



**INSTITUT DE LA FRANCOPHONIE POUR LA GESTION DANS LA CARAÏBE
(IFGCAR)**

ANNÉE UNIVERSITAIRE 2007 - 2008

MASTER EN MANAGEMENT

MEMOIRE DE MASTER

SPÉCIALITÉ 1 : *ENTREPRISES ET MARCHÉS*

**SUJET : " LE TRANSPORT URBAIN A PORT-AU-PRINCE :
LA NÉCESSITÉ D'UNE RÉORGANISATION "**

PRÉSENTÉ ET SOUTENU PUBLIQUEMENT EN SEPTEMBRE 2008 PAR :

M. Claude THOMAS

Directeur de Mémoire : Kinvi LOGOSSAH
Professeur à l'Université des Antilles et de la Guyane

Page de garde

LE TRANSPORT URBAIN A PORT-AU-PRINCE

La nécessité d'une réorganisation

REMERCIEMENTS

La réalisation de ce projet de fin d'études de Master en Management n'aurait pu se faire sans les directives et les conseils de notre directeur de mémoire qui a su mettre son temps et son savoir à notre disposition. Nous tenons à remercier très spécialement le Docteur Kinvi LOGOSSAH qui a pris tout son temps pour diriger ce mémoire. Sans lui nous n'aurions pu offrir un travail scientifique.

Nous tenons spécialement à remercier les responsables de l'Agence Universitaire de la Caraïbe et de l'Institut de la Francophonie pour la Gestion dans la Caraïbe, qui ont participé à la mise sur pied de cet établissement de haut niveau visant la formation de cadre supérieur dans la région Caraïbe et particulièrement en Haïti où il y a un véritable besoin en "Ressources Humaines Compétentes".

Merci à tous les membres de notre famille qui ont su prendre soin de nous et nous prodiguer des conseils pendant toute la période de cette formation.

Merci à tous les particuliers, à tous les chauffeurs du transport urbain haïtien, à tous les amis et à tous les professionnels qui nous ont aidé à obtenir les informations nécessaires notamment en répondant à nos questions pour nous fournir des informations.

Merci à tous les étudiants de l'IFGCar pour leurs supports et leurs collaborations.

Vous avez toute notre reconnaissance.

SOMMAIRE

INTRODUCTION

CHAPITRE I : Présentation de deux modèles de transport en France

Section 1 L'organisation du transport en France

Section 2 Le modèle de Paris

Section 3 Le modèle de Lyon

Section 4 Les résultats de ces modèles de gestion du transport urbain

CHAPITRE II : Diagnostic actuel du secteur du transport en HAÏTI et essentiellement à Port-au-Prince

Section 1 Le Parc automobile

Section 2 L'organisation du transport en Haïti

Section 3 La production du transport urbain à Port-au-Prince

Section 4 Les dépenses du transport urbain à Port-au-Prince

CHAPITRE III : Réorganisation et amélioration

Section 1 Présentation des résultats de l'enquête

Section 2 Développer un modèle d'organisation du transport collectif urbain semblable au modèle SYMBAD de la ville de Lyon, France

Section 3 Définir une nouvelle forme d'organisation du transport collectif urbain

Section 4 Structurer le secteur du transport routier et les circuits

Section 5 Mesure d'amélioration des conditions de transport

CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE

ANNEXES

LISTE DES SIGLES ET ABBRÉVIATIONS

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

La demande en transport urbain a beaucoup évolué depuis les années 1990 dans la région de Port-au-Prince et en même temps, le transport urbain est devenu une question stratégique pour toutes les communes de la ville. Les investissements des pays industrialisés dans un tel secteur sont orientés vers un objectif de développement durable des villes et ils interrogent l'intégration des politiques sectorielles (stationnement, voirie et transport urbain) aux politiques urbaines ainsi que la cohérence des choix publics en matière d'urbanisme et de déplacements.

Voilà malgré tout que les instruments d'intervention publique et l'offre de services en matière de transport urbain n'ont pas tout à fait évolué dans le même sens, et, à la mesure de ces enjeux et des institutions qui encadrent le transport urbain à Port-au-Prince, se sont moins transformés que l'activité qu'elles régulent, malgré les avancées considérables des autres pays de la Caraïbe en fonction de l'aménagement urbain, de l'intercommunalité et de la circulation routière.

Durant ces quinze dernières années, les communes de l'arrondissement de Port-au-Prince ne se sont pas dotées d'équipements performants en transports collectifs pour la transformation progressive de cette activité. Aucun investissement n'est réalisé pour tenter de répondre aux données nouvelles de la société. Parmi ces données, il faut citer surtout : la progression rapide et importante de l'urbanisation avec la concentration de l'habitat social dans certaines zones (Carrefour, Pétion-Ville, Delmas, Tabarre).

Les conditions et la capacité de se déplacer dans toutes les communes de l'arrondissement de Port-au-Prince se sont conjointement transformées et l'ensemble des moyens destinés à desservir entre déplacement individuel et transport collectif se trouve remis en cause. Les ménages sont devenus de plus en plus nombreux dans la ville alors que l'accroissement du nombre de voitures par ménages n'est pas proportionnel à cette augmentation.

Il est certain que le système de transport collectif qui existe présentement dans la région de Port-au-Prince ne peut pas répondre à la demande croissante d'aujourd'hui. En plus même si on augmente l'offre en matière de véhicules il n'y a pas d'infrastructure disponible pour accepter cette augmentation. En fait, il faut de préférence commencer à encourager une réorganisation complète du secteur du transport dans tout l'arrondissement de Port-au-Prince. Voilà ce qui nous intéresse dans la réalisation de ce travail.

La question du transport urbain a toujours été et est encore un élément fondamental pour toutes les agglomérations, qu'il s'agisse de pays industrialisés ou de pays en voie de développement. Beaucoup de personnes qui se consacrent à la recherche scientifique essayent de trouver une réponse aux différentes complications de mobilité urbaine qui existent actuellement dans les villes.

Récemment en septembre 2007, une journée doctorale en transport a été organisée en France par l'Association des Doctorants en Transport pour discuter des sujets de transport urbain qui méritent de réponses satisfaisantes et urgentes dans les villes. Pendant cette journée, les participants ont discuté de la conception et de l'évaluation de scénarios transports, de l'impact de la logistique sur le développement du secteur de transport régional, de la construction de scénarios de gestion durable et de la logistique urbaine à l'aide de modèle, de la desserte dans les milieux ruraux, de la politique de transport durable et du développement régional.

La question du transport urbain était aussi fondamentale pendant le sommet des actes CODATU XI à Bucarest (Roumanie) en 2004 où ils cherchaient à comprendre comment rendre les transports urbains plus attractifs. L'évolution des transports publics en réponse aux nouvelles contraintes et aux demandes, l'organisation et la régulation des transports publics dans les villes, la gestion de la circulation urbaine et des parkings sont autant de sujets parmi tant d'autres qui ont préoccupé les participants à cette session.

Le développement du transport urbain

Le transport urbain a retenu l'attention de plusieurs grandes villes au cours des années 1970 et a forcément représenté un terrain favorable à l'évolution vers un stade plus avancé de nouvelles méthodes, de nouvelles techniques et de nouveaux procédés pour pouvoir offrir un service de meilleure qualité. Ce développement change de forme en fonction des pays et des prototypes de croissance du territoire qui sont associés. La région, le climat, la densité de la population, le niveau de vie des habitants, les infrastructures disponibles et mises en place, les formes de gouvernances publiques et les plans de long terme sont autant d'éléments qui agissent sur l'évolution du secteur du transport.

Dans l'histoire du transport en général trois grandes périodes ont été considérées dans les pays industrialisés qui ont développé le transport collectif auparavant. D'abord le transport routier est apparu en premier dans le monde (transport à dos d'hommes, traction animale), puis le transport ferroviaire pour enfin avoir le transport routier par automobile intensifié, grâce à l'invention du moteur à explosion, à la taylorisation de la production, réduisant le prix de revient des véhicules, à l'accroissement du niveau de vie, à la disponibilité des carburants, et aussi par la construction d'infrastructures routières nombreuses et denses. En général, le mode de transport varie en fonction des infrastructures disponibles. Les modes de transport moderne sont plus représentés dans les pays industrialisés que dans les pays en voie de développement comme c'est le cas d'Haïti par exemple.

L'introduction des changements techniques dans le transport routier s'assimile plus à un lent développement régulier et continu qu'à une révolution. Dans la plupart des pays, elle a pris les formes suivantes : améliorations des réseaux routiers ; amélioration des véhicules destinés au transport urbain de passager ; augmentation de la capacité et réduction du poids des camions ; baisse de la consommation de carburant ; réduction de la pollution des moteurs ; etc. Autant d'efforts qui sont en train d'être réalisés à travers le monde, ou les grandes villes en particulier.

La délimitation du sujet

Notre travail est établi dans la limite du transport urbain de quelques communes de l'arrondissement de Port-au-Prince, soit les communes formant les environs les plus proches de la ville de Port-au-Prince. Nous tenons à étendre notre travail sur cinq des huit communes de l'arrondissement de Port-au-Prince comme il est défini dans la distribution des arrondissements du département de l'Ouest.

Dans les cinq communes sur lesquelles nous réalisons ce travail, pour mieux comprendre l'ensemble des conditions existantes et proposer des solutions adaptées à la question telle qu'elle se présente actuellement, nous avons fait choix des dix circuits les plus importants sur lesquels les différents obstacles sont présents quotidiennement.

D'abord le travail est réalisé sur les communes de Port-au-Prince, de Carrefour, de Delmas, de Pétion-Ville, et de Tabarre et ne tient pas compte des communes de Cité Soleil, de Gressier et de Kenscoff. Les mêmes difficultés sont présentes dans ces trois dernières communes, mais l'obligation d'intervention sans attente pour réorganiser le secteur dans les cinq premières communes semble être la décision la plus urgente et qui mérite une considération rapidement de la part des autorités compétentes, des organisations et des associations évoluant dans de secteur du transport urbain à travers Port-au-Prince.

Dans ce travail, pour essayer de mieux comprendre les enjeux qui existe en matière de transport urbain et voir comment est abordée la question dans d'autres grandes villes, nous présentons tout au début l'exemple de deux villes françaises pour montrer l'importance de la question dans un pays où le transport urbain joue un rôle important dans la vie de la population.

Dans la présentation du mode d'organisation qui existe dans les villes de Paris et de Lyon nous tentons de comprendre la politique qui est généralisée progressivement et qui permet d'avoir les résultats actuels. Dans le cas de la ville de Lyon, nous avons présenté le modèle théorique qui est développé et qui sert de base à la prise de décision dans le secteur de transport de cette ville.

Pour essayer de faire une comparaison avec le transport urbain de la ville de Port-au-Prince, qui est l'essentiel de notre travail, nous avons effectué un diagnostic du secteur du parc automobile disponible pour offrir ce service, en passant par la façon dont le secteur est organisé (le management) pour aboutir au profit et au privilège qu'offre cette activité.

Les critiques essentielles faites au dernier chapitre de ce travail visent essentiellement à la formulation de nouvelles formes d'organisation des activités du secteur de transport sous forme de recommandations. Nous tenons dans ces recommandations à passer en revue tous les éléments essentiels qui permettront de faire fonctionner le système avec une perspective durable.

L'organisation actuelle du transport urbain à Port-au-Prince paraît mal adaptée aux nouveaux enjeux, soit pour des raisons de cadre institutionnel proprement dit, soit à cause d'une mauvaise utilisation des ressources disponibles, soit pour des raisons de manque d'infrastructure. Les différentes politiques de transport sont souvent mal coordonnées entre elles et ne sont pas toujours organisées au niveau des zones de desserte.

L'ensemble de dispositif actuel dans le transport urbain à Port-au-Prince connaît donc des symptômes de difficultés d'adaptation aux transformations de la société urbaine. Les transports collectifs urbains dans la ville sont notamment en déficit d'innovations et d'initiatives pour gagner des parts de marchés face à la voiture particulière et pour améliorer leur qualité globale de service.

CHAPITRE I.- Présentation de deux modèles de transport en France

Dans ce chapitre nous présentons deux modèles de transport de la France, celui de Paris et celui de Lyon, qui sont deux modèles intéressants et représentatifs en matière de transport urbain. Ces échantillons nous permettront de faire des rapprochements avec le modèle du transport urbain de la ville de Port-au-Prince actuellement, première ville de la république d'Haïti.

Nous tenons dans ce chapitre à présenter les modèles en termes d'organisation, de concept et du management de cette activité de transport à l'intérieur des deux villes en faisant le rapprochement avec la ville de Port-au-Prince.

Bref historique du réseau routier français

Tout a commencé avec les Romains qui ont recouvert près de 12 000 km de voies partiellement afin de faciliter le déplacement des forces armées françaises d'une région à une autre. Cette expérience a facilité le travail et le contrôle de la population par ces derniers. Ces voies relient Rome aux frontières et le reste du territoire est parcouru de simples chemins de terre.

Au cours du Moyen Age la France n'avait pas un bon réseau routier à l'échelle du pays surtout avec des routes régionales en très mauvais état. A cette période des Louis XI, Sully et Colbert, les gouvernements ne consacrent que des efforts temporaires et très minimes à la question de voie publique en parfaite condition.

Au XVIIIe siècle il y a eu une véritable révolution qui a occasionné le dessein d'un vrai réseau routier pour la France. A cette période, le service des Ponts et Chaussées a réalisé et entretenu les routes les plus importantes en collaboration avec le ministère de la Guerre. Le service arrivait à construire, avec le système de la corvée, près de 30 000 km de voies aux environs des années 1728. Pour arriver à protéger les piétons et les chevaux, les responsables ont bordé d'arbres les deux côtés des voies.

Étant donné que la question des voies publiques devient un facteur important pour la population en général et le pays en particulier, en 1776 l'État prend la décision de créer des catégories de routes, soit de quatre types en partant des grandes routes qui traversent la totalité du pays, ou qui conduisent de la capitale dans les principales villes, ports ou entrepôts de commerce jusqu'aux petites voies d'intérêt local. Selon cette même décision les routes de la première classe, ou routes royales, doivent être construites avec 42 pieds de largeur, soit environ 13 mètres. Après la chute de l'Empire, ces routes sont devenues moins utiles et se sont dégradées.

Pendant la réforme qui s'est produite dans le réseau routier français, les gouvernants ont profité pour prendre en compte la question de la gestion qu'il devrait y avoir dans ce bien public. Pour cela ils ont pris la décision à ce que les routes les plus importantes construites soient gérées par le pouvoir central (des *routes qui ont d'abord une vocation militaire*). L'évolution du réseau national des routes reflète celle du modèle administratif français, du centralisme absolu vers une certaine décentralisation.

Section 1 *L'organisation du transport en France*

Dans cette section, se présente le modèle de transport (urbain, interurbain) de toute la France. Nous passerons en revue le réseau routier, le management des routes et des circuits pour finalement comprendre la relation des organismes qui interviennent en collaboration avec les autorités locales dans cette grande organisation.

▪ Le réseau routier français

La France possède l'un des réseaux les plus denses et les plus performants du monde, avec 965 000 km de routes, 10 300 km d'autoroutes (jusqu'en 2004). Les réseaux de transport sont construits en toile d'araignée avec Paris pour cœur (wikipédia, 2008 – en bibliographie).

Le réseau routier de toute la France a une longueur totale de 975 300 kilomètres. Toute la longueur de ce réseau est revêtue. Il n'y a aucune partie de ces voies qui ne soit pas revêtue, contrairement à Haïti où la majeure partie des routes n'est pas revêtue et qu'il n'y a pas d'autoroutes disponibles jusqu'à aujourd'hui.

Dans l'architecture de ces routes les autorités françaises ont utilisé des ronds-points à la place des échangeurs traditionnels qui permettent de réduire la vitesse des automobilistes et de prévenir de nombreux accidents de la route. Un modèle qui commence timidement à être reproduit en 2008 dans la construction de la nouvelle route de Carrefour.

La France possède aussi un très bon réseau de chemin de fer d'une longueur totale de 31 939 km. 31 840 km de ce réseau est exploité par la Société Nationale de Chemin de Fer (SNCF) sous la gestion du Réseau Ferré de France (RFF). Aussi 14 176 km de lignes sont électrifiées (Les lignes¹ qui sont électrifiées le sont sous deux types de tensions : un premier à 1 500 V continu et un second de 25 000 V monophasé) et 12 132 km sont au moins à double voie. Ce qui rend difficile la comparaison car il n'existe plus en Haïti de ligne ferroviaire.

¹ Lignes à écartement normal (1 435 mm) : 31 840 km, lignes à voie métrique 99 km.

▪ La gestion des routes

Il existe trois entités qui interviennent dans la gestion des routes en France. La gestion est faite par l'État central, les collectivités territoriales et par des sociétés qui ont l'autorisation de procéder à l'exploitation. Chaque entité a une implication et une responsabilité dans la gestion du réseau pour en faciliter une meilleure organisation. Pour la gestion des routes, le décret paru le 5 décembre 2005 précise les interventions de chaque partie sur les types de routes de façon à éviter les problèmes de gouvernance.

Selon ce décret il est dit comme suit :

- L'État (ministère de l'Équipement) a la responsabilité de gérer les routes nationales et les autoroutes non concédées,
- La répartition des collectivités territoriales se fait de la manière suivante ;
 - Départements : Routes départementales
 - Communes : Voirie communale
- Les sociétés concessionnaires ont les missions de gérer les autoroutes à péage (André Guillerme, 2005).

Pour arriver à améliorer le résultat, par l'application de la loi du 13 août 2004, l'État français a adopté la décision de transférer la gestion de la majeure partie du réseau des routes nationales aux départements. Par ce transfert, les départements ont eu la responsabilité de collecter les droits et obligations que rapportent ces routes. L'État gardera la fonction de gestionnaire du "réseau principal structurant", dont les routes et les autoroutes qui assurent la communication ou le transport des principales villes et sont jugées indispensables pour le pays tout entier.

Une gestion très différente de celle d'Haïti où le pouvoir central est gérant de tout le réseau routier. Récemment (juillet 2008) les autorités ont présenté un projet d'implication des communes² sans pour autant leur laisser le soin de faire une gestion privée et indépendante des routes qui sont à l'intérieur des communes.

² Une forme d'implication que les autorités haïtiennes expérimentent actuellement pour trouver une solution commune à la mauvaise gestion qui se fait actuellement du réseau routier. Exemple de la rencontre de juillet 2008 entre le ministère des Travaux Publics Transport et Communication, les autorités communales, les responsables de la Police et les associations de transporteurs.

▪ Les organismes de gestion du transport urbain en France

Il existe trois (3) grandes organisations qui interviennent dans la gestion du transport urbain en France.

1. Le Réseau pour l'Abolition des Transports Payants (RATP) qui est un établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial créé par la loi du 21 avril 1948 sur le transport public français.
2. La Société Nationale de Chemin de Fer (SNCF) qui exerce une double activité ;
 - a) Entreprise ferroviaire chargée de l'exploitation commerciale de services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, d'une part ;
 - b) Exploitation et maintenance, pour le compte de RFF, du réseau ferré national français, d'autre part.
3. Le groupement OPTILE (Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France) qui est une association regroupant près d'une centaine d'entreprises privées exploitant des lignes de transports urbains.

A côté de ces organisations il y a le Syndicat des Transports d'Île de France (STIF) qui assure la coordination et le financement des transports en commun en Île de France et investit dans la création d'un réseau de tramway et la mise en site propre des lignes de bus.

Cette forme de management est intéressante parce qu'elle occasionne la mise en compétition des acteurs à faire beaucoup d'effort. *Même s'ils n'ont pas les mêmes responsabilités et que leurs champs d'interventions ne sont définis de la même façon.*

Voilà un bon exemple qui peut être repris à Port-au-Prince pour permettre de trouver une solution aux différents problèmes que le secteur du transport (urbain en particulier) connaît actuellement en engageant toutes ou les plus importantes parties concernées et qui interviennent dans le secteur.

Le pouvoir central peut toujours jouer le rôle d'arbitre mais chaque organisation aura pour mission de faire fonctionner et bien gérer son domaine d'activité pour le bien être collectif et apporté une plus-value au pays tout entier.

Dans le tableau suivant, les modes de transport ou/et les organisations qui interviennent dans le transport urbain parisien sont présentés

Exploitant	Mode de transport	Estimation Voyageurs transportés (millions)	Nombre de lignes	Km de voies	Nombre de stations	Desserte
RATP	Métro	1 350	16	212	381	Paris et proche banlieue
RATP SNCF	RER	440	2 ¹	115	65	Paris et Banlieue
SNCF	Transilien (non RER)	614	6 ¹ une quinzaine	1 296	443	Paris et Banlieue
RATP	Tramway	58	3	24	38	Paris et Banlieue
RATP	Bus	940	316	2 816	1 274	Paris (350 millions voyageurs) et banlieue
Optile		250	1 078	20 133	24 500	Grande Banlieue

Statistiques transports en commun de l'agglomération parisienne (2004)

Source : wikipédia

Dans ce tableau se présente le cas de Port-au-Prince

Exploitant	Type d'organisation	Responsabilité	Espace
MTPTC	Publique (ministère)	Construction et réparation des routes	Port-au-Prince et ses environs
MAST	Publique (Ministère)	Définir le tarif des circuits	Pour les circuits existants
DCPR	Publique (Police routière)	Contrôle du trafic journalier (soit le respect des lois)	Sur toute la voie publique
		Mode de transport	
Service Plus	Entreprise Publique	Bus	Port-au-Prince et ses environs

Source : Ministère des Travaux Publics Transport et Communication, 2007

Mis en tableau par le chercheur

Constat : Aucune organisation n'est citée dans la gestion des routes ou d'une partie de route bien définie. Les activités journalières liées au transport urbain et collectif sont livrées aux mains de particuliers. En plus, il n'existe pas d'organisation qui a la mission de gérer tel type de transport sur un espace déterminé.

L'intégration de la police routière lui donne seulement la possibilité ou l'autorité de vérifier, aux fins de sanctions, si les chauffeurs respectent les règles de conduite (code de la route) et si les véhicules sont autorisés à circuler.

Résultat : les difficultés et le désordre qui existent dans le secteur sont en évolution constante. Rien n'étant fait jusqu'à présent pour corriger la situation, les pertes économiques sont devenues énormes pour tous.

En fait, on peut juste constater qu'il n'y a pas d'organisation dans le secteur ; ce qui favorise automatiquement des déficits de grande importance.

