.
- **Renforcer la coordination :** améliorer la coordination afin de réduire les doublons et de maximiser l'impact.
- **Mobiliser le soutien :** Encourager les partenaires à s'engager à fournir une assistance technique, financière ou opérationnelle pour combler les lacunes.

Ensemble, ces objectifs visaient à établir une compréhension commune des priorités et une feuille de route coordonnée pour renforcer le contexte de la sûreté maritime et portuaire en Haïti.

1.3. Format

La conférence s'articulait autour des éléments suivants :

- **Séances plénières :** présentations sur les priorités nationales, les initiatives en cours et d'autres résultats pertinents.
- **Ateliers d'experts :** discussions thématiques modérées axées sur des solutions pratiques, de bonnes pratiques et des recommandations concrètes.
- **Séances de compte rendu :** occasions structurées permettant aux groupes de travail de présenter leurs principales conclusions, d'harmoniser leurs résultats et de consolider leurs recommandations.

Cette structure visait à associer l'alignement stratégique à un dialogue axé sur les solutions exploitables, afin de garantir des résultats concrets permettant de renforcer la collaboration entre les parties prenantes. L'ordre du jour figure à l'annexe A.

1.4. Organisations participantes

La conférence a réuni des représentants de 11 États membres de l'OEA, d'un (1) pays observateur de l'OEA, de 12 organisations internationales et/ou multilatérales, de plusieurs départements de l'OEA, ainsi que des experts en la matière issus du secteur privé, d'agences régionales et du monde universitaire. Dans le cadre d'une étude préalable à la conférence, les organisations participantes chargées de la mise en œuvre ont été invitées à fournir des informations sur les initiatives en cours et prévues, leurs domaines d'intervention et leurs priorités en matière de partenariat. Les informations recueillies au préalable ont permis de définir efficacement la structure et le contenu des discussions de la conférence.

La liste complète des organisations participantes figure à l'annexe B.

Parmi les hauts représentants figuraient :

- S.E. Albert R. Ramdin, secrétaire général de l'OEA
- S.E. Carlos Guevara Mann, vice-ministre des Affaires multilatérales et de la Coopération, ministère des Affaires étrangères du Panama
- S.E. Jean Josué Pierre, ambassadeur, représentant permanent, Mission permanente d'Haïti auprès de l'OEA
- S.E. Patricia Atkinson, ambassadrice du Canada au Panama

Une sélection de photos officielles figure à l'annexe C.

2. Conclusions de la conférence

2.1. Contexte de la surete maritime et portuaire en Haïti

La première séance plénière de la conférence, intitulée « Le contexte de la sûreté maritime et portuaire en Haïti », a donné un aperçu de la situation actuelle en matière de sûreté maritime et portuaire en Haïti, et a permis d'identifier les principales menaces, les vulnérabilités et les besoins prioritaires.

2.1.1. Conclusions de l'etude documentaire de l'OEA

L'étude documentaire de l'OEA, présentée lors de la première séance plénière, a évalué les infrastructures de sûreté et la capacité opérationnelle de la porte d'entrée maritime de Port-au-Prince, en mettant l'accent sur Port-au-Prince (également connu sous le nom de terminal APN), le port de Lafiteau et le terminal de Varreux.

Ses conclusions et recommandations ont été élaborées par le Secrétariat du CICTE en étroite consultation avec les principales agences haïtiennes suivantes, chargées de la sûreté maritime, portuaire et frontalière :

- Forces armées d'Haïti (FAdH)
- Commandement de la Garde-côtes d'Haïti
- Administration générale des douanes haïtiennes
- Service maritime et de la navigation d'Haïti (SEMANAH)
- Police nationale haïtienne
- Autorité portuaire nationale (APN) d'Haïti

L'étude documentaire de l'OEA a identifié comme objectif principal de ces agences la transformation des installations susmentionnées de zones à haut risque en pôles stables capables de soutenir le commerce international, l'aide humanitaire et le rétablissement de la souveraineté. La réalisation de cet objectif nécessite le respect total du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), garantissant que ces installations bénéficient d'une reconnaissance de la part de la communauté mondiale du transport maritime et du commerce.

Dans ce contexte, l'évaluation des installations de l'APN, de Lafiteau et de Varreux a mis en évidence des besoins urgents de modernisation dans quatre domaines clés de la sûreté :

- **Sûreté physique et périmétrique :** les barrières et les contrôles d'accès sont insuffisants et doivent être renforcés.
- **Infrastructure technologique :** les systèmes de surveillance et d'éclairage sont inadéquats pour un fonctionnement 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.
- **Supervision humaine :** les forces de garde et la coordination interinstitutionnelle pâtissent d'une carence de formation standardisée et de commandement unifié.
- **Risque opérationnel :** les zones contrôlées par des gangs requièrent que l'on passe d'une protection passive à une protection active des navires.

En outre, l'étude documentaire de l'OEA a révélé que pour garantir le fonctionnement sûr et efficace des installations portuaires de Port-au-Prince, il faudra un soutien international coordonné, une réforme réglementaire globale et un renforcement des capacités locales.

Les recommandations stratégiques suivantes, formulées dans le cadre de l'étude documentaire de l'OEA, mettent l'accent sur la coordination internationale, la réforme réglementaire et le renforcement des capacités locales :

- **Intégration avec la Force de répression des gangs (FRG) : I**es efforts en matière de sécurité doivent être pleinement alignés avec les opérations de la FRG afin d'assurer une protection complète de la porte d'entrée maritime. Cela implique de définir formellement la protection de la navigation commerciale, qu'elle soit en transit, au mouillage ou à quai, et de mettre en place une composante haïtienne de contrôle portuaire chargée de coordonner les activités de sûreté tant terrestres que maritimes. Cette harmonisation bénéficierait mutuellement à Haïti et à la FRG grâce à une sécurité accrue des principales installations portuaires commerciales et de leurs abords. Cela permettra à la fois aux navires de commerce d'accéder de manière sûre et fiable aux ports haïtiens et à la FRG de mettre en place une chaîne d'approvisionnement logistique sécurisée.
- **Reconstruction réglementaire et institutionnelle :** Le rétablissement de la confiance internationale nécessite une reconstitution complète du programme national ISPS d'Haïti, en commençant par des évaluations détaillées et spécifiques à chaque site. Des réformes législatives devraient également être adoptées pour donner à l'APN, à la SEMANAH et aux douanes les moyens de faire respecter efficacement les normes internationales de sûreté portuaire et des cargaisons.
- **Renforcement des capacités et gouvernance :** Le renforcement des institutions locales est essentiel pour une sûreté portuaire durable. Cela inclut l'équipement et la formation des garde-côtes haïtiens, de l'APN et des autres autorités haïtiennes afin de gérer des opérations modernes de sécurité. Toutes les mesures doivent garantir que le contrôle soit finalement encadré par une gouvernance haïtienne modernisée. La pérennisation de tous les efforts fournis par les

donateurs est un élément crucial pour la réussite du renforcement des capacités. Cela inclut la pérennisation des capacités de formation, de commandement et de contrôle, et de planification opérationnelle, mais aussi la garantie que les véhicules, les bateaux et les installations à terre sont entretenus et approvisionnés pour une utilisation opérationnelle à long terme.

En conclusion, l'étude documentaire de l'OEA a déterminé que la stabilisation des infrastructures portuaires et maritimes de Port-au-Prince est une condition préalable essentielle tant à une reprise économique durable qu'au renforcement de la sûreté nationale. En associant un soutien ciblé de la Force de suppression des gangs (FGS) à une reconstruction complète du cadre ISPS, Haïti enverra à la communauté internationale le signal que ses ports répondent aux normes de sécurité mondiales, sont pleinement opérationnels et capables de pourvoir aux nécessités d'un commerce international sûr et efficace.

2.1.2. Aperçu de la situation actuelle en matiere de surete maritime et portuaire

Au cours de la première séance plénière, les représentants des agences haïtiennes suivantes ont présenté les principales priorités, les lacunes et les opportunités en matière de coordination renforcée :

- APN
- Forces armées haïtiennes (FAdH)
- Commandement de la Garde-côtes d'Haïti
- Administration générale des douanes haïtiennes
- Bureau de lutte contre le trafic de stupéfiants (BLTS)
- Police nationale haïtienne
- SEMANAH

Actuellement, les agences haïtiennes opèrent dans des conditions extrêmement difficiles, menant de front une phase de reconstruction tout en faisant face à des réseaux criminels sophistiqués. Le tableau suivant présente un résumé sommaire de certaines agences haïtiennes, en lien avec la situation actuelle en matière de sûreté maritime et portuaire :

Agence	Mission principale	Principal défi
APN	Gestion des infrastructures et conformité au code ISPS.	Présence de gangs à proximité immédiate de l'entrée du port ; manque de financement durable pour la sécurité.
FAdH	Défense du territoire national et des ressources maritimes stratégiques.	Opère dans une phase de reconstruction soumise à d'importantes contraintes budgétaires et logistiques. L'unité située dans le port manque de ressources.
Administration générale des douanes	Perception des recettes et détection des cargaisons illicites/armes à feu.	Méthodes de dissimulation sophistiquées ; des gangs occupent physiquement certaines zones du port. L'effort porte actuellement sur la perception des recettes, un équilibre restant à trouver avec l'exécution de la loi.
Garde-côtes d'Haïti	Application de la loi en mer et interdiction côtière.	Manque criant de ressources : chargée de surveiller 1 700 km de côtes avec une flotte limitée et un effectif minimal. La Garde-côtes d'Haïti ne dispose pas d'un budget spécifique au sein du budget général de la police, ce qui complique la planification stratégique.
SEMANAH	Règlementation sur le trafic, recherche et sauvetage (SAR) et protection de l'environnement.	Grave pénurie d'équipements de navigation modernes et de personnel technique spécialisé.

Étant donné l'écart entre les mandats de ces agences nationales et les ressources dont elles disposent, les organisations régionales et les partenaires internationaux ont l'occasion de fournir un cadre d'assistance global pour aider à combler ce déficit. En outre, il existe des possibilités de développer d'importantes capacités interinstitutionnelles, notamment un centre de contrôle portuaire moderne qui pourrait regrouper bon nombre des agences susmentionnées.

2.1.2.1. APN

Haïti est confronté à des défis importants en matière de sûreté maritime et portuaire, notamment en raison de l'influence croissante des groupes armés opérant dans et autour des zones portuaires. Leurs activités, en particulier dans la baie de Port-au-Prince, ont perturbé les opérations portuaires, restreint l'accès aux infrastructures essentielles et accru les risques pour le commerce et les transports.

Les infrastructures portuaires restent vulnérables à toute une série de menaces structurelles et opérationnelles, notamment la corruption, les limites institutionnelles et la faiblesse de la coordination interinstitutionnelle. Ces défis sont aggravés par des lacunes dans les politiques publiques et les cadres réglementaires, des capacités d'application limitées et un respect insuffisant des normes maritimes internationales.

En réponse, le gouvernement haïtien, par l'intermédiaire de l'APN en sa qualité d'autorité compétente, s'est engagé à renforcer le système national de sûreté portuaire grâce à une approche structurée et progressive. Cet effort donne la priorité à l'amélioration de la gouvernance et au renforcement de la coordination institutionnelle afin d'assurer une plus grande cohérence entre les organes impliqués dans la sûreté portuaire.

Les efforts de l'APN se concentrent sur le renforcement de la sûreté physique des installations portuaires, l'amélioration des capacités de surveillance et le renforcement des ressources humaines par le biais de formations ciblées. L'amélioration des mécanismes de coordination, notamment le partage d'informations et la planification opérationnelle, reste essentielle pour améliorer l'efficacité.

Parallèlement, des investissements ciblés et des partenariats sont mis en place pour doter les opérations de sécurité portuaire d'outils et de ressources modernes. Le renforcement des capacités opérationnelles est également une priorité, notamment par des mesures visant à mieux sécuriser les zones portuaires et les approches maritimes.

Le renforcement de la sûreté portuaire reste une priorité stratégique pour l'APN. Grâce à une meilleure coordination, à des investissements ciblés et à un renforcement continu des capacités, les efforts visent à améliorer la résilience du secteur portuaire haïtien et à soutenir la stabilité économique nationale.

2.1.2.2. FAdH

Les FAdH jouent un rôle en pleine évolution mais de plus en plus important dans l'architecture de sûreté maritime et portuaire du pays. Son engagement actuel s'articule autour de trois axes principaux : la protection des infrastructures portuaires stratégiques, le soutien à la sûreté du domaine maritime et le renforcement continu des capacités institutionnelles.

