



UNIVERSITÉ D'ETAT D'HAÏTI
INSTITUT NATIONAL D'ADMINISTRATION, DE GESTION ET DES HAUTES
ETUDES INTERNATIONALES
(INAGHEI)

DÉPARTEMENT DES SCIENCES ADMINISTRATIVES

*PROBLÈME DE DÉPLACEMENT ET ACCIDENTS DE CIRCULATION PROVOQUÉS PAR
LES TAXIS-MOTOS AU REGARD DE L'INADÉQUATION DES RÉSEAUX ROUTIERS ET LE
NON-RESPECT DES NORMES DE L'URBANISATION*

DE 2008 À 2015 :

CAS DE LA COMMUNE DE SAINT-MARC

PAR

JEANTIL Grégory et **THÉRA** Carl-Hens

*MÉMOIRE PRÉSENTÉ EN VUE DE L'OBTENTION DU GRADE DE LICENCIÉ EN
SCIENCES ADMINISTRATIVES*

Option : Administration Publique

Port-au-Prince, Mai 2019

DÉDICACES

Nous dédions ce mémoire d'une façon spéciale :

À nos parents :

Madame Édite **Altidor JEANTIL** et Monsieur Gérard **JEANTIL** ainsi que Madame Gina **Belzince THÉRA** et le sieur Elias **THÉRA** pour leurs sacrifices, leur soutien, leur prière tout au long de mes études.

À nos Frères et Sœurs :

Quélida, Mirlande et Géralda **JEANTIL**, Max Lincoln et Vladimyr **THÉRA**, pour nous avoir encouragés tout au long de ce travail

À tous nos Professeurs :

Nous témoignons nos plus grands respects et aussi nous adressons nos plus vifs remerciements pour nous avoir donné toutes les notions nécessaires tout au cours de notre formation universitaire.

Que ce travail soit la concrétisation de vos vœux tant allégués et le fruit de votre support infallible !

REMERCIEMENT

Nous tenons à remercier en tout premier lieu la source de toutes connaissances, notre Dieu créateur pour nous avoir inspiré et donné la force, la capacité et la patience pour accomplir ce travail délicat.

Nous voulons aussi remercier très chaleureusement la Direction de la recherche de l'**INAGHEI** plus particulièrement, Monsieur Smith E. **METTELUS** qui nous a donné des directions nécessaires à la rédaction dudit travail de recherche.

Nous tenons à remercier tous les membres de notre famille pour les conseils qu'ils nous ont prodigué. La patience, la confiance qu'ils nous ont témoignées ont été essentielles dans l'accomplissement de notre travail de recherche.

Nos plus sincères remerciements vont à l'égard de certaines autorités qui nous ont permis de recueillir des données fiables dans la réalisation de notre enquête. Un remerciement bien spécial à tous les chauffeurs de taxi-moto qui se sentent très à l'aise à répondre nos questions concernant l'enquête et aussi nous remercions tous les autres secteurs qui ont rendu possible ce travail de recherche comme : les différents hôpitaux de la commune de Saint-Marc, les compagnies qui vendent des motocyclettes, les commerçants ainsi que toutes les autres personnes constatant le problème de déplacement et la mauvaise utilisation des taxis-motos dans la commune de Saint-Marc etc.

Nos remerciements s'étendent aussi à tous ceux et celles qui nous ont beaucoup supporté et qui ont apporté aussi leur appui moral afin de réaliser ce grand travail tels que : Christie **CHARLOT**, Fitho **CHÉRY**, Widmy **LAUVIN**, Milord **FÉLIX**, Wilda **FRANÇOIS**, Pencer **BARREAU**... ainsi que nos collègues de la **Promotion 2012-2016**.

Nous adressons de spéciales salutations car, sans eux, nous n'aurions pas la force, le courage, la motivation de réaliser ce beau travail.

PRÉSENTATION DES HYPOTHÈSES

Constatation Empirique. - *L'utilisation des taxis-motos dans un réseau routier, géré inadéquatement dans un système d'urbanisation ne respectant pas les normes, empêche la population de vaquer en toute quiétude à ses activités quotidiennes et provoque de graves accidents de la circulation.*

Hypothèse Générale. - *L'utilisation des taxis-motos dans un réseau routier, géré inadéquatement dans un système d'urbanisation ne respectant pas les normes, a empêché la population de vaquer en toute quiétude à ses activités quotidiennes, provoquant ainsi de graves accidents de la circulation, notamment dans la commune de Saint-Marc durant la période 2008-2015.*

Hypothèse Secondaire I.- *Les taxis-motos utilisés dans un réseau routier, géré inadéquatement dans un système d'urbanisation ne respectant pas les normes, a empêché la population de vaquer en toute quiétude à ses activités quotidiennes, notamment dans la commune de Saint-Marc durant la période 2008-2015.*

Hypothèse Secondaire II.- *Les taxis-motos utilisés dans un réseau routier, géré inadéquatement dans un système d'urbanisation ne respectant pas les normes, a provoqué de graves accidents de la circulation, notamment dans la commune de Saint Marc durant la période 2008-2015.*

TABLE DES MATIÈRES

DÉDICACES.....	II
REMERCIEMENT.....	III
PRÉSENTATION DES HYPOTHÈSES.....	IV
Liste des sigles.....	X
Liste des tableaux.....	XI
Liste des graphes.....	XII
Sommaire.....	XIII
Problématique.....	XIV
Introduction.....	1

CHAPITRE I

Les courants de pensée orientant le cadre théorique, conceptuel, et méthodologique en vue de la vérification de l'hypothèse générale :

L'utilisation des taxis-motos dans un réseau routier, géré inadéquatement dans un système d'urbanisation ne respectant pas les normes, a empêché la population de vaquer en toute quiétude à ses activités quotidiennes, provoquant ainsi de graves accidents de la circulation, notamment dans la commune de Saint-Marc de 2008 à

<i>2015.....</i>	<i>5</i>
1.1 Cadre théorique.....	5
1.1.1 La théorie du transport urbain de F. Ascher et J. Giard	6
1.1.2 La théorie d'Alain Bonafous sur le système de transport urbain.....	7
1.1.3 La théorie de services publics de G. Dupuis et M. J. Guédon.....	8
1.2 Cadre Conceptuel / Opérationnalisation des concepts.....	8

1.2.1 Urbanisation :.....	8
1.2.2 Transport en commun :.....	9
1.2.3 Réseau routier.....	9
1.2.4 Taxis-motos.....	9
1.2.5 Activités quotidiennes.....	9
1.2.6 Accidents de circulation.....	9
1.3 Methode d'analyse.....	10
1.3.1 Méthode.....	10
1.3.2 Méthode de travail.....	10
1.3.3 Observation directe et explication.....	11
1.3.4 Échantillonnage.....	12
1.3.5 Données quantifiées (Statistique).....	12
1.3.6 Entrevues.....	12
1.4 Limite du travail.....	12
1.4.1 Premières difficultés rencontrées.....	13
1.4.2 Limites Spatiales.....	14
1.4.3 Limites Temporelles.....	14

CHAPITRE II

Urbanisation et transport en commun : Considérations

Générales.....	16
2.2 Historicité de l'urbanisation.....	17
2.3.1 Les formes d'organisation de l'espace urbain.....	18
2.4 Urbanisation dans les pays développés.....	19
2.4.1 Urbanisation en France.....	19
2.4.1.1 Une forte urbanisation du territoire Français.	19

2.4.1.2 Les unités urbaines de la France.....	20
2.4.2 Urbanisation au Québec.....	21
2.5 Urbanisation dans les pays du tiers-monde.....	22
2.5.1 Urbanisation en Afrique.....	22
2.5.2 Une urbanisation massive et non contrôlée.....	24
2.6 Les activités tertiaires.....	25
2.7 Transport urbain.....	26
2.8. Quelque Mode de transport en commun.....	26
2.8.1 Métro.....	27
2.8.2 Trolleybus.....	27
2.8.3 Bus à Haut niveau de service (BHNS).....	27
2.8.4 Taxi collectif.....	27
2.8.5 Taxi.....	27
2.8.5.1 Voiture-taxi.....	28
2.8.5.2 Deux roues motorisées.....	29
2.9 Exemple de Transport urbain de Lomé en Afrique.....	29

CHAPITRE III

Historicité du transport en commun et de l'urbanisation en Haïti, notamment dans la commune de Saint-Marc.....	31
3.1 Historicité de l'urbanisation en Haïti.....	31
3.2 Plan d'aménagement du territoire.....	32
3.2.1 Aménagement du territoire avant 1987.....	32
3.2.2 Aménagement du territoire après 1987.....	34
3.3 Cadre Institutionnel.....	35
3.4 Plan Régional.....	37
3.4.1 Du plan national au plan départemental.....	38

3.5 Genèse du transport en commun en Haïti.....	39
3.5.1 Historicité du transport par taxi-moto à Saint-Marc.....	41
3.5.2 Fonctionnement du transport par taxi-moto à Saint-Marc.....	42
3.6 Loi organique sur le transport en commun.....	43
3.6.1 Cadre légal de l'activité des taxi-motos.....	43
3.7 Présentation de la commune de Saint-Marc.....	43
3.7.1 Administration de la ville de Saint-Marc.....	44
3.7.2 Occupation du sol.....	45
3.7.3 Conditions climatiques.....	45
3.7.4 Démographie.....	46
3.7.5 Déserte Routière.....	46
3.7.6 Niveau de développement humain.....	46
3.7.7 Port de Saint-Marc.....	47

CHAPITRE IV

Le problème de déplacement de la population au regard de l'inadéquation des réseaux routiers et le non-respect des normes de l'urbanisation, notamment dans la commune de Saint-Marc de 2008 à 2015 / Vérification de l'hypothèse I.....	49
4.1 Évolution de la population haïtienne.....	49
4.1.1 Répartition spatiale.....	51
4.1.2 Population Départementale.....	51
4.2 Répartition de la population de l'Artibonite à Saint-Marc.....	52
4.3 Différents projets de développement local.....	53
4.4 Réseau routier : Instances Concernées.....	54
4.4.1 Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications.....	54
4.4.2 Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique.....	55

4.4.3 Direction Centrale de la Police Routière.....	56
4.4.4 Ministère de l'Economie et des Finances.....	57
4.4.5 Rôle de l'OAVCT.....	57
4.4.6 Les Colléctivités Territoriales.....	57
4.5 Signalisation routière.....	58
4.5.1 Organisation de la voie publique.....	59
4.6 La concentration spatiale de l'urbanisation.....	60
4.6.1 Une absence de politique d'aménagement urbain.....	60
4.7 Besoins en déplacement.....	61
4.7.1 Sexe et tranche d'âge des personnes enquêtées.....	63
4.7.2 Moyens de déplacement.....	64
4.7.3 Congestion de la ville de Saint-Marc.....	65

CHAPITRE V

Les accidents de circulation provoqués par l'utilisation des taxis-motos dans un réseau routier géré inadéquatement , notamment dans la commune de Saint-Marc de 2008 à 2015 / Vérification de l'hypothèse secondaire II.....	68
5.1 Le transport en commun et l'apparition de la moto-taxi en Haïti.....	69
5.2 Le transport en commun à Saint-Marc	69
5.3 Début du taxi-moto à Saint-Marc.....	70
5.4 Le transport des taxis-motos actuel à Saint-Marc.....	70
5.5 Types de motocyclettes utilisées.....	71
5.5.1 Procuration d'une moto-taxi.....	71
5.5.1.1 Le contrat.....	72
5.5.1.2 Motivations et autres activités des chauffeurs.....	74
5.6 Les raisons de l'émergence du taxi-moto comme mode de transport en commun en Haïti.....	75

5.6.1 La flexibilité des parcours.....	75
5.6.2 La flexibilité des prix.....	75
5.6.3 l'accessibilité à des zones difficiles.....	75
5.7 La motocyclette étant un moyen multi-complexe.....	76
5.7.1 Le taxi-moto et la qualité de vie	77
5.7.2 l'insécurité routière.....	77
5.7.3 Gestion des casques.....	80
5.7.4 La pollution atmosphérique	83
5.8 Insfractures sanitaires.....	83
5.8.1 Présentation des hôpitaux.....	84
5.8.1.1 Hôpital Saint-Nicolas.....	84
5.8.1.2 Centre de santé Pierre-Payen.....	84
5.8.1.3 Hôpital Pierre-Payen	84
5.8.1.4 Centre de santé de Canaan.....	85
5.9 Cas d'accidents de la circulation enregistrés dans les centres et les hôpitaux.....	85
5.9.1 Degré des accidents causés par les taxis-motos.....	89
Conclusion.....	92
Bibliographie.....	97
Annexes.....	104

Liste des sigles

- **ANEC** : Association Nationale des Etablissements de la Conduite
- **CNMTC** : Commission Nationale pour la Modernisation des Transports en commun
- **CNT** : Conseil National de Transports
- **CT** : Collectivités Territoriales
- **CONADEP** : Conseil National de Développement et de Planification
- **CONATRA** : Commission Nationale de Transport
- **DATPE** : Division d'aménagement du Territoire de Planification et de l'Environnement
- **DCPR** : Direction Centrale de la Police Routière
- **DINEPA** : Direction Nationale d'Eau Potable et d'Assainissement
- **DT** : Direction de Transports
- **IDH** : Indice de Développement Humain
- **IHSI** : Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique
- **INAGHEI** : Institut National d'Administration, de Gestion et des Hautes Etudes Internationales
- **MAST** : Ministère des Affaires Sociales et du Travail
- **MEF** : Ministère de l'Economie et des Finances
- **MTPTC** : Ministère des Travaux Publics, Transports et Communication
- **OAVCT** : Office d'Assurance de Véhicules Contre-tiers
- **OMS** : Organisation Mondiale de la Santé
- **ONG** : Organisation Non Gouvernementale
- **PFC** : Plan de Financement des services Communaux
- **PIB** : Produit Intérieur Brut
- **PMA** : Pays Moins Avancé
- **PNB** : Produit National Brut
- **PSDH** : Plan Stratégique de Développement d'Haïti
- **RN** : Route Nationale
- **SCCV** : Services de la Circulation et le Contrôle des Véhicules
- **SNAT** : Schéma National d'Aménagement du Territoire
- **SSR** : Services de Signalisation Routière

Liste des tableaux

Tableau I : Évolution de la population haïtienne de 2004 à 2014.....	50
Tableau II : Représentation de la population totale par sexe.....	53
Tableau III : Répartition par type d'activité.....	61
Tableau IV : Lieu et catégorie d'âge des chauffeurs dans la commune de Saint-Marc.....	73
Tableau V : D'autres activités entreprises en dehors des chauffeurs de moto.....	74
Tableau VI : Échantillon d'un nombre de chauffeurs ayant un permis de conduire.....	78
Tableau VII : Formation acquise pour être chauffeur.....	79
Tableau VIII : La raison et le choix de porter des casques par des chauffeurs.....	81
Tableau IX : Cas d'accidents de la circulation enregistrés dans quelques hôpitaux et centres de santé dans la commune de Saint-Marc.....	86
Tableau X : Estimation de degré (simple ou mortel) des accidents causés par les motards.....	89

Liste des graphes

Grappe I : Répartition par type d'activité.....	62
Grappe II : Répartitions des personnes par Sexe.....	63
Grappe III : Répartition des personnes enquêtées par tranche d'âge.....	64
Grappe IV : Pourcentage des chauffeurs ayant un permis de conduire.....	78
Grappe V : Formation nécessaire pour être un chauffeur.....	79
Grappe VI : Analyse et statistique sur la portée d'un casque de moto.....	82
Grappe VII : Augmentation des cas d'accidents de 2008 à 2015.....	87

Sommaire

*Depuis l'antiquité à nos jours, le transport en commun joue un rôle important dans la dimension spatiale des villes et en conséquence entraîne aussi des enjeux humains, économiques et environnementaux. Des méthodes de planification urbaine sont nécessaires pour l'adéquation du système de fonctionnement de la ville¹. Les infrastructures urbaines (**aménagement routier, aménagement urbain, sécurité routière etc.**) sont importantes pour assurer le déplacement et droit au transport de toute la population. Une même chance qui consiste dans le transport pouvant faciliter aux populations un meilleur déplacement dans les secteurs de la ville. En ce qui concerne le secteur du transport en commun, le mode de fonctionnement de ce dernier, la démarche classique auprès de la population que les déplacements réalisent tout en négligeant les déplacements latents.*

Ainsi, la planification du transport urbain implique l'étude et l'analyse économique d'un ensemble de projets qui doivent prévoir des flux de déplacements incorporés à la capacité des infrastructures existantes pour pouvoir déterminer les infrastructures supplémentaires souhaitables². Il devient évident, à ce niveau, de définir l'ordre de priorité des infrastructures et de contrôler tout en mettant un plan de politique de transport en commun.

*De ce fait, il ne saurait être question de simple profit financier. Il faut, dans le domaine du transport urbain, déduire des profits à caractère sociaux et humains, environnementaux et spatiaux. Le rôle de la gouvernance locale dans les transports en commun sera de faciliter le déplacement de la population (réduire les nuisances, accroître la sécurité routière, aménager les réseaux routiers, déplacer confortablement)³. Donc : **Est-ce que le problème de l'urbanisation et le réseau routier inadéquatement géré contribuent-ils aux problèmes de déplacement de la population dans la commune de Saint-Marc ?***

Comment gérer les effets négatifs liés à l'activité des taxis-motos au sein de la ville de Saint-Marc ? Tout au long de ce travail, nous évaluons la nécessité de la prise en compte de l'inadéquation des réseaux routiers ainsi que le non-respect des normes de l'urbanisation

¹ P, Merlin, les transports urbains, presses universitaires de France, 1992, p 18

² Marcadon, J ; et Al, les transports, géographie de la circulation dans le monde, Masson, 1990, p 89

³ Wolkowitch, M, Géographie des transports, Ed Colin, 1990, p 65.

évalués sur une période allant de 2008 à 2015, pour un meilleur déplacement de la population tout en réduisant le volume d'accidents au sein de la commune.

Problématique. - Dans la commune de Saint-Marc, nous pouvons constater pendant ces dernières années une augmentation de la population. Cette population, estimée à l'époque à 209,639 habitants en 2005 soit 110,919 femmes (52,91%) pour 98,720 hommes (47,09%), est passée à 254,458 habitants en 2012 soit 131,280 femmes (51,59%) pour 123,178 hommes (48,41%)⁴. Puis en 2015 il augmente encore de 443,007 habitants soit 137,489 femmes pour 129,153 hommes⁵. Une situation que connaissent toutes les grandes villes du monde, développées ou pas. Par contre, la demande en transport de ladite commune augmente de temps à autre. A l'instar de ce travail, si dans les pays du Nord, une telle augmentation incite les autorités à une planification, dans certaines villes comme les nôtres, elle semble ne pas être un sujet important à débattre pour nos autorités de la gouvernance locale et voire même une préoccupation.

En effet, beaucoup de pays font face actuellement à un problème de transport et à l'urbanisation. Depuis 2010, plus de la moitié de la population mondiale habite en milieu urbain⁶ et d'ici 2030, ce chiffre passera à près de 70%⁷. C'est la raison pour laquelle, on assiste à une augmentation de la demande de transport au niveau des villes. Donc, la question de transport représente un maillon fort dans le processus de développement économique et social d'une ville.

En Haïti, notamment à Saint-Marc, les déplacements effectués par les individus ont généralement pour motifs de visites, travail, achats, affaires, etc. La marche, l'usage des voitures et des motocyclettes (privées ou publiques) sont bien des moyens utilisés pour se déplacer. Cependant, les taxis-motos occupent une place non-négligeable dans les déplacements des Saint-Marcois. Ainsi, le nombre de ces deux roues motorisés augmente dans la ville. Donc, le transport en commun assuré par les motocyclettes est une réponse à cette démarche croissante de transport individuel et au chômage existant dans le pays. Cependant, très informel, ce secteur engendre des problèmes comme les cas d'accidents dans les réseaux routiers au niveau de la ville, mais fréquent au sein de la commune.

⁴ IHSI, Estimations réalisées par la Direction des Statistiques démographiques et sociales, P-au-P, 2012, p 22

⁵ Représentation de la Population Totale, et par genre estimée en 2015, Au niveau de la commune de Saint-Marc et son arrondissement. IHSI, p 24

⁶ UNFPA United Nations Populations Fund 2007, Etat de la population mondiale, 2007, p 1

⁷ IBM international Business Machine, 2010, www.ibm.com/sustainable-cities/ideas

La population totale haïtienne est estimée à partir des résultats annuels des projections globales réalisées pour la période comprise entre 2000 et 2015 à plus de 10,413,222 personnes dont 51.8% de femmes (IHSI 2012)⁸ donc les jeunes de 21 ans représentent plus la moitié de la population haïtienne. Plus d'un tiers de ces jeunes sont au chômage et ceux qui travaillent se trouvent en majorité avec des emplois intermittents, précaire et faiblement rémunérés dans le secteur informel sans aucune protection sociale. De nos jours, on peut constater une émergence des transports en motocyclette à l'intérieur du pays en Haïti. La capitale n'est pas épargnée de cette émergence et de même pour les zones provinciales notamment à Saint-Marc.

Pourtant notre pays ne s'attendait pas à une telle augmentation, les routes sont trop restreintes, la population augmente de plus en plus, le taux de chômage augmente, bien des années (en 1804 à 95% et 2009 à 25% de l'économie) le secteur primaire a chuté et le secteur tertiaire prend l'avantage (en 1804 à 5 % et en 2009 à 60% de l'économie)⁹. Tout ceci pour démontrer que l'agriculture plus particulièrement ne représente pas beaucoup dans notre économie, les gens sont obligés de se livrer à d'autres activités comme des activités de taxis-motos qui sont un sous-ensemble du secteur tertiaire. L'activité de taxi-moto est une activité qui a une rentabilité plus rapide que d'autres activités que nous entreprenions auparavant (pêche, l'élevage, l'agriculture etc.). Donc ce secteur est devenu un secteur informel et est livré à lui-même il y a quelques années de cela. Étant un pays qui donne choix aux investisseurs privés, beaucoup d'entreprises sont créées pour pouvoir vendre des motocyclettes, ce qui va créer une augmentation des taxis-motos.

En analysant la situation actuelle de notre pays, on remarque qu'il y a une pagaille¹⁰ dans le transport en commun vu que beaucoup d'emplois n'ont pas été créés dans les années précédentes. L'activité des taxis-motos est une activité qui a ses avantages et ses inconvénients ; elle participe à l'augmentation du taux d'insécurité et du taux d'accidents. Nous nous accentuons sur le taux d'accidents qui est plus fréquent que le taux d'insécurité. Nous avons vu qu'il y a un manque de fluidité dans la circulation. C'est pourquoi notre vision c'est de partager nos idées à l'Etat afin de trouver une solution.

⁸ (IHSI), Institut de Statistiques et d'informatique, Direction des statistiques Démographiques et sociales, 2002, p 35

⁹ Enomy Germain, Coup d'œil sur la pauvreté en Haïti, Port-au-Prince, août 2014, p 57

¹⁰ Désordre constaté dans la circulation des transports humains et marchandises en Haïti.

Nous ne voulons pas spéculer sur la faiblesse de l'État, mais plutôt analyser ces problèmes pour permettre aux autorités de la gouvernance locale d'assurer le bon fonctionnement correct du système 'taxi-moto' dans cette ville, et nous voulons que ce phénomène soit pris en considération par l'État au plus niveau à travers la gouvernance locale.

Cadre théorico-conceptuel. - Pour produire un travail de recherche scientifique, il nous a fallu préciser les grands courants de pensées qui orientent nos cadres théoriques, méthodologiques et conceptuels. Nous avons passé en revue (3) groupes de théories à savoir :

- 1) **La théorie du transport urbain de F. Ascher et J. Giard**, qui démontrent que : *la crise du transport urbain est donc d'abord le produit de la crise urbaine dans son ensemble (...). La solution à la crise généralisée des transports passe donc nécessairement par une politique de transport en commun.*
- 2) **La théorie du système de transport d'Alain Bonafous**, dont *le système de transport urbain se situe à la jonction d'un système de localisation de l'habitat et des activités et d'un système complexe de pratiques et relations sociales.*
- 3) **La théorie des services publics de Georges Dupuis et M. José Guédon**, qui se penche *sur la notion de service public qui contient l'idée de finalité sociale, de satisfaction des besoins collectifs et peut donc appréhendée comme pivot du rôle de l'Etat.*

Dans le cadre de ce travail, nous allons travailler sur la théorie d'Alain Bonafous qui est très pertinente pour notre travail de recherche.

D'autre part, nous avons opérationnalisé les concepts clés qui ont rapport à notre hypothèse générale en vue de faciliter la compréhension du travail. Parmi nos concepts clés nous prenons les quatre (4) concepts à savoir, Urbanisation, Transport en commun, Taxis-moto et Accidents de circulation qui sont liés directement à notre travail de recherche pour pouvoir faciliter la tâche. Après, nous avons précisé le cadre méthodologique qui nous permet de produire ce travail à travers notre modèle systémique.

Nous avons spécifié notre méthode qui repose sur l'observation directe, les techniques documentaires et l'entrevue.

Après ces précisions d'ordre théorique, conceptuel et méthodologique, nous avons présenté les considérations générales sur le transport en commun et l'urbanisation et d'autres notions en rapport avec notre champ d'étude.

Ensuite, nous avons présenté dans un cadre spatio-temporel de la réalité haïtienne. Notre cas d'étude est la ville de Saint-Marc située dans le département de l'Artibonite. Tout en effectuant un historique du transport en commun, nous y avons ajouté une présentation de cette commune.

Cependant, nous avons vérifié l'hypothèse secondaire I « *Les taxis-motos utilisés dans un réseau routier, géré inadéquatement dans un système d'urbanisation ne respectant pas les normes, a empêché la population de vaquer en toute quiétude ses activités quotidiennes, notamment dans la commune de Saint-Marc durant la période 2008-2015* ».

Pour cela, nous avons passé en revue l'évolution de la population haïtienne, les différents projets de développement à Saint-Marc, la signalisation sur la route, les contraintes structurelles de l'urbanisation, les instances concernées par la question etc..., tout en analysant les données des enquêtes relatives à notre hypothèse I.

L'hypothèse I étant vérifiée, nous avons continué le parcours avec notre hypothèse secondaire II ainsi formulé : « *Au cours de la période 2008-2015, les taxis-motos utilisés dans un réseau routier, géré inadéquatement dans un système d'urbanisation ne respectant pas les normes, a provoqué de graves accidents de la circulation, notamment dans la commune de Saint-Marc* » qui a été par la suite, elle aussi vérifiée. Nous avons précisé l'inexistence d'autobus dans le transport en commun, les raisons de l'émergence du taxi-moto comme nouveau mode de transport en commun en Haïti, la flexibilité des parcours, l'accessibilité à des zones difficiles, la motocyclette étant un moyen multi-complexe etc. La vérification de notre hypothèse secondaire II a aussi été possible grâce à l'analyse des différentes informations recueillies de la population et des enquêtes précédant notre travail.

Finalement, nous avons fait une synthèse et nous avons produit certaines suggestions. Nous tenons aussi à préciser que ce travail de recherche a été réalisé avec de nombreuses contraintes. Par rapport à cela, nous l'avons situé dans un cadre spatio-temporel déterminé. Nous espérons qu'à l'instar de notre travail, d'autres chercheurs s'inspireront de l'approche théorique d'Alain Bonafous pour faire des recherches sur d'autres formes de travaux liés au système du transport en commun.