Section 2 *Le modèle de Paris*

Paris dispose d'un important dispositif bien organisé. Parmi les modes de transport urbain existant, nous pouvons identifier le métro qui présente beaucoup plus de commodité aux usagers de transports urbains. L'accroissement des lignes offertes dans les banlieues permet de constater une amélioration de la desserte des banlieues avec, entre autres, la création des "Réseau Express Régional (RER)".

Paris possède six importantes gares de chemin de fer approvisionnant les trafics grandes lignes et des banlieues (Gare du Nord, Gare Saint-Lazare, Gare de l'Est, Gare Montparnasse, Gare de Lyon et Gare d'Austerlitz). Plus de 50 millions de passagers en 2004 dans toutes les gares ont utilisé le trafic grandes lignes qui s'est largement étendu avec les fameux TGV (Transport Grande Vitesse).

Il existe aussi un "Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)", qui a pour mission de coordonner, d'assurer et de financer les activités de transports en commun en Île de France. Cette forme de décentralisation en matière de transport urbain à Paris pourrait être imitée à Port-au-Prince suivant une ligne directrice pour éviter de perdre le contrôle des activités. Elle permettra d'expérimenter une nouvelle forme de gestion de cette activité qui reste indispensable au bon fonctionnement de la ville.

Il serait aussi important de revoir les modes de transport urbain disponible actuellement à travers Port-au-Prince. Comme celui de Paris, il faut penser à intégrer d'autres formes de transport collectif comme le train par exemple. Encourager le transport collectif de grande capacité serait d'une très grande importance.

▪ Le transport urbain à Paris

Paris possède un système de transport urbain moderne car la fourniture de ce service est assurée pour le bien être des déplacements de toute la population. Le système permet d'offrir des services de transport urbain acceptable par la jonction d'organisation et d'entité régulatrice comme le Réseau pour l'Abolition des Transports Payants (RATP), etc.

Pour mieux faciliter la relation transporteur – passager, un plan de déplacement urbain de la ville de Paris a été défini et existe encore. Il est obtenu dans les stations de métro de la ville parisienne. Ce dispositif permet de fournir des informations sur les lignes de métro pour faciliter les passagers à prendre les décisions rapides qui ont rapport avec leurs besoins. Un exemple que nous pouvons réellement encourager à Port-au-Prince surtout que rien n'est défini, ni par les autorités, ni par les transporteurs pour aider les passagers à identifier les circuits.

Le Réseau Express Régional (RER) de Paris assure la traversée des grandes banlieues de Paris. Pour ce mode de transport, il existe aujourd'hui 4 lignes qui fonctionnent comme le métro de cinq heures trente (05:30) du matin à minuit trente (00:30) le lendemain.³

Les Bus fonctionnent de sept heures (7 :30) du matin à vingt heure trente (20:30). Sur quelques circuits (lignes), un service est assuré de vingt heures (20:00) à minuit trente (00:30). Pour assurer les transports nocturnes, un service appelé NOCTAMBUS fonctionne de une heure du matin (01:00) à cinq heures trente cinq (05:35) chaque jour, avec une répétition d'un bus toutes les heures.

Comparé à la ville de Port-au-Prince, à partir de 20 heures il est très difficile de trouver un véhicule assurant le transport collectif. Et, vers 21 heures 30 la ville est bloquée en matière de transport commun. Aucun bus ou autres véhicules collectifs n'est disponible. S'il faut se déplacer et qu'il n'y a pas de voiture privée disponible, il faut attendre le lendemain vers 5 heures pour trouver un véhicule collectif.

Le système de Paris est très intéressant du fait qu'il semble répondre aux demandes de la population en matière de transport urbain. Cette organisation permet à ce que la ville puisse fonctionner sans arrêt, même si dans certains cas c'est un transport au ralenti (exemple du transport nocturne).

³ A Paris et en Banlieue, dans le RER, dans les limites de la Ville, un seul billet "section urbaine" permet un trajet avec libre correspondance entre les lignes du métro et du RER. Sur le RER, la section urbaine comprend toutes les gares situées dans Paris. Prix des billets : 1,40 € à l'unité, 10,70 € le carnet de 10 tickets. Pour le RER, en Banlieue, au-delà des limites de la Ville de Paris, et pour le réseau SNCF, le tarif dépend de la longueur du trajet et de la classe choisie.

▪ ***Le transport ferroviaire à Paris comparé au cas de Port-au-Prince***

Paris : Le métro est entré en exploitation en 1900 et comporte aujourd'hui seize lignes. Il se caractérise par un gabarit relativement faible et une desserte de qualité (très fine) dans Paris. Il compte 15 lignes qui desservent toute la capitale et les communes en proche banlieue chaque jour depuis cinq heures trente (05:30 du matin jusqu'à minuit trente (0:30) le lendemain.

Port-au-Prince : la chambre des représentants de la république d'Haïti a voté le 27 juillet 1900 une loi sur la construction d'un chemin de fer à Port-au-Prince. Un chemin de fer qu'à l'époque était utilisé pour transporter de la canne à sucre et très peu de passagers. Aujourd'hui ce mode de transport est complètement disparu et rien n'est fait pour tenter de réinsérer ce mode de transport afin de faciliter les déplacements de masse.

▪ **Les taxis**

Pour assurer le transport des passagers individuels et dans des lieux particuliers, Paris disposait d'environ 15 500 taxis depuis le début de l'année 2007. Pour bien gérer les taxis⁴, les lieux destinés à la montée et à la descente des voyageurs de taxis sont organisés en trois catégories pour permettre de prendre le taxi sans trop grande difficulté.

La stratégie développée permet d'avoir :

- a) Vingt huit (28) stations principales, qui sont installées à proximité des principaux lieux touristiques, des grandes places qui attirent beaucoup de visiteurs. Les taxis sont disponibles tous les jours et ceci vingt-quatre heures par jour.
- b) Quatre-vingt dix (90) stations sont installées près des principaux axes de circulation dans les quartiers.
- c) Trois cent seize (316) autres stations dites "locales" sont placées près des bâtiments ouverts à tous (hôtels, hôpitaux, théâtres...).

⁴ Les taxis parisiens effectuent en moyenne 200 000 courses chaque jour. Selon l'organisation actuelle, un taxi est libre lorsque le lumineux blanc situé sur le toit du véhicule est allumé.

La stratégie ci-dessus nous permet de faire trois observations :

- D'abord les stations sont placées dans des endroits spécifiques.
- Ensuite la démarche est qu'il y ait des stations de proximité pour faciliter les passagers en évitant le moins de difficulté à trouver le véhicule.
- Finalement permettre de circuler à travers la ville sans trop grande difficulté.

En comparaison, la ville de Port-au-Prince ne possède pas encore aujourd'hui des stations de taxis mises en place pour offrir un service de qualité.

Les taxis font face à certains problèmes que nous citons :

- a) Pas de stations aménagées à Port-au-Prince. Les chauffeurs se créent des petites stations suivant le lieu où la demande s'accélère en fonction des activités. Ils font la navette des rues non couvertes par les bus,
- b) Les voitures taxis sont en grande majorité des anciennes voitures personnelles mises dans le service de transport collectif. Il est très difficile de trouver une voiture neuve dans ce service à Port-au-Prince,
- c) Du fait que ce secteur n'est pas contrôlé et qu'il n'existe aucun aménagement nécessaire, pour faire face au coût du carburant les chauffeurs ne se déplacent jamais de la station avec moins de quatre (4) personnes simultanément. Mais en règle générale définie par les transporteurs eux-mêmes, la voiture doit contenir six personnes plus le conducteur pour être remplie.

▪ **Le réseau routier Parisien**

Dans toute la ville de Paris, deux aspects sont remarqués ; premièrement la circulation et deuxièmement le stationnement. Pour que les autorités arrivent à avoir le contrôle des routes, ils ont placé dans la chaussée des principaux axes parisiens et dans la quasi-totalité des autoroutes de la région des capteurs électroniques. Les informations fournies par le moyen de cette méthode leur permettent de saisir la fluidité de la circulation et préciser en donnant l'information nécessaire sur les bouchons et la durée de parcours.

Pour faciliter le stationnement des véhicules, depuis 2007 il y a eu environ 755 000 places de stationnement dans la ville de Paris. Ces places se répartissent

entre celles des places autorisées sur la voie publique (165 000 – le long des rues), les garages du commerce (80 000), les places des parcs publics (70 000) et enfin les places existant dans les garages des maisons et les cours d'immeubles (440 000). Malgré que le stationnement soit payant pendant les heures de pointe, cela ne peut en aucun cas diminuer l'augmentation du nombre de véhicules dans la ville.

Pour trouver une amélioration, la mairie de la ville propose aux habitants de circuler dans les transports collectifs ou à vélo. Une mesure qui vise à réduire le nombre de véhicules circulant à travers la ville et qui automatiquement va diminuer les embouteillages, la consommation de carburant, la nuisance sonore, etc.

Ce projet est d'une grande importance parce qu'il permettra :

- a) d'abord de faciliter les déplacements à courte distance dans les banlieues sans même parfois se soucier de la difficulté de stationnement,
- b) ensuite sur le long terme de changer les habitudes de déplacements des habitants de la ville pour pouvoir être plus économique,
- c) finalement créer un environnement durable pour le bien-être de tous.

Dans le cas de Port-au-Prince, il n'est pas facile de commencer à penser à un tel projet du fait qu'il n'existe pas d'infrastructures suffisantes en matière de transport. Il faut signaler que les routes sont actuellement très étroites pour la circulation normale des véhicules qui commencent à être en très grand nombre pour la ville. Aussi la partie réservée aux piétons est utilisée par les conducteurs pour le stationnement, le commerce informel et le garage non-programmé et temporaire.

Un tel projet, si c'était réalisable actuellement, serait très intéressant pour la population de la ville de Port-au-Prince car il permettrait d'abord aux salariés des industries de sous-traitance, aux commerçants informels, aux étudiants et écoliers, etc. de réduire leurs dépenses de consommation en matière de transport. Ce projet pourrait aussi permettre de diminuer le nombre de véhicules en mauvais état assurant malgré tout le transport de passager dans toute la ville. Un problème qui mérite d'être résolu malgré la croissance continue de la demande de la population.

▪ Le réseau Cyclable

Comme dans les autres grandes villes où les jeunes qui utilisent les vélos sont en quantités importantes, Paris a pris la décision depuis la fin des années 1990 d'avoir en sa possession un réseau de pistes cyclables. Dix-huit ans après la mise sur pied de ce système complexe, un aménagement cyclable de 371 km existe. Cet aménagement comprend les bandes et les pistes cyclables de même que les couloirs de bus élargis pour permettre à ceux qui utilisent les vélos d'être en sécurité sur une voie prioritaire aux bicyclettes. Une telle démarche arrive automatiquement avec la décongestion de la ville des véhicules privés en très grand nombre, de la réduction du gaz à effet de serre, de la protection de l'environnement, de la réduction du bruit dans des quartiers résidentiels etc.

Pour inciter la population de la ville à utiliser ce type d'engin transporteur (mais individuel), la municipalité de Paris a mis sur pied depuis le 15 juillet 2005 un système de location de vélos de libre-service (ou self-service). Un modèle qui a déjà été expérimenté dans les villes de Rennes et de Lyon dans le but de trouver une solution aux difficultés ci-haut citées qui existent à travers les villes.

Le nombre de vélos mis à la disposition de la population parisienne a connu une croissance depuis le lancement du projet pour arriver à 10 648 dans les 750 stations de service disponibles en juillet 2007. Des mesures ont été prises pour augmenter le nombre de vélo disponibles à plus de 20 600 à la fin de l'année 2007 et arriver à créer 1451 stations de services dans toute la ville.

Cette démarche visant certainement le long terme, mais les problèmes de gestion de ce réseau cyclable seront très répétés. Sachant que le but est d'offrir un libre service. Il faut en ce sens que les autorités cherchent à développer des procédés pour inciter les utilisateurs à comprendre que le véhicule leur appartient et qu'il faut bien le protéger. En Haïti, il sera encore longtemps très difficile de penser un tel moyen de transport car les infrastructures de base ne sont pas encore disponibles pour recevoir un tel projet. Mais cette tentative reste très attirante pour ses privilèges de réduction de coût et l'utilisation de moins d'espace à travers la ville.

Section 3 Le modèle de Lyon

La ville de Lyon est très stratégique pour la France en matière de transport du fait de son emplacement de carrefour (*comme c'est le cas de Port-au-Prince qui se situe au centre de la carte géographique du pays et représente aujourd'hui le point de départ de toutes les stations à destination des autres villes du pays*). Dans cette partie se présente le système d'organisation du transport de cette ville qui est considéré comme étant un exemple en matière de transport pour toute la France et qui peut être imité à Port-au-Prince même si cela va prendre beaucoup de temps pour rétablir les infrastructures routières.

▪ Le réseau urbain Lyonnais

Le dispositif mis en place dans le système du transport en commun Lyonnais est capable de répondre et de satisfaire à la demande des passagers du transport collectif dans de très bonnes conditions. Le mode d'organisation qui existe actuellement permet de desservir soixante deux (62) communes de l'ensemble constitué de la ville, des villages, et de ses environs.

Le réseau est réparti en plusieurs modes de transport routier qui ensemble offrent un service complet répondant aux besoins de déplacements de la population ;

- Le mode routier contient deux cent cinquante (250) lignes reparties en cent dix-neuf (119) lignes d'autobus, sept (7) lignes de trolleybus, dix-neuf (19) lignes de minibus et cent cinq (105) lignes de bus scolaires.
- Le mode ferroviaire contient neuf (9) lignes reparties en quatre (4) lignes de métro, trois (3) lignes de tramway et deux (2) lignes de funiculaire.
- Pour faciliter le déplacement⁵ dans des endroits proches, les autorités ont innové avec la mise en place d'un système de vélo appelé "Vélo'V". Tout a commencé en 2005 et en 2006 il y avait déjà 3000 vélos disponibles pour la population.

⁵ Aspect qui n'est pas pris en compte à Port-au-Prince, où chacun doit s'arranger pour assurer son déplacement et celui de sa famille selon ses moyens et selon les moyens de transport disponibles pour la période du déplacement.

En comparaison avec la ville de Port-au-Prince ;

- Selon ce qui est arrangé par les autorités du transport collectif de passager, Port-au-Prince possède environ 25 circuits formels. Mais, il existe aussi des circuits non-programmés qui sont créés par les transporteurs eux-mêmes pour permettre à la population de trouver un moyen d'arriver plus près de leurs habitations communautaires.
- Etant donné qu'il existe seulement le mode de transport par route, tout ce qui se fait dans le secteur est concentré sur ce mode de transport.
- La ville ne peut pas se permettre d'implanter des vélos, car les routes existantes ne sont même pas capables d'offrir un bon service aux véhicules de transport collectif.
- Parfois il n'est même pas possible de circuler à pied pour des raisons de propreté et de sécurité, voire en vélo.

▪ **Le transport ferroviaire à Lyon**

La ville de Lyon est, par sa position géographique, considérée comme étant un nœud ferroviaire majeur pour toute la France. Il existe une grande quantité de gares de train dans la ville de Lyon, ce qui facilite l'organisation de ce type de transport et une couverture assez intéressante de l'espace. Les différentes gares ferroviaires sont éparpillées à travers la ville dans des endroits différents en même temps qu'une vraie couverture de l'espace urbain pour satisfaire les utilisateurs du service.

Il y a des gares qui ne font pas partie des principales gares de la ville de Lyon mais permettent aussi à la ville de desservir d'autres communes de l'agglomération ou l'aire urbaine. Ces gares sont rattachées à des lignes spécifiques qui elles aussi interviennent dans le transport urbain de la région Lyonnaise.

▪ Le transport durable à Lyon comparé à celui de Port-au-Prince

La ville de Lyon semble mettre en place actuellement une action pour permettre à son système de transport de suivre une vitalité durable, car les transports sont toujours sources d'un certain nombre de nuisances. Les transports sont en France à l'origine de 28 % des émissions de gaz à effet de serre et dépendent du seul pétrole pour 97 % de l'énergie qu'ils utilisent. L'électricité est aussi une source d'énergie utilisée dans le transport urbain de passager à travers la ville de Lyon.

En comparaison avec Port-au-Prince, la seule façon de faire fonctionner les véhicules publics actuellement est d'utiliser le carburant, si on devrait penser à l'électricité cette dernière forme d'énergie est disponible à Port-au-Prince en quantité insuffisante. Elle ne pourra en aucun cas répondre à la demande d'énergie pour faire fonctionner les véhicules collectifs.

Aucune action n'est menée pour apporter une solution durable à la situation telle qu'elle est aujourd'hui à Port-au-Prince et qui se dégrade de plus en plus. Par exemple, les nuisances sonores s'intensifient alors que les autorités ne prennent aucune mesure de correction de la situation face à des conducteurs qui ne respectent aucune règle de conduite et de sécurité, même si parfois ils ne sont pas au courant des normes et des principes existants.

Plusieurs actions ont été menées depuis 2002 à Lyon dans le but de stimuler la propreté dans les transports et de modifier le comportement des habitants. Pour obtenir les résultats de cette démarche, nous constatons qu'il a été défini un objectif global à travers des objectifs stratégiques au niveau de la région Lyonnaise pour ;

- atténuer les nuisances sonores dues aux transports,
- réduire les émissions de gaz à effet de serre,
- renforcer les mesures de régulation dans les zones à forte concentration de trafic,
- corriger les mauvais comportements de conduite pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre de décès dus aux accidents de la route,
- etc.

Constat : Cette démarche permettra sans doute à la ville de Lyon d'assurer le développement et la continuation du système de transport collectif mis en place actuellement. Il est ainsi évident de constater :

- a) L'effort qui est en train d'être effectué pour assurer la sécurité des passagers et des véhicules à travers la ville (sur toutes les lignes),
- b) La prise en compte des difficultés comme les nuisances sonores, la rapidité des déplacements et le comportement des conducteurs.

Ces exemples doivent être à l'avenir très encouragés à Port-au-Prince pour améliorer la situation des activités de transport collectif. Mais, il est certain qu'il fallait d'abord penser à corriger le manque d'infrastructure qui permettra de répondre à ces exigences. La situation dans laquelle le transport se fait actuellement à Port-au-Prince mérite de prendre des mesures d'urgences durables.

Couverture de l'espace Lyonnais et le cas de Port-au-Prince

Du fait que le réseau routier est construit sous forme de toile d'araignée, cette méthode a permis aux lignes de transport de couvrir toute la région lyonnaise en se croisant quelquefois l'une l'autre. A partir de cette configuration, toutes les banlieues sont desservies et la population est devenue de plus en plus satisfaite.

La différence avec la ville de Port-au-Prince, est que le centre-ville est le point central de tous les circuits et chaque commune est desservie par un circuit unique sans que des traversées existent. En conclusion, une route emmène dans une commune précise et les déplacements à l'intérieur ne sont pas gérés dans la distribution et la couverture du circuit. Un handicap majeur dans la disposition et le mode de gestion du transport urbain de cette ville.

Satisfaction des usagers

L'un des exploits de la ville de Lyon en matière de transport ferroviaire fut en 1981 la mise en place du service Transport Grande Vitesse (TGV) qui a fait le bonheur de toute la population en matière de rapidité. Cette innovation a progressivement changée les trafics interrégionaux et nationaux. Cet effort considérable dans le domaine a aussi apporté une modernisation dans les transports

urbains et régionaux. (Ce qui fait la différence du modèle développé dans la ville de Lyon en matière de transport urbain est la recherche d'apport de solutions de proximité et de facilité).

Management du réseau

Nous avons constaté dans le modèle de management du transport de la ville de Lyon plusieurs points importants qui peuvent être considérés comme exemple à reproduire et peuvent permettre de corriger les irrégularités dans le management du transport urbain de Port-au-Prince pour améliorer la situation.

Nous pouvons identifier le mode d'organisation qui permet de desservir les communes, comprenant les villages, les quartiers. Il y a aussi la prise en compte des heures de fonctionnement des types de véhicules et leurs positionnements à travers toute la ville pour mieux offrir le service répondant aux modes de déplacements de la population. Enfin, l'importance de la question de la sécurité des usagers de la route.

▪ **Le modèle de SIMBAD appliqué à Lyon**

Dans l'objectif d'avoir un modèle qui permettrait de mieux poser les actions de gestion liées aux activités de transport à travers la ville de Lyon et de ses environs, le modèle SIMBAD (Simuler les MoBilités pour une Agglomération Durable) a été développé au Laboratoire d'Economie des Transports (LET) de cette même ville.

Il est certain que les stratégies mises en place à partir de ce modèle vont permettre à cette collectivité de répondre aux grands défis de la métropolisation et de l'étalement de la tâche urbaine, à la complexification des jeux d'acteurs, tout autant qu'aux questionnements sur les déplacements : territorialisation, gestion des effets de l'urbanisme sur les déplacements et de la mobilité sur l'urbanisme, allongement des portées temporelles et spatiales, intégration de la multimodalité et de l'intermodalité à travers les villes, prise en compte du transport de marchandises, diversification des comportements, etc.

Le modèle SIMBAD a pour objectif de tester les politiques alternatives de transports et d'urbanisme, pour rendre compte de leurs impacts sur la mobilité

urbaine et les évaluer à l'aune du développement durable (intégrant les dimensions économiques, sociales et environnementales), qui conditionnent les indicateurs à retenir tant pour formuler les scénarios politiques prospectifs que pour en évaluer et comparer les effets. Conçu à l'échelle de l'aire urbaine, le modèle SIMBAD est actuellement appliqué dans la gestion du système de transport urbain de la ville de Lyon et ceci à un horizon de 2025.

Avantage de ce modèle appliqué à Lyon

- L'application de ce modèle développé à Lyon permet de prendre en compte :
- a) La localisation des activités économiques et la localisation résidentielles pour assurer les interactions des déplacements ;
 - b) Les déplacements individuels pour mieux régler les lignes de transport public et les déplacements dans des véhicules privés ;
 - c) Le transport de marchandises pour définir les règles et les principes qui permettront de distinguer le transport collectif et le transport de marchandises et assurer une meilleure distribution sur les routes ;
 - d) Garantir une vraie affectation des déplacements sur le réseau routier pour le bien être des passagers du transport collectif.

Les difficultés du réseau

Le réseau lyonnais fait face sans doute à des difficultés liées à sa grande capacité et à sa desserte massive. Du fait que le réseau sert à offrir un transport de qualité à la population lyonnaise et aussi à tous ceux qui désirent traverser la ville pour se rendre ailleurs, demande que la gestion soit toujours optimale pour éviter de perdre le contrôle de la circulation des véhicules à travers la ville.

