



Université Publique du Sud Aux Cayes
(UPSAC)
Faculté des Sciences Administratives



**La gestion du transport urbain : Cas du trafic des taxis-motocyclettes
dans la ville des Cayes. Période 2011-2015.**

Mémoire pour l'obtention du grade de licencié en Sciences Administratives.

Présenté par : Joseph Samuel Sander MONDÉSIR

Sous la direction de : Pierre Macul DESPIERRE

Promotion 2008 - 2012

**Les Cayes, Haïti.
Janvier 2016.**

Soutenu le 22 janvier 2016 à l'UPSAC.

Membres du Jury : Prospère DUME, président

Pierre Macul DESPIERRE, directeur

Clodison METELLUS, lecteur critique.

DEDICACE.

A ma mère : **Mie-Pricile Pierre-Louis MONDESIR**

A mes frère et sœur : **Wesly et Ingrid JOSEPH**

A mon neveu : **Hans-Carly JOSEPH**

A mes collègues de promotion notamment : **Josué LUCIEN, Samuel**

ALMEDA et Ricardo PORCENA

A tous(tes) mes amis(es),

Je dédie ce document.

REMERCIEMENTS.

Nul ne peut se vanter d'avoir rédigé un mémoire de sortie sans l'aide d'autrui. Ce travail est le résultat de nos efforts intellectuels, de nos interrogations et recherches personnelles, mais aussi des conseils et des idées des autres. Ainsi, nous ne saurions le présenter sans adresser nos sincères remerciements à tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, ont contribué à son élaboration.

Nos remerciements vont particulièrement.

- A Dieu, pour cette capacité d'apprendre qu'il a placée en nous.
- A l'Etat haïtien pour avoir mis sur pied cette institution, UPSAC, ci-devant CEST, nous permettant à peu de frais d'atteindre le niveau de premier cycle universitaire.
- A notre mère, Mme Mie-Pricile Pierre-Louis MONDESIR pour avoir contribué à notre formation intellectuelle dès notre enfance jusqu'à aujourd'hui.
- Au professeur Pierre Macul DESPIERRE, notre directeur de recherche, pour ses nobles suggestions et corrections. Son encadrement a été nul autre pareil.
- Au professeur Daniel FÉLIX, pour ses précieuses notions de méthodologie.
- A tous les professeurs de l'Université Publique du Sud Aux Cayes (UPSAC) qui ont contribué à notre formation.
- A ma sœur Ingrid JOSEPH, pour son appui en logistique.
- A tous ceux qui m'ont soutenu moralement pour la réalisation de ce travail.

Enfin, nous tenons à remercier vivement toutes les personnes qui, d'une façon ou d'une autre, ont contribué à sa réussite

Qu'elles trouvent ici notre sincère reconnaissance.

Nous restons seuls responsables de ce travail et de ses éventuelles imperfections.

RÉSUMÉ.

Le monde entier fait face actuellement à un problème de transport dû à l'urbanisation. Depuis 2008, plus de la moitié de la population mondiale habite en milieu urbain¹ et d'ici 2050, ce chiffre passera à près de 70%². C'est la raison pour laquelle, on assiste à une augmentation de la demande du transport au niveau des villes. Donc, la question de transport représente un maillon fort dans le processus de développement économique et social d'une ville.

En Haïti, notamment aux Cayes, les déplacements effectués par les individus ont généralement pour motifs visites, travail, achats, affaires, etc. La marche à pied et l'usage des voitures et des motocyclettes (privées et publiques) sont bien des moyens utilisés pour se déplacer. Cependant, les taxis-motocyclettes occupent une place non négligeable dans les déplacements des Cayens. Ainsi, le nombre de ces deux roues continue d'augmenter au fur et à mesure que la mobilité augmente dans la ville.

Nous avons pu comprendre que le transport urbain assuré par les taxis-motocyclettes est une réponse à cette demande croissante de transport individuel et au chômage existant dans le pays. Il n'y a aucun problème à cela. Cependant, très informel, ce secteur engendre des problèmes comme les cas d'accidents et d'insécurité. A travers ce travail nous nous basons sur des théories scientifiques de transport urbain et sur des données de notre enquête afin de répondre à notre question de départ : *Comment atténuer les effets négatifs liés à l'activité de taxi-motocyclette au sein de la ville des cayes ?*

Mots-clés : Gestion, transport urbain, mobilité et taxi-motocyclette.

¹ [UNFPA] United Nations Populations Fund (2007). État de la population mondiale 2007, p.1.

²[IBM] International Business Machine (2010). "SmarterCities", disponible en ligne au www.ibm.com/smarterplanet/ca/en/sustainable_cities/ideas

RAMASE LIDE.

Jounen jodi a, zafè transpò a bay pwoblèm toupatou sou latè, akòz vil yo k'ap vin gen plis moun. Depi 2008, plis pase mwatye moun k'ap viv sou tè a abite zòn lavil³ e bò 2050, etid yo prevwa ap gen plis pase 70%⁴ moun nan mond lan k'ap abite nan zòn sa yo. Se poutèt sa, demann pou deplase anndan vil yo ogmante tou. Donk zafè transpò a tounen yon gwo koze nan wout devlopman ekonomik ak devlopman sosyal yon vil.

Nan peyi dayiti, okay sitou, moun yo deplase pou yo al fè vizit, pou yo al travay, pou yo al regle afè yo, etc. Mache a pye, itilizasyon vwati ak motosiklèt se mwayen sa yo ke moun okay itilize pou deplase. Fòk nou di tou ke taksi-moto yo itil anpil nan sans sa. Konsa, taksi-moto yo kontinye ap ogmante menm jan kantite moun ki bezwen deplase yo ap ogmante nan vil la.

Nou konprann ke *transpò iben* ke *taksi-motosiklèt* yo fè se yon repons ak ogmantasyon demann pou deplasman chak grenn moun sa yo epi ak chomaj la ki gen nan peyi a. Pa gen pwoblèm nan sa. Men, aktivite sa a pa gen okenn lòd epi li bay pwoblèm tankou aksidan ak ensekirite. Nan travay sa a, nou chita sou tewori syantifik sou kesyon tranpò iben ak sou rezilta ankèt nou pou nou reponn kesyon rechèch nou ki se: *Kòman diminye bagay ki negatif yo ke aktivite taksi-moto a pote nan vil okay?*

Mo-kle yo : Jesyon, transpò iben, mobilite ak taxi-motosiklèt.

³ [UNFPA] United Nations Populations Fund, op.cit. p.1.

⁴ [IBM] International Business Machine (2010), loc.cit.

SIGLES.

AMTS	: Association des Motocyclistes Taxis du Sud.
CIN	: Carte d'Identification Nationale.
DGI	: Direction Générale des Impôts.
HIC	: Hôpital Immaculée Conception des Cayes.
IHSI	: Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique.
JORF	: Journal Officiel de la République de France.
MA	: Membre Actif.
MBJ	: Marge Bénéficiaire Journalière.
MBP	: Marge Bénéficiaire d'un Propriétaire.
MTPTC	: Ministère des Travaux Publics Transport et Communication.
NIF	: Numéro d'Identité Fiscale.
OAVCT	: L'office d'Assurance des Véhicules Contre Tiers.
OMS	: Organisation Mondiale de la Santé.
ONG	: Organisation Non Gouvernementale.
PNH	: Police Nationale d'Haïti.
PR	: Prix de Revient.
PV	: Pouvoirs Publics.
RGPH	: Recensement Général de la Population Haïtienne.
SCCV	: Service de la Circulation et de Contrôle des Véhicules.
SPDJ	: Section Départementale de la Police Judiciaire.
SWOT	: Strengths Weaknesses Opportunities and Threats.
TM	: Taxi-motocyclette.

INTRODUCTION.

A. Objet d'étude: Etude sur la gestion du transport urbain assuré par les taxis-motocyclettes dans la ville des Cayes.

La population totale haïtienne est estimée à partir des résultats annuels des projections globales réalisées pour la période comprise entre 2000 et 2015 à plus de 10 413 211 personnes dont 51.8% de femmes (IHSI 2012)⁵. Les jeunes âgés de moins de 21 ans composent plus de la moitié de la population haïtienne (IHSI 2012)⁶. Plus d'un tiers de ces jeunes sont au chômage (Banque Mondiale) et ceux qui travaillent se trouvent en majorité avec des emplois intermittents, précaires et faiblement rémunérés dans le secteur informel sans aucune protection sociale. De nos jours, presque partout dans le monde, hommes et femmes profitent énormément des avantages qu'offre l'économie de marché comme par exemple : « la libre concurrence » où chacun peut prendre l'initiative d'ouvrir sa propre entreprise. C'est ainsi qu'on assiste à l'émergence de certaines activités économiques individuelles telle que le taxi-moto. En tant que gestionnaire, nous ne saurions négliger le caractère économique de cette activité de transport aux Cayes, assuré par ces motards, que nous qualifions d'informelle dès le commencement.

Le concept d'«*économie informelle*» a été introduit dans l'économie pour la première fois⁷ par l'anthropologue Keith Hart en 1971 et est entendu comme l'opposé d'« officiel; enregistré ». Les activités économiques considérées comme informelles sont celles caractérisées par la petite taille et le non respect de la loi⁸. Dans la plupart des pays en développement, notamment en Haïti, les activités informelles jouent un rôle prédominant dans l'économie. A titre d'exemples de ces activités dans le pays, nous pouvons citer : les vendeurs de recharge téléphonique, les vendeurs (ambulants) d'eau en sachet et en détail, les cireurs de bottes, les restaurateurs en plein-air, plu connus sous le nom de : « Chen janbe, anbadra, etc. » et les taxis-motocyclettes qui constituent notre objet d'étude.

⁵ [IHSI 2012]Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique, Direction des Statistiques Démographiques et Sociales (DSDS).

⁶Ibidem

⁷SAVANE I., "l'informel c'est la vie", in Africaonline, [en ligne] ; [reference du 22 février 2011], disponible sur [http : www.Africaonline.co.ci/Africaonline/Infos/fratmat/9697éco2html](http://www.Africaonline.co.ci/Africaonline/Infos/fratmat/9697éco2html)

⁸Lautier, B. (2004). *L'économie informelle dans le tiers-monde*, nouvelle édition, Paris, La Découverte.

A la question pourquoi tant d'entrepreneurs dans les pays en développement, les économistes⁹Barnejee et Duflo (2007) répondent : parce qu'ils sont pauvres, les entrepreneurs pauvres ont de compétences et disposent de peu de capital (financier et technique). Parce qu'ils sont peu éduqués, contrairement à ce que pense Karnani¹⁰, ils ne peuvent que s'auto-employer. Là encore, ce n'est pas le problème. En 2010, 57,1% des emplois en Haïti sont informels¹¹ et ces emplois se retrouvent surtout en milieu urbain, selon l'Institut Haïtien de Statistiques et d'Informatique. Tenant compte du poids du secteur informel dans l'économie haïtienne, il est donc important pour que l'Etat haïtien commence à formaliser l'informel. D'où, une première nécessité de structurer l'activité informelle du trafic des taxis-motocyclettes aux Cayes qui répond à des besoins directs d'une population au chômage.

B. Raisons justifiant le choix du thème.

Les raisons qui nous portent à faire choix de ce thème sont d'ordre personnel, scientifique et académique.

- **Raison d'ordre personnel.**

Nous constatons que le secteur transport est livré à lui-même. C'est pour nous une occasion de nous faire entendre dans le but d'améliorer l'état actuel des choses. En tant que Cayen, nous nous sommes dit pourquoi ne pas contribuer à l'avancement de cette ville dont nous sommes si fiers.

- **Raison d'ordre scientifique.**

Nous voulons aussi, à travers ce travail, apporter notre contribution dans la littérature scientifique sur la question du transport en Haïti, étant donné que la documentation scientifique haïtienne dans le domaine du transport n'est pas abondante.

- **Raison d'ordre académique.**

La rédaction du mémoire est la dernière exigence pour l'obtention du grade de licencié en Sciences Administratives à l'Université Publique du Sud Aux Cayes (UPSAC). Nous déployons ce dernier effort pour avoir droit à notre licence en gestion des affaires

⁹Barnejee, A. V. et Duflo, E. (2007). "The Economic Lives of the Poor", The Journal of Economic Perspectives, vol.21, 1: 4-34.

¹⁰Karnani, Aneel G. (2008). "Employment, not microcredit, is the solution", The Journal of Corporate Citizenship, vol. 32, pp. 23-55.

¹¹ [IHSI] Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique : Enquête sur l'Emploi et l'Économie Informelle publiée en Juillet 2010.

C. Problématique de recherche.

L'un des facteurs qui détermine le développement économique, social et urbain de la ville c'est le transport urbain car, il constitue un auxiliaire entre les activités professionnelles, de loisirs et de production. Tout comme le sang humain qui sert à alimenter le corps, le transport constitue le sang qui irrigue une agglomération en assurant la liaison entre les différents quartiers. Pour ainsi dire, l'économie locale et régionale dépend en grande partie du transport. Ce dernier peut même contribuer au développement du tourisme car il participe de son côté à l'esthétique de la ville. Donc, la question de transport, surtout au niveau des villes est d'une importance capitale car il fait partie des dépenses quotidiennes des ménages tout comme l'habillement, les soins médicaux, les loisirs et culture, les équipements ménagers qui absorbent une bonne partie du budget des ménages. Comme dans la plupart des pays du monde, Haïti en particulier, le transport s'effectue sur les voies : terrestre, maritime et aérienne. Cependant, pour le transport en commun la voie terrestre est la plus utilisée dans notre cas.

A cause du faible pouvoir d'achat des gens, circuler en privé en Haïti est comme un luxe réservé aux gens plus ou moins aisés dans cette société. Pourtant, la question du transport public est un peu négligée par les autorités. Les passagers sont parfois obligés de s'entasser comme des sardines dans des routes pitoyables et même dans des carcasses roulantes. Malgré une certaine amélioration enregistrée au niveau des conditions de transport dans les grandes villes, nous pouvons dire que : « *fòk ou gen fyèl*¹² » pour voyager en Haïti.

Le plus souvent, les autorités concernées prennent des mesures tardives à la suite d'un accident qui révolte la conscience humaine. Mais, ce ne sont que des mesures provisoires puisque peu de temps après, il n'est pas étonnant qu'un autre accident se reproduise en raisons des mêmes circonstances.

Parlant de transport public en Haïti, nous faisons référence principalement aux camionnettes appelées : « tap tap », aux bus et aux taxis-motocyclettes. Mais dans cette étude, nous allons nous focaliser sur ces derniers.

¹²Thème créole qui traduit: " il faut avoir du courage."

Près de nous, Aux Cayes, face à la précarité croissante de la situation économique, certains, voulant échapper au chômage, s'adonnent à des activités de taxi-moto. En tout cas, la raison c'est généralement pour se nourrir, éduquer les enfants, payer le loyer, etc. Aussi, en raison de la non structuration du secteur agricole, des gens laissent la campagne, vendent parfois leurs terres, leurs bœufs pour venir se lancer dans le transport à travers les villes. C'est ainsi que nous pouvons même constater une augmentation de ces chauffeurs de taxi-motocyclettes au cours de cette dernière décennie. Ceci dit, n'importe qui peut être chauffeur de taxi en un rien de temps. Il suffit juste d'avoir une motocyclette, de faire le tour de la place d'armes pendant une journée et l'on est déjà opérationnel. Donc, il n'y a aucun contrôle sur la prolifération des taxis-motos au sein de la ville, ce qui engendre notamment plus d'insécurité et plus de cas d'accidents. Nous nous demandons si les pouvoirs publics peuvent dire combien de taxi-moto qui fonctionne dans la ville.

C'est pourquoi, nous pensons que ce secteur d'activité sous étude mérite une attention particulière car la situation dans laquelle ce secteur évolue est, pour nous, un peu critique. Est-il normal que ces motards sont très peu identifiés ? En ce sens, comment la police nationale pourrait-il sécuriser la ville en ayant si peu d'information et de contrôle sur ces motards dont le nombre va croissant ?

La ville des Cayes est réputée pour sa plage, gelée, ses sites touristiques, son foire « Haïti verte », organisée chaque premier mai et pour son jardin botanique. Tout récemment en 2012, le gouvernement a pris la décision d'y organiser le carnaval national. Actuellement, on parle de nouveaux projets pour la ville tels que : centre sportif et aéroport international. Après le tremblement de terre du 12 janvier 2010 qui a détruit Port-au-Prince, Les Cayes devient de plus en plus ouvert au reste du pays. Mais, comment un touriste, par exemple, pourrait-il se fier à ces genres de chauffeurs de taxi pour se déplacer surtout avec le phénomène du kidnapping ? Tout ceci constitue une entrave au développement économique et sociale de la ville. Pour ainsi dire, le secteur est très peu structuré et pour cela, est perçu comme informel à travers notre étude. Dans le contexte actuel et aussi prospectif nous nous inquiétons beaucoup sur le devenir de ce secteur au sein de la ville et des problèmes qui peuvent bien accompagner son

développement. De nos jours, plus précisément après le tremblement de terre du 12 janvier 2010, nos dirigeants parlent à tort et à travers de la reconstruction physique, sociale et économique d'Haïti. Or toute société, pour connaître de véritable succès tant sur le plan social que sur le plan économique doit être projetée et planifiée. Selon Bonello : « *La ville est faite de projets successifs qui se corrigent progressivement* »¹³. Il doit toujours y avoir de visions continues pour une ville. Il faut toujours impliquer l'inachevé, repenser un projet à partir de nouvelles données. En d'autres mots, il faut construire la ville à partir d'une vision prospective. Ainsi, une meilleure gestion du secteur transport peut particulièrement donner une autre image esthétique à la troisième ville de la République d'Haïti.

