NOTE DE POSITION | 12 OCTOBRE 2026

L'État doit protéger, pas seulement exister

Plaidoyer pour la présence effective de l'État et la protection des consommateurs et des usagers

Pour la Table de la Relève Nationale (TRN), la présence de l'État se mesure à sa capacité à protéger la population dans les actes ordinaires de la vie : acheter un produit, utiliser un service, travailler, se déplacer. La protection des consommateurs et des usagers n'est ni une faveur administrative ni une question secondaire. Elle appartient au cœur de l'action publique.

Un État ne peut se limiter à délivrer des autorisations, percevoir des recettes et publier des communiqués. Il doit aussi contrôler ce qui est commercialisé, entretenir les infrastructures dont il a la charge, prévenir les dangers identifiables et garantir des voies de recours effectives. La Constitution place la protection de la vie, de la santé et de la personne humaine parmi ses obligations fondamentales (article 19).[1]

La TRN inscrit ce plaidoyer dans une démarche de réflexion et de vigilance citoyenne. La qualité des carburants et la prévention des risques aéroportuaires soulèvent une même exigence institutionnelle : ne pas laisser le citoyen supporter seul les conséquences d'une protection défaillante.

La présence de l'État ne se proclame pas. Elle se démontre par la protection qu'il assure.

Carburants : établir les faits et protéger les victimes

Les plaintes de conducteurs et de motocyclistes concernant des pannes et des dommages aux moteurs qu'ils attribuent au carburant acheté dans certaines stations-service ont été rapportées publiquement.[2] Ces signalements appellent une expertise sérieuse, mais aussi une réponse aux préjudices établis. Pour un véhicule professionnel, une immobilisation peut compromettre directement le revenu d'un ménage.

Dans son avis du 15 septembre 2026, le ministère du Commerce et de l'Industrie (MCI) a annoncé des vérifications et rappelé les obligations de conformité et de traçabilité des importateurs et distributeurs. Le 18 septembre, il a fait état d'inspections et de prélèvements dans plusieurs stations-service.[3][4]

Ces démarches constituent un point de départ, non un aboutissement. La réponse publique doit permettre de connaître les résultats des analyses, les lots examinés, la portée des conclusions et les suites données aux réclamations. Une communication sur les contrôles ne remplace ni leur résultat ni le traitement des dommages.

L'investigation doit remonter la chaîne d'approvisionnement : importation, stockage, transport et distribution. Il s'agit d'établir l'origine d'une éventuelle altération, les responsabilités correspondantes et le lien avec les pannes signalées. Les documents de livraison, certificats d'analyse et échantillons doivent être préservés et examinés selon des procédures fiables.

Il ne peut exister une chaîne organisée pour importer, distribuer et encaisser, puis aucune chaîne identifiable lorsqu'il faut répondre des dommages.

La prudence dans l'attribution des responsabilités est indispensable. Elle ne doit pas justifier l'abandon des plaignants. Le consommateur ne peut être chargé, à lui seul, de reconstituer un circuit commercial dont les informations sont détenues par les opérateurs et les administrations.

Sécurité aéroportuaire : prévenir plutôt que subir

La sécurité du transport aérien ne se limite pas à l'état des avions ou au professionnalisme des équipages. Elle repose également sur la gestion des installations aéroportuaires et sur une surveillance effective de leur exploitation. Ces fonctions relèvent de responsabilités distinctes, qui doivent pouvoir être identifiées et examinées.[5][6]

La réglementation haïtienne de l'aviation civile, dans le RACH 14, prévoit l'évaluation et l'atténuation du risque animalier par l'exploitant d'aérodrome. Elle vise notamment la gestion adaptée de la végétation, l'aménagement ou la suppression des zones humides, les moyens d'effarouchement et la formation des personnels.[7]

La TRN préconise une évaluation documentée de l'application de ces mesures, au Cap-Haïtien comme à Port-au-Prince et dans les autres aérodromes concernés. L'état des zones proches des pistes, le drainage, les dispositifs de prévention et la disponibilité des équipes doivent être examinés en fonction des risques propres à chaque site. La présence d'un équipement ne suffit pas : son adaptation, son fonctionnement et son utilisation doivent être vérifiables.