C'est exactement ce qui se passe actuellement à Port-au-Prince qui est devenu depuis plusieurs décennies un carrefour en matière de transport pour Haïti. Toutes les stations d'embarquement (même si ce ne sont pas des gares routières) pour les autres villes du pays sont situées à Port-au-Prince. Ce qui fait que la densité des déplacements qu'entraîne la circulation automobile augmente de plus en plus. Comment résoudre le problème pour changer l'image de la ville ?

Section 4 *Les résultats de ces modèles de gestion de transport urbain*

Pour essayer de bien comprendre les deux modèles des deux villes présentées ci haut, nous prenons le soin d'exposer sous forme de synthèse d'analyse les deux modèles de transport urbain présentés dans le travail.

▪ Modernisation du système de transport urbain en France

Dans les deux modèles qui sont présentés précédemment, nous avons compris que l'Etat français cherche de plus en plus à moderniser son système de transport afin non seulement de faciliter le déplacement de la population mais aussi de gagner beaucoup plus en termes économiques et sociales. La mise en place de ces deux modèles a permis aux dirigeants d' :

- implanter un réseau de transport rapide en site propre, ce qui a été constaté avec surtout le TGV et dans les autres autobus où la propreté est obligatoire. La rapidité est aussi remarquable dans le respect des heures d'embarquement et de débarquement dans les deux villes.
- établir des plans de gestion des déplacements pour une meilleure circulation des personnes et des véhicules. Dans ces modèles, il est remarqué des endroits de stationnement, des autoroutes pour la libre circulation des voitures privées et des véhicules de transports collectifs.

Les deux villes imposent aussi des seuils maxima quant au nombre de places de stationnement à l'intérieur des villes et prennent en compte de façon régulière leurs politiques de stationnement.

▪ Contribution à l'accommodement déplacement-activité et contribuer à la qualité de vie des habitants

Les villes de Paris et de Lyon se sont engagées à adopter une politique de transport durable au bénéfice de tous les usagers de la route et à l'image des villes de façon intégrale. Cette politique prend en compte les grandes orientations qu'il faut

en matière de transport urbain à l'égard des multiples déplacements qui peut y avoir pendant une journée. Ces actions ont pour effet de faciliter les déplacements des résidents des deux villes, qu'ils soient en utilisant des véhicules privés ou des véhicules de transport collectif disponibles.

Pour permettre aux gens de mieux se déplacer, les autorités et les institutions qui œuvrent dans le domaine du transport collaborent à l'aménagement des voies publiques, à la sécurité qu'il faut y avoir sur les routes et les autoroutes, au bon fonctionnement du transport collectif, à la réduction des temps de déplacement en autobus et en train. Le transport urbain devient en ce sens dans les deux villes une activité rationnelle et économiquement importante qui ne peut être prise à la légère.

Aussi à cause de l'accroissement de la population dans les deux villes, il est clair aujourd'hui que la vie de la population repose directement sur l'importance qu'elles accordent aux systèmes de transport et spécialement le transport urbain et interurbain.

Dans les plans de transport de Paris et de Lyon, nous constatons qu'ils ont pris en compte la question du déplacement pour améliorer la qualité de vie des familles qui résident dans les deux villes.

La démarche permet de chercher de plus en plus à créer une bonne relation entre le plan de transport urbain et l'amélioration des déplacements des familles. Ce qui contribue sans doute à l'amélioration de la qualité des déplacements et favorise l'épanouissement des différents membres qui les composent.

Tout ceci se fait par l'amélioration, d'une part, de l'offre de services du transport en commun, tant au niveau de la desserte que du temps du déplacement, du confort, de l'accessibilité, de la sécurité, et, d'autre part, du mode d'usage de l'automobile qui semble être une stratégie gagnante pour éviter l'exode des jeunes familles vers les banlieues et améliorer la qualité de vie dans les quartiers.

▪ La sécurité des déplacements sur les routes

Le système de transport qui existe aujourd'hui dans ces deux grandes villes françaises permet non seulement d'améliorer le déplacement de la population, mais aussi un déplacement de plus en plus sécuritaire pour les usagers de la route. Les autorités de ces deux stratégiques et importantes villes en matière de transport cherchent surtout à avoir le contrôle des paramètres qui permettent de limiter les accidents de la route.

Pour pouvoir mieux réglementer les déplacements et assurer la sécurité de tous, il existe des bureaux de sécurité qui s'occupent de la gestion des déplacements, de sécuriser les zones de chantier de construction, de réduire la limite de vitesse sur l'ensemble des rues locales à l'exception des artères, de réaménager les abords des stations de métro, d'améliorer le marquage des traverses piétonnes, de réduire les largeurs de la traversée des chaussées et de sécuriser une grande quantité définie d'intersection par année, en priorisant les plus problématiques.

Nous pouvons constater dans ces mesures la prise en compte du transport urbain sur le long terme pour permettre d'assurer le développement de ce secteur dans les deux villes. Un tel aspect dans la gestion du transport devrait servir à améliorer le fonctionnement du transport collectif sur le court terme et corriger certaines erreurs sur le long terme.

Les actions qui sont en train d'être menées actuellement dans les deux grandes villes sont inscrites dans un plan de déplacements urbains (PDU) pour toute la France. Elles permettent d'assurer les déplacements dans de bonnes conditions de fluidité, de sécurité et d'accessibilité pour tous.

Dans le cas de la ville de Port-au-Prince, il serait aussi très important de concevoir un plan de déplacements urbain (PDU) pour pouvoir faciliter et réglementer les actions quotidiennes. Ce plan pourra permettre de redéfinir les circuits existants à travers Port-au-Prince et en même temps couvrir plus de quartiers et créant d'autres circuits qui auront pour but de traverser les circuits existants actuellement.

Présentation d'autres modèles existants

▪ **Le Modèle MOBISIM**

Le modèle MobiSim (développé par : A T N S.A, *Application de Techniques Nouvelles, PARIS* et le Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer) intègre les différents processus qui structurent l'aire urbaine afin d'étudier, de comprendre et de gérer l'évolution de la mobilité urbaine des agglomérations françaises et européennes à l'horizon 2025. MobiSim est un modèle multi-agent qui repose sur la description des comportements de localisation et de déplacements des ménages et des entreprises.

Ce modèle est très intéressant du fait que ses promoteurs se préoccupaient de comprendre le comportement de quatre (4) types d'agents qui permettront de mieux concevoir les interactions entre eux. Ils sont présentés de la façon suivante :

- Les Agents Dynamiques (Ménages et Entreprises) qui évoluent en taille, nombre, localisation et activité.

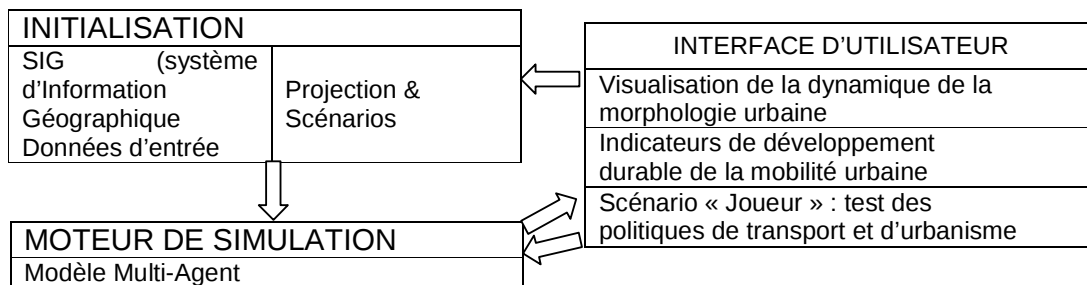
Le modèle prend en compte les événements démographiques (naissances, morts, mises en couple, séparations, émancipation des enfants), les transitions économiques des individus (activité/inactivité, emploi/chômage), les choix résidentiels des ménages, les scénarios macro-économiques (taux de chômage, évolution de l'âge de fin d'études, comportement de maternité et de cohabitation), la stratégie de localisation des entreprises, le marché immobilier et le marché de l'emploi.

- Les Agents Statiques (infrastructures routières et réseaux de transport en commun) qui caractérisent les offres de transport Voiture Privée (VP) et Transport en Commun (TP) (connections, longueurs, vitesses, capacités et prix).
- Les Agents Espace (zones statistiques ou administratives) qui font référence aux différentes zones urbaines. *L'attractivité de la zone dépend pour chaque ménage ou entreprise des préférences de l'agent dynamique. Ce calcul prend en compte divers critères tels que les prix immobiliers, le cadre de vie, l'accessibilité aux activités rurales et urbaines, et la qualité des infrastructures de transport.*

- Les Agents Globaux (décideurs politiques, gestionnaires de réseaux, groupes de pression, etc.) qui permettent de prendre en compte la dynamique de l'occupation du sol selon les actions de ces agents.

Ce modèle nous permet de comprendre qu'il est important de prendre en compte les déplacements des personnes à travers les villes et le transport de marchandises pour mieux assurer leurs relations.

Nous constatons que ce modèle tel qu'il est présenté permet de découvrir plusieurs configurations en matière d'organisation sous forme de résultat pour satisfaire les besoins des populations des villes. Même s'il faut penser à s'associer ce nouvel aspect de concevoir le transport urbain à travers les villes aux infrastructures disponibles qui peuvent accepter ce modèle.



Source : ATN, YM, Paris le 15 juin 2005

A partir de cet exemple on peut volontiers réaliser que la ville de Port-au-Prince devrait, dans la mise en place de sa stratégie de transport collectif, nécessairement prendre en compte, les différents agents qui interagissent ensemble et qui ne peuvent en aucun cas être mis à l'écart (énoncé dans ce modèle).

▪ **Le Modèle FRETURB**

Le modèle FRETURB est un modèle construit pour étudier et améliorer le transport de marchandises à travers les villes, il est développé dans le laboratoire d'économie des transports à Lyon en 2000 avec des corrections en 2001 et 2005 (source : Jean Louis ROUTHIER, Ingénieur Chercheur – LET).

Dans le cadre du programme national "Marchandises en Ville" initié par la direction de la recherche du Ministère des transports (DRAST) et le modèle proposé par le Laboratoire d'Economie des Transports, ce travail a été introduit.

Construction du modèle

Le modèle est construit à partir des éléments essentiels et fréquents qui apparaissent dans le transport de marchandises. Il prend en compte le stationnement, le positionnement des entreprises et la localisation des pistes de débarquement comme chez le client par exemple. Aussi est pris en compte la durée de stationnement et le poids des véhicules de transport de marchandises.

Avantage du modèle

L'avantage de ce modèle est qu'il permet de prendre en compte les déplacements des véhicules qui circulent à travers la ville et qui ont pour activités de transporter des marchandises. Si on pense résoudre ou prendre des mesures de corrections seulement pour le transport collectif, le transport de marchandises restera toujours un handicap majeur dans le management du réseau.

Limites du modèle

Les limites du modèle sont liées au fait qu'il sera très difficile à partir de plan défini de limiter certaines anomalies dans le transport de marchandises ou même faire des exigences. Par exemple prévoir des heures de stationnement spécifiques dans des endroits bien définis pour éviter des embouteillages dans des heures de pointes ou la circulation des personnes est beaucoup plus important que celle des marchandises..

CHAPITRE II.- Diagnostic actuel du secteur du transport en HAÏTI et essentiellement à Port-au-Prince

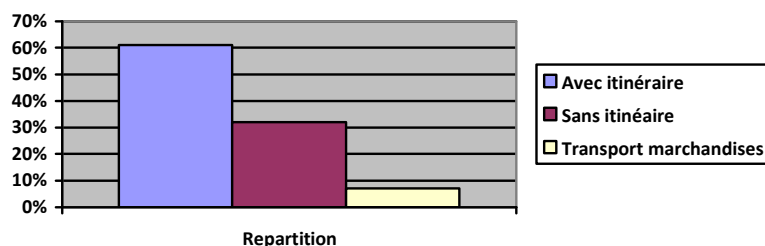
Le parc automobile en tenant compte des différents types de véhicules, les règlements qui sont établies suivant les différentes théories qui poussent les autorités à introduire des prescriptions, les résultats sous forme de production et les coûts du secteur sont autant d'éléments qui sont traités dans ce chapitre.

D'abord pour permettre de mieux arborer le diagnostic, voici un succinct sur les représentations du transport en Haïti. Selon les données disponibles à l'Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique pour la période 2004-2005.

Représentations du transport

Le transport en Haïti est divisé en général en trois particularités, mais le plus important reste le transport avec itinéraire.

- Avec itinéraire : Tous les véhicules du transport public qui desservent des circuits bien définis. Donc, un point précis de départ et un arrêt final (les circuits à l'intérieur des différentes villes, le transport de ville à ville, etc.).
- Sans itinéraire : Tous les véhicules qui n'ont pas de destination précise. Ils sillonnent les rues et acceptent de prendre des passagers à destinations différentes.
- Transport de marchandises : ces véhicules se retrouvent surtout près des marchés publics. Ils sont à la fois avec et sans itinéraire.



Source : Ministère de l'économie et des finances, Institut haïtien de statistiques et d'informatiques (2004-2005)

Section 1 Le parc automobile

Pour assurer le transport des passagers à travers la région métropolitaine de Port-au-Prince, il existe aujourd'hui environ vingt trois mille trente quatre (23034) véhicules ⁶(Résultats définitifs : IHSI – MEF (2004-2005), Enquête Transport). Sur certains circuits il existe des véhicules précis, et sur d'autres on retrouve tous les types de véhicules disponibles. Pourtant toutes ces catégories de véhicules ne suffisent pas à répondre à la demande des passagers voir offrir un service approprié.

L'Etat n'intervient pas dans l'attribution des types de véhicules sur un circuit, il revient au transporteur de prendre la décision concernant le circuit à effectuer avec son véhicule. A la fin de 2007 la décision formelle à été prise pour que les véhicules soient identifiés en fonction du circuit à effectuer.

Dans le secteur les catégories de véhicules sont définies de la manière suivante ;

Catégorie 1

a) Le Tap-Tap (la camionnette)

Il représente environ (40%) des véhicules et est présent dans la majorité des circuits.

Ce modèle de véhicule, de très petite capacité, date de très longtemps dans l'histoire du transport en commun à Port-au-Prince. Il peut transporter approximativement 16 personnes dans de très mauvaise condition. Résultat, beaucoup de véhicule sur la route, moins de passagers transportés, donc augmentation de l'embouteillage.

Pour être à bord, il faut se plier le dos pour ne pas se frapper la tête, pour ensuite s'asseoir sur des sièges en bois (sans coussins) et s'accrocher (en tenant en grande majorité une barre de fer placée au plafond).

b) Le minibus

Estimé à 5% de la flotte, il est un type de véhicule en croissance qui s'est apparu vers les années 1990 dans les différents circuits existants à travers Port-au-Prince. Ce véhicule a eu sa raison d'être pour plusieurs raisons :

⁶ Une quantité qui ne peut pas satisfaire la demande, sachant que la plupart de ces véhicules sont des Tap-Tap (Camionnettes) et sont limités à transporter 16 passagers en même temps.

- 1- des routes trop étroites, ou les autobus ne peuvent pas faire les croisements et créent des embouteillages de grande importance,
- 2- il est plus rapide et prend beaucoup moins de temps que les autres types de véhicules qui effectuent les trajets,
- 3- il réalise moins d'arrêt que les autobus car il contient moins de passager (16 passagers contre 35 au minimum pour les autobus).

L'utilisation de ce véhicule ne peut pas être encouragée sur les différents circuits, mais son service peut-être utilisé pour effectuer des circuits de faible demande.

c) Le bus moyen

Le bus moyen⁷ est exactement le même que le minibus d'écolier utilisé aux Etats-Unis d'Amérique.

Quand ce véhicule est présent dans les circuits, comme le cas des autres minibus, il est très demandé du fait de son confort par rapport aux autres véhicules disponibles dans le secteur. Il peut être, comme son précédent, utilisé pour effectuer des circuits particuliers afin d'éviter de l'embouteillage dans des endroits de grande affluence.

Catégorie 2

d) L'autobus ou le bus

C'est un gros véhicule collectif qui assure le déplacement des passagers dans les villes. Il peut assurer le transport de plus de 40 personnes, c'est un grand bus construit et acheté à l'extérieur du pays⁸.

Il est très demandé pour son confort et transporte un plus grand nombre de passager par rapport aux premiers. Ce véhicule existe en quantité limitée à travers la région métropolitaine de Port-au-Prince en fonction de son coût élevé d'acquisition. Il n'est pas représenté sur tous les circuits, il est sélectionné en amont par son propriétaire en fonction d'un circuit ou les passagers paient normalement la course⁹.

⁷ De même que les précédents, il existe une contrainte de places qui ne dépasse pas vingt deux (22) passagers assis pour être rempli. Encore cause d'embouteillage de plus de véhicule pour transporter le moins de passagers.

⁸ Le véhicule est complètement fabriqué à l'extérieur et acheté pour être automatiquement mis en service.

⁹ Sachant qu'en Haïti les passagers paient après le service et prennent l'habitude de payer ce que bon leur semble, soit la course ou la distance

Ce véhicule devrait être encouragé par l'Etat pour aider les propriétaires à faire plus d'acquisition. Il pourra permettre de transporter beaucoup plus de passagers avec moins de véhicules dans de plus bonnes conditions.

e) Le canter bus

Le Canter bus est un véhicule qui utilise le support du modèle canter disponible actuellement sur le marché. Le véhicule est acheté à l'extérieur et les constructeurs haïtiens ajoutent la carrosserie construite exclusivement en HAÏTI.

Au début de ce mode de construction, les "canters" utilisés étaient de quatre (4) roues, et la capacité d'embarquement était réduite par rapport à celui d'aujourd'hui qui est de six (6) roues et peut contenir 35 passagers environ.

Ce véhicule est très apprécié par les jeunes dans les circuits de grande fréquence parce qu'il offre la possibilité aux passagers d'écouter de la musique sur la route (des discos roulant).

Les mêmes problèmes persistent avec ce type de véhicule parce qu'il n'est pas spacieux, les sièges sont construits avec des planches sans coussins, et les places disponibles pour les passagers sont arrangées de façon très irrégulières. Le véhicule pourrait être utilisé dans le transport collectif urbain, mais demande de revoir sa conception et intégrer des normes de sécurité, d'hygiène et de santé.

Catégorie 3

f) Le camion bus

Le camion bus est un véhicule aménagé en Haïti par des constructeurs artisans du milieu pour répondre aux différents besoins de voyageurs dans des endroits où les routes ne sont pas en bon état.

Il est considéré comme le plus grand moyen de transport routier du pays. La construction est faite avec une ouverture du côté droit pour faciliter le passager, surtout que le croisement se fait sur la partie gauche du véhicule.

Le camion bus est construit à partir des têtes de véhicules importés pour être ensuite aménagé au début en bois et plus récemment il y a dix (10) ans environ en métal, par les constructeurs haïtiens avec des touches de peintures artisanales qui sont propres au milieu haïtien.

Ce véhicule ne respecte aucune norme de sécurité pour les passagers et l'Etat en ce sens n'intervient pas jusqu'à aujourd'hui pour tenter de corriger les dangers existants. *Du fait le coût d'entretien de ces véhicules est énorme, les propriétaires et les transporteurs exigent à ce que ces véhicules soient toujours surchargés pour effectuer un voyage.*

g) Le camion boîte

Le camion boîte, représenté à environ 4,4%, semble être le plus mauvais véhicule disponible dans le secteur du transport en commun dans la région. Ce n'est pas un véhicule de transport de passagers, il vend son service dans les périodes où la demande est très forte, par exemple les heures de pointes dans des circuits à forte demande. Comme le circuit carrefour – centre ville.

Les passagers à bord ne peuvent, dans la majorité des cas, s'asseoir du point d'embarquement jusqu'à la destination. Si par hasard il existe des bancs pour les passagers, l'espace réservé pour le transport debout contient beaucoup plus de personnes que les sièges.

Dans le transport collectif une telle situation ne peut pas être acceptée par les responsables de transport urbain à travers Port-au-Prince. Ce genre de véhicule est toujours la cause de plusieurs accidents sur la route et de nombreux affrontements entre les passagers à l'intérieur du véhicule pendant la course.

Des mesures doivent être prises pour interdire ce véhicule dans le transport de passagers à travers la ville de Port-au-Prince.

Catégorie 4

h) La voiture taxi

Il est placé en deuxième position à plus de trente sept (37%) du nombre de véhicule utilisant les différentes voies de la ville de Port-au-Prince.

La voiture taxi est utilisée seulement pour effectuer des circuits où il n'existe pas d'autres véhicules. Il ne peut transporter plus de six (6) personnes à la fois.

Il est surtout utilisé pour transporter les écoliers et les employés des entreprises reculées des grandes rues (appellation haïtienne) ou les autres moyens de transport collectif ne circulent pas.

Difficulté : Il n'existe pas de gare pour ces fameux taxis (collectif). Ils sont plutôt éparpillés à travers les zones où il peut y avoir une demande et/ou dépendamment de la volonté du conducteur. Quelle mauvaise organisation !

i) La moto

La moto est le type de véhicule public qui au cours de ces trois (3) dernières années (2006, 2007 et 2008) connaît une croissance exceptionnelle à travers les différentes grandes villes du pays, et surtout dans toutes les localités de la ville de Port-au-Prince.

Du point de départ à la destination, le véhicule transporte deux personnes et suivant la demande jusqu'à trois (3) personnes.

Analyse

Sécurité : Il n'est pas rare de voir dans les quartiers Port-au-Prince des motocyclettes montées à deux ou même à trois personnes.

Principaux avantages : ils sont plus rapides et peuvent éviter les embouteillages en se faufilant entre les voitures.

Risques : accidents répétés à travers la ville

Donc, ce type de véhicule transporteur ne peut pas être encouragé en Haïti parce qu'il n'existe pas de route disponible pour sa circulation. Trop de risque d'accidents existent et des mesures de contradictions doivent être prises pour éviter sa croissance dans les différents circuits.

Son service peut être utilisé pour assurer les transports de proximités dans les endroits reculés où les autres véhicules n'arrivent pas.