En coordination avec l'APN et d'autres institutions concernées, les FAdH contribuent à la sûreté des installations portuaires critiques, qui sont essentielles à la stabilité économique et aux flux commerciaux d'Haïti. Cette présence est devenue particulièrement importante dans le contexte d'un environnement de sécurité nationale affaibli.

Le FAdH apportent également un soutien limité mais ciblé pour lutter contre les menaces maritimes transnationales, notamment la contrebande, le trafic de drogue et les mouvements irréguliers de personnes et de marchandises. Cependant, ces efforts restent entravés par le manque de personnel, d'équipement et de ressources financières.

Consciente de ces limites, l'institution a engagé un processus progressif de renforcement et de professionnalisation. Cela comprend des efforts visant à augmenter ses effectifs, à développer des formations spécialisées en sûreté maritime et portuaire, et à acquérir des moyens opérationnels plus adaptés, tels que des patrouilleurs, des véhicules, des drones, des systèmes de surveillance et des outils de communication sécurisés. Ces initiatives sont menées avec le soutien des autorités nationales et des partenaires internationaux.

Malgré ces efforts, les FAdH sont confrontées à d'importants défis structurels et opérationnels. Ceux-ci comprennent des ressources humaines limitées, des lacunes en matière d'expertise technique, un équipement maritime insuffisant et la nécessité d'améliorer la coordination avec d'autres acteurs nationaux et internationaux. En outre, la crise plus générale de la sécurité intérieure continue de peser lourdement sur les ressources disponibles, limitant la capacité à maintenir une présence maritime constante.

À l'avenir, les Forces armées d'Haïti devraient jouer un rôle accru dans le renforcement de la gouvernance maritime, l'amélioration de la surveillance des approches côtières et maritimes, et le soutien au respect des normes internationales, notamment celles de l'Organisation maritime internationale (OMI) et du Code ISPS.

Dans ce contexte, l'engagement international reste essentiel. Les priorités clés comprennent l'élargissement des initiatives conjointes de formation et d'entraînement, la modernisation des moyens de sûreté maritime, l'amélioration des mécanismes de coordination interinstitutionnelle et la garantie que les efforts de soutien sont adaptés aux réalités financières et institutionnelles du pays.

2.1.2.3. Commandement de la Garde-Cotes d'Haïti

Le Commandement de la Garde-côtes d'Haïti, une unité de la Police nationale haïtienne, est une institution clé chargée de la sûreté maritime, du contrôle des frontières, des opérations de recherche et de sauvetage, et de la protection de l'environnement. Elle joue un rôle central dans la sauvegarde des eaux territoriales d'Haïti, la lutte contre les activités illicites telles que le trafic de drogue et d'armes, et la gestion de la migration irrégulière, tout en intervenant en cas d'urgences maritimes et de catastrophes naturelles.

Cependant, la Garde-côtes opère dans un environnement extrêmement complexe et contraint. L'insécurité généralisée, notamment l'influence des gangs dans les zones côtières, et le rôle d'Haïti en tant que point de transit pour les réseaux de trafic internationaux compliquent considérablement sa mission. Parallèlement, l'augmentation des flux migratoires et la fréquence des catastrophes naturelles exercent une pression opérationnelle et humanitaire supplémentaire sur l'institution.

L'efficacité de la Garde-côtes est encore limitée par des défis structurels, notamment une flotte insuffisante et vieillissante, un manque d'équipements de surveillance modernes et de graves contraintes budgétaires. Ne disposant d'aucune enveloppe budgétaire dédiée, elle dépend fortement de la Police nationale

haïtienne et de partenaires internationaux, ce qui affecte la planification à long terme, la maintenance et la durabilité opérationnelle. Les contraintes en matière de ressources humaines et la faible coordination interinstitutionnelle réduisent également l'efficacité globale.

En conséquence, la Garde-côtes maintient une présence en mer limitée et largement réactive. Bien que certains efforts de modernisation soient en cours avec le soutien international, les progrès restent lents.

En conclusion, si la Garde-côtes d'Haïti est un pilier essentiel de la sécurité nationale et régionale, ses capacités restent fragiles. Il est essentiel de renforcer ses ressources, ses capacités et la coordination institutionnelle pour faire face efficacement aux menaces maritimes en constante évolution et contribuer à la stabilité à long terme d'Haïti.

2.1.2.4. Administration générale des douanes haïtienne

L'Administration générale des douanes haïtienne joue un rôle central dans la protection du commerce maritime du pays et de sa stabilité économique globale, car la plupart des importations nationales transitent par les ports maritimes, avec un trafic annuel de conteneurs dépassant 180 000 unités. En coordination avec les autorités portuaires, maritimes et de sécurité, les douanes sont un acteur clé du contrôle des marchandises, de la surveillance des flux commerciaux et de la gestion des risques, contribuant directement à la protection de la chaîne d'approvisionnement et à la prévention des activités illicites. Malgré ce rôle crucial, les infrastructures portuaires d'Haïti restent inégales.

Le domaine maritime haïtien est particulièrement vulnérable aux menaces transnationales, notamment le trafic d'armes, la contrebande de stupéfiants et l'infiltration des chaînes d'approvisionnement mondiales par la dissimulation de marchandises illicites dans les cargaisons. Ces risques sont exacerbés par des ressources limitées, un équipement d'inspection insuffisant et des lacunes dans l'application des cadres de sécurité internationaux. La situation est encore aggravée par la crise sécuritaire plus générale que connaît le pays, notamment la présence de groupes armés dans et autour des principales zones portuaires, ce qui compromet la manutention des marchandises, perturbe les opérations logistiques et expose les importateurs à des risques tels que l'extorsion, le détournement et la perte de marchandises. Les défis auxquels sont confrontées les douanes haïtiennes sont à la fois opérationnels et structurels. L'administration manque de technologies de contrôle modernes, telles que des scanners et des systèmes de suivi avancés, et fonctionne avec des ressources financières et humaines limitées. Les faiblesses en matière de sécurité s'étendent au-delà des installations portuaires, en particulier dans le post-acheminement, où l'absence de corridors logistiques sécurisés augmente le risque de détournement de marchandises et compromet l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement. Les limites institutionnelles, notamment une coordination interinstitutionnelle insuffisante, des mécanismes déficients de partage de renseignements et une mise en œuvre incomplète des normes internationales, réduisent encore davantage l'efficacité globale.

De plus, les douanes ont toujours accordé une grande importance à la perception des recettes. Cependant, on reconnaît de plus en plus la nécessité d'adopter une approche plus équilibrée qui renforce les fonctions de contrôle tout en assurant la génération de recettes, notamment au vu de l'évolution des menaces pour la sûreté.

Dans ce contexte, les douanes haïtiennes restent un pilier essentiel mais limité de la sécurité nationale et maritime. Pour relever ces défis, il est urgent d'élaborer une stratégie globale et intégrée de sûreté des ports et de la chaîne d'approvisionnement. Une telle approche devrait donner la priorité au renforcement de la coopération entre les parties prenantes nationales et internationales, au déploiement de technologies modernes de surveillance et de contrôle, à la mise en place de corridors logistiques sécurisés entre les ports et les destinations finales, ainsi qu'à la mise en œuvre intégrale des normes internationales et des systèmes de gestion des risques. Des investissements soutenus dans les infrastructures, de la formation et des mécanismes de partage d'informations seront essentiels pour renforcer les capacités opérationnelles, rétablir la confiance parmi les partenaires internationaux et garantir la sécurité et la résilience à long terme du système de commerce maritime haïtien.

2.1.2.5. Bureau de lutte contre le trafic de stupefiants

La sûreté maritime est au cœur de la mission du bureau haïtien de lutte contre le trafic de stupéfiants (BLTS), qui est chargée de lutter contre tous les aspects de la criminalité liée à la drogue sur l'ensemble du territoire national, y compris les réseaux de trafic opérant par voie maritime.

Malgré des ressources limitées, le BLTS a obtenu des résultats tangibles grâce à des opérations menées dans les zones portuaires, qui ont conduit à la saisie de quantités importantes de stupéfiants et d'armes illégales. Ces efforts démontrent l'engagement opérationnel et l'efficacité de l'unité dans des conditions difficiles.

Cependant, le BLTS est confronté à des défis majeurs qui limitent ses capacités. L'étendue du domaine maritime dépasse les capacités de surveillance actuelles, tandis que le manque d'équipements spécialisés, tels que les systèmes de surveillance, les drones et les communications sécurisées, entrave l'efficacité opérationnelle. L'évolution constante des méthodes criminelles complique encore davantage les efforts de répression. De plus, les lacunes en matière de renseignement maritime, le partage limité d'informations en temps réel, la formation insuffisante du personnel et l'insuffisance des moyens logistiques, notamment les patrouilleurs et les véhicules, restent des contraintes importantes. Pour relever ces défis, le BLTS identifie des besoins prioritaires, notamment le renforcement des ressources logistiques, la mise en place d'un centre intégré de surveillance maritime et le renforcement des capacités de renseignement maritime. Une coordination interinstitutionnelle renforcée et un soutien continu de la part des partenaires internationaux sont également essentiels pour garantir une réponse efficace et coordonnée.

Dans ce contexte, le BLTS s'engage à intensifier ses efforts pour sécuriser le domaine maritime haïtien, tout en soulignant qu'une collaboration nationale et internationale constante est essentielle pour obtenir un impact significatif et durable.

2.1.2.6. Police nationale haïtienne

La Police nationale haïtienne joue un rôle central dans la sécurisation des points d'entrée stratégiques d'Haïti, notamment les ports, les aéroports, les frontières terrestres et le domaine maritime, qui sont essentiels au commerce international, à la mobilité et à la souveraineté nationale. Dans un contexte d'insécurité aiguë et d'expansion des réseaux criminels, la Police nationale haïtienne opère au cœur d'un système de sécurité nationale qui doit intégrer les dimensions opérationnelle, institutionnelle, économique et environnementale.

La configuration géographique d'Haïti amplifie considérablement ces défis. Le pays partage avec la République dominicaine une frontière terrestre de 392 kilomètres très poreuse, caractérisée par de nombreux points de passage informels et un contrôle étatique limité. À cela s'ajoutent plus de 1700 kilomètres de côtes exposées à des activités maritimes illicites telles que le trafic, la contrebande, la pêche illégale et la migration irrégulière. La coexistence de postes de contrôle officiels et de vastes zones non contrôlées crée des vulnérabilités structurelles fréquemment exploitées par les réseaux criminels, tandis que l'insécurité des couloirs logistiques reliant les ports, les frontières et les centres urbains affaiblit encore davantage l'intégrité du cadre de sécurité nationale.

Dans ce contexte, la Police nationale haïtienne est le principal acteur chargé de maintenir la sûreté dans ces infrastructures stratégiques. Sa mission consiste notamment à sécuriser les installations portuaires et aéroportuaires, à protéger les marchandises et les passagers, à lutter contre la criminalité transnationale par le biais d'unités spécialisées et à assurer la coordination entre les principales parties prenantes telles que les douanes, les autorités chargées de l'immigration et les institutions portuaires. La Police nationale haïtienne contribue également à la protection des infrastructures critiques et à la surveillance des corridors logistiques reliant les principaux pôles économiques du pays. Cependant, son efficacité est limitée par d'importantes limites de capacité, notamment un effectif relativement faible par rapport à la population nationale, des capacités de déploiement restreintes et une forte pression opérationnelle, qui nécessitent de privilégier les interventions plutôt qu'une couverture territoriale exhaustive.

Pour remédier à ces contraintes, la Police nationale haïtienne s'appuie de plus en plus sur la coopération avec des partenaires et institutions internationaux, notamment par le biais d'un soutien opérationnel et technique, de programmes de formation et d'initiatives de renforcement des capacités. Parallèlement, une sécurité efficace nécessite la participation active d'acteurs nationaux complémentaires, tels que les autorités portuaires, les services des douanes, l'administration maritime, les services d'immigration, les garde-côtes et les forces armées. La complexité croissante de la sûreté maritime introduit également une dimension environnementale, nécessitant une surveillance renforcée des écosystèmes marins, la lutte contre la pêche illégale et la prévention de la pollution maritime, afin de soutenir une économie bleue durable.