Donc, dans un tel contexte, où l'activité de taxi-moto, bien que génératrice de valeurs est source d'insécurité et génère beaucoup de cas d'accidents dans la ville, nous arrivons à notre question de recherche : *comment atténuer les effets négatifs liés à cette activité afin que les citoyens puissent circuler en toute quiétude sur les routes ?*

C'est donc à juste titre que cette étude est intitulée « ***La gestion du transport urbain : cas du trafic des taxis-motocyclettes dans la ville des Cayes. Période 2011-2015*** ». Pour ce faire, nous allons entreprendre le diagnostic de la situation actuelle des taxis-motos dans le transport au sein de la ville des Cayes, exposer les différents problèmes auxquels confronte le secteur et ensuite faire des propositions.

D. Hypothèse de recherche.

En présence d'une augmentation des chauffeurs de taxis-motos dans la ville des Cayes, l'une des solutions efficaces serait la structuration de cette activité par les pouvoirs publics. Ainsi, l'hypothèse assortie au présent travail stipule que l'encadrement des motocyclistes notamment les chauffeurs de taxis contribuera à augmenter la sécurité routière et la sécurité physique des Cayens.

¹³ Y.-H Bonello, *La ville*, PUF, Paris 1996, p.34, coll. Que sais-je?

E. Revue de littérature.

Il ne nous a pas été facile de trouver une documentation appropriée pour notre travail de recherche car, dans le contexte haïtien malheureusement, la question du transport public urbain plus précisément celle des taxis-motos face à l'économie et au développement d'Haïti est abordée superficiellement. Nous avons eu recours à la littérature étrangère qui, dans le domaine, possède une riche documentation. Ainsi nous avons passé en revue des textes à caractères théoriques traitant des aspects du transport public liés à la ville, à l'économie et à l'urbanisation.

BONELLO Yves-Henri, dans son ouvrage « LA VILLE » montre qu'en dehors de l'habitat, l'emploi, le commerce et les activités culturelles, les transports sont aussi comptés parmi les facteurs d'équilibre de la ville. Ils assurent la mobilité qui est au centre de la question urbaine et au cœur du processus d'urbanisation. Une mobilité qui prend une double forme: « *les déplacements dans la ville liés à la division des tâches et les migrations liées aux cycles de la vie et à la vie socioprofessionnelle* »¹⁴.

MERLIN Pierre, dans son livre « Les Transports Parisiens » présente les moyens de transport comme un corollaire du développement de la ville et un élément de cohérence entre les différents facteurs de ce développement dont l'essor industriel en est le principal. «*En l'absence des moyens de transport, affirme-t-il, au lieu d'être une métropole Paris serait devenu une juxtaposition de quartiers sans lien ni hiérarchie* »¹⁵

De son côté, Mario Polèse dans son œuvre « Economie urbaine et régionale (Logique spatiale des mutations économiques)¹⁶ », publié en 1994, fait ressortir l'importance des moyens de transport urbain par rapport à l'interaction spatiale et l'interaction sociale. Ces deux interactions sont sensibles à la distance et de ce fait impliquent des coûts de transport qui sont explicables par les coûts de communication de l'information, par les coûts de déplacements des personnes et par les coûts de transport des marchandises. Tous sont assumés par le

¹⁴ Y. Bonello, *La ville*, Presses Universitaire de France, Paris 1996, p.63 collection Que sais-je?

¹⁵ P. Merlin, *Les transports parisiens* (Etudes de géographie économique et sociale), Robbert Laffont, Paris, 1967, p.76

¹⁶ Mario Polèse, *Economie Urbaine et Régionale (Logique spatiale des mutations économiques)*, Economica, Paris, 1994, p.39

consommateur sous forme de déplacements, ou par le producteur sous forme de coûts réels de transport et de distribution. Donc, dans leurs échanges économiques et leurs contacts interpersonnels, les hommes franchissent une distance qui comporte un ensemble de coûts dont le coût d'option du temps consacré aux transports.

L'analyse de l'ensemble de ces œuvres nous permet de dégager des approches différentes mais complémentaires sur le transport urbain et de comprendre l'importance du transport au sein d'une société. Riches en méthodologie et en théorie, ces œuvres nous ont beaucoup éclairé. Elles serviront à conceptualiser les argumentations qui seront élaborées dans le cadre de notre démarche.

F. Méthodologie de la recherche¹⁷.

Nous situons la démarche de notre recherche dans un cadre scientifique du transport urbain. Pour réaliser ce travail, nous avons privilégié la recherche documentaire. Nous avons utilisé les statistiques de l'Hôpital Immaculé Conception (HIC) des Cayes et celles de la Police Nationale pour pouvoir faire le point sur le nombre de cas d'accidents par mois ou par année. Nous avons fait aussi des entretiens exploratoires formels auprès d'une association de taxis-moto (AMTS). Ensuite, par la méthode d'interviews directes semi-structurées qui consistent en une forme de dialogue établi avec des chauffeurs de taxis, nous avons recueilli certaines informations. Les données collectées auprès des chauffeurs de taxis-motos ont été utilisées pour faire le point sur leur fonctionnement. Nous avons aussi mené une enquête auprès des distributeurs de motocyclettes de la ville des Cayes afin d'avoir une idée sur la quantité de motocyclettes qui peuvent être vendues au cours d'une année. Enfin, nous avons interrogé une trentaine de taxi-motocycliste (15 syndiqués et 15 non-syndiqués) en ce qui concerne leur implication dans des cas d'accidents au cours de l'année 2015 afin de vérifier notre hypothèse.

▪ Choix de l'échantillon.

Notre étude basée sur l'enquête de terrain admet à quelque degré que ce soit des limitations comme toute recherche scientifique. Il faut dire que ce travail dont l'enquête a été faite sur un échantillon de 50 chauffeurs de taxis-motocyclettes devrait tenir compte d'un échantillon de plus grande taille. Cependant, des contraintes d'ordre logistique nous empêchent de satisfaire ces exigences. L'absence de littérature sur ce secteur d'activité aux Cayes, constitue aussi un handicap. Mais malgré cette faiblesse, l'approche méthodologique que nous adoptons constitue la seule piste pouvant nous permettre d'atteindre les objectifs poursuivis par ce travail et cerner le thème sous étude en nous basant aussi sur des théories scientifiques du transport urbain. Donc, les résultats constituent une tendance révélatrice de la population étudiée.

¹⁷ FELIX, D., *notes de cours de méthodologie du mémoire*, Université Publique du Sud Aux Cayes, 2012.

- **Enquête exploratoire.**

Cette enquête nous a permis d'avoir une idée globale dans le domaine du transport dans la ville des Cayes. Des observations ont été faites particulièrement sur les motards. Du coup, nous avons exploré les enjeux du transport dans la ville. Elle nous a permis d'entrer en contact direct avec notre population d'étude.

- **Elaboration du questionnaire d'enquête.**

Dans un premier temps, nous avons élaboré un questionnaire d'enquête qui se base sur le mode de fonctionnement des taxis-motocyclistes dans la ville des Cayes (annexe I). Ce questionnaire, reparti en deux colonnes, comprend 20 questions qui renseignent sur l'activité de taxi-moto à partir d'un échantillon de 50 chauffeurs. Ainsi, nous avons particulièrement mis l'accent sur les questions qui renseignent sur leur comportement face aux feux de circulation routière, leur revenu journalier, leur niveau d'éducation, leur activité avant de devenir chauffeur de taxi, le port des casques, les plaques et assurance et sur la question d'insécurité. En suite, nous avons aussi élaboré un deuxième questionnaire portant sur la vente des distributeurs de motocyclettes dans la ville des Cayes.

- **Collecte et traitement des données.**

L'enquête de terrain a été réalisée du 3 avril 2014 au 15 décembre 2015. Au cours de cette période, nous avons été aussi au Service de Circulation de la PNH, à l'Hôpital général des Cayes (HIC), à l'Office d'Assurance des Véhicules Contre-Tiers (OAVCT), au ministère des Affaires Sociales et du Travail (MAST), au Ministère de la Planification et de la Coopération Externe (MPCE), à l'ONU-habitat, à la mairie des Cayes et chez les distributeurs de motocyclettes pour la cueillette des informations. Les données recueillies ont été d'abord classées dans un fichier Excel afin de faciliter leurs suivis. Puis elles ont été présentées sous forme de tableaux et analysées avec soin afin de faire des propositions appropriées.

- **Limitation de la zone d'étude.**

Ce travail aborde le problème de transport urbain assuré par les taxis-motocyclistes dans la ville des Cayes. Les résultats et les propositions de l'étude ne concernent que cette ville.

G. Présentation et justification des différents chapitres.

Notre travail est divisé en deux parties structurées autour de cinq chapitres.

- **La Première partie réunit les trois premiers chapitres.**

Le premier chapitre, *cadre conceptuel et théorique*, consiste à présenter les différents concepts utilisés au cours de notre travail afin d'éviter toute mésinterprétation. Ce chapitre est aussi écrit pour énoncer les fondements théoriques sur lesquels repose ce travail.

Dans le second chapitre, *brève présentation de la ville des Cayes*, nous présentons le cadre physique, le cadre géographique, le cadre économique et social et le cadre institutionnel de la ville des Cayes. La rédaction de ce chapitre permet au lecteur d'avoir une meilleure connaissance de l'espace sur lequel porte l'étude.

Le troisième chapitre, *diagnostic du transport dans la ville des Cayes*, présente une vue d'ensemble sur le mode de transport dans la ville des Cayes notamment, le transport privé, le transport public et le transport par taxi-moto avec ses avantages et ses inconvénients.

- **La deuxième partie comprend les deux derniers chapitres (IV et V) de notre travail.**

Le quatrième chapitre, *Etude comparée du modèle de la France au modèle d'Haïti*, expose une brève parallèle de la réglementation du transport par taxi-motocyclette dans ces deux pays. La présentation de cette parallèle nous sert d'inspiration pour la formulation des principales propositions.

Enfin, c'est au niveau du dernier chapitre, *présentation et analyse des résultats*, que nous allons pouvoir discuter des résultats de notre travail et faire des propositions visant à améliorer la situation du transport urbain aux Cayes, notamment le trafic des taxis-motocyclettes.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE I

CADRE CONCEPTUEL ET THÉORIQUE.

1.1 Cadre conceptuel.

Cette approche est conçue dans l'optique de permettre à tout un chacun de saisir le sens, la portée et la signification des différents concepts utilisés dans le cadre de notre recherche. Nous entendons par là définir des concepts clés pour éviter les interprétations qui peuvent aller à l'encontre des nôtres. De ce fait, nous allons définir tour à tour ces différents concepts.

1.1.1 Accessoire :

Dans ce travail, nous appelons accessoires d'une motocyclette tous les éléments qui font partie de la moto et qui sont indispensables pour une bonne conduite sur la route tels que : les deux paires de pose pieds, l'avertisseur sonore, le dispositif d'éclairage, le dispositif de freinage, le dispositif de signalisation, les deux rétroviseurs et même un trousseau de dépannage. Tout est nécessaire, aucun n'est suffisant.

1.1.2 Assurance :

Dans notre travail, le mot assurance désigne une prime qui couvre les dommages causés à un véhicule motorisé.

1.1.3 Chauffeurs de Taxi-Moto temporaires :

Les chauffeurs de taxi-moto temporaires sont ceux qui pratiquent l'activité de taxi en cas de ralentissement de leur activité principale. Ils sont le plus souvent des agriculteurs ou des maçons.

1.1.4 Chauffeurs contractuels :

Les chauffeurs contractuels sont ceux qui conduisent pour le compte d'un patron moyennant un contrat de travail bien défini. Ces contrats sont rédigés par le propriétaire ou se font de manière verbale.

1.1.5 Chauffeurs de taxi-moto permanents:

On entend par chauffeurs de taxi-moto permanents ceux qui font du taxi leur principale et unique activité pour répondre à leurs besoins quotidiens.

1.1.6 Chauffeurs-proprétaires :

Les chauffeurs-proprétaires sont ainsi appelés parce qu'ils pratiquent l'activité pour leurs propres comptes. Ces chauffeurs sont parfois des anciens éleveurs ou agriculteurs qui vendent leurs animaux ou leurs portions de terre afin de pouvoir s'acheter la moto avec laquelle ils travaillent.

1.1.7 Client potentiel :

Est considéré comme client potentiel, tout piéton qui, de par sa démarche et/ou son habillement, peut attirer l'attention d'un chauffeur de taxi-motocyclette comme quelqu'un qui s'apprête à prendre un taxi.

1.1.8 Contrat de travail :

Le contrat de travail est toute convention par laquelle une personne s'oblige à louer ses services à une autre sous le contrôle ou la dépendance de celle-ci, moyennant une rétribution. Dans le cadre de notre travail, il s'agit d'un pacte signé entre un chauffeur qui conduit pour le compte d'un patron. Lequel pacte comprend les conditions de rémunération, de réparation et de restitution de la motocyclette. Ce contrat est parfois verbalement établi.

1.1.9 Croissance urbaine :

C'est l'extension des villes liée le plus souvent à l'augmentation de la population urbaine, c'est-à-dire au phénomène d'urbanisation.

1.1.10 Développement économique :

Le développement économique désigne les évolutions positives dans les changements structurels d'une zone géographique ou d'une population : démographiques, techniques, industriels, sanitaires, culturels, sociaux. De tels changements engendrent l'enrichissement de la population et l'amélioration des conditions de vie. C'est la raison pour laquelle le développement économique est associé au progrès.

1.1.11 Développement social :

Le développement social désigne l'évolution qualitative d'une société ; il vise le mieux-être des habitants, l'amélioration de leurs conditions de vie.

1.1.12 Équipement :

Nous appelons équipement tout ce qui peut protéger le chauffeur ou le passager de la motocyclette en cas d'accident notamment les casques, les genouillères et les paires de gants.

1.1.13 Gestion :

Le mot gestion a plusieurs acceptations. Dans ce travail, il désigne l'ensemble des procédures à mettre en place pour avoir un meilleur contrôle, et de résoudre les problèmes, du transport assuré par les motocyclistes, notamment des taxis-motos. Cette gestion permettra ainsi de diminuer les cas d'accidents et d'insécurité dans le but d'améliorer la qualité de vivre ensemble dans la ville des Cayes.

1.1.14 Hypercentralisation :

C'est l'extrême centralisation. Selon Yves Henry Bonello : « c'est lorsqu'on ne prévoit pas le futur de la ville, ce qui conduit à la perte des grands équilibres de la ville que sont : d'une part, la qualité du vivre ensemble dans l'espace urbain et d'autre part, la dynamique du développement de la ville ».

1.1.15 Indépendant :

En France, l'adjectif indépendant désigne des chauffeurs de taxis-motocyclettes qui travaillent pour leur propre compte. C'est-à-dire, des chauffeurs qui n'appartiennent à aucune entreprise de taxi motocyclette ou à aucune société. C'est cette catégorie de chauffeur que nous appelons chauffeur-proprétaire dans notre travail.

1.1.16 Mobilité :

Ici, la mobilité est la propension de la population urbaine à se déplacer. Elle est un corollaire du motif de déplacement. Elle est aussi une fonction du développement socioéconomique d'une région et du revenu des ménages.

1.1.17 Motard :

Le motard est un conducteur de motocyclette également motocycliste. Cependant, dans notre travail quand nous utilisons ce vocable nous faisons principalement référence aux chauffeurs de taxis-motos.

1.1.18 Patron :

Le mot patron a plusieurs acceptations. Cependant, dans notre travail de recherche, il désigne un propriétaire de motocyclette qui, occupé dans ses propres activités professionnelles ou affaires, confie son véhicule à un chauffeur de taxi-moto qui travaille à son compte en lui donnant une rétribution journalière ou hebdomadaire pendant une durée limitée à l'avance selon un contrat préétabli.

1.1.19 Permis de conduire :

Le permis de conduire est une pièce indiquant qu'une personne est habilitée à conduire un type de véhicule bien précis. Normalement, un permis doit être délivré après un examen qui consiste en une partie théorique sur le code de la route et en une partie pratique de conduite avec un examinateur.

1.1.20 Plaque d'immatriculation :

Une plaque d'immatriculation est une plaque portant une combinaison unique de chiffres ou de lettres (pour une zone géographique donnée), destinée à identifier facilement un véhicule terrestre (automobile, moto, véhicule agricole, etc.). Ceci permet de lutter contre les infractions au code de la route et contre le vol.

1.1.21 Population active:

D'après le Bureau International du Travail (BIT), la population active regroupe la population active occupée (appelée aussi « population active ayant un emploi ») et les chômeurs.

1.1.22 Population de passage :

Sont appartenues à la population de passage, toutes personnes qui ne sont pas résidées dans la ville mais qui sont venues pour régler des affaires familiales, administrative, personnelle et qui comptent retourner très rapidement vers leurs domiciles. En général, ces personnes au cours de leurs passages se logent dans des hôtels ou chez un membre de la famille, ou chez un ami.