Section 2 L'organisation du transport en Haïti

Une seule institution publique détient le pouvoir de contrôler tout ce qui se passe en matière de transport sur le territoire haïtien. Le Ministère des Travaux Publics Transport et Communications (MTPTC) est selon la loi du 18 octobre 1983, l'organisme central qui a pour obligations de concevoir, de définir et de concrétiser la politique du pouvoir exécutif dans les domaines du transports ¹⁰(www.mtptc.gouv.ht).

La loi admet qu'il à les capacités les plus importantes en matière d'infrastructures de toutes sortes, de normalisation, de réglementation et de contrôle de toutes les activités du secteur qu'elles soient réalisées par des organismes publics ou par des entités privées.

Pour assurer la mise en bon état des routes du pays un organisme autonome a été créé et publiée dans le journal officiel de la république d'Haïti (Le Moniteur) le 24 juillet 2003 sous le nom de Fonds d'Entretien Routier (FER). Il est géré par un Conseil d'Administration comportant un représentant du MTPTC, un représentant du Ministère de l'Économie et des Finances (MEF), un représentant du Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales (MICT), un représentant des associations de chauffeurs et un représentant des importateurs de produits pétroliers.

Aujourd'hui, le résultat est peu significatif et l'état des routes est de plus en plus dégradant. La mission définie dans la création du FER semble être bonne, mais les actions de cette organisation publique ne pèsent pas encore assez dans la balance des résultats espérés.

- Les autres organismes qui interviennent dans le transport sont :
- Le Ministère du Plan et de la Coopération Externe (MPCE), qui planifie les politiques et évalue les besoins de la population.
 - Les collectivités locales, qui jouent un rôle associatif dans la définition et la mise en œuvre de la politique de transport en Haïti.

¹⁰ Ce qui par la suite ne va donner aucun vrai résultat parce que le ministère gère de préférence la construction et l'aménagement des routes. Il faut en ce sens une direction pour administrer le transport collectif à Port-au-Prince et avec la Direction de la Circulation et de la Police routière contrôler les actions des chauffeurs transporteurs de la région.

Ils existent beaucoup d'organismes publics définissant les stratégies à adopter, mais il n'existe pas une institution publique pour administrer de façon permanente le transport collectif urbain de la région métropolitaine de Port-au-Prince.

Le réseau routier haïtien pour garantir le transport

La longueur approximative du réseau, de 3400 km (MTPTC) fut construite il y a plus de vingt ans. Pour identifier les routes, on les classe de façon suivant :

Description	Estimation	Détails	Traffic véhicules/jour
Routes nationales	entre 650 et 700 km	joint les différentes villes du pays	1000 à 4000
Routes départementales	environ 1500 km	joint les centres urbains aux routes nationales	200 à 1000
Routes communales	environ 1200 km	desserte intérieure des communes	trafic très faible

Etat du réseau routier

Plus de quatre-vingt pour cent du réseau routier est en très mauvais état. Seulement moins de 20% des routes sont revêtues sur toutes les routes nationales.

Aujourd'hui les actions pour construire les routes sont insuffisantes et les travaux de constructions ne sont pas toujours réalisés par ordre de priorité. Même si tout le réseau devient prioritaire pour le pays.

Etat	Bon	Moyen	Mauvais	Très mauvais	Total
En km	350	350	1000	1700	3400
En %	10	10	30	50	100

Source : Enquête sur le transport (2004-2005), Ministère de l'Economie et des Finances, Institut Haïtien de Statistiques et d'Informatiques.

A Port-au-Prince, une très grande partie des routes est en mauvais état et les mesures d'aménagement ne sont pas suffisantes pour améliorer la situation. Il est certain que les routes méritent d'être reconstruites et repenser la configuration en tenant compte de la situation actuelle de la ville.

Avant les chauffeurs pouvaient utilisés les voies de secours, faute de canalisation, ces voies en sont plus utilisables aujourd'hui. Exemple des voies secondaires dans les hauteurs de Martissant autrefois qui ne sont plus en état d'être utilisées ni par les véhicules privés, encore moins les véhicules collectifs.

Conditions pour devenir conducteur en Haïti et la situation actuelle

En Haïti et à Port-au-Prince en particulier, 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'obtenir un permis de conduire, qui jusqu'en 2006 était très facile 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 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 contrôle de la Circulation des Véhicules pour obtenir son permis de conduire.

Constant : Aujourd'hui, face à la situation telle qu'elle se présente à travers la ville nécessite à ce que des mesures soient prises autour de ceux qui peuvent ou pas conduire un véhicule de transport collectif sur les différents circuits. Ces chauffeurs doivent être des modèles de conducteurs qui respectent les principes de conduites, les lois et les règlements. Ce qui n'est pas le cas actuellement.

Conséquences : Les chauffeurs conduisent n'importe comment et ne respectent pas les règles de conduites définies dans le code de la route. Les véhicules sont toujours surchargés et la sécurité des personnes à bord n'est pas assurée.

Organisation de la voie publique

Selon l'organisation disponible dans le code de la route actuel, il existe différentes parties sur la voie publique, qui sert à faciliter la circulation des véhicules de tout genre et des personnes. Elles sont présentées comme suites :

a) La chaussée

C'est la partie la plus importante des routes qui est réservée à la circulation des véhicules, qu'ils soient de types privés ou publics. Actuellement elle est en très mauvais état et rien n'est fait pour l'aménager ou la réparer complètement.

b) Le caniveau

C'est la partie la plus étroite de la structure des routes qui est réservée à faire circuler les eaux de la voie publique. Il est relié à des égouts de façon à ce que les eaux soient jetées dans des endroits destinés à cet effet. Pendant la fin de l'année 2007 et en 2008, une amélioration s'est portée dans certaines communes (tel que Delmas, Carrefour, Pétion-Ville, etc.) mais le problème de nettoyage des égouts persiste et rend très difficile la circulation des eaux usées. Résultat, les routes sont toujours remplies d'eau et empêchent la bonne circulation des véhicules.

c) Le trottoir

C'est la partie réservée sur toutes les routes publiques à la circulation stricte des piétons pour éviter d'embarrasser la chaussée.

Aujourd'hui, il est réservé de façon irrégulière au stationnement de véhicules (privés et collectifs, et parfois pendant plusieurs jours) sur presque toute la couverture de la région métropolitaine de Port-au-Prince.

Conséquence : Les piétons utilisent le plus souvent la chaussée pour circuler au lieu des trottoirs. Avec ceci vient les accidents répétés dans toute la ville, des embouteillages monstrueux et une circulation embarrassante pour tous.

d) L'accotement ou le bas-côté

Cette partie n'est pas présente sur les principales routes de la région métropolitaine de Port-au-Prince. Elle est surtout construite sur les routes nationales en dehors des agglomérations. Elle est aménagée pour la circulation des piétons et au stationnement des véhicules. De temps à autre ces accotements servent de piste cyclable et au passage des animaux.

Qui se déplace à Port-au-Prince, comment et pourquoi ?

Les principales raisons de se déplacer

Pour comptabiliser on devrait prendre en compte le nombre de déplacements ou bien la distance parcourue. A Port-au-Prince plus de la moitié des déplacements sont obligatoires (trajet domicile-travail, affaires professionnelles, université, école). L'autre partie des déplacements est liée aux affaires personnelles (par exemple aller à l'église, sortir voir quelqu'un, aux loisirs et aux achats).

Les raisons de se déplacer en fonction de l'âge

Les motifs de déplacement varient en fonction de l'âge des individus.

- Entre 6 et 14 ans, 76 % des déplacements sont faits pour se rendre à l'école et 11 % pour les loisirs (selon l'Institut Haïtien de Statistiques et d'Informatique, 2004-2006).
- Entre 15 et 24 ans, plus de 50% des déplacements sont dus aux études et 13 % à une activité professionnelle. Les loisirs représentent 22 % des déplacements et les achats moins de 8 % (IHSI, 2004-2005).
- Entre 25 et 34 ans, la principale source de déplacements est l'activité professionnelle. Les loisirs représentent 18 % des déplacements et les achats 13 % (IHSI, 2004-2005).

Constat : Bien que les routes soient dans de très mauvais état et que les véhicules ne sont pas accommodables, les véhicules de transport de passagers ont toujours tendances à être en surcharge parce qu'il existe une forte demande.

Les déplacements dans la journée

Il existe deux périodes de pointe à Port-au-Prince. La première va de 6 h 30 à 9 h 30 et culmine entre 7 h et 8 h 00. La seconde s'étend de 16 h à 19 h 30 avec un dominant entre 16 h 30 et 18 h 30. Le trafic reste élevé jusqu'à 19 h puis décroît régulièrement jusqu'à 21 h. Jusqu'à 8 h 30, les déplacements se font à plus de 90% en direction du lieu de travail.

La période de pointe dans l'après midi et du soir correspond à l'accumulation de plusieurs types d'activité. D'une part le retour du travail et des études, d'autre part des affaires personnelles.

Les modes de transport privilégiés à Port-au-Prince ... et le transport en commun

Le choix du mode de transport de Port-au-Prince vers les villes de province dépend de la distance à parcourir, mais n'a pas trop d'importance à travers la région métropolitaine. Les déplacements de moins de deux kilomètres sont effectués à pied ou en voiture privée (pour ceux qui en disposent) mais pratiquement pas en transport en commun (surtout en fonction du coût élevé des véhicules collectifs).

Pendant les heures de pointe la marche dépasse toujours l'estimation des deux kilomètres dans certaines communes de Port-au-Prince soit pour des raisons d'embouteillage, soit en fonction de l'augmentation du prix de la course par les chauffeurs. Il arrive que des individus traversent tout un circuit soit pour sauvegarder le montant de la course ou par difficulté de trouver un véhicule collectif. En plus, les véhicules assurant le transport en commun dans tous les circuits sont toujours surchargés pendant ces heures de pointes.

Malgré tout il y a toujours des préférences pour les jeunes professionnels de monter à bord de tel ou tel type de véhicule sur tel circuit. En exemple sur le circuit de Carrefour – centre-ville, ils préfèrent prendre les minibus ou les bus moyens qui sont d'une part plus rapide, d'autre part transportent moins de passagers. Même si leurs prix sont le plus souvent plus élevés par rapport aux autres types de véhicules assurant ce circuit.

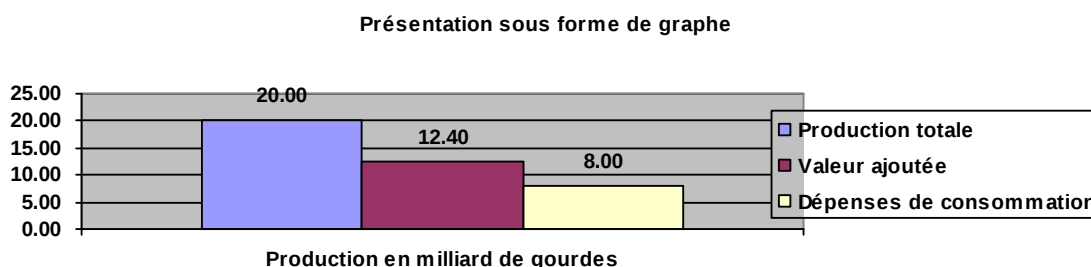
Section 3 La production du transport urbain à Port-au-Prince

A- Production totale à travers le pays

Pour pouvoir mieux comprendre et faire une comparaison avec la production du transport de la région métropolitaine de Port-au-Prince, nous tenons à présenter d'abord la production totale de tout le pays pour ensuite identifier le poids de celle de Port-au-Prince.

La production du transport a un impact considérable sur la valeur économique en matière de production en général. Dans les différents modes de transport à travers tout le pays, la production a généré pour l'année 2004 vingt (20) milliards de gourdes comme recettes brutes. Soit une valeur ajoutée de 12.4 milliards de gourdes additionnée à des dépenses de consommation d'environ 8 milliards de gourdes.

Représentation graphique



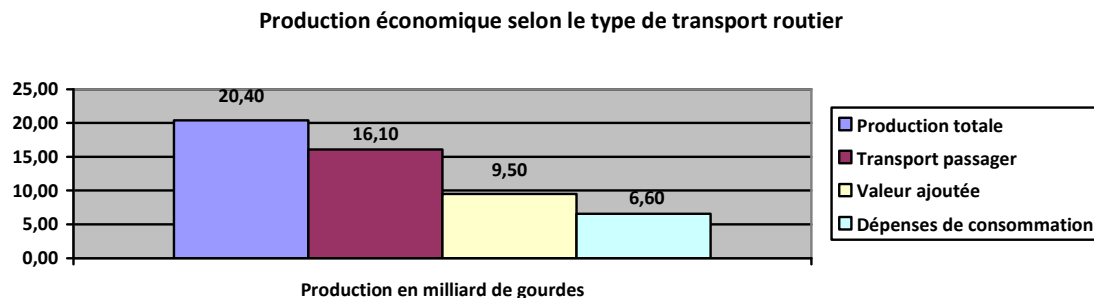
Production du transport de passager

Le résultat économique de la production du transport routier de passagers reste le plus important dans la production totale du système du transport de tout le pays.

Résultat 2004, IHSI - MEF	
Description	En milliard de gourdes
Production totale	20
Transport de passager	16,1
Valeur ajoutée	
Dépenses de consommation	6,6

Un résultat obtenu malgré que le système ne soit pas bien organisé ou simplement très mal géré. Il est certain que ce secteur pourrait offrir beaucoup plus de résultat à l'Etat, aux propriétaires de véhicules offrant les services de transport urbain et interurbain, aux chauffeurs de véhicules collectifs et aux passagers.

Représentation graphique de la production du transport de passagers à travers le pays pour l'année 2004.



Source : Enquête sur le transport (2004-2005), Ministère de l'Economie et des Finances, Institut Haïtien de Statistiques et d'Informatiques

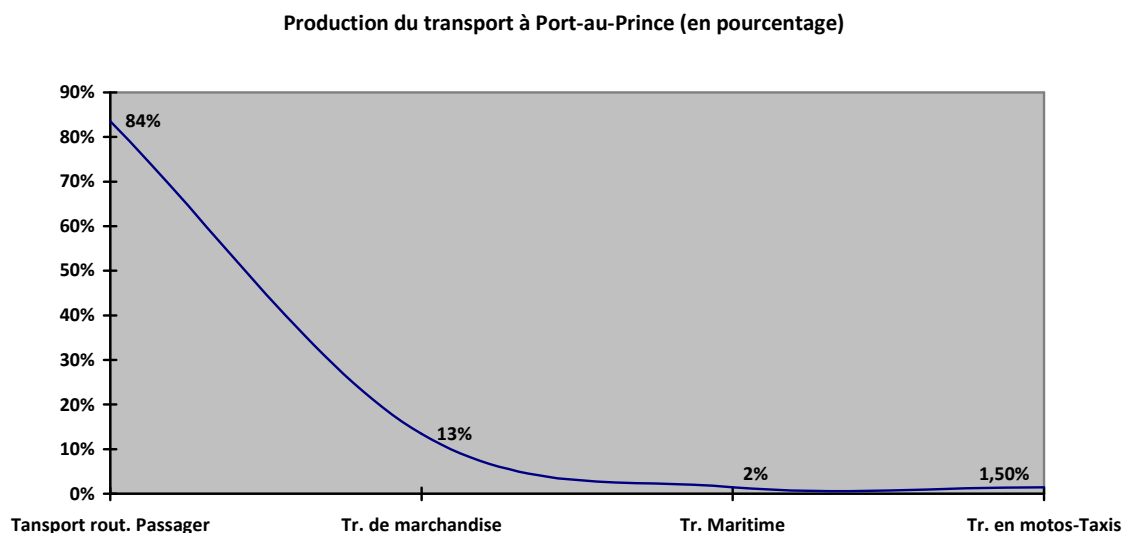
Constat : Ce diagramme permet de remarquer l'importance du secteur du transport de passagers dans l'économie du pays. Qu'il s'agit de transport de marchandises ou autres, celui de passagers reste le plus important et doit être pris en considération pour pouvoir obtenir beaucoup plus de résultat sur le long terme.

Il est certain que ces chiffres ne sont pas incontestables parce que les autorités n'ont pas un vrai contrôle sur les activités journalières du secteur. Si aujourd'hui nous arrivons à cordonner les activités, certainement les résultats seront mieux cotés par rapport à ce qui se présente dans le tableau précédent.

B- Production de l'aire métropolitaine de Port-au-Prince

Par rapport aux autres types de transport de la région métropolitaine, celui du transport routier des passagers est le plus important et offre, même si c'est en grande partie le résultat des unités informelles, le meilleur résultat en matière de production dans le secteur.

Le calcul des résultats obtenus (Enquête sur le transport 2004-2005, IHSI-MEF¹) est effectué à partir de deux variables stratégiques qui sont le coût du trajet et la quantité de passagers transportée à partir des recettes réalisées par les différents transporteurs. La réalisation de ces calculs tient compte des types de véhicules qui assurent le transport des passagers sur les circuits de Port-au-Prince.



Source : Enquête sur le transport (2004-2005), Ministère de l'Economie et des Finances, Institut Haïtien de Statistiques et d'Informatiques

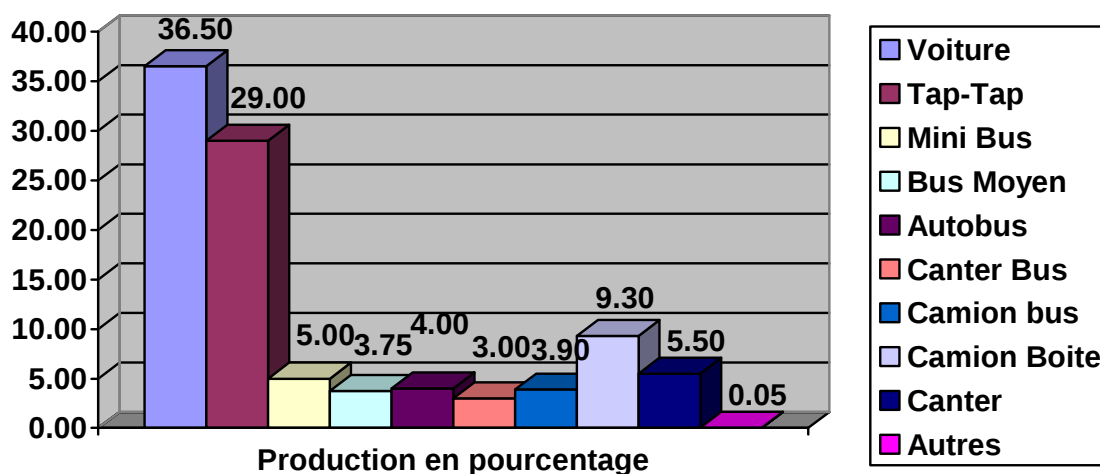
Remarque : À partir de ce constat, la question est de savoir pourquoi les autorités qui ont la responsabilité d'intervenir et d'organiser le secteur ne prennent pas les mesures adéquates pour permettre à ce que la traversée d'un circuit couvre plus de banlieues et automatiquement offrir un service plus appréciable.

Aussi, les résultats pourront être plus appréciables si et seulement si les bus de grandes capacités seront encouragés à la place des petits véhicules de moins de 20 personnes et qui sont devenus très encombrants pour la ville.

A noter que le résultat du transport en taxis motos n'est que pour 2004-2005 et n'a rien à voir avec l'augmentation du nombre croissant de motos taxis assurant le transport de passagers à travers toute la ville de Port-au-Prince pour 2007-2008. De plus, leur couverture dépasse celle des autres types de véhicules, même s'il reste un véhicule plutôt non collectif.

C- Production par type de véhicule

Tableau de répartition en pourcentage de la production du transport collectif par type de véhicule pour la région de Port-au-Prince.



Source : Enquête sur le transport (2004-2005), Ministère de l'Economie et des Finances, Institut Haïtien de Statistiques et d'Informatiques.

Remarquons que le prix de la course des voitures taxis est beaucoup plus élevé et sa desserte couvre presque tous les quartiers de Port-au-Prince. Il suffit de faire la demande auprès du transporteur, d'accepter de payer la course et que l'endroit soit exploitable (ce qui signifie avoir une route ou un chemin exploitable par le véhicule).

En 2005, le transport urbain de passager est estimé à 2,3 milliards de gourdes par les autorités compétentes. Une production qui a permis à ce type de transport de dépasser largement le transport de marchandises à travers toute la région de Port-au-Prince. Comment ne pas considérer cette production dans l'économie ?

Si réellement le transport de passager est aussi important pour assurer le déplacement des personnes de la ville et que son rendement économique est aussi intéressant, malgré le manque d'organisation qui existe dans le secteur actuellement, il est incontestable aujourd'hui de croire que cette activité mérite d'être réorganisée pour pouvoir espérer d'augmenter le pourcentage des résultats.

Les routes sont en très mauvais état dans presque toute la ville, malgré le constat du degré des résultats enregistrés dans la production du transport de passager à Port-au-Prince.

Si les autorités et les institutions qui interagissent et qui ont en même temps la responsabilité de gérer le secteur du transport accepte pour les cinq ans à venir de prendre les mesures pour désoccuper les voies de toute la ville, de réparer et dans certains cas de reconstruire la chaussée, de repenser la distribution des circuits, quels pourront être les prochains résultats ?

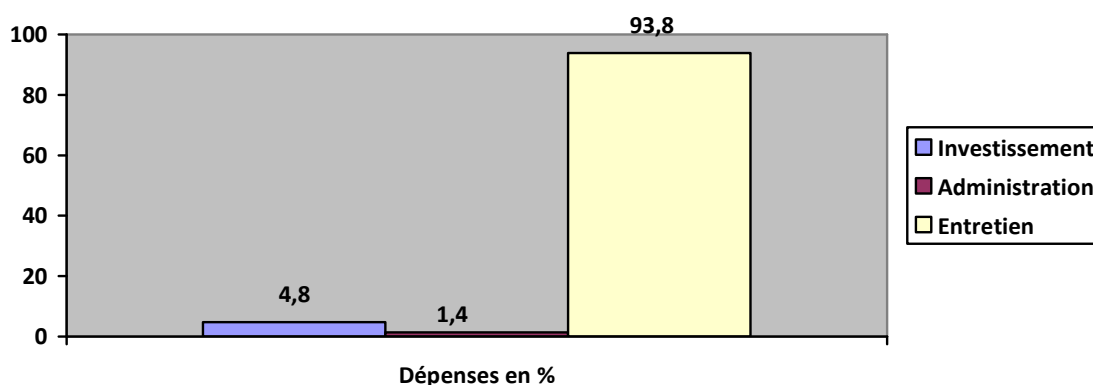
Les Tap-Taps qui sont représentés en très grand nombre dans les circuits de toute la ville de Port-au-Prince produisent de bons résultats économiques mais en même temps créent pas mal de gênes comme l'embouteillage, le transport de trop peu de passagers, etc. Il serait plus intéressant de remplacer ces petits véhicules par des bus de plus grande capacité de transport de passager et qui respectent les règles de sécurité et assurer un l'environnement durable.