Dans ce contexte, la Police nationale haïtienne reste un pilier de la sécurité nationale et un acteur essentiel dans la protection des points d'entrée stratégiques d'Haïti. Bien qu'elle soit confrontée à d'importants défis structurels et opérationnels, son rôle est indispensable pour faire face aux menaces transnationales en constante évolution et rétablir l'autorité de l'État. La mise en place d'un cadre de sécurité moderne, intégré et coopératif est essentielle pour renforcer le contrôle des frontières, sécuriser les opérations maritimes et portuaires, et favoriser un environnement stable propice à la croissance économique et au commerce international.

2.1.2.7. SEMANAH

La SEMANAH est un acteur clé pour assurer la protection et la surveillance des domaines maritimes et des eaux intérieures du pays, qui revêtent une importance croissante pour la sécurité nationale, la souveraineté et la stabilité économique.

Les eaux haïtiennes sont confrontées à des menaces croissantes qui compromettent directement la sécurité nationale. Il s'agit notamment du trafic d'armes, de carburant et de stupéfiants, qui alimente les réseaux criminels, ainsi que de la pêche illégale pratiquée par des navires étrangers, qui épuise les ressources et menace la sécurité alimentaire. La pollution et la dégradation de l'environnement aggravent encore ces risques en raison de capacités de surveillance limitées. Les eaux intérieures, en particulier le lac Azuéi, sont également exposées à des traversées irrégulières et au trafic transfrontalier, une situation exacerbée par la faiblesse du contrôle de l'État.

La protection de ces espaces constitue donc un enjeu central de souveraineté. Elle nécessite une application effective des lois maritimes, une coordination renforcée avec les garde-côtes et d'autres institutions, ainsi qu'une coopération régionale et internationale accrue. Au cœur de cet effort se trouve le développement d'un système de surveillance intégré capable de surveiller et de répondre aux activités illicites dans les domaines maritimes et intérieurs, parallèlement à une présence étatique soutenue pour dissuader l'exploitation criminelle.

L'efficacité de la SEMANAH est limitée par des infrastructures restreintes, des technologies insuffisantes et des lacunes dans les capacités d'intervention. Cependant, les progrès récents ouvrent la voie à la modernisation. L'adhésion d'Haïti à l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellite (IMSO) en novembre 2025 marque une étape clé vers le renforcement de la surveillance maritime grâce à la création prévue d'un Centre de coordination de surveillance maritime, de recherche et de sauvetage (CROSS). Cette initiative renforcera les capacités de surveillance et d'intervention, mais nécessite des investissements importants dans les infrastructures, la technologie, les communications et un personnel spécialisé. En outre, cette initiative pourrait servir de base au développement d'un Centre de contrôle portuaire interagences.

Parallèlement, la mise en place d'un programme national de contrôle des passagers renforcera la surveillance du transport maritime et lacustre en améliorant l'enregistrement des passagers, la gestion des données et la coordination interinstitutionnelle. Cela contribuera à réduire la migration irrégulière, à lutter contre la traite de personnes et à améliorer la traçabilité et la sécurité des déplacements, mais nécessitera des équipements et des formations supplémentaires.

Au-delà de la sûreté, le renforcement de la gouvernance maritime offre d'importantes opportunités pour le développement durable. Une sûreté améliorée peut favoriser une pêche responsable, protéger les écosystèmes, optimiser les opérations portuaires et promouvoir une économie bleue durable. Sur le lac Azuéi, une meilleure gestion peut accroître la résilience environnementale, soutenir les moyens de subsistance locaux et réduire les activités transfrontalières illicites.

En résumé, SEMANAH est un pilier essentiel pour sécuriser les eaux maritimes et intérieures d'Haïti. Malgré des contraintes importantes, ce programme est au cœur des efforts visant à renforcer la souveraineté, à réduire les activités illicites et à soutenir le développement durable. Faire progresser la surveillance

intégrée, rendre le CROSS opérationnel et renforcer les cadres réglementaires sont essentiels pour mettre en place un système de gouvernance maritime moderne et efficace, crucial pour la stabilité et la résilience à long terme d'Haïti.

2.2 aperçu du soutien actuel et projete des maitres d'œuvre

La session plénière II « Cartographie des efforts actuels des organismes multilatéraux » a donné un aperçu du soutien actuel et projeté en Haïti, y compris la couverture thématique, ainsi que les lacunes et les défis en matière de coordination. Des représentants des organismes multilatéraux et des organisations de mise en œuvre suivants ont présenté leurs efforts actuels d'assistance et de coordination :

- Agence de mise en œuvre de la Communauté des Caraïbes pour la criminalité et la sécurité (CARICOM IMPACS)
- Initiative mondiale contre la criminalité transnationale organisée (GITOC)
- FRG
- Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL)
- Organisation internationale pour les migrations (OIM)
- OEA
- Comité contre le terrorisme des Nations Unies (ONU) et sa Direction exécutive (CTED)
- Centre régional des Nations Unies pour la paix, le désarmement et le développement en Amérique latine et dans les Caraïbes (UNLIREC)
- Bureau des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (UNOCT)
- Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC)
- Organisation mondiale des douanes (OMD)

2.2.1. CARICOM IMPACS

Le CARICOM IMPACS joue un rôle crucial dans le renforcement de la sûreté au sein des plateformes de renseignement régionales des Caraïbes. Grâce à des initiatives telles que le Système avancé d'information sur les passagers (APIS) et le Système avancé d'information sur le fret (ACIS), le CARICOM IMPACS contribue à renforcer la capacité de la région à lutter contre la criminalité transnationale.

L'APIS est une plateforme régionale qui analyse les données relatives à toutes les personnes entrantes ou sortant d'un pays par voie maritime ou aérienne, permettant ainsi aux autorités d'identifier les menaces potentielles pour la sûreté, telles que les criminels ou les terroristes. Ce système renforce non seulement la sûreté aux frontières, mais améliore également le partage régional de renseignements, facilitant ainsi la coordination des efforts des États membres de la CARICOM contre les activités criminelles.

L'APIS et l'ACIS s'appuient généralement sur des spécialistes techniques de CARICOM IMPACS, qui fournissent l'expertise et les ressources essentielles pour garantir l'efficacité des opérations. Ces spécialistes techniques veillent à ce que l'APIS et l'ACIS soient pleinement adaptés aux besoins spécifiques de chaque pays en matière de sûreté. Ils apportent des mises à jour et des innovations continues afin de garantir que les plateformes régionales gardent une longueur d'avance sur les menaces émergentes et les défis en matière de sûreté. En dotant les forces de l'ordre d'outils et de connaissances de pointe, le CARICOM IMPACS leur donne les moyens de s'attaquer aux problèmes de sûreté complexes auxquels est confrontée la région des Caraïbes, en particulier dans des domaines tels que, par exemple, la criminalité maritime, la traite de personnes et la contrebande de marchandises illicites.

Bien qu'ils ne soient pas encore mis en œuvre en Haïti, l'APIS et l'ACIS constituent une extension proposée de l'infrastructure de sécurité haïtienne qui permettrait au pays de partager et de recevoir des renseignements sur les cargaisons. Comme ces systèmes visent à détecter les marchandises illicites, telles que les armes, avant qu'elles n'atteignent les installations portuaires, ils pourraient renforcer considérablement la sûreté portuaire en Haïti et intégrer le pays à une plateforme plus large de renseignement régional.

2.2.2. GITOC

Le GITOC s'attache à combler les lacunes importantes dans la compréhension de la dynamique de la criminalité maritime en Haïti. Actuellement, la connaissance de ces activités criminelles est limitée, de nombreux aspects cruciaux de la criminalité maritime étant insuffisamment documentés. Ce manque de compréhension globale pose des défis pour lutter efficacement contre la nature complexe et évolutive des activités illicites qui se déroulent le long des côtes haïtiennes, telles que le trafic de drogue, le trafic d'êtres humains et les expéditions d'armes.

Afin de mettre en place des réponses plus efficaces, le GITOC souligne la nécessité de deux formes complémentaires de connaissances : le renseignement opérationnel et la recherche analytique ouverte et partagée. Le renseignement opérationnel se concentre sur les données en temps réel et les informations exploitables concernant l'activité criminelle, permettant ainsi des interventions rapides. Parallèlement, la recherche analytique implique une étude plus approfondie et le partage de renseignements, ce qui contribue à une compréhension globale des réseaux criminels et de leurs opérations.

La priorité du GITOC est de mettre en place un effort coordonné de recherche et d'analyse qui cartographie la structure et le mode opératoire des réseaux criminels maritimes en Haïti. En identifiant les acteurs clés, les itinéraires et les tactiques utilisés par les organisations criminelles, cette recherche améliorera la prise de décision stratégique et permettra des actions répressives plus ciblées. Pour que ces efforts aboutissent, il est crucial que les agences internationales et locales, ainsi que les organismes chargés de l'application de la loi, collaborent et partagent leurs renseignements. Le renforcement de cette approche unifiée garantira que tant les renseignements opérationnels en temps réel que les recherches analytiques approfondies contribuent à une lutte plus efficace contre la criminalité maritime en Haïti, renforçant ainsi la sûreté et la stabilité dans la région.

2.2.3.FRG

Autorisée par la résolution 2793 (2025) du Conseil de sécurité des Nations unies (ONU), la FRG apporte un soutien provisoire crucial à la Police nationale haïtienne en réponse à l'escalade de la violence et de l'activité criminelle en Haïti. La FRG est conçue pour renforcer les forces de sécurité haïtiennes, en se concentrant sur des opérations ciblées et fondées sur le renseignement afin de protéger les infrastructures critiques, notamment les terminaux pétroliers et les actifs maritimes.

L'ONU a autorisé le déploiement de 5500 personnes, comprenant des soldats et des policiers. En outre, la FRG a reçu de la communauté internationale l'engagement de fournir un total de 11 000 personnes, ce qui témoigne du soutien massif de la communauté internationale. Contrairement aux missions de maintien de la paix traditionnelles de l'ONU, la FRG est gérée par le Groupe permanent de partenaires plutôt que par une mission des Casques bleus, ce qui lui confère une grande flexibilité dans ses opérations. Cette structure permet une approche ciblée de la sûreté tout en soutenant la Police nationale haïtienne dans les zones où ses effectifs sont insuffisants.

L'un des principaux défis de la FRG est le manque de moyens maritimes. Actuellement, le Salvador est le seul contributeur maritime confirmé, fournissant six petits bateaux et 100 soldats spécialisés. L'absence d'une force maritime solide rend les ports et les voies navigables d'Haïti vulnérables aux activités criminelles, ce qui compromet le succès de la mission. Le renforcement de cette composante est crucial pour sécuriser les infrastructures vitales le long du littoral.

Le mandat principal de la FRG consiste en des opérations fondées sur le renseignement visant à démanteler les réseaux criminels et à protéger les infrastructures vitales. Pour que la mission soit couronnée de succès, l'intégration avec les agences nationales est essentielle. Cela nécessite la mise en place d'une plateforme interconnectée unique favorisant le partage d'informations en temps réel et la collaboration à tous les niveaux opérationnels. Actuellement, les informations sont souvent cloisonnées, ce qui entrave la coordination des efforts entre les forces internationales, la Police nationale haïtienne et les autres parties prenantes. Un cadre de partage de l'information plus interconnecté est essentiel pour atteindre les objectifs de la FRG, permettant des réponses plus rapides et mieux coordonnées aux menaces émergentes.

La FRG joue un rôle vital dans la stabilisation de la sécurité en Haïti. Son succès repose sur la résolution des lacunes en matière de sûreté maritime et le renforcement de la coordination avec les agences nationales. Grâce à ces améliorations, la FRG peut soutenir la Police nationale haïtienne et contribuer à rétablir la sécurité dans le pays.

2.2.4. INTERPOL

La Task Force des Caraïbes d'INTERPOL joue un rôle crucial dans la lutte contre la criminalité transnationale en Haïti. Confronté à des défis tels que le trafic de drogue, la traite des êtres humains et le crime organisé, Haïti s'appuie sur des outils de pointe pour renforcer ses capacités en matière d'application de la loi. Deux des ressources clés utilisées par la Task Force sont la base de données mondiale I-24/7 et les cycles tactiques de 120 jours. Ces outils sont essentiels pour démanteler les réseaux criminels, mais leur efficacité dépend d'un soutien financier et politique constant de la part des pays donateurs.