1.1.23 Population inactive :

La population inactive est l'ensemble des personnes de deux sexes qui n'exercent pas ou ne cherchent pas à exercer une activité rémunérée.

1.1.24 Pouvoirs Publics :

Parlant de pouvoirs publics, nous faisons référence à l'ensemble des institutions étatiques responsables des questions de transport, de circulation, de signalisation en Haïti notamment :

- Le Ministère des Travaux Publics Transport et Communication (M.T.P.T.C).
- Le service de la Circulation et de Contrôle des Véhicules (S.C.C.V).
- L'Office Assurance des Véhicules Contre Tiers (OAVCT).
- Le service de signalisation routière (S.S.R.).

1.1.25 Réseau routier :

Le réseau routier est l'ensemble des voies de circulation terrestres permettant le transport par véhicules routiers, et en particulier, les véhicules motorisés.

1.1.26 Sécurité physique :

On désigne par sécurité physique, l'état d'esprit confiant et tranquille en l'absence de danger. Cette absence peut être réelle ou imaginaire car, il peut y avoir une fausse impression de sécurité physique.

1.1.27 Sécurité routière :

Le concept de sécurité routière concerne la prévention d'accidents sur la route dans le but de protéger la vie des personnes. Il peut être divisé en primaire, secondaire et tertiaire.

La sécurité primaire est l'assistance apportée au conducteur afin d'éviter de potentiels accidents (par exemple, les lumières de freinage/stop et les clignotants).

La sécurité secondaire cherche à minimiser les conséquences d'un accident au moment où celui-ci a lieu (le port des casques, des gants).

Puis, la sécurité dite tertiaire vise à réduire les conséquences survenant suite à un accident (stopper l'alimentation en essence, par exemple, pour éviter tout incendie).

1.1.28 Syndicat :

Un syndicat est un groupement de personnes physiques ou morales pour la défense ou la gestion d'intérêts communs. Ici, il désigne des chauffeurs de taxis-motocyclettes qui se regroupent en associations (syndicats de taxi-moto).

1.1.29 Taxi-moto :

On entend par taxi-moto, dans le milieu de notre étude, toute personne qui utilise une motocyclette de type 110cc ou 125cc pour transporter des usagers de la voie publique d'un point A vers une destination B moyennant une rémunération en fonction de la distance parcourue.

1.1.30 Transport public :

Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte, des personnes publiques ou privées.

1.1.31 Transport public individuel :

Dans notre travail, on entend par transport public individuel, le transport d'une personne par un taxi-motocyclette. C'est le type de transport qui répond au besoin d'amener un passager dans un lieu précis.

1.1.32 Transport urbain :

Il s'agit des différents moyens de transport qui sont propres à une ville ou un milieu urbain adaptés à cet environnement.

1.1.33 Urbanisme :

Le concept urbanisme désigne l'art de construire, de transformer, d'aménager les villes au mieux de la commodité, suivant les règles de l'esthétique et de l'hygiène.

1.1.34 Ville :

Il n'est pas facile de définir le mot ville en tenant compte de ses propres caractéristiques, de sa taille et de ses diverses fonctions. Toutefois, d'après l'Organisation des Nations Unies (ONU), une ville est un établissement humain étendu et fortement peuplé dont les habitations doivent être à moins de 200 m chacune dans laquelle se concentre la plupart des activités humaines : habitat, commerce, industrie, éducation, politique et culture.

1.2 Cadre théorique.

Les Cayes, troisième ville de la République d'Haïti, assiste depuis ces dernières décennies à l'augmentation de sa population. Cette population qui était de 55 276 est passée à 78 972 en 2012 (IHSI 2012). Une situation que connaissent toutes les villes du monde entier qu'elles soient développées ou en voie de développement. La demande de transport au niveau

des villes s'accroît toujours. Cependant, si dans les villes des pays du nord cette augmentation fait l'objet d'une planification, dans certaines villes des pays du tiers-monde, aux Cayes par exemple, elle semble ne pas être une préoccupation pour les autorités.

Aussi, assiste-on avec cette question d'augmentation de la population, à une demande plus importante de biens et de services au niveau des villes. Plus particulièrement dans le domaine du transport, les gens ont besoin de se déplacer quotidiennement soit pour se rendre au travail, au marché, à l'école ou d'autre part. C'est ainsi que l'on constate que beaucoup de gens se lancent dans le secteur taxi-moto sans aucun contrôle. Faute de connaissance en la matière, certains d'entre eux ne viennent que pour augmenter les cas d'accidents. Et, puisque la plupart d'entre eux ne sont pas identifiés, cela crée aussi une situation d'insécurité au niveau de la ville. Dans cette logique, quels sont les angles théoriques à partir desquels peut-on cerner la problématique du transport dans la ville des Cayes plus précisément celui assuré par les taxis-motocyclettes?

1.2.1 Position de F. Ascher et J. Giard sur le transport urbain.

F. Ascher et J. Giard, dans leurs théories, évoquent que : « [...] *La crise des transports urbains est donc d'abord le produit de la crise urbaine dans son ensemble. [...] La solution à la crise généralisée des transports passe donc nécessairement par une politique d'urbanisme d'ensemble cohérent et par une importante politique de transport en commun* ». ¹⁸

Dans leur approche, F. Ascher et J. Giard voulaient dire que le problème du transport urbain est d'abord un problème d'urbanisme c'est-à-dire, lorsqu' une ville est mal construite et que les infrastructures sont mal disposées cela entraîne un désordre dans le déplacement des gens. Donc, pour une ville, il faut une planification qui inclut le court, le moyen et le long terme. Selon ces auteurs, en plus de cette politique d'urbanisation il faut aussi penser à une politique de transport en commun. Les autorités concernées doivent concevoir la ville avec une dynamique plus élégante car, la population se renouvelle constamment au fil des années. Le mode de déplacement des gens doit être quelque chose bien défini en fonction des différentes couches de la population et selon leur besoin pour éviter tous genres de problèmes que la

¹⁸F. Ascher et J. Giard, *Demain la ville* (urbanisme et politique), Editions Sociales, Paris 1975, p.25, 100

circulation peut occasionner. Pour bien résoudre la crise des transports urbains, il faut d'abord comprendre le phénomène de l'urbanisation pour ensuite établir une politique de transport public selon F. Ascher et J. Giard.

1.2.2 Position de Mario Polèse sur les problèmes du transport.

De l'antiquité à l'époque moderne, la question du transport urbain a toujours été une préoccupation pour l'homme. En effet, ce dernier avait toujours le besoin de se déplacer d'un lieu vers un autre et le désir de relier deux lieux distincts en un temps record se faisait toujours sentir. L'objectif primordial pour l'homme résidait dans un gain du temps. Franchir la distance a toujours exigé des efforts, des ressources et du temps. A cet égard, Mario Polèse dans sa théorie à travers son livre « Economie urbaine et régionale (Logique spatiale des mutations économiques) », publié en 1994, fait ressortir l'importance des moyens de transport urbain par rapport à ce qu'il appelle l'interaction spatiale et l'interaction sociale. Il a surtout expliqué que les déplacements de l'homme tournent autour d'un ensemble de coûts qui selon lui peut servir à mesurer le transport urbain selon le degré de satisfaction des passagers. »¹⁹ Plus loin, le professeur Mario Polèse affirme : « *l'agglomération géographique des populations dans des villes ou villages tire, dans un premier temps, ses origines de la possibilité qu'elle donne aux agents économiques de réduire leurs coûts de transport et d'interaction sociale.* »²⁰

En effet, le point de vue du professeur Mario Polèse ne diffère pas trop de celui de F. Ascher et J. Giard car il croit aussi que les problèmes de transport au niveau des villes sont impliqués par l'ensemble des problèmes urbains telles que les localisations de diverses activités et des logements.

1.2.3 Notre position sur les problèmes du transport aux Cayes.

Nous orientons notre travail, dans le même sens que les auteurs F. Ascher et J. Giard qui croient non seulement en une politique d'urbanisme mais aussi en une importante politique de transport en commun au niveau des villes pour faire face aux différents problèmes de transport urbain. Cependant, si les auteurs F. Ascher et J. Giard parlent de politique de

¹⁹ Mario Polèse, *Economie urbaine et régionale (Logique spatiale des mutations économiques)*, Economica, Paris, 1994, P.39

²⁰ Ibid. P.40

transport en commun, de notre côté, pour résoudre les problèmes de transport aux Cayes, nous optons pour la structure du transport public individuel. Car, aux Cayes, la proximité des quartiers n'encourage pas le transport en commun de personnes d'après nous. D'autres en plus, il faut tenir compte des motifs de déplacements qui sont de plus en plus individuels.

Nous venons de définir les différents concepts utilisés dans notre étude et de présenter les fondements théoriques sur lesquels elle s'appuie. Au second chapitre, nous allons présenter la ville des Cayes afin de permettre aux lecteurs de faire la connaissance du lieu dans lequel porte l'étude.

CHAPITRE II

PRÉSENTATION DE LA VILLE DES CAYES.

Une bonne connaissance du milieu peut se révéler un outil très important permettant aux intervenants de bien comprendre le milieu, de planifier son développement et de mieux répondre à certaines interrogations. C'est pourquoi nous présentons ici à nos lecteurs la ville des Cayes en ayant soin de présenter son cadre physique, géographique, économique, social et institutionnel.

2.1 Cadre physique²¹.

Selon Moreau de Saint Méry, le terme "Caye ou Chaye, Quai" est un terme géographique qui signifie îlot rocheux, île basse. La ville des Cayes fut le site de la ville espagnole de Salvatierra de la Zabana (Terre sauvée de la savane).

Aussi appelée *Plaine du Fond* ou *Plaine du Fond des Cayes*²², la ville des Cayes est la troisième ville de la République d'Haïti. Elle est très côtière et jouit d'un climat chaud. Elle possède des rues larges en moyenne de 15 mètres et un tracé en damier très aéré. Le tracé urbain reste un patrimoine intéressant et de qualité à sauvegarder dans le cas de la ville des Cayes. Cette ville s'organise dans un cadre bâti²³ agréable et de qualité où le langage architectural se lit à partir de structures d'époque encore préservées. Les galeries couvertes du centre-ville proposent encore des perspectives visuelles très intéressantes, en particulier sur les deux grandes rues principales, la rue Fabre Nicolas Geffrard et la rue Stenio Vincent.

Les tendances d'extension actuelle de la Ville des Cayes se situent au Nord du Boulevard des Quatre Chemins le long de la Nationale N°2 vers la troisième section communale, Laborde, où se situe l'aéroport régional des Cayes Antoine Simon. L'extension se situe également sur la Nationale vers l'Est dans les quartiers de Simon et Bergeaud vers Cavaillon. L'autre tendance d'extension de la ville des Cayes se matérialise vers la côte Sud en s'étalant sur Torbeck.

²¹Programme d'Interventions Urbaines Prioritaires pour la ville des Cayes et sa Région Périurbaine, p.13

²² Bulletin DIRP vol. 3 no 48 5/10/83

²³Op.cit., p.21

La ville des Cayes contient plusieurs places d'armes : la place d'armes de l'Union, la place d'armes de Boirond Tonnerre (situées toutes deux à la rue Toussaint Louverture ; Le premier, tout près de la Ravine et le second, à Pont-Gombo) et la place d'armes des Cayes. Cette dernière étant la principale place d'armes se situe en face de la cathédrale des Cayes. Elle a une superficie de 70 mètres carrés. Elle est entourée par des fleurs et des arbres qui lui donnent une beauté naturelle.

Cette place a un kiosque où les passants peuvent s'abriter en cas de pluie. Elle sert de lieu de distraction et de loisir aux citoyens de la ville pour pratiquer certains jeux. Chaque dimanche, des adolescents sont venus avec des jouets motorisés comme des voitures pour s'amuser eux-mêmes et pour louer à d'autres enfants.

Elle est découpée en plusieurs parterres. Chacun de ces parterres contient des chaises en ciment et en fer profilé où s'assoient des amis ou des amoureux pour discuter. C'est aussi un lieu où les élèves et les étudiants aiment aller étudier et parfois rédiger les devoirs en groupe (annexe III).

L'arrondissement des Cayes est réputé pour ses sites historiques. Le chef-lieu même en a plusieurs que nous pouvons citer :

- Le fort l'Îlet.
- Le tombeau de Boirond Canal au boulevard des quatre chemins plus précisément en face de la Faculté de Droit et des Sciences Economiques.
- Le calvaire de la cathédrale qui est l'ancienne église catholique construite par le révérend Père Maniel en 1682 sis à la Savane.

2.2 Cadre géographique.

La ville des Cayes est située au Sud de la capitale de la république d'Haïti, à environ 188 km du centre-ville de Port-au-Prince. Elle est limitée de l'Est au sud par l'embouchure l'Îlet et l'embouchure de la ravine du Sud, du sud à l'ouest par l'embouchure la ravine du sud et le pont de la ravine du sud. A l'ouest, se trouvent les extensions Vernet et Dexia, de l'ouest au nord, l'extension Bréfette et du nord à l'est, la rivière l'Îlet. La ville des Cayes a toujours été historiquement exposée aux désastres par sa position géographique dans le département du

sud d'Haïti. En effet, la ville a essuyé plusieurs ravages issus de la série des ouragans enregistrés de 1680 à nos jours. Selon le quatrième Recensement Général de la Population Haïtienne (RGPH), en 2003 la population de la ville des Cayes était de 55 276 personnes dont 24 923 sont des hommes et 30 353, des femmes²⁴.

Basé sur ce dernier recensement, l'institut Haïtien de Statistique et d'informatique (IHSI) a fait sortir un document²⁵ en 2009 contenant la population estimée. La ville comptait alors 71 236. En 2012, la population de la ville des Cayes est estimée²⁶ à 78 972 personnes dont 47% sont des Hommes (annexe II).

2.3 Cadre économique et social.

2.3.1 Cadre économique.

Le secteur primaire c'est-à-dire, les activités agricoles telles que les cultures de maïs, d'haricot, de vétiver est la plus dominante au niveau de la commune des Cayes. Cependant, au sein même de la ville on rencontre les industries représentées par les ateliers d'extraction d'huiles essentielles dont l'huile de vétiver et les usines à glace. Les principales activités économiques que nous notons sont : les activités de transport, les épiceries, les mini-markets, les shops, les restaurants, les dépôts, les salons de beauté, les dry cleaning, les banques, les pharmacies et le commerce.

2.3.2 Cadre social.

2.3.2.1 Cinéma.

En 1986, avant le départ de Duvalier, la ville des Cayes comptait trois salles de cinéma : l'audio vision, le Rex ciné et le Jet ciné. Cependant, depuis quelques temps, les espaces qui les logeaient sont utilisés à d'autres fins. Le premier devient un bureau central de la loterie au rez-de-chaussée et l'hôtel Métropole à l'étage. Le deuxième est maintenant une bibliothèque et le troisième se transforme en un lieu de vente de produits alimentaires. Actuellement, aux Cayes, la projection des films se fait dans les salles de conférence, soit à la Salle Saint-Louis des Cayes qui est un espace socioculturel, soit à Nami International Restaurant, un endroit privé. Selon certains citoyens, la ville perd de son charme du point de vue de loisir depuis 1986.

²⁴IHSI-Résultats définitifs du 4^{ème} RGPH-2003

²⁵IHSI/Direction des Statistiques Démographiques et Sociales –Estimation en 2009.

²⁶Ibidem - Estimation en 2012.

2.3.2.2 Fête patronale.

La fête de la notre dame est célébrée chaque 15 août. Les Cayens consacrent l'époque allant du 10 au 15 pour le festival de Gelée, la principale plage de la commune qui se situe à 1.5 km environ de la ville des Cayes. Gelée a une renommée internationale. Elle est surtout reconnue pour ses sables fins et sa gastronomie.

2.3.2.3 Télécommunication.

La ville des Cayes, tout comme le reste du pays, est couverte par deux compagnies de téléphonie mobile qui sont respectivement la Digicel, la plus ancienne et la Natcom. L'internet facilite les recherches pour les étudiants et permet aux Citoyens de la ville des Cayes de rester en contact avec le reste du monde.

2.3.2.4 Moyens de transport.

Contrairement à la capitale d'Haïti où l'on ne voit presque plus de bicyclettes, aux Cayes on les utilise encore. Cependant, on peut constater un afflux de motocyclettes à l'intérieur de la ville (essentiellement des taxis) surtout aux heures de pointe. Les citoyens de la ville des Cayes utilisent à peine des taxis-voitures pour se déplacer (Nous comptons seulement trois (3) en octobre 2014). A l'intérieur de la ville on y voit des bus qui transportent des écoliers ou des étudiants. Beaucoup de gens possèdent leurs voitures privées.

2.3.2.5 Les équipements de services et les équipements socio- communautaires.

La plupart des équipements de services en particulier la gare routière, et le marché central, par exemple doivent être équipés et assainis.

2.4 Cadre institutionnel.

D'une manière générale, les institutions étatiques et privées, les organisations de la société civile et les institutions non étatiques forment le cadre institutionnel de la ville des Cayes.