Section 4 Les dépenses du transport urbain à Port-au-Prince

Comme dans tout autre secteur de production, pour produire il faut avoir des machines, de la main d'œuvre, des intrants et accepter d'effectuer des dépenses obligatoires liées à la production en question. Dans l'industrie du transport à Port-au-Prince, les entreprises ou les particuliers ont dû consentir des dépenses importantes pour pouvoir faire face au besoin de faire fonctionner et continuer à servir en matière de transport.

A- La caractéristique des dépenses

Les dépenses sont rassemblées en trois grandes catégories envers lesquelles les transporteurs doivent faire face chaque jour.



Cette représentation nous permet de faire trois remarques :

1. Il n'existe pas assez d'investissement pour assurer le développement dans le secteur, qu'il soit sur le court ou/et le long terme. A quel résultat pouvons-nous nous attendre ?
2. Comment peut-on ambitionner de corriger les erreurs et de changer l'image de transport de passager, si la gestion des activités du transport n'est pas prise en compte ?

A noter que les dépenses d'administration représentent la plus petite partie du total des dépenses.

3. Ce qui nous attire le plus l'attention. Les dépenses d'entretien représentent la plus grande partie du total des dépenses. Ce type de dépense comprend la réparation, le carburant et tous les autres frais liés à l'exploitation des véhicules. Les dépenses d'exploitation rassemblent en effet les dépenses visant au maintien dans un bon état de fonctionnement, de propreté ou de netteté du véhicule.

Cette dernière catégorie de dépense nous permet de constater que les activités de transport dans la ville de Port-au-Prince sont livrées à elles-mêmes.

Le pourcentage élevé de cette catégorie des dépenses totales nous pousse à nous poser des questions sur la qualité des routes et leur maintien dans un bon état de fonctionnement, sur la multiplication des accidents de toutes sortes, sur la qualité des pièces qui sont vendues pour la réparation des véhicules, sur la qualification des mécaniciens et enfin sur les années de service des véhicules.

En prenant comme point de départ les remarques précédentes, nous pouvons aussi ajouter que les dépenses sont aussi liées aux raisonnements suivants:

- Les routes sont en très mauvais état et il n'existe pas d'entretien permanent,
- Les routes sont très étroites,
- Le manque de signalisation (lumineuse, horizontale et verticale)
- Il n'existe pas de gares routières, donc les véhicules sont obligés de rester dans les rues pour embarquer et décharger les passagers, une pratique qui est la cause de beaucoup d'accident.

B- Relation ancienneté des véhicules - coût d'exploitation

Certainement en Haïti et particulièrement dans la ville de Port-au-Prince, il existe un très grand rapport entre les années de la construction des véhicules qui assurent le transport actuellement et les grosses dépenses qui sont investis pour leurs entretiens.

En effet le parc automobile des différents types de véhicules qui assurent le transport des passagers et des marchandises à travers la ville date de plus de 20 ans (selon l'Institut Haïtien de Statistiques et d'Informatique). Cinquante pour cent (50%) date d'environ 1985-1989 (encore en service) et consomment plus de 45% des dépenses mensuelles du total des dépenses. Deux pour cent (2%) des dépenses représente la part que consomment les véhicules d'après 1999 à nos jours.

Certainement le coût d'exploitation restera encore longtemps élevé dans le secteur du transport de passagers à travers toute la ville de Port-au-Prince si rien n'est fait pour changer les types de véhicules. Il faut sans hésiter prendre les mesures pour en avoir des nouveaux de grande capacité en vue de réduire les dépenses liées à l'exploitation.

Dépenses en carburant

Le carburant représente un poids très lourd dans les dépenses d'exploitation des véhicules de transport collectif. La charge du carburant augmente au fur et à mesure que d'autres facteurs changent comme ;

- a) L'ancienneté des véhicules, donc mauvais état des pièces qui incitent à utiliser beaucoup plus de carburant qu'ordinaire.

Et aussi,

- b) Le coût de l'embouteillage,
- c) La mauvaise condition des routes qui occasionne beaucoup de ralentissements et d'arrêts.

Principalement au cours de l'année 2008, la variation montante du prix du carburant a fait supporter aux transporteurs de véhicules collectifs une augmentation de la dépense, ce qui a automatiquement réduit le résultat. Le ministère des Affaires Sociales et du Travail (MAST), qui est responsable de fixer le prix de la course, ne réagit pas toujours au même rythme de la montée du prix du carburant. Quel est l'impact de la lenteur des décisions et de la confusion qui peut-être produite ?

CHAPITRE III.- Réorganisation et Amélioration

Après avoir effectué le diagnostic du secteur du transport urbain et collectif de Port-au-Prince dans le chapitre précédent, nous tenons à formuler dans ce chapitre nos recommandations afin de proposer clairement les actions qui semblent être obligatoire à mener pour arriver à améliorer la situation et les conditions dans lesquelles évoluent le transport urbain collectif à Port-au-Prince.

Dans la première section de ce chapitre, suite à notre enquête sur les passagers et les transporteurs collectifs, nous tenons à présenter les résultats en cherchant à comprendre ces résultats afin de mieux formuler les propositions. Dans cette section les résultats sont présentés sous forme de graphiques pour permettre de mieux comprendre les conditions dans lesquelles évolue cette importante activité.

Réalisation de l'enquête :

- L'objet de notre enquête était de mieux comprendre les difficultés du secteur en comparant les préoccupations des passagers et des transporteurs collectifs, qui sont les deux entités en relation direct dans le secteur, avec les données statistiques traitées dans le chapitre 2. Le but est d'arriver à faire des recommandations plus appropriées.
- Pour réaliser l'enquête, nous avons choisi un échantillon de 100 passagers sur 10 circuits différents (10 passagers par circuit) et 100 transporteurs collectifs (10 chauffeurs par circuit).
- Il n'était pas difficile de trouver les informations des passagers, même si dans certains cas il fallait poser la question et la réponse au passager et crocher la réponse pour ce dernier. Dans le cas des transporteurs collectifs il était plus difficile parce qu'ils n'étaient pas toujours disponible à répondre aux questions posées dans le formulaire. A cette difficulté trois stratégies a été développée :
 - 1) remettre des formulaires à ceux qui veulent répondre aux questions,
 - 2) remplir le formulaire avec les réponses de ceux qui veulent seulement répondent temporairement aux questions,
 - 3) poser vaguement les questions (de façon secrète) et ajouter les réponses dans le formulaire. Stratégie développée quand les chauffeurs ne sont pas disposés pour l'enquête.

Section 1 Présentation des résultats de l'enquête

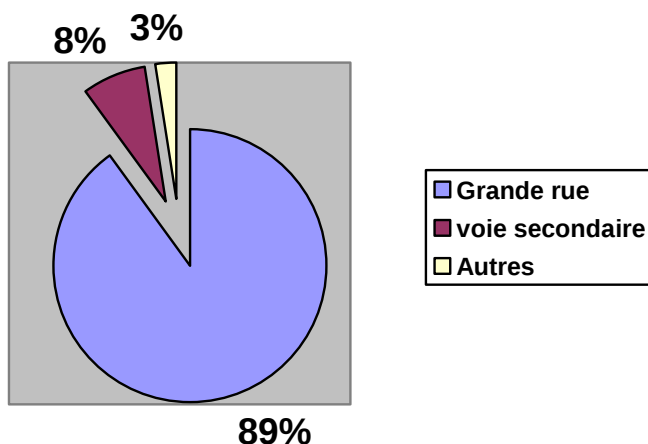
Pour pouvoir mieux comprendre la situation, nous avons effectué une enquête avec les deux plus importantes catégories de personnes qui sont en interaction régulière afin de faire des propositions conformes aux conditions de transport comme elles se présentent aujourd'hui.

La desserte à travers Port-au-Prince

Selon les informations recueillies dans notre enquête, nous pouvons déduire tout simplement que la desserte au niveau des communes s'effectue sur les grandes rues et non pas à l'intérieur des zones urbaines qui entourent la ville de Port-au-Prince. A ce manque, la grande majorité des personnes qui fréquentent les véhicules collectifs et qui n'ont pas de voiture privée sont obligées de marcher, peu importe la distance, pour arriver chez eux.

La desserte en graphe (selon l'enquête)

Pour mieux identifier le problème de la desserte dans les communes et surtout à travers les quartiers, nous avons demandé aux transporteurs s'ils circulent sur les grandes rues et/ou aussi sur les voies secondaires. Selon le résultat de l'enquête ils desservent à 89% sur les grandes et utilisent les voies secondaires seulement en cas d'embouteillage ou d'autres besoins identiques. Voici le résultat.



A partir de ce résultat nous avons compris qu'il existe réellement un problème de desserte à travers toute la ville. Un handicap qui a comme conséquence ; d'avoir toujours de l'embouteillage sur les grandes rues et des passagers qui doivent toujours marcher pendant longtemps, après la descente de l'autobus, avant d'arriver à destination.

Aujourd'hui la nouvelle forme de transport qui se développe à Port-au-Prince par le moyen de la moto (non collectif) devient très importante pour la population. Mais malgré cette importance trois obstacles demeurent avec ce mode de transport, selon notre dialogue avec les utilisateurs, et resteront encore longtemps dans le secteur du transport ;

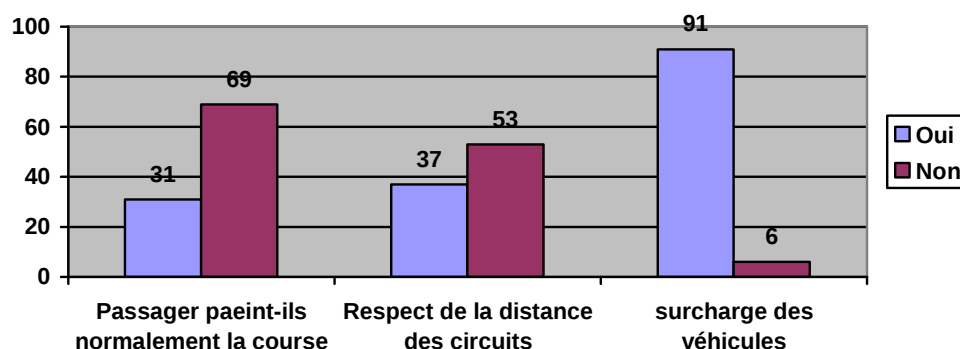
- a) Le véhicule ne peut transporter que deux personnes à la fois, même si certains conducteurs dans des endroits où la demande est forte profitent pour transporter jusqu'à trois personnes.
- b) Le prix du service de transport qu'il propose est trois fois plus cher que les véhicules collectifs ordinaires qui sont disponibles. Les personnes interrogées pensent que c'est intéressant quand il y a une forte obligation et que les véhicules collectifs de grande capacité sont rares.
- c) C'est aussi du fait que la ville contient beaucoup d'agglomérations suburbaines de bâtisses précaires et misérables construites dans les hauteurs et d'autres dans des quartiers où les chemins permettant la circulation de véhicule n'existent pas (peu importe sa catégorie).

Le service offert actuellement

Dans cette phase trois facteurs nous intéressent. D'abord la question du prix à payer par passager, ensuite le respect de la distance des circuits pour finalement comprendre la question de la surcharge des véhicules.

Le résultat est présenté dans le graphique en fonction du nombre de personnes qui ont répondu aux questions de l'enquête sur les 200 personnes interrogées dans les deux catégories.

Coût, parcours et remplissage des véhicules



Pour mieux comprendre la situation :

- Nous avons demandé aux chauffeurs si les passagers paient la course comme il est fixé par le ministère des affaires sociales. A cette question 69 chauffeurs sur 100 ont répondu non,

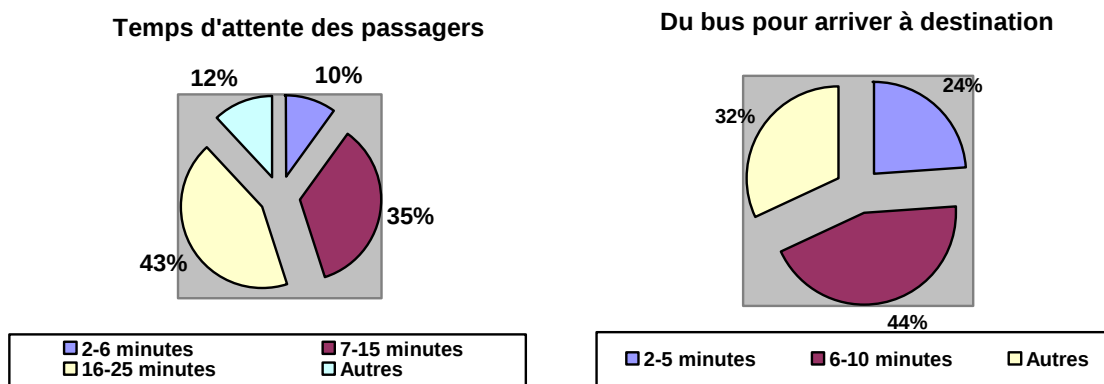
- Par contre, 53 passagers sur 100 questionnés pensent que les chauffeurs ne respectent pas la distance prévue par l'Etat, et 91 sur 100 pensent que les véhicules sont toujours surchargés.

A noter que le prix de la course est défini entre le Ministère des Affaires Sociales et du Travail (MAST), les associations de Chauffeur et l'Association Nationale des Importateurs de Produits Pétroliers (ANADIPP) comme étant le prix à payer par un passager en utilisant le service d'un véhicule sur un circuit.

- i. Nous comprenons à partir de cette représentation que le prix de la course demeure un élément essentiel dans la relation des chauffeurs et des passagers. Nous constatons que les passagers ne désirent pas payer le prix de la course fixé par les autorités mais de préférence la distance. Pour résoudre un tel problème il faut tout payer avant de monter dans les véhicules pour éviter les confrontations.
- ii. S'il faut que les passagers paient normalement le prix fixé, il faut aussi que les transporteurs modifient leurs comportements et parcourir comme il faut le circuit défini.

- iii. Pour faire respecter les normes et les principes et par les chauffeurs, et par les voyageurs, des mesures doivent être prises en vue de diminuer (sur le long terme annuler) la question de la surcharge des véhicules.

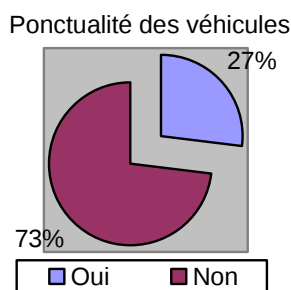
L'organisation des circuits et les lignes des circuits



Deux observations sont possibles à partir de ces deux graphiques :

- 1) les passagers passent en quotidien plus de 25 minutes à attendre un véhicule quand ils doivent se déplacer parce qu'il n'existe pas assez de véhicule régulier.
- 2) Après quitter le véhicule collectif, selon l'enquête, environ 44% des personnes informent qu'ils marchent entre 6 à 10 minutes avant d'arriver à destination. Observations, les lieux urbains ne sont pas desservis parce que les véhicules traversent simplement sur la voie principale.

Pour mieux comprendre la question, nous avons demandé aux passagers questionnés si les véhicules collectifs sont ponctuels. Sur les 10 circuits où nous avons mené l'enquête, 73% des personnes pensent les véhicules n'ont pas d'heure fixe pour desservir. Ils peuvent passer à n'importe quel moment de la journée.



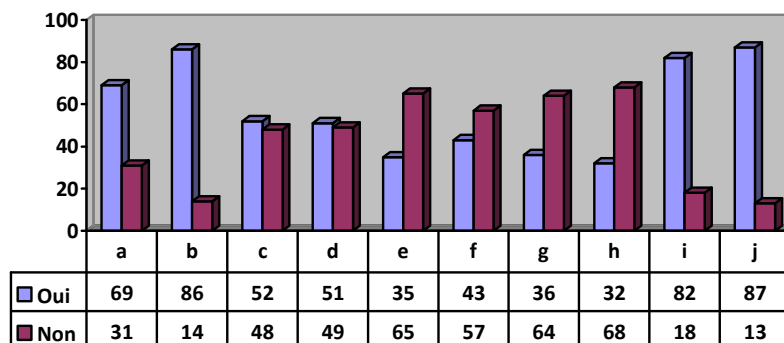
Ces trois aspects restent encore significatifs pour nous faire comprendre la réalité du mode d'organisation qui existe actuellement dans le réseau de transport urbain à travers la ville de Port-au-Prince. Il faut commencer aujourd'hui à mettre en place un réseau possédant une desserte plus vaste avec la mise en place de véhicules plus réguliers et surtout dans des endroits de très forte demande.

Il faut commencer trouver un moyen pour réduire le temps d'attente des passagers à trouver un véhicule collectif pour assurer leurs déplacements. Ce qui ne peut pas se faire si les véhicules qui offrent le service du transport urbain actuellement restent la propriété des particuliers. Pour réorganiser nous proposons la création d'une entreprise publique pour gérer sur toute la ville de Port-au-Prince et ses environs le système du transport collectif. Soit les zones de desserte, les heures d'activité et la ponctualité des véhicules.

Le rapport transporteur – voyageur et le paiement de la course

Pour mieux comprendre la situation nous avons demandé dans notre enquête aux chauffeurs si les passagers paient normalement la course équivalente au prix défini par l'Etat, les réponses ont été variées suivant la zone d'activité du véhicule.

En voici la représentation graphique des réponses des différents chauffeurs collectifs en fonction de leurs circuits de desserte quotidienne.



a) Centre-ville/Carrefour, b) Centre-ville/Pétion-Ville, c) Centre-ville/Bon-Repos, d) Centre-ville/Croix-des-Bouquets, e) Centre-ville/Canapé-vert, f) Centre-ville/Christ-Roi, g) Centre-ville/Carrefour-Feuilles, h) Delmas/Martissant, i) Portail Léogane /Delmas, j) Portail Léogane /Clercine

Dans les circuits qui conduisent dans les lieux commerciaux, les passagers respectent le prix à payer, comme Centre-ville / Pétion-Ville ou Portail Léogane / Clercine par exemple. Tandis que la situation est complètement différente dans les milieux de fortes habitations urbaines comme le circuit Centre-ville / Carrefour-feuille ou Delmas / Martissant.

Impact sur l'activité : Quand le passager ne paie pas la course, il y a habituellement des contestations qui en général rendent difficile un bon rapport entre les chauffeurs et les passagers. Au pire des cas les chauffeurs peuvent arriver jusqu'à frapper les passagers. Aussi les désaccords sur la route entre les passagers et les chauffeurs ont l'habitude de créer des embouteillages quand les conducteurs décident de s'arrêter pour disputer.

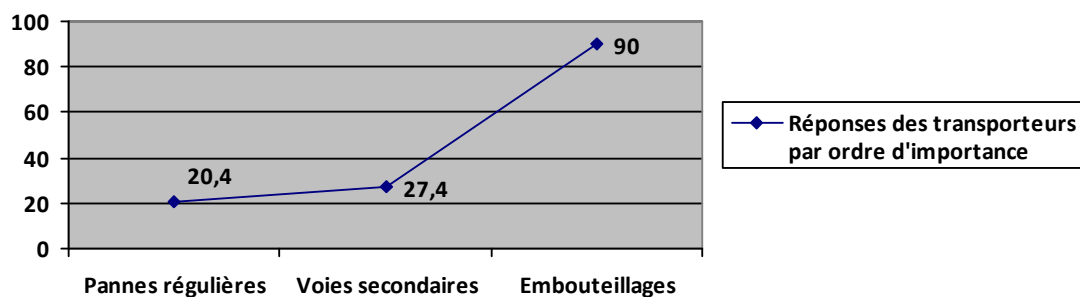
Solution proposée : que le paiement de la course se fasse avant de monter dans le véhicule afin de faciliter la qualité des rapports des deux parties. Elle permettra aussi de fuir les d'embouteillages sur la route pendant les heures de grande circulation. A long-terme, si le transport est assuré par une entreprise privée, mettre en place un système pour acheter les tickets dans des kiosques qui doivent être disponibles dans toute la ville (fondamentalement près des stations d'embarquement).

L'infrastructure présente et le transport

A cette interrogation nous avons abordé la question des pannes régulières que subissent les chauffeurs, des voies secondaires servant à la circulation des véhicules et de la question de l'embouteillage. Les réponses obtenues prouvent que la plus grande difficulté des transporteurs routiers reste l'embouteillage.

Parmi les 100 transporteurs questionnés, 90 ont choisis les pannes régulières parmi la plus grosse difficulté rencontrée dans l'activité du transport urbain. A noter qu'à cette question les transporteurs avaient à choisir deux réponses parmi celles disponibles en annexe du formulaire d'enquête ou indiquer une préoccupation non définie dans le formulaire.

Obstacles des transporteurs collectifs



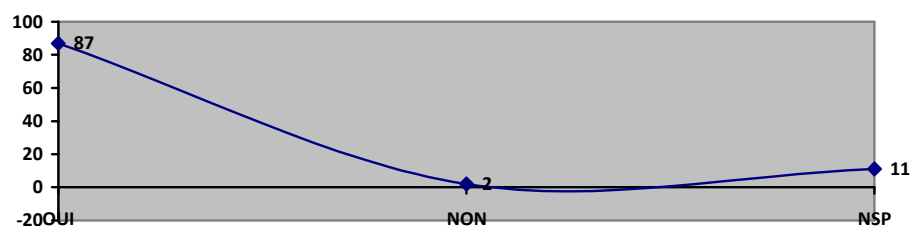
Ces trois obstacles ont été les plus sélectionnés parmi les autres présentés dans le formulaire d'enquête. Les pannes régulières représentent 20,4% des difficultés des transporteurs, l'absence de voie secondaire représente 27,4% alors que le problème de l'embouteillage représente à lui seul plus de 80% des obstacles.

Proposition

- Ouverture de voies supplémentaires pour faciliter les véhicules de transport privés qui n'ont pas besoin une grande rue.
- Espace permettant aux véhicules collectifs de débarquer temporairement les voyageurs. Dans cet espace, il faut que les passagers puissent s'asseoir pour attendre le bus sans trop grande difficulté.