Introduction

Le transport en commun et l'urbanisation sont aujourd'hui une préoccupation majeure pour quelques pays du monde entier, plus précisément ceux des pays en voie de développement. Dans les pays développés, ce phénomène est pris à cœur et les autorités à travers envisagent de nouvelles stratégies pour pouvoir résoudre les problèmes de déplacement de la population et les cas d'accidents qu'ils provoquent. Dans les pays en voie de développement, par contre, le transport en commun est un phénomène qui provoque beaucoup de danger à la circulation et n'envisagent presque aucun plan pour les autorités à travers la gouvernance locale.

En Haïti, le taxi-moto est le moyen le plus utilisé. Écoliers, étudiants, ouvriers et fonctionnaires s'en servent tous les jours pour se rendre à leurs activités. Il est devenu une question stratégique pour toute la ville de Saint-Marc. Les investisseurs des pays industrialisés dans un tel secteur sont orientés vers un objectif de développement durable des villes et ils s'interrogent sur 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.

Durant les Sept (7) dernières années, les communes de l'arrondissement de Saint-Marc ne 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 les données, il faut citer surtout : la progression rapide et importante de l'urbanisation avec la concentration de l'habitat social dans certaines communes du département de l'Artibonite. Les conditions et la capacité de se déplacer dans toutes les communes sont presque impossibles du fait que le fonctionnement du transport en commun du taxi-moto s'est conjointement transformé et l'ensemble des moyens destinés à desservir entre déplacement individuel et transport urbain et collectif se trouvent remis en cause. La population se déplace en masse vers différentes communes et différentes sections communales pour venir dans la ville de Saint-Marc par rapport à l'animation et le congestionnement au sein de la ville. L'explosion démographique qu'a connu cette ville alors que l'accroissement des nombres de motocyclettes par personnes n'est pas proportionnel à cette augmentation.

Il est certain que le système de transport urbain qui existe présentement dans la région de la commune de Saint-Marc provoque beaucoup de cas d'accidents déjà répétés aujourd'hui. En plus même si on augmente le nombre de motocyclettes il n'y a pas d'infrastructures disponibles pour accepter cette augmentation c'est-à-dire en général une planification d'aménagement urbain n'a pas été faite pour gérer cette augmentation. En fait, il faut de préférence commencer à encourager une réorganisation complète du transport dans toute la ville de Saint-Marc.

La question du transport urbain a été toujours et encore un élément fondamental pour toutes les agglomérations, qu'il s'agisse de pays industrialisés ou de pays en voie de développement¹¹. Beaucoup de chercheurs qui se consacrent à la recherche scientifique essaient de trouver une réponse aux différentes complications de mobilité urbaine qui existent actuellement dans les villes.

Le transport en commun a retenu l'attention de plusieurs grandes villes au cours des années 70 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 y 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, (3) trois grandes périodes ont été considérées dans les pays industrialisés qui ont développé le transport urbain et 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. Le

¹¹ Pelletier, J et Al, Villes et urbanisme dans le monde, Ed Colin, 1980, p 27

mode transport moderne est plus représenté dans les pays industrialisés que dans les pays en voie de développement comme c'est le cas d'Haïti par exemple.

Compte tenu de cette situation, nous avançons une tentative d'explication que nous entendons vérifier dans cette recherche : « L'inadéquation des réseaux routiers et le non-respect des normes de l'urbanisation auxquelles font face la mauvaise utilisation des taxis-moto en Haïti, notamment à Saint-Marc ».

En nous basant sur notre constatation empirique, nous avons formulé comme hypothèse générale : « L'utilisation des taxis-motos dans un réseau routier, géré inadéquatement dans un système d'urbanisation ne respectant pas les normes, a empêché la population de vaquer en toute quiétude à ses activités quotidiennes, provoquant ainsi de graves accidents de la circulation, notamment dans la commune de Saint-Marc durant la période 2008-2015 ».

De là, deux hypothèses ont été formulées. Une hypothèse secondaire I et une hypothèse secondaire II.

Pour pouvoir réaliser ce travail, nous avons fait usage des techniques documentaires, de l'observation directe, de l'entrevue et de questionnaires écrits. Nous présentons cinq chapitres structurés de sorte que : le premier parle du cadre théorique, conceptuel et méthodologique, le deuxième présente les généralités de notre thématique, le troisième retrace l'histoire de notre objet de recherche. Les quatrième et cinquième chapitres vérifient respectivement l'hypothèse I et II élaborées dans le cadre de notre recherche.

Nous terminons ce document par une synthèse de notre travail et des suggestions.

Chapitre I

Les courants de pensée orientant le cadre théorique, conceptuel, et méthodologique en vue de la vérification de l'hypothèse générale :

« L'utilisation des taxis-motos dans un réseau routier, géré inadéquatement dans un système d'urbanisation ne respectant pas les normes, a empêché la population de vaquer en toute quiétude à ses activités quotidiennes, provoquant ainsi de graves accidents de la circulation, notamment dans la commune de Saint-Marc durant la période 2008-2015. »

Ce travail de recherche emboîte le pas vers un ensemble de facteurs problématiques liés aux problèmes du transport en commun et le non-respect des normes de l'urbanisation, d'où l'histoire sociale et politique d'Haïti. Ces éléments ont conduit le pays à être le seul pays moins avancés (PMA) du continent américain¹²: ce qui se traduit matériellement par la pauvreté extrême avec des gens sans moyens de subsistance, des villes qui sont dépourvues d'infrastructures et d'autres qui végètent dans la paupérisation. Or, toute société en quête de développement doit avoir des institutions capables de véhiculer des informations techniques et scientifiques pouvant permettre aux décideurs publics et privés de surmonter les obstacles auxquelles ils font face et d'arriver à faire du développement un mode de vie. D'où depuis la fin des années 2000¹³, le phénomène du taxi-moto a fait son apparition dans l'environnement haïtien¹⁴. L'évolution de ce phénomène a pris une ampleur considérable comme un moyen de circulation plus rapide et plus facile au niveau de l'espace urbain.

¹² Dorcil, et Al, Gestion du transport en commun à Port-au-Prince, Juillet 2013, p 24.

¹³ Le Nouvelliste, Duval, Frantz, la mototaxi en Haïti, Port-au-Prince, 5 décembre 2014.

Le phénomène de la circulation est apparu en juillet ou aout 1987, suite à un problème de circulation. Les gens, qui avaient leurs motos professionnelles, avaient profité de ce problème et c'était à ce moment la circulation des motocyclettes commençait à prendre son ampleur.

¹⁴ Taxi-moto, secteur informel très rentable, a pratiqué par une grande majorité de la population jeune en Haïti

1.1 Cadre théorique

Toute gouvernance locale peut organiser un service de transport en commun de personnes dans le territoire de la municipalité et assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire.

D'une façon générale, ces pouvoirs permettent à la municipalité de rendre accessible des lieux (par exemples : secteurs *résidentiels*, *zones d'emploi*) à l'ensemble des citoyens ou à certaines catégories particulières de citoyens. Que ce soit pour aller au travail, pratiquer diverses activités récréatives, culturelles et affaires personnelles ou accéder à divers services, la plus grande partie des déplacements s'effectue ordinairement par transport public. Ce type de transport est accessible à tous et ce qui a de nombreuses conséquences qui se répercutent sur le milieu de la vie. Dans une perspective de développement durable, la gouvernance locale peut, dans le domaine du transport en commun, organiser un service de transport afin d'assurer la liaison et l'accès aux lieux où se pratiquent les différentes activités humaines que font les gens au quotidien.

Ainsi, Alain Bonafous fait une approche à la fois urbanistique, sociale et politique de la problématique du transport en commun lié à l'urbanisation. Son approche complète les théories déjà évoquées qui s'intéressaient beaucoup plus à l'aspect démographique et économique en négligeant, dans une certaine mesure, l'aspect spatial de l'urbanisation et la véritable implication des transports dans ce processus. Aborder le problème des transports urbains c'est évoquer une des manifestations les plus criantes de la crise de l'urbanisation qui, quand elle est accélérée, est grosse consommatrice. En effet, l'ensemble des problèmes urbains, les localisations de diverses activités et des logements impliquent des problèmes de déplacement. Plus s'accroissent les unités urbaines en dimension et en complexité, plus s'approfondit la ségrégation fonctionnelle de l'espace et plus les liaisons internes prennent de l'importance.

Dans notre cadre de ce travail, nous allons étudier (3) trois courants théoriques qui relatent le phénomène du transport en commun.

1.1.1 La Théorie du transport urbain de F. Ascher et J. Giard

F. Ascher et J. Giard mettent en évidence : « *La crise des transports urbains est donc d'abord le produit de la crise urbaine dans son ensemble. (...) La solution à la crise généralisée des transports passe donc nécessairement par une politique de transport en commun*¹⁵ ».

Dans cette théorie, les adeptes essaient de trouver des points de solutions entre le transport en commun et l'urbanisation. Ces derniers ont fait ressortir les manques de planification d'urbanisation à long terme entraînant de graves conséquences sur la population ciblée. Le fait que les routes ne sont pas aménagées et mal construites, les constructions ne respectant pas les normes, tous ceux-là ont conduit à un problème de déplacement de la population.

Donc pour eux, la résolution du problème de transport urbain, c'est d'avoir des plans de prévisions sur l'urbanisation à long terme et ensuite de mettre en place une politique de transport. De plus, les autorités concernées doivent concevoir la ville avec une dynamique plus élégante car, la population se renouvelle chaque instant au fil des temps. Le mode de déplacement de la population pour vaquer à leurs activités quotidiennes doit être quelque chose bien définie en fonction des différentes couches de la population et selon leurs besoins pour éviter tous genres de problèmes que la circulation peut occasionner.

1.1.2 Théorie du système de transport d'Alain Bonafous

A. Bonafous met en évidence : « *Le système de transport urbain se situe à la jonction d'un système de localisation de l'habitat et des activités et d'un système complexe pratiques et de relations sociales*¹⁶. »

Dans cette approche, A. Bonafous veut montrer que les transports urbains sont un système indispensable pour ceux des pays qui n'arrivent pas à le contrôler, un pays où il y a une forte croissance démographique où les gens se déplacent en masse pour venir dans la ville surtout une ville dont se base la capitale économique.

¹⁵ François, A et Al, *Demain la ville*, (urbanisme et politique), Paris, Editions Sociales, 1975, p. 100

¹⁶ A. Bonafous, *le système des transports urbains*, éditions INSEE, 1996, P. 108

Donc, les transports urbains ne peuvent être considérés que comme une activité ancillaire¹⁷. Il en est ainsi des déplacements urbains qui ne sont pas effectués en tant que tels. Hormis la pratique de la promenade, mais pour permettre à chacun de réaliser le programme de ses activités en des lieux différents dans la commune. Ces déplacements assurent ainsi une certaine compatibilité entre un système de localisation inscrit sur le sol, et un système de pratiques et de relations sociales au sein duquel l'individu joue un rôle et dispose d'une certaine marge de manœuvre. Ils sont donc largement déterminés par l'évolution et les interactions de ces deux systèmes.

1.1.3 Théorie des services publics de G. Dupuis et M. José Guédon

G. Dupuis et M. José Guédon mettent en évidence : « *La notion de service public contient l'idée de finalité sociale, de satisfaction des besoins collectifs et peut donc appréhendée comme pivot du rôle de l'Etat*¹⁸ ».

Dans cette approche, les auteurs essaient de montrer comment le transport urbain fait référence au besoin collectif de déplacements de la population. Il vise un ensemble de services qui sont tous à caractère collectifs puisqu'ils sont indivisibles et s'imposent à tous. Les plans et règlements en sont de très bons exemples. Le transport en commun est aussi dans la lignée des services collectifs puisqu'il vise la justice sociale.

La théorie des services publics, qui entend restreindre le domaine de l'action administrative à la satisfaction des besoins collectifs fait obligation aux pouvoirs publics d'assumer leurs responsabilités, pour permettre aux captifs du transport en commun à savoir les taxis-moto, de bien circuler tout en réaménageant les réseaux routiers et d'avoir toujours une politique de transport urbain.

1.2 Cadre Conceptuel / Opérationnalisation des concepts

Un concept peut être défini comme une représentation intellectuelle d'un certain aspect de la réalité provenant de l'observation d'un phénomène. C'est à la fois une généralisation et une abstraction de la réalité empirique¹⁹

¹⁷ Suivant le double sens de service et de dépendance attaché à l'étymologie de ce terme.

¹⁸ G. Dupuis et Al, droit administratif, Armand Colin, Paris, 1986, p 200

Pour faciliter cette étude, on va définir les différents concepts faisant partir de notre travail de recherche.

1.2.1 Urbanisation :

Le terme urbanisation dans notre travail se définit comme étant un mouvement historique de transformation des formes de la société c'est-à-dire l'augmentation du nombre de ceux qui habitent en ville par rapport à l'ensemble de la population. C'est donc un processus de développement des villes et de concentration des populations dans ces dernières. Cette dernière peut se faire autour de villes déjà existantes, généralement dans des territoires jugés attrayantes ou pour des raisons culturelles et historiques ou religieuses, ou sur des zones commercialement, industriellement ou militairement stratégiques.

1.2.2 Transport en commun :

Le transport en commun ou transport collectif met en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes selon un tarif bien déterminé par les pouvoirs publics et qui assure la mobilité (Origine-destination) de tous ceux qui ne sont pas propriétaires au moins d'une automobile ou motorisé quand vient le moment de se déplacer pour quelques soit le motif.

1.2.3 Réseau routier :

On entend par réseau routier dans notre travail, l'ensemble des voies de circulation terrestres permettant le transport par véhicules routiers, et en particulier, les véhicules motorisés (automobiles, motos, autocars, poids lourds...) au sein d'une région permettant le passage des personnes et des marchandises.

1.2.4 Taxi-moto :

On entend par Taxi-moto, dans le milieu de notre étude, toute personne qui utilise une motocyclette de type 110cc, 125cc ou 150cc pour transporter des usagers de la voie publique d'un point A vers une destination B moyennant une rémunération en fonction de la distance parcourue.

¹⁹ Metellus, E, Smith, méthodologie de la recherche scientifique, Port-au-Prince, 2014, p 4

1.2.5 Activités quotidiennes :

Dans notre travail de recherche, les activités quotidiennes font référence à un ensemble d'actions distinctes identifiées, organisées selon un processus logique, observable en tant que tel, qui relève de la vie de tous les jours.

1.2.6 Accidents de Circulation :

On entend par accident de circulation, tout accident corporel de la circulation impliquant au moins un véhicule routier ou une motocyclette en mouvement, survenant sur une voie ouverte à la circulation publique, et dans lequel ayant au moins une personne blessée ou tuée.

1.3 Méthode d'analyse

La méthode d'analyse met en relief les différents procédés que nous avons utilisés et envisagés pour recueillir les informations nécessaires à l'élaboration de notre travail.

1.3.1 Méthode

Sur le plan scientifique, c'est la procédure logique et particulière appliquée à l'un ou l'autre des stades de la recherche ou de l'explication en vue de parvenir à la connaissance de la vérité²⁰. La méthode permet de bien penser les choses afin de pouvoir les réaliser, pour approfondir notre connaissance du social, ceci nous permet de mettre en relation plusieurs aspects du réel. C'est par rapport à cela que nous introduisons notre travail l'analyse systémique qui constitue notre modèle d'analyse. Cette analyse appuiera notre théorie de référence : la Théorie d'Alain Bonafous sur le système de transport urbain.

Voici ci-dessous les différentes méthodes qu'on utilise pour rendre le travail d'une grande qualité et plus facile.

1.3.2 Méthode de travail

Pour approfondir notre connaissance du social, nous mettons en relation plusieurs aspects du réel. C'est ainsi nous qu'introduisons dans notre travail l'analyse **systémique SIMBAD (Variables Endogènes)** qui constitue notre modèle d'analyse, lequel s'appuie sur le fait que tout est structure à partir d'un système. Selon A. Bonafous lorsqu'on cherche à analyser le système de

²⁰ Metellus, Ernst S, Méthodologie a la recherche scientifique, Port-au-Prince, Ed FIDJP, 9e Ed, p3.

transport urbain, il convient de le replacer dans son contexte d'une cité. Par analogie avec le fonctionnement du corps humain, le système de transport urbain peut être comparé au système sanguin et nerveux qui permet d'irriguer les différents lieux de la ville, de le mettre en relation. Ce système ne se caractérise pas seulement par un réseau de communication physique, mais surtout par des déplacements effectués par des personnes et des marchandises. Sa fonction fondamentale est l'échange. Le système de déplacement est complexe. Pour l'analyser, il convient de poser quelques principes analytiques de base, de le conceptualiser²¹. Le système de déplacement d'une aire urbaine doit être considéré comme un système unique et multimodal. C'est-à-dire que tous les modes doivent être considérés, tous les éléments de transport doivent être pris en compte. Les considérations du système de déplacements ne peuvent être séparées des considérations du système social, économique et politique de l'aire urbaine. Mannheim adopte une approche systémique du système de déplacement, à l'instar de Bonafous et Puel et de Frybourg. Le système des déplacements urbains est fortement inter-relié au système socio-économique. Le lien transport-urbanisme marque la spécificité du système urbain. Le système de transport affecte la façon dont le système socio-économique évolue et change, ces changements dans le système socio-économique vont en retour induire des changements dans le système de transport²².

L'analyse systémique s'appuie à notre théorie de référence : La théorie d'Alain Bonafous.

1.3.3 Observation directe et explication

Le monde observe et on le fait sans même le savoir²³. C'est par une observation que nous arrivons à constater les éléments pertinents des problèmes sociaux-environnementaux causés au congestionnement de la ville de Saint-Marc. De ce constat, nous allons nous servir de cette capacité humaine pour effectuer le travail avec perfection. Toutefois, sachant qu'on ne peut pas tout observer, nos regards s'arrêteront forcément sur un aspect de la réalité. Notre travail sera sans doute guidé par nos idées, nos objectifs de recherche, nos hypothèses et notre problématique.

²¹ M, Mannheim, système analytique de la transportation fondamentale, Edit La pressM, Cambridge, 1979, p 12-15

²² Puel, J, transport en commun dans les villes, La press, France 1997, p 23

²³ Raymond Quivy et Luc Van Campenhoudt, Manuel de recherche en Sciences sociales, Paris, Durod, 1998, p 170

1.3.3.1 Technique documentaire

Dans les recherches documentaires nous avons fait référence à l'ensemble des livres, des journaux, des revues de littératures, des dictionnaires que l'on a consultés dans des différentes bibliothèques ; des articles lus sur l'internet en vue d'acquérir un ensemble de connaissances afin de mieux appréhender notre sujet. En plus, en se référant à des auteurs qui analysent le même sujet que le nôtre.

1.3.4 Échantillonnage

En statistique, un échantillon est un ensemble d'individus représentatifs d'une population c'est-à-dire dans notre travail de recherche, nous visons à obtenir une meilleure connaissance d'une ou plusieurs personnes ou encore du phénomène dument constaté. Les différentes catégories de secteur visent à savoir les autorités, les hôpitaux, les chauffeurs de taxi-moto ainsi que les commerçants sont triés parmi la population un échantillon référence de 100 personnes, la quantité²⁴ minimale selon Jean-Pierre Beaud. Nous basons notre étude, par rapport à cela, sur un échantillon représentatif. Puisque nous avons mené l'enquête sur un nombre de personnes bien spécifique de chaque secteur.

1.3.5 Données quantifiées (Statistique)

La grande majorité de notre travail, surtout sur la base de la statistique se tourne autour des institutions concernées qui nous fournissent des informations sur les taxis-motos. Ce sont des observations faites à partir d'un échantillon bien ordonné. Les Statistiques sont une activité qui consiste à recueillir des données, traiter et interpréter un ensemble de données à partir desquels on calcule la moyenne, la médiane ou d'autres valeurs permettant de bien les analyser. En outre, nous allons par nous-mêmes essayent de créer nos propres données statistiques à partir d'un échantillon structuré en respectant les rigueurs scientifiques en cas de défauts de données statistiques crédibles. Car, ces techniques nous permettent de mieux comprendre notre travail et d'utiliser les données à bon escient. Et pour beaucoup plus de précision, nous utiliserons les données de nos enquêtes.

²⁴ Jean-Pierre Beaud, Jean Guy Prevost, Statistics, Public Debate and the state, 1800-1945: A social, Political and Intellectual History of Numbers (Studies for the international Society for cultural History) 1ere Edition, Rout ledge, 2016, p 56

1.3.6 Entrevues

L'entrevue et l'enquête sont une méthode de recherche, une démarche scientifique qui vise à collecter des informations de manière systématique au sein d'une population donnée.

Nous envisageons des entretiens avec des autorités concernées, des chauffeurs-taxi, des commerçants ayant rapports avec notre travail de recherche. Ces entretiens auront pour objectif de bien recueillir des données et mettre à jour certains indicateurs qui permettront de vérifier nos hypothèses.

1.3.7 Limite du travail

Pour des raisons de précisions et de concision, un travail de recherche est souvent limité dans le temps et dans l'espace. Pour cela, nous l'avons situé entre 2008-2015 pour nous rassurer que notre travail se situe dans les limites qui ne pourront pas nuire à sa pertinence. Et sur le plan spatial parce qu'il concerne la seule commune de Saint-Marc. D'un autre côté, un certain nombre d'obstacles pourrait, eux aussi, contribuer à différentes autres limites auxquelles nous avons fait face. Comme : la limite économique, le manque d'information, le manque d'accès possibles de documents.

1.4.1 Premières difficultés rencontrées

Pour la réalisation de ce travail de mémoire nous avons eu pas mal de difficultés et ceci sur tous les plans. Nous avons par exemple le manque de documentation, l'accès involontaire à la bibliothèque de l'**INAGHEI** dû aux problèmes qui ravagent l'Université en général, la collecte des données qui était la plus grande difficulté pour la rédaction de notre travail de sortie. Il fallait toute une procédure pour obtenir des entretiens auprès des autorités concernées pour obtenir des informations fiables. Tout ceci est relatif à la disponibilité de documents correspondant à notre sujet de recherche. Nous avons trouvé très peu de documents. Pour pallier ces problèmes, nous avons recouru à la recherche cyber, ainsi nous avons consulté des articles de journaux en ligne et téléchargé des revues, des synthèses et des ouvrages.

Nous pouvons considérer ce chapitre comme une sorte d'introduction. Nous avons présenté le libellé de mémoire, précisé les différentes théories, défini les concepts clés, parlé de la méthodologie que nous avons choisie et parlé de notre limite de travail.

1.4.2 Limites spatiales

Sur le plan de la délimitation spatiale, notre étude n'aurait certainement pas su toucher tout le département de l'Artibonite par défaut de moyen et de temps. Nous avons par conséquent, limité notre étude à une seule commune à savoir : Saint-Marc. Certes, on a constaté la mauvaise utilisation des taxis-moto, un phénomène vraiment compliqué qui bouleverse toutes les collectivités territoriales. Le choix de cette commune et le constat fait se justifie dans les difficultés que rencontre le transport en commun face à l'urbanisation dans la commune de Saint-Marc.

1.4.3 Limites temporelles

Souvent tout travail de recherche est situé dans le temps. La mauvaise utilisation des taxis-motos ne date pas aujourd'hui c'est un phénomène constaté par plusieurs chercheurs, analystes, étudiants ou tous autres observateurs intéressés par ce sujet. Vu les difficultés que confrontent ce pays, surtout sur le plan socio-économique et politique, les gens constatent que le besoin le plus rapide pour eux c'est de se lancer en transport pour gagner leur pain quotidien sans même imaginer les retomber que fait ce phénomène dans la perte de vie humaine dans chaque commune du pays. Pour cela, nous avons choisi une période récente qui couvre une période de sept ans, soit de la période allant de 2008-2015 pour des raisons de disponibilités des données et pour une analyse beaucoup plus concrète. Tout ceci va aider les autorités à pencher sur ce grand phénomène et mettre en place une politique de transport urbain pour réguler ce dernier afin de permettre à la population de bien s'organiser dans la vie quotidienne.

Le chapitre II présente les considérations générales liées à notre travail de recherche.

Chapitre II

Urbanisation et transport en commun : Considérations Générales

Ce chapitre permettra de déterminer, de faire une étude générale sur le transport en commun ainsi que l'urbanisation. À travers celui-ci, nous présentons certains pays qui ont eux-mêmes certaine fois connu ce dit phénomène qui n'est autre que le transport en commun et parfois qui ont une forme d'urbanisation non effective. Et enfin, une fois étudier la généralité, cela va nous permettre de mieux comprendre le problème en particulier, tel que le problème de l'urbanisation et le transport urbain.

2.2 Historicité de l'urbanisation

A l'origine, la première urbanisation est demeurée limitée : la faible productivité de l'agriculture limitait le nombre de ceux qu'elle pouvait nourrir sans qu'ils participent au travail de la terre : leur proportion était souvent très faible 1 ou 2% (elle n'était que 5% dans un pays aussi évoluée que les Etats-Unis de la fin du XIXe siècle)²⁵. Dans les zones de vieille civilisation urbaine, monde méditerranéen ou chine, la proportion restait généralement voisine de 10% et n'excédait jamais 20%. Comme les transports étaient difficiles et onéreux, les villes ne pouvaient guère compter pour les nourrir que sur les campagnes proches, ce qui limitait leur taille.

L'urbanisation se fait rapide dans les pays qui accèdent au développement : la population des villes dépasse partout 50% à la fin du XIXe siècle, et atteint 75% pour l'Angleterre.

Le mouvement d'urbanisation s'est ralenti parfois inverse dans les pays industrialisés au cours des années 1970 : c'est le mouvement de contre-urbanisation (ou exode rural). À l'inverse, les années 1980 ont été marquées par le renforcement des fonctions et par la croissance de la population de très grands centres, en ce sens, on parle du métropolisation. Ces évolutions traduisent l'impact, sur la dynamique de l'urbanisation, des nouvelles conditions de transport et de communication.

²⁵ Ibid. p 35

Dans les pays du tiers monde, l'évolution s'est accélérée depuis 1950. Au XXe siècle, la proportion de citadins dans ces pays n'était passée que 8,3% à 15%. Le taux d'urbanisation atteignait, en 1980, 28.4%²⁶ ; selon Paul Bairoch, « il devait atteindre 41% en l'an 2000 et 57% en 2025. En fait, on l'estime à 50% en 2010 et on prévoit 65% en **2050** »²⁷. Cette évolution diffère de celle qu'ont connue les pays industrialisés par sa brutalité et par la part beaucoup plus considérable qu'y tiennent les grandes villes : celles de plus de 1 million d'habitant comptent pour 35% du total.

2.3 Les fonctions urbaines

Selon les statistiques, la ville est avant tout une agglomération humaine dépassant un certain nombre d'habitants, 2000 en France, 5000 dans d'autres pays. Sur le plan administratif, elle se définit souvent comme le lieu d'implantation des services de gestion d'une certaine partie du territoire national : telle est l'acceptation admise au Brésil, par exemple. Sur le plan géographique, la définition de la ville est surtout fonctionnelle, puisqu'il s'agit d'une agglomération caractérisée²⁸ d'abord par la concentration d'activités spécifiques.

En premier lieu, il y'a presque toujours concentration d'activités industrielles ; toutefois dans ce secteur, il convient de faire une distinction entre les agglomérations urbaines qui possèdent des établissements de production dont les services directeurs se trouvent dans une autre ville.

Face à la très inégale répartition de cette fonction de commandement, les villes sont, de façon plus générale, un lieu d'implantation des usines ; aussi convient-il de rechercher les causes de cette concentration industrielle dans le milieu urbain et de décrire les relations qu'elle entraîne entre la cite et un certain nombre de point de l'espace extérieur. Toute fonction industrielle provoque, en effet, des flux convergents de matières premières, d'énergies, de main d'œuvre vers la ville, tandis que des flux divergents en partent, vers les divers marchés de consommations des produits fabriqués²⁹.