2.4.1 Les institutions étatiques.

Les institutions étatiques sont représentées au niveau de la ville par des directions déconcentrées. Elles sont pour la plupart logées dans le complexe administratif et possèdent un peu plus de confort pour fonctionner.

2.4.2 Les institutions non étatiques.

Les institutions non étatiques sont représentées par les organisations non gouvernementales (ONG) qui ont fait leur apparition depuis les années 70. Les principaux secteurs d'interventions des ONG sont l'agriculture, la santé, l'éducation et l'eau potable.

Les organisations sociales sont présentes à travers toute la ville. Ce sont surtout des groupements communautaires, des églises, des comités de quartier, des associations de jeunes et autres qui s'intéressent à l'avancement politico-social de leur espace.

Les organisations patronales et syndicales jouent également un rôle important dans la vie socio-économique de la ville.

En somme nous avons présenté dans ce chapitre la zone d'étude et ses potentialités. Ainsi nous avons terminé ce deuxième chapitre de la première partie. Au chapitre suivant, nous analyserons le transport urbain aux Cayes notamment celui assuré par les taxis-motos. Les avantages, les inconvénients et les irrégularités observées dans ce mode de transport seront aussi présentées.

CHAPITRE III

DIAGNOSTIC DU TRANSPORT DANS LA VILLE DES CAYES.

Au niveau de la ville des Cayes, la population est très mobile. Durant toute une journée on peut observer une multitude d'élèves, d'étudiants, de professionnels et d'autres qui se déplacent (d'un point A vers un point B) d'un espace vers un autre espace. Les citoyens habitant les différentes banlieues de la ville se convergent vers le centre pour s'occuper des affaires diverses. De plus, la ville des Cayes représente un centre commercial et administratif très dynamique qui reçoit des gens venant de toutes les communes du département et même de la Grand Anse. Cette population résidente et celle qui est de passage utilisent des moyens de transport dont celui qui est le plus populaire : le taxi-moto.

Par ailleurs, chaque utilisateur potentiel de la voie publique utilise son propre moyen pour se déplacer. Avant de décrire cette panoplie de moyens de transports empruntés par les utilisateurs dans leurs déplacements quotidiens aux Cayes, parlons un peu des rues de la ville.

Les rues de la ville des Cayes sont pour la majorité bien construites. Elles font en moyenne 15 mètres de largeur. A travers la ville, la circulation s'intensifie en absence d'aire de stationnement pour véhicule. A cela s'ajoute le manque de panneaux de signalisation qui indiquent les directions. Ainsi, l'utilisation des motocyclettes et des voitures, les piétons et les brouettes complique la circulation surtout aux heures de pointe²⁷.

Nous avons pu comprendre que la ville des Cayes est une ville de grande mobilité quotidienne. Aux cayes, on se déplace très facilement soit en privé (voiture ou motocyclette), soit à l'aide des taxis-motocyclettes qui assurent la liaison entre les différents quartiers. Ceci est dû en grande partie grâce à la bonne tracée des rues. Cependant, malgré cela les citoyens avertis s'inquiètent en ce qui concerne le devenir du transport urbain dans la ville. La qualité de vivre ensemble dans cet espace urbain exige une sérieuse réflexion sur le secteur transport.

²⁷Programme d'intervention Urbaine prioritaire pour la ville des Cayes et sa région Périurbaine-Rapport final 29 février 2008.

3.1 Le transport privé.

Parlant de transport privé, il s'agit de personnes qui utilisent leurs propres moyens de transport pour se déplacer. Certaines fois, ce mode de transport, étant plus confortable, est aussi plus coûteux. Il peut se faire soit en voiture soit par motocyclette. Les citoyens ont tendance à ne plus utiliser la bicyclette qui a été un moyen de déplacement très populaire dans les années antérieures.

3.1.1 Le transport privé en voiture.

Le transport privé en voiture est très en vigueur aux Cayes. Les citoyens qui ont un peu plus de revenu préfèrent utiliser ce mode de transport. La raison c'est que l'on a plus de confort en se déplaçant ainsi et que l'on est plus protégé contre les accidents de la route. Cependant il est facile d'observer qu'il existe moins de voitures que de motos. Parfois, on peut observer des automobilistes qui se plaignent de l'indiscipline des motocyclistes.

3.1.2 Le transport privé à motocyclette.

Certains usagers de la route estiment qu'il est plus économique de se procurer leur propre motocyclette pour circuler au lieu de payer 10 à 25 gourdes pour une course de taxi. Ils peuvent être plus mobiles et se déplacer également à volonté. Le plus souvent, leurs engins ne se diffèrent pas de ceux qu'utilisent les chauffeurs de taxi pour exercer leur activité. Ce sont le plus souvent des motocyclettes de 100cc et de 125cc. Un bon nombre de ces usagers utilisent aussi des motocyclettes de 150cc.

3.2 Le transport public.

Aux Cayes, tous les gens n'ont pas les moyens de se procurer leur véhicule privé pour vaquer à leurs activités, certains sont obligés de payer pour ce service. Tout comme le transport privé, ce type de transport peut être aussi fait, soit en voiture ou à motocyclette.

3.2.1 Le transport public en voiture.

Le transport public en voiture n'est pas trop en vigueur à l'intérieur de la ville des Cayes. Ceci peut s'expliquer par la proximité des quartiers. Actuellement (juillet 2014), on y voit à peine trois (3) taxis-voitures. Mais, on peut quand même constater au niveau de la ville des bus qui transportent des élèves ou des étudiants surtout aux environs de 8 heures du matin et de 1 heure à 2 heures de l'après-midi.

3.2.2 Le transport public à motocyclette (taxi-moto).

3.2.2.1 Histoire du taxi-moto Aux Cayes²⁸.

En 1989, aux Cayes, un citoyen qui habitait à l'angle des rues Capitale et Général Marion était tombé malade. Alors, il s'était rendu au dispensaire de Charpentier pour se faire soigner. Après son exéat vers les 11 heures du matin, il sortait en quête de taxi-voiture qui existait déjà à l'époque pour se rendre chez lui. Malheureusement, toutes les taxis-voitures qui passaient devant lui étaient déjà bien remplies. Désespéré, sous un soleil de 13 heures environ, il décidait enfin de marcher jusqu'à son domicile. Après sa guérison, il s'était mis à penser sur son sort, à celui de tous les patients qui connaissaient déjà cette situation et au sort de tous ceux qui encore allaient faire cette même expérience. Alors, il s'était dit que s'il avait même une bicyclette, il pourrait stationner devant le centre de santé de Charpentier et attendre les malades pour les amener chez eux lorsqu'il était libre moyennant une rémunération. A cette époque, il travaillait comme agent d'assainissement à la compagnie CARE.

Trois années après, c'est-à-dire en 1992, les bailleurs de fonds qui finançaient sa compagnie avaient décidé de ne plus investir dans certaines branches de la compagnie, y compris la sienne. C'est ainsi que la CARE licenciait certains employés dont ce citoyen. Celui-ci, ayant reçu une gratification de la CARE, contactait tous les garagistes de la ville les alertant qu'il avait besoin d'acheter une motocyclette. Cette même année, un garagiste lui facilitait l'achat d'une motocyclette Honda CT 125 CC de couleur rouge de deuxième main pour la somme de (7 500) sept mille cinq cents gourdes dans laquelle il attachait une plaque avec l'écriteau « **EXPÉRIENCE DIVINE, TAXI TOUPATOU, EL RAPIDO** ». Cet écriteau disposé en trois colonnes était accompagné d'un cœur et d'une colombe qui pointait son bec dans le cœur.

Selon le pionnier du taxi-motocyclette dans la ville des Cayes, ce cœur avec la colombe symbolisait la bonne nouvelle. Il voulait tellement apporter son aide à toute une communauté. Et, selon ses dires, si l'activité de taxi-moto s'est si rapidement progressée c'est parce qu'il l'a dédiée au Seigneur. Le 20 avril 1992, il sortait pour la première fois dans les rues des Cayes comme chauffeur de taxi-motocyclette. Peu de temps après et jusqu'à aujourd'hui, le nombre

²⁸ Selon les propos de Jacques Loubeau Gabriel, surnommé «Papa taxi » Aux Cayes, le 16 avril 2014.

de chauffeurs de taxi-motocyclette n'a cessé d'augmenter dans la ville des Cayes. Il faut dire que bien avant, les taxis-motocyclettes existaient déjà dans la capitale du pays, Port au Prince.

On rapporte que dans la capitale, les chauffeurs de taxi-moto s'enfuyaient avec les passagers et ils les volaient certaines fois. C'est pourquoi, ce premier chauffeur de taxi-motocyclette aux Cayes n'était pas vu de bon œil par les Cayens qui le traitaient de mal intentionné, de zengledo, de sot, de fou craignant qu'il ait l'intention de reproduire dans la ville des Cayes ce que faisaient déjà les chauffeurs de Port au Prince. A cette époque, les courses de taxi-motocyclette étaient facturées d'une (1) à deux (2) gourdes et parfois cinq (5) gourdes selon la distance (du centre-ville des Cayes à Gelée par exemple).

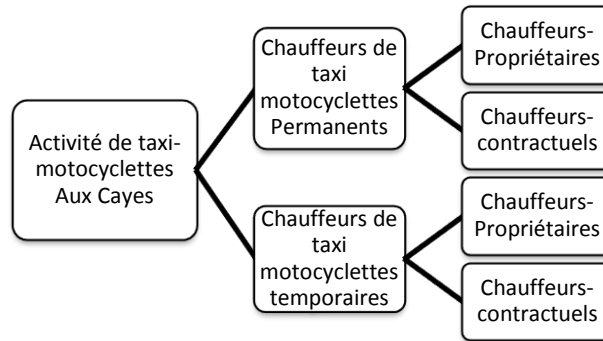
Actuellement (avril 2014), ce citoyen travaille au Ministère des Affaires Sociales dans la ville des Cayes. Il exerce encore l'activité de taxi-moto même si ce n'est que les dimanches à cause de son emploi. Il est donc actuellement un chauffeur de taxi-motocyclette temporaire. Si autrefois, dans le passé, il fonctionnait avec une motocyclette Honda CT 125 cc avec l'écriteau « **EXPÉRIENCE DIVINE, TAXI TOUPATOU, EL RAPIDO** » disposé en trois colonnes, maintenant il possède une autre de marque Lingken 125cc avec l'écriteau « **FÒS TRANKIL** ». Son nom est : Jacques Loubeau Gabriel²⁹ âgé de 69 ans, surnommé « PAPA TAXI » dans la ville des Cayes.

3.2.2.2 Fonctionnement du transport par taxi-motocyclette dans la ville des Cayes.

D'après une cinquantaine de chauffeurs de taxi-moto que nous avons interrogés aux Cayes, nous pouvons facilement comprendre que cette activité existe autour de différentes catégories d'acteurs ayant chacune ses propres raisons. Nous avons les chauffeurs de taxi permanents et les chauffeurs de taxi-moto temporaires. Parmi eux, il y a aussi des chauffeurs-proprétaires et des chauffeurs-contractuels. Toutefois le mode de fonctionnement de l'activité n'est pas une fonction variable du type de chauffeurs car ils doivent tous se stationner aux entrées ou aux sorties des quartiers notamment dans des carrefours et faire des va et vient dans un périmètre bien déterminé. C'est une stratégie qui crée une certaine compétition entre ces derniers qui doivent se précipiter car il faut être très actif à l'arrivée d'un client potentiel. Nous schématisons comme suit les différents acteurs de l'activité de taxi-motocyclette :

²⁹Nom cité avec son autorisation.

Graphique 1 : Catégories d'acteurs dans le secteur de taxi-moto aux Cayes.



Source : l'auteur, d'après l'enquête en 2014.

3.2.2.3 Typologie des motocyclettes utilisées.

Aux Cayes, la majorité des taxis-motos fonctionnent avec des motocyclettes de types 110cc. Ils disent que ces motocyclettes sont plus économiques en ce qui concerne la quantité de carburant à consommer, les réparations et même le lavage. Pourtant, il y a d'autres qui utilisent des motocyclettes de types 125cc. D'après ces derniers, ces types de motocyclettes ont plus d'espaces à transporter deux jusqu'à trois passagers. Pas trop longtemps, l'on commence à assister aux Cayes à des taxis-motos ayant trois roues dont une roue en avant et deux en arrière. Ces motocyclettes comportent un porte-bagages plus grand et peuvent transporter jusqu'à six passagers à la fois. Elles sont de marques différentes pour la plupart des Dayang, Dayun, Polo, Haojin, Bel BB et autres. A l'annexe III, nous avons une photographie qui montre le type de motocyclette le plus utilisé à cette fin.

3.2.2.4 Contrat entre les Patrons et les chauffeurs-contractuels.

Les chauffeurs-contractuels sont ceux qui n'ont pas assez de moyens pour se procurer leur propre motocyclette en vue d'exercer l'activité de taxi-moto. Ces chauffeurs bénéficient de la bonne grâce des patrons pour lesquels ils conduisent. Il existe habituellement deux sortes de contrat que signent ces patrons avec ces chauffeurs.

a) Le patron perd la moto à la fin du contrat³⁰.

Dans ce genre de contrat, le chauffeur verse un montant de 200 gourdes par jour au propriétaire de la moto. Le chauffeur est aussi responsable des pannes de pneus, de la vidange,

³⁰ Selon les propos des chauffeurs de taxi-moto contractuels.

d'un câble cassé, de tout ce qui n'a pas un rapport avec le moteur de la motocyclette. Ce contrat peut durer jusqu'à onze mois selon l'état et la marque de l'engin. Il peut être établi soit à l'amiable, soit au service de la circulation au commissariat des Cayes soit par devant un notaire selon le degré de confiance que le patron a du chauffeur.

b) Le patron garde sa motocyclette³¹.

Contrairement au contrat dans lequel le patron perd sa motocyclette à la fin, dans ce deuxième type, la durée n'est pas prévue à l'avance. Le patron peut reprendre sa moto quand bon lui semble. Le chauffeur doit se contenter de verser quotidiennement au propriétaire 150 gourdes. Le chauffeur est aussi responsable des pannes de pneus, de la vidange, d'un câble cassé, de tout ce qui n'a pas un rapport avec le moteur de la motocyclette. Il peut aussi être établi soit à l'amiable, soit au service de la circulation au commissariat des Cayes soit par devant un notaire selon le degré de confiance que le patron a du chauffeur. Dans les deux cas, le propriétaire est tenu de récupérer sa moto pour tout arriéré de plus d'une semaine.

3.3 Irrégularités observées dans le fonctionnement des taxis-motocyclistes aux Cayes.

Les chauffeurs de taxi-moto aux Cayes, pour la majorité roulent :

3.3.1 Sans Casques.

A plusieurs reprises dans la ville des Cayes, les pouvoirs publics ou plus précisément le service de la circulation tente d'appliquer des mesures contre tous usagers de véhicules à deux roues ne portant pas de casque. Malheureusement ces mesures ne durent parfois qu'une semaine. Les chauffeurs refusent de porter le casque car selon eux, il n'est pas esthétique et conserve trop la chaleur. Pourtant, il s'agit d'une grave erreur car dans le même rapport que nous avons cité plus haut, il est démontré que le casque peut réduire de 20 à 45% le nombre de traumatismes crâniens graves et mortels³².

³¹ Ibidem

³² Pedem et al. Banque Mondiale et OMS 2004. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dûs aux accidents de la circulation. Page 24

3.3.2 Sans plaques d'immatriculation et police d'assurance.

A la question : « *pourquoi n'avez-vous pas de plaque ?* » dans notre enquête, 20% des chauffeurs de taxi moto répondent que c'est parce que le processus est trop long ; 80% soit un total de 32 sur 40 répondent que c'est parce que la plaque d'immatriculation et la police d'assurance sont trop chères. D'après notre recherche au Bureau de l'Office Assurance des Véhicules Contre-Tiers (OAVCT) aux Cayes, la prime d'assurance est une fonction variable de l'ancienneté du véhicule. Elle peut varier de 750 gourdes à 1580 gourdes.

3.3.3 Sans permis de conduire.

88% des chauffeurs de taxi-moto de l'étude sont sans permis de conduire. Lorsque des milliers de gens exercent une activité de manière routinière et journalière, il devient plus difficile de les convaincre que cette activité requiert une certaine compétence. C'est le cas de la plupart des chauffeurs de taxi-moto qui, voulant lutter contre la pauvreté, exercent cette activité. Ainsi, ils ne sont pas d'avis d'engager des dépenses supplémentaires pour payer une formation de conduite en vue d'avoir leur permis de conduire.

3.3.4 Sans respect pour les feux tricolores et les stops.

Sachant qu'ils ne risquent rien, la majorité des chauffeurs de taxi moto Aux Cayes ne respectent pas les feux de signalisation de la route. Ils ne se ralentissent même pas pour les stops alors qu'ils devraient s'arrêter. Tout ceci entraîne des accidents qui pourraient être évités.

3.3.5 Surchargés.

Le phénomène de surcharge devient un exercice de plus en plus récurrent chez les chauffeurs de taxis-motos dans le chef-lieu du département du Sud. Se souciant d'avoir une bonne recette à la fin de la journée (surtout les chauffeurs-contractuels qui doivent rendre compte à leurs patrons), certains chauffeurs de taxi-moto transportent parfois deux passagers et jusqu'à trois lorsqu'il s'agit des enfants³³. La surcharge devient d'autant plus dangereuse surtout aux heures de pointe où il y a des embouteillages (voir annexe III).