La base de données mondiale I-24/7 relie la police haïtienne aux listes de surveillance internationales, offrant un accès en temps réel aux données sur les navires volés, les personnes recherchées et d'autres activités criminelles. Ce système renforce considérablement la capacité d'Haïti à traquer les criminels, à identifier les biens volés et à prévenir les activités illégales, en particulier dans le domaine du trafic maritime, un problème courant dans les Caraïbes.

Les cycles tactiques de 120 jours constituent un modèle opérationnel pluriannuel (2026-2030) axé sur le démantèlement des réseaux criminels. Il comprend trois phases : pré-opérationnelle (collecte de renseignements et planification), opérationnelle (exécution d'opérations conjointes) et post-opérationnelle (analyse des résultats et renforcement des forces de l'ordre locales). Cette approche structurée garantit l'efficacité et la pérennité des opérations.

Toutefois, le succès de ces outils repose largement sur un investissement financier continu et le soutien politique de pays donateurs stratégiques. La base de données mondiale I-24/7 nécessite des mises à jour et des formations régulières, tandis que les cycles tactiques de 120 jours exigent des ressources importantes en termes de personnel et d'équipements spécialisés. Le soutien politique est également crucial pour garantir la coopération régionale et l'exécution efficace des opérations.

En conclusion, la Task Force des Caraïbes d'INTERPOL, grâce à l'utilisation d'outils avancés tels que la base de données mondiale I-24/7 et les cycles tactiques de 120 jours, joue un rôle central dans le renforcement de la sécurité en Haïti. Pour maintenir et étendre ces efforts, le soutien continu des pays donateurs est essentiel au succès des opérations à long terme contre les réseaux criminels dans les Caraïbes.

2.2.5. OIM

L'OIM fournit une aide humanitaire essentielle en Haïti, en mettant l'accent sur la protection des personnes déplacées à l'intérieur du pays (PDI) et le soutien aux migrants rapatriés. Face à la violence des gangs, aux pressions migratoires et aux risques maritimes, l'OIM fournit des abris d'urgence, de la nourriture, une aide financière, des soins médicaux et un soutien psychosocial, en plus de gérer les sites d'accueil, tout en réhabilitant les infrastructures endommagées dans les communautés d'accueil.

L'OIM mène des évaluations rapides des frontières, notamment aux points côtiers et fluviaux, dans le cadre de la gestion humanitaire des frontières (HBM) afin d'évaluer les capacités, la sécurité et les besoins opérationnels lors de situations d'urgence, de mouvements de population massifs ou de crises sanitaires.

Ces évaluations aident le gouvernement haïtien à renforcer la gestion des frontières et des zones maritimes tout en garantissant des procédures sûres soucieuses de la protection humaine.

Des équipes spécialisées fournissent des services de protection aux groupes vulnérables, notamment les enfants non accompagnés, les femmes enceintes, les personnes âgées et les personnes exposées au risque de traite des êtres humains le long des routes maritimes. L'OIM propose également des formations et des programmes d'entraînement aux autorités locales, au personnel de sécurité et aux agences maritimes afin d'améliorer la sûreté et la gestion des sites d'accueil et des points de migration côtiers.

Avec son siège à Port-au-Prince et six bureaux régionaux répartis dans tout Haïti, l'OIM travaille en étroite collaboration avec les agences gouvernementales haïtiennes, les forces de sécurité et les autorités locales, mettant en œuvre des interventions dans le cadre du Plan de réponse à la crise en Haïti (2022-2024).

2.2.6. OEA

L'OEA joue un rôle central dans la réponse aux défis sécuritaires d'Haïti à travers sa Feuille de route pour Haïti, un cadre stratégique adopté par l'ONU et la CARICOM. Au cœur de la stratégie de l'OEA se trouve le renforcement de la sûreté maritime et portuaire, domaine dans lequel le CICTE de l'OEA est essentiel pour faire progresser les objectifs de sécurité d'Haïti.

Le CICTE a organisé à Panama City la *Conférence de l'OEA sur les maîtres d'œuvre de la sûreté maritime et portuaire en Haïti*, grâce au soutien financier du Programme de coopération transfrontalière (ACCBP) du gouvernement du Canada. Cet événement a réuni des acteurs clés aux niveaux national, régional et international afin de mettre en œuvre les priorités en matière de sûreté maritime définies dans la feuille de route de l'OEA. Au cours de la conférence, l'étude documentaire sur la sûreté portuaire a été présentée (voir section 2.1.1), mettant l'accent sur les installations portuaires commerciales de Port-au-Prince et de ses environs. Cette étude identifie des occasions décisives pour renforcer les pratiques de sûreté dans les ports haïtiens.

Le CICTE met également activement en œuvre plusieurs initiatives de renforcement des capacités visant à améliorer la sûreté portuaire en Haïti. Celles-ci comprennent des programmes de formation hybrides destinés aux forces de l'ordre haïtiennes en analyse d'images, inspection des conteneurs et fouille de navires, ainsi qu'une formation spécialisée d'analyse d'images par rayons X non intrusifs pour détecter les marchandises illicites tout en garantissant la fluidité du commerce légitime.

À l'avenir, le CICTE continuera à fournir une assistance technique essentielle, notamment une formation dirigée par la TSA en techniques de contrôle à Cap-Haïtien en avril 2026, ainsi que des cours supplémentaires sur la fouille des navires commerciaux et la sûreté des conteneurs aux Bahamas en juillet 2026. Ces efforts renforceront encore les capacités d'Haïti en matière de sûreté maritime et portuaire.

Parallèlement aux initiatives du CICTE, le Comité interaméricain des ports (CIP) de l'OEA soutient Haïti au moyen d'un plan d'opération d'urgence type (MEOP), conçu pour guider les interventions d'urgence dans les installations portuaires. Le MEOP garantit que les ports peuvent poursuivre leurs opérations en cas de crise, facilitant ainsi la circulation continue des biens essentiels et de l'aide humanitaire. Ce plan a déjà été adopté et est mis en œuvre par l'APN.

La Feuille de route de l'OEA pour Haïti prévoit également des missions de haut niveau à Port-au-Prince afin de démontrer que la ville peut être sécurisée pour accueillir la coopération internationale. Ces missions sont cruciales pour rétablir la confiance et créer les conditions propices à une coopération internationale à long terme.

En résumé, la Feuille de route de l'OEA pour Haïti, dont le volet sûreté est soutenu par le CICTE et le CIP, est essentielle au renforcement des infrastructures de sûreté d'Haïti. Grâce à des formations ciblées et à un soutien technique, ces initiatives renforcent la sûreté portuaire d'Haïti et, plus largement, la sécurité nationale. Toutefois, une collaboration internationale continue, un soutien soutenu ainsi qu'un financement sont indispensables pour surmonter les défis complexes d'Haïti en matière de sûreté et garantir une stabilité durable.

El Plan de acción de la OEA para Haití también prevé misiones de alto nivel a Puerto Príncipe con el fin de demostrar que es posible garantizar la seguridad de la ciudad para la participación internacional. Estas misiones son fundamentales para restablecer la confianza y crear las condiciones necesarias para una cooperación internacional a largo plazo.

En resumen, el Plan de acción de la OEA para Haití, cuyo pilar de seguridad cuenta con el respaldo del CICTE y el CIP, es fundamental para fortalecer la infraestructura de seguridad de Haití. A través de capacitación específica y apoyo técnico, estas iniciativas están mejorando la seguridad portuaria de Haití y la seguridad nacional en general. Sin embargo, la colaboración internacional continua y el apoyo sostenido, así como la financiación, son vitales para superar los complejos desafíos de seguridad de Haití y garantizar una estabilidad duradera.

2.2.7. UNCTED

L'UNCTED suit et soutient Haïti dans la mise en œuvre des résolutions 1373 (2001) et 1624 (2005) du Conseil de sécurité des Nations unies, en mettant l'accent sur le renforcement de la sûreté aux frontières, le renforcement des réponses de la justice pénale et la lutte contre le financement du terrorisme. Dans le cadre de son mandat, l'UNCTED facilite l'assistance technique visant à combler les lacunes et à remédier aux vulnérabilités des capacités antiterroristes d'Haïti, aidant ainsi le pays à s'aligner sur les normes et les meilleures pratiques internationales.

Le suivi et l'évaluation constituent un élément central du travail de l'UNCTED en Haïti. L'UNCTED évalue les efforts nationaux visant à prévenir le terrorisme et à faire face, identifie les lacunes dans la mise en œuvre et formule des recommandations ciblées pour améliorer l'efficacité tout en garantissant le respect des normes internationales. Ces évaluations soulignent souvent l'importance des garanties en matière de droits de l'homme dans la législation et les pratiques antiterroristes.

L'UNCTED joue également un rôle essentiel dans le renforcement des capacités. En collaboration avec d'autres agences des Nations Unies et des partenaires internationaux, l'UNCTED soutient des initiatives visant à renforcer la gestion des frontières, l'application de la loi, ainsi que les cadres juridiques et institutionnels nécessaires à une action antiterroriste efficace. Cette assistance comprend la formation, le conseil et l'élaboration de stratégies opérationnelles qui améliorent la capacité d'Haïti à prévenir et à répondre aux menaces terroristes.

Enfin, le travail de l'UNCTED en Haïti est étroitement lié aux efforts de sécurité internationaux et régionaux. De nombreuses initiatives s'inscrivent dans le cadre de stratégies internationales ou régionales plus larges visant à lutter contre la criminalité organisée transnationale et ses liens potentiels avec le financement du terrorisme. En coordonnant ses efforts avec ses partenaires régionaux et internationaux, l'UNCTED facilite l'insertion de l'aide apportée à Haïti dans des cadres de sécurité plus larges, garantissant ainsi que les mesures nationales de lutte contre le terrorisme contribuent à la fois à la stabilité intérieure et à la résilience régionale.

2.2.8. UNLIREC

L'UNLIREC joue un rôle clé dans le soutien aux efforts d'Haïti visant à renforcer la sûreté et à faire respecter le contrôle des armes, en particulier dans la lutte contre la violence armée et la criminalité organisée. L'UNLIREC apporte une expertise technique essentielle et met en œuvre des initiatives de renforcement des capacités pour aider Haïti à lutter contre les flux illégaux d'armes à feu et à renforcer son cadre juridique.

Un outil clé de cet effort est le déploiement de scanners à rayons X dans les zones de fret de Port-au-Prince et de Cap-Haïtien. Ces appareils non intrusifs sont utilisés pour détecter les armes à feu dissimulées et les armes illicites dans les cargaisons, prévenant ainsi le commerce illégal d'armes qui alimente la violence et l'instabilité. Les scanners renforcent la capacité d'Haïti à sécuriser ses ports et contribuent aux efforts régionaux contre le commerce illégal d'armes à feu.

En outre, l'UNLIREC aide Haïti à moderniser son arsenal juridique par le biais d'un soutien à la législation sur les armes à feu. Cette assistance aide Haïti à faire respecter l'embargo sur les armes décrété par l'ONU en renforçant les lois et les réglementations relatives au trafic d'armes à feu. Elle renforce également la capacité des autorités haïtiennes à enquêter et à poursuivre les crimes liés aux armes, garantissant ainsi un meilleur contrôle des flux d'armes entrant dans le pays.

Conjointement, le déploiement de scanners à rayons X et le soutien à la législation sur les armes à feu permettent à Haïti de traiter à la fois les aspects opérationnels et juridiques du contrôle des armes, renforçant ainsi sa capacité à prévenir les flux illégaux d'armes et à appliquer les normes internationales. En fin de compte, l'UNLIREC joue un rôle déterminant dans les efforts de désarmement d'Haïti, en fournissant des outils essentiels et une expertise juridique pour lutter contre le commerce illicite d'armes. Ces initiatives sont vitales pour réduire la violence, améliorer la sûreté et favoriser la stabilité à long terme en Haïti. Un soutien international continu est essentiel pour pérenniser ces efforts.

2.2.9. UNOCT

L'UNOCT s'inscrit dans le cadre des efforts plus larges de l'ONU pour faire face à la crise sécuritaire en Haïti et peut jouer un rôle crucial dans le renforcement des capacités antiterroristes du pays. L'une des contributions clés de l'UNOCT au cadre de sécurité haïtien pourrait être la mise à disposition gratuite de son logiciel « Go Travel ». Ce logiciel permettrait aux autorités haïtiennes de traiter efficacement les données des passagers et des équipages, facilitant ainsi l'identification des terroristes et des criminels connus.