Nécessité de construire des gares routières à Port-au-Prince

Construction de gares routières



Ce résultat présenté dans le tableau (en pourcentage) nous confirme qu'il existe un véritable besoin de gare routière dans la ville de Port-au-Prince pour permettre aux chauffeurs d'améliorer le service qu'ils offrent actuellement.

Nous proposons que des espaces soient réservés pour l'implantation de cette nouvelle organisation de l'activité du transport à Port-au-Prince et ses environs.

Section 2 Développer un modèle d'organisation du transport collectif urbain semblable au modèle SYMBAD de la ville de Lyon, France

Le modèle SIMBAD tel qu'il est présenté pourrait être repris dans la démarche de réorganisation du transport urbain à Port-au-Prince en prenant le soin de porter des corrections indispensables et obligatoires afin de mieux l'adapter aux réalités de la ville de Port-au-Prince. L'application de ce modèle théorique d'organisation du transport collectif permettra de tenir compte de l'impact des décisions qui seront prises sur la capacité et l'aptitude à changer l'image des activités du transport urbain.

Ce modèle participera et aidera à prendre les mesures correctives selon trois dimensions importantes de grand intérêt pour la population.

- a) D'abord l'aspect économique ; une bonne application de ce modèle permettra aux transporteurs de gagner beaucoup plus en terme économique ce qui va automatiquement augmenter les recettes périodiques. En même temps un avantage pour l'Etat car les chauffeurs seront beaucoup plus en mesure de payer les taxes et les droits obligés pour circuler à travers la ville. Pareillement le coût du transport (prix et durée de la course, sécurité, ...) serait moindre et bénéfique pour les passagers.
- b) Ensuite l'aspect social ; l'application de ce modèle va permettre de saisir des mesures favorables aux conditions de vie des membres les moins favorisés de la collectivité. Car, le transport urbain doit transformer en une fonction d'utilité sociale pour toute la collectivité.
Cet aspect a aussi une très grande importance et implique le rapport des personnes de façon régulière. Par exemple en prévision aux conflits qui peuvent exister dans les autobus.
- c) Et finalement l'aspect environnemental ; ce qui permettra de prendre en compte l'ensemble des conditions dans lesquelles se développent cette activité de transport. Par exemple à Port-au-Prince nous ne pouvons pas ignorer dans notre démarche les questions de l'ambiance, de l'atmosphère à l'intérieur des véhicules au moment du transport. Par cette démarche

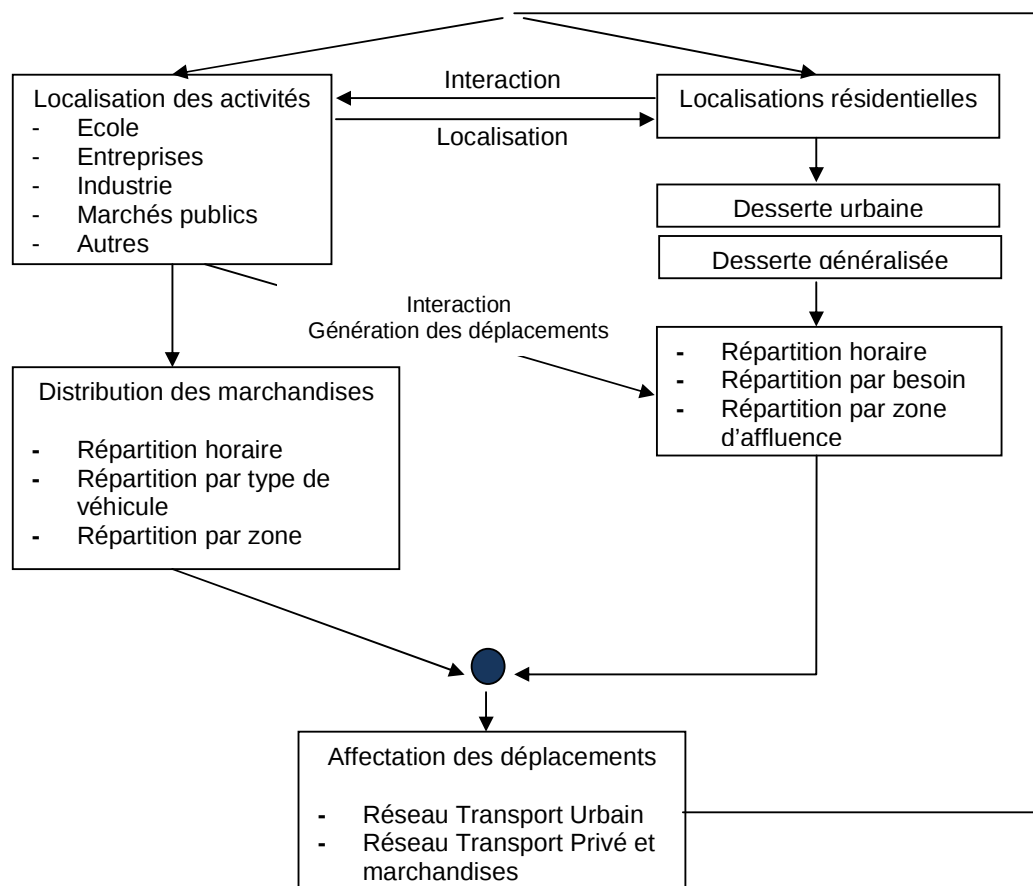
nous entendons aussi prendre en compte les effets de l'activité du transport sur l'environnement, les protections qu'il faut prévoir et comment réagir contre la pollution et les nuisances produite l'activité du transport urbain à travers toute la ville.

Exemple : beaucoup de véhicules sont considérés comme étant des boîtes de musiques roulantes. Quel effet sur l'environnement ?

A- Proposition de modification du modèle SYMBAD

En prévision à une éventuelle application de ce modèle nous prenons le soin de faire des propositions de modification qui permettront de mieux l'adapter à la réalité de l'activité du transport de la ville de Port-au-Prince.

Schéma proposé pour le secteur du transport urbain de la ville de Port-au-Prince en se servant su modèle SYMBAD appliqué à la ville de Lyon comme base.



Dans cette proposition il serait très difficile de prendre des mesures pour l'activité du "Transport Urbain" sans prendre en compte le transport en voiture particulière et le transport de marchandises à travers la ville. Nous pensons qu'améliorer le transport de marchandise à travers toutes les communes de Port-au-Prince va automatiquement apporter des solutions au transport de passager.

Aussi, nous devons penser à établir un réseau de transport urbain qui doit être différent du réseau de transport privé et de marchandises. Ce réseau de transport collectif urbain doit être toujours dégagé pour la libre circulation des véhicules assurant le transport de personnes. Sur la même voie nous proposons en ce sens la partie droite de la chaussée qui doit être strictement réservée pour les véhicules collectifs sans oublier l'aménagement d'espace de stationnement et d'arrêt.

Résultats attendus

Dans ce processus de réorganisation du système de transport collectif urbain à Port-au-Prince il serait intéressant de bien coordonner l'ensemble des opérations pour parvenir à atteindre l'objectif fixé dans ce travail afin d'augmenter de façon constante les rendements du secteur. Par l'application de ce modèle d'organisation proposé, nous espérons trouver des réponses satisfaisantes et durables.

Dans cette proposition, d'après le modèle SYMBAD comme base ;

- a) Nous pensons que les zones de desserte doivent être définies en fonction des zones d'activités qui attirent beaucoup de personnes ou les déplacements sont devenus indispensables. Dans la définition de cette localisation des activités pour assurer la desserte, il faut aussi considérer que dans certaines zones on peut repérer toutes les activités et que dans d'autres il n'y a qu'une ou deux de ces activités.
- b) Il faut une bonne répartition des véhicules dans les différents circuits et ceci multiplier les lignes en fonction des différents éléments de répartition tels qu'ils sont présentés dans le modèle proposé.
 - La répartition horaire, pour mieux distribuer les véhicules dans les circuits pendant les heures de pointes afin de s'assurer de répondre aux demandes de la population.

- La répartition par besoin, selon la demande de la population par zone.
 - La répartition par zone d'affluence, permettra de mettre plus de véhicules dans des endroits très fréquentés. Les véhicules peuvent être redistribués quand la demande est en baisse.
- c) Finalement nous envisageons à ce que la distribution de marchandises soit aussi prise en compte pour trouver une solution entre les heures et le mode de distribution pour éviter les embouteillages que peuvent créer cette activité sur les routes.

Obstacles à prévoir

Les obstacles à prévoir dans cette démarche d'application du modèle SYMBAD à Port-au-Prince sont présentés comme suit :

- a) Nous pouvons toujours identifier la localisation des activités, mais pas assez d'infrastructure routière pour supporter de nouvelles lignes de transport.
- b) Etant donné que les véhicules sont de type privés il serait très difficile de respecter la question de l'horaire de la desserte.
- c) La question de la répartition par zone d'influence, par type de véhicules ou autre type de répartition.

Recommandations

Nous recommandons que les véhicules effectuant le transport urbain de passagers soient inscrits dans un registre de contrôle (base de données) ce qui va permettre d'expérimenter cette nouvelle forme de distribution.

Aussi il faut des mesures correctives pour forcer les véhicules à respecter leurs circuits de distribution comme il le faut. Ce qui va aider de connaître exactement le nombre de véhicule par circuit en fonction de la proportion de la demande dans un circuit bien défini.

Section 3 Définir une nouvelle forme d'organisation du transport collectif urbain

Il est clair aujourd'hui que la ville de Port-au-Prince doit chercher à développer une nouvelle forme de management de son système de transport urbain pour désembouteiller les différentes rues, de projeter une autre image de la ville et de faciliter les déplacements de la population qui est le principal motif. Dans cette nouvelle forme de gestion tous les entrants du secteur doivent être considérés.

Le secteur est tellement mal organisé que ni les autorités, ni les transporteurs, ni les associations de chauffeurs n'arrivent pas à estimer du rendement de cette noble activité. *Résultat ; la gestion est faite sans aucune grande attention.*

En ce sens, nous proposons de revoir tous les aspects essentiels qui permettront de réorganiser en profondeur l'activité du transport urbain.

▪ Les arrêts réguliers

Il faut développer le mode d'organisation du transport collectif pour mieux gérer les arrêts répétés sur les routes. A Port-au-Prince, les passagers ne sont pas habitués avec le mode d'arrêt des véhicules collectifs dans des endroits fixes aménagés à cet effet. Certains chauffeurs s'arrêtent le plus souvent là où les passagers leurs demandent de s'arrêter et en plus sur la chaussée.

Cause : les véhicules s'arrêtent souvent, ce qui rend difficile à un transporteur de calculer ou de prévoir dans combien de temps il peut traverser un circuit. Le nombre d'arrêt dépend de combien de fois les passagers demandent au chauffeur de s'arrêter ajouter aux multiples embouteillages sur la route.

Conséquences : Le trajet devient moins rapide et plus difficile de déterminer combien de temps on peut passer dans un autobus sur un circuit, même si on le traverse chaque jour.

Proposition : Nous proposons à ce que des endroits soient conçus et réservés à l'arrêt des véhicules collectifs sur tous les circuits. Comme c'est le cas de la ville de Lyon où une partie de la chaussée est réservée aux véhicules collectifs avec l'aménagement de points d'arrêts pour déposer les passagers. Ces espaces permettront de débarquer les passagers à côté de la chaussée sans ne pas bloquer la route aux autres véhicules qui continuent de circuler.

La longueur de cet espace et la distance entre deux emplacements d'arrêt devraient être le résultat d'une étude se faisant sur trois principes fondamentaux :

- a) Premièrement ; le nombre de véhicule collectif en circulation dans tous les circuits de la ville de Port-au-Prince.
- b) Deuxièmement ; le nombre de personnes utilisant ce moyen de transport pour déterminer la distance où il peut y avoir de sites d'arrêts. Et, combien de véhicule peut inclure ces points d'arrêts.
- c) Troisièmement ; les zones de fortes dessertes où les véhicules doivent sans doute s'arrêter de façon très fréquente.

▪ ***Le paiement de la course***

Selon ce que nous avons constaté dans notre enquête, l'un des obstacles qui empêchent les chauffeurs d'encaisser plus dans cette activité et améliorer les services est du fait que les passagers ne paient pas normalement le prix du circuit. Le montant réel payé par un passager dépend de la distance de ce dernier par rapport au prix réel en vigueur. En conséquence, les passagers ne paient pas la course mais la distance. Cette méthode est développée dans tous les circuits de la ville de Port-au-Prince résultat du manque d'organisation qui existe dans le secteur.

Cause :

- Les chauffeurs ne peuvent pas déterminer à l'avance comment sera la recette, même si au départ ils savent que les véhicules seront remplis.
- Quand un chauffeur décide de traverser tout un circuit, il préfère surcharger son véhicule par tous les moyens possible afin de tirer le maximum de profit.

- Certains passagers profitent de cette mauvaise organisation pour ne pas payer le prix de la course même si le chauffeur arrive à destination.

Conséquence :

- Du côté des transporteurs : pour trouver une solution, des transporteurs ont pris l'habitude pendant les heures de pointes de ne pas traverser un circuit en une fois. La traversée peut être divisée en deux ou trois fractions (et même plus dans des situations de forte demande). A ce moment peut importe ce que paie le passager, le chauffeur est gagnant.
- Du côté des passagers : ils divisent très souvent le prix à payer en deux parties et dans certains cas en trois tranches pour éviter de payer plus le montant normal pour arriver à destination.
- Il y a un dérèglement total dans le secteur du transport urbain d'où il est devenu deux fois plus difficile à un passager de trouver un véhicule pour sortir d'un point et arriver à destination sans transbordement.

Proposition :

Afin de prendre les deux mesures suivantes, il faut redéfinir la distribution des circuits à travers la ville de Port-au-Prince, pour permettre de mieux couvrir des zones urbaines approximativement comparable.

a) Un prix pour tous les circuits

Nous proposons de définir un prix unique qui sera appliqué dans tous les circuits afin d'éviter la confusion actuelle où le passager doit chercher à connaître le prix de chaque circuit. Il faut redéfinir chaque circuit (approximativement égal) avec un bon plan de couverture pour la desserte.

b) Payer à l'avance

Il faut que le prix soit payé avant de consommer le service afin de réduire et même d'éliminer ce problème. Trouver une solution pour qu'au moins dans chaque autobus un agent routier soit disponible pour récupérer le paiement des consommateurs du service de transport.

- **Redéfinir le plan des circuits pour une plus grande couverture**

Pour pouvoir mieux desservir un plus grand nombre de passagers et ceci pour une meilleure couverture dans des endroits proches de chez eux, il serait important aujourd'hui à ce que les autorités redéfinissent le plan des circuits qui desservent les communes de toute la région de Port-au-Prince.

A partir de notre enquête nous avons constaté que tous les circuits sont réduits à la distribution sur les grandes rues sans pour autant desservir à l'intérieur des quartiers, des villages ou des zones reculées des routes principales. Ceci nous a fait automatiquement comprendre qu'il y a un besoin important de redéfinir le mode de distribution du service de transport existant.

Par exemple dans le circuit de carrefour, les véhicules utilisent seulement la grande rue du de départ (au centre ville de Port-au-Prince) à l'arrivé (station Paloma) sans pour autant offrir un service accessible aux différents quartiers de la commune.

Proposition

Il faut trouver un moyen pour créer au niveau d'un même circuit plusieurs lignes de desserte pour permettre de desservir les différents quartiers des différentes communes de la ville de Port-au-Prince. Ce serait aussi un moyen de réduire le nombre de véhicule collectif effectuant un circuit et utilisant une seule et même voie. Toute cette démarche, pour arriver à réduire les embouteillages et augmenter la desserte à travers toute la région de Port-au-Prince.

Les circuits ne doivent pas tous, comme c'est le cas actuellement, avoir pour lieu de départ ou de destination le centre ville de Port-au-Prince. Il faut de préférence opter pour une architecture des circuits en toile d'araignée. Ce qui va automatiquement permettre d'avoir une meilleure couverture en matière de desserte dans toutes les localités de la région de Port-au-Prince.

Section 4 Structurer le secteur du transport routier et les circuits

A cette phase de structuration, nous devons commencer à mettre en place des dispositifs et des installations dans notre système de transport qui permettront de réduire les risques et les obstacles que font face les transporteurs et les voyageurs. A noter que ces dispositifs doivent être permanents.

Nous proposons dans cette démarche de prendre ou/et de reprendre plusieurs éléments dans la mise en œuvre de cette nouvelle structuration. En voici nos recommandations.

Identification pour les véhicules de transport urbain

Il n'est pas normal encore aujourd'hui que les véhicules collectifs qui circulent à travers les rues de la capitale sont restés sans fragment d'identification en fonction du circuit exploité. Les éventuels passagers sont obligés de demander au chauffeur les informations ou décider tout simplement de prendre le risque de monter à bord.

Cette réorganisation doit permettre à ce que les voyageurs puissent identifier très rapidement les véhicules de transport collectifs ainsi que leurs zones de desserte. Cette stratégie permettra d'avoir un contrôle stratégique sur le nombre de véhicule effectuant un circuit et mieux agir en fonction de la demande en croissance.

L'identification des véhicules en fonction des circuits à effectuer (la signalétique) donnera la possibilité de mieux redistribuer les véhicules collectifs dans les différents circuits en fonction des besoins de chaque commune. Elle permettra aussi de le faire en fonction des heures de pointes ou des banlieues de très forte demande de ce type de transport.

Sans identification, nous n'arriverons jamais à avoir un véritable contrôle sur les activités du secteur et introduire des changements de comportements ou d'actions pour, au fur et à mesure, corriger les anomalies du système de transport collectif urbain à Port-au-Prince.

Conséquence sans l'identification

Les transporteurs collectifs (quel que soit le type de véhicule) profitent de cette manque d'organisation pour changer de circuit à n'importe quel moment de la journée. Les passagers ne sont pas en mesure de déterminer quel véhicule disponible et pour quel circuit.

En matière de sécurité pour les voyageurs, personne n'est capable d'identifier un autobus en service ou non. Du fait qu'il y a ce manque d'organisation dans le système, des prétendants chauffeurs ont pris l'habitude d'utiliser les véhicules pour régler leurs activités personnelles dans des circuits que le véhicule n'a pas l'habitude de travailler. Les effets directs de cette insuffisance organisationnelle sont souvent la cause de beaucoup de différends entre les transporteurs et les passagers.

Recommandation

Une décision doit être prise pour exiger et en même temps engager les chauffeurs à fournir un service de plus bonne qualité. A partir de la signalétique, les passagers auront à mieux identifier les véhicules par circuit et par ligne de desserte dans les différentes communes. Si elle est prise en considération, elle participera à aider les passagers à mieux utiliser le service de transport.

Chaque circuit doit être identifié avec un numéro qui lui soit propre pour permettre d'identifier rapidement la zone de desserte d'un véhicule. Avec ce numéro, le transporteur doit respecter la distance du circuit pour, sur le long terme, respecter les heures de départs et le temps moyen de la traversée d'un circuit.

Le partage de l'espace avec priorité aux transports publics

L'activité du transport collectif urbain à travers la région de Port-au-Prince doit être développée pour permettre à la ville de changer son image. La mise en œuvre d'espaces prioritaires aux transports urbains n'est pas possible partout actuellement, mais toutefois il existe des possibilités d'aménagement qui peuvent offrir de

meilleures conditions d'exploitation aux transporteurs publics. Il faut des aménagements dans des endroits spécifiques comme les points d'arrêts par exemple, et laisser certaines voies strictement au passage des véhicules collectifs desservant les différentes communes de toute la région de Port-au-Prince.

Privilegié le transport en commun

Il n'est plus possible aujourd'hui de constater ce manque à gagner qui existe dans le secteur ni en terme économique, ni en d'autres termes. Nous devons commencer à penser un transport collectif qui se fait en site propre à travers toute la ville, avec l'insertion de véhicules de grande capacité pour pouvoir dans un temps moins important transporter plus de personnes dans les communes. Nous devons commencer à définir le mode de transport le plus approprié en fonction de la situation actuelle telle qu'elle se présente dans le chapitre deuxième de ce document pour pouvoir mieux porter les corrections obligatoires.

Les autorités doivent définir une forme de priorité aux véhicules assurant le transport de passagers dans toute la ville, une décision qui va permettre de remettre en confiance la population toute entière et les usagers en particuliers. Nous proposons de définir le type ou en générale la catégorie et le nombre de véhicule qui doit être disponible sur un circuit en fonction de la demande soit le nombre de personnes à prévoir pour un véhicule.

"Que ce secteur devient une véritable industrie économiquement rentable pour tout le pays".

▪ Prévoir le financement du transport collectif urbain

Si les activités du transport collectif restent livrées aux mains de particulier comme nous le constatons aujourd'hui, il n'y aura aucun changement ou le changement sera peu significatif pour la population et pour le secteur tout entier. Car, les intérêts personnels continueront à primer et chacun aura à chercher à augmenter son profit au détriment de l'autre.

Il faut commencer à mettre du financement pour l'accroissement de cette activité afin d'offrir un service plus acceptable à la population par la réduction du nombre de petits véhicules par des autobus de grandes capacités. Aussi l'investissement va permettre au début d'aménager l'infrastructure disponible pour porter une solution temporaire ; même s'il faut penser à porter des solutions durables par la construction de nouvelles infrastructures routières.

Le financement qui doit être disponible doit permettre sur le long terme d'intégrer d'autres formes de transport collectif de forte capacité pour répondre au besoin croissant de la population. D'autres infrastructures peuvent être construites à l'intérieur des communes pour l'insertion du transport en vélos pour une meilleure circulation des personnes.

Le financement doit être aussi disponible pour l'intégration durable de nouvelles organisations qui devront avoir la responsabilité de gérer les activités du secteur pour pouvoir obtenir plus de profit. Ces organisations doivent être des entreprises publiques assurant l'offre de service dans le secteur et qui ont pour responsabilités de gérer certaines infrastructures comme l'entretien, la construction et/ou l'administration de cet ensemble de structure.

Section 5 Mesures d'amélioration des conditions de transport

▪ Réduire les nuisances dues aux transports

Dans toutes les grandes villes du monde l'activité du transport urbain, qui est incontournable, a toujours eu des effets négatifs sur la qualité de vie et sur l'environnement. A Port-au-Prince ce qui attire le plus notre attention est surtout la mauvaise condition des véhicules qui assure ce service. Non seulement que ces derniers soient anciens mais ne répondent à aucune norme de transport collectif.