³³ Deux passagers + le chauffeur = trois personnes. Trois passagers + le chauffeur = quatre personnes sur une motocyclette à deux roues. Parfois, ces passagers sont munis des bagages qu'ils transportent avec eux.

3.4 Points forts et points faibles du transport par taxi-moto aux Cayes.

Afin d'inventorier les points forts et les points faibles du transport par taxi-moto dans la ville des Cayes, procédons à une analyse de S.W.O.T³⁴. (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats). Cette analyse permet de déceler les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces d'une entité.

3.4.1 Forces (S) du transport par taxi-moto aux Cayes.

Les taxis motos peuvent circuler à l'intérieur des espaces réduits dans des endroits où des voitures ne peuvent pas entrer. Ils permettent aussi de faire gagner du temps en évitant des embouteillages. Aux heures de pointe par exemple, une personne qui utilise un de ces motards a plus de chance d'arriver à temps vers sa destination que si elle utilise sa voiture.

3.4.2 Faiblesses (W) du transport par taxi-moto aux Cayes.

Les faiblesses que nous repérons dans l'activité de taxi-moto aux Cayes sont déjà mentionnées au point 3.3. En effet, la majorité des chauffeurs de taxi-moto aux Cayes roulent sans casques, sans plaques d'immatriculation et police d'assurance. Aussi, bon nombre d'entre eux conduisent sans permis, ne respectent pas les feux de la circulation et transportent parfois, plusieurs passagers en même temps.

3.4.3 Opportunités (O) de l'activité de taxi-moto aux Cayes.

Les taxis-motos aux Cayes rend plus facile la liaison entre les quartiers. En effet, face à l'augmentation de la demande de mobilité de plus en plus individuelle des gens, ils assurent les déplacements à l'intérieur des quartiers en conduisant les passagers vers des destinations bien précises.

3.4.4 Inconvénients (T) de l'activité de taxi-moto aux Cayes.

Le quasi inexistence des lois et des règles ne constituent pas un facteur favorable au fonctionnement de ce secteur d'activité. Par exemple, lorsque l'on a tous ces motards qui circulent sans être enregistrés, ceci peut aussi être un facteur d'insécurité au niveau de la ville.

³⁴L'analyse de SWOT est parfois appelée FFOM, qui n'en est qu'une traduction française: Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces. Les forces et les faiblesses, ont des effets positifs ou négatifs sur l'activité de taxi-motocyclette. Les opportunités et les Menaces ne peuvent être contrôlées par cette activité étant donné qu'ils résultent des éléments liés à l'environnement économique et démographique.

De plus, selon une étude de l'Organisation Mondiale de la Santé et de la Banque Mondiale en 2004 : «*une personne qui utilise une motocyclette est 20 fois plus risquée qu'une autre qui utilise une voiture par kilomètre parcouru* »³⁵. Ceci s'explique par le fait que lorsqu'on monte une motocyclette, le corps est directement exposé au choc. Cependant, lorsqu'on s'assoit dans une voiture il est protégé par une cabine. Comme autres inconvénients, les passagers sont directement exposés au soleil et à la pluie lorsqu'ils se déplacent à moto.

En définitive, dans ce chapitre nous avons parlé du transport dans la ville des Cayes, notamment celui des taxis-motocyclettes sous différents aspects. Nous abordons maintenant la deuxième partie du travail qui consiste, au chapitre IV, à jeter un coup d'œil sur le mode de fonctionnement de ces deux roues dans un pays développé comme la France.

³⁵Banque Mondiale et OMS (2004). Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dûs aux accidents de la circulation. Page 23

DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE IV

ETUDE COMPAREE DU MODELE DE LA FRANCE AU MODELE D'HAÏTI.

4.1 Présentation du modèle en France.

Les réalités sociales et économiques de la France par rapport à celles d'Haïti sont très différentes. Toutefois, nous avons fait choix de la France comme modèle afin d'exploiter leur savoir-faire dans le domaine du transport, étant donné que ce pays est plus avancé que nous dans cette question.

En France, on désigne le taxi-moto plus couramment sous l'appellation de transport de personne à deux roues au lieu de taxi-moto. A la fin des années 1990, principalement à Paris, ce mode de transport s'est particulièrement développé avec des entreprises qui embauchent des chauffeurs à temps plein. Les "indépendants" ont aussi évolué en se fédérant grâce à des outils modernes de communication dédiés à leur activité ainsi qu'à un système de géolocalisation pour permettre de répondre à la demande des clients dans les meilleurs délais. Presque tous ces indépendants ont investi dans un site internet avec formulaire de réservation en ligne.

4.1.1 Le droit de conduire un taxi en France³⁶.

En France, depuis 1995, pour avoir le droit de conduire un taxi, il faut être titulaire d'un diplôme, le Certificat de capacité professionnelle (arrêté du 5 septembre 2000), matérialisé par la carte professionnelle (document de couleur rose apposé en bas et derrière le pare-brise). Ce certificat s'obtient après une formation sanctionnée par un examen en deux parties (nationale et départementale) regroupant des épreuves théoriques et pratiques; pour mémoire, l'examen départemental n'est valable que dans le département concerné. Afin d'exercer dans un autre département il faut repasser cette épreuve dans le département désiré. Pour exploiter un taxi, une autorisation administrative, l'autorisation de stationner, de circuler et de charger sur la

³⁶Loi 95/66 du 20 janvier 1995

voie publique, doit avoir été délivrée pour le véhicule au nom du propriétaire (artisan) ou de l'exploitant (en cas de conducteur salarié ou locataire). Cependant il n'existe pas de taxi- moto au sens propre du terme.

4.1.2 Taxi-moto et réglementation en France³⁷.

Pour être en droit de faire le transport de personnes à deux roues en France, l'obligation est faite aux chauffeurs de détenir : un permis de conduire et une carte professionnelle délivrée par le Préfet aux personnes qui n'ont pas été condamnées définitivement pour certaines infractions au Code de la route ou pour vol, escroquerie, abus de confiance et agression sexuelle.

Le véhicule doit avoir une ancienneté de quatre ans au plus. En outre, le transporteur doit pouvoir présenter auprès de tout intéressé, et en particulier des autorités de police, une attestation annuelle d'entretien délivrée par un professionnel. Une vignette autocollante doit par ailleurs être apposée sur la moto de façon à permettre le contrôle des autorités compétentes. Les chauffeurs de taxi-moto ont obligation de justifier au moins 5 ans de conduite sur moto, ainsi que d'apposer une signalétique de leur activité sur leur véhicule. L'entreprise de moto avec chauffeur doit naturellement avoir souscrit une assurance pour le transport de personnes à titre onéreux. La réglementation exige une réservation préalable par le client auprès de l'entreprise de taxi-moto. L'exploitation des services de taxis-motos relève de la libre concurrence. Les entreprises définissent donc librement leurs prestations et leurs prix dans le cadre du contrat de réservation avec le client.

4.2 Présentation du modèle en Haïti.

4.2.1 Le droit de conduire un taxi en Haïti.

Le droit de conduire un taxi en Haïti se confond avec le droit de conduire un véhicule tout simplement. Ce qui veut dire que n'importe qui peut devenir chauffeur de véhicule public destiné à assurer le transport de passagers, peu importe le type de véhicule. Il suffit d'avoir son permis de conduire, que l'on peut parfois même obtenir sans passer les examens de conduite de la Direction de la Circulation et de la Police Routière. Selon le code de la route haïtien, les

³⁷JORF n°0244 du 20 octobre 2010 page 18759 Décret n° 2010-1223 du 11 octobre 2010 relatif au transport public de personnes avec conducteur

conditions pour devenir conducteur en Haïti sont de s'inscrire dans une auto-école reconnue, suivre des cours théoriques de conduite, subir un test théorique, suivre des cours pratiques, subir un test pratique et se faire photographier au Service de Circulation et de Contrôle des Véhicules pour obtenir son permis de conduire.

En ce qui concerne les motocyclettes, à notre connaissance, il n'existe pas, aux Cayes, une école où l'on apprend à conduire une motocyclette. Ce qui permettra aux motards de conduire n'importe comment et de ne pas respecter les règles de conduite définies dans le code de la route. Cette situation donne lieu à beaucoup de pertes en vie humaine lors des accidents de la route.

4.2.2 Cadre légal sur le transport public³⁸.

Le décret-loi abrogé du 26 mai 2006 concernant l'immatriculation et la circulation des véhicules prévoit un cadre légal pour le transport public. L'article 192 stipule : « *est appelé "véhicule public", le véhicule qui fait le transport des passagers contre rémunération soit à la course, soit autrement.* » Plus loin, l'article 193 fait mention du mot « TAXI » dans ce contexte : « *Tout véhicule portera placé à l'extérieur et en évidence sur la partie avant du pavillon, un indicateur portant l'inscription "TAXI". Cet indicateur sera de couleur blanche et l'inscription "TAXI" de couleur noire.* » A bien interpréter l'article 193, tout porte déjà à croire qu'il s'agit des véhicules à quatre roues. Qu'en est-il de l'activité de taxi-motocyclette ?

4.2.3 Cadre légal sur l'activité de taxi-moto aux Cayes³⁹.

Il n'existe aucun cadre légal sur l'activité de taxi-motocyclette aux Cayes. Au fait, la loi du 26 mai 2006 réglementant l'immatriculation et la circulation des véhicules en Haïti n'a rien prévu à cet effet. L'article 194 de cette loi précise : « *Les véhicules de transport des passagers (les autobus, les voitures et camionnettes) faisant le trafic interurbain devront porter à l'extérieur et en évidence une inscription peinte mentionnant le trajet auquel ils sont affectés.* ». En effet, cet article a précisé que les véhicules de transport des passagers en Haïti sont les autobus, les voitures et camionnettes. Ce qui veut dire tout simplement que les taxis motocyclistes sont illégalement reconnus. D'ailleurs, ceci est tellement vrai que les plaques

³⁸ Immatriculation et circulation des véhicules en Haïti, décret-loi abrogé le 26 mai 2006.

³⁹ Ibidem.

d'immatriculation de toutes les motocyclettes en Haïti sont des plaques privées contrairement aux voitures, aux camionnettes et autobus qui ont des plaques privées ou publiques. Or, l'article 201 de la loi sur l'immatriculation et la circulation des véhicules indique : « *Il est interdit à tout chauffeur de véhicule portant une plaque privée de se livrer à des fins lucratives, au transport de touristes ou tous autres passagers.* » Il n'existe donc aucun cadre légal sur l'activité de Taxi-moto. Ce qui nous laisse comprendre pourquoi il est si facile de se lancer dans ce secteur.

En comparaison avec la France, nous pouvons facilement comprendre que la conduite d'un véhicule public en Haïti ne requiert aucun diplôme, aucun certificat de bonne vie et mœurs. L'activité reste donc ouverte à tous. Il est clair que les réalités socio-économiques de ces deux pays sont très différentes mais ceci n'est pas une raison suffisante pour que des conditions particulières à l'activité de taxi-motocyclettes ne soient pas exigées en Haïti.

CHAPITRE V

PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS.

5.1 Aspect financier de l'activité de taxi-moto dans la ville des Cayes.

Dans notre enquête, nous étions intéressés à l'activité que faisaient nos enquêtés avant de devenir chauffeurs de taxi-motocyclette. Ils nous ont laissés comprendre que cette activité répond au mieux à leurs besoins quotidiens d'où, le taxi-motocyclette est une source de financement.

32 % des chauffeurs affirme qu'ils œuvraient dans l'agriculture et/ou dans l'élevage avant de devenir chauffeur de taxi-moto. Certains d'entre-eux exercent encore l'agriculture et l'élevage comme activités parallèle à celle de taxi. D'autres au contraire, affirment qu'ils sont désormais attachés à l'activité de taxi parce que, l'agriculture et l'élevage deviennent peu rentables.

Soulignons qu'un enquêté qui exerce l'activité de taxi-moto pendant seulement 2 mois nous a confié qu'il venait de vendre un de ses bœufs pour s'acheter la moto de seconde main avec laquelle il travaille.



18% des enquêtés exerçait l'activité de maçonnerie et 22 % celle de ferronnerie. Ces citoyens affirment qu'ils sont obligés désormais d'être chauffeurs de taxi parce que leurs professions (maçonnerie et ferronnerie) ne leur permettent pas d'entrer assez de revenus pour qu'ils puissent prendre soin quotidiennement de leur famille.

Enfin, sont classés dans la catégorie « autres » tous ceux qui ont répondu qu'ils faisaient toutes sortes de travail pour survivre, et rien de particulier, avant de devenir chauffeurs de taxi-motocyclettes. Nous en avons dénombré 14 soit un taux de 28%.

Ces données ont suscité notre curiosité en ce qui concerne la rentabilité d'investir dans un taxi-moto aux Cayes.

5.2 Tableau 1 : Calcul de la rentabilité d'investir dans un taxi-motocyclette aux Cayes.

Selon le modèle de Dupont, le rendement de l'actif total (ROI) est le quotient du bénéfice net par l'actif total. D'où, $ROI = \frac{\text{bénéfice net}}{\text{Actif total}}$

Durée du contrat n= 286 jours (11 mois)	Année du véhicule : 1	Versement (V) V= 200 HTG/jours	Chiffre d'Affaire (CA) CA = V*n	Bénéfice net = CA-PR
Prix d'achat		35 000		
Enregistrement SCCV		500		
Assurance ⁴⁰		915		
Plaques		522		
Droits spéciaux		117		
Matricule fiscale		300		
Graissage		250		
Maintenance		500		
TOTAL		<u>38 104 (PR)</u>		

Source : l'auteur, d'après l'enquête en 2014

D'où l'équation : $ROI = \frac{\text{bénéfice net}}{\text{Actif total}}$ devient $ROI = \frac{19\,096}{37\,354} \Rightarrow ROI = 0.5112$. Ce qui veut dire que l'investissement de 38 104 gourdes dans un taxi-motocyclette permet de gagner 19 096 gourdes dans une durée de 11 mois soit 51, 12 % du capital investi.

Après la fin du contrat, la motocyclette qui est désormais la propriété de son chauffeur-contractuel possède, selon son état, une valeur marchande au voisinage de 20 000 gourdes, le plus souvent. Nous pouvons facilement comprendre que lorsqu'un propriétaire est à la fois chauffeur il gagne au bout de onze (11) non seulement le retour sur investissement mais aussi, la valeur marchande de la moto et la recette de tous les dimanches.

⁴⁰Ici, la prime d'assurance a été divisée en deux du fait qu'elle doit être payée par le propriétaire et le chauffeur de taxi-moto selon le contrat.

5.3 Le taxi-moto aux Cayes : source d'insécurité routière et physique.

Dans la ville des Cayes, il est très facile de constater que les taxis-motocyclettes constituent une source d'insécurité pour les piétons. Car, certains marchands occupent les trottoirs (annexe III) obligeant ainsi les piétons à marcher sur la chaussée. Ce qui rend la circulation des voitures et des motocyclettes plus difficile. A cet effet, nous constatons, aux heures de pointes, des écoliers qui éprouvent des difficultés à marcher et à traverser les rues des Cayes. Personnellement, nous connaissons aussi des piétons qui ont déjà été heurtés par des taxi-motocyclettes. Dans l'un des cas, la victime était décédée quelques heures plus tard à l'HIC. Donc, la mairie des Cayes doit surtout garder un œil ouvert sur les marchands qui s'étalent sur les trottoirs compliquant ainsi la circulation des véhicules.

Rappelons que, l'article 3 de la Déclaration Universelle des Droits de l'homme du 10 décembre 1948 stipule que : « *tout individu a droit à la vie, à la liberté et à la sûreté de sa personne* ». Ceci doit être l'une des préoccupations des autorités.

Au moment de notre enquête, nous avons interrogé les chauffeurs de taxis-motocyclettes sur le climat d'insécurité qui commence à développer dans la ville des Cayes. A la question : « *Pensez-vous que les taxis sont aussi sources d'insécurité dans la ville ?* », 70% répondent positivement. Ils ne confirment pas pour autant que les chauffeurs de taxis participent à des actes d'insécurité dans la ville mais ils sont conscients que la conjoncture de cette activité est un facteur favorable à l'insécurité. Les 30% qui ont répondu non à cette question, sont aussi d'avis du fait qu'ils ajoutent à leurs réponses qu'il n'y a pas que les taxis qui utilisent une motocyclette aux Cayes. Donc, la motocyclette en général est une source d'insécurité⁴¹.

Nous avons été à la Section Départementale de la Police Judiciaire (SDPJ). Le responsable de service (SDPJ)⁴² nous a montré des motocyclettes (annexe III) qui sont effectivement impliqués dans des cas de meurtre, de transport des produits volés, de viols et autres cas d'infractions pénales. Ces motocyclettes sont parfois abandonnées sur les lieux du crime ou bien elles sont promptement arrêtées par la police à la suite des informations données par la

⁴¹Selon nos enquêtes.