Le système Go Travel est un outil puissant qui renforce le contrôle des frontières et la sûreté de l'immigration en permettant aux fonctionnaires haïtiens de vérifier rapidement et avec précision si des individus figurent sur les listes mondiales de surveillance des terroristes et des criminels. En intégrant Go Travel à ses systèmes existants, Haïti serait mieux équipé pour détecter et empêcher l'entrée de personnes à haut risque, renforçant ainsi la sécurité nationale et prévenant les menaces potentielles posées par le terrorisme et la criminalité transnationale.

Ce logiciel s'inscrit dans le cadre des efforts plus larges de l'UNOCT visant à fournir aux États membres les outils et l'expertise nécessaires pour lutter contre le terrorisme et améliorer leur infrastructure de sécurité globale. Même si l'aide directe de l'UNOCT en Haïti se concentre principalement sur le soutien technologique, son impact peut être significatif pour aider le pays à faire face aux menaces émergentes grâce à des systèmes modernes de traitement des données.

En conclusion, la mise à disposition par l'UNOCT du logiciel « Go Travel » pourrait devenir un atout majeur dans les efforts de lutte contre le terrorisme en Haïti. En améliorant la capacité du pays à contrôler les passagers et les membres d'équipage, l'UNOCT aiderait Haïti à renforcer la sûreté aux frontières, à empêcher l'entrée de terroristes connus et à contribuer aux efforts mondiaux de lutte contre le terrorisme.

2.2.10. ONUDC

La UNODC, a través de su Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima, desempeña un papel L'ONUDC, par le biais de son Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime, joue un rôle essentiel dans le renforcement de la sûreté maritime d'Haïti. En apportant son expertise en matière de criminalistique et d'opérations, l'ONUDC aide à transformer les renseignements bruts en interceptions réussies, s'attaquant ainsi à des menaces critiques telles que le trafic de drogue, la traite des êtres humains et la contrebande d'armes.

Un élément clé du soutien de l'ONUDC est la fourniture de navires blindés spécialement conçus pour la baie de Port-au-Prince, zone à haut risque. Ces embarcations spécialisées garantissent la disponibilité opérationnelle, permettant aux forces de l'ordre haïtiennes de patrouiller efficacement et de sécuriser le littoral haïtien contre les activités criminelles. Les navires blindés sont essentiels pour mener des opérations d'interception sécurisées dans l'une des zones les plus difficiles en matière de sûreté maritime.

Outre ces navires, l'ONUDC propose un cours sur les petites embarcations de police en partenariat avec les Bahamas. Ce programme de formation dote les forces de l'ordre haïtiennes de compétences standardisées en matière d'arraisonnement et d'interception, en mettant l'accent sur les tactiques, la collecte de preuves et la coordination internationale. Cette initiative renforce la capacité opérationnelle d'Haïti, garantissant que les agents puissent enrayer de manière sûre et efficace les activités maritimes illicites.

Les contributions de l'ONUDC s'inscrivent dans un effort plus large visant à établir une coopération régionale à long terme, garantissant qu'Haïti soit bien équipé pour relever les défis actuels et émergents en matière de sûreté maritime. Le soutien continu des partenaires internationaux sera essentiel pour maintenir et étendre ces efforts.

En conclusion, le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC joue un rôle crucial dans le renforcement de la sûreté maritime d'Haïti grâce à des outils spécialisés tels que des navires blindés et des formations ciblées destinées aux forces de l'ordre. Ces efforts renforcent considérablement la capacité d'Haïti à lutter contre la criminalité maritime et à améliorer la sécurité globale dans la région.

2.2.11. OMD

L'OMD joue un rôle essentiel dans le renforcement de la sûreté du commerce mondial et l'amélioration des opérations douanières. Bien que l'OMD n'apporte pas actuellement d'aide directe à Haïti, ses cadres et ses normes continuent de guider les efforts du pays pour moderniser les procédures douanières et améliorer la sûreté aux frontières.

Le Cadre de normes SAFE de l'OMD fournit des lignes directrices pour améliorer la gestion des risques, le contrôle des marchandises et l'application des réglementations douanières. Ces normes sont cruciales pour Haïti car elles contribuent à lutter contre le commerce illicite, notamment le trafic de drogues, d'armes et de marchandises contrefaites, tout en facilitant le commerce légitime. En s'alignant sur les meilleures pratiques de l'OMD, Haïti peut renforcer son infrastructure douanière, rationaliser les procédures aux frontières et améliorer sa capacité à détecter et à prévenir le commerce illégal.

De plus, les programmes de renforcement des capacités de l'OMD constituent une ressource précieuse pour les efforts de réforme douanière menés par tous les pays. Ces programmes fournissent des conseils sur l'adoption de technologies douanières modernes, l'amélioration des protocoles de sécurité et l'optimisation des flux commerciaux.

Haïti pourrait tirer profit des cadres de l'OMD, qui fournissent une feuille de route pour renforcer la sûreté douanière et frontalière. Une participation continue aux initiatives de l'OMD sera cruciale alors qu'Haïti s'efforce de relever ses défis en matière de sûreté et de mettre en place un environnement commercial plus sûr et plus efficace.

2.3. Aperçu des initiatives des états membres

La session plénière V, intitulée « Renforcer l'impact grâce à une action coordonnée », a donné un aperçu des mesures de soutien en cours et prévues à l'échelle régionale, en accord avec les besoins d'Haïti en matière de sûreté maritime et portuaire. Les représentants des États membres de l'OEA suivants ont présenté leur aide actuelle et proposé de poursuivre leurs efforts :

- Brésil
- Canada
- Colombie
- République dominicaine
- Panama
- Mexique
- Bahamas (Commonwealth des)

Le Canada reste l'un des principaux donateurs dans le secteur de la sûreté maritime en Haïti. Au cours de la session, le Canada a annoncé une Initiative régionale de sûreté maritime de 20 millions de dollars visant à renforcer la connaissance du domaine maritime (MDA) et à améliorer les opérations transfrontalières. En tant que principal donateur de la Police nationale haïtienne et de la Garde-côtes, le Canada s'est engagé à verser plus de 450 millions de dollars depuis 2022, fournissant des véhicules blindés et des équipements de protection pour renforcer les capacités des forces de l'ordre haïtiennes. De plus, par l'intermédiaire de l'ACCBP, le Canada finance l'acquisition d'équipements essentiels, notamment des véhicules blindés et des navires de patrouille, qui sont indispensables aux opérations de la Garde-côtes et des douanes.

Les Bahamas s'engagent actuellement dans deux initiatives de formation simultanées destinées aux fonctionnaires haïtiens. La formation sur l'application de la loi à bord de petites embarcations, menée avec la Garde-côtes d'Haïti sous l'égide de l'ONUDC, est en cours, et une deuxième session est prévue en juin 2026 (à confirmer). De plus, une collaboration avec la Force de défense royale des Bahamas (RBDF) en juillet 2026 viendra en appui de la deuxième formation sur la fouille des conteneurs et des navires. Enfin, août 2026 marquera la troisième édition des cours sur la fouille des conteneurs et des navires dans le cadre du programme de sûreté des cargaisons et des conteneurs du CICTE de l'OEA, permettant aux participants haïtiens du BLTS et des douanes d'obtenir la certification de formateur, et favorisant ainsi un modèle durable de transfert continu des connaissances et une meilleure préparation en matière de sûreté maritime en Haïti.

Le Panama a proposé son Centre d'excellence pour la maintenance maritime afin d'aider Haïti à élaborer un programme de maintenance durable de sa flotte. Cette contribution est particulièrement importante alors qu'Haïti cherche à garantir la préparation opérationnelle et la longévité de ses moyens maritimes. L'expertise du Panama en matière de gestion de flotte peut aider Haïti à mettre en place un système solide pour l'entretien de ses navires de patrouille, renforçant ainsi sa capacité à surveiller et à sécuriser efficacement ses eaux territoriales.

Le Mexique a présenté son modèle UNAPROP (Unités de protection portuaire) comme cadre stratégique pour coordonner les efforts des autorités navales et douanières au sein des zones portuaires. Ce modèle, qui a fait ses preuves au Mexique, pourrait servir de référence à Haïti pour améliorer la coordination entre les agences de sûreté portuaire, maximisant ainsi l'efficacité des opérations pour sécuriser les ports contre le trafic illicite, notamment de drogues et d'armes.

La Colombie s'est engagée à apporter son soutien par l'intermédiaire du Centre international de recherche et d'analyse contre le trafic de drogue en mer, en offrant son expertise dans la lutte contre les activités illicites en mer. La Colombie s'est également engagée à dispenser des formations dans le cadre de sa campagne navale « Orion », un programme complet visant à renforcer la capacité d'Haïti à lutter contre le trafic de drogue en mer et à améliorer les capacités de contrôle dans les eaux haïtiennes.

Le Brésil a présenté ses efforts en cours pour aider Haïti en dispensant une formation en matière de défense côtière et en renforçant les capacités de sûreté portuaire du pays. Les contributions du Brésil s'inscrivent dans le cadre de son engagement régional plus large en faveur de la sûreté maritime d'Haïti.

La République dominicaine continue de collaborer avec Haïti en matière de sûreté des frontières maritimes. Les deux nations mènent déjà des patrouilles conjointes et des initiatives de partage d'informations, en mettant l'accent sur l'amélioration de la coopération transfrontalière pour lutter contre la criminalité maritime et renforcer la sûreté des frontières.

Le soutien promis par le Canada, les Bahamas, le Panama, le Mexique, la Colombie, le Brésil et la République dominicaine témoigne de l'engagement régional à répondre aux besoins d'Haïti en matière de sûreté maritime et portuaire. Grâce à des efforts coordonnés, ces pays fournissent une assistance qui traite à la fois les priorités immédiates et le renforcement des capacités à long terme des infrastructures maritimes et portuaires d'Haïti. En harmonisant leurs efforts à l'échelle régionale, Haïti et ses partenaires œuvrent à une approche plus structurée et coordonnée de la sûreté maritime. La collaboration et le soutien continus de ces partenaires resteront essentiels pour relever les défis de sécurité actuels et soutenir la stabilité dans la région.

3. Ateliers thématiques

Les ateliers I « Défis de mise en œuvre et besoins prioritaires en matière de sûreté » et II « Facteurs clés pour une sûreté maritime efficace » étaient des discussions dirigées et thématiques, conçues pour favoriser le dialogue, le partage des connaissances et la résolution pratique des problèmes. Ces ateliers ont permis aux participants d'échanger leurs expériences, d'identifier les bonnes pratiques pour surmonter les défis, ainsi que de formuler des recommandations clés.

Au cours des ateliers, les participants ont été répartis en différents groupes de discussion, chacun dirigé par un modérateur. Chaque modérateur a guidé la conversation et, lors des séances de mise en commun qui ont suivi, a présenté les principales conclusions du groupe, les questions transversales, les lacunes en matière de coordination et les suggestions d'amélioration.

Les modérateurs étaient des représentants des organisations suivantes :

- Université maritime des Caraïbes (CMU)
- CICTE
- E&M Consulting
- Consortium du commerce international (ITC), Miami-Dade
- Système régional de sécurité (RSS)
- Shoreline Hudson

3.1. Defis de mise en œuvre et besoins prioritaires en matiere de surete

Les ateliers ont abordé des questions clés telles que la protection des eaux territoriales, les activités côtières et l'application de la loi, la sûreté portuaire et la conformité au Code ISPS, la lutte contre la criminalité et la coordination interinstitutionnelle, ainsi que les facteurs clés d'une sûreté maritime efficace, notamment le renseignement et la connaissance du domaine maritime, l'équipement, la logistique et la mobilisation des ressources, le facteur humain dans la sûreté maritime, ainsi que la formation et les capacités institutionnelles.

Les conclusions des ateliers ont mis en évidence des lacunes critiques tant dans les cadres opérationnels que réglementaires. Ces lacunes entravent non seulement le respect des normes internationales, mais exposent également le pays à de graves vulnérabilités en matière de sûreté, ce qui entraîne des répercussions tant sur la stabilité économique que sur la protection de ses eaux territoriales. Parmi les principaux défis identifiés figurent la disparité des pratiques de sûreté, le manque de coordination entre les agences, les insuffisances en matière d'infrastructures, ainsi que les difficultés liées au partage des données et à la gestion du renseignement.

3.1.1. MDA

Haïti est confronté à des défis importants en matière de partage et d'intégration des données de sûreté entre les différentes agences, ce qui conduit à des « silos » d'information. Cette fragmentation entrave la capacité du pays à identifier et à atténuer de manière proactive les menaces maritimes. L'OMI a souligné la nécessité d'une plateforme numérique de « guichet unique » pour rationaliser la communication d'informations et le partage de données entre les agences, comblant ainsi les lacunes que les criminels exploitent.