²⁶ (Calculs de Paul Bairoch)

²⁷ Op.cit. p798.

²⁸ Paulet, Jean-Pierre, Manuel de Géographie urbaine, Edition Armand Colin, 2009, p352.

²⁹ Becherel, C et Al, Manuel d'urbanisme pour les pays en voie de développement, Vol 4 : 1990, p 90

2.3.1 Les formes d'organisation de l'espace urbain

La tâche du géographe consiste à décrire les aspects principaux des formes d'organisation de l'espace urbain. En procédant à l'analyse du plan de la ville, c'est-à-dire du schéma des rues et de places par rapport à l'espace bâti, il lui est possible de dégager des types de plans et de préciser les facteurs explicatifs des contrastes qui existent entre le plan quadrillé et le plan désordonné, etc. En même temps, le géographe tente d'individualiser, dans le tissu urbain, des unités offrant des caractères communs, par la prédominance soit d'un type de construction, soit de certaines activités, soit d'une catégorie sociale, lorsqu'il s'agit de zones de résidence ; il recherche ainsi les quartiers qui divisent l'espace en unités spécifiques³⁰. Après cette première phase d'analyse, il lui faut étudier, d'une façon plus précise, chacune des unités d'organisation.

2.4 Urbanisation dans les pays développés

La situation des pays développés est originale : les villes n'attirent plus, mais les taux d'urbanisation sont partout élevés. Par exemple, 77,5 % des Français et 95 % des Britanniques vivent en ville. Il s'agit de sociétés très urbanisées, où le mode de vie le plus répandu est celui des citadins.

De ce fait, nous allons analyser la situation urbaine de certains pays comme la France et une ville au Canada plus précisément le Québec.

2.4.1 Urbanisation en France

La France s'est fortement urbanisée au cours de la dernière décennie. Les trois-quarts de la population vivent désormais en ville. Une évolution marquée par un étalement urbain et une absorption de communes dans de plus grandes unités.

En 2010, 77,5 % de la population française vit en zone urbaine, soit 47,9 millions d'habitants³¹, selon une étude de l'Insee publiée le 25 août. Les villes occupent désormais 21,8 % du territoire, soit une progression de 19 % en dix ans³². Un rythme plus important que lors des décennies précédentes, mais proche de celui des années cinquante et soixante. "De nouvelles

³⁰ Tribilon, Jean François, l'Urbanisme, la Découverte 3^{em} Edition, 2009, p128

³¹ Fabregat, Sophie, la France plus urbanisée que jamais, article newsletter, 25 Août 2015.

³² Beaujeu-Garnier, J, Géographie urbaine, Paris : Colin, 1980, p 78

petites unités urbaines sont apparues et le périmètre de certaines grandes unités urbaines s'est agrandi", résume l'Insee.

2.4.1.1 Une forte urbanisation du territoire français

Les villes couvrent désormais 119.000 km² de territoire, contre 100.000 en 1999. Ainsi, 1.368 communes rurales en 1999 sont devenues urbaines en 2010³³, le plus souvent par intégration à une agglomération, alors qu'à l'inverse seulement 100 communes urbaines sont devenues rurales.

"L'urbanisation progresse surtout le long des littoraux atlantique et méditerranéen", et plus surprenant : dans les régions alpines. "La part de la population située dans des communes nouvellement urbaines est élevée en Bretagne (Côtes-d'Armor, Morbihan, Ille-et- Vilaine), Loire-Atlantique et Vendée, ainsi qu'en Ariège, dans les Pyrénées-Orientales, l'Aude, le Gard et le Vaucluse. Ces départements, déjà en forte urbanisation dans les années 1990, ont depuis confirmé leur important dynamisme démographique", indique l'Insee.

D'autres départements connaissent une plus forte urbanisation que dans la décennie précédente (Alpes-de-Haute-Provence, les Hautes-Alpes, la Savoie et la Haute-Savoie, mais aussi la Corrèze, le Lot, le Tarn-et-Garonne, la Lozère, l'Ardèche et le Jura) soit liée à une forte croissance de la population, soit à une proportion importante des résidences secondaires.

Les régions les plus urbaines restent l'Île-de-France (96,4 %), Provence-Alpes-Côte d'Azur (94,3 %), Nord-Pas-de-Calais (88 %), puis Rhône-Alpes (81,5 %) et Languedoc-Roussillon (80 %).

2.4.1.2 Les unités urbaines de la France

Ainsi, la superficie totale des très grandes agglomérations (de 200.000 à 2 millions d'habitants) a augmenté de 30 % par l'absorption de communes (+ 3.800 km²). Mais c'est surtout la superficie des petites unités urbaines

Les petites unités urbaines sont responsables de plus de la moitié de la croissance urbaine alors que seulement 16 % de la population urbaine y vit. "La croissance du territoire urbain

³³ Ibid. p 28

s'observe donc surtout dans la partie la moins dense de l'espace urbain, et plus particulièrement sous la forme d'unités urbaines multi communales".

La France métropolitaine compte aujourd'hui 28 unités urbaines de 200.000 à moins d'un million d'habitants. Sont entrées dans cette catégorie depuis 1999 : Le Mans et Bayonne, qui a fusionné avec l'unité urbaine frontalière d'Hendaye.

Parmi les très grandes unités urbaines, Nice, Toulon, Toulouse et Douai-Lens, qui s'étaient beaucoup développés dans les années 1990, ont cessé de s'étendre. En revanche, Avignon a connu "une extension spectaculaire", en englobant notamment les unités urbaines d'Orange, Cavaillon et l'Isle-sur-la-Sorgue. Montpellier a absorbé Lattes et Prades-le-Lez. Saint-Étienne a fusionné avec Saint-Chamond

2.4.2 Urbanisation au Québec

Curieuse coïncidence, dès que l'éparpillement urbain (les banlieues) se fait sentir au Québec, on voit émerger la notion contradictoire de retour à la ville. On se contentera ici d'esquisser rapidement l'histoire du développement des banlieues au Québec. Peut-être nous fournira-telle des clés d'interprétation et certaines réponses. Au Québec, les premières interventions directes du gouvernement fédéral en matière de logement ont été la construction des maisons des vétérans par la compagnie de la couronne War Time Housing Ltd et la subvention de projets tels La cité jardin du tricentenaire au nouveau Roseront à Montréal. Le War Time Housing Ltd devient en 1945 la Société centrale d'hypothèques et de logement qui s'appelle depuis 1979, la Société canadienne d'hypothèques et de logement. À la naissance de cette Société s'amorce au Québec un important changement dans la typologie du logement. Il se manifeste d'abord autour des centres industriels d'importance dans le cadre de l'effort de guerre. La maison unifamiliale devient un facteur déterminant car elle met en place et impose par sa conception même la structure propre aux banlieues du Québec. Près des trois quarts des logements existants dans la province en 1980 ont été construits après 1946, dont 40%³⁴ se rattachent au type unifamilial(3). Notons que le débat sur le développement suburbain³⁵ des villes québécoises est relativement récent si on le compare à ses précédents européens ou américains. Alors qu'il a fait rage aux États-Unis depuis les trente dernières années (4), le débat

³⁴ Knight, Alan, urbanisation et ville traditionnelle, édition continuité, 9 juillet 2017, p. 11

³⁵ Qui est situé tout près d'une ville, qui l'entoure.

ne prend une certaine ampleur au Québec que dans les années 1960. Il atteint son sommet en 1970 lorsque la crise pétrolière et la dépression économique résultante fournissent de nouveaux arguments de poids aux critiques de ce type de développement. Encore faut-il préciser que ce débat n'a jamais été engagé sur des bases très claires. La distinction entre styles de vie urbaine et suburbaine fait le plus souvent l'objet de références tacites dans le discours ou tend vers des prises de position polémiques de nature plus ou moins inconsciente. Quelles sont dès lors les raisons de brandir à nouveau aujourd'hui la bannière du retour à la ville ? Mentionnons d'abord que les politiques des divers gouvernements et agences ont favorisé ou appuyé un mode d'urbanisation centrifuge des banlieues, tout en étant souvent perçues comme les vecteurs de la démolition des quartiers des vieux centres urbains. Il faut voir cependant que ces mêmes agences gouvernementales se situent aussi à la fine pointe du mouvement inverse, qui vise à rendre habitables ces mêmes vieux quartiers. Comme toujours en ce domaine, une assistance financière importante est apportée plus ou moins directement aux municipalités par le gouvernement fédéral. Le tout au bénéfice éventuel d'une partie de la population suburbaine. Celle-ci prendra peut-être conscience que le vieux centre urbain est finalement un endroit intéressant et salubre pour vivre et élever une famille. Un tel changement d'attitude s'explique par le déplacement vers la périphérie des commerces, des entreprises et de la population. Cet exode a considérablement érodé la base du pouvoir des grandes municipalités. La perte des votes et des taxes a grandement diminué la capacité des pôles urbains à contrôler leur propre destinée.

Les villes connaissent des évolutions particulières, qui se caractérisent par l'essor des banlieues, lié au développement de l'automobile et des transports en commun. Les habitants recherchent de l'espace et un cadre de vie agréable, quitte à s'éloigner du centre-ville. Ce phénomène de desserrement des villes s'appelle la périurbanisation. Il est particulièrement développé aux États-Unis.

Les villes des pays développés sont très bien équipées en infrastructures : transports en commun, approvisionnement en eau, évacuation des déchets, services municipaux, hôpitaux...

Elles sont cependant confrontées à certains problèmes liés aux concentrations de population et accentués par la crise économique : l'insécurité, la pauvreté créant l'exclusion (personnes « sans domicile fixe », mendiants...)

2.5 Urbanisation dans les pays du tiers-monde

L'évolution des pays du tiers monde est bien différente. En effet, le mouvement d'urbanisation y est en plein essor, la population des villes augmentant beaucoup plus vite que la population totale. Cette très forte croissance est appelée explosion urbaine pour souligner l'aspect rapide et massif du phénomène. De ce fait, cela pose de graves problèmes que les municipalités n'arrivent pas à résoudre : logement (développement des bidonvilles), insécurité, manque d'équipements³⁶ (de santé, scolaires...).

2.5.1 Urbanisation en Afrique

Des mouvements de populations ont toujours été observés à l'orée des grands progrès économiques. En Afrique, la population urbaine est passée de 115 millions en 1970 à 413 millions en 2010, soit presque un quadruplement en 40 ans³⁷. Cette dynamique est encore plus importante en Afrique sub-saharienne où la population urbaine a été multipliée par 5 au cours des quarante dernières années. Les projections anticipent un taux d'urbanisation de 50% d'ici l'année 2030 et de 62% en 2050³⁸. Cette explosion de la population urbaine en Afrique est-elle source de progrès économique ou à la fois source et conséquence de la pauvreté ?

Sur le plan économique, l'urbanisation devrait être le résultat d'une plus grande attractivité de la ville du fait de l'industrialisation et des opportunités d'emplois s'y trouvent. Ainsi, la population non-agricole s'installe dans les centres urbains pour développer des activités manufacturières et commerciales. Dans le même temps, la population agricole se concentre en milieu rural pour produire et fournir les biens nécessaires au fonctionnement des manufactures et à la consommation des citadins. La forte valeur ajoutée des industries manufacturières engendrerait de nouvelles opportunités d'emplois en milieu urbain, sources d'exode rural. De plus, l'accroissement de la demande va entraîner plus de spécialisation dans les tâches, ce qui va conduire non seulement à des gains de productivité mais également à l'arrivée de nouveaux migrants en provenance du milieu rural. Ce mécanisme économique est pourvoyeur de croissance économique, de réduction des inégalités et de développement. Il a été observé dans la

³⁶ Hermnion, R, Manuel d'urbanisme dans les pays en voie de développement, 1980, p 45

³⁷ Estimation à partir des données d'UN-Habitat

³⁸ ONU – HABITAT, L'état des villes africaines, Gouvernance, inégalités et marchés fonciers urbain, ONU-Habitat, 2010, Afrique, p 45

plupart des pays du monde qu'une forte croissance de la population urbaine s'est accompagnée d'une augmentation significative des revenus.

Cependant, la dynamique de la migration urbaine en Afrique, et plus particulièrement au sud du Sahara, ne suit pas cette même logique économique. Une comparaison entre l'Asie du Sud Est et l'Afrique sub-saharienne est révélatrice de ce paradoxe. En effet, avec un taux d'urbanisation de 36%, l'Afrique sub-saharienne a un revenu par habitant de \$601 EU contre \$647 EU en Asie du Sud-Est qui a un taux d'urbanisation de 29%³⁹. Ainsi, l'Afrique sub-saharienne aurait eu \$803 EU si son urbanisation s'accompagnait des mêmes effets qu'en Asie du sud Est.

Ce paradoxe est le résultat de deux problèmes spécifiques aux pays africains. D'une part, la faiblesse du tissu industriel caractérisé par l'inexistence de manufactures et la prépondérance des entreprises commerciales. La hausse continue des importations de produits de consommation en est une preuve. D'autre part, les inégalités grandissantes entre le milieu rural et le milieu urbain, comme le montre par exemple un rapport de la Banque Mondiale sur le Burkina-Faso. Elles sont présentes sur tous les plans allant des revenus aux besoins de base comme la santé et l'éducation. Cela engendre une forte préférence pour le milieu urbain chez des populations rurales qui s'appauvrissent au fil des années. En guise d'exemple, la pauvreté est plus importante en milieu rural qu'en milieu urbain quasiment dans tous les pays africains.

Ces deux facteurs combinés induisent une forte migration vers les villes sans réelles opportunités d'emploi. Les migrants sont essentiellement des jeunes sans qualification professionnelle. Il en résulte des bidonvilles avec des conditions de vie très peu décentes, car la ville ne dispose pas de moyens suffisants pour fournir à tous certains éléments de base tels que le logement, l'électricité et l'eau. Le cas de la ville de Dakar illustre bien les problèmes de fourniture d'électricité dus à la forte concentration de la population dans la même ville – la densité de la population de Dakar est de 5300hab/km². Par ailleurs, les jeunes non qualifiés qui forment la majorité des migrants vont gonfler le secteur informel et exercer des activités dangereuses comme la vente d'essence frelatée ou destructrices du cadre de vie telles que le métier de taxi-moto « Zémidjan » à Cotonou.

³⁹ Rapport d'UN-Habitat, Août 2010, Afrique, p 30

En somme, l'urbanisation en Afrique ne semble pas être une source de croissance économique, de réduction des inégalités et de développement humain. Même si elle a un impact sur ces différents aspects, il est fort vraisemblable que la pauvreté supplémentaire qu'elle crée annihile son impact sur le développement. Que faut-il faire dans ce cas ? Congénère le flux de l'exode rural ou formuler de nouvelles politiques plus adaptées à ce paradoxe ?

2.5.2 Une urbanisation massive et non contrôlée

La croissance urbaine de Lomé résulte tant de l'augmentation de la population que de la multiplication des aires urbaines. De 1990 jusqu'à 1940, elle a été très lente à cause du faible taux de croissance et du manque d'intérêt que les Togolais avaient pour la ville. Mais l'indépendance du Togo en 1960 a été une véritable détonateur de la croissance urbaine de Lomé qui comptera désormais 85000 habitants contre 33000 en 1950. Depuis cette année, la croissance urbaine a été continue et explosive avec des chiffres de 375000 habitants en 1981, 650000 en 1990 et plus d'un million en 2007.

Cette urbanisation non contrôlée de Lomé entraîne un fort étalement de l'espace urbain, Lomé a vu son périmètre s'accroître fortement dans les années 1980 et au début des années 1990 en raison à la fois d'une urbanisation périphérique anarchique et de la faible densité de l'habitat. Du fait la saturation des quartiers du centre-ville, la croissance de la population urbaine s'effectue surtout en périphérie. Malheureusement, les zones périphériques sont les moins loties en équipements, en emplois, et surtout en infrastructures de transport alors que les populations doivent se déplacer quotidiennement

2.6 Les activités tertiaires

Le centre de la ville, lieu de regroupement de la majorité des activités tertiaires importantes, est l'élément le plus complexe et peut-être le plus intéressant pour comprendre le dynamisme de l'espace urbain ; c'est en effet l'endroit où la croissance de la ville conduit à la plus grande compétition pour le terrain entre les divers utilisateurs, avec des situations très variées selon la place de la cité dans la classification fonctionnelle et la composition du centre-ville qui en résulte.

Dans le cas des grandes villes, logement et immeuble de bureau s'affrontent, avec soit une disparition progressive de la résidence, comme dans le cas de la city de Londres, soit un

certain équilibre entre résidence et activités économiques ; l'élévation du prix des bureaux, lie à cette compétition pour l'espace, provoque à son tour, au sein de ces activités, un affrontement entre les différentes branches et l'élimination progressives de celles qui sont incapables de supporter un cout d'infrastructure trop élevé (artisanat, petits commerces) ; le centre se retrouve progressivement aux mains des grandes entreprises tertiaires (banques, assurances, siège sociaux) pour lesquelles les problèmes financiers se posent a une autre dimension.

Il convient cependant de distinguer le centre homogène dont l'ensemble de l'espace constitue un pôle d'attraction et les centres hétérogènes, beaucoup plus fréquent, dont la zone d'attraction se limite à quelques avenues ou à quelques carrefours et places en raison du prestige de la localisation, tandis que les autres parties non rénovées continuent à accueillir soit la résidence pauvre, soit les activités plus modestes. D'une façon générale, il existe un mouvement d'« affinage » du centre-ville, particulièrement intéressant à suivre dans l'évolution d'une très grande ville.

2.7 Transport urbain

Les transports urbains sont couramment confondus avec la terminologie « transport en commun ». Les transports urbains traitent en réalité aussi de transport individuel comme la voiture ou le vélo. Ils concernent les différents moyens de transport qui sont propres à une ville ou un milieu urbain, adaptés à cet environnement⁴⁰.

Ces caractéristiques propres sont principalement : une densité démographique et géographique importante, ce qui implique de bien gérer les flux de voyageurs et marchandises dans l'espace urbain ; des activités économiques importantes ce qui ajoute que la ville est à la fois le lieu de départ et d'arrivée de ces flux ; d'autres caractéristiques font que la ville apporte beaucoup de contraintes menant à une politique de transports urbains précise.

Les transports aujourd'hui occupent une place importante à la fois dans l'espace urbain mais aussi dans le temps urbain. C'est l'héritage du XX^e siècle et de l'apparition de la voiture qui démocratise la mobilité.

Dans cette section, nous allons énumérer les différents types de transport qui existe.

⁴⁰ Bailly, A, La perception de l'espace urbain, centre de recherche urbanistique, 1987, p 102.

2.8. Quelques Modes de transport en Commun

2.8.1 Métro

C'est un transport souvent associé à la ville, le "Subway" de New York, le métropolitain de Paris. Il est tout de même réservé aux plus grosses agglomérations, millionnaires⁴¹, la plus petite au monde étant Lausanne (140'000 habitants, agglomération 350'000, inauguration le 18 septembre 2008⁴²).

2.8.2 Trolleybus

C'est un mode de transport collectif motorisé répandu. Des plus petites villes aux plus grosses métropoles, il constitue parfois le réseau principal ou est un complément facile à mettre en œuvre et souple au réseau de métro pour s'étendre à la banlieue.

2.8.3 Bus à Haut niveau de service (BHNS)

Les bus à niveau de service reviennent à l'ordre du jour depuis quelques années, il s'agit en fait d'apporter un service de meilleure qualité qu'une simple ligne de bus, sans subir de lourds investissements pour un tramway ou un métro. Le trolleybus est un mode utilisé pour ce type de transport en commun, le Busway est aussi un BHNS. À Paris, la RATP exploite des lignes Mobiliens qui répond à des normes, notamment une vitesse commerciale assez élevée, favorisée par des mises en site propre, ou des fréquences élevées, une amplitude horaire importante... Les autres mesures caractérisant ce type de service sont la priorité des bus aux carrefours, des véhicules de grande capacité, des services plus importants aux arrêts (distributeurs de tickets, cabines téléphoniques, abribus, voire kiosques...). Un exemple particulier réussi et célèbre est celui de Curitiba au Brésil. Leur efficacité a été étudiée⁴³.

2.8.4 Taxi collectif

Le taxi collectif est un moyen de transport en commun similaire au taxi traditionnel, mais où plusieurs clients sont invités à monter à bord.

80 % des villes européennes de plus d'un million d'habitants ont un métro, « ce qui est plus qu'une coïncidence.

⁴² En réalité, l'espace urbain géré par le réseau de Lausanne compte 212 000 habitants

⁴³ Jean-Marc Aubert ; Laure Tour jansky-Cabaret, « L'allocation de la voirie dans les centres villes », Revue française d'économie, année 2000, volume 15, numéro 2 p. 157-194, édité par Le ministère de la Jeunesse, de l'Éducation nationale et de la Recherche, Direction de l'enseignement supérieur, Sous-direction des bibliothèques et de la documentation,

2.8.5 Taxi

On le considérera individuel car il n'est pas partagé sur un même trajet ; cependant un même véhicule sert à transporter de nombreux voyageurs sur une même journée. Il a l'avantage d'être aussi modulable qu'une voiture, y ajoutant l'avantage pour le voyageur d'être conduit et de ne pas se soucier du stationnement ; l'avantage est partagé par la communauté, car l'espace de stationnement est réduit et donc l'espace urbain moins occupé. En jaune (Yellow Cab), il est le symbole de New York et plus particulièrement de Manhattan, où l'espace urbain vaut cher, et où il n'y a donc pas de place pour toutes les voitures.

2.8.5.1 Voiture-taxi

La voiture, symbole de la liberté et de son statut social⁴⁴, est le mode de transport individuel le plus couramment utilisé dans le monde occidental⁴⁵. Elle prend de plus en plus d'importance en Asie (en Chine ou au Viêtnam par exemple) alors que le vélo ou le scooter y occupaient jusqu'alors cette place.

De fait, outre cette dimension sociale, la voiture possède de nombreux avantages, faisant d'elle le moyen de transport le plus utilisé, même en milieu urbain dense. En effet, sa modularité (une voiture peut transporter plusieurs personnes ou des objets pour de courts ou longs trajets...), sa facilité d'utilisation (le permis de conduire s'est démocratisé) et la densité et la qualité du réseau routier en font un moyen de déplacement attrayant.

2.8.6 Deux roues motorisées

En progression depuis plusieurs années, c'est un mode particulièrement intéressant car il offre la même flexibilité d'itinéraire que la voiture, une occupation d'espace moins importante et une consommation énergétique réduite. Connus surtout pour leurs slaloms entre les voitures, ils sont petits à petit pris au sérieux par les agglomérations pour améliorer la fluidité du trafic et d'une manière générale le gaspillage d'espace, cher en milieu urbain.

Nous pouvons considérer ce chapitre comme une entrée en matière puisque nous y avons présenté le transport en commun ainsi que la non-actualisation de l'urbanisation en allant du général au particulier.

³⁷ J. Pelletier, *Villes et Urbanisme dans le monde*, coll. Initiation aux études de géographie, 1989, Ed. Masson, p. 167-177, ch. III, Les villes et la circulation.

⁴⁵ Où la propriété privée ajoute une valeur à l'utilisation d'un véhicule à soi.

Chapitre III

Historicité du transport en commun et de l'urbanisation en Haïti, notamment dans la commune de Saint-Marc.

À chaque période des temps historiques, la ville de Saint-Marc présente ses caractéristiques propres et remplit des fonctions spécifiques en dehors de son rôle de rassembleur qui sous-entend une gestion et une vision d'ensemble de la chose collective appelée à être bénéfique à tous. La commune de Saint-Marc ou plus largement le département de l'Artibonite n'est pas épargné par le phénomène de l'urbanisation. Depuis plusieurs années déjà, une tendance très nette se dégage dans la distribution spatiale de la population urbaine du pays. Cependant, nous allons accentuer sur le processus de l'urbanisation en Haïti ainsi que dans la commune de Saint-Marc.

3.1 Historique de l'urbanisation en Haïti

L'urbanisation de diverses villes, notamment dans les pays considérés sous-développés arrive d'une manière accélérée et désordonnée, causant des problèmes urbains et d'ordre environnemental, social et économique en raison d'un facteur fondamental : la faute ou l'inefficience d'une non-actualisation de développement urbain.

L'urbanisation en Haïti a connu une accélération durant les 50 dernières années, sous les présidences de François Duvalier (1957-1971) et Jean-Claude Duvalier (1971-1986), au cours desquelles les ports maritimes des villes de provinces ont été fermés. C'est ainsi, qu'il y avait une forte migration des zones rurales vers la capitale du pays, en particulier sous Jean-Claude Duvalier, qui concentrait l'investissement étranger dans l'industrie et l'agriculture orientée vers une exploitation. Dans les années 1980, avec la privatisation, la baisse des revenus des petits propriétaires, l'augmentation des prix de denrées alimentaires, et la réduction des dépenses publiques dans les autres villes du pays, ont poussé les Haïtiens du monde rural vers les villes, en particulier vers Port-au-Prince, où ils ont essayé de gagner une nouvelle vie grâce à la production

industrielle. Cependant, cet exode rural au niveau national directement affecte le paysage urbain spécialement la capitale et a provoqué la réorganisation de l'espace urbain, construit d'une façon irrégulière généralement dans des zones à risques.

Selon Georges Anglade (1990), Haïti a connu un processus d'urbanisation tardif, par rapport aux autres pays de l'Amérique latine qui s'approchaient des 50% d'urbanisation, Haïti, pour sa part, atteignait 20% en 1990 ; le réseau urbain d'Haïti comprenait 133 villes, représentant environ 25% de la population totale, tandis que l'aire métropolitaine à elle seule, concentrait 55% de la population urbaine, le lieu qui existe la plus grande part des investissements publics, privés et les infrastructures de base du pays, En 2008, au niveau national, le taux d'urbanisation était environ de 47%, dans l'arrondissement de Port-au-Prince, la plus urbanisée, avec un taux de 60%⁴⁶.

L'urbanisation en Haïti n'a pas changé depuis la construction des villes et les différentes communes du territoire haïtien notamment à Saint-Marc. Malgré tous les efforts qu'entreprennent les autorités pour aménager les villes avec des différents plans de développement et de l'Aménagement du territoire qu'ils ont en tête, n'ont pas vu le jour et disparaissent dans un espace du matin

3.2 Plan d'aménagement du territoire

Les préoccupations explicites d'organiser le territoire national remontent aux années soixante lorsque certaines études ont révélé la nécessité d'un aménagement volontaire du pays afin de combattre le développement mono-polaire de la Capitale Port-au-Prince et de réduire les disparités constatées au niveau des principales villes du pays. D'où la création du Conseil National de Développement et de Planification en 1963 devenu en 1976 une direction dotée de responsabilité explicite en matière d'aménagement du territoire à travers la Direction de l'Aménagement du territoire et de la Protection de l'Environnement. Celle-ci a récemment pris la dénomination d'Unité d'Aménagement du Territoire. Deux grandes périodes ont marqué l'expérience haïtienne en matière d'Aménagement du Territoire : La première, dominée par l'idée de régionalisation, située entre 1970 et 1987, la deuxième, caractérisée par la

⁴⁶ Georges, Anglade, l'espace haïtien, les presses de l'université de Québec, 2008, p 44

décentralisation et la planification de type territorial, de l'adoption de la Constitution de 1987 à nos jours.