Nous devons commencer à réfléchir sur la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre ou à la conception des véhicules (le bruit) qui est l'élément le plus sérieux à prendre en compte pour le moment. Depuis une trentaine d'années, les constructeurs d'automobiles ont considérablement amélioré les véhicules afin de limiter la pollution, les risques d'accidents et réduire le bruit, mais la flotte de véhicules assurant ce type de transport reste encore très ancienne.

Encourager les modes de transports occupant le moins de place sur la route

Il n'est plus possible aujourd'hui d'accepter que les véhicules qui sont les plus représentés sur la route ont seulement la capacité de transporter moins de 20 passagers (camionnette, minibus). Une solution doit être trouvée pour commencer à encourager et même financer l'insertion d'autobus de grande capacité pour réduire l'espace occupé aujourd'hui pour transporter 100 passagers sur un circuit.

Notre espace public réservé au transport est limité dans les zones urbaines. La rue est partagée entre plusieurs utilisateurs qui sont en conflit (chauffeurs, commerçants, piétons, autres). Nous considérons donc que la place que chacun occupe dans la rue a un coût puisqu'il gêne les autres.

Nous proposons de classer les modes de transports en fonction de leur consommation de place. Celle-ci est définie comme la surface occupée par un véhicule pendant une période de temps (surface en mètres carrés multipliés par la durée en heures).

Lutter contre le bruit causé par l'activité du transport urbain

Aucune mesure n'est prise dans l'activité du transport à Port-au-Prince pour lutter contre le bruit dans l'exploitation de cette activité. Les bruits sont produits de deux façons, d'une part involontairement par le passage des véhicules sur les routes, et d'autre part, le plus important, de façon volontaire par les chauffeurs de véhicules et les passagers.

Des mesures doivent être prises pour :

- a) contraindre les chauffeurs à augmenter la puissance sonore des autobus de transport collectif. Une méthode qui devient très ennuyeuse pour la plupart des passagers et l'environnement en particulier (ex ; les canters bus, les camionnettes). Il faut définir un seuil de bruit acceptable.
- b) obliger les passagers et les conducteurs à rester en silence pendant le parcours d'un circuit. Ce qui en réduisant le bruit permettra d'éviter de déranger les passagers et d'avoir un voyage plus intéressant pour tous.
- c) exiger les chauffeurs à maintenir les véhicules dans de bonne condition de circuler sur la route. Des conditions qui doivent être définie entre le ministère de l'environnement, la direction de la circulation, le ministère des travaux publics, les associations de chauffeurs et de propriétaires et les associations de consommateurs.

▪ Amélioration des conditions de déplacement

Diminuer les embouteillages en ville

L'embouteillage à Port-au-Prince (le terme technique est congestion) est le phénomène le plus courant sur les routes de la ville. L'embouteillage actuel est le résultat du manque d'infrastructure disponible (des rues étroites) et provoquer par des causes régulières (stationnements, croisements, accidents, ...).

Pour améliorer les conditions de déplacements, il faut améliorer certaines infrastructures et construire d'autres. Il faut aussi trouver une solution durable pour réguler la circulation des voitures particulières face aux véhicules de transport urbains. Il y a aussi des solutions techniques à trouver pour permettant de diminuer

la gêne occasionnée par les multiples stations d'embarquement et le stationnement illicite.

Augmenter la vitesse des transports en commun

Pour l'utilisateur (le passager), l'important est de pouvoir diminuer le temps nécessaire pour aller d'un point à un autre. Ce temps doit être obligatoirement réduit en interagissant sur la vitesse du trafic, la distance séparant les stations et le temps passé aux arrêts. Même s'il n'est pas encore possible de penser à une forme de transport qui se fait totalement à l'écart et en site propre.

La vitesse du trafic peut aussi être augmentée à Port-au-Prince par la réduction du temps perdu en amont dans des carrefours mal charpentés. Avec l'utilisation des feux de signalisation, il faut revoir la synchronisation du passage au vert des feux pour augmenter la vitesse commerciale des transports en commun sans ralentir le trafic automobile. Pour être pleinement efficace, ce système nécessite un couloir de bus dans toutes les grandes rues de la capitale.

Le péage urbain, moyen efficace de réguler le trafic à Port-au-Prince

Nous proposons pour limiter le nombre de véhicules à travers la ville d'introduire un péage urbain, ce qui permettra de faire chuter la présence de multiples de véhicules en provenance des villes de provinces. Le péage doit être obligatoire entre 7 heures et 18 heures du lundi au vendredi pour tous les véhicules à moteur à l'exception des deux-roues, des autobus, des taxis, des ambulances, des voitures de police et des voitures officielles. Le prix doit être défini en fonction de la catégorie de véhicule. Même si les résidents doivent sans doute bénéficier d'une remise de plus de 70 % du montant prévu.

Si par cette forme nous arrivons à diminuer le trafic des voitures particulières, le résultat est que les vitesses de parcours (arrêts compris) seront augmentées dans la zone de péage et ses environs. Aussi, une telle décision va encourager les personnes à diminuer l'utilisation des voitures particulières par l'utilisation du transport en commun, la moto ou le vélo ou simplement renoncé au déplacement.

- **Mettre en place un plan de déplacement urbain (PDU)**

Dans le cas du transport urbain à Port-au-Prince, il faut concevoir un plan de déplacement urbain pour permettre aux activités du secteur d'évoluer dans de bonnes conditions. *"Un plan de déplacement urbain (PDU) est un document de programmation destiné à rationaliser l'usage des différents moyens de transport"*. La mise en place du PDU est obligatoire pour toute la région de Port-au-Prince qui a aujourd'hui environ 2 000 000 habitants. Or, ce document est obligatoire pour toutes les agglomérations qui contiennent plus de 100 000 habitants. Cette stratégie permettra d'adopter une planification globale des déplacements dans toute la région (communes, quartiers ...).

La mise en place de ce *plan de déplacement urbain* dans la ville de Port-au-Prince va permettre notamment de diminuer le trafic automobile et développer le transport en commun pour la satisfaction de tous. Dans ce plan sera défini l'affectation de la voirie aux différents modes de transport, l'organisation du stationnement, la livraison des marchandises à l'intérieur de la ville .et par la suite l'encouragement des employeurs à favoriser le déplacement collectif de leur personnel (autobus de travail, transports en commun, covoiturage). Dans ce plan il faut aussi prévoir les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre.

Élaborer le plan de déplacement urbain suivant les besoins actuels

Un plan de déplacement urbain (PDU) doit être élaboré par la ville de Port-au-Prince avec la participation de toutes les communes constituantes de l'activité du transport urbain. Même si nous savons au préalable que sa mise en œuvre sera difficile en fonction du contexte actuel dans lequel évolue cette activité.

Nous suggérons comme dans beaucoup d'autres pays, qu'à l'élaboration de ce PDU pour Port-au-Prince, l'établissement d'un diagnostic, ce qui implique de nombreuses enquêtes (enquête auprès des ménages, enquête de stationnement, etc.) et des études d'impact et de faisabilité. Il faut aussi effectuer une enquête publique pour faire remonter les remarques de tous les habitants.

Prendre des mesures correctives durables

Déplacer les stations

L'un des obstacles empêchant la libre circulation des véhicules collectifs est du fait que toutes les stations de véhicules à destination des autres villes de provinces sont établies à Port-au-Prince. Comme la demande en transport collectif est élevée, le nombre de véhicule assurant ce service a tendance à augmenter dans toutes les stations, même s'il n'existe pas de gare routière actuellement dans toute la région de Port-au-Prince. Les véhicules qui assurent le transport de ville en ville sont stationnés partout avec l'objectif d'embarquer et de décharger les passagers.

Conséquences : Du fait que ce sont de gros véhicules, ils utilisent plus d'espace, comme les routes sont étroites, ils créent de l'embouteillage. Les stations sont installées sur la voie réservée à la circulation des véhicules, comme c'est le cas de la station de Jérémie sur le Boulevard Jean Jacques Dessalines. Son environnement est toujours très occupé et il est très difficile de circuler. D'une manière régulière, ces stations sont devenues l'élément qui est à l'origine de commerce ambulant des marchands qui profitent pour faire écouler leurs produits. *Résultat ; une très grande partie de la route est occupée par ces commerçants.*

Proposition : Nous proposons de redéfinir la localisation de ces stations qui permettront automatiquement de retirer les commerçants ambulants sur les routes afin de laisser plus de place aux véhicules de transport collectifs sur les routes.

S'il faut laisser ces stations à l'intérieur de la ville de Port-au-Prince, il faut qu'elles soient placées à l'entrée/ou à la sortie des communes les plus proches de la ville de destination. A partir de ces stations les autorités administratives des routes et de la circulation pourront profiter pour introduire le système de péage qui permettra de trouver des fonds pour entretenir et construire des routes dans les communes.

Définir la voie réservée au transport public

Sur presque toutes les chaussées de la région métropolitaine de Port-au-Prince, et ceci dans presque tous les circuits, les routes ont la capacité de recevoir deux véhicules à la fois dans les deux sens.

Pour résoudre les problèmes de circulation de véhicules privés et publics, nous proposons que les deux voies soient partagées de la façon suivante :

- a) La partie gauche soit réservée au véhicule privé et au véhicule de transport de marchandises,
- b) La partie droite soit réservée strictement aux différents types de véhicules assurant le transport de passager.

Cette mesure devrait permettre à ces types de véhicules de suivre une seule ligne pour éviter de perturber la circulation des autres types de véhicules avec les arrêts répétés et les croisements de toutes sortes.

Sécurité, confort et propreté sur la route

La façon dont on exploite l'activité du transport urbain actuellement ne répond à aucune norme de sécurité, de confort ou de propreté. Les chauffeurs et les propriétaires de véhicules collectifs ne donnent pas une très grande importance à ces trois éléments. Nous proposons dans la réorganisation de cette activité :

- a) En matière de sécurité que des mesures soient prises pour que les véhicules ne soient pas surchargés, qu'ils s'arrêtent seulement dans les endroits aménagés pour cette activité, que la vitesse soit respectée et que les transporteurs respectent le code de la route dans toute sa dimension.
- b) Il faut aussi définir un minimum de confort dans les véhicules pour créer un sentiment de bien-être et de satisfaction chez les passagers. Pas de siège en planche exclusivement, pas de surplus dans les séries de siège, pas de véhicule négligé et encrassé, etc.
- c) Le véhicule qui offre ce service doit être en état de propreté qui doit être défini au préalable que tout le monde doit respecter. Doit être prise en compte ; la peinture du véhicule (*sachant que les véhicules réaménagés à Port-au-Prince ont un caractère artistique fort. Voir canter bus annexe*), les sièges, les vêtements du transporteur et de l'hôtesse.

CONCLUSION

La question fondamentale de notre travail était de voir comment une modification de l'organisation des structures et du mode de fonctionnement du transport dans la région métropolitaine de Port-au-Prince pourrait permettre à la première ville d'Haïti de projeter une autre image d'elle. Cette démarche vise à renforcer l'organisation du secteur pour tirer profit dans cette activité qui a beaucoup d'importance dans la vie de la population. Notre démarche était de chercher à comprendre les raisons des différents problèmes pour arriver à proposer des solutions appropriées et durables pour le bien-être de toute la collectivité.

Au cours de notre travail, nous avons accepté que rien ne marchait dans le secteur du transport urbain à travers Port-au-Prince et qu'il fallait dans un bref délai apporter les solutions appropriées à cette insuffisance organisationnelle. Nous avons compris que non seulement une réorganisation est importante mais aussi elle est aussi nécessaire pour corriger la situation. Les données disponibles qui ont fait l'objet d'études dans ce travail nous présentent les multiples opportunités de l'activité du transport urbain si seulement une meilleure exploitation est faite à Port-au-Prince.

Ce qui nous a le plus attiré dans ce travail est le constat des rendements économiques de cette activité, présentés dans le diagnostic du secteur au chapitre deuxième. Cela nous fait croire qu'une autre forme de gestion permettra de produire plus de valeur ajoutée à l'avantage des transporteurs, des voyageurs et des autorités locales. Nous proposons dans notre travail d'encourager l'application d'un modèle de transport qui permettra de suivre une ligne directrice dans la production de cette activité.

Pour réaliser ce travail nous avons rencontré beaucoup d'obstacles qui nous ont empêchés d'améliorer le travail tel qu'il est présenté actuellement. L'un des deux obstacles majeurs reste la requête des informations, difficiles à trouver pour mieux comprendre ce qui se passe dans le secteur. Pour répondre à ce manque, nous avons effectué une enquête dans le groupe des transporteurs et une enquête dans celui des passagers afin de mieux réfléchir sur la question et trouver des solutions

adéquates. Cette démarche auprès des transporteurs était plus difficile que celle de trouver des informations auprès des passagers.

Il faut certainement dans le processus du renforcement de la réorganisation de l'activité du transport urbain à Port-au-Prince changer les types de véhicules qui offrent ce service, encourager des véhicules de fortes capacités de transport, des véhicules plus rapides. Aussi il faut prendre en compte la question du confort et de la sécurité sur les routes, améliorer leurs états actuels et l'environnement dans lequel est exploitée cette activité de grande importance.

Ce travail de recherche a encore des limites, car les informations traitées précédemment, quoique pertinentes, ne sont pas encore suffisantes. Il faut encore un ensemble de données pour mieux décider sur les procédures à mettre en œuvre dans cette nouvelle orientation que nous devons donner à cette grande activité dans la ville de Port-au-Prince.

Comment trouver du financement pour faire fonctionner les activités du secteur, quelles infrastructures faut-il mettre en place, quel type de véhicule serait le mieux approprié pour assurer sans difficulté le transport de passagers à travers Port-au-Prince et encore tant d'autres interrogations qui peuvent être sources de recherche scientifique pour essayer de trouver une solution adaptée et acceptable pour répondre aux besoins de réorganisation qui existe actuellement dans tout le système du transport en Haïti et particulièrement celui du transport urbain à travers la ville de Port au Prince et de ces environs.

Bibliographie

1. André Guillerme, (1996) : "Chemins, routes et autoroutes", Cahiers de méthodologie, 2, 1996 et décret du 5 décembre 2005.
2. Banque Interaméricaine de Développement, (2007) : "Enquête Transport 2004-2005", résultats définitifs.
3. Bureau International du Travail, (1978) : "La durée du travail et les périodes de repos dans les transports routier", rapport VII, BIT-Genève.
4. Damien VERRY, "Indicateurs de mobilité durable: méthodes et enjeux", Doctorant au Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon – France
5. Imprimerie J. Verrollot (1901) : "Loi sur la construction de chemin de fer de Port-au-Prince à l'étang saumâtre".
6. Karlhans MILLER, (1981) : "L'architecture des transports en République fédérale d'Allemagne", Germany Inter Nations Bonn.
7. Ministère de l'économie et des finances, Institut haïtien de statistiques et d'informatiques (2004-2005), Enquête sur le transport
8. Olivier DJEMS (2006) : " Haïti : Transport en commun, un casse-tête", journal le nouvelliste.
9. Organisation Internationale du travail, (1991) : "Evolution récente dans le domaine de transports internes", BIT, Genève.
10. Robert LAFFONT, (1976) : "Les transports Paris", Bibliothèque Laffont des grands thèmes.
11. Roger HOUZEL, (1935) : "La production et le commerce de la République d'Haïti", Librairie technique et économique, Paris.
12. Roland RIES, (juillet 2003) : "Transports urbains : quelles politiques pour demain ?"

Références en lignes consultées

13. Association internationale des transports publics (International association of public transport) (U.I.T.P.)
<http://www.uitp.com>
14. Association mondiale de la route (World road association)
<http://www.piarc.org>
15. Département britannique des transports
<http://www.transport2000.org.uk/factsandfigures/Facts.asp#Pollution,emissionsandclimatechange>
16. Evolution du transport nationale de 2001 à 2005,
http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3id_rubrique=223
17. http://fr.wikipedia.org/wiki/r%C3%A9seau_routier_francais
18. <http://quatorrodas.abril.com.br/index.shtml>
19. Le Syndicat international des sociétés de transport combiné Rail-Route (International union of combined road-rail transport compagnies) (U.I.R.R.)
<http://www.uirr.com>
20. L'Union internationale des chemins de fer (U.I.C.)
<http://www.uic.asso.fr>
21. Syndicat international des transports routiers ou International road transport union
<http://www.iru.org>

ANNEXES

QUESTIONNAIRES D'ENQUETE

Le Transport Urbain à Port-au-Prince - Questionnaire d'enquête (Type : Passager)

Avril – septembre 2008 - IFGCar, Mémoire de Master en Management
Recherche d'informations sur le transport urbain à Port-au-Prince



Questions fermées

- | | |
|---|---|
| 1- Quel est votre sexe ?
a) Homme b) Femme | 4- Disposez-vous d'un véhicule privé ?
a) Oui b) Non |
| 2- Quelle est votre catégorie d'âge ?
a) 15-20 ans b) 21-25 ans c) 26 -34 ans
d) 35-50 ans e) 51 ans et plus | 5- Prenez vous chaque jour le transport collectif pour vos déplacements ?
a) Oui b) Non |
| 3- Avez-vous l'habitude de prendre le transport collectif ?
a) Oui b) Non | 6- Quel est votre statut actuellement ?
a) Salarié b) Étudiant - Écolier
c) Sans-emploi d) Autres |

Questions à choix multiples

Répondre par l'une ou plusieurs des réponses par question

- | | |
|--|---|
| 1- Quels circuits prenez-vous le plus souvent ? (<i>au verso</i>)
a) <input type="text"/> b) <input type="text"/> | 4- Les chauffeurs respectent-ils la signalisation ?
a) Oui b) Non c) Ne sait Pas |
| 2- Les chauffeurs ont-ils l'habitude d'élèver le prix ?
a) Toujours b) Parfois c) Ne sait Pas | 5- Les autobus sont-ils toujours en surcharge ?
a) Oui b) Non c) Ne sait Pas |
| 3- Les chauffeurs respectent-ils la distance des circuits ?
a) Oui b) Non c) Ne sait Pas | 6- Y-a-t-il toujours de l'embouteillage ?
a) Oui b) Non c) Ne sait Pas |

Questions ouvertes

Répondre par l'une des réponses et/ou ajouter s'il le faut votre réponse

- | | |
|---|---|
| 1- Est-il facile de trouver des autobus?
a) Oui b) Non c) Ne sait Pas d) Autres | 4- Pourquoi un chauffeur change t-il de circuit ?
..... |
| 2- Combien de temps faut-il attendre approximativement ?
a) 2 -6 minutes b) 7-15 minutes c) 16-25 minutes
autres (préciser) | 5- Les autobus sont ils toujours à l'heure ?
a) Oui b) Non
pourquoi |
| 3- Du bus vers chez vous, combien de temps faut-il marcher ?
a) 2 -5 minutes b) 6-10 minutes c) autres..... | 6- Les bus arrivent-ils près de chez vous ?
a) Toujours b) Parfois c) Jamais |

Le Transport Urbain à Port-au-Prince - Questionnaire d'enquête (Type : Transporteur public)

Avril – septembre 2008 - IFGCar, Mémoire de Master en Management
Recherche d'informations sur le transport urbain à Port-au-Prince



Questions fermées

Répondre par l'une des réponses

- | | |
|---|---|
| 1- Quel est votre sexe ?
a) Homme b) Femme | 4- Quel est votre circuit habituel ? (<i>au verso</i>)
a) <input type="text"/> |
| 2- Quelle est votre tranche d'âge ?
a) 18-25 ans b) 26-32 ans c) 33 -39 ans
d) 40-50 ans e) 51 ans et plus | 5- Depuis combien de temps êtes-vous transporteur public à Port-au-Prince ?
a) 0 – 2 ans b) 2 – 5 ans b) 5 ans – et plus |
| 3- Quel est le type d'autobus collectif conduisez-vous ?
a) Camionnette b) Minibus b) Bus b) | 6- Votre autobus collectif est-il de type :
a) Personnel b) Location |

Questions à choix multiples

Répondre par l'une ou plusieurs des réponses par question

- | | |
|--|--|
| 1- Quelles sont les difficultés du métier ? (<i>au verso</i>)
a) <input type="text"/> b) <input type="text"/> | 4- Les passagers paient-ils normalement ?
a) Oui b) Non c) Ne sait Pas |
| 2- L'embouteillage est-il ennuyeux ?
a) Toujours b) Parfois c) Jamais | 5- Surcharge ou pas, gagnez-vous de l'argent ?
a) Oui b) Non c) Ne sait Pas |
| 3- Le prix de la course est-il suffisant ?
a) Oui b) Non c) Ne sait Pas | 6- Est-il nécessaire d'avoir des gares routières ?
a) Oui b) Non c) Ne sait Pas |

Questions ouvertes

Répondre par l'une des réponses et/ou ajouter s'il le faut votre réponse

- | | |
|--|--|
| 1- Quel est votre horaire de travail régulier ?
a) 5 :00 – 18 :00 b) 6 :00 – 19 :00 c) | 4- Subissez-vous des pannes régulièrement ?
a) Oui b) Non c) Ne sait Pas |
| 2- Votre circuit tient compte seulement des grandes rues ou aussi des routes secondaires passant à travers la ville ?
a) Grandes rues b) Routes secondaires c) Autres | 5- Les passagers paient-ils la course ou la distance ?
a) Course b) Distance
pourquoi |
| 3- Y a-t-il toujours assez de passagers pour remplir le bus ?
a) Oui b) Non c) Ne sait Pas | 6- Le prix de la course (n') est :
a) Suffisant b) Pas suffisant c) Ne sait Pas |

Tableau des résultats de l'enquête

Type Passager

	Sexe	Age	Déplacements TC ou TP	Véhicule Privé	Statut	Transporteur Prix élevé	Transporteur Respect - distance	Respect de la Signalisation	Surcharge des autobus	Embouteillage	Attente des autobus	Marche après le Bus	Changement de circuits	Ponctualité des véhicules
Homme	55													
Femme	45													
15-20 ans		9												
21-25ans		22												
26-34 ans		35												
35-50 ans		27												
51 et plus		7												
Oui			100											
Non			0											
Oui				12										
Non				88										
Salarié					37									
Ecolier - Etudiant					26									
Sans Emploi					32									
Autres					5									
Toujours						11								
Parfois						76								
Ne sait pas						13								
Oui							37%							
Non							53%							
Ne sait pas							10%							
Oui								21						
Non								62						
Ne sait pas								17						
Oui									91%					
Non									6%					
Ne sait pas									3%					
Oui										67				
Non										14				
Ne sait pas										19				
2-6 minutes											10%			
7-15 minutes											35%			
16-25 minutes											43%			
Autres											12%			
2-5 minutes												24%		
o-10 minutes												44%		
Autres												32%		
En fonction des heures de pointes													26	
En fonction de la variation du prix de la course													27	
En fonctions des activités périodiques													24	
Par manque de contrôle des autorités													16	
Autres													7	
Oui														27%
Non														73%