L'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) assure la gestion et l'exploitation des installations aéroportuaires. L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC), à travers ses services compétents, exerce notamment des missions de surveillance, de certification et d'inspection.[5][6] Cette répartition doit se traduire par un suivi lisible de l'entretien, des anomalies détectées et des corrections réalisées.

Une collision aviaire ne démontre pas, à elle seule, une négligence. L'examen d'un événement doit reposer sur les données techniques et les rapports compétents. Mais la visibilité commerciale d'une compagnie ne doit pas masquer d'éventuelles défaillances de l'exploitant aéroportuaire ou de la surveillance publique. Aucun acteur ne doit être condamné par présomption ni exonéré par principe.

L'absence de catastrophe ne vaut pas certificat de bonne gestion. La prévention se juge avant le drame, pas après.

Rendre la chaîne de protection vérifiable

Pour la TRN, ces deux domaines invitent à examiner trois points de rupture possibles : entre la règle et son application ; entre l'alerte et la correction ; entre le dommage et la réparation. Une norme sans contrôle laisse le risque intact. Un contrôle sans suite laisse le manquement produire ses effets. Une plainte sans décision laisse le citoyen sans recours effectif.

La réponse ne consiste donc pas seulement à annoncer de nouvelles mesures. Elle suppose des responsabilités clairement attribuées, des moyens adaptés, la conservation des preuves et un suivi des décisions. Les administrations concernées devraient rendre accessibles des bilans de leurs interventions, des anomalies constatées et de leur traitement, dans le respect des exigences de sécurité et de confidentialité.

Cette exigence de transparence doit également protéger les entreprises qui respectent les règles. Une investigation rigoureuse distingue les opérateurs conformes de ceux dont les manquements sont établis ; elle évite qu'une suspicion générale tienne lieu de responsabilité démontrée.

Réparer les dommages, rendre les recours effectifs

La TRN propose la mise en place d'un **dispositif exceptionnel d'expertise, de réparation et d'indemnisation** pour les dommages imputables à des carburants non conformes. Le service de doléances du MCI, qui permet déjà la transmission de plaintes et de pièces justificatives, peut constituer un point d'entrée.[8] Il doit être relié à une procédure d'instruction et de décision, et non à un simple enregistrement administratif.

Ce dispositif devrait reposer sur un cadre juridique approprié, un financement identifié et une gestion contrôlable. Sa finalité serait de permettre aux victimes dont les dossiers sont établis d'obtenir réparation, sans leur imposer de résoudre au préalable les différends entre importateurs, transporteurs, distributeurs et détaillants.

Un accès simple et équitable. Le dépôt des réclamations devrait être gratuit, possible en ligne et dans des points d'accueil physiques, avec assistance en français et en créole. Chaque dossier devrait recevoir un numéro de suivi. Les reçus, diagnostics, factures, photographies et autres éléments concordants seraient examinés. L'absence d'un reçu ne devrait pas entraîner automatiquement le rejet d'une plainte, sans pour autant dispenser d'établir le dommage et son lien avec le produit.

Une expertise indépendante. Un protocole commun devrait encadrer les diagnostics et la conservation des éléments utiles. Le coût initial de l'expertise ne devrait pas empêcher l'examen d'une réclamation. Aucun opérateur mis en cause ne devrait être seul juge des dossiers le concernant. Les décisions de refus devraient être motivées et susceptibles de réexamen.

Une réparation correspondant au préjudice. Pour les dossiers validés, la prise en charge devrait couvrir les dépenses nécessaires et justifiées : diagnostic, remorquage, pièces, main-d'œuvre et, lorsque l'expertise le justifie, réparation ou remplacement du moteur. Les pertes nettes de revenus directement liées à l'immobilisation d'un véhicule professionnel devraient également pouvoir être examinées selon des critères publics, sans double indemnisation.

Un financement qui ne reporte pas la charge sur les victimes. Une provision initiale pourrait être organisée avec les opérateurs concernés et, lorsqu'une couverture s'applique, leurs assureurs, par accord ou sur une base légale appropriée. Des avances ou paiements directs aux réparateurs permettraient de traiter les dossiers suffisamment établis avant la répartition définitive de la charge entre responsables. Toute avance publique éventuelle devrait être autorisée, plafonnée, auditée et assortie des recours légalement disponibles.