3.2.1 Aménagement du territoire avant 1987

C'est une période de tâtonnement et de mise en place en vue d'asseoir les bases du sous-système de planification spatiale qui devrait permettre :

- D'arriver à la décentralisation des actions de développement par l'implantation, au niveau régional grâce à un budget d'investissement régionalisé des activités, des infrastructures et des équipements adéquats ;
- D'assurer l'intégration des diverses régions dans le circuit économique national ;
- De créer une armature urbaine fonctionnelle afin de pallier les problèmes de déséquilibres régionaux et de macrocéphalie urbaine de la capitale ;
- De disposer, au niveau régional, d'organes de conception, de décision et d'exécution.

L'étape de tâtonnement coïncidait avec le démarrage des premières activités de planification spatiale en 1971. Il convient de mentionner que les dispositions ponctuelles prises par les Pouvoirs Publics ont été surtout d'ordre institutionnel par la création d'une part, de structures spécialisées dans le domaine de la planification territoriale et, d'autre part, de structures territoriales d'intervention publique à caractère de développement. L'étape de la mise en place de la régionalisation se caractérisait par la définition de politiques d'instrumentalisation, de réglementations et aussi institutionnelles. Tout ceci avait pour objectif de mettre l'accent sur la répartition rationnelle de la population, sur un territoire convenablement aménagé à long terme, le développement intégré et l'aménagement de l'espace haïtien comme élément essentiel à la réduction du déséquilibre urbain/rural. Le point de départ de cette étape se situe vers l'année 1976 lorsque la Division d'aménagement du territoire et de l'environnement a été remplacée par la DATPE. Celle-ci allait véritablement marquer l'aménagement du territoire en Haïti par les nombreuses études et travaux réalisés qui allaient permettre aux pouvoirs publics de cerner les problèmes relatifs à l'organisation spatiale en Haïti. Ces études ont abouti à la mise en place d'un ensemble d'outils qui définissent la politique nationale de l'Aménagement du territoire. Parmi ces outils, citons le SNAT schéma national d'aménagement du territoire, le plan de développement de Port-au-Prince, la Loi sur la Régionalisation, la Loi sur l'Organisation Communale, le décret-loi sur le lotissement, la stratégie de développement urbain. Tous ces

outils, d'une manière ou d'une autre, reposaient sur une stratégie de régionalisation, laquelle devait faciliter aussi bien le développement national que régional. Pour ce faire, l'on préconisait la mise en place de toute une série d'éléments qui pouvaient être appréhendés du point de vue technique (structuration territoriale), d'instrumentalisation et de mécanismes institutionnels (organisationnels) :

- Technique. La création de circonscription d'actions régionales par le découpage du territoire en 4 régions (Nord, sud, Ouest, Transversale), la création des pôles de croissance liés à la décentralisation industrielle au niveau de ces pôles, l'établissement des zones prioritaires de développement à l'intérieur des régions appelées unités spatiales de Développement et enfin l'organisation et la hiérarchisation de l'armature urbaine et rurale du pays autour des centres existant ou à créer, sur la base de la théorie de CHRISTALLER⁴⁷.
- Instrumentalisation. En matière d'instruments l'on retrouvait le budget d'investissement régionalisé, les schémas d'aménagement, les plans et programmes de développement régionaux.
- Mécanismes institutionnels. La mise en place au niveau des régions des structures spécifiques, telles que la commission régionale de coordination et de planification, les directions régionales sectorielles et la commission nationale à l'aménagement du territoire.

3.2.2 Aménagement du territoire après 1987

Après la chute de la dictature des Duvaliers, La constitution de 1987 est venue avec une nouvelle approche de planification et du développement national qui repose essentiellement sur la décentralisation. Celle-ci est donc vue comme système capable de guider les planificateurs dans l'élaboration des politiques et des programmes décentralisés. Autrement dit, la décentralisation doit s'inscrire dans le cadre général de planification et de développement permettant aux instances décentralisés, qui sont physiquement les plus proches de la population, de mieux formuler et appliquer les plans de développement. C'est dans cette optique que la Constitution a préconisée la décentralisation comme voie de développement national. Elle a fait

⁴⁷La théorie des lieux centraux appelée également théorie de Christaller a été conçue par W. Christaller pour expliquer la taille et le nombre des villes et leur espacement dans un territoire.

de la section communale, de la commune et du département des collectivités territoriales, lesquelles deviennent des entités territoriales de planification qui ont le droit à travers les différentes assemblées des sections communales, municipales et départementales, de se prononcer sur l'aménagement du territoire et le développement de leur milieu. En outre, en son article 81, elle confie au conseil départemental qu'assiste l'assemblée départementale la responsabilité d'élaborer les plans de développement.

De plus, la constitution de 1987 fait des collectivités territoriales les unités de base de la planification avec compétence d'aménager leur territoire. Techniquement et structurellement, elles ne sont pas préparées pour assumer une telle responsabilité. Les collectivités territoriales ne sont pas dotées de cadres et d'outils pour réaliser une telle tâche. C'est pour cela que les problèmes d'ordonnement de l'espace et d'harmonisation des relations de l'homme avec son milieu n'ont pas encore acquis de valeurs sociales en Haïti. En outre, les exigences constitutionnelles en matière de décentralisation et d'aménagement du territoire n'ont guère suivies de mesures législatives et réglementaires. Il en résulte une absence de cadre cohérent et actualisé d'aménagement du territoire et d'une politique de décentralisation créant une vide qui justifie le lancement par des entités internationales de projets pilotes de développement local utilisant des approches différentes et supportées par des structures de circonstances⁴⁸.

3.3 Cadre institutionnel

D'une manière générale, les institutions étatiques et privés, les organisations de société civile et les institutions non-étatiques forment le cadre institutionnel de la ville de Saint –Marc.

Divers lois et décrets- lois promulgués depuis plus d'une décennie ont modifié le cadre institutionnel de la planification en Haïti.

- Le décret-loi du 30 Novembre 1973, instituant la division de l'aménagement du territoire et de l'environnement au sein du CONADEP.
- Celui du 30 Octobre 1978, créant la secrétaire d'Etat du plan en lieu et place du Conseil National de développement et de planification.

⁴⁸ Projet HAI/94/003 d'appui institutionnel en aménagement du territoire, Juil. 2015, p 15

- Celui du 19 Septembre 1982, sur l'aménagement du territoire et de la Régionalisation⁴⁹.

Les premières tâches attribuées à la division de l'aménagement du territoire et protection de l'environnement sont les suivantes :

- Recueillir et mettre à jour les renseignements de base relatifs à l'utilisation des terres et des ressources foncières ;
 - a) Définir des stratégies et des priorités en matière d'aménagement et déterminer les principaux pôles géographiques de croissance ;
 - b) Elaborer les plans de structures, et une classification des villes et des communes selon leurs fonctions et leur rôle ;
 - c) Exécuter des plans et des études dans le cadre d'un programme d'aménagement à long terme et collaborer aux échelons national et régional à l'exécution des projets identifiés dans ce cadre ;
 - d) Aider et coopérer de façon directe et continue à l'élaboration de plans régionaux, de plans d'urbanisme et de projets régionaux d'aménagement physique du territoire.
- La loi du 19 Septembre 1982 sur la régionalisation et l'aménagement du territoire a créé des mécanismes qui, en absence de moyens appropriés, n'ont pas pu permettre d'obtenir des résultats escomptés.
- Le décret du 31 juillet 1986 créa le commissariat à la promotion nationale et à l'administration publique, en lieu et place du Ministère du Plan, en vue de donner une nouvelle orientation à la planification du développement économique et social du pays ;
- L'arrêté du 7 Aout 1986, définissant les attributions des grandes divisions du Commissariat à la promotion nationale et à l'administration Publique, institues-en son article 10 une direction de la programmation économique et sociale et de l'aménagement du territoire, avec des orientations précises, ainsi que des délégations régionales et locales. Art 1⁵⁰

Ainsi la mise place du sous-système de planification régionale devrait permettre :

⁴⁹ Bernardin, E, A, aménagement du territoire et développement, cours préparé, 1997, p20-25

⁵⁰ La problématique de l'aménagement du territoire en Haïti- Direction de la programmation économique et sociale et de l'aménagement du territoire-CPNAP-octobre 1987, p 37

- 1- D'arriver à la décentralisation des actions de développement, par l'implantation, au niveau régional, grâce à un budget d'investissement régionalisé, des activités, des infrastructures et équipements adéquats ;
- 2- D'assurer l'intégration des diverses régions dans le circuit économique national. L'enclavement dans lequel se trouve une grande partie du pays milite en faveur d'une politique d'intégration spatiale que seule une politique de régionalisation peut assurer, grâce à une optimisation de l'utilisation des facteurs de production ;
- 3- De créer une armature urbaine fonctionnelle, afin de pallier les problèmes de déséquilibres régionaux et de macrocéphalie urbaine ;
- 4- D'évaluer les potentialités régionales, à partir d'études régionales en profondeur ;
- 5- De disposer, au niveau régional, d'organes de conception, de décision et d'exécution ;
- 6- De résoudre progressivement les probes de déséquilibres régionaux grâce à une répartition optimale de la population, des activités des revenus, des infrastructures et équipements.

3.4 Plan régional

Depuis la promulgation de la loi sur la régionalisation et l'aménagement du territoire en 1982 et le vote de la Constitution de 29 mars 1987, le système traditionnel de planification sectorielle et globale, sans préoccupation spatiale, est mis en question en Haïti au profit d'une nouvelle approche s'articulant autour de la nécessité d'intégrer la dimension spatiale dans l'élaboration des plans et programmes de développement économique et social. Contrairement aux anciennes pratiques axée sur la centralisation excessive, l'article 81 de la nouvelle constitution dénote une réelle volonté décentralisatrice " le conseil départemental élabore le plan de développement du département, avec l'appui de l'administration publique ". C'est dans ce contexte que s'inscrit la problématique actuelle de la planification en Haïti dont l'une des exigences réside, sans conteste, dans la participation active des collectivités territoriales et locales aux prises de décisions les concernant. Somme toute, la planification territoriale en Haïti est confrontée à certains problèmes : la constitution a établi, depuis 1987, les mécanismes à mettre en place pour favoriser l'émergence de la décentralisation dans le pays, mais jusqu'à présent le nouveau système de décentralisation est encore en gestation. Les structures prévues à cet effet, même quand elles existent, ne sont pas fonctionnelles. C'est pourquoi aucun plan

départemental n'a encore vu le jour, malgré les impératifs de la constitution, vieille de douze ans⁵¹.

La présente étude met en évidence un diagnostic de la situation économique et sociale en Haïti et passe en revue le cadre méthodologique et les instruments nécessaires à l'élaboration des plans départementaux en Haïti. Elle insiste sur le fonctionnement adéquat d'un cadre national de planification devant servir de guide à l'élaboration des schémas d'Aménagement départementaux et des plans départementaux.

3.4.1 Du plan National au plan départemental

La constitution du 29 Mars 1987, tant du point de vue de son esprit que de sa lettre, manifeste une volonté réelle de créer tous les mécanismes propices à l'émergence d'une véritable décentralisation en Haïti avec la participation effective de la population dans la prise de décision la concernant. En effet, la nouvelle Charte, en son article 81, confie la responsabilité d'élaborer les plans de développement du département du conseil qui devra collaborer en cette matière avec l'administration centrale. Ce conseil a, non seulement, un rôle de conception, mais également de gestion et d'exécution du plan départemental. Il dispose, pour cela, des moyens financiers les plus grands, soit provenant du budget de l'Etat, soit de ressources locales directes, fiscales et d'emprunt. Il administre les ressources financières au profit exclusif du département⁵².

La constitution de 1987 fait obligation à l'Etat de prendre toutes les dispositions nécessaires pour améliorer le cadre de vie de la population. Les articles 22, 23, et 87.4 sont très explicites à ce sujet.

“ L'Etat reconnaît le droit tout citoyen a un logement décent, a l'éducation, a l'alimentation et à la sécurité sociale” Art.22

“ L'Etat est astreint à l'obligation d'assurer à tous les citoyens dans toutes collectivités territoriales les moyens appropriés pour garantir la protection, le maintien et le rétablissement de leur sante par la création d'hôpitaux, centre de santé et de dispensaires” Art 23

⁵¹ Bernardin, Ernst, A., La planification régionale en Haïti, cyber géo : European journal of geography, publié le 16 mars 1999.

⁵² La constitution de la République d'Haïti, du 29 mars 1987, p 23

“La décentralisation doit être accompagnée de la déconcentration des services public avec délégation de pouvoir et du décloisonnement industriel au profit des départements ” Art 87.4

La concrétisation de toutes ses dispositions de la constitution de 1987 suppose l’existence d’un cadre de Planification Nationale :

- Pour assurer la cohérence des plans départementaux entre deux, comme à l’égard des grands équilibres internes et externes ;
- Pour assurer une conformité des plans départementaux à l’égard des options nationales en matière d’Aménagement du Territoire et des autres objectifs nationaux éventuels ;
- Pour programmer et exécuter certains investissements publics qui dépassent le seul cadre départemental, par exemple, en matière de transport (routes, aéroports, ports) ou d’enseignement supérieur’
- Pour effectuer des études techniques ayant une portée nationale : études sectorielles verticales intéressants, par exemple : des choix de filières ou études horizontales : crédit, commerce extérieur, prix et revenus, relevant de la politique économique.

Enfin , l’élaboration du plan départemental permettra de créer un processus dynamique dans notre système traditionnel de planification ,en rendant possible la mise en place de programme d’actions à l’échelle départementale et locale avec la participation pleine et entière des collectivités concernées, car ce programme conçu et fonction des spécificités de chaque département, de ses potentialités, des besoins et aspirations de sa population ont un impact beaucoup plus positif sur le développement que lorsqu’ils sont élaborés au niveau central sans préoccupations spatiales.

3.5 Genèse du transport en commun en Haïti

Le transport en commun plus précisément celui assuré par le taxi-moto nous est arrivé de la République Dominicaine. Elle est l’ancêtre de tous les systèmes de deux roues motorisés créés dans le continent américain de l’Alaska jusqu’à la terre de feu. La mototaxi a timidement vu le jour en Haïti au cours des années 1987 à la faveur des nombreuses grèves du transport de passagers à Port-au-Prince⁵³. De manière informelle, la mototaxi est de nos jours malgré tout une

⁵³ J. Martin Ryco, les motos taxis : analyse de leur fonctionnement, de leur mise en service a aujourd’hui, réussite ou échec ? le nouveliste, 5 décembre 2014.

réponse spontanée à une offre globale totalement inadaptée aux besoins des résidents des différents quartiers et à la croissance spontanée anarchique de la capitale. L'urbanisation dans les communes représente un problème pour la restructuration du transport en commun. Plusieurs décisions ont été prises en vue de la modernisation du transport en Haïti notamment en y instaurant des bus ; en 1979, un contrat a été signé entre le gouvernement et l'association des conducteurs créant la société CONATRA qui a échoué rapidement à cause des sabotages et d'un mauvais entretien des véhicules. En 1998, une autre tentative a été effectuée avec plus de services pour la population spécialement pour les élèves et les enseignants, plus récemment, sur l'administration Martelly-Paul une commission Nationale pour la modernisation des Transports en commun (CNMTC), coordonnée par le Ministre des Affaires Sociales et du Travail, Victor Benoit en vue de poursuivre deux grands objectifs : Premièrement de déterminer les mécanismes à mettre en place en vue de réduire les prix à payer par les usagers et deuxièmement de protéger les intérêts des transporteurs regroupés en syndicats. Aujourd'hui, sur tout le territoire haïtien, le Taxi-moto est largement utilisée comme forme de Taxi. Le transport en commun est bien une de ces activités. Ainsi, l'urbanisation, à proprement parler renvoie à un système dont la structure implique une cohérence entre la ville, l'industrialisation et le transport en commun. *« Tout développement, de la ville aurait donc ruine son caractère en l'absence des moyens de transport. Le développement des villes est la conséquence de l'essor industriel, les transports également. Les deux phénomènes sont indépendants et il semble abusif de vouloir faire de l'un la cause de l'autre⁵⁴ »*

L'urbanisation et le transport en commun renvoient à une même réalité qui exprime des formes de mouvement, de la population humaine, dues à des contraintes d'ordres démographiques et socio-économiques. Cela signifie qu'on ne saurait prendre en compte, seulement le mouvement naturel de la population pour expliquer le concept d'urbanisation, lequel fait référence à un processus de transformation spatiale et sociale qui implique une forte migrations d'hommes vers l'espace de la ville ou les activités de production économique sont non-agricoles et ont une plus grande portée sociale. En ce sens, l'urbanisation traditionnelle dans le cadre de notre travail oppose la ville à la campagne, l'industrie à l'agriculture, le mode de vie urbain au mode de vie rural. Elle prend corps, dans des espaces qui réunissent des conditions susceptibles d'attirer et de rassembler un nombre considérable d'homme.

⁵⁴ P, Merlin, les transports dans la région parisienne, In : Annales géographie, 1967, p 76

L'urbanisation et le transport en commun deviennent, pour ainsi dire, des facteurs qui concourent à la production socio-économiques dans la mesure où elles n'échappent pas totalement à la politique d'aménagement du territoire qui suppose le respect des normes d'urbanisme. « Les besoins en matière de transports, tant publics que privés, conditionnent toujours davantage les schémas d'urbanisme. Planifier l'urbanisation indépendamment des transports urbains peut conduire à un étranglement de la circulation comme cela s'est produit à l'intérieur des grandes villes et moyennes avec l'apparition de l'automobile. Aussi le transport en commun, vient en aide à l'industrialisation, au développement social de la ville et à l'agrandissement de l'aire urbaine en contribuant à raccourcir l'éloignement qui oppose au lieu du travail au lieu de résidence. Par là on sous-entend que le transport en commun est en constante relation avec l'urbanisation dont les tentacules débordent le cadre continental pour devenir mondial. Néanmoins, elle épouse les formes du système économique mondial ; c'est-à-dire ceci explique sa différence, quant à son rythme, dans les pays développés par rapport aux pays sous-développés. D'une certaine manière, l'urbanisation n'est donc pas uniforme, à chaque type de société correspond un type fondamental d'urbanisation, un mode d'occupation et d'organisation de l'espace, ne connaissant des variantes que selon les formations économiques et sociales particulières⁵⁵.

Du point de vue sociologique urbanisé, une commune doit offrir un cadre agréable de vie pour les habitants et aussi doit pouvoir attirer les visiteurs de par leurs admirables décors. Malheureusement, face à toutes ses situations critiques que nous voyons, l'urbanisation traditionnelle y compris les routes, les réseaux routiers datés depuis des années sans aucune tentative de réaménagement entraîne de graves accidents dans la commune.

3.5.1 Histoire du transport en commun (taxi-moto) à Saint-Marc

Selon les dires des riverains de la commune, plus spécialement un citoyen habitait dans la ville soit en 1988, qui sortait en quête de taxi-machine qui existait déjà à l'époque pour se rendre chez lui malheureusement, toutes les taxis-machines qui passaient devant lui était déjà rempli. Désespéré, sous un soleil de (14) quatorze heures environ, il décidait enfin de marcher jusqu'à son domicile. Après sa guérison, il s'était mis à penser sur son sort. (3) Trois années après, c'est-à-dire en 1991, des bailleurs de fonds qui finançaient sa compagnie avait décidé de ne plus

⁵⁵ Ibid., p 17

investir dans certaines branches de la compagnie, y compris la sienne. C'est ainsi un garagiste lui facilitait l'achat d'une motocyclette Honda CT 125CC de couleur jaune de deuxième main pour une somme de Sept mille cinq cents gourdes dans laquelle il attachait une plaque avec l'écriteau « **TAXI TOUPATOU** ». Cet écriteau dispose en de deux colonnes était accompagné d'un cœur et d'une colombe qui pointait son bec dans le cœur.

Selon le pionnier du taxi-moto dans la ville de Saint-Marc, ce cœur et la colombe symbolisait la bonne nouvelle. Il voulait tellement apporter son aide à toute une communauté. Et, selon ses dires, si l'activité taxi-moto s'est rapidement progressée c'est parce qu'il l'a dédiée au Seigneur. Le 25 Mars 1991, il sortait pour la première fois dans les rues de la ville comme chauffeur de taxi-moto. Peu de temps après et jusqu'aujourd'hui le nombre de chauffeurs de taxi-moto n'a cessé d'augmenter dans la ville. Il faut dire que bien avant, les taxis-moto existaient déjà dans la capitale du pays. On rapporte que dans la capitale, certains chauffeurs de taxi-moto s'enfuyaient avec les passagers et ils les volaient certaines fois. C'est pourquoi, ce premier chauffeur n'était pas vu de bon œil par les Saint-Marcois qui le traitait de mal intentionné, de sot, de fou etc. A cette époque, les courses de taxi-moto étaient facturées d'une à deux gourdes et parfois cinq gourdes selon la distance. Son nom est : Jean Baptiste Gabriel âgé de 72 ans, surnommé « **Monsieur Taxi**⁵⁶ » dans la ville de Saint-Marc.

3.5.2 Fonctionnement du transport taxi- moto à Saint-Marc

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

Par ailleurs, nous pouvons constater beaucoup d'irrégularités dans le fonctionnement de ce dernier à Saint-Marc. Les chauffeurs de Taxi-moto pour la majorité font le trajet :

⁵⁶ Selon les propos de Jean Baptiste Gabriel, surnommé « Monsieur Taxi », a Saint-Marc, le 15 Septembre 2017.

- Sans casques
- Sans plaque d'immatriculation
- Sans permis de conduire
- Sans respect pour les feux tricolores et les stops
- Surchargés etc.

3.6 Loi organique sur le transport en commun

Le décret-loi abrogé du 26 mai 2006 concernant l'immatriculation et la circulation des véhicules prévoit un cadre légal pour le transport public. L'article 192 stipule : « Est appelé véhicule public ; le véhicule qui fait le transport des passagers contre rémunération soit à la course, soit autrement. » Plus loin, l'article 193 fait mention du Mot « **TAXI** » dans ce contexte : « Tout véhicule portera placé à l'extérieur et en évidence sur la partie avant du pavillon, un indicateur portant l'inscription TAXI cet indicateur sera de couleur noire. » A bien interpréter l'article 193, toute porte déjà à croire qu'il s'agit des véhicules à quatre roues⁵⁷. Qu'en est-il de l'Activité motocyclettes ?

3.6.1 Cadre légal sur l'activité de taxi-moto

Il n'existe aucun cadre légal sur l'activité de Taxi-moto à Saint-Marc. Au fait, la loi du 26 mai 2006 réglementant l'immatriculation et la circulation des véhicules en Haïti n'a rien prévu à cet effet. L'article 194 de cette loi précise : « Les véhicules de transport des passagers (les autobus, les voitures et camionnettes) faisant le trafic interurbain devront porter à l'extérieur et en évidence une inscription peinte mentionnant le trajet auquel ils sont affectés. » En effet, cet article a précisé que les véhicules de transport des passagers en Haïti sont les autobus, les voitures et camionnettes. Ce qui veut dire tout simplement que les taxis-moto sont illégalement reconnus. Or, l'article 201 de la loi sur l'immatriculation et la circulation des véhicules indique : « Il est interdit à tout chauffeur de véhicule portant une plaque privée de se livrer à des fins lucratives, au transport de touristes ou tout autre passagers⁵⁸. » Il n'existe donc aucun cadre légal sur l'activité de Taxi-moto. Ce qui nous laisse comprendre pourquoi il est facile de se lancer dans ce secteur.

⁵⁷ Immatriculation et circulation des véhicules en Haïti, décret-loi abrogé le 26 Mai 2006, p 16-18

⁵⁸ Ibid. p 22

3.7 Présentation de la commune de Saint-Marc

La ville est située sur le site d'une ancienne bourgade indienne Taino, appelée Amany-i. La ville a été fondée par les Français en 1716, durant la période coloniale. Saint Marc est une commune d'Haïti, deuxième ville du Département de l'Artibonite. L'arrondissement de Saint Marc porte son nom. La commune de Saint-Marc se situe entre le bassin de l'Artibonite et le golfe de la Gonâve (entrée de la baie de Saint-Marc), face au versant nord de la chaîne des Matheux⁵⁹. Elle est bornée au Nord par la Commune de Grande-Saline, au sud par la commune de l'Arcahaie et à l'Ouest par le golfe de la Gonâve. Elle s'étend sur une superficie de 545,23 km² répartie en six sections communales.

Sections communales et superficie (km²)⁶⁰.

- 1ere Section Déluge : **58,91**
- 2° Section Bois-neuf : **132,18**
- 3° Section Goyavier : **46,63**
- 4° Section Laloubère (Hauts Saint-Marc) **96,40**
- 5° Section Bocozele : **180,36**
- 6° Section Charrettes **33,75**.

La commune de Saint-Marc est traversée par un important réseau de cours d'eau : La grande Rivière de Saint-Marc et la petite Rivière de Saint-Marc, les rivières de Lanzac et Abricot situées dans la première Section Déluge, la rivière de Freycineau et le fleuve Artibonite prenant sa source en République Dominicaine. Il convient de souligner que la grande rivière de Saint-Marc reçoit les eaux de deux affluents : la rivière veuve et la rivière Gobe.

3.7.1 Administration de la ville de Saint-Marc

La commune est composée de 6 sections communales et elles sont toutes rattachées à la ville de Saint-Marc. La ville de Saint-Marc est (*appelée aussi cite de Nissage Saget*) dirigée par un conseil municipal de trois membres dont le maire titulaire tandis que chacune des sections communales est administrée par un conseil de la section communale ou CASEC.

⁵⁹ Amicales des Saint-Marcois réunis, 1994, p 134

⁶⁰ Source Ministère de l'environnement, 2005

Selon la constitution haïtienne de 1987 (en vigueur), le conseil municipal devrait être assisté d'une assemblée municipale composée de représentants des sections communales. Pour les sections communales, les décisions des CASEC doivent être ratifiées par les ASEC ou Assemblées des Sections communales⁶¹. La vice-délégation, anciennement appelée préfecture (jusqu'en 1986), a son siège dans la ville et représente le président de la république au niveau de l'arrondissement de Saint-Marc.

Différentes administrations déconcentrées de l'Etat existent dans la commune et siègent dans la ville : la direction générale des Impôts, le Bureau régional des Travaux Publics, transports et communications, le bureau régional de l'électricité d'Haïti, le bureau de l'administration portuaire nationale, bureau régional de l'Office National d'Assurance, la bibliothèque municipale, etc.⁶².

Une firme privée, la SESAM, détient le monopole de l'exploitation de l'eau dans l'espace urbain à la suite de la loi sur la réforme de l'eau et grâce aux contrats et autres concessions accordés par la DINEPA⁶³.

3.7.2 Occupation du Sol

L'agriculture occupe près de 40% des terres de la commune. Elle est de type pluvial dans les 3^e et les 4^e Sections et de type irrigué dans les 1^{re}, 2e, 4e, 5e, et 6^e sections. Les zones de montagnes totalisent 41,6% de la superficie totale de la commune et les zones de plaines 24,74%. Les zones de plaines sont essentiellement couvertes de bananier d'arbres véritables, de cocotiers et d'avocats. Les zones de savane (zone rizicole) viennent en 3^e position dans la commune et occupent 17,32%. Cette zone correspond à la section communale de Bocozele. A côté des zones de savane, on retrouve des pâturages avec une superficie représentant près de 6%. Les espaces de forêts et d'agroforesterie représentent respectivement 3,54 et 4,63% de la superficie totale⁶⁴.

3.7.3 Conditions Climatiques

La commune de Saint-Marc se trouve dans la zone du climat tropical semi-aride. Elle est caractérisée par deux grandes variations climatiques : une saison pluvieuse s'étendant du mois

⁶¹ République d'Haïti ministère de l'économie et des Finances, site de documentation numérique, 2013, p 18

⁶² CIDeCS Haïti-Belgique asbl, www.cidecs-haiti.org

⁶³ SESAM, Société des eaux de Saint-Marc

⁶⁴ Evaluation d'impact environnemental de la commune de Saint-Marc, 2011, p24-27

d'avril à Octobre (1,300 mm/an) et une période sèche de Novembre à Mars (220mm/an). Le pluviomètre moyen mensuel est de 128mm. La température moyenne annuelle de la commune se situe autour de 26 degrés Celsius.