⁴²Il ne veut pas que son nom soit cité.

population. Dans le cas de l'assassinat du très regretté Agronome Jean-Yves Banatte tout récemment (avril 2015), un chauffeur de taxi-motocyclette a été aussi arrêté parce qu'il tentait de s'enfuir avec un présumé coupable dans cette affaire⁴³. Donc, à travers notre recherche, nous pouvons confirmer que la motocyclette constitue vraiment une source d'insécurité et mérite pour cela un contrôle plus strict en matière de circulation de la part des pouvoirs publics.

5.4 Chauffeurs de taxi-motocyclettes et équipements.

Seulement 12 % des chauffeurs de taxi-moto enquêtés soit un total de 6 sur 50 possèdent leur permis de conduire au moment de l'enquête. Ces chauffeurs affirment qu'il n'y a pas de permis de conduire pour les motocyclettes. D'ailleurs, les permis des chauffeurs qui ont en sont ceux délivrés pour les voitures (type A) avec une mention spéciale indiquant qu'ils peuvent aussi conduire des motocyclettes (type AC : A pour voiture/ C : pour moto). Parfois, le service de circulation leur donne une autorisation de circuler à moto sur une feuille de papier de 8 ½ par 11 qui coûte 150 gourdes. Cette autorisation doit être renouvelée chaque mois.

2%, soit un seul sur les 50 enquêtés possédait son casque au moment de l'enquête. Les autres ont estimé que le port du casque est ennuyant. Le casque, aux dires de ces chauffeurs, fait trop chaud au cours de la journée.

80% des chauffeurs de taxi-motocyclette n'avait pas de plaques et de prime d'assurance valide au moment de l'enquête. Selon eux, la plaque et la prime d'assurance coûtent trop chères. Ils ne gagnent pas assez, d'après eux, pour s'en procurer. Nous constatons aussi que parfois c'est le service de circulation de la PNH qui n'a pas assez de plaques pour desservir la population. A cet égard, le responsable du Service de Circulation de la Police Nationale nous confie que c'est parce que le phénomène de taxi-motocyclette dépasse l'état haïtien actuellement. En effet, d'après le responsable du SCCV, la commande de plaque pour motocyclette est faite habituellement selon une estimation de la demande pour des services privés mais non pas pour les taxis. C'est ce qui explique cette rupture de stocks à chaque fois : trop de gens se lancent dans le secteur taxi-moto ces derniers jours (annexe II, tableau 4).

⁴³Selon les propos du responsable de la Section Départementale de la Police Judiciaire (SDPJ) le 28 mai 2015.

43 sur 50 enquêtés soit 86% du total n'appartiennent à aucun syndicat. La raison, selon ces chauffeurs, c'est que les syndicats ne s'inquiètent pas des problèmes des membres. Les syndicats, affirment-ils, s'occupent plutôt des affaires politiques au lieu de s'occuper des problèmes des adhérents. Le gilet que portent les chauffeurs appartient à des syndicats et permet juste de voir qu'il s'agit d'un taxi et rien d'autre, soutiennent certains enquêtés (annexe II, tableau 5).

5.5 Niveau d'éducation des enquêtés.

Le niveau d'éducation des chauffeurs de taxi-moto aux Cayes explique en partie le non-respect du code de la route. En effet, 86% des enquêtés atteignent la 9^{ème} année fondamentale. 60% soit un effectif de 30 sur 50 arrive seulement au niveau primaire. Donc, il n'est pas tout à fait facile de faire respecter le code de la route à ces gens-là qui n'ont pas vraiment acquis une culture du respect des normes à l'école. Tout cela explique pourquoi tant de problèmes dans le secteur taxi-motocyclette. Il faudra donc être patient avec eux et trouver un moyen efficace pour les apprendre le code de la route. L'alternative est la formation à travers des séminaires et des émissions radio-télédiffusées.

26 % des chauffeurs de taxi-moto enquêtés, soit 13 atteignent le niveau de secondaire premier cycle. Le reste, soit 14 % représentant 7 chauffeurs sur 50 arrivent en secondaire deuxième cycle. Il est important de signaler qu'il n'y a pas de chauffeur de taxi-moto atteignant le niveau universitaire parmi nos enquêtés en avril 2014 (annexe II, tableau 6).

5.6 Tranches d'âges des enquêtés.

La majorité des chauffeurs de taxi-motocyclette aux Cayes sont des jeunes. Selon notre enquête, l'âge des enquêtés est reparti en 5 classes. La classe comprise entre 26 et 35 ans contient à elle seule 40 % des enquêtés soit un total de 20 sur 50. 60% de ces chauffeurs de taxi-moto soit un total de 30 sur 50 enquêtés sont âgés de moins de 36 ans. Ce qui nous laisse comprendre que la jeunesse Cayenne s'intéresse beaucoup à cette activité pour répondre à leurs besoins quotidiens (annexe II, tableau 7).

5.7 Présentation de l'Association des Motocyclistes-Taxis du Sud.

Aucun cadre légal n'est disponible pour le fonctionnement des taxis-motos. Cependant, l'Association des Motocyclistes-Taxis du Sud (AMTS) dispose d'une constitution. Cette association regroupe 50 membres actifs dont 44 chauffeurs (avril 2014). Les six autres sont des femmes qui ont toutes les mêmes droits que les hommes. Mais elles ne conduisent pas de motocyclettes. 68% de ces chauffeurs de taxi ont des plaques et assurances. En 2012, seulement un seul chauffeur a été accidenté et en 2013, aucun cas d'accident n'a été enregistré au sein de l'association. Ce résultat est dû grâce à la bonne formation des chauffeurs qui se réunissent chaque dimanche à 2h pm pour échanger des idées.

L'association contient des membres appelés membres d'honneur. Ces derniers ne sont pas des chauffeurs de taxis, mais plutôt des notables de la ville des Cayes qui patronnent l'association. Ils apportent leurs idées, leurs argents et tous autres moyens utiles au bon fonctionnement de l'association. En cas d'accident d'un chauffeur de l'association, ce qui arrive rarement, il a droit à un premier soin grâce aux cotisations des membres. Parfois, ils s'entraident aussi socialement, en cas de maladie, par exemple. Le tableau 11 de l'annexe II présente la structure de l'Association des Motocyclistes Taxis du Sud sous forme de tableau.

5.8 Nombre de blessés par motocyclette enregistrés à l'Hôpital Immaculée Conception des Cayes.

Nous avons recueilli les données concernant le nombre de blessés par motocyclette pour les années 2011, 2012 et 2013 à l'Hôpital Immaculée Conception des Cayes (HIC) appelé couramment Hôpital Général des Cayes. Malheureusement les données des années antérieures qui pourraient nous servir comme base de comparaison pour mieux comprendre l'évolution des cas n'étaient pas disponibles. Les années 2011, 2012 et 2013 étant proches l'une de l'autre, il n'y a donc pas une très grande variation du nombre de cas. L'analyse des chiffres qui ont été à notre disposition nous permet de comprendre que l'HIC enregistre en moyenne⁴⁴ 5 blessés par moto quotidiennement (annexe II, tableau 8).

⁴⁴ Calcul effectué en divisant le total des blessées pour une année par 365 jours.

5.9 Cas d'accidents de motocyclettes enregistrés par le SCCV des Cayes.

Il n'y a pas une très grande variation entre le rapport de l'année 2012 et celui de l'année 2013 concernant le nombre de cas d'accidents enregistrés par le service de circulation et de contrôle des véhicules (SCCV) de la PNH. Toutefois, bien que le nombre de cas d'accidents soit passé de 233 à 195 le nombre de mort est passé de 18 à 30 et le nombre de blessés est passé de 324 à 222.

Si le nombre de blessés est souvent supérieur au cas d'accidents enregistrés c'est que parfois, un cas d'accident peut impliquer plusieurs usagers de la route (voir les tableaux 9 et 10 à l'annexe II).

En comparaison avec les données de l'Hôpital Immaculée Conception des Cayes, le nombre de blessés enregistrés par le service de circulation et de contrôle des véhicules de la Police Nationale au cours des années 2012, 2013 est largement inférieur. Ceci s'explique par le fait que ces deux institutions ne travaillent vraiment pas de concert sur les cas d'accidents répétés dans la ville des Cayes. De plus, un accident enregistré par le SCCV peut ne pas se retrouver dans les archives de l'HIC si l'accidenté n'était pas aller se faire soigner dans cette institution. De même, certaines victimes de la route peuvent se retrouver à l'hôpital sans que le SCCV ait pu intervenir sur le cas d'accident.

A l'avenir, si rien n'est fait, ces résultats sont loin d'être meilleurs car les taxi-motocyclistes ne cessent d'augmenter dans les mêmes circonstances dans la ville des Cayes. Dans un tel souci, nous avons aussi mené une enquête auprès des distributeurs de motocyclettes aux Cayes afin d'avoir une idée des ventes. Voyons le tableau ci-après.

5.10 Tableau 2 : Répartition des distributeurs de motocyclettes aux Cayes selon leurs débuts d'exercice et ventes mensuelles en unités.

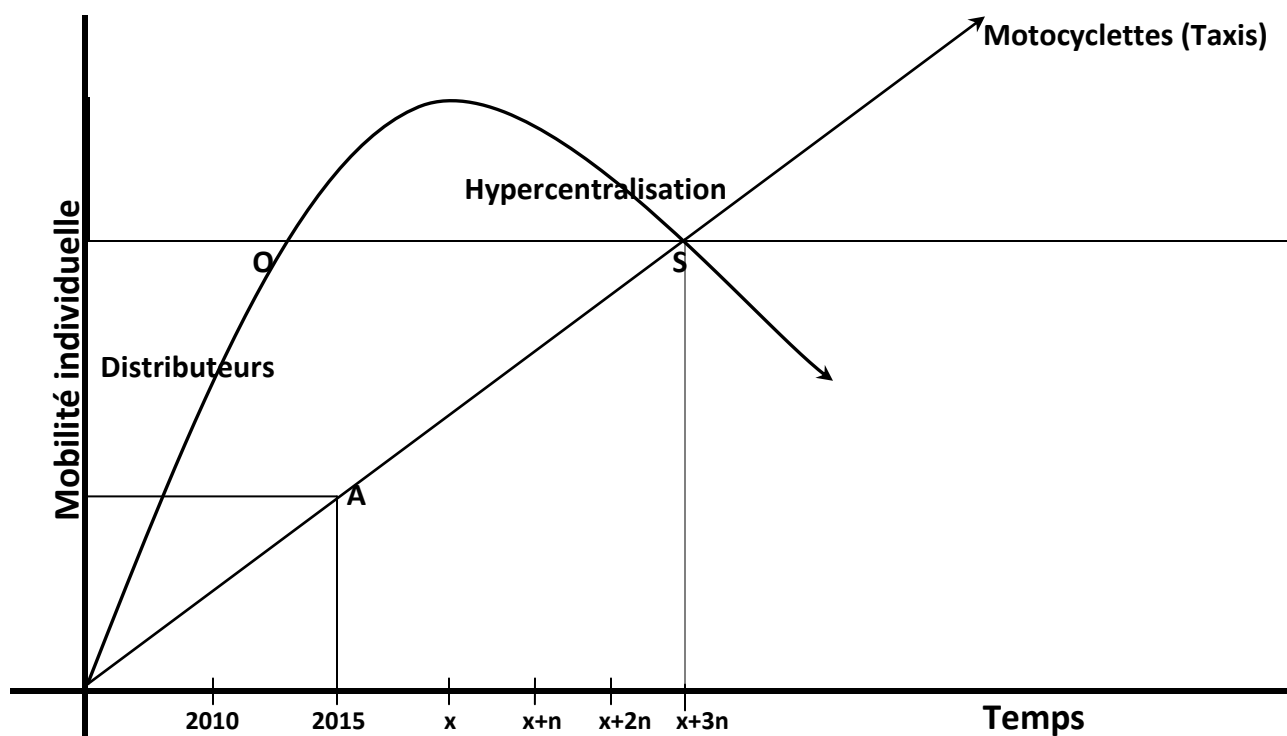
Distributeurs	Début d'exercice	Marque /puissance	Prix Unitaire (HTG)	Stock courant	Ventes en Unités/mois
CHEZ TIMO	2006	<u>Honda</u> 100cc 125cc CGL	81 165 86576	15	5
TI GABY	2009	<u>Apollo</u> 110cc <u>Dayung</u> 110cc		8	20
HAOJIN (2)	2010	<u>Haojin</u> 110cc 125cc 150cc	7700 9240 9295	44	80
ANGE DE LETERNEL	Aout 2015	<u>Dayana</u> 110cc 125cc	7700 8700	40	20
DAYANG-CHOUCHOU	Juin 2014	<u>Dayang</u> 110cc 125cc 150cc <u>Chouchou</u> 110cc	8300 9000 9300 8200	50	65
BEL BOUKAN MULTI-SERVICES (2)	–	<u>Bel bb</u> <u>Dayang</u> <u>Haojiang</u>	–	–	70
SEYÈ OU DEVAN	–	<u>Bel bb</u> <u>Dayang</u> <u>Haojiang</u> <u>Polo</u>	–	–	40
TOTAL	–	–	–	–	<u>300</u>

Sources : L'auteur, d'après l'enquête le 25 novembre 2015.

En novembre 2015, il existe aux Cayes sept (7) distributeurs de motocyclettes logés dans deux (2) adresses pour certains. Nous avons pu comprendre qu'aux Cayes, environ 300 motocyclettes sont vendus chaque mois. Les acheteurs proviennent parfois des différentes communes de l'arrondissement. Donc, ventes probables pour une année = $300 * 12 = 3\ 600$

unités. Ventes probables dans 5 années = $3600 * 5 = 18\ 000$ unités. Ce qui signifie que d'ici 2020, il est probable que l'on assiste à une augmentation de 18 000 motocyclettes dont la majorité va circuler dans la ville des Cayes. Les ventes sont aussi fonctions de la demande de mobilité individuelle et du taux du dollar. Ainsi, il est possible de prévoir qu'avec le temps, cette augmentation possible des ventes ne sera pas sans incidences sur le transport dans la ville des Cayes.

5.11 Graphique 2 : Conséquences de l'évolution sans contrôle des motards aux Cayes.



Sources : L'auteur, d'après l'enquête en 2015

Selon notre étude, l'augmentation des taxi-motocyclettes est tributaire du chômage, de la mobilité individuelle et du temps. Les distributeurs offrent aussi en fonction de cette mobilité accrue. Maintenant nous sommes au point A. Dans $x+3n$ années, nous atteindrons le point S, point à partir duquel la ville connaîtra sa capacité maximale d'absorption de motocyclette. Au-delà, nous nous retrouverons dans les limites de l'hypercentralisation. Pour éviter que cela arrive, il faudra que l'on arrête les distributeurs au point O même si la demande continue d'accroître afin de ne pas dépasser la ligne de l'hypercentralisation.

5.12 Conclusion.

Le principal objectif de cette étude est d'apporter notre contribution dans le domaine du transport dans la ville des Cayes. Pour cela, au niveau du troisième chapitre, nous avons fait une analyse de la mobilité des personnes au niveau de cette ville. Nous avons aussi passé en revue les différents modes de transport qui y existent pour ensuite nous focaliser sur le mode de fonctionnement des taxis-motocyclettes, notre cas d'étude. Dans ce chapitre, nous avons constaté certaines irrégularités dans leur fonctionnement qui engendrent des problèmes tels que les cas d'accidents et d'insécurité. Dans le quatrième chapitre, nous avons jeté un bref coup d'œil sur la réglementation relative aux taxis-motos en France comparée à celle d'Haïti afin d'exploiter certaines idées. Enfin, c'est au niveau du cinquième chapitre que nous avons présenté et analysé les résultats de notre enquête.

La recherche de solutions à ces problèmes dans le secteur taxi Aux Cayes nous a emmené à effectuer une enquête sur le fonctionnement des taxi-motocyclistes et sur les distributeurs. Ainsi, il est possible de confirmer que, le faible niveau d'éducation des chauffeurs de taxi, le manque des conditions d'accès à l'activité et le manque de contrôle sur les flux des personnes qui se lancent dans cette activité constituent les principaux obstacles à une bonne gestion du transport urbain assuré par les taxis-motos aux Cayes.

En novembre 2015, nous avons interrogé 30 taxi-motocyclistes, choisis au hasard, dont 15 font partis des syndicats (AMTS, AOMTC, AJCTC) et 15 autres qui ne sont pas des syndiqués. La question qui leurs a été posée est la suivante : « *avez-vous déjà été impliqué dans un accident de la route au cours de cette année 2015 ?* » A cette question, seulement un (1) des chauffeurs syndiqués ont répondu affirmativement. D'un autre côté, nous avons trouvé 4 des chauffeurs non-syndiqués qui affirment avoir été impliqué dans un accident de la route aux Cayes en 2015. Ainsi, il est possible de confirmer notre réponse anticipée sur la question du transport assuré par les deux roues aux Cayes. Plus on encadre les motocyclistes, moins on enregistrera de cas d'accidents.