3.1.2. Conformite au code isps et surete portuaire

Contrôle d'accès : L'identification des personnes accédant aux installations portuaires est inconstante, l'accent étant fortement mis sur la sûreté propre à chaque terminal plutôt que sur le respect des normes ISPS internationales. Un défi spécifique réside dans l'incapacité à identifier de manière certaine toutes les personnes entrant dans le port en raison de l'absence de titres d'accès portuaires spécifiques permettant de vérifier l'identité d'une personne et la pertinence de sa présence dans les installations du port. De plus, des défis de sûreté externes, tels que les zones d'extorsion contrôlées par des gangs à l'extérieur des portes du port, sapent les efforts de contrôle d'accès.

Sûreté périmétrique : Les barrières physiques existantes, telles que les clôtures, sont insuffisantes pour surveiller ou empêcher les accès non autorisés. Il est nécessaire de mettre en place des barrières physiques plus sophistiquées, intégrées à des capteurs et à des caméras pour les systèmes de détection et d'alarme.

Technologie et éclairage : bien que la vidéosurveillance et l'éclairage soient prévus ou documentés, des lacunes opérationnelles dans ces deux systèmes entraînent souvent une dégradation de leur fonctionnalité. Des évaluations approfondies sont nécessaires pour remettre en état et entretenir ces systèmes afin d'assurer une surveillance 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Effectifs de sécurité : L'absence de norme nationale pour le personnel de sécurité portuaire entraîne des disparités dans la formation et les prestations des agents de sécurité d'un site à l'autre. La mise en œuvre d'un programme national de certification est cruciale pour professionnaliser les effectifs et garantir la conformité au Code ISPS.

3.1.3. Lacunes dans le cycle du renseignement

L'approche actuelle en matière de collecte et d'analyse du renseignement est fragmentée, et Haïti ne dispose pas d'un cadre MDA (Connaissance du domaine maritime) plus structuré et axé sur le renseignement. Les données issues de systèmes tels que le système d'identification automatique (AIS), les radars et l'imagerie satellite doivent être analysées de manière systématique afin d'identifier les navires d'intérêt (VOI) et partagées entre les agences pour permettre des opérations ciblées.

Le passage à un cadre axé sur le renseignement améliorera la capacité d'Haïti à identifier de manière préventive les menaces et à y faire face, plutôt que de se contenter de mesures réactives.

3.1.4. Sûreté de la chaîne d'approvisionnement

Si la sûreté portuaire est vitale, elle est inefficace si les voies de transport au départ du port ne sont pas sécurisées. Les postes de péage et les points d'extorsion contrôlés par des gangs sur les axes routiers clés menant à Port-au-Prince constituent des risques majeurs qui doivent être neutralisés. L'élaboration d'un protocole conjoint de sûreté des corridors entre la Police nationale haïtienne et la FRG est nécessaire pour sécuriser ces axes et faciliter la circulation des marchandises en toute sécurité.

3.1.5. Intégrité

La corruption reste un obstacle majeur à une sûreté maritime efficace, permettant aux réseaux criminels d'opérer en toute impunité. Les interventions clés pour prévenir la corruption comprennent la vérification des antécédents de tout le personnel de sécurité maritime et portuaire, ainsi que la mise en place de normes salariales professionnelles afin de réduire la vulnérabilité à la corruption.

3.1.6. Renforcement des capacites par le transfert de connaissances au niveau regional

Le transfert régional de connaissances jouera un rôle essentiel dans le renforcement de la sûreté maritime en Haïti. Des partenariats avec des institutions telles que la CMU et d'autres programmes de formation régionaux fourniront à Haïti les compétences et l'expertise nécessaires pour améliorer ses infrastructures de sûreté. La mise en œuvre de programmes de « formation des formateurs » et d'initiatives de renforcement des capacités garantira une réforme durable de la sûreté à long terme.

3.2. Solutions proposées

Pour relever les défis identifiés, les solutions et mesures suivantes ont été proposées. Ces actions peuvent être mises en œuvre à la fois sous forme de mesures à effet rapide à court terme et de réformes à long terme, afin de garantir à la fois des améliorations immédiates et des progrès durables dans le domaine de la sûreté maritime en Haïti.

3.2.1. Renforcement de la MDA

Pour améliorer la sûreté maritime, Haïti devrait mettre en œuvre le concept de « guichet unique » de l'OMI afin de centraliser le partage des données entre les agences et de briser les silos d'information existants. Ce système permettra une coordination fluide entre les garde-côtes, les douanes, la police et les autres autorités, facilitant ainsi l'efficacité dans la prise de décision et dans la réponse.

En outre, il est crucial de développer un cadre de MDA fondé sur le renseignement. En intégrant la collecte de données via des outils tels que l'AIS, les radars et l'imagerie satellite, et en établissant un cycle structuré de collecte, d'analyse, de diffusion et d'action, Haïti pourra identifier et traiter de manière proactive les menaces maritimes. Ce passage à une démarche de sûreté proactive améliorera la connaissance de la situation, optimisera l'allocation des ressources et permettra de mieux protéger les eaux territoriales et les ports d'Haïti. Par ailleurs, la mise en place d'un centre de contrôle portuaire interagences renforcera le partage d'informations et de renseignements entre les agences haïtiennes disposant d'autorités et de compétences dans le domaine portuaire. Dans un premier temps, le centre de contrôle portuaire pourrait être constitué en coopération avec la FRG, puis transféré sous contrôle haïtien le moment venu.

3.2.2. Conformite au code isps et surete portuaire

Des améliorations immédiates des infrastructures sont essentielles pour renforcer la sûreté portuaire. Tout d'abord, la normalisation des protocoles de contrôle d'accès dans tous les terminaux garantira une identification cohérente du personnel et empêchera tout accès non autorisé. Ensuite, le renforcement de la sûreté périmétrique par l'installation de capteurs de pointe, de caméras de vidéosurveillance et d'un éclairage de haute technologie améliorera la surveillance et la détection des intrusions. Enfin, afin d'améliorer le professionnalisme, un programme national de certification pour le personnel de sécurité portuaire devrait être créé et mis en œuvre, garantissant la conformité aux normes ISPS et améliorant la qualité globale des services de sécurité dans les ports. En outre, la législation haïtienne actuelle relative au Code ISPS et les politiques associées devraient être revues et mises à jour afin de refléter les changements intervenus depuis l'établissement du Code original et d'incorporer toute modification des responsabilités des agences. Enfin, un ensemble complet de nouvelles évaluations de la sûreté des installations portuaires et de nouveaux programmes de sûreté des installations portuaires devrait être mis en œuvre, car il semble que certains d'entre eux soient obsolètes.

3.2.3. Renforcement des capacités de renseignement

La mise en œuvre du cycle du renseignement est une étape cruciale pour renforcer la sûreté maritime en Haïti. Cette approche formalise un processus continu de collecte, d'analyse, de diffusion et de réponse opérationnelle des données, transformant les informations brutes en renseignements exploitables. En analysant systématiquement les menaces liées aux navires d'intérêt et les menaces terrestres, et en identifiant les schémas et les sources d'activité criminelle, les forces de sécurité peuvent concentrer leurs ressources sur les cibles présentant le plus grand risque. Cette méthodologie fondée sur le renseignement rend les interventions plus efficaces et plus rapides, permettant aux autorités d'anticiper les menaces, de hiérarchiser les opérations et de réagir de manière proactive aux risques maritimes émergents.

3.2.4. Securiser les chaines d'approvisionnement au-dela du port

La mise en œuvre du protocole conjoint de sûreté des corridors entre la Police nationale haïtienne et la FRG est essentielle pour sécuriser les axes routiers clés menant à Port-au-Prince. Ce protocole cible et neutralise les points d'extorsion et les postes de péage contrôlés par des gangs, qui menacent fortement la circulation sécuritaire des biens et des personnes. En complément de ces mesures, la mise en place d'escortes sécurisées pour les cargaisons humanitaires et commerciales garantit que les livraisons vitales peuvent circuler en toute sécurité et sans interruption, renforçant ainsi à la fois l'activité économique et l'acheminement de l'aide d'urgence à travers ces corridors vulnérables.

3.2.5.Mesures de lutte contre la corruption et renforcement des capacites

Le renforcement des contrôles de sécurité et des vérifications des antécédents pour l'ensemble du personnel portuaire et maritime contribue à prévenir la corruption et à préserver l'intégrité professionnelle. La mise en place de normes salariales compétitives réduit la vulnérabilité à la corruption, tandis que la formation obligatoire en matière de lutte contre la corruption et d'éthique renforce la responsabilité et la conduite éthique de l'ensemble du personnel, garantissant que les opérations de sécurité sont menées avec professionnalisme et transparence.

3.2.6.Transfert de connaissances et renforcement des capacites au niveau regional

Afin de renforcer les capacités d'Haïti en matière d'opérations maritimes, la collaboration avec des partenaires régionaux tels que la CMU devrait être élargie. En outre, la mise en œuvre de programmes de formation des formateurs tirant parti de l'expertise du Centre d'excellence en maintenance de la marine panaméenne, de la police fédérale brésilienne, de la marine colombienne et des programmes bahamiens/jamaïcains d'interception de petits bateaux favorisera le développement des compétences à long terme et garantira le transfert durable des connaissances et des meilleures pratiques au sein des forces de sécurité maritime haïtiennes.

3.2.7. Feuille de route de mise en œuvre : resultats rapides et reforme a long terme

Afin d'accélérer les progrès en matière de sûreté maritime en Haïti, une approche par étapes est recommandée, conciliant améliorations immédiates et réforme institutionnelle à long terme.

La première phase (les « résultats rapides » immédiats) se concentre sur des actions concrètes susceptibles de générer des résultats rapides tout en jetant les bases d'une réforme plus globale. Les activités à court terme qui peuvent également servir à faire avancer la mission de la FRG revêtent une importance particulière. Ces activités peuvent inclure la mise en place d'un groupe de travail conjoint entre la Police nationale haïtienne, la FRG et les douanes, chargé de renforcer la sûreté périmétrique des terminaux de Port-au-Prince, améliorant ainsi la protection contre les accès non autorisés.

L'engagement communautaire est également essentiel. Les autorités devraient collaborer avec les parties prenantes locales pour identifier les sites de débarquement informels et mettre fin aux activités illicites telles que la contrebande d'armes, qui contournent souvent les contrôles portuaires officiels. Parallèlement, le cadre juridique devrait commencer à s'adapter aux normes modernes en élaborant un projet de loi sur les exigences relatives au Préavis d'arrivée (ANOA) et en mettant en place un système de guichet unique pour rationaliser la soumission des données et le partage d'informations entre les agences.

La deuxième phase (réforme institutionnelle à long terme) met l'accent sur les réformes structurelles et institutionnelles visant à garantir la durabilité. Le code maritime haïtien devrait être modernisé pour s'aligner sur les normes de l'OMI, fournissant ainsi une base juridique pour une application efficace et le respect des meilleures pratiques internationales. Une Académie nationale de formation maritime pourrait être créée afin d'assurer le perfectionnement professionnel continu du personnel chargé de la sûreté maritime, en formant une main-d'œuvre hautement qualifiée et institutionnalisée. L'intégration linguistique est une priorité : les manuels ISPS et les supports de formation doivent être traduits en français et en créole afin de garantir que l'ensemble du personnel puisse comprendre et mettre en œuvre efficacement les procédures de sécurité.

Enfin, afin de garantir un financement à long terme pour les initiatives de sûreté portuaire, un Fonds de sûreté portuaire durable devrait être créé, financé par des redevances spécifiques à la sûreté portuaire. Ce fonds fournirait une base financière stable pour l'entretien des infrastructures, des équipements et du personnel, réduisant ainsi la dépendance à l'égard d'une aide extérieure imprévisible et garantissant la continuité des opérations.

Ensemble, ces mesures à effet rapide et ces réformes à long terme peuvent tracer la voie permettant à Haïti de passer de mesures de sûreté réactives et fragmentées à un cadre de sûreté maritime proactif, professionnel et durable, renforçant ainsi à la fois la résilience nationale et la stabilité économique.