La Ville de Saint-Marc est localisée dans la partie nord d'une plaine littorale en forme de croissant, limitée à l'Ouest par la mer et à l'Est par des reliefs montagneux qui la verrouillent au sud et au nord⁶⁵

3.7.4 Démographie

La commune est peuplée de 242485 habitants⁶⁶ en 2009 est passée aujourd'hui à 443007 habitants⁶⁷ en 2015. Plus de la moitié de la population réside dans le milieu urbain de Saint-Marc, environ 55%.

3.7.5 Déserte Routière

Saint-Marc est située à 100 Km de Port-au-Prince, la capitale, et a 50 Km de la ville des Gonaïves. Toute la ville est traversée du nord au sud par une des plus importantes routes du pays : la Route Nationale 1. Cette route emprunte, dans sa traversée de Saint-Marc, la principale artère commerciale de la ville : la rue Louverture⁶⁸.

3.7.6 Niveau de développement humain

Selon la Carte de pauvreté d'Haïti, Saint-Marc constitue une commune mal classée si l'on considère en terme d'accès à l'éducation de base, a la santé, a l'eau et a l'assainissement.

Pour le premier indice, c'est le département de l'Artibonite en général qui connaît un accès défavorable à l'éducation de base et cette dernière présente également une forte carence en ce domaine. D'ailleurs, les résultats officiels en taux de réussite lors des cinq dernières années s'avèrent déplorables : moins de 10% en moyenne.

Le département de l'Artibonite se révèle aussi mal classée en matière de services de santé. En dépit de la prise en charge administrative de l'hôpital Saint-Nicolas par une puissante

⁶⁵ Appui prioritaires aux municipalités HAI/94/003, (CNUEH-Habitat), PNUD, 1997, p 14

⁶⁶ IHSI, Population totale, par sexe et population de 18 ans et plus, au niveau des différentes unités géographiques, 2009, p 22

⁶⁷ Op cit, p 34

⁶⁸ Plan d'urbanisme directeur ville de Saint-Marc, CNUEH-Habitat, PNUD, 1997, p 23

ONG américaine et la supervision des dispensaires par le Bureau régional de l'UC, Saint-Marc occupe une place modérément faible et se classe parmi douze des quinze communes du département dont les rangs varient entre « Extrêmement faible », « très faible » et « faible ». Selon l'Unité de coordination du programme national d'Alimentation et de nutrition du Ministère de la Santé Publique et de la Population, l'insécurité alimentaire y est fort élevée avec un taux de prévalence qui varie entre 51% et 60%. La malnutrition chronique s'est élevée, quant à elle a un taux de 29,6%.

Quoique Saint-Marc ne soit considérée comme une région aride, la disponibilité en eau courante ou eau potable s'avère assez précaire sur le territoire communal. Saint-Marc n'est pas classé parmi les 26 communes sur 133 qui ont une accessibilité plus ou moins satisfaisante en eau courante. D'ailleurs, la forte densité démographique a provoqué un déséquilibre dans la disponibilité en eau que même la gestion assumée par la firme franco-haïtienne société des eaux de Saint-Marc n'arrive à endiguer. Plus de 60% des domiciles urbains, sans compter les quartiers périurbains, ne sont pas raccordés au réseau de distribution actuel. A peine 20% de la population rurale de la commune consomme l'eau à partir d'un système d'adduction d'eau potable⁶⁹.

3.7.7 Port de Saint-Marc

Comme la quasi-totalité des villes haïtiennes, Saint-Marc s'est développée autour de la fonction portuaire. Le port est ouvert au commerce Extérieur. Le wharf est localisé en plein centre Historique. Les activités portuaires et le trafic routier qu'elles génèrent, sont en conflit avec les activités urbaines ; elles ont même un impact négatif sur l'environnement urbain⁷⁰.

À travers ce chapitre, nous avons passé en revue l'historicité de la zone de Saint-Marc et fait ressortir les différentes étapes de l'urbanisation entreprise dans quelques pays développés ainsi que dans quelques pays sous-développés, et au final nous avons invoqué le cadre légal sur la police routière en Haïti.

Dans notre chapitre suivant, nous allons faire ressortir le problème de déplacement face à l'inadéquation des réseaux routiers à laquelle sont confrontés les habitants de Saint-Marc, afin de vérifier l'hypothèse Secondaire I.

⁶⁹ Energy assistant Newsletter No 13, juin 2006

⁷⁰ Ville de Saint-Marc plan d'urbanisme, plan et règlement de zonage, CNUEH-Habitat, PNUD, 1997, p 35

Chapitre IV

Le problème de déplacement de la population au regard de l'inadéquation des réseaux routiers et le non-respect des normes de l'urbanisation, notamment à Saint-Marc de 2008 à 2015 / Cadre Méthodologique

Après un bref historique des taxis-motos et de l'urbanisation dans la commune de Saint-Marc, notre milieu d'étude clairement défini, nous sommes amenés à la vérification de nos hypothèses et ce chapitre est clairement dédié à la vérification de l'hypothèse secondaire I.

*L'hypothèse secondaire I ainsi formulé : « **Les taxis-motos utilisés dans un réseau routier, géré inadéquatement dans un système d'urbanisation ne respectant pas les normes, a empêché la population de vaquer en toute quiétude ses activités quotidiennes, notamment dans la commune de Saint-Marc durant la période 2008-2015** » va pouvoir vérifier à travers des différents aspects de notre travail. Alain Bonafous a suivi sa théorie, défini des critères bien spécifiques sur le système du transport urbain*

Nous allons d'abord analyser l'évolution de la population haïtienne, la répartition de la population de l'Artibonite à Saint-Marc, les contraintes de l'urbanisation, absence d'aménagement urbain, les différents types de développement local dans la commune de Saint-Marc, pour ensuite faire ressortir les rôles des instances concernées, les services de rues, la gestion routière ainsi que la loi organique rédigée sur la question etc.

4.1 Évolution de la population haïtienne

En 1790 la population de la colonie comprenait environ 500,000 habitants dont 38,360 d'origine européennes et 28,370 noirs libres, la plupart mulâtres. Près de 20,000 refugies français de Saint-Domingue ont fui en Amérique dans les années 1789 à 1806. Près de 5000 blancs sont morts dans les Massacres de 1804 en Haïti.

Vers la moitié du 19e siècle, elle a franchi le cap des 3 millions pour se situer à 3, 097,222 habitants au recensement de 1950. En 1971, soit 21 ans plus tard plus précisément au recensement qui a été réalisé au cours de cette année, la population a atteint la barre des 4 millions d'habitants pour se situer à 4, 329,991 habitants.

Les deux derniers recensements de 1982 et 2003 indiquent respectivement une population de 5, 053,190 et 8, 373,750 habitants pour atteindre la barre de 10,085,214 habitants en 2010 selon l'Institut haïtien de statistique et d'informatique (IHSI) et le Centre latino-américain de démographie (CELADE).

Tableau I :
Évolution de la population haïtienne de 2004 à 2015.

Année	Total	Homme	femme
2004	9144533	4523032	4621501
2005	9292282	4596593	4695689
2006	9445410	4673089	4772321
2007	9602304	4751622	4850682
2008	9 761 927	4 831 621	4 930 306
2009	9923243	4912515	5010728
2010	10085214	4993731	5091483
2011	10248306	5075517	5172789
2012	10413211	5158254	5254957
2013	10579230	5241572	5337658
2014	10579230	5325099	5420566
2015	10 911 819	5 408 465	5 503 354

Source : RGPH-IHSI / 2015

À travers ce tableau, nous pouvons constater une évolution par année de la population haïtienne et cette évolution ne se fait qu'à un (1) et deux (2) pourcents (%) par année à travers tout le pays. Dans le cadre de notre travail de recherche, cette évolution est importante car il nous

aide de plus en plus à comprendre non seulement l'évolution de la population à travers le pays mais aussi dans les communes et les arrondissements. En 2008, la population augmente de 9,761,927 habitants soit 1% de l'année antérieure. En 2009, elle de 9,923,243 habitants soit 1% de l'année précédente. En 2010, elle passe de 10,085,214 habitants soit 1% jusqu'en 2015 à 10,911,819 habitants c'est-à-dire depuis 2008 la population haïtienne ne cesse d'augmenter que par 1 à 2% selon l'Institut Haïtienne de la Statistique et de l'Information

Dans les années 1880, elle comprenait environ 570,000 habitants⁷¹. La population d'Haïti est estimée à 10,911,819 habitants en 2015 dont environ 52% vivent en milieu urbain⁷².

La grande majorité de la population est de religion Chrétienne⁷³. Haïti est le deuxième pays le plus peuplé de la caraïbe, juste derrière Cuba.

4.1.1 Répartition spatiale

Au recensement de la population et de l'habitat de 2003, Haïti compte une population de 8,373,750 habitants. Moins de 2/5 de cette population (37%) habitent l'ouest, département où se trouve la capitale du pays. L'Artibonite (16%) et le nord (10%) représentent après l'ouest les départements les plus peuplés de l'ensemble du pays. Le poids de chacun des autres départements se situe entre 4% et 7% de l'ensemble. Près de soixante pourcent de la population de l'ensemble du pays (59.2%) vivent en milieu rural. Moins 2/3 de la population urbaine de l'ensemble du pays (évalue à 40,8%) résident dans le département de l'Ouest.

4.1.2 Population Départementale

Le département de l'Artibonite est l'un des dix départements d'Haïti. Son nom vient de celui du fleuve homonyme qui le traverse, le plus long du pays et de l'île d'Hispaniola. La superficie du département est de 4,987 Km² et on estime sa population à 1,571,020 habitants (recensement par estimation de 2015). L'Artibonite est la zone principale de culture du riz pour le pays. Les villes les plus importantes sont les Gonaïves chef-lieu et Saint-Marc. Lors de la révolution haïtienne, la plus grande partie de l'Artibonite faisait partie du département de l'Ouest. La frange septentrionale était incluse dans le département du Nord.

⁷¹ Nouveau Dictionnaire encyclopédie universel illustre, Jules Troussel, 1886-1891, tome 3, p 214

⁷² IHSI-Statistiques Démographiques et Sociales-estimation 2015, p 45

⁷³ Archidiocèse de Port-au-Prince, consulté le 22 janvier 2016

4.2 Répartition de la population de l'Artibonite à Saint-Marc

Haïti, comme la plupart des pays en voie de développement, se trouve confrontée à de nombreux problèmes qui sont, en grande partie, la résultante de données historiques et sociopolitiques qui a valu au pays une organisation spatiale inadéquate qui a contribué à accentuer, au fil des ans, les disparités, et déséquilibres régionaux. La mauvaise répartition de la population, des activités économiques, des infrastructures et équipements est, de plus en plus, manifeste à travers l'espace national.

La planification introduite en Haïti, depuis les années 1950, est restée, pendant longtemps, globale et sectorielle, sans préoccupation de localisation spatiale, jusqu'à ce que les instances décisionnelles du pays aient compris la nécessité d'y apporter une nouvelle dimension, en y intégrant une composante régionale et spatiale avec la création de la Direction de l'aménagement du Territoire et de la protection de l'environnement en 1976 et la promulgation de la loi du 19 septembre 1982 sur la régionalisation et l'aménagement du territoire. La constitution du 29 Mars 1987 fera obligation à l'Etat de mettre en place tous les mécanismes propices à l'émergence d'une réelle décentralisation en Haïti.

Il s'agissait, avant tout, d'établir un cadre cohérent devant assurer le moyen d'arriver à long terme à un développement régional ou spatial plus équilibré et plus harmonieux.

Tableau II :
Représentation de la population totale par sexe

Lieu	Deux sexes	Masculin	Féminin
Commune de Saint-Marc	266,642	129,153	137,489
Arrondissement de Saint-Marc	443,007	217,369	225,638

Source : Représentation de la Population Totale, et par genre estimée en 2015, au niveau De la commune de Saint-Marc et son arrondissement⁷⁴.

⁷⁴Ibid., p 38

Avec ce rapport écrit en 2015 par l'IHSI, montrant la population totale par sexe et par estimation sur toute l'étendue du territoire national, ce dernier se situe dans le cadre de notre travail à savoir la commune de Saint-Marc, nous pouvons remarquer qu'en 2015, la commune de Saint-Marc représente seulement 60,18% de la population de l'ensemble des communes de l'Arrondissement l'Artibonite.

4.3 Différents projets de développement local

Pour connaître le succès, tout exercice de planification pour le développement doit s'appuyer sur une lecture fine du territoire et une compréhension de ses caractéristiques, dynamiques perspectives de développement. Le diagnostic multisectoriel réalise à partir des données et informations disponibles. Cette lecture a été complétée par un processus des concertations publiques⁷⁵. Cette section met donc en évidence les lignes de forces de la lecture diagnostique de ladite commune. Elle a pour objectif d'identifier les principaux défis auxquels le territoire est aujourd'hui confronté et de dégager les vocations pouvant inspirer la vision d'aménagement et de développement de la ville.

Plusieurs types de projet de développement local ont été élaborés en vue de doter la commune d'une allure beaucoup plus attrayante. Le plan de financement des services communaux de Saint-Marc est élaboré dans un contexte socio-économique caractérisé par des indices qui traduisent une dégradation progressive du niveau de vie et une situation de déficience continue des services sociaux de base. Toutefois, le plan de financement des services communaux voit aussi le jour dans une conjoncture où l'administration centrale manifeste une volonté de promouvoir de vastes programmes pour le développement local de ladite commune et une grande détermination pour créer de nouveaux pôles de développement économique. Cette période est aussi marquée par la mise en exécution du plan Stratégique de Développement d'Haïti, dont les bases sont, d'une part le réaménagement du territoire et la réorganisation de l'économie, d'autre part, la refondation sociale et institutionnelle. De plus la commune de Saint-Marc est identifiée comme une zone privilégiée de l'axe de développement de la côte des

⁷⁵Planification des villes secondaires et leur région-Saint-Marc, Rapport d'étape-Synthèse des activités de concertation, 6 mars 2012, p 21.

Arcadins-La Gonâve pour le secteur porteur du tourisme et en vue de la consolidation des acquis et de l'exploitation systématique des principales opportunités identifiées dans cette commune⁷⁶.

4.4 Réseau routier : Instances Concernées

Plusieurs institutions interviennent dans le domaine du réseau routier pour apporter des solutions aux différents problèmes auxquelles les collectivités territoriales font face afin de régulariser la circulation routière et le problème de déplacement de la population en général.

Dans la pratique, ses institutions sous-mentionnées sont presque inexistant. Dans ce secteur, les connaissances et responsabilités sont éparpillées notamment au niveau de nombreuses institutions. Citons à titre d'exemples :

4.4.1 Rôle du MTPTC

Le Ministère des Travaux Publics est le plus souvent l'instance principalement responsable de l'infrastructure routière et d'autres types de travaux publics. Cette responsabilité se limite souvent aux routes principales, alors que les routes secondaires et parfois aussi le réseau urbain relèvent des Collectivités Territoriales. Il peut y avoir d'autres organismes impliqués dans la construction et l'entretien routier, chacun d'entre eux ayant des responsabilités variant avec le degré de décentralisation des pouvoirs.

Selon les textes organiques fixes par le décret du 20 octobre 1983, l'organisme central qui a pour missions de concevoir, de définir et de concrétiser la politique du pouvoir exécutif dans les domaines suivants : Travaux publics, transports, communications, eau potable, énergie électrique et dans toutes les domaines définis par la loi. Il a les compétences les plus étendues 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.

À ce titre, Le MTPTC planifie les investissements du secteur des transports, définit les normes techniques applicables, assure le suivi de l'Etat des infrastructures, régule les services

⁷⁶ Plan de Financement des services publics communaux, Ed Local plus, juil. 2015, p 21

transport, contracte et supervise les entreprises de construction et travaux publics et les bureaux d'études et réalise directement certains travaux de construction.

Aujourd'hui comme nous le pouvons constater, aucun effort n'a été pris pour conditionner le problème de la route à travers le pays notamment à Saint-Marc. Par contre, on sait parfaitement bien que les infrastructures routières dans tous les pays tout comme Haïti sont des moyens non seulement indispensables mais également prioritaires pour le développement économique et social. Elles représentent actuellement les seules possibilités d'accès aux services essentiels comme (*Accès à l'emploi, accès aux services sociaux, accès à l'enseignement et à la santé*). En Haïti, la gestion routière représente environ 90% des transports de personnes et de marchandises⁷⁷. Elles constituent des liens vitaux entre centres de production et les lieux de consommation entre Haïti et le pays voisin qui constitue l'île d'Hispaniola et entre les ports de l'arrière du pays. Elle est donc un moyen efficace de croissance économique mais aussi permet aux gens de circuler sans contraintes.

Les investissements importants réalisés dans les infrastructures routières, par le passé, n'ont accompagnés et les mesures pérennes permettant de sécuriser et de gérer l'entretien routier (les dégradations rapides sans réaménagement, sont un facteur de danger pour les usagers de la route) que soit les usagers privés, publics ou piétons qui veulent déplacer pour se rendre à leurs activités quotidiennes dans les communes ni des mesures préalables de protection des usagers de la route (gestion des traces routiers, de la signalisation routière, etc.) les réseaux routiers sont nettement détériorés. En 1991, comptait 4,545 Km de routes ; en 2004, on n'en comptait plus que 3400 km soit une réduction de 25% en 13 ans et on estimait que seulement 5% des routes étaient en bon état. Toutefois, malgré des financements importants les mesures concernant la Gestion Routière de ces infrastructures (*notamment en matière d'audit*) ne semblent pas avoir été prises en compte en regard des objectifs de sécurité routière affichés par tous les bailleurs de fonds.

Par ailleurs, ce constat n'est pas propre à la République d'Haïti. Les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire sont plus touchés. Selon les estimations de l'OMS, le nombre de décès consécutifs à un accident de la route pourrait atteindre plus de 2 millions de morts en 2020 et le nombre de victimes d'accidents non mortels dépasseraient le chiffre astronomique de 50 millions soit cinq (5) fois la population actuelle d'Haïti.

⁷⁷ MTPTC, Stratégie Nationale de Sécurité Routière, février 2015, p 7

Ce diagnostic sur le Ministère du transport est rappelé, d'une part, pour montrer les implications des décisions d'organisation dans la gestion du secteur des transports, d'autre part, pour attirer l'attention sur le fait que malgré ce diagnostic aucune modification n'est survenue depuis cette date.

4.4.2 Rôle du Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique

Le Ministère de la justice est chargé d'élaborer et de mettre en œuvre les politiques publiques et stratégiques en matière de justice de police, dans le cadre de la politique générale définie par le chef du gouvernement (*Décret du 28 décembre 2005*). En particulier, il supervise et contrôle la police nationale d'Haïti et veille au maintien de l'ordre public.

La loi a créé une direction de la circulation de la police routière (DCPR) rattachée à la Direction Centrale de la Police Administrative dont les activités en la gestion de l'immatriculation des véhicules, la gestion des permis de conduire et de la formation technique des véhicules. Selon les informations recueillies, les missions de maintien de l'ordre peuvent conduire à annuler leur présence requise pour toute type de contrôle ainsi pour la gestion de circulation.

4.4.3 Rôle de la Direction de la Circulation de la Police Routière : DCPR

Les activités de la DCPR en relation directe avec la sécurité routière sont très importantes dans la mesure où la police routière intervient dans la gestion des routes, des permis de conduire et des auto-écoles, dans l'immatriculation des véhicules et le contrôle technique, dans les contrôles routiers et dans les interventions liées à l'accidentologie sans oublier l'activité des contraventions suites aux constats sur les infractions à la législation correspondante.

L'article 264 du Code de la route est chargé de veiller à la stricte exécution de la présente législation.

Dans l'article 266, il existe dans chaque commune, un service de la circulation de la police routière, dotées des mêmes attributions quant au respect des normes régissant la matière.

Dans l'article 267, La direction de la circulation de la police routière siégeant à Port-au-Prince est l'instance centrale de tous les services de la circulation de la république. En accord avec le ministère chargé des transports, elle coordonne la gestion de la circulation routière. Elle travaille à la standardisation dans ce domaine de concert avec les autres secteurs concernés.

Les services de circulation pourront suggérer à l'autorité compétente (Ministère chargé des transports) l'opportunité de désigner les voies à sens unique, les voies prioritaires et secondaires, les passages à piéton, les intersections nécessitant un contrôle par sémaforés. Dans les villes et villages de leur juridiction. Les panneaux et dispositifs seront délivrés et placés à cet effet⁷⁸.

4.4.4 Rôle du Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)

Le Ministère de l'Economie et des Finances détermine les politiques économique et financière de l'Etat, assure la perception de l'impôt et taxes et gère les biens de l'Etat. (Décret du 13 mars 1987 modifiant celui du 31 octobre 1983). Le MEF détermine le montant des investissements publics dans le domaine des transports et perçoit par l'intermédiaire de la Direction Générale des Impôts (DGI) les redevances prévues pour le fonctionnement dont celles sur les carburants qui représentent la principale ressource, ainsi que les taxes relevant de l'immatriculation et du permis de conduire.

4.4.5 Rôle de l'OAVCT

L'office d'Assurance de Véhicules Contre-tiers (OAVCT) est un organisme d'assurance National obligatoire dépendant du Ministère de l'Economie et de Finances.

Le fait de pouvoir d'une part, enregistrer les caractéristiques des véhicules dont les propriétaires sont tenus de s'assurer, d'autre part, d'enregistrer les accidents déclarés par ces mêmes propriétaires, confère à cet organisme d'Etat une fonction statistique de première importance pour la connaissance du parc de véhicules et des informations relatives aux accidents de la circulation notamment en ce qui concerne les accidents mortels.

4.4.6 Les collectivités territoriales

Chaque Collectivité territoriale (Commune ou département) est propriétaire de ses propres routes communales. En Haïti, surtout dans les communes, le/la Maire a une implication directe non seulement dans la construction des voies communales et aussi dans la gestion routière. Dans le cas des routes départementales traversant une commune, le pouvoir de police de circulation revient aux Maires, qui ont ainsi obligation d'assurer, par des opérations de nettoyage, leur commodité et leur sûreté. En matière de financement, de nombreux transferts

⁷⁸ Décrets relatifs à l'immatriculation à la circulation des véhicules, le moniteur, p 45

existent, l'Etat central peut aider les communes en construisant des autoroutes ; les départements peuvent aussi verser aux communes des subventions.

70% des infrastructures de gestion routière des collectivités territoriales sont des routes communales. Il appartient aux différentes communes de s'assurer de la bonne gestion de leurs infrastructures routières, sur le plan financier et technique. Ces routes communales assurent la circulation des biens et des personnes, visant le développement des communes. La Mairie dans les infrastructures routières et la Direction centrale de la police Routière dans le contrôle sont les responsables de la bonne gestion routière dans les différentes communes en Haïti.

4.5 Signalisation Routière

Selon l'Article 101 du décret relatif à l'immatriculation et à la circulation des véhicules, la signalisation en Haïti est conforme à celle stipulée dans la convention sur la signalisation routière internationale faite à Vienne et reconnue par L'organisation des Nations-Unies. Les dimensions et symboles utilisés seront conformes aux normes de la convention.

Nous pouvons constater tant à l'intérieur et à l'extérieur des villes et agglomération dans la ville de Saint-Marc l'absence totale des feux de signalisation ou des signaux lumineux qui pourraient aider le bon fonctionnement de la circulation au sein de la ville. L'article 103 de cette loi stipule « Le système des signaux lumineux ou sémaphores utilisés comprend un dispositif spécial destiné à réglementer, à l'aide de feux de couleurs variées, la circulation, des véhicules dans les carrefours ou croisements des rues où ils sont placés.

La plupart des routes dans la ville de Saint-Marc plus précisément dans la commune n'ont pas de panneaux de signalisation. Le minimum qui en a ne fonctionne pas tout le temps dans les rares intersections des rues où ils existent. L'absence des panneaux de signalisation ou leur dysfonctionnement paralyse considérablement la circulation. Toutes les camionnettes, les chauffeurs veulent passer en même temps. De plus cette situation est vraiment difficile pour les gens qui se déplacent pour se rendre à leurs activités quotidiennes dans la commune.

4.5.1 Organisation de la voie publique

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

- 1) La chaussée

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

2) 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. Pendant la fin de 2007 à 2008, une amélioration s'est portée à cet effet dans certaines communes tel que (Verettes, Saint-Marc, Gonaïves etc.) mais le problème de nettoyage des égouts persiste et rend difficile la circulation des eaux usées. Résultat, les routes sont toujours remplies d'eau et empêche la bonne circulation des véhicules et des piétons.

3) Le trottoir

C'est la partie réservée sur toutes les routes publiques à la circulation stricte des piétons quand ils veulent se déplacer pour éviter d'embarrasser la chaussée. Aujourd'hui, il est réservé de façon irrégulière au stationnement de véhicules (privés, publics et parfois même pendant plusieurs jours) conséquence : les piétons utilisent souvent la chaussée pour circuler au lieu du trottoir. Avec ceci, vient des accidents répétés dans toute la ville, les embouteillages monstrueux et une circulation embarrassante pour tous.

4) L'accotement ou le bas-côté

Cette partie n'est pas présente sur les principales routes dans la ville de Saint-Marc. 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 cyclables et au passage des animaux.

4.6 La concentration spatiale de l'urbanisation

La concentration des populations dans les agglomérations urbaines constitue une des conséquences de la congestion au sein de la commune de Saint-Marc ainsi que des multiples incidences dans les domaines géographique et économique. Alors que moins de 10% de la population mondiale vivaient en ville en 1900, la barre des 50% a été franchie en 2007. Ils seront 6.3 milliards en 2050, soit 7% de la population mondiale.

Haïti est le 3^e pays le plus urbanisé d l'Amérique Latine et la Caraïbe, derrière Trinité et Tobago et le Mexique. C'est ce que révèle un nouveau rapport de la Banque Mondiale rendu public en Janvier 2018 et intitulé « Les villes haïtiennes » Alors que 90% de la population vivait en milieu rural dans les années 50, plus de d'un haïtien sur deux vit à présent en milieu urbain. Chaque année, plus de 133,000 habitants quittent les zones rurales pour s'installer en ville.

Quand de fortes densités de la population ne sont pas bien gérées, les résultats sont néfastes : Congestion, pollution et taux de criminalité, taux d'accidents de la circulation élevés, problèmes de déplacement. Dans le pays, l'urbanisation n'a pas un effet positif sur la croissance économique. Des chiffres avancés par la banque mondiale montre que le pays n'a pas profité de l'urbanisation car le taux d'urbanisation augmentait pour passer de 33 à 58%. Un examen plus approfondi du système d'urbanisation, des déficits en infrastructures et en services urbains, des limites de la gouvernance et du financement urbain au niveau des gouvernements locaux contribuent à expliquer pourquoi Haïti s'est urbanisé sans croissance économique.

La municipalité ne dispose d'un minimum de pouvoir décisionnel dans certains domaines tels que : l'urbanisme, l'aménagement de la voirie, les transports en commun. Les maires ne sont pas en mesure d'édicter les réglementations contraignantes c'est-à-dire le plan de circulation, les conditions de stationnements etc.) Et les faire respecter. Ensuite, nous avons les difficultés concernant les financements. La commune n'a pas suffisamment de moyens d'une véritable politique de gestion et d'amélioration des déplacements de la population. Ces moyens sont dans la plupart des cas, alloués par l'Etat ou des bailleurs de fonds qui sont trop peu en relation avec les villes. Il est nécessaire que les structures de coordination se créent et associent les responsables municipaux.