Le transport urbain doit être l'une des priorités de l'Etat en Haïti car la population augmente jour après jour et le besoin de se déplacer pour une raison ou pour une autre est au cœur de toutes les activités humaines. L'enjeu du transport urbain devient trop important pour être passé inaperçu. L'Etat doit trouver un moyen de contrôler le flux de chauffeurs de taxi-moto qui entre sur le marché car, nous savons que le transport urbain par taxi-motocyclette réduit le niveau de chômage et crée une certaine valeur ajoutée dans l'économie. Cependant, nous n'ignorons pas tous les dommages que peut aussi bien créer cette activité. Nous pensons qu'il est possible de limiter les effets négatifs liés à cette activité si l'on tient compte d'une planification stratégique du secteur. Le fait de pouvoir acheter une motocyclette ne doit signifier en aucun cas que l'on peut être chauffeur de taxi-motocyclette.

Nos déplacements sont de plus en plus individuels, plus fréquents. En ce sens, nous avons pu comprendre que les taxis-motos constituent un maillon fort de la mobilité urbaine. Pierre Merlin a si bien dit que : « *le transport urbain bien règlementé constitue un corollaire de développement et un élément de cohérence entre les différents facteurs de ce développement* »⁴⁵. En conséquence, le système de transport urbain aux Cayes assuré par les taxis-motos ne doit pas être, à cause de la surpopulation, improvisé et inadapté sans aucune règle; mais de préférence, il doit être un système agencé à un processus d'urbanisation planifié où l'aléatoire n'aura plus sa place. La ville des Cayes peut en effet servir de modèle au reste du pays. Les citoyens de la ville vivront mieux et l'on enregistrera moins de cas d'accidents et d'insécurité. Cependant, l'importance que les pouvoirs publics accorderont à ce secteur déterminera la suite.

⁴⁵ P., Merlin, Op.cit. p.76.

5.13 Propositions.

Les résultats de notre enquête, l'analyse de S.W.O.T. et le mode de réglementation d'un pays comme la France sur le transport de personnes à deux roues nous permettent de mieux comprendre le transport urbain Aux Cayes notamment l'activité de taxi-motocyclette et les différents problèmes auxquels elle est confrontée. Dans une perspective de réduction du nombre de cas d'accident, de cas d'insécurité et d'anticiper tous les problèmes qu'ajoutera le secteur dans le futur, nous allons faire plusieurs propositions aux pouvoirs publics. Toutefois, la mise en application de ces différentes propositions actions passera par la volonté politique et la vision des décideurs qui doivent veiller à ce que la réglementation en la matière soit réellement appliquée. Ainsi nous faisons les propositions qui suivent aux Pouvoirs Publics:

5.13.1 Création d'un Cadre légal pour le fonctionnement des taxis-motocyclettes.

Le décret-loi du 26 mai 2006 réglementant l'immatriculation et la circulation des véhicules n'avait pas prévu de cadre légal pour les TM en Haïti. Nous proposons que ce soit fait. En effet, des conditions doivent être prévues pour l'exercice de cette activité. Nous pouvons classer ces conditions en deux catégories à savoir : les conditions liées à l'état de la motocyclette et celles qui sont liées à la personne de chauffeurs de taxi-moto.

5.13.1.1 Conditions liées à l'état de la motocyclette.

Les véhicules de tous les chauffeurs de taxi-motos que nous avons interrogés, avons-nous constaté, sont en mauvais état pour transporter des personnes. Les motocyclettes doivent être dotées d'accessoires nécessaires. En effet, elles doivent être équipées d'un avertisseur sonore, de deux paires de pose pieds, d'un bon dispositif d'éclairage et de signalisation, d'un bon dispositif de freinage fonctionnel. Elles doivent être toutes immatriculées avant d'être exploitées. En ce qui concerne les plaques d'immatriculation des motocyclettes nous avons remarqué qu'elles ont des différences avec celles des voitures. Les plaques des voitures contiennent par exemple le nom du département de provenance (SUD ou Ouest par exemple) et elles indiquent s'il s'agit d'un véhicule privé ou d'un taxi.

Nous suggérons que les plaques des motocyclettes comportent aussi ces mentions car, toutes motocyclettes doivent être identifiées rapidement selon le département d'où elles sortent, selon qu'elles soient privées ou publiques. Les motocyclettes doivent aussi faire l'objet

d'inspection systématique et régulière afin de déterminer tout dysfonctionnement pouvant éventuellement être cause d'un accident.

5.13.1.2 Conditions liées à la personne de chauffeur de taxi-moto.

Nous suggérons qu'il y ait une nouvelle instance afin d'enregistrer les transporteurs par motocyclettes, notamment les chauffeurs de taxi-moto. Le secteur peut encore générer d'autres emplois si l'on pense à mettre sur pied une nouvelle instance pouvant le contrôler afin d'avoir de meilleurs résultats. Cette instance, devra d'abord s'assurer que tout aspirant chauffeur de taxi-motocyclette possède un certificat de bonne vie et mœurs et peut faire l'usage de tous ses membres. Nous croyons que c'est vraiment important car, selon les ouïs dire certains chauffeurs de taxi sont chauffeurs au cours de la journée et des voleurs dans la soirée.

Cette instance devra aussi s'assurer que tous transporteurs par motocyclettes appelés chauffeurs de taxi soient inscrits dans un registre spécial et qu'ils aient leur permis de conduire c'est-à-dire qu'ils maîtrisent effectivement le code de la route. Aussi, elle attribuera à chaque chauffeur de taxi-moto un numéro d'identification qu'il devra attacher comme une vignette sur sa motocyclette. Par exemple, en voyant la moto numéro 15 accidentée, toutes les instances concernées reconnaitront rapidement qu'il s'agit de tel chauffeur avec tous les détails particuliers. Les chauffeurs éviteront ainsi de brûler un stop, de faire un dépassement hasardeux car ils sauront qu'ils sont identifiables facilement. Ainsi, il y aura moins d'insécurité au sein de la ville.

5.13.2 Existence de lois sur les contraventions pour les motocyclettes.

La loi concernant la circulation et l'immatriculation des véhicules en Haïti doit aussi prévoir des contraventions spécifiques pour les motocyclettes avec des montants à payer en fonction du type d'infraction commise. Au sein de la ville des Cayes, les cas de surcharge, d'excès de vitesse, de situation irrégulière avec le SCCV et même le non-respect d'un panneau stop doivent être pénalisés chaque jour. A l'avenir, il faudra aussi placer des caméras de surveillance dans certains endroits stratégiques comme au rond-point des quatre chemins.

5.13.3 Contrôle sur les distributeurs de motocyclettes.

Certains problèmes causés par l'utilisation des motocyclettes peuvent être aussi contrôlés au niveau de la vente des distributeurs. En effet, la carte d'identification nationale ne doit pas être selon nous, la seule pièce requise pour l'achat d'une motocyclette. Nous suggérons qu'une preuve d'adresse soit aussi exigée. Le SCCV pourra aussi avoir accès aux livres de vente des distributeurs en vue d'accéder à des informations qui peuvent s'avérer utile lorsqu'il s'agira de retracer un propriétaire, et ainsi contrôler le nombre de motocyclette en circulation.

Après l'achat d'une motocyclette, les distributeurs doivent remettre aux propriétaires le certificat de vente, le bordereau de douane et le papier de douane. Un distributeur nous affirme que parfois, il livre les motos sans les papiers de douane. La raison c'est que, les stocks sont parfois disponibles sans ces papiers qui permettront aux nouveaux propriétaires d'effectuer des démarches pour assurer leurs motocyclettes. En ce sens le SCCV doit exiger des distributeurs certains devoirs.

5.13.4 Amélioration du processus d'immatriculation et d'assurance des véhicules.

Pour mieux faire face aux problèmes d'immatriculation et d'assurance pour les motocyclettes, le service de circulation, l'OAVCT et la DGI doivent travailler de concert de manière à ce que, ils soient plus rapides dans le processus d'immatriculation et d'assurance des véhicules. D'abord, à court terme, nous mettons particulièrement l'accent sur la mise en place d'un dispositif permettant d'identifier toutes les motocyclettes indistinctement. Car, le comportement des motocyclistes est fortement lié à cela. Lorsque le chauffeur sait qu'il n'est pas facilement identifiable, il s'est permis de se mal comporter à travers les rues.

En fait, le processus est parfois décourageant par le fait que l'on prend trop de temps. Parfois, l'on ne peut même pas effectuer ces transactions pendant une semaine pour des raisons de rupture de stocks des plaques, d'erreur de réseau et d'embouteillage. Nous suggérons que les méthodes pour assurer et immatriculer les véhicules, notamment, les motocyclettes soient révisées. Ainsi, il ne restera plus de motocyclettes qui ne soient immatriculées. Ces mesures permettront aussi aux pouvoirs publics de dénombrer les

motocyclettes, car actuellement (avril 2014), le service de circulation de la Police nationale n'est même pas en mesure de donner le nombre approximatif de motocyclette en circulation aux Cayes. Ceci s'explique par le fait que la majorité des motos ne sont pas enregistrées.

5.13.5 Augmentation des agents de circulation.

L'augmentation du nombre des agents de circulation permettra d'assurer un contrôle régulier du transport dans la ville des Cayes, notamment les taxis-motocyclettes. La présence permanente de ces agents contribuera aussi à faire respecter les principes de circulation.

5.13.6 Promotion et encadrement des syndicats de taxi-moto.

Les pouvoirs publics doivent aussi aider les syndicats de taxi-motos à bien jouer leur rôle de sensibilisateurs. Ils doivent aussi accorder des avantages aux chauffeurs syndiqués afin d'inciter ceux qui ne font pas encore parti des syndicats à s'inscrire. Par exemple, la prime d'assurance pour les chauffeurs syndiqués pourra être meilleur marché. Il faudra aussi renforcer les capacités des chauffeurs de taxi-moto en subventionnant leur formation à la conduite. Conduire une motocyclette requiert une certaine habileté technique que l'on ne peut se risquer aux intuitions du chauffeur car, il s'agit de vies humaines qui sont en jeu.

5.13.7 Interdiction de monter à trois et de stationner en double file.

L'interdiction formelle de monter à trois sur une motocyclette permettra d'éviter la surcharge et aussi lutter contre l'insécurité dans la ville des Cayes. En France par exemple, il est strictement interdit de transporter à la fois deux personnes sur une motocyclette.

Il faut aussi prendre garde au mauvais stationnement. En effet, le stationnement en double file, par exemple, sur la première grande rue aux Cayes rétrécit la chaussée et rend ainsi la circulation plus difficile. L'interdiction de stationner ainsi évitera les encombrements et permettra d'enregistrer moins de cas d'accidents.

5.13.8 Le port des insignes et la création de stations de taxis.

Nous proposons aussi que les taxis-motocyclettes portent des insignes permettant de les distinguer de toutes autres motocyclettes privées. Qu'ils ne stationnent pas n'importe où par exemple. Pour cela, les pouvoirs publics doivent penser à créer des stations de taxis. En agissant ainsi, les autorités valorisent du même coup l'activité de chauffeur de taxi et donnent plus de visibilité au secteur.

5.13.9 Intégration des notions du code de la route dans le cursus des écoliers.

Les accidents sur la voie publique impliquent non seulement les chauffeurs mais aussi tous usagers de la route y compris les piétons. Ainsi, le ministère de l'éducation Nationale, en plus de donner aux écoliers des notions d'histoire et de géographie doivent étudier la faisabilité d'intégrer dans le cursus des notions du code de la route. Ceci se justifie davantage par le fait que, le temps d'apprentissage de la conduite dans les autos écoles est très court pour acquérir une véritable connaissance en matière de conduite. Ce serait vraiment pertinent puisque ces élèves sont parfois, déjà des utilisateurs de bicyclettes et de motocyclettes. Et, il leur est plus facile de mémoriser certaines notions de la vie courante.

5.13.10 Création de moto-écoles.

Actuellement (2015), il n'existe pas d'écoles où l'on apprend à conduire une motocyclette aux Cayes. La création de telles écoles pourra permettre aux utilisateurs de mieux connaître leurs engins, et ainsi devenir plus aptes à conduire pour le bien-être de tous.

Bibliographie.

A. Livres

- 1) ASHER, François et GIARD, Jean, *Demain la ville*, (urbanisme et politique), Editions Sociales, Paris 1975, 100 pp.25- 100.
- 2) BONELLO, Yves, *La ville*, Presses Universitaires de France, Paris, 1996, p.63 collection Que sais-je.
- 3) FRAGNIERE, Jean-Pierre, *Comment réussir un mémoire*, Dunod, Paris, 1996.
- 4) GILBERT, Koenig, *Théorie de l'accessibilité urbaine*. In : *Revue économique*. Volume 25, n°2, 1974.pp.275-297.
- 5) HOERNER, J. Michel, *Le tiers-monde entre la survie et l'informel*, L'Harmattan, Paris, 1995.
- 6) LACAZE, Jean-Paul, *La ville et l'urbanisme*, Flammarion, France, 1995.
- 7) MERLIN, Pierre, *Les Transports parisiens* (Etudes de géographie économique et sociale), Robbert Laffont, Paris, 1967, p.76.
- 8) POLÈSE, Mario, *Economie urbaine et régionale* (Logique spatiale des mutations économiques), Economica, Paris, 1994, pp.39-45.
- 9) REMY, Jean et VOYE, Liliane, *Ville ordre et violence (Formes spatiales et transaction sociale)*, PUF, Paris, 1981.
- 10) ROBBERT, Lafont, *Les transports*, Paris, 1976.

B. Rapport des organisations.

- 1) Banque Mondiale et OMS (2004), *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dû aux accidents de la circulation*, page 23.
- 2) Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (2005), *Inventaire des Ressources et des Potentialités des communes*.

- 3) Institut Haïtien de Statistiques et d'Informatique, *Rapport sur la population totale, population de 18 ans et plus, ménages et densités estimés en 2009.*
- 4) Institut Haïtien de Statistiques et d'Informatique, *Rapport sur la population totale par sexe et population de 18 ans et plus estimées en 2012.*
- 5) Institut Haïtien de Statistiques et d'Informatique, *Enquête sur l'Emploi et l'Économie Informelle*, Juillet 2010.
- 6) ONU-Habitat, *Programmes d'interventions urbaines prioritaires pour la ville des Cayes et sa région périurbaine*, pp.13-22.
- 7) Organisation des Nations Unies, *Déclaration universelle des droits de l'homme*, décembre 1948.
- 8) [UNFPA] United Nations Populations Fund (2007), *État de la population mondiale 2007*, p.1.

C. Mémoires lus.

- 1) CADET, Marlène, *Le transport en commun dans l'aire métropolitaine de Port-au-Prince : Tendances, problèmes actuels et perspectives*, mémoire de licence en Sciences Administratives, Institut National de Gestion, d'Administration et des Hautes Études Internationales, 1987
- 2) LUCIEN, Josué et DOLNE, Junot, *Implantation d'une boutique d'intrant agricole dénommée orient agricole Joss et Co à torbeck*, mémoire de licence en Sciences Administratives, Université Publique du Sud Aux Cayes, sept. 2014
- 3) TECIYO, Louis Domingue, *Le phénomène criminel en Haïti, cas de la commune de Maniche (2011- 2013)*, mémoire de licence en Sciences Juridiques, Université Publique du Sud Aux Cayes, fév. 2014
- 4) THOMAS, M. Claude, *Le transport urbain à Port-au-Prince: la nécessité d'une réorganisation*, mémoire de Master en Management, Institut de la Francophonie pour la gestion dans la Caraïbe, sept. 2008

ANNEXE I

ENQUÊTE SUR LE FONCTIONNEMENT DES TAXIS-MOTOCYCLISTES DANS LA VILLE DES CAYES

Enquêteur :

Enquêté :

Date :

1) Depuis combien de temps exercez-vous le transport par moto taxi. ?

(0-2ans) (2ans-6ans) (6 ans-plus)

2) Quel âge avez-vous actuellement ?

(0 -15 ans) (15-25ans) (25 à 35 ans) (35-45ans)
 (45-55ans)
 (55 et plus).

3) Avez-vous un permis de conduire ?

Oui Non, pourquoi ?

4) Plaque et assurance ?

Oui Non, pourquoi ?

5) Quel autre (s) métier (s) exercez-vous en parallèle avec celui de chauffeur de taxi-moto ?

Fonctionnaire Technicien
 Commerçant Autre.....

6) Quel est votre niveau d'éducation ?

Primaire Secondaire (1^{er} cycle)
 Secondaire (2nd cycle) Universitaire

7- Quelle est à peu près votre recette journalière ?

(0 - 250) (250 - 500)
 (500-750) (750 et plus).

8- A qui appartient la moto ?

Moi, Un ami,
 Une société, Mon patron.

9- Combien de personnes aimeriez-vous transporter à la fois ?

Une Deux Trois.

10- Avez-vous déjà été informé d'un accident de moto ?

Oui Non

11- Quel étaient les causes ?

Excès de vitesse Surcharge état de la route
 état du Conducteur état de la moto
 Les autres usagers

12- Respectez-vous les feux et les panneaux ?

Toujours Parfois Non, pourquoi ?

13 A quel syndicat de moto taxi appartenez-vous ?..... Aucun, pourquoi ?.....

14 Combien payez-vous par jour pour la moto ?.....

15 que pensez-vous du port du casque pour votre protection et celle des clients ?

Réduit le choc en cas d'accident
 Chauffe en longueur de la journée
 Bloque la Communication
 Problème d'hygiène.

16- De combien de personnes êtes-vous responsables ?.....

17- Quel est à peu près votre consommation journalière de carburant (en gourdes) ?