4. Recommandations

Le rétablissement de la sûreté maritime et portuaire en Haïti est un impératif stratégique qui dépasse le cadre de la gouvernance nationale. Il est essentiel à la stabilité régionale. Le contexte de sûreté maritime en Haïti, caractérisé par le contrôle des gangs aux abords immédiats des infrastructures portuaires clés et par le trafic d'armes et de stupéfiants, constitue une menace transnationale, faisant d'Haïti un « nœud transnational » pour le trafic de stupéfiants dans la région.

Le succès des opérations terrestres dépend de la sûreté en mer. Il existe un lien évident entre le contrôle du domaine maritime et l'efficacité de la FRG. Sans frontières maritimes sécurisées et sans ports opérationnels, le déploiement du personnel de la FRG et la distribution de l'aide humanitaire à 1,5 million de personnes déplacées en Haïti resteraient fortement limités, et la reprise économique nationale n'aurait pas d'assise.

Pour relever ces défis, les efforts en matière de sûreté doivent s'articuler autour de trois piliers stratégiques :

1. **Transport maritime commercial et viabilité économique :** Renforcer la sûreté des ports et des navires afin de réduire les risques liés à l'assurance et les perturbations opérationnelles, encourageant ainsi la reprise des flux commerciaux internationaux. Des opérations portuaires standardisées et professionnelles permettront de restaurer la confiance des compagnies maritimes, des investisseurs et des partenaires régionaux.

2. **Communauté internationale et conformité au Code ISPS :** Aligner les opérations portuaires haïtiennes sur le Code ISPS afin de démontrer le respect des normes mondiales. Cet alignement renforcera la confiance internationale dans les infrastructures commerciales d'Haïti et attirera à la fois des engagements commerciaux et le soutien des donateurs.

3. **Logistique de la FRG et distribution humanitaire :** sécuriser les points d'entrée maritimes et les couloirs d'approvisionnement afin de permettre le déploiement en toute sécurité du personnel de la FRG et la livraison ininterrompue de l'aide humanitaire. La protection de ces voies est essentielle pour stabiliser à la fois les communautés locales et l'environnement sécuritaire au sens large.

Si les partenaires régionaux et internationaux apportent leur expertise technique, des formations et un soutien opérationnel, ces efforts doivent être menés par les Haïtiens. De plus, bien que les cadres internationaux fournissent des orientations stratégiques, la charge opérationnelle principale incombe aux agences nationales spécialisées du gouvernement haïtien.

Par conséquent, le leadership haïtien est essentiel pour garantir l'appropriation locale et l'institutionnalisation des réformes, ainsi que le développement de capacités nationales durables. Sans une direction haïtienne, les interventions risquent d'être fragmentées ou de ne pas correspondre aux priorités locales et aux réalités opérationnelles.

Pour passer d'une approche fragmentée et réactive à un cadre de sûreté maritime intégré et proactif, Haïti et ses partenaires devraient donner la priorité aux actions suivantes :

- **Mettre en place un cadre de sûreté maritime intégré dirigé par Haïti :** relier le renseignement, la planification opérationnelle et la logistique entre les agences nationales dans le cadre d'une stratégie nationale de sûreté maritime unifiée afin d'assurer la coordination, la responsabilité et la durabilité des opérations.

- **Renforcer la MDA :** Développer des opérations fondées sur le renseignement avec un cycle formel de collecte, d'analyse, de diffusion et d'action, soutenu par des plateformes numériques de « guichet unique » pour le partage de données interinstitutionnel et régional. Se concentrer sur des renseignements exploitables, tels que l'identification des VOI et des schémas d'activité criminelle tant sur terre qu'en mer, afin de prioriser les interceptions et les opérations efficaces de sûreté et de maintien de l'ordre.

- **Renforcer les infrastructures de sûreté portuaire et territoriale :** normaliser le contrôle d'accès, améliorer la sûreté périmétrique à l'aide de capteurs de pointe, de vidéosurveillance et d'éclairage, et professionnaliser les forces de sécurité grâce à une certification nationale conforme aux normes ISPS. Étendre les protocoles de sûreté des couloirs pour neutraliser les points d'extorsion contrôlés par des gangs et assurer des escortes sécurisées pour les cargaisons humanitaires et commerciales. Mettre en place un centre de contrôle portuaire afin d'assurer le commandement et le contrôle interagences des installations portuaires et de leurs approches maritimes.

- **Renforcer les capacités humaines et institutionnelles durables :** mettre en place des procédures de sélection rigoureuses, offrir des salaires compétitifs et dispenser une formation en matière de lutte contre la corruption et d'éthique à l'ensemble du personnel. Institutionnaliser des modèles de formation des formateurs en tirant parti de l'expertise régionale (Police fédérale brésilienne, Marine colombienne, programmes bahamiens et jamaïcains d'interception de petites embarcations, formation CMU, programme de formation à la maintenance de la Marine panaméenne) afin d'assurer la rétention des compétences à long terme et le transfert de connaissances, ainsi qu'un soutien logistique et de maintenance pour les technologies, les installations et les modes de transport critiques.

- **Assurer la viabilité financière :** mettre en place des centres consacrés au financement et à la maintenance de la sûreté portuaire grâce à des redevances ou d'autres mécanismes de recettes afin de réduire la dépendance vis-à-vis du matériel donné et d'assurer une capacité opérationnelle continue.

- **Tirer parti du soutien régional et international de manière stratégique :** faire appel à des partenaires pour la formation, l'assistance technique et le conseil, tout en veillant à ce que les autorités haïtiennes conservent la maîtrise stratégique, la direction et la supervision.

Caractéristique	Situation actuelle (fragmentée/réactive)	Situation future souhaitée (intégrée/proactive)
Stratégie	Efforts isolés des agences ; quelques avancées ponctuelles.	Stratégie nationale unifiée de sûreté maritime.
Renseignements	Support papier ; cloisonnement des agences.	« Guichet unique » numérique ; partage régional des données MDA. Stratégie interinstitutionnelle en matière de renseignement axée sur les menaces portuaires et maritimes.
Formation	Cours techniques ponctuels.	Modèles institutionnalisés de « formation des formateurs ».
Durabilité	Dépendance vis-à-vis du matériel fourni à titre gracieux.	Centres consacrés au financement et à la maintenance de la sûreté portuaire.

En adoptant cette approche coordonnée et dirigée par Haïti, le pays peut transformer ses ports et ses eaux territoriales, qui sont actuellement des sources de vulnérabilité, en fondements de la résilience nationale et de la stabilité régionale. Un cadre de sûreté maritime unifié et fondé sur le renseignement permettra à Haïti :

- De sécuriser les routes commerciales et les flux commerciaux, rétablissant ainsi la viabilité économique.
- De renforcer l'application de la loi en mer et le long des corridors clés.
- D'assurer un acheminement sûr et ininterrompu de l'aide humanitaire.
- De renforcer les capacités institutionnelles pour assurer la sûreté à long terme, réduisant ainsi la dépendance vis-à-vis des dons ponctuels.

Cette approche proactive est essentielle non seulement pour faire face aux menaces immédiates, mais aussi pour anticiper et atténuer les risques futurs, posant ainsi les bases de la stabilité à long terme, de la croissance économique et du développement durable d'Haïti.

5. Conclusion

Haïti continue de faire face à des défis persistants en matière de sûreté maritime et frontalière, notamment le trafic illicite d'armes à feu, de stupéfiants et d'autres marchandises de contrebande. Ces pressions sont aggravées par des ressources limitées, des lacunes en matière de gouvernance et de coordination, ainsi que par l'influence croissante de groupes armés dans les zones portuaires clés, qui perturbent les opérations, restreignent l'accès aux infrastructures essentielles et augmentent les risques pour le commerce, les transports et la sûreté régionale.

En réponse, la Conférence de l'OEA sur les maîtres d'œuvre de la sûreté maritime et portuaire en Haïti, organisée par le CICTE avec le soutien de l'ACCBP du Canada, a souligné l'importance cruciale d'une meilleure coordination entre les autorités haïtiennes et les partenaires internationaux. La Conférence a fourni une plateforme pour harmoniser les efforts, identifier les lacunes prioritaires et veiller à ce que le soutien soit complémentaire plutôt que redondant, en mettant l'accent sur une harmonisation plus efficace des interventions.

L'un des principaux enseignements est la nécessité pour Haïti de passer d'une stratégie de sûreté maritime réactive à une stratégie plus proactive, fondée sur le renseignement et intégrée. Cette transition est essentielle non seulement pour la stabilisation nationale, mais aussi pour le renforcement de l'architecture de sûreté de l'ensemble des Caraïbes et de la région. Dans ce contexte, la sûreté maritime et portuaire en Haïti doit être considérée comme une priorité régionale commune, nécessitant un engagement soutenu et un alignement stratégique.

À l'avenir, les progrès dépendront de la capacité à traduire les engagements en une mise en œuvre coordonnée, ancrée dans le leadership haïtien et soutenue par des partenaires opérant dans un cadre stratégique commun. L'OEA, par l'intermédiaire du CICTE, peut jouer un rôle important en facilitant cet alignement, en faisant le lien entre l'expertise technique, le soutien opérationnel et la coordination des politiques entre les parties prenantes.

Le leadership haïtien sera essentiel pour définir les priorités, orienter les réformes et garantir l'appropriation nationale, tandis que les partenaires aligneront leur soutien sur un cadre cohérent et coordonné. Haïti a l'occasion de transformer son domaine maritime en un espace de stabilité, de résilience et de reprise économique. Cela offre en retour une voie non seulement pour relever les défis immédiats en matière de sûreté, mais aussi pour contribuer de manière significative à la sûreté régionale, à la continuité des échanges commerciaux et au développement à long terme.

6. Annexes

Annexe A : Ordre du jour

Conférence de l'OEA sur les maîtres d'œuvre de la sûreté maritime et portuaire en Haïti

18 et 19 mars 2026

Hôtel Las Américas Golden Tower, Panama, Panama

ORDRE DU JOUR

JOUR 1 – Mercredi 18 mars
Salle de conférence Gran Titanio
Comprendre le paysage de la sûreté maritime et portuaire en Haïti et dresser un état des lieux des efforts actuels

HEURE	CONTENU	INTERVENANT(S)	THÈME PRINCIPAL
8 h 30 – 9 h 25	*Inscription*		
9 h 30 – 9 h 55	Cérémonie d'ouverture et allocutions	• S.E. Albert R. Ramdin, secrétaire général de l'Organisation des États américains (OEA) • S.E. Patricia Atkinson, ambassadrice du Canada au Panama • S.E. Jean Josué Pierre, ambassadeur, représentant permanent, Mission permanente d'Haïti auprès de l'OEA • S.E. Carlos Guevara Mann, vice-ministre des Affaires multilatérales et de la Coopération, ministère des Affaires étrangères du Panama	
10 h	Photo officielle		
10 h 00 – 10 h 20	*Pause-café et réseautage*		
10 h 20 – 10 h 25	*Introduction*	• Guillermo Moncayo, secrétaire exécutif par intérim, Comité interaméricain contre le terrorisme (CICTE) de l'OEA	

HEURE	CONTENU	INTERVENANT(S)	THÈME PRINCIPAL
10 h 25 – 10 h 40	Brèves présentations des participants (tous les participants)		
10 h 45 – 11 h 45	**Séance plénière I : Contexte de la sûreté maritime et portuaire en Haïti**		
	Table ronde sur la situation actuelle et les principaux défis	Introduction et modération Mike Edgerton, consultant, OEA/CICTE • Eloge Gousmith, chef du détachement militaire de l'Autorité portuaire nationale, Forces armées d'Haïti • Vierge Caridad Joseph, directrice adjointe du département de surveillance, Administration générale des douanes (AGD) d'Haïti • Jean Pedro Mars, directeur, Commandement de la Garde-côtes d'Haïti • Ernst Bouquet Dorfeuille, attaché au bureau du directeur général, Police nationale d'Haïti • Marc Gregor Augustin, chef du BLTS, Police nationale d'Haïti • Carlo Elisca Cerome, Direction de la coopération et des affaires maritimes, Service maritime et de la navigation d'Haïti • Hughes Emmanuel Desgranges, responsable de la sûreté portuaire, Autorité portuaire nationale (APN) d'Haïti	Introduction et présentation des conclusions de l'étude documentaire de l'OEA; aperçu de la situation actuelle en matière de sûreté maritime et portuaire; principales menaces, vulnérabilités et besoins prioritaires.
11 h 50 – 13 h	**Séance plénière II : Cartographie des efforts actuels des organismes multilatéraux**		
	Table ronde sur les efforts actuels d'assistance et de coordination	Animée par Mike Edgerton, consultant, OEA/CICTE • Michael Jones, directeur exécutif, CARICOM IMPACS • Romain Le Cour, directeur, Observatoire Haïti et Caraïbes, Global Initiative • Alexandre Carette, chef d'état-major désigné, Force de répression des gangs (GSF) • Olivier Tenes, spécialiste principal en immigration et	Aperçu du soutien actuel et projeté; couverture thématique; identification des chevauchements, des lacunes et des défis en matière de coordination.