4.6.1 Une absence de politique de d'aménagement urbain

La ville de Saint-Marc est une ville où l'aménagement de l'espace n'a pas été le souci majeur de la gouvernance locale et des institutions qui ont la charge. En dehors des interminables opérations de restructuration de l'ancienneté de la ville, destinée à corriger les effets de la croissance spontanée, il n'y a pas eu de politique d'aménagement urbain et la maintenance des infrastructures de la ville.

L'extension spatiale des constructions a largement débordé les sites initiaux peu dangereux pour gagner les pentes inconstructibles, réduisant ainsi les possibilités d'aménagement urbain

La lenteur dans l'application et l'exécution des politiques de l'urbanisation et le transport en commun dans la commune et dans la ville toute entière ainsi que la gravité du problème à savoir la densité de la population dans les zones vulnérables deviennent une contrainte importante en matière de déplacements⁷⁹.

4.7 Besoins en déplacement

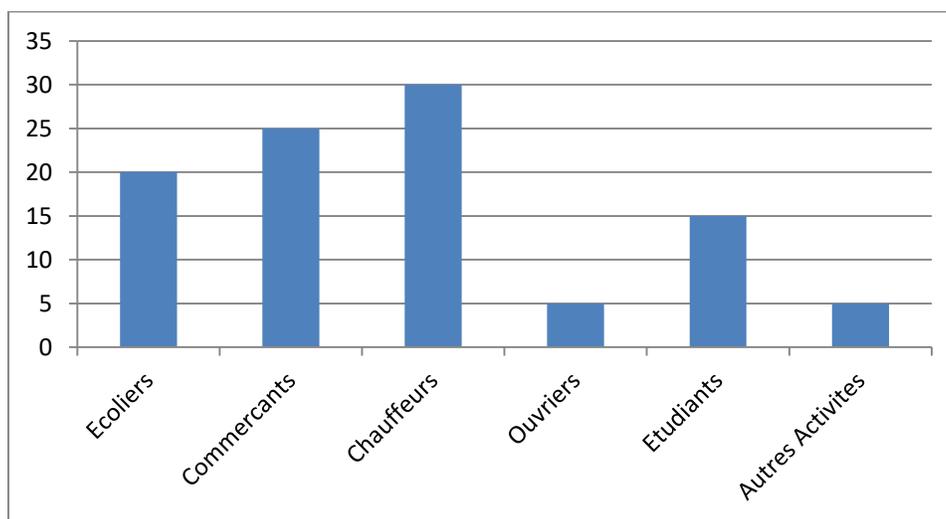
Pour comptabiliser on devrait prendre en compte le nombre de déplacement ou bien la distance parcourue. A Saint-Marc plus la moitié de déplacement sont obligatoires (trajet domicile- travail, affaires professionnelles, université, école etc.) L'autre partie des déplacements est liée aux affaires personnelles.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

Tableau III :
Répartition par type d'activité

Types d'activités	Pourcentage des personnes enquêtées
Ecoliers	20%
Commerçants	25%
Chauffeurs	30%
Ouvriers	5%
Etudiants	15%
Autres activités	5%
Total	100%

⁷⁹ Jean, Éric, le transport en commun, un casse-tête pour l'Etat haïtien, publié le 12 septembre 2008, blogCybergean.

Grappe I :
Répartition par types d'activités



Source : Données recueillies des différentes personnes enquêtées dans le cadre de ce travail de recherche, Commune de Saint-Marc, Août 2017.

D'après ce tableau, on a pu évaluer les motifs des gens qui ont voulu se déplacer varient en fonction de leurs activités. 20% des déplacements sont faits pour se rendre à l'école.

25 % des déplacements sont dus aux commerces et aux activités personnelles. 30% des déplacements sont faits principalement par les chauffeurs de taxi-moto, ce qui laisse croire que cette activité un grand pourcentage dans notre enquête.

5% de la population de la commune de Saint-Marc veut se déplacer pour rendre non seulement aux activités personnelles ou professionnelles mais aussi pour mener leurs enfants à l'école, faire des achats etc.

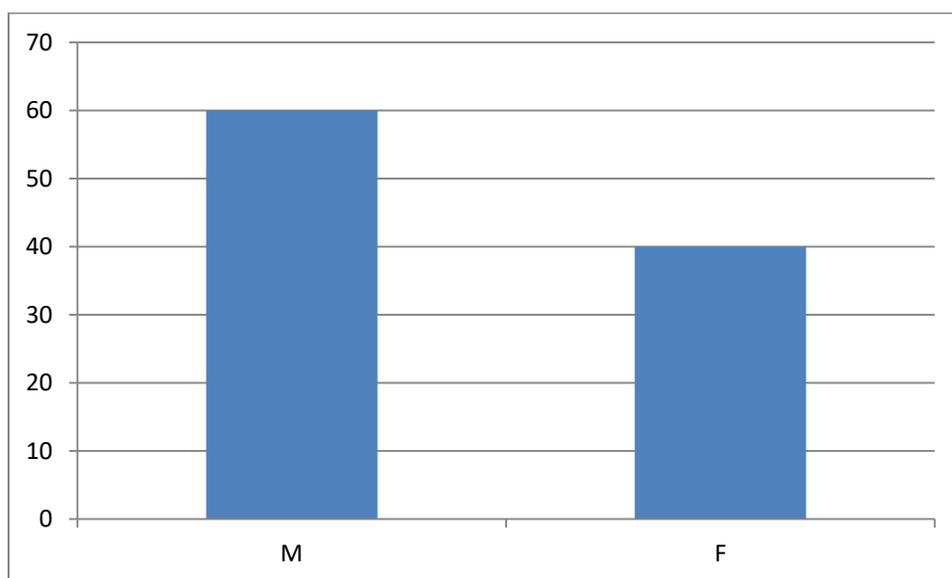
15% de la population enquêtées font leurs déplacements pour se rendre aux activités universitaires et le 5% sont dus aux autres activités comme : pêche, jardin, Agriculteur, peintre etc.

D'où on a pu constater que parmi ses types activités réalisés dans ladite commune, les chauffeurs de taxi-moto occupent le pourcentage le plus élevés, vient après les écoliers et les étudiants qui occupent chacun 20% dus à leurs déplacements.

4.7.1 Sexe et tranche d'âge des personnes enquêtées

Si on se réfère au questionnaire d'enquête adressé aux différentes personnes se trouvant dans la commune de Saint-Marc durant la période d'Aout, on remarquera que la deuxième question posée était en vue d'identifier le sexe questionné sans pour autant être un facteur clé.

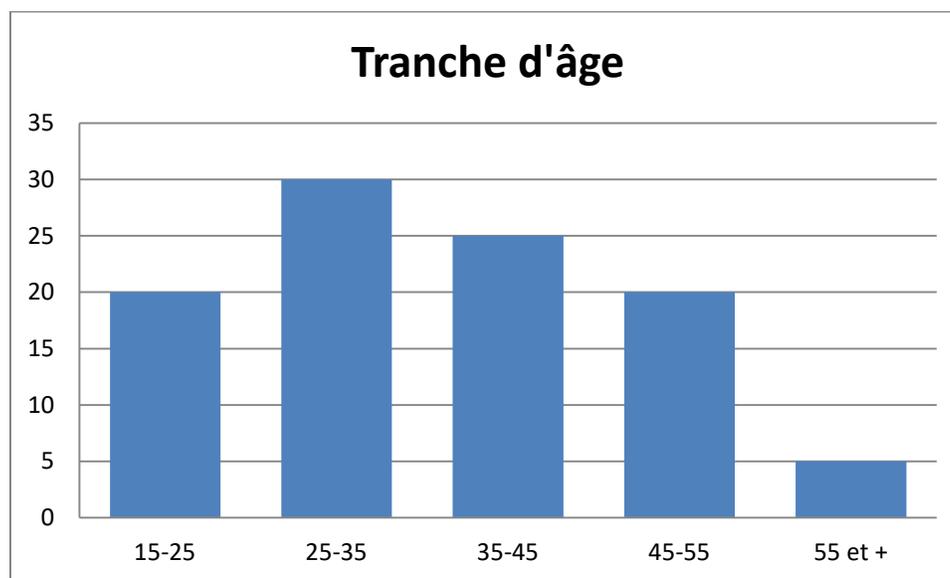
Graphe II :
Répartitions des personnes par Sexe



Source : Données recueillies des différentes personnes enquêtées dans le cadre de ce travail de recherche, Commune de Saint-Marc, Août 2017.

Selon nos constats, on peut dire que ceux qui font le déplacement au quotidien dans la commune de Saint-Marc sont nombreux et sont de sexes différents. Dans le cadre de cette enquête, d'après le tableau ci-dessus, sur un échantillon de 100 personnes enquêtées, on constate que 60% de ce qui ont besoin de se déplacer est de sexe Masculin et 40% de sexe féminin. Ce qui revient à dire que les hommes se déplacent beaucoup plus dans la commune que les femmes, par rapport au fait que les hommes travaillent plus que les femmes.

Graphe III :
Répartition des personnes enquêtées par tranche d'Age



Source : Données recueillies des différentes personnes enquêtées dans le cadre de ce travail de recherche, Commune de Saint-Marc, Août 2017.

Au niveau de l'enquête, selon notre échantillon de 100 enquêtés, les tranches d'âge les plus nombreuses sont : 25-35 et 35-45 ans, soit un total de 55%.

En ce sens, on pourrait dire que ce sont les personnes âgées de ces tranches d'âge qui veulent se déplacer afin de se rendre à leurs activités quotidiennes dans la commune de Saint-Marc.

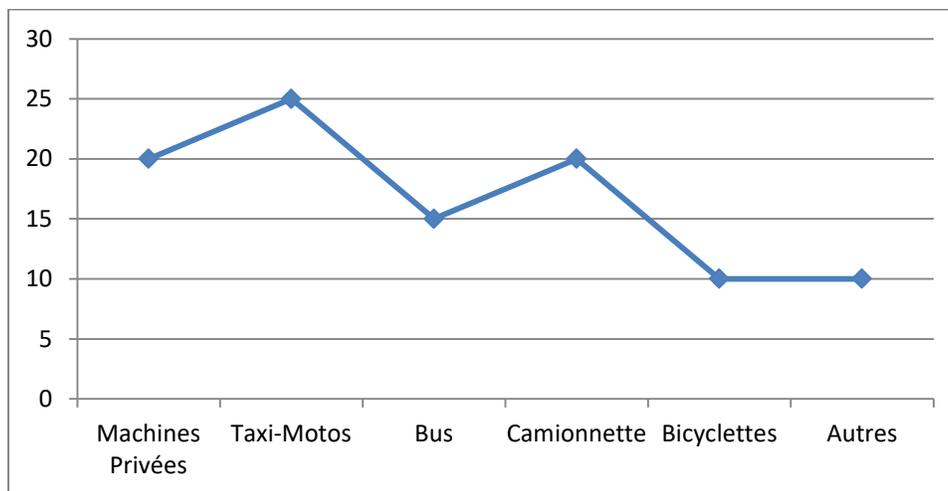
Mais aussi parmi les 100 enquêtes, on constate que 20% entre 15 et 25 veulent se déplacer soit pour se rendre à l'école, au travail ou aux loisirs etc. Par contre, le taux le plus bas est celui des personnes âgées entre 55 ans et plus avec 5%. Cela peut s'expliquer par le fait que le pourcentage des personnes âgées de la population effectivement est très bas et que le besoin de se déplacer concerne beaucoup plus des jeunes ce qui est normal.

4.7.2 Moyens de déplacement

Le choix du mode de transport dans les différentes communes dépend de la distance à parcourir. Les déplacements de moins de deux kilomètres sont effectués à pied ou en voiture privée (pour ceux qui en disposent) mais pratiquement en transport en commun comme le Taxi-

moto moyen le plus rapide ou le Tap-Tap bus etc. Malgré la rapidité des Taxis-motos, l'inadéquation de la gestion routière et le problème d'urbanisation dû au congestionnement de la commune de Saint-Marc pose problème au déplacement des différentes activités menées par la population.

Figure 1 :
Moyens de déplacement



Source : Données recueillies des différentes personnes enquêtées dans le cadre de ce travail de recherche, Commune de Saint-Marc, Août 2017.

Dans ce graphe, on remarquera que parmi les 100 enquêtés de notre travail que la population dispose au moins un mode de transport. Ceux des machines privées qu'un ensemble de personnes utilisent pour se déplacer représentent un pourcentage de 20%. 60% de personnes seulement utilisent des moyens de transport publics pour se rendre à leurs activités soit un pourcentage de (25% pour les taxi-motos, 15% pour les Bus et 20% pour les camionnettes). 10% utilisent des Bicyclettes et les 10% autres font leur déplacement à pied parce que d'après eux, l'endroit où ils habitent ou le nombre de km à parcourir n'exigent pas vraiment de moyens de transport.

De là, nous remarquons que dans les 100 enquêtés de notre échantillon un pourcentage de 60% de personnes qui utilisent les moyens de transport public soit 25% en taxi-moto pour se rendre à l'école, à l'université, aux commerces et d'autres affaires personnelles ou professionnelles etc.

Malgré leur moyen de déplacement, ces personnes enquêtées plaignent qu'ils éprouvent aussi de grandes difficultés en termes de déplacement car ils n'arrivent pas à temps aux endroits espérés.

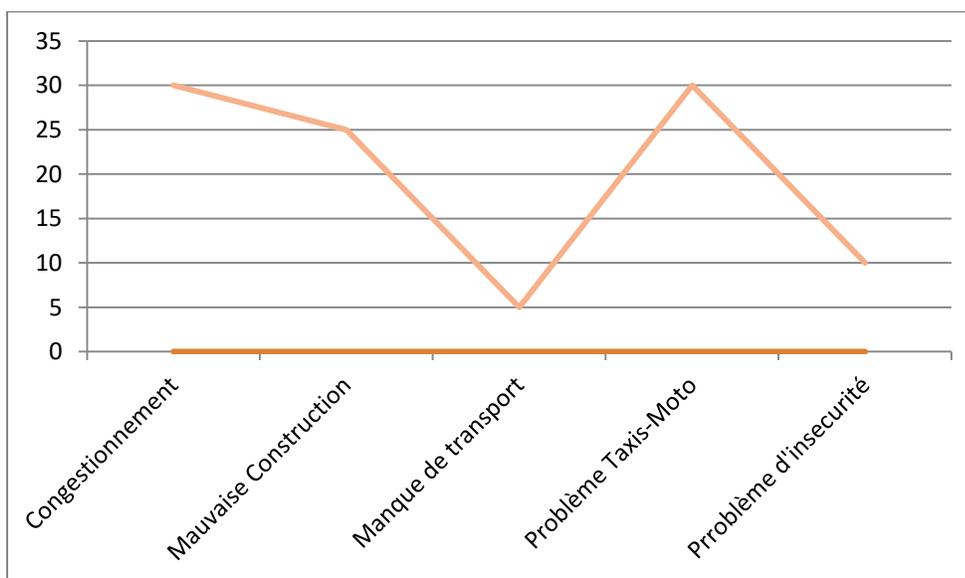
4.7.3 Congestionnement de la ville de Saint-Marc

L'inadéquation du réseau routier sur le plan social entraîne beaucoup de perte en vie humaine. À Saint-Marc, il n'y a pas d'espace pour les piétons sur les routes, les trottoirs sont pratiquement inexistantes aux heures de jour ou les marchandes s'occupent une grande partie.

Presque dans toutes les communes d'Haïti où l'activité économique domine, le besoin de se déplacer de la population paraît difficile à affronter le jour au jour. Le cas de la commune de Saint-Marc n'est pas épargné parmi les communes les plus animées sur tous les plans à savoir économique, social et politique. Selon les différentes réactions dégagées par les personnes qui ont du mal à se déplacer pour se rendre à leur activité économique, social, culturelles, professionnelle etc. disent que la commune de Saint-Marc accueille de différents autres personnages qui ont dû laisser leur commune d'origine pour venir aux différentes activités rentables à leurs fins.

Quand on constate toutes ces personnes venant de différentes communes, on peut dire que pendant ces dernières années, la commune a connu un phénomène d'exode rural qui paralyse aussi le système de déplacement de la population soit à pied ou dans le système du transport en commun.

Figure 2 :
Contraintes de déplacement



Source : Données recueillies des différentes personnes enquêtées dans le cadre de ce travail de recherche, Commune de Saint-Marc, Août 2017.

Dans notre travail de recherche, parmi les 100 enquêtées au sujet du problème de leur déplacement, un pourcentage de 60% dit que les vrais problèmes de déplacement de la population sont dû au congestionnement et à la mauvaise utilisation des taxi-motos qu'il y a dans la commune. Du fait que les gens se déplacent en masse pour venir dans la ville par rapport à l'animation de cette dernière, soit pour des affaires personnelles, culturelles et sociopolitiques, et qu'il y ait aussi une forte augmentation des taxis-motos sans infrastructures routières. Ces gens disent qu'ils éprouvent de grandes difficultés à se déplacer. D'autres répondent que 25% sont causés par les mauvaises constructions dans la commune c'est-à-dire que les autorités locales ont délivré beaucoup de permis de construction sans pour autant superviser les travaux de la population dans la commune ce qui explique réellement le non-respect des normes de l'urbanisation. 5% font savoir qu'ils ont du mal à se déplacer car il n'y a pas assez de moyens de transport pour mener leurs activités dans la commune par rapport au fait qu'ils ont habité a des endroits que même les moyens de transport trouvent de grandes difficultés à circuler. Et Enfin, 10% disent que pour eux, le problème de déplacement de la population dans la commune est causé par le problème d'insécurité.

À travers cela nous pouvons dire que notre hypothèse secondaire I a été vérifiée, à savoir : *“ Les taxis-motos utilisés dans un réseau routier, géré inadéquatement dans un système d’urbanisation ne respectant pas les normes, a empêché la population de vaquer en toute quiétude à ses activités quotidiennes, notamment à Saint-Marc durant à la période 2008-2015. ”* Dans le chapitre suivant, la démonstration logique visera la vérification de l’hypothèse secondaire II.

Chapitre V

Les accidents de circulation provoqués par l'utilisation des taxis-motos dans un réseau routier géré inadéquatement, notamment à Saint-Marc de 2008 à 2015 / Cadre Méthodologique

*Au chapitre précédent, nous avons mentionné les difficultés de déplacement de la population dans la commune de Saint-Marc, voire les différents projets de développement, l'évolution de la population de la ville de Saint-Marc, les instances concernées par le transport en commun, la concentration spatiale de l'urbanisation à laquelle elle fait face et qui a abouti à la vérification de l'hypothèse secondaire I considéré comme la variable indépendante. Dans ce chapitre, nous allons vérifier notre hypothèse secondaire II qui stipule : **Les accidents de circulation provoqués par l'utilisation des taxis-motos dans un réseau routier, inadéquatement géré, notamment dans la commune de Saint-Marc de 2008 à 2015**, Afin de vérifier cette hypothèse, nous avons effectué un travail de terrain et à travers les données recueillies nous allons les analyser en vue de la vérification de notre hypothèse secondaire II.*

En l'espace de quelques décennies, les zones urbaines à travers le monde, tant dans les pays développés que dans les pays en développement, sont de plus en plus dominés par l'automobile et moins durables. Dans les pays en développement en particulier, les villes ont connu une croissance rapide des défis liés aux transports, y compris la pollution, la congestion, les accidents, le déclin des transports publics, la dégradation de l'environnement, les changements climatiques, l'épuisement énergétique, l'intrusion visuelle et le manque d'accessibilité pour les citoyens pauvres. Dans les pays plus développés, en particulier en Europe du Nord, certaines villes ont assisté à une tendance à récupérer l'espace urbain de l'automobile et à interdire les voitures des principales parties du centre-ville ou les confiner d'autres façons. Aujourd'hui, ces endroits sont souvent considérés comme des exemples de développement urbain durable, car les villes du monde entier s'efforcent de respecter les normes de durabilité urbaine en améliorant les transports publics, en encourageant les modes non motorisés, en créant des zones piétonnes, en limitant l'utilisation de voitures particulières et en

essayant de défaire la transformation des villes par la domination de l'automobile. Les concepts de contrainte automobile qui étaient impensables il y a quelques décennies sont maintenant considérés ou même adoptés dans de nombreuses zones urbaines du monde entier, tant au nord qu'au sud, avec l'encouragement et le soutien des grandes organisations internationales.

5.1 Le transport en commun et l'apparition de la mototaxi en Haïti

La mototaxi a fait son apparition en Haïti dans les années 2000. Depuis lors, ce nouveau mode de transport urbain est rentré dans les habitudes de la population haïtienne et constitue pour une grande partie d'elle le moyen le plus rapide pour les déplacements urbains. Il s'agit de motos organisées en service de transport en commun avec au moins un passager et très souvent de lourds bagages. Au-delà de la réalité économique et sociale qu'il constitue, le taxi-moto apparaît comme un mouvement à contre-courant de la tendance générale en matière de transport urbain.

En effet, au moment où dans les pays industrialisés on évolue des transports du type individuel vers le type commun dans un souci très écologique, en Haïti les populations donnent de plus en plus leur préférence aux taxis motos qui sont d'une certaine manière un moyen de transport individualisé. Ces motos non seulement mettent en danger la vie du conducteur et celle du passager par le manque de professionnalisme qui caractérise le métier et déstructure un secteur des transports en commun mais aussi ils sont un facteur de nuisance sonore et de pollution de l'environnement par le fait qu'ils utilisent essentiellement du carburant de mauvaise qualité vendu en bordure des routes. Comment a vu le jour ce phénomène dans les transports urbains en Haïti ? Pourquoi est-il en vogue et quelle est sa réelle place dans la mobilité urbaine en Haïti ? En quoi constitue-t-il ou non un moyen de transport durable et comment est-il ou non un facteur de la qualité de vie dans les villes d'Haïti et spécifiquement de la ville de Saint-Marc sur laquelle portera prioritairement nos analyses ?

Tout ceci démontre l'évolution de la circulation des personnes ainsi les véhicules dans le monde. De même, Haïti n'a pas épargné de cette évolution.

5.2 Le transport en commun à Saint-Marc

À partir de l'an 86, Haïti a perdu son quatrième type de transport, c'est-à-dire le transport ferroviaire. A l'heure actuelle, il existe trois types de transport ; le transport terrestre, aérien et

maritime. Certaines grandes villes comptent parfois un seul type transport, par exemple la ville de Hinche, cette ville est placée au centre du pays et sa position lui permet d'avoir l'accès à un seul type de transport qui est le transport terrestre. Ainsi la ville de transport par sa position y compte deux types de transports, les transports terrestre et maritime. Son transport terrestre est connu principalement comme la route numéro 1, relie la capitale jusqu'à deuxième ville du pays le Cap-Haïtien et celui du maritime débouche sur le golf de la Gonâve, vu le port de Saint-Marc ce transport est connu comme un transport national et international.

Les autobus en Haïti sont souvent utilisés pour faire des parcours de commune en commune mais le déplacement rapide à l'intérieur il n'existe quasiment pas, par ailleurs pour les taxis de voiture, on peut les voir à l'intérieur de la capitale et dans les zones métropolitaines mais dans les villes provinciales comme la ville de Saint-Marc il existe un vide de ces derniers mentionnés. Devant ce vide, des taxis artisanaux se sont implantés pour desservir le centre-ville de Saint-Marc et des points spécifiques de la ville. Les nouveaux quartiers excentrés se trouvent donc totalement enclavés car les voitures privées et d'autres transports n'y vont presque pas en raison du mauvais état des infrastructures routières surtout les tronçons de Banique à Verettes dans sa 6^{ième} section communale et la route de Banique à Jeanton dans sa 2^{ème} section⁸⁰.

5.4 Le transport des taxis-motos actuel à Saint-Marc

Le transport des taxis-motos à Saint-Marc n'est pas différent de celui de grandes villes comme Port-au-Prince et les Cayes. Saint-Marc est l'une des plus grandes communes que rapporte beaucoup dans l'assiette fiscale haïtienne. Avec son port et un ensemble d'autres activités comme les supermarchés, le marché public, les entreprises de service et d'autre plus encore, la ville est visitée chaque jour par des milliers de personnes qui viennent un peu partout dans le pays comme Archaïe, Mont rouis, petite-rivière, Gonaïves etc.... la ville est grande et ce n'est pas facile de faire le parcours sans prendre un véhicule.

Il n'existe pas des voitures de taxis à Saint-Marc comme ça existe à Port-au-Prince, le moyen de transport le plus facile c'est le moyen de la motocyclette. Les taxis-motos n'ont pas un parcours fixe, ils circulent à travers toute la ville et ils ont accès de transporter pas plus de deux personnes, le coût de ce transport est de vingt gourdes. Les motocyclettes ne représentent pas

⁸⁰ Plan de financement des services publics communaux (PFC), Mairie de Saint-Marc, juillet 2015, p45.

seulement comme moyen les plus rapides, mais elles sont les moyens les plus rentables pour leurs propriétaires ou ceux qui le conduisent.

5.5 Types de motocyclettes utilisées

Selon notre enquête, les motos les plus vendues et plus circulées sont Dayang, Dayun, Haojin. Ce sont des motos de types 110cc, elles ont la possibilité de prendre trois personnes c'est-à-dire le chauffeur et deux autres passagers. Avant l'année du terrible tremblement du 12 janvier 2010, les motos les plus utilisées étaient des Econo de 110cc, mais au fur à mesure des nouvelles motos ont fait leur apparition dans la commune tout comme avec l'arrive de nouveaux distributeurs comme le magasin Imperial center, Kay ti jean et Dayang distributeur, ces entreprises successivement sont venu en 2010, 2011 et 2013. Les motos de types 125cc, qui par ailleurs sont plus utilisées dans la capitale, sont contrairement font leur circulation dans les endroits les plus reculés du centre-ville. Ce type de motos transporte les marchands et les marchandises de premier nécessaires.

5.5.1 Condition pour procurer une mototaxi

Pour avoir une motocyclette comme véhicule de taxis, il existe plusieurs moyens de les procurer. Tout d'abord la mototaxi peut se faire sous la base d'un contrat ; le contrat peut se faire de deux manières. Premièrement, les deux personnes qui font ce contrat peuvent le faire verbalement, si le contrat est fait de bouche à bouche il doit avoir des témoins ou une personne qui représente le juge de ce contrat, deuxièmement ce contrat peut se faire par écrire, le propriétaire peut donner à la personne concernée tous les termes concernant l'utilisation de ce véhicule. Pour vous dire, ce contrat a un cout et a une durée, la personne qui prend ce contrat peut verser chaque jour ou chaque semaine un montant au ou aux propriétaires de la motocyclette, la durée de ce contrat varie en fonction du versement, après une durée de douze (12) mois ou un an le terme du contrat peut prendre fin mais celui qui était le contractuel devient automatiquement le propriétaire de ce véhicule en question si toute fois le terme de contrat est respecté.

Ensuite, on peut procurer une moto via les organisations sociales, mais c'est toujours sur une base de contrat, mais dès le départ la moto appartient aux conducteurs mais ils versent un montant chaque jour pour pouvoir donner l'accès à d'autres personnes d'avoir une moto.

Enfin, celui qui a la moto peut être le propriétaire et le conducteur, cette moto peut être sa moto pour son propre parcourt ou aussi au cours de la journée il l'utilise comme son moyen de financement.