(50-100) (100-150),
 (150-200) (200-plus)

18- Quelle est la marque de votre moto ?.....

19- Pensez-vous que les taxis sont aussi sources d'insécurité dans la ville ?

20- Qu'est-ce que vous aimeriez recevoir de l'Etat pour améliorer vos conditions de travail ?

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

Tableau résumant les principaux résultats de l'enquête sur les taxis-motocyclistes.

	Sexe	Age	Niveau d'éducation	Chauffeurs	Syndiqués	Respect de la signalisation	Permis	Casques	Plaques et Assurances
Homme	50								
Femme	0								
15-25		10							
26-35		20							
36-45		10							
46-55		8							
56-Plus		2							
Primaire			30						
Sec. 1er cycle			13						
Sec.2ème Cycle			7						
Universitaire			0						
Propriétaires				19					
Locataires				31					
Oui					7				
Non					43				
Oui						13			
Non						37			
Ne sait pas						0			
Oui							6		
Non							44		
Oui								1	
non								49	
Oui									10
Non									40
		Avant de devenir taxi	Accidents de moto et PNH		Taxi-moto : source d'insécurité ?				
					Oui			35	
					Non			15	
Maçonnerie	9	Année 2012	Année 2013	Accidents de moto et HIC					
Ferronnerie	11								
Agriculture/élevage	16			Année 2011	Année 2012	Année 2013			
autres	14								
Accidentés		233	195						
Morts		18	18						
Blessés		324	222						
Accidentés				1684	1540	1678			

ENQUÊTE AUPRÈS DES DISTRIBUTEURS SUR LA VENTE DES MOTOCYCLETTES AUX CAYES.

Enquêteur :

Enquêté :

Date :

1.- Depuis quand vendez-vous des motocyclettes aux Cayes ?

2.- Quelles sont les marques que vous vendez et à quels prix ?

➤ ----- ; 110cc ; 125cc ; 150cc ----- ; ----- ; -----

➤ ----- ; 110cc ; 125cc ; 150cc ----- ; ----- ; -----

➤ ----- ; 110cc ; 125cc ; 150cc ----- ; ----- ; -----

➤ ----- ; 110cc ; 125cc ; 150cc ----- ; ----- ; -----

3.- Quelles sont les pièces exigées pour l'achat d'une motocyclette ?

4.- Habituellement, combien d'unités vendez-vous pendant un mois ?

Entre à

5.- Ou achetez-vous ces motocyclettes ?

6.- Combien en avez-vous en stock maintenant ?

7.- En 2009 par exemple, vous vendez plus ou moins par rapport à maintenant (2015) ?

Oui Non

8.- Pourquoi selon vous ?

9.- Le Service de Circulation et de Contrôle des Véhicules vous fait-il certaines obligations ?

Oui -----

Non

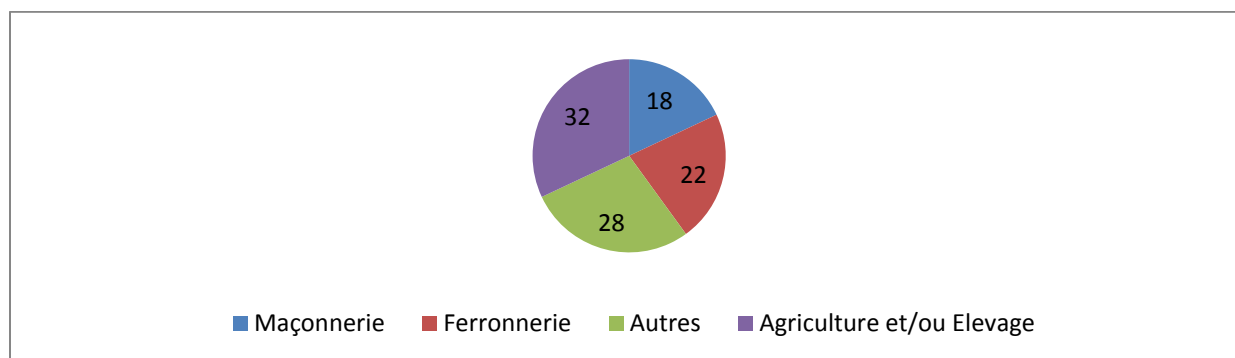
ANNEXE II

Tableau 3 : Population de la ville des Cayes au cours des années 2003 à 2012.

Année	2003	2009	2012
Homme	24 923	33 331	37199
Femme	30 353	37 905	41773
Population Totale	55 276	71 236	<u>78972</u>

Source : Institut Haïtien de Statistiques et d'Informatique.

Graphique 3 : Activités des enquêtés avant d'être chauffeurs de taxi-moto (en%).



Source : l'auteur d'après l'enquête.

Tableau 4 : Répartition des chauffeurs enquêtés selon leurs équipements.

Equipement et autres	Nombre	Σ	Pourcentage
Permis	6	50	12
Casques	1	50	2
Plaques et Assurance	10	50	20

Source : l'auteur d'après l'enquête en 2014.

Tableau 5 : Répartition des chauffeurs enquêtés selon qu'ils respectent les panneaux et leur appartenance aux syndicats.

	Nombre	Σ	Pourcentage
Respect des panneaux et feux	13	50	2
Syndicats	7	50	20

Source : l'auteur d'après l'enquête en 2014.

Tableau 6 : Répartition des enquêtés selon leur niveau d'éducation.

Niveau d'éducation	Nombre	Pourcentage
Primaire	30	60
Secondaire 1 ^{er} cycle	13	26
Secondaire 2 ^{ème} cycle	7	14
Universitaire	0	0
Total	50	100

Source : l'auteur d'après l'enquête en avril 2014.

Tableau 7 : Répartition des chauffeurs enquêtés en 2014 selon leur tranche d'âge.

Tranche d'âge	Nombre d'enquêté	Pourcentage
15 - 25	10	20
26-35	20	40
36-45	10	20
46-55	8	16
56 - plus	2	4
Σ	50	100

Source : L'auteur d'après l'enquête en 2014

Tableau 8 : Nombre de blessés par de motos enregistrés à l'HIC des Cayes durant les années 2011, 2012 et 2013.

Année	Jan.	Fév.	Mar.	Avr.	Mai	Jun	Juil.	Aout	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	
2011	147	140	127	194	157	123	162	133	176	143	133	141	1776
2012	154	131	104	88	98	154	150	122	160	144	161	160	1626
2013	141	147	150	113	180	149	163	180	105	143	147	150	1768

Source : l'auteur d'après les données de l'Hôpital Immaculée Conception des Cayes (HIC).

Tableau 9 : Nombre de cas d'accidents de motos, de morts et de blessés enregistrés par la PNH pour la commune des Cayes pour l'année 2012.

	Janv.	Févr.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Σ
Accidents	24	22	21	20	16	9	27	26	19	14	17	18	233
# morts	00	03	04	00	05	00	00	01	00	03	01	01	18
# Blessés⁴⁶	34	28	26	41	21	13	39	31	38	20	13	20	324

Source : l'auteur d'après les données du service de circulation de la PNH.

⁴⁶ Un cas d'accident entraîne parfois plusieurs blessés c'est pourquoi le nombre de blessés est supérieur au nombre de cas d'accidents certaines fois.

Tableau 10 : Nombre de cas d'accidents de motos, de morts et de blessés enregistrés par la PNH pour la commune des Cayes pour l'année 2013.

	Janv.	Févr.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Σ
Accidents	20	13	18	18	09	15	11	25	15	14	12	25	195
# morts	1	00	01	03	00	01	01	05	01	5	04	08	30
# Blessés	30	14	23	11	16	12	12	18	13	21	18	34	222

Source : l'auteur d'après les données du service de circulation de la PNH.

Tableau 11 : Structure de l'Association des Motocyclistes Taxi du sud (avril 2014).

DATE DE FONDATION		20 avril 1992		CONDITIONS D'ADHÉSION⁴⁷	
MEMBRES	ACTIFS	M	F	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Photocopie acte de naissance. ➤ Certificat de Bonne vie et Mœurs ➤ Permis de conduire ➤ NIF ou CIN ➤ Carte membre (Religion) ➤ photos d'identité ➤ Frais d'inscription. 	
		44	6		
	PASSIFS	20			
	D'HONNEUR	20			
COTISATION/ RÉUNION		25 HTG		ACCIDENTS EN 2012	ACCIDENTS EN 2013
COMITÉ ADMINISTRATIF		1 Président 1 Trésorier 1 Secrétaire		1	0
SOUS COMITÉ		Comité de discipline		Reconnaissance⁴⁸	
		Comité de santé et de Loisir		Gilet de couleur jaune	
DEVISE		Plus loin, plus haut.		AMTS MA A-004 Groupe des Cayes.	
PLAQUE ET ASSURANCE		30/44		CASQUE	Contre le port du casque

Source : comité de l'AMTS.

⁴⁷ Article 43-1 de la constitution de l'AMTS, P.11

⁴⁸ A-004: série par groupe.

ANNEXE III



Surcharge

4 passagers + le conducteur = 5 personnes à moto.



Surcharge

3 passagers + le conducteur = 4 personnes à moto.



Embouteillage à Deux Mapoux, le 06 avril 2014.



Embouteillage à Deux Mapoux, le 06 avril 2014.



« Bel bb 110 », type de moto le plus utilisé par les taxis-motocyclistes aux Cayes.



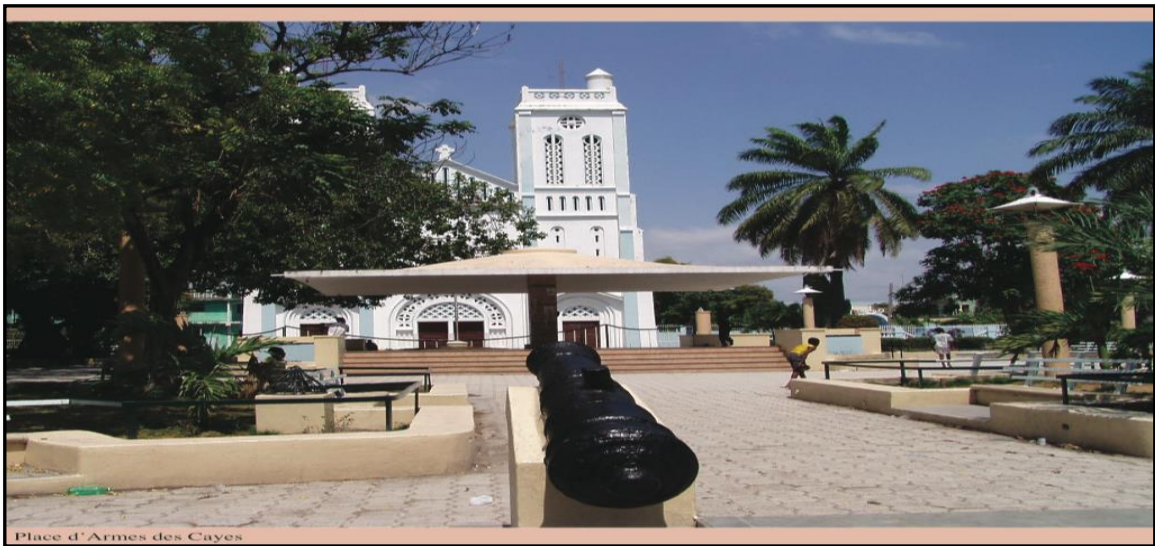
Motos confisquées pour situation irrégulière de circulation au 28 mai 2015. SCCV/SUD).



Motocyclettes impliquant dans des cas d'infractions pénales au 28 mai 2015 (SDPJ/SUD).



Marchands occupant les trottoirs obligeant ainsi ces écoliers à marcher sur la chaussée, Deux mapoux le 28 mai 2015.



Une vue de la place D'armes des Cayes.

TABLE DES MATIÈRES

DEDICACE.....	ii
REMERCIEMENTS.....	iii
RESUME.....	iv
RAMASE LIDE.....	v
SIGLES	vi
INTRODUCTION.....	1
PREMIÈRE PARTIE.....	11
CHAPITRE I.- CADRE CONCEPTUEL ET THEORIQUE.....	11
1.1 Cadre conceptuel.....	11
1.2 Cadre théorique.....	16
1.2.1 <i>Position de F. Ascher et J. Giard sur le transport urbain.</i>	17
1.2.2 <i>Position de Mario Polèse sur les problèmes du transport.</i>	18
1.2.3 <i>Notre position sur les problèmes du transport aux Cayes.</i>	18
CHAPITRE II.- PRESENTATION DE LA VILLE DES CAYES.....	20
2.1 Cadre physique.....	20
2.2 Cadre géographique	21
2.3 Cadre économique et social.....	22
2.3.1 <i>Cadre économique</i>	22
2.3.2 Cadre social.....	22
2.4 Cadre institutionnel.....	23
2.4.1 <i>Les institutions étatiques.</i>	23
2.4.2 <i>Les institutions non étatiques.</i>	24
CHAPITRE III.- DIAGNOSTIC DU TRANSPORT DANS LA VILLE DES CAYES.....	25
3.1 Le transport privé.....	26
3.1.1 <i>Le transport privé en voiture.</i>	26
3.1.2 <i>Le transport privé à motocyclette.</i>	26
3.2 Le transport public.....	26
3.2.1 <i>Le transport public en voiture.</i>	26
3.2.2 <i>Le transport public à motocyclette (taxi-moto).</i>	27

3.3	Irrégularités observées dans le fonctionnement des taxis - motocyclistes aux Cayes. ..	30
3.3.1	<i>Sans Casques</i>	30
3.3.2	<i>Sans plaques d'immatriculation et police d'assurance</i>	31
3.3.3	<i>Sans permis de conduire</i>	31
3.3.4	<i>Sans respect pour les feux tricolores et les stops</i>	31
3.3.5	<i>Surchargés</i>	31
3.4	Points forts et points faibles du transport par taxi-moto aux Cayes.	32
3.4.1	<i>Forces (S) du transport par taxi-moto aux Cayes</i>	32
3.4.2	<i>Faiblesses (W) du transport par taxi-moto aux Cayes</i>	32
3.4.3	<i>Opportunités (O) de l'activité de taxi-moto aux Cayes</i>	32
3.4.4	<i>Inconvénients (T) de l'activité de taxi-moto aux Cayes</i>	32
DEUXIEME PARTIE.....		34
CHAPITRE IV.- ÉTUDE COMPARÉE DU MODÈLE DE LA FRANCE AU MODÈLE D'HAÏTI.		34
4.1	Présentation du modèle en France.	34
4.1.1	Le droit de conduire un taxi en France.	34
4.1.2	Taxi-moto et réglementation en France.....	35
4.2	Présentation du modèle en Haïti.....	35
4.2.1	<i>Le droit de conduire un taxi en Haïti</i>	35
4.2.2	<i>Cadre légal sur le transport public</i>	36
4.2.3	<i>Cadre légal sur l'activité de taxi-moto aux Cayes</i>	36
CHAPITRE V.-PRÉSENTATION ET ANALYSE DES RÉSULTATS.		38
5.1	Aspect financier de l'activité de taxi-motocyclette.....	38
5.2	Tableau 1 : Calcul de la rentabilité d'investir dans un taxi-motocyclette aux Cayes.	39
5.3	Le taxi-moto : source d'insécurité routière et physique.....	40
5.4	Chauffeurs de taxi-motocyclettes et équipements.....	41
5.5	Niveau d'éducation des enquêtés.....	42
5.6	Tranches d'âges des enquêtés.....	42
5.7	Présentation de l'Association des Motocyclistes-Taxis du Sud.....	43
5.8	Nombre de blessés par motocyclette enregistrés à l'HIC	43

5.9	Cas d'accidents de motocyclettes enregistrés par le SCCV des Cayes.	44
5.10	Tableau 2 : Répartition des distributeurs de motocyclettes aux Cayes selon leurs débuts d'exercice et ventes mensuelles en unités.	45
5.11	Graphique 2 : Conséquences de l'évolution sans contrôle des motards aux Cayes. .	46
5.12	Conclusion	47
5.13	Propositions.....	49
5.13.1	<i>Création d'un Cadre légal pour le fonctionnement des taxis-motocyclettes.....</i>	<i>49</i>
5.13.2	<i>Existence de lois sur les contraventions pour les motocyclettes.....</i>	<i>50</i>
5.13.3	<i>Contrôle sur les distributeurs de motocyclettes.....</i>	<i>51</i>
5.13.4	<i>Amélioration du processus d'immatriculation et d'assurance des véhicules.</i>	<i>51</i>
5.13.5	<i>Augmentation des agents de circulation.</i>	<i>52</i>
5.13.6	<i>Promotion et encadrement des syndicats de taxi-moto.</i>	<i>52</i>
5.13.7	<i>Interdiction de monter à trois et de stationner en double file.....</i>	<i>52</i>
5.13.8	<i>Le port des insignes et la création de stations de taxis.....</i>	<i>52</i>
5.13.9	<i>Intégration des notions du code de la route dans le cursus des écoliers.....</i>	<i>53</i>
5.13.10	<i>Création de moto-écoles.</i>	<i>53</i>
	BIBLIOGRAPHIE.....	54
	ANNEXE I.....	I
	ANNEXE II.....	IV
	ANNEXE III.....	VII
	TABLE DES MATIERES.....	X