Des garanties contre l'opacité. Les critères de décision, les délais de traitement observés et les montants versés devraient faire l'objet de bilans publics, sans divulguer les données personnelles des plaignants. La réparation ne devrait être financée ni par une nouvelle ponction indistincte sur les consommateurs ni par un transfert opaque au contribuable. Le versement d'une avance ne devrait pas être conditionné à une renonciation générale aux recours.

L'indemnisation et l'examen des manquements doivent rester distincts. Une réparation ne saurait effacer une éventuelle infraction ; une sanction ne remplace pas la réparation due à une victime. Les défaillances privées comme les éventuelles carences du contrôle public doivent pouvoir être examinées par les instances compétentes, dans le respect des procédures.

Le consommateur ne doit pas payer le produit, payer le dommage, puis payer encore pour avoir le droit d'être entendu.

Une même exigence dans tous les secteurs

Le carburant et les aéroports ne constituent pas des sujets isolés dans ce plaidoyer. La même logique de protection doit guider la surveillance de l'eau, des aliments, des médicaments, des transports, des télécommunications et des services financiers : des normes compréhensibles, des contrôles effectifs, une information fiable et des recours accessibles.

La présence de l'État ne signifie pas davantage d'arbitraire ni une administration qui entrave l'activité économique. Elle suppose un régulateur compétent et impartial, capable de protéger les usagers tout en donnant aux entreprises un cadre prévisible. Les contraintes de la crise imposent de hiérarchiser les risques et les dépenses ; elles ne peuvent servir de dispense générale d'entretenir, d'inspecter et de rendre compte.

Une vigilance citoyenne au service de l'intérêt général

Cette note traduit la vocation de la TRN : faire émerger les enjeux qui affectent la population, éclairer les responsabilités institutionnelles et formuler des propositions applicables. Une société civile utile ne se limite pas à relayer l'indignation. Elle contribue à transformer les alertes en questions vérifiables et les préoccupations collectives en options de politique publique.

Pour apprécier les réponses apportées, la TRN propose des repères concrets : la traçabilité des contrôles, les suites données aux anomalies, les délais réels de traitement des plaintes, les réparations effectivement accordées et les mesures destinées à prévenir la répétition des dommages. Ces repères permettent de dépasser le décompte des annonces pour examiner leurs effets sur la protection des citoyens.

Cette démarche distingue les signalements des faits établis, prend en compte les réponses des institutions et laisse l'attribution des responsabilités aux procédures compétentes. Elle ne se substitue ni à l'expertise technique ni à la justice. Elle vise à ce que les préoccupations des citoyens ne disparaissent pas du débat public avant d'avoir reçu une réponse substantielle.

La protection du citoyen ne doit dépendre ni de sa notoriété, ni de ses relations, ni de sa capacité à faire entendre sa plainte.

Un État protecteur ne promet pas l'absence de tout risque. Il rend la prévention effective, les responsabilités lisibles et la réparation accessible. C'est à cette présence concrète de l'État que la TRN entend contribuer : une présence qui protège les vies, préserve les moyens de subsistance et reconstruit la confiance publique.

TABLE DE LA RELÈVE NATIONALE — TRN

Références documentaires

Les références étayent les faits et les attributions cités. Les dispositifs et critères d'évaluation proposés relèvent de l'analyse de la TRN.

[1] Constitution de 1987, art. 19 ; texte reproduit par l'OEA, rapport de la Commission d'enquête sur les événements du 17 décembre 2001, appendice V.

[2] Le National, « Des conducteurs se plaignent de la mauvaise qualité des produits pétroliers », 18 septembre 2026 (témoignages de conducteurs).

[3] MCI, Avis au public du 15 septembre 2026, no MCI/JM-DCQPC/0143/09/26.

[4] MCI, « Protection des consommateurs : le MCI mène des opérations de contrôle dans plusieurs stations-service », 18 septembre 2026.

[5] MTPTC, « Les organismes autonomes sous tutelle », rubrique Autorité Aéroportuaire Nationale.

[6] OFNAC, « Direction de la sécurité de l'aviation civile », missions de surveillance, de certification et d'inspection.

[7] OFNAC, RACH, Partie 14 — Aérodromes, édition 2024, sections 14.C.4.28 et 14.C.NMO.4.28.1 à 14.C.NMO.4.28.5.

[8] MCI, service de doléances : formulaire de plainte et transmission de pièces justificatives.