5.5.1.1 Le contrat

Le chômage est un problème majeur qui gangrène notre pays voir dans la commune de Saint-Marc, la majorité des jeunes n'a pas un travail convenable, c'est pour cela il existe une énorme de secteurs informels. C'est ainsi le taxi-mot est considéré comme un secteur informel de part de la négligence de l'Etat central. Ainsi le phénomène du taxi-moto, a l'heure actuelle, ne peut pas changer d'une façon brute. Bon nombre de ces jeunes sont rentrés dans ce nouveau corps de métier sans se poser trop de questions car il permettait au moins de vivre au jour le jour en attendant des lendemains meilleurs. Les personnes qui prennent ce contrat sont pratiquement des jeunes hommes, les taxis-motos sont plus pratiquées par des hommes que des femmes. Ces jeunes hommes ont leur âge compris entre quinze ans et plus de quarante-cinq ans, certains d'entre eux ne sont pas originaires de Saint-Marc. Ils ont d'autres motifs qui les poussent à venir dans cette zone urbaine et finissent comme des chauffeurs de taxi-moto.

Ce tableau est représenté selon l'âge et l'endroit d'où venaient les chauffeurs de moto.

Tableau IV :

Lieu et catégorie d'âge des chauffeurs dans la commune de Saint-Marc

Âges /Lieu	(15-25 ans)	(25-35 ans)	(35-45 ans)	(45 et plus)	Total
Saint-Marc	-	6	2	2	10
Pont-Sondé	-	22	2	2	26
Marchand-Dessalines	2	10	-	2	14
Verettes	2	18	2		22

Arcahaie	4	6	2	-	12
Autres	2	10	-	4	16
Total	10	72	8	10	100

Source : tableau constitué à partir des informations recueillies auprès des chauffeurs

À travers ce tableau, on remarque que 72% de ces chauffeurs sont compris entre 25 à 35 ans et 90% de ces derniers ne sont pas originaires de Saint-Marc. Tout ceci prouve qu'il existe une forte migration dans la ville. Saint-Marc représente un centre périphérique dans le département de l'Artibonite, c'est une ville très agréée et très agitée de part de ses activités portuaires et même des activités nocturnes. La ville de Saint-Marc attire un bon nombre des jeunes qui viennent des environs. On remarque que 10% des chauffeurs sont originaires de Saint-Marc et la commune de Verettes qui représente le pourcentage le plus élevé avec un taux de vingt-deux (22%). De là on peut constater que ceux qui sont originaires de Saint-Marc ne sont pas majoritaires concernant la pratique du taxi. Aussi on peut constater qu'entre quinze à trente-cinq ans (15-35 ans) représente quatre-vingt-deux pourcent (82%) de ceux qui pratiquent l'activité de la mototaxi, ce pourcentage prouve que les jeunes sont plus dévoués dans cette activité.

5.5.1.2 Motivation et autres activités des chauffeurs

Ici chez nous, les infrastructures de l'Etat central, c'est-à-dire les services, les équipements et les biens demeurent dans la capitale et dans les grandes villes. Le problème de la décentralisation et la déconcentration engendre beaucoup d'autres problèmes comme l'exode rural, le flux migratoire. Donc comme le démontre le tableau ci-dessous, le pourcentage le plus élevé des chauffeurs viennent d'un peu partout et il existe des motifs qui les poussent à venir. Certains d'entre eux affirment qu'ils sont venus pour leurs études et d'autres nous disent qu'ils sont là à cause du déplacement total de leur famille, soit pour des raisons économiques ou d'autres raisons quelconques,

La majorité des chauffeurs ne pratiquent pas l'activité des chauffeurs comme leur seul travail. D'après certains, ils font la moto taxi le matin et ils entreprennent leurs autres activités le

soir, d'autres ils font l'inverse. Voici un petit tableau concernant son travail comme chauffeur et d'autres activités.

Tableau V :
D'autres activités entreprises en dehors des chauffeurs de moto

Activités	Techniciens	Commerçants	Sécurités	Chauffeurs de taxi-moto	Total
Nombres	30	30	20	40	100

Source propre : tableau constitué à partir des informations reçues auprès des chauffeurs

Ce tableau nous permet d'analyser les activités des chauffeurs, certains chauffeurs entreprennent l'activité des motos comme leur seule activité et d'autres non seulement ils sont des chauffeurs mais aussi ils ont d'autres activités. On remarque que 60% d'entre eux occupent d'autres activités que d'être de simples chauffeurs et les 40% ne sont que des chauffeurs au quotidien. Pourquoi malgré les autres activités, ces personnes dites chauffeurs continuent à travailler dans la rue comme taxi-chauffeur ? La raison qui les pousse à continuer comme chauffeurs de taxi, c'est parce que l'argent gagné dans le taxi est un moyen au quotidien, c'est-à-dire il leur permet d'effectuer leurs dépenses chaque jour.

5.6 Les raisons de l'émergence du taxi-moto comme nouveau mode de transport en commun en Haïti

Le taxi-moto est apparu en réponse à une situation de manque et s'est rapidement imposé comme mode de transport parce qu'il offre des avantages qu'on qualifierait de comparatifs par rapport au taxi auto classique.

5.6.1 La flexibilité des parcours

Les taxis autos ont généralement un parcours fixe et font les dessertes centre-ville/périphérie. Le taxi moto va introduire une nouvelle forme de mobilité sur demande. Il s'agit pour le client de donner sa destination en fonction de quoi un prix lui est proposé. Cette

flexibilité des parcours donne la possibilité au client de se faire conduire jusqu'à son domicile, jusqu'à sa porte même si son domicile n'est pas situé sur une grande artère.

5.6.2 La flexibilité des prix

En plus de la flexibilité des parcours qu'elle offre, le taxi moto est également flexible sur le prix. En effet, contrairement au taxi auto qui a des prix prédéfinis en fonction des parcours aussi prédéfinis, les prix des taxis motos sont négociables. En fonction donc de la distance du parcours voulu par le client, le conducteur donne un prix généralement indicatif sur lequel il est donc possible de discuter.

5.6.3 L'accessibilité à des zones difficiles

"La voirie urbaine fait partie intégrante des systèmes de transport, dans la mesure où l'existence de l'infrastructure est une condition préalable à la circulation de toutes formes de véhicules" écrivait X. GODARD (2002)⁸¹, l'un des grands problèmes engendrés par la croissance rapide de la population et l'étalement de la ville vers les périphéries reste le manque criard de routes. Le réseau routier est essentiellement constitué de quelques voies bitumées et pavées qui font le lien entre le centre-ville et les quartiers périphériques. Depuis les années 80, les capacités d'intervention de l'Etat dans presque tous les domaines sont quasiment restreints, dont celui de l'extension et de l'entretien du réseau routier. Elle est suffisamment résumée par Lourdes Diaz Olvera qui écrit : "Le réseau routier est généralement peu développé et en mauvais état, les voies bitumées sont limitées au centre et aux principales liaisons centre/périphérie. Les entreprises publiques de transport ont disparu dans la plupart des villes du fait de la conjonction des effets des politiques macro-économiques reposant sur le retrait de l'Etat, de l'absence d'une politique de transports cohérente et des errements dans la gestion de ces entreprises⁸².

La voirie urbaine est assez réduite à Saint-Marc et en saison de pluie⁸³ surtout, certains quartiers sont inaccessibles parce que les quelques voies d'accès qui y mènent sont totalement inondées. Face à ce risque de second enclavement- le premier étant le fait même qu'il existe peu de voies les taxis-motos constituent la seule solution de recours. En effet, quel que soit l'état des

⁸¹ Godard, X, op cit, p410.

⁸² Olvera, Lourdes Diaz, Les motos-taxis dans les villes d'Afrique au sud du Sahara, Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007, p135.

⁸³ Ibid. p 23

routes, les conducteurs de taxis-motos trouvent l'ingéniosité de les pratiquer, sauvant les résidents ainsi d'un isolement certain. Il n'est donc pas rare de voir que sur ces voies devenues impraticables pour les véhicules, les taxis-motos créent un point de stationnement. Naturellement, cette situation fait augmenter les prix des services mais personne ne trouve à redire car il n'existe pas d'autres solutions. Les taxis-motos jouent donc par la même occasion un rôle de rabattement vers les point de stationnement des taxis autos et autres formes de transport.

5.7 La Motocyclette étant un moyen multi-complexe

La motocyclette est un moyen multi-complexe, elle aide la population à vaquer à ses activités, de même un surplus des motos peut aussi causer de problèmes à la circulation et peut aussi causer des accidents très graves, elle est un moyen économique très rentable pour cette nouvelle ère en Haïti, donc en final elle est de grande importance pour notre société.

Ce véhicule à deux roues comme dit l'OMS est comme une urgence de sante publique à résoudre en priorité, il est un moyen de l'insécurité. On peut remarquer dans les années précédentes ou des mois précédents, la motocyclette participe grandement à l'insécurité nationale. De nombreux actes ont été causés c'est-à-dire des vols organisés, des tueries pour des comptes rendus. Donc la motocyclette a ses avantages et ses inconvénients.

Comme annoncé Un résident en chirurgie orthopédique à l'Hôpital de l'Université d'État, le Dr. **Bermann AUGUSTN**, dans une récente étude, déclarait que la moto est impliquée dans 80% des accidentés de la route admis à cet hôpital entre avril 2014 et février 2015. L'administrateur du service des urgences dudit hôpital déclare avoir rarement vécu une telle situation avant le tremblement de terre. Le Dr. Augustin concluait en disant « **que cela est devenu un problème de santé public majeur en Haïti et cela tend à empirer** ». Le rédacteur en chef du Nouvelliste, Frantz **DUVAL**, dans son éditorial du 5 décembre 2014 concernant la moto, disait que : « Les accidents causés par les motocyclettes ou impliquant les usagers des deux roues motorisées sont de plus en plus fréquents. « Ils occupent nos salles d'opération, défalquent nos ressources en santé publique, attentent à la vie des citoyens haïtiens. Rien de tout cela n'interpelle les responsables. Le ministère de la Santé Publique reste sourd et aveugle⁸⁴».

⁸⁴ Le Nouvelliste, les motos-taxis : fonctionnement de leur mis en service a aujourd'hui, réussite ou échec, publié le 04 septembre 2015

La motocyclette peut être très dangereuse et causée des accidents, mais avant de s'appuyer sur des mots voyons la situation routière d'Haïti, la police routière. Donc un ensemble d'étape participe grandement aux accidents causés par les motos.

5.7.1 Le taxi-moto et la qualité de vie

Le taxi-moto est entré dans les habitudes des Haïtiens et il serait aujourd'hui très difficile de vouloir l'interdire. Cependant, il est du devoir des pouvoirs publics de s'assurer qu'il contribue, en tant que nouveau moyen de transport urbain, à la qualité de vie des citoyens, ce qui n'est pas toujours.

5.7.2 L'insécurité routière

Le secteur de transport en Haïti est un secteur d'activité non réglementé, le taxi-moto est à l'origine de beaucoup d'accidents de la circulation. En effet, il n'existe pas pour les conducteurs de taxi-moto un permis de conduire qui les astreint à des obligations rigoureuses en matière de code de la route. Il en résulte un laisser-aller que même les forces de sécurité n'arrivent pas à contrôler. Depuis quelques années, les autorités ont institué le port obligatoire de casque pour tous les conducteurs d'engins à deux roues mais cette mesure n'est nullement respectée. Bien avant, il a été institué un permis de conduire pour conducteur d'engins à deux roues qui n'a jamais entré en vigueur non plus. Aussi bien les conducteurs que les passagers courent donc de graves risques lors des accidents de circulations qui sont devenus fréquents. Ces chauffeurs, en plus ne pas avoir de permis de conduire, de ne pas porter des casques, n'hésitent pas à transporter deux à trois passagers (parfois plus) ou se surcharger avec des gros colis qui les empêchent de bien maîtriser leurs guidons. En posant ces questions aux chauffeurs concernant leurs permis, ce tableau démontre :

Tableau VI :

Échantillon d'un nombre de chauffeurs ayant un permis de conduire

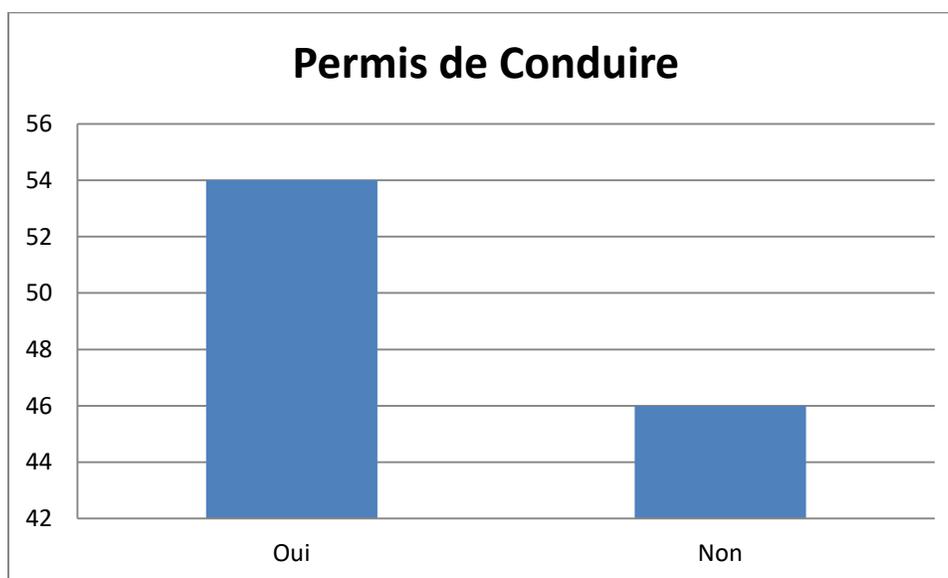
Permis de conduire	Oui	Non	Total
Nombres	54	46	100

Source : tableau constitué à partir des informations tirées auprès des chauffeurs de moto

Ce tableau nous montre sur un échantillon de cent (100) chauffeurs, Cinquante-quatre (54) possèdent un permis de conduire et quarante-six (46) n'en ont pas, le tableau ci-dessus va nous permettre de faire la statistique sur la question de permis.

Graph IV :

Pourcentage des chauffeurs ayant un permis de conduire



Source : tableau effectué pour l'analyse du tableau 3

Selon la statistique de ce tableau, cinquante-quatre pourcent (54%) des chauffeurs sur un échantillon de cent (100) chauffeurs ont un permis et les 46% n'en ont pas. Ce qui explique tout ça, ceux qui n'en ont pas sont souvent ceux qui sont des apprentis c'est-à-dire ces derniers ont appris par le biais d'un autre chauffeur ainsi de suite, une fois qu'ils savent manier le guidon c'est déjà suffisant. Donc ces derniers ne connaissent même pas le code de la route.

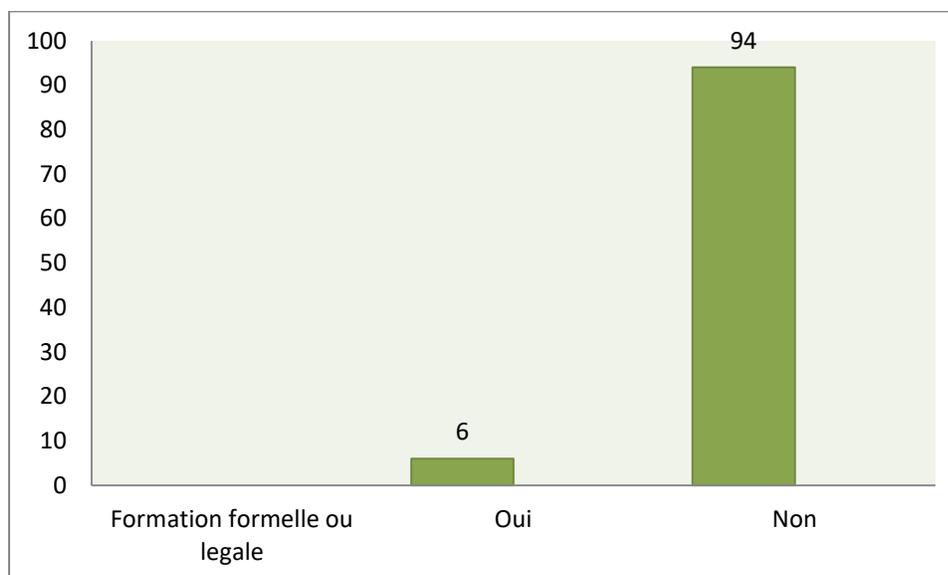
Posons cette question, est ce qu'il existe une moto-école en Haïti ? Oui, il n'y en a mais très peu, les écoles de moto-écoles sont souvent des écoles d'auto-écoles, les propriétaires utilisent les moto-écoles comme envergure de leur formation. Mais en ce qui concerne Saint-Marc, il n'existe pas des moto-écoles directement mais comme on vient de l'annoncer, les formations des moto-écoles existent via des auto-écoles ; en posant quelques questions aux chauffeurs sur la formation formelle de leur profession, le tableau ci-dessus va le démontrer.

Tableau VII :
Formation acquise pour être chauffeur

Formation formelle	Oui	Non	Total
Nombres	6	94	100

Source : Données recueillies des différentes personnes enquêtées dans le cadre de ce travail de recherche, Commune de Saint-Marc, Août 2017.

Graphe V :
Formation nécessaire pour être un chauffeur



Source : tableau de statistique pour l'analyse des données

Comment peut-on expliquer cette situation ? Quarante-neuf pourcent (49%) des chauffeurs de motos ne reçoivent pas une formation plutôt adéquate pour manier le guidon d'une motocyclette. Lorsqu'on parle de formations plutôt adéquates, ce sont des formations plutôt reçues au sein d'une auto-école ou moto-école reconnue par le ministère de transport et de communication. Les six (6%) pourcent reçoivent leurs formations par le biais d'un autre chauffeur. Ces formations sont quasiment informelles sous toutes les lignes, tout d'abord ils ne

reçoivent pas une formation sur la protection des vies, c'est-à-dire comment gérer leur vie et celle de leur client, et aussi ils ne reçoivent pas de formation sur le code de la route. Mais cela ne veut pas dire que ces quatre-vingt-quatorze pourcent (94%) de chauffeurs sont des chauffeurs médiocres et ce sont eux qui sont à la base des accidents causés sur la route. Mais Certains chauffeurs qui reçoivent des formations peuvent à la base d'un accident, parce qu'un accident reste un accident.

5.7.3 Gestion des casques

Un casque de moto est un objet destiné à la pratique de la moto. Il a pour vocation de protéger la tête du conducteur en amortissant le choc avec le sol ou les obstacles naturels en cas de chute, mais aussi à protéger de l'abrasion provoquée par le glissement sur la chaussée.

Le casque de moto a aussi une fonction de protection des yeux contre le vent, les insectes, voire une fonction de pur confort en comprenant un dispositif de climatisation ou de chauffage et des haut-parleurs pour écouter de la musique ou un compagnon de route. C'est également un isolant phonique.

Une étude menée en Nouvelle-Zélande et publiée en 2004 indique que le port d'un casque de couleur blanche réduit les risques d'accident de 24 % par rapport au port d'un casque de couleur noire⁸⁵.

Le casque protège la tête par l'absorption d'une partie plus ou moins importante de l'énergie cinétique de l'impact. Plus la quantité d'énergie absorbée par la déformation ou par la destruction du casque n'est importante, mieux la tête sera protégée. L'absorption d'énergie est assurée par sa destruction (partielle ou complète, visible ou non). Par conséquent tout casque doit être changé après un accident car sa capacité de protection sera diminuée.

La coque externe protège contre les risques de pénétration du casque par des objets pointus. En même temps elle assure le glissement du casque sur les surfaces impactées d'une manière tangentielle. La coiffe interne composée de matériaux expansés (polystyrène, polypropylène ou autre) absorbe l'énergie de l'impact par écrasement. Le

⁸⁵ Motorcycle rider conspicuity and crash relate injury: case-control study, British medical, 6 Avril 2000, p 20

rembourrage interne en mousse légère et en tissu assure un contact confortable, une protection contre le froid, contre le bruit du moteur et des courants d'air.

Sur la route, les conducteurs de motos et de bicyclettes sont les plus exposés aux accidents, parce qu'ils se retrouvent sur le même espace de circulation que les voitures, les bus et les camions. Ajoutons à cela que de par leur taille, ils sont moins visibles sur la route que les autres véhicules.

En parlant de la gestion des casques, nous avons fait une remarque et même arriver à poser des questions aux chauffeurs sur la portée des casques et voici un nombre concernant ceux qui le portent et qui ne le portent et pour quelle raison ils n'en portent pas. Le tableau ci-dessus le démontre :

Tableau VIII :

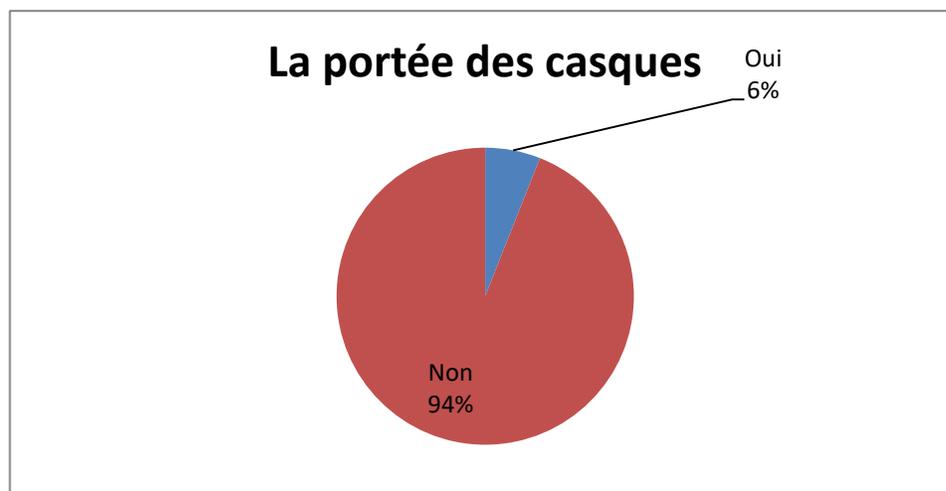
La raison et le choix de porter des casques par des chauffeurs

Portée des casques	Oui	Non	Total
Nombres	24	76	100

Source : Données recueillies des différentes personnes enquêtées dans le cadre de ce travail de recherche, Commune de Saint-Marc, Août 2017.

Graphe V :

Analyse et statistique sur la portée des casques des chauffeurs



Source : Données recueillies des différentes personnes enquêtées dans le cadre de ce travail de recherche, Commune de Saint-Marc, Août 2017.

Comme on peut le voir, ce tableau compte un échantillon de cent (100) chauffeurs sur la question de porter des casques, vingt-quatre (24) d'entre eux les portent et soixante-seize (76) ne les portent pas. Donc ceci montre que si les chauffeurs ne portent pas des casques pour assurer leur propre protection, et de quoi s'agit-il pour les passagers ?

Cette analyse nous montre que soixante-seize (76%) pourcent des chauffeurs ne possèdent pas de casques. Dans notre enquête, nous leur avons demandé pourquoi ils n'en ont pas. Certains d'entre eux nous disent que les casques ont été donnés gratuitement au syndicat, et le syndicat décide de les vendre au prix de trois-cent cinquante dollars la paire ce qu'ils estiment extrêmement cher, et pour cela ils décident de ne pas les porter. D'autres nous disent, ce n'est pas trop nécessaire de les porter, et d'autres encore affirment que les casques les rendent extrêmement chauds. Pour ceux qui les portent nous disent que ces casques leur ont été donnés par des organisations ou plutôt les casques ont été achetés par les propriétaires des motos, ou encore données par des proches-parents ou par des amis. On peut constater que non seulement la portée des casques est importante et les chauffeurs ne sont pas intéressés à les porter ; s'ils ne les portent pas pour leur propre protection et pour les passagers se serait plus difficile. Mais les chauffeurs ne savent pas en cas de chute d'une moto, le port d'un casque permet également d'éviter des blessures sur certains niveaux du corps, tels que la tête ou le coup. Aussi, il permet de réduire la gravité de ces plaies, d'amortir le choc contre le sol ou tout autre obstacle. Dans le cas où le conducteur fait face à un glissement sur la chaussée, le casque joue le rôle de protection du fait qu'il veille à protéger sa tête de l'abrasion. Ainsi, en portant un casque, on est face à moins de risques en cas d'accident, en se protégeant la tête. Par ailleurs, en cas d'un accident la tête est la source de la vie, un bras et une jambe peut être brisé (e) mais si la tête reste intacte, la vie se poursuit. Donc on pourrait conclure que les accidents des motos-taxi avec les chauffeurs qui ne portent pas des casques seraient très graves et même mortels.

5.7.4 La pollution atmosphérique

Les taxis-motos sont responsables de la pollution de l'air dans les villes. Pour s'en convaincre, il suffit de regarder tout le monoxyde de carbone que se dégage du moteur de ces

engins qui ronronnent dans les rues de Saint-Marc. Même si Haïti ne dispose pas de chiffre à ce propos, mais a Benin ils utilisent les taxis-motos comme nous et ils disposent une statistique concernant le dégagement de monoxyde de carbone sur l'environne, il est émis chaque jour au Bénin 83 tonnes de monoxyde de carbone, dont 49 tonnes émises par les deux-roues⁸⁶. On peut dire que la situation n'est pas trop différente en Haïti car les taxis-motos des deux pays ont en commun l'utilisation de l'essence de contrebande moins chère mais souvent de mauvaise qualité, achetée en bordure de route et non dans les stations d'essence comme cela devrait se faire normalement. En outre, le taxi-moto constitue un mouvement à contre-courant de la tendance actuelle en matière de transport. En effet, au moment où partout dans le monde on cherche de plus en plus à évoluer vers les services collectifs dans un souci écologique, en Haïti, le taxi-moto s'impose davantage alors qu'il est d'une certaine manière un moyen individualisé. Cette situation pose le problème de la qualité de l'air que les citoyens respirent.

5.8 Infrastructure sanitaire

En termes d'infrastructure sanitaire, la commune de Saint-Marc dispose de 35 établissements sanitaires dont (5) cinq hôpitaux, (17) dix-sept cliniques, (7) sept dispensaires, (2) deux centres de santé avec lits et (4) quatre centres de santé sans lits. Le personnel des établissements sanitaires est composé de près de 47 médecins⁸⁷, 16 dentistes, 57 infirmières, 53 auxiliaires, 8 techniciens de laboratoire et un radiologue. Nous avons mené notre enquête auprès deux des cinq hôpitaux et deux centres de santé afin de connaître le nombre de cas d'accident enregistré au cours des années comprises entre 2008 et 2015.

5.8.1 Présentation des hôpitaux

Dans le département de l'Artibonite, il existe plusieurs hôpitaux, centre de santé, dispensaire pour répondre aux besoins de santé de toute la population qui s'y trouve. Mais plus précisément dans la commune de Saint-Marc, il y a des hôpitaux, des grands centres de santé qui sont sous la tutelle du Ministère de la santé publique et de la population en vue d'aider la population qui sont dans le besoin sanitaire. Parmi tant d'hôpitaux, nous citons par exemple :

⁸⁶ Le taxi-moto, un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ? Tublu Komi, école du patrimoine Africain- EPA, été 2008, p10.

⁸⁷ Mairie de Saint-Marc, plan de financement des services publics communaux, juillet 2015, p16

l'hôpital Pierre-Payen, centre de Santé Pierre Payen, centre de santé Canaan que nous allons présenter dans les lignes suivantes.