Type transporteur collectif

Sexe	Age	Type de Véhicule	Ancienneté	Propriété	Embouteillage ennuyeux	Prix course suffisant	Paiement passager suffisant	surcharge et profit	nécessité gare routière	Horaire de travail	Grande rue Voie Secondaire	Passagers Suffisant	Pannes régulières	Paiement course ou distance	Prix suffisant
Homme 100%															
Femme 0%															
18-25 ans	11%														
26-32 ans	62%														
33-39 ans	16%														
40-50 ans	9%														
51 et plus	2%														
Camionnette		39													
Minibus		33													
Bus		16													
Autres		12													
0-2 ans			24												
2-5 ans			67												
5 ans et plus			9												
Personnel				27											
Location				73											
Toujours					90										
Parfois					6										
Ne sait pas					4										
Oui						42%									
Non						37%									
Ne sait pas						21%									
Oui							24								
Non							69								
Ne sait pas							7								
Oui								17%							
Non								72%							
Ne sait pas								11%							
Oui									87						
Non									2						
Ne sait pas									11						
5:00 - 18:00 heures										24%					
6:00 - 19:00 heures										67%					
Autres										9%					
Grandes rues											89%				
Routes secondaires											8%				
Autres											3%				
Oui												84			
Non												12			
Ne sait pas												4			
Oui													44%		
Non													32%		
Ne sait pas													24%		
Course														31	
Distance														69	
Suffisant															53
Pas suffisant															21
Ne sait pas															26

LES TYPES DE VÉHICULES ASSURANT LE TRANSPORT A PORT-AU-PRINCE



Le Tap-Tap (la camionnette)



Le minibus



Le bus moyen



L'autobus ou le bus



Le canter bus



Le camion bus



Le camion boîte



La voiture (Taxi)



La motocyclette

Vue spatiale de Port-au-Prince



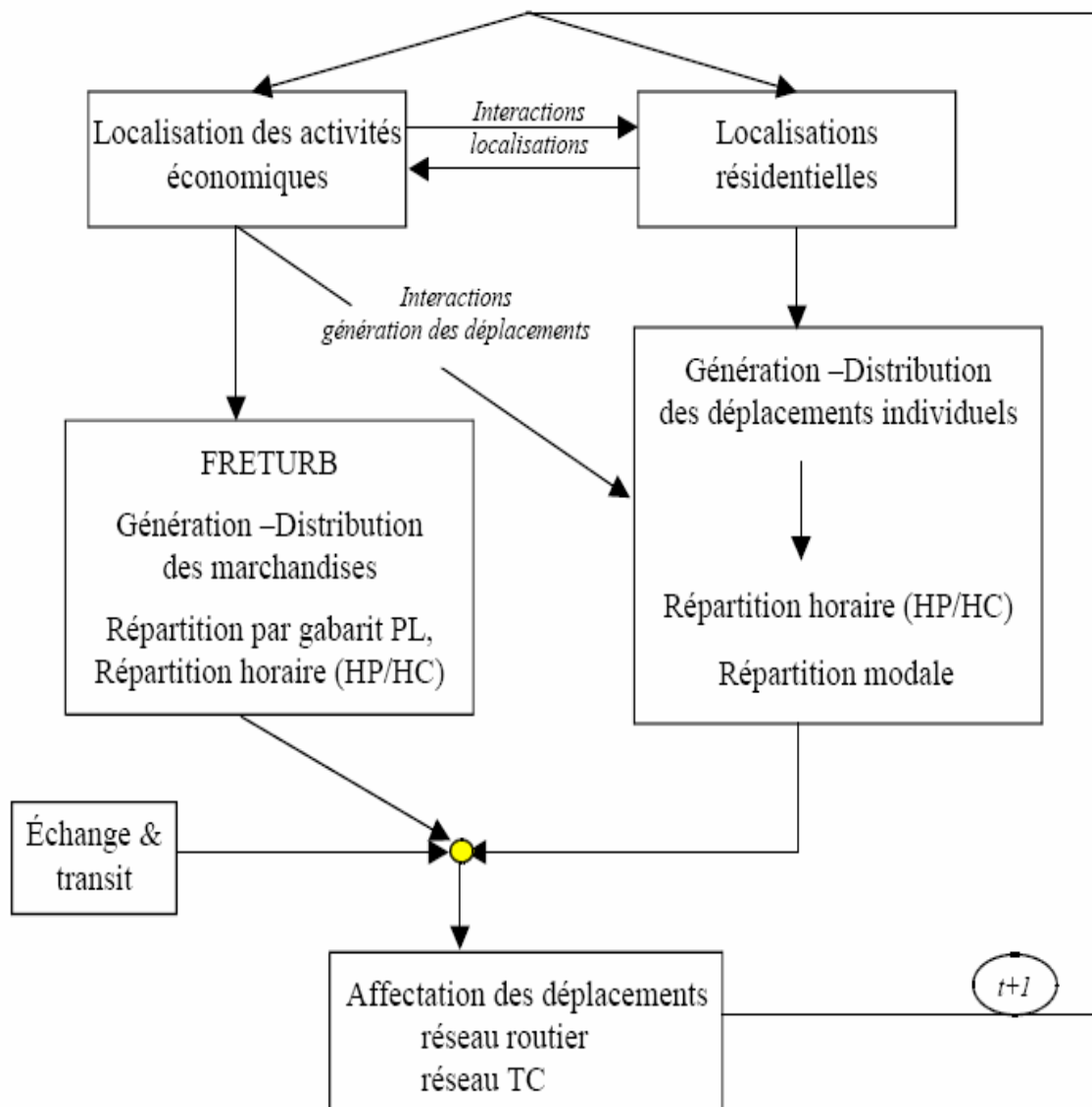
Circuit de transport à travers Port-au-Prince (en rouge)



Délimitation de l'arrondissement de Port-au-Prince

Région	Port-au-Prince				
Communes		Distance de Port-au-Prince	Nombre de lignes	Délimitation du travail	
	Port-au-Prince	---		Oui	
	Carrefour	10 km		Oui	
	Cité soleil	3 km			Non
	Delmas	5 km		Oui	
	Gressier	20 km			Non
	Kenscoff	1500 m d'altitude			Non
	Pétion Ville	8 km		Oui	
	Tabarre	9 km		Oui	

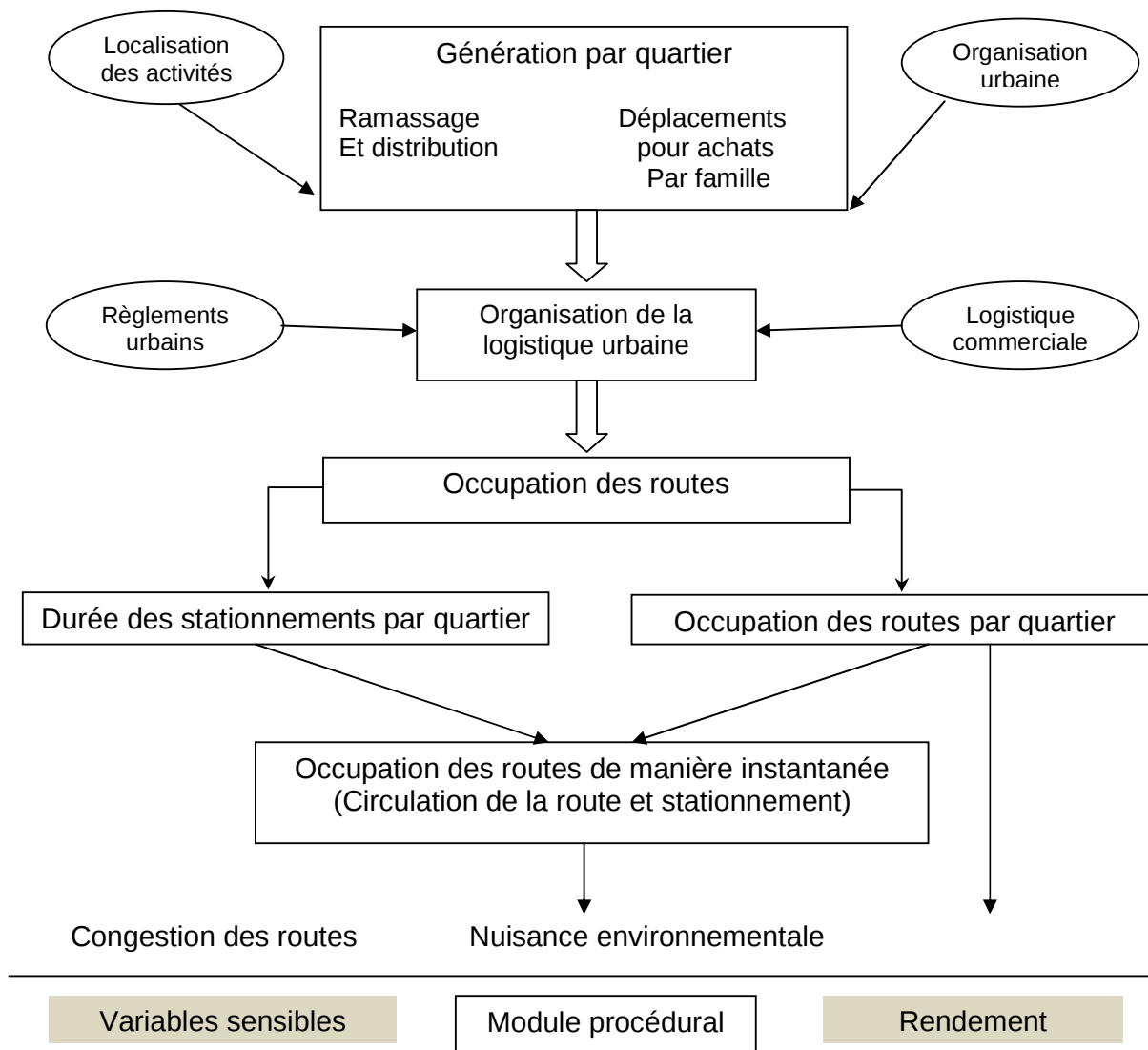
Figure 2 : Schéma simplifié du système modélisé par SIMBAD (variables endogènes)



Modèle développé dans le Laboratoire d'Economie et des Transports (LET) à Lyon

Source :

Schéma du modèle FRETURB



Source: Jean-Louis ROUTHIER, Chercheur à l'Université de Lyon 2
Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon - France

Les différentes composantes du modèle MobiSim

Logements / Locaux Equipements URBANISME / AGENTS « ESPACE »		Infrastructures VP Réseaux TC TRANSPORT / AGENTS STASTIOUES	
AGENTS DYNAMIQUES	MENAGES	ENTREPRISES	
DYNAMIQUE	Démographie	Cycle de vie	
LOCALISATION	Mobilité résidentielle	Stratégie de localisation	
LOCACTIVITE	Travail	Emplois	
DEPLACEMENTS	Mobilité quotidienne	Transport de marchandises	
Décisions politiques Jeux d'acteurs AMENAGEMENT DU TERRITOIRE AGENTS GLOBAUX	ECOLOGIE Emissions de Co2, Pollution, Bruit	ECONOMIE Activité, Emplois, Performance	SOCIETE Equité, Mixité, Cout
	MOBILITE URBAINE ET DEVELOPPEMENT DURABLE Evaluation des scénarios		

Source : ATN, YM, Paris le 15 juin 2005

Structure et algorithmes du modèle MobiSim SMA / Rapport de recherche I

Dépenses par type de véhicule

Dans ce tableau se présente les trois catégories de dépenses en fonction des types de véhicules qui existe dans le secteur du transport urbain des passagers à travers la ville de Port-au-Prince

Type de véhicule assurant transport	Dépense globale			
	Dépenses totales	Nature des dépenses		
		Investissement	Administration	Entretien
Total	7,088,187,170	340,703,675	95,008,316	6,652,475,179
Voiture	2,160,726,810	88,235,237	27,944,764	2,044,546,809
Tap-Tap	2,238,375,388	108,301,798	32,509,501	2,097,564,089
Minibus	377,333,885	8,889,350	4,697,012	363,747,523
Bus Moyen	391,332,399	16,572,129	4,496,190	370,264,080
Autobus	223,826,956	16,453,129	3,824,566	203,549,262
Canter Bus	397,351,862	38,001,449	3,542,355	355,808,058
Camion Bus	795,881,962	36,775,447	9,459,244	749,647,271
Camion Boite	272,899,376	10,369,542	4,137,667	258,392,168
Canter	226,579,730	17,084,421	4,302,367	205,182,942
Inconnu	3,878,801	21,174	94,650	3,762,978

Source : IHSI/Enquête Transport 2004-2005

Age moyen du parc automobile assurant le transport routier à Port-au-Prince

Année	1970 - 1980	1990	2000 et plus	inconnu
Pourcentage	76%	18,4%	3,7%	1,9%

Source : IHSI/Enquête Transport 2004-2005

Profil des automobilistes du transport collectif routier

Le désordre qui est constaté actuellement dans le système du transport en Haïti et à travers la ville de Port-au-Prince en Particulier est dû non seulement à un manque d'organisation et à une carence d'autorité mais aussi au profil des différents conducteurs. Un indice qui n'est pas réellement pris en compte et surtout comme support premier pour améliorer et même corriger la situation.

Afin de mieux comprendre les différents éléments qui peuvent aider à comprendre ce phénomène, l'accent est mis sur le personnel qui intervient dans les opérations journalières liées au transport. En ce sens nous faisons ressortir dans cette partie l'ensemble des principaux traits distinctifs des conducteurs du transport collectif routier de la région métropolitaine de Port-au-Prince. Le profil est présenté selon les critères suivants ;

Sexe : Plus de quatre vingt dix neuf (99%) pour cent des conducteurs du transport collectif routier de la ville de Port-au-Prince et de ses environs sont de sexe masculin et les conducteurs de sexe féminin ne font pas partie du transport urbain de passager.

Age : Il existe une grande concentration au niveau de la tranche d'âge des conducteurs. Il y a uniquement huit (8%)¹¹ pour cent des conducteurs qui sont compris entre 18 et 25 ans et neuf (9%) pour cent entre 46 à 60 ans et plus. Le reste, soit quatre vingt trois (83%) pour cent, est compris dans l'intervalle de 26 – 30 ans et 41 – 45 ans.

Titre d'occupation

Trois désignations sont disponibles pour le moment, il s'agit de ;

- 1) Propriétaire (43% des conducteurs)
- 2) Locataire (52% des conducteurs)
- 3) Salarié (5% des conducteurs)

¹¹ Source : IHSI/Enquête Transport 2004

Rythme de travail

Fréquence quotidienne : Par le même conducteur, environ 8 heures par jour

Parfois un autre conducteur, 5 à 6 heures de plus

= 14 heures de fonctionnement en moyenne

Fréquence quotidienne : Plus de 51%, 6 jours par semaine

Environ 26% toute la semaine, soit 7/7

Et 23 % travail 2 à 5 jours par semaine

Ancienneté et constance dans le métier

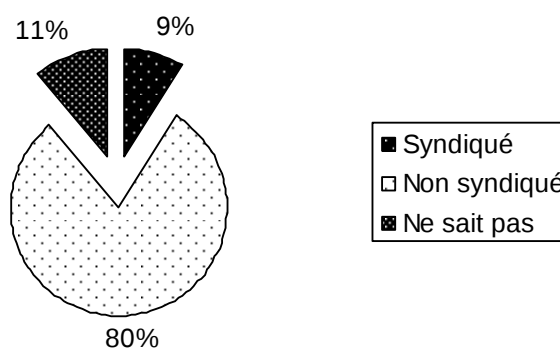
Pourcentage conducteur	75%	32,2%	25,1%	17%	14,7%	7,7%	3%
Année dans la profession	5 à 10 ans	plus de 10 ans	7 à 10 ans	5 à 7 ans	3 à 5 ans	1 à 3 ans	moins 1 an

Automobilistes syndiqués

Syndiqué : 9%

Non syndiqué : 80%

Ne sait pas : 11%



Source : IHSI/Enquête Transport 2004

LISTE DES SIGLES ET DES ABRÉVIATIONS

A T N SA	: Application de Techniques Nouvelles
AFITF	: Agence de financement des infrastructures de transport de France
ANADIPP	: Association Nationale des Importateurs de Produits Pétroliers
CGO	: Compagnie Générale des Omnibus
CODATU	: COopération pour le Développement et Aménagement des Transport Urbains et périurbains
DCPR	: Direction de la Circulation et de la Police Routière (Haïti)
FER	: Fonds d'Entretien Routier
IHSI	: Institut Haïtien de statistiques et d'Informatique
LET	: Laboratoire d'Economie des Transports
MAST	: Ministère des Affaires Sociales et du Travail
MEF	: Ministère de l'Économie et des Finances
MICT	: Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales
MPCE	: Le Ministère du Plan et de la Coopération Externe
MTPTC	: Ministère des Travaux Publics Transport et Communications
OPTILE	: Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
RATP	: Réseau pour l'Abolition des Transports Payants
RER	: Réseau express Régional
RFF	: Réseau Ferré de France
SIG	: Système d'Information Géographique
SIMBAD	: Simuler les MoBilités pour une Agglomération Durable
SNCF	: Société Nationale de Chemin de Fer
STIF	: Syndicat des Transports d'Ile de France
TGV	: Transport Grande Vitesse
TP	: Transport en Commun
UTPUR	: Union des Transports Publics
VP	: Voiture Privée

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE.....	4
INTRODUCTION	5
CHAPITRE I.- Présentation de deux modèles de transport en France	10
Section 1 <i>L'organisation du transport en France</i>	12
▪ Le réseau routier français	12
▪ La gestion des routes	13
▪ Les organismes de gestion du transport urbain en France.....	14
Section 2 <i>Le modèle de Paris</i>	17
▪ Le transport urbain à Paris	17
▪ <i>Le transport ferroviaire à Paris comparé au cas de Port-au-Prince</i>	19
▪ Les taxis.....	19
▪ Le réseau routier Parisien	20
▪ Le réseau Cyclable	22
Section 3 <i>Le modèle de Lyon</i>	23
▪ Le réseau urbain Lyonnais	23
▪ Le transport ferroviaire à Lyon	24
▪ Le transport durable à Lyon comparé à celui de Port-au-Prince	25
▪ Le modèle de SIMBAD appliqué à Lyon	27
Section 4 <i>Les résultats de ces modèles de gestion de transport urbain</i>.....	29
▪ Modernisation du système de transport urbain en France	29
▪ Contribution à l'accommodement déplacement-activité et contribuer à la qualité de vie des habitants	29
▪ La sécurité des déplacements sur les routes	31
<i>Présentation d'autres modèles existants</i>	32
CHAPITRE II.- Diagnostic actuel du secteur du transport en HAÏTI et essentiellement à Port-au-Prince	35
Section 1 Le parc automobile	36
<i>Catégorie 1</i>	36
<i>Catégorie 2</i>	37
<i>Catégorie 3</i>	38
<i>Catégorie 4</i>	39
Section 2 L'organisation du transport en Haïti	41
Le réseau routier haïtien pour garantir le transport	42
<i>Conditions pour devenir conducteur en Haïti et la situation actuelle</i>	43
<i>Organisation de la voie publique</i>	43
<i>Qui se déplace à Port-au-Prince, comment et pourquoi ?</i>	45
<i>Les modes de transport privilégiés à Port-au-Prince</i>	46
Section 3 La production du transport urbain à Port-au-Prince.....	47
<i>A- Production totale à travers le pays</i>	47
<i>Production du transport de passager</i>	47
<i>B- Production de l'aire métropolitaine de Port-au-Prince</i>	48
<i>C- Production par type de véhicule</i>	50
Section 4 Les dépenses du transport urbain à Port-au-Prince.....	52
<i>A- La caractéristique des dépenses</i>	52
<i>B- Relation ancienneté des véhicules - coût d'exploitation</i>	53
CHAPITRE III.- Réorganisation et Amélioration	55

Section 1	Présentation des résultats de l'enquête	56
	La desserte à travers Port-au-Prince	56
	Le service offert actuellement	57
	L'organisation des circuits et les lignes des circuits	59
	Le rapport transporteur – voyageur et le paiement de la course	60
Section 2	Développer un modèle d'organisation du transport collectif urbain semblable au modèle SYMBAD de la ville de Lyon, France	63
	Proposition de modification du modèle SYMBAD	64
	Résultats attendus	65
	Obstacles à prévoir	66
	Recommandations	66
Section 3	Définir une nouvelle forme d'organisation du transport collectif urbain	67
	Les arrêts réguliers	67
	Le paiement de la course	68
	Redéfinir le plan des circuits pour une plus grande couverture	70
Section 4	Structurer le secteur du transport routier et les circuits	71
	Identification pour les véhicules de transport urbain	71
	Conséquence sans l'identification	72
	Le partage de l'espace avec priorité aux transports publics	72
	Prévoir le financement du transport collectif urbain	73
Section 5	Mesures d'amélioration des conditions de transport	75
	Réduire les nuisances dues aux transports	75
	Encourager les modes de transports occupant le moins de place sur la route	75
	Amélioration des conditions de déplacement	76
	Le péage urbain, moyen efficace de réguler le trafic à Port-au-Prince	77
	Mettre en place un plan de déplacement urbain (PDU)	78
	Prendre des mesures correctives durables	79
	Sécurité, confort et propreté sur la route	80
CONCLUSION		81
Bibliographie		83
Références en lignes consultées		84
ANNEXES		85
	QUESTIONNAIRES D'ENQUETE	85
	Tableau des résultats de l'enquête	87
	LES TYPES DE VÉHICULES ASSURANT LE TRANSPORT A PORT-AU-PRINCE	89
	Vue spatiale de Port-au-Prince	90
	Circuit de transport à travers Port-au-Prince (<i>en rouge</i>)	90
	Délimitation de l'arrondissement de Port-au-Prince	90
	Schéma du modèle FRETURB	92
	Les différentes composantes du modèle MobiSim	93
	Dépenses par type de véhicule	94
	Profil des automobilistes du transport collectif routier	95
LISTE DES SIGLES ET DES ABRÉVIATIONS		97
TABLE DES MATIERES		98