HEURE	CONTENU	INTERVENANT(S)	THÈME PRINCIPAL
		gouvernance des frontières pour l'Amérique latine et les Caraïbes, Organisation internationale pour les migrations (OIM) • Grant Stephen, coordinateur, Unité de lutte contre le crime organisé, INTERPOL • Lina Cepeda, juriste – Amériques, Comité contre le terrorisme des Nations Unies et sa Direction exécutive (CTED) • Katja Boettcher, chargée des affaires politiques, Centre régional des Nations Unies pour la paix, le désarmement et le développement en Amérique latine et dans les Caraïbes (UNLIREC) • Rocco Messina, chef de l'Unité de sûreté et de gestion des frontières, Bureau des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (UNOCT) • Juan Marquez, chef adjoint du bureau national, Division de la gestion des frontières, Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) • Duncan Potter, coordinateur de projet, Organisation mondiale des douanes (OMD) • Paola Fernandez, cheffe de section, Gestion des frontières et protection des cibles vulnérables, OEA/CICTE	
13 h 00 – 14 h 00	*Déjeuner*		
14 h 05 – 15 h 15	**Atelier I : Défis de mise en œuvre et besoins prioritaires en matière de sûreté**		
	Discussions thématiques parallèles sur les défis de mise en œuvre et les besoins	**Groupe A – Protection des eaux territoriales** Animée par Kevin Mcanally, expert maritime des Nations Unies	Identification et compréhension des besoins en capacités, des contraintes juridiques

HEURE	CONTENU	INTERVENANT(S)	THÈME PRINCIPAL
		Groupe B – Activités côtières et application de la loi Animé par le lieutenant-colonel (à la retraite) Jeffrey Forde Directeur des opérations et de la planification, Système régional de sécurité (RSS)	et réglementaires, des besoins en assistance technique, ainsi que des besoins en formation et en équipement dans chaque domaine thématique.
		Groupe C – Sûreté portuaire et conformité au Code ISPS Animé par le capitaine Troy Vest (USCG à la retraite), commandant des opérations, Shoreline Hudson	
		Groupe D – Lutte contre la criminalité et coordination interinstitutionnelle Animé par Daniel Harvey, Sûreté du fret et des conteneurs, OEA/CICTE	
15 h 15 – 15 h 45	*Pause café et réseautage*		
15 h 45 – 16 h 45	**Plénière III : compte rendu des ateliers et discussion transversale**		
	Table ronde sur les conclusions de la séance en petits groupes I avec interventions de tous les participants	Animée par Mike Edgerton, consultant, OEA/CICTE • Kevin Mcanally, expert maritime des Nations Unies – Groupe A • Lieutenant-colonel (à la retraite) Jeffrey Forde, directeur des opérations et de la planification, RSS – Groupe B • Capitaine Troy Vest (USCG à la retraite), commandant des opérations, Shoreline Hudson – Groupe C • Daniel Harvey, Sûreté du fret et des conteneurs, OEA/CICTE – Groupe D	Présentation des conclusions des ateliers ; identification des enjeux transversaux, des lacunes en matière de coordination et des axes d'amélioration.
16 h 50 – 17 h	**Récapitulatif de la première journée**	• Paola Fernandez, cheffe de section, Gestion des frontières et protection des cibles vulnérables, OEA/CICTE	Résumé des principales conclusions.

JOUR 2 – Jeudi 19 mars
Salle de conférence Gran Titanio
Renforcement de la coordination et de la collaboration entre les partenaires chargés de la sûreté maritime et portuaire

HEURE	CONTENU	INTERVENANT(S)	THÈME PRINCIPAL
9 h 00 – 9 h 15	**Ouverture de la deuxième journée**	• Patrick Segsworth, directeur adjoint, Programme de renforcement des capacités de lutte contre la criminalité (ACCBP), Affaires mondiales Canada	Présentation du programme de la deuxième journée, axée sur les solutions et les engagements.
9 h 20 – 10 h 45	**Atelier II : Facteurs clés pour une sûreté maritime efficace***		
10 h	**Du café sera servi pendant la séance en petits groupes*		
	Discussions thématiques parallèles sur les systèmes, les outils et les facteurs transversaux	**Groupe E – Renseignement et connaissance du domaine maritime** Animée par le capitaine Troy Vest (USCG à la retraite), commandant des opérations, Shoreline Hudson	Identification des outils existants pour le partage régional du renseignement; plateformes de coordination à long terme.
		Groupe F – Équipement, logistique et mobilisation des ressources Animé par Gérard Philippeaux, directeur exécutif, International Trade Consortium (ITC), Conseil des commissaires du comté de Miami-Dade	Identification des besoins en équipements essentiels; dons d'équipements disponibles; mécanismes financiers.
		Groupe G – Le facteur humain dans la sûreté maritime Animé par le Dr Lludelis Espinal, présidente d'E&M Consulting, République dominicaine	Formulation de considérations pertinentes ; identification des mécanismes existants.
		Groupe H – Formation et capacités institutionnelles Animé par le Dr Yvonne Dawkins,	Identification des offres existantes en matière de renforcement des

HEURE	CONTENU	INTERVENANT(S)	THÈME PRINCIPAL
		vice-présidente des Études et des Certifications, Université maritime des Caraïbes (CMU)	capacités ; outils pour le renforcement institutionnel ; coordination de la formation ; développement des capacités à long terme.
10 h 45 – 11 h	*Pause*		
11 h 00 – 12 h 30	**Séance plénière IV : compte rendu des ateliers sur les solutions et les recommandations**		
	Table ronde sur les conclusions de la séance en petits groupes II avec interventions de tous les participants	Animée par Mike Edgerton, consultant, OEA/CICTE • Capitaine Troy Vest (USCG à la retraite), commandant des opérations, Shoreline Hudson – Groupe E • Gerard Philippeaux, directeur exécutif, ITC, Conseil des commissaires du comté de Miami-Dade – Groupe F • Dr Lludelis Espinal, présidente, E&M Consulting, République dominicaine – Groupe G • Dr Yvonne Dawkins, vice-présidente des Études et des Certifications, CMU – Groupe H	Présentation des recommandations de chaque groupe de travail, y compris les déclarations de soutien, et discussion sur les dispositions de suivi, les partenaires proposés et les calendriers.
12 h 30 – 13 h 30	*Déjeuner*		
13 h 40 – 15 h	**Séance plénière V : Renforcer l'impact grâce à une action coordonnée**		
	Table ronde sur l'amélioration de l'efficacité de la mise en œuvre grâce à une meilleure coordination	Animée par Mike Edgerton, consultant, OEA/CICTE • Capitaine Glenn Edward McPhee, officier d'état-major, Forces de défense royales des Bahamas • Fernando Rodrigues Dos Santos, agent de la police fédérale, Unité maritime spéciale d'Itajai, Police fédérale du Brésil • Patrick Segsworth, directeur adjoint, ACCBP, Affaires mondiales Canada	Aperçu du soutien actuel et projeté en fonction des besoins d'Haïti en matière de sûreté maritime et portuaire ; analyse des mécanismes de coordination existants et des possibilités d'améliorer la collaboration entre les partenaires.

HEURE	CONTENU	INTERVENANT(S)	THÈME PRINCIPAL
		• Commandant Victor Antonio Gonzalez Badran, directeur du Centre international de recherche et d'analyse contre le trafic maritime de stupéfiants, Colombie • Commandant José Apolonio Mercedes Tena, directeur administratif adjoint, Division des opérations navales, Marine de la République dominicaine • Capitaine Cristhian Ceballos, responsable du département des plans et des ordres, Service aéronaval national du Panama • Amiral Francisco Vela Cardoso, directeur de la septième section de la sûreté maritime, portuaire et douanière, Marine mexicaine	
15 h 00 – 15 h 30	*Pause café et réseautage*		
15 h 30 – 16 h 15	**Plénière VI : Engagements et propositions de collaboration**		
	Forum ouvert permettant aux organisations participantes d'exprimer leurs intentions en matière de coopération future	Animé par Mike Edgerton, consultant, OEA/CICTE	Déclarations de soutien technique, financier ou opérationnel ; discussion sur les modalités de suivi.
16 h 20 – 16 h 30	*Remplissage du questionnaire destiné aux participants*		
16 h 30 – 16 h 45	**Conclusion et prochaines étapes**	• Guillermo Moncayo, secrétaire exécutif par intérim, OEA/CICTE	
16 h 50 – 17 h 15	**Cérémonie de clôture et allocutions**	• Ivan Marques, secrétaire exécutif chargé de la sûreté multidimensionnelle, OEA • Patrick Segsworth, directeur adjoint, ACCBP, Affaires mondiales Canada • Carlos Ibarra, deuxième secrétaire, représentant suppléant, Mission permanente du Panama auprès de l'OEA	

Annexe B : Liste des organisations participantes

Organisations internationales

- Agence de mise en œuvre de la Communauté des Caraïbes pour la criminalité et la sécurité (CARICOM IMPACS)
- Force de répression des gangs (GSF)
- Initiative mondiale contre la criminalité transnationale organisée (GITOC)
- Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL)
- Organisation internationale pour les migrations (OIM)
- Centre régional conjoint de communication (JRCC) – CARICOM IMPACS
- Mission multinationale d'appui à la sécurité en Haïti (MSS)
- Centre régional des Nations Unies pour la paix, le désarmement et le développement en Amérique latine et dans les Caraïbes (UNLIREC)
- Direction exécutive des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme (UNCTED)
- Bureau des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (UNOCT)
- Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC)
- Organisation mondiale des douanes (OMD)

États membres de l'OEA

Brésil

- Unité maritime spéciale, Itajaí

Canada

- Affaires mondiales Canada
- Ambassade du Canada au Panama
- Agence des services frontaliers du Canada

Colombie

- Centre international de recherche et d'analyse contre le trafic maritime de stupéfiants (CMCON)

République dominicaine

- Marine de la République dominicaine

Guatemala

- Ministère de la Défense nationale (MINDEF)

Haïti

- Forces armées haïtiennes
- Commandement de la Garde-côtes d'Haïti
- Administration générale des douanes haïtienne
- Service haïtien de la marine et de la navigation (SEMANAH)
- Bureau de lutte contre le trafic de stupéfiants (BLTS)
- Police nationale haïtienne
- Autorité portuaire nationale d'Haïti (APN)
- Mission permanente d'Haïti auprès de l'OEA

Jamaïque
- Forces de défense de la Jamaïque

Mexique
- Secrétariat de la Marine (SEMAR)

Panama
- Ministère des Affaires étrangères (MIRE)
- Ministère de la Sécurité publique (SENAFRONT)
- Ministère de la Présidence, Conseil de sécurité nationale (CSN)
- Service aéroportuaire et naval national
- Autorité nationale des douanes
- Autorité maritime du Panama (AMP)
- Mission permanente du Panama auprès de l'OEA

Bahamas (Commonwealth des)
- Force royale de défense des Bahamas

États-Unis
- Bureau des affaires internationales en matière de stupéfiants et d'application de la loi (INL) du Département d'État
- Mission permanente des États-Unis auprès de l'OEA

Pays observateurs de l'OEA

France
- Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI), attaché des douanes, ambassade de France au Panama

Secrétariats et départements de l'OEA
- Département de la sécurité publique (DPS)
- Secrétariat à la sûreté multidimensionnelle (SMS)
- Secrétariat du Comité interaméricain contre le terrorisme (CICTE)
- Secrétariat de la Commission interaméricaine des ports (CIP)
- Section de la coopération internationale et de l'assistance technique contre la criminalité transnationale organisée
- Unité de réduction de l'offre de la Commission interaméricaine de lutte contre l'abus des drogues (CICAD)

Experts en la matière
- Université maritime des Caraïbes (CMU)
- E&M Consulting, République dominicaine
- Consortium du commerce international (ITC), Miami-Dade
- Système régional de sécurité (RSS)
- Shoreline Hudson, États-Unis

Annexe C : Photos officielles (sélection)







OEA

Canada