5.8.1.2 Centre de santé de Pierre-Payen

Le centre des sante de pierre Payen connu sur son vrai nom le centre hospitalier Victor Buckley de Pierre-Payen a pris sa naissance du a un projet d'aide en Haïti en 1974. Il se trouve dans la huitième section Déluge de Saint-Marc, il comprend les services tels que dépistage, VIH/SIDA, accouchement, chirurgien, pédiatrique, consultation générale. Le centre de sante de Pierre-Payen reçoit par jour plus de 200 personnes selon l'un des responsable Miss Minouche Aime. Le centre est public c'est-à-dire leur responsable est nommé par le ministère de la santé.

5.8.1.3 Hôpital Pierre-Payen

L'Hôpital Pierre-Payen a été inauguré en février 2000, les conditions qui mènent la construction de cet Hôpital c'est par rapport au centre de santé. L'espace du centre de santé n'est pas suffisant à recevoir les patients et les services donnés sont incomplets. Parfois les malades sont tellement graves et les soins ne répondent pas aux critères des malades, donc ils ont dû les envoyer à l'Hôpital de Saint-Nicolas. C'est par ce problème il a été construit mais pourtant il n'est pas public. Sauf que la facturation des soins est moins chère par rapport aux autres qui sont dans ladite commune. En d'autre terme, ce qui différencie l'hôpital Pierre-Payen et le centre de Pierre-Payen, c'est le service d'hospitalisation.

5.8.1.4 Centre de santé de Canaan

Le centre de sante de Canaan a connu le jour du 4 avril 1992⁸⁸, il contient bon nombres de services tels que les consultations général, pré et post natale, les services nutritionnels c'est-à-dire les enfants qui souffrent de la malnutrition. Ce centre de santé est un centre organisationnel américain, cela veut dire que leurs responsables sont des étrangers internationaux mais il est sous la tutelle du Dr Belzince Philomène depuis l'année 2012. Il se loge sous la même section communale que ces deux précédents, mais il s'éloigne un peu par rapport à ces deux derniers. Comme les trois cités ci-dessus se trouvent sur le parcours de la route contrairement au Centre de Canaan qui se trouve sur un tronçon de route qui mène sur la pointe d'une montagne. Il reçoit plus de cinquante patients par jour pour les divers services cités.

⁸⁸ Date donnée par le responsable de cet hôpital : Dr Belzince lors d'une entrevue, Août 2017.

5.9 Cas d'accident de la circulation enregistrés dans les centres et les hôpitaux

Comme dit Tom **HUNDLEY**, dans un article publié par 'Slate'⁸⁹, disait que dans le domaine de la santé, «la vraie urgence mondiale, ce n'est ni le sida, ni l'Ebola, ni le paludisme mais la mortalité à moto». L'auteur nous apprend qu'en 2013, «selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la Thaïlande, avec 38 tués pour 100 000⁹⁰ habitants, est le deuxième pays où il est le plus dangereux de rouler au monde, le premier étant la République dominicaine». Ces études sont faites à partir des données brutes des pays, mais Haïti n'est pas mentionné dans le bilan de l'OMS parce que ces informations ne sont pas faciles à trouver. Sauf dans le rapport de ce CEPAL ou ECLAC, le nom d'Haïti a été figuré⁹¹.

Pour trouver ces informations ci-dessous, nous avons mis en place de quelques questions sur les cas d'accidents enregistrés. Ces données sont constituées à partir des entrevues et aussi des recherches que nous avons faites dans les archives des hôpitaux et des centres de santé. Mais certaines données sont des données approximatives.

Tableau IX :

Cas d'accidents de la circulation enregistrés dans quelques hôpitaux et centres de santé dans la commune de Saint-Marc

Hôpitaux	<i>Hôpital Saint-Nicolas</i>			<i>Centre de santé de Pierre-Payen</i>			<i>Hôpital de Pierre-Payen</i>			<i>Centre de Santé de Canaan</i>			Total
	Autre	moto	total	Autre	moto	Total	autres	Moto	Total	Autre	Moto	Autre	
Années													
2008	429	200	629	202	110	312	154	80	234	97	53	150	1325
2009	420	210	630	188	144	332	162	85	247	114	53	167	1376
2010	379	200	579	199	102	301	120	110	230	-	-	-	1110
2011	410	242	652	246	166	412	154	124	278	115	87	202	1544
2012	356	300	656	292	175	467	301	145	446	116	96	212	1781
2013	438	312	750	347	185	532	178	146	324	117	100	217	1823

⁸⁹ J, W, Slate, santé mondiale, publié le 23 août 2003.

⁹⁰ Ibid. p 17

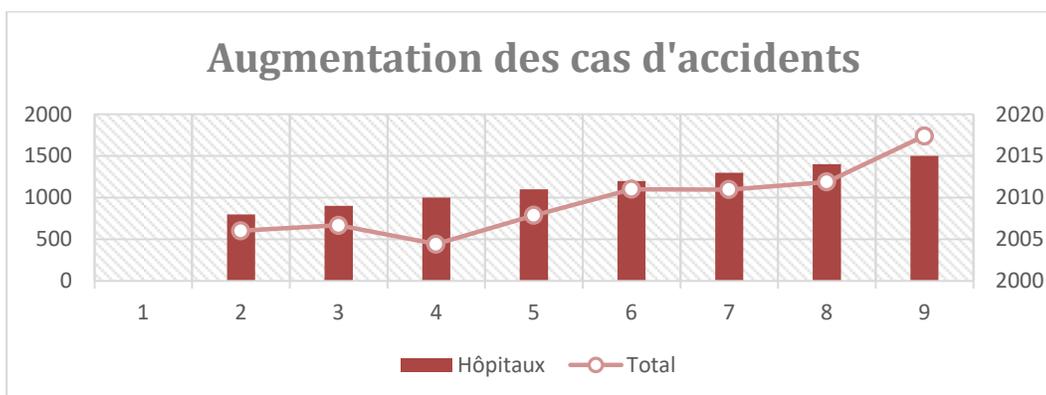
⁹¹ Ibid., p 19

2014	428	335	763	356	210	566	157	132	289	126	108	234	1852
2015	410	372	782	338	233	571	296	122	418	135	110	245	2016
Total	3270	2171	5441	2168	1325	3493	1522	944	2466	820	607	1427	12827

Source : Tableau constitué avec des données recueillies dans les archives des hôpitaux et centres de santé de 2008-2015.

Ce tableau démontre une quantité de différents cas d'accidents dans les hôpitaux. Nous pouvons parler des cas d'accidents causés par les motos et autres c'est-à-dire les différents cas quelconques. En 2010, pour le centre de sante de Canaan, nous n'avons pas trouvé des données. De 2008 à 2015, l'hôpital Saint-Nicolas enregistre 2171 cas d'accidents ce qui signifie un taux de 39% des accidents. On peut remarquer que l'hôpital Saint-Nicolas enregistre plus de cas d'accidents par rapport aux autres. Cet hôpital est situé au centre-ville de Saint-Marc, c'est-à-dire dans la ville urbaine de Saint-Marc. Aussi peut-on dire que cet hôpital reçoive d'autres cas qui proviennent dans les autres hôpitaux ou les centres de santé à cause de son statut public. On remarque que le centre de sante de Pierre-Payen reçoit plus de cas d'accidents que l'hôpital Pierre-Payen. A noter que l'hôpital de Pierre-Payen et le Centre de Pierre-Payen ne se trouvent pas dans le même endroit. Si par exemple une personne qui est à l'hôpital et veut se rendre au centre de santé, il faut que cette personne traverse la rue et se rend un peu plus bas de l'autre côté de la rue. La raison pour laquelle que le centre de santé possède un taux plus élevé que l'hôpital, le centre est un projet d'aide pour Haïti, donc les frais ne sont pas trop exorbitants, de ce fait les gens préfèrent aller au centre de sante que cet hôpital. En total, les quatre hôpitaux et centres de sante enregistre 5047 cas d'accidents, ce qui signifie un même taux de 39%. Donc les motos représentent un danger pour la population saint-Marcois, certains de ces accidents sont parfois graves et motels.

Graphe VII :
Augmentation des cas d'accidents de 2008 à 2015



Source : Données recueillies des différentes personnes enquêtées dans le cadre de ce travail de recherche, Commune de Saint-Marc, Août 2017.

La première analyse qu'on a faite de ce tableau, c'est que : année en année les cas d'accidents augmentent sauf en 2010 le cas d'accident a diminué. L'augmentation des cas d'accidents est due à l'augmentation de la population, aux besoins en transport, à l'augmentation des taxis-motos et un non-contrôle sur les chauffeurs par lorsqu'ils font des excès-vitesse.⁹². Comme on peut le constater, il existe un phénomène complexe sur le transport en Haïti, le transport en commun s'est livré à lui-même et peu contrôlé par l'autorité nécessaire, donc tout le monde peut acheter une moto et tout le monde peut être des motocyclistes de taxi, donc il n'existe pas une surveillance sur la personne en question qui fait de la mototaxi, et c'est pourquoi on enregistre d'année en année des cas d'accidents cause par les motos et même par les chauffeurs de voiture.

Nous avons mentionné des cas d'accidents causé par les taxis ou autres c'est parce que à Saint-Marc la circulation n'est pas fluide. Les motos sont énormes dans les routes, l'espace est restreint, le trottoir est occupé par les vendeurs de toutes sortes de marchandises. Donc il est très difficile à Saint-Marc de n'avoir pas au moins un cas d'accident, selon une infirmière dénommée Minouche Aimé. En 2010, nous avons enregistré le cas le moins élevé, vu qu'au séisme du 12 janvier 2010, la capitale et les zones métropolitaines n'étaient pas les seules zones touchées en Haïti, la ville de Saint-Marc a été touchée malgré que les retombées ne fussent les mêmes. De ce

⁹² Jean, Bonhomme, propos obstinés, publico, 2010, p293.

fait le pays a été agité, le pays a pris des mois pour que tout au moins redevienne à sa place, donc les hôpitaux se donnaient de l'importance avec des personnes accidentées dans le séisme ; la circulation n'était pas occupée par ce nombre de motos à l'heure actuelle. On peut même arriver à dire que certains grossistes et certains magasins de motos dans la capitale qui fournissaient des motos aux autres zones provinciales étaient sous les décombres des bâtiments. Tout ceci montre que l'archive de 2010 est un peu douteuse, comparé à la situation du 12 janvier 2010.

Ce que nous devons savoir, les retombées de l'augmentation des cas d'accidents des motocyclistes sont dues aux problèmes de l'augmentation des motos non contrôlés, aux chauffeurs non formés et au problème de la circulation et de l'urbanisme traditionnel. La ville de Saint-Marc n'était fondée pour recevoir ce surplus de gens, de même dans la capitale c'est pourquoi nous avons de la bidonvilisation. Comme nous l'avons démontré dans le tableau ... tous les chauffeurs qui sont à Saint-Marc ne sont pas d'originaires de Saint-Marc, donc il existe une énorme migration interne dans les villes urbanisées en Haïti, Saint-Marc en fait partie, et aussi la routes de Saint-Marc relie la capitale avec le grand nord. Donc une route principale d'une seule voie avec un espace de largeur environ entre trois (3 m) mètres ou trois mètres cinquante (3.5 m) selon l'ingénieur Wilfrid Belzince. Comment une route d'une seule voie peut avec une largeur 3m ou 3.5m peut occuper par des voitures d'engin lourds, de trottoir occupés par des marchands, par un nombre de motos incontrôlables et par des personnes qui contournent le trottoir tout en passant sur la route ? Tout ceci nous démontre que d'année en année le cas d'accidents continuera d'augmenter si ce problème ne sera pas résolu.

5.9.1 Degré des accidents causés par les taxis-motos

À travers les cas d'accidents causés par les motos, on enregistre des cas d'accidents partiels, graves et mêmes mortels. Dans ce tableau ci-dessous, nous allons faire ressortir le degré des accidents causés par les motos sur des estimations des accidents enregistrés par jour par les hôpitaux.

Tableau X :
Estimations de degré (simple ou mortel) des accidents Causés par les Motards

Hôpitaux et centres de santé	<i>Hôpital Saint-Nicolas</i>			<i>Centre de santé de Pierre-Payen</i>			<i>Hôpital de Pierre-Payen</i>			<i>Centre de santé de Canaan</i>		
	Simple	Mortels	Total	Simple	Mortels	Total	Simple	Mortels	Total	Simple	Mortels	Total
Motards	8	5	13	4	2	6	3	1	4	3	0	3

Sources : Tableau construit avec des données estimatives fournies par les responsables de ces hôpitaux ou centres de santé.

Le tableau ci-dessus est élaboré à partir de la question suivante : combien de cas d'accidents enregistrez-vous le moins possible par jour, et combien d'entre eux sont mortels ? On peut remarquer que l'hôpital Saint-Nicolas possède le cas d'accident le plus élevé et le plus mortel, c'est parce que l'Hôpital Saint-Nicolas est l'un des plus grands hôpitaux du département de l'Artibonite et aussi il possède une morgue publique. Les personnes accidentées ne proviennent pas seulement de la commune de Saint-Marc mais de tout le département de l'Artibonite, aussi certains cas qui dépassent les centres de santé ou les hôpitaux dont les équipements ne sont pas en état, sont référés à l'hôpital Saint-Nicolas comme par exemple le centre de santé de Canaan. Ce centre de santé, comme on peut le constater n'enregistre aucun cas d'accidents mortels. Pourquoi il n'enregistre pas de cas d'accidents mortels ? Le docteur du centre de santé qui vit non loin de chez nous a dit : *« il existe trois raisons pour lesquelles nous n'avons pas enregistré des accidents graves et même mortels, tout d'abord nous n'avons pas les équipements nécessaires pour établir ces opérations, ensuite les cas qui sont graves ne viennent pas ici, ou enfin le lieu où nous sommes situés représente une difficulté pour ces gens de venir à*

nous. » Comme on l'a déjà mentionné sur la présentation des hôpitaux et des centres de santé, il se trouve sur un tronçon de route qui mène sur la pointe d'une montagne.

Comme notre travail de recherche se limite dans le temps et dans l'espace, les années ciblées se situent entre 2008 et 2015. Mais nous avons posé une question concernant les cas d'accidents enregistrés par jour en 2017, mais cette question c'est pour analyser le cas d'accidents simples ou mortels enregistrés par jour. Si par jour l'hôpital Saint-Nicolas reçoit au moins treize (13) cas d'accidents par jour et durant une année combien de cas peut-il en avoir ? Durant une année cet hôpital peut recevoir au moins 4.745 cas, avec un nombre 1.825 de cas d'accidents graves ou mortel. Si on additionne le cas d'accidents pour les deux hôpitaux et les deux centres sante, on enregistre un nombre de neuf mille quatre cent quatre-vingt-dix (9.490), bien que certains cas d'accidents soient enregistrés à maintes reprises dans les hôpitaux et dans les centres santé, mais au moins nous avons un nombre énorme de cas d'accidents. Deux mille neuf cent vingt (2.920), ce chiffre est le total des accidents graves ou mortels qu'on peut enregistrer dans les hôpitaux ou dans les centres de santé.

Le taxi-moto dans la circulation en Haïti a toujours donné du fil à retordre aux autorités policières, surtout sur les scènes de violence. « La loi ne reconnaît pas le taxi-moto », a déclaré l'agent de la DCPR, mentionnant que le transport en commun se définit suivant les prescriptions faites par la loi. Bien qu'il soit utile à la population, le taxi-moto ne bénéficie pas de provision légale. Il a souligné la vulnérabilité de ce véhicule en évoquant un rapport mondial qui a révélé que l'ensemble des accidents liés à la circulation des motos s'élève à 70%, les cas de mortalité et 29 % le nombre d'handicapés⁹³. Vu que l'on ne peut l'éradiquer, la DCPR met des balises et un contrôle strict des usagers de ce véhicule pour éviter le pire (casques et genouilllets).

Selon la Direction de la circulation et de la police routière (DCPR), Haïti a enregistré 45,783 cas d'accidents⁹⁴ ayant provoqué un millier de morts et 6,489 blessés ont été recensés au cours des dix dernières années, ces enquêtes ont été mené pour la capitale et les zones métropolitaines ajouté avec nos pourcentages d'accidents enregistrés pour quelques hôpitaux et centres de santé dans la commune de Saint-Marc, nous pouvons constater qu'Haïti peut enregistrer beaucoup plus encore, même si certains accidents sont enregistrés plusieurs fois et

⁹³ Le Nouvelliste, la DCPR veut régulariser la circulation routière en Haïti, 02 Août 2017, publiée le 17 juin 2014.

⁹⁴ Haïti-DCPR : combien de morts par accidents de la route ? August 19th, 2017 par Radio Signal FM

aussi il existe parfois que certains cas d'accidents ne sont pas enregistrés ni par la police ni par les hôpitaux.

À travers ce chapitre, nous avons fait ressortir toute une étape de la situation des chauffeurs de moto. Nous avons démontré le problème de la route, le mauvais apprentissage de chauffeurs, et le problème que les motocyclettes puissent causer suite à un accident. Lors d'un accident causé par les motos, ça peut être simple ou graves selon le degré de ces accidents. Pour trouver ces informations, nous avons effectué des enquêtes auprès de chauffeurs de moto, des fournisseurs, et de quelques hôpitaux et centres de santé dans ladite commune. Finalement, c'est à l'aide de ces enquêtes que nous parvenons à vérifier nos hypothèses à savoir l'hypothèse secondaire I et l'Hypothèse secondaire II.

Les hypothèses secondaires I et II étant vérifiées. Toutes les deux étant parties intégrantes de notre hypothèse générale. Aussi affirmons-nous que notre hypothèse générale est elle-même vérifiée. L'énoncé ainsi formulé « *L'utilisation des taxis-motos dans un réseau routier, géré inadéquatement, a empêché la population de vaquer en toute quiétude à ses activités quotidiennes provoquant ainsi de graves accidents de la circulation, notamment à Saint-Marc durant la période 2008-2015* » devient une vérité scientifique.

Conclusion

Le transport en commun et l'urbanisation dans le pays représente un vrai problème sur lequel les autorités et la gouvernance locale doivent se pencher sérieusement. En plus de l'inadéquation du réseau routière et les principes préétablies par la loi pour circuler en véhicules ou tout autre véhicule faisant le transport en commun sur la voie publique, les chauffeurs assurant le transport public, n'est pas fidèle à la stricte application des principes et ceux sous les yeux complices des autorités constituées, que nous avons constaté dans notre travail de recherche. Port-au-Prince/Saint-Marc sont entre autre de longs circuits parmi tant d'autres, plus connus, plus fréquentés du pays. Pourquoi ? Parce que les rapports financiers, économiques et politiques de ces grandes villes ont des impacts positifs directement avec Port-au-Prince, la capitale du pays.

De nos plus grands tronçons, communément appelés routes nationales, jusqu'aux circuits des zones urbaines et rurales, à l'heure actuelle, le réseau routier haïtien n'est pas en mesure de répondre de manière satisfaisantes à ses obligations élémentaires. Mis à part certain aménagement constaté, la majorité de nos routes se trouve en état de détérioration avancée. Les travaux d'infrastructures sont réalisés de moins en moins. Conséquence : les accidents de la route se multiplient tous les jours selon nos constats face à la mauvaise gestion de la route et la manque de politique de l'urbanisation et d'aménagement urbain en Haïti.

Dans un contexte où les haïtiens pensent posséder la science infuse, à pouvoir tout faire par la routine, la vie des passagers (contrôleur) aujourd'hui conducteur. Et cela, sans savoir pour le moins un minimum de connaissance de code de la route, voire les règles de la circulation. Parfois, ils fonctionnent sans même munis d'un permis de conduire délivrer par le Service de la circulation du pays, qui n'existe que de nom.

Malgré les cas d'accidents de circulation, enregistrés chaque jour, les vrais travaux d'aménagement et de réhabilitation de nos routes tardent encore à venir. À rappeler que selon certaines recherches, l'insécurité routière est l'une des causes de mortalité en Haïti.

Ce phénomène prend de l'ampleur chaque année avec l'augmentation du nombre de taxi-moto en circulation sans pour autant créer de nouvelles voies routières dans la ville. Malgré l'aggravation du phénomène, Le MTPTC ainsi que le Service de la circulation ne posent même

pas le problème de la congestion de la circulation et de voir dans quelle mesure elle peut essayer de trouver une solution à ce problème. Pourquoi les autorités haïtiennes ne posent-elles pas ce problème ? Est-ce la manifestation de l'indifférence vis-à-vis des conditions du transport en commun des haïtiens ? Ou de l'incompétence de leur part ? Elles ne font que déplorer une situation lorsqu'un drame arrive. Cependant elles ne prennent aucune mesure pour améliorer les conditions du transport en commun des haïtiens ni pour éviter les drames en cas d'accident.

Le principal but de ce travail est de pouvoir apporter notre support dans le domaine du transport en commun dans la commune de Saint-Marc. Nous pouvons constater certaines irrégularités dans leur fonctionnement qui engendrent des problèmes tels que les cas d'accidents en fonction de la mauvaise gestion routière et l'urbanisation traditionnelle. Ainsi, il est possible de confirmer que le faible niveau d'éducation des chauffeurs de taxi, le manque des conditions d'accès à l'activité et le manque de contrôle sur les flux de personnes qui se lancent dans cette activité qui constituent les principaux obstacles à une bonne circulation du transport en commun assuré par les taxis-motos à Saint-Marc. Le transport en commun doit être une priorité pour l'État haïtien car la population augmente chaque moment et le besoin de se déplacer pour une raison ou d'une autre est au cœur de toutes les activités humaines. L'enjeu du transport en commun devient trop important pour être passée inaperçu. L'État doit apporter des moyens de solution vitaux pour contrôler le flux de chauffeurs taxis-motos qui entre sur le marché car, nous savons que le transport par taxi-moto réduit le niveau de chômage et crée une certaine valeur ajoutée dans l'économie. Cependant, nous n'ignorons pas tous les dommages que peut aussi bien créer cette activité. Nous pensons qu'il est possible de limiter les effets négatifs liés à cette activité si l'on tient compte d'une planification stratégique du secteur. Le fait de pouvoir acheter une motocyclette ne doit signifier en aucun cas que l'on peut être chauffeur de taxi-moto. Nos déplacements sont de plus en plus individuel, plus fréquents. En ce sens, nous avons pu comprendre que les taxis-motos constituent un maillon fort de la mobilité urbaine. Pierre Merlin a si bien dit que : « Le transport urbain bien réglementé constitue un corollaire de développement et un élément de cohérence entre les différents facteurs de ce développement⁹⁵ ». En conséquence, le système de transport urbain dans la commune de Saint-Marc assuré par les taxis-motos ne doit pas être, à cause de la surpopulation, improvisé et inadapté sans aucune règle ; mais de préférence, il doit être un système agencé à un processus d'urbanisation planifié

⁹⁵ P. Merlin, op cit, p 76.

ou aléatoire n'aura plus sa place. La ville de Saint-Marc peut être en effet servir de modèle au reste du pays. Les citoyens de la ville vivront mieux et l'on enregistrera moins de cas d'accidents. Cependant, l'importance que les pouvoirs publics accorderont à ce secteur déterminera la suite.

Enfin, pour y arriver, nous sommes basés sur les résultats de notre enquête, aussi nous avons vérifié notre hypothèse secondaire I et II. Au cours de l'élaboration de notre travail de recherche, nous avons confronté à de nombreux problèmes comme d'ordre théorique, pratique, manque d'information, etc.

Afin d'aider les autorités à avoir une vue sur ce travail, nous leurs recommandons les suggestions qui suivent.

- Actualisation du plan national de transport.
- Réalisation d'une charte routière officialisant et règlementant une classification routière (**National, départemental, communal**) et définissant des niveaux de services.
- Mettre effectivement en place un système efficace et durable d'entretien routier, articule autour du fonds d'entretien routier et du MTPTC.
- Amélioration de la qualité de services du transport en commun.
- Faciliter l'accès aux stations (par exemple : allées pédestres et cyclables, Panneaux, mise en valeur de l'espace environnant).
- Renforcer la formation des conducteurs pour une conduite efficace et sans heurt.
- Renforcer les policiers de la DCPR pour veiller et faire respecter les principes de la route.
- Faire des transports en commun une question prioritaire dans la planification urbaine.

- Faciliter la participation du secteur privé dans les infrastructures de transport.
- Etablissement et mise au point d'un plan de sécurité routière, incluant la mise au point de procédures de gestion des crises en cas de catastrophes naturelles.
- Développer le réseau routier pour une meilleure intégration régionale.
- Création d'un cadre légal du taxi-moto.

Bibliographie

- 1 **AGOSSOU, N**, *La diffusion des innovations : l'exemple des Zémidjan dans l'espace béninois*, in cahier du Québec, volume 47, 368 p.
- 2 **ANKERL, Guy**, *Faits, conséquences et politiques*. Paris, Berger-Levrault, 1987. 145 p.
- 3 **BASTIE, J**, et Al, *L'espace urbain*. Paris : Masson, 1980, 384 p.
- 4 **BAILLY, A**, *La perception de l'espace urbain*, Paris : centre de recherche urbanistique, 1987, 265 p.
- 5 **BAHEREL, C** et Al, *Manuel d'urbanisme pour les PVD*, Vol 4 : Les Transports urbains 1990, 230 p.
- 6 **BEAUJEU-GARNIER, J**, *Géographie urbaine*. Paris ; Armand Colin, 1980,360 p.
- 7 **BERNADIN, Ernst**, *aménagement du territoire et développement*, cours préparé, 28 p.
- 8 **BERNARDIN, Ernst**, *L'espace caraibéen*, Antilles S.A, Port-au-Prince, Mars 1995, 304 p.
- 9 **BERNARDIN, Ernst**, *L'espace rural haïtien*, l'Harmattan, Paris, Novembre 1993, p
- 10 **BONAFOUS, Alain**, *le système des transports urbains*, éditions INSEE, 1996,345 p.
- 11 **CADET, Marlène**, *Le Transport en commun dans l'aire métropolitaine de Port-au-Prince : Tendances, problèmes actuels et perspectives*, Mémoire de licence en Sciences Administrative, INAGHEI, 1987,136 p.

- 12 **DUPUIS, G** et **GUÉDON, M, J**, *droit administratif*, Armand Colin, Paris, 1986,345 p.
- 13 **Esquisse de Plan d'Urbanisme pour la ville de Saint-Marc**, *appui aux autorités gouvernementale et locales pour la planification et la gestion de travaux de reconstruction ou de rénovation 6 pôles de développement*, Nov. 2013

- 14 **FRANÇOIS, Ascher** et **GIARD Jean**, *Demain la ville (urbanisme et politique)*, Paris, Éditions Sociales, 1975,245 p.
- 15 **GERMAIN, Enomy**, *Coup d'œil sur la pauvreté en Haïti*, Port-au-Prince, août 2014,234 p.
- 16 **GODARD, X**, *Les transports et la ville en Afrique au sud Sahara*, le temps de la débrouille et du désordre inventif, éd Kartala-INRETS, 235 p.

- 17 **GUEZÈRE, A**, *acteurs et usagers pour un mode de transport artisanal*, université de Lomé, 256 p.
- 18 **Immatriculation et circulation des véhicules en Haïti**, *décret-loi abrogé le 26 Mai 2006*, 360 p.
- 19 **KNIGHT, Alan**, *urbanisation et ville traditionnelle*, édition continuité, 9 juillet 2017, 180 p.
- 20 **LABORDE, P**, *Les espaces urbains dans le monde*, Paris : Nathan, 1989, 237 p.
- 21 **MANHEIM, M.**, *système analytique de la transportation fondamentale*, Edit La press MIT, Cambridge, 1979, 134 p.
- 22 **MARCADON, J ; et Al**, *les transports, géographie de la circulation dans le monde d'aujourd'hui*, Ed Masson, 1990 ,208 p.
- 23 **METELLUS, E, Smith**, *Méthodologie à la recherche scientifique*, Port-au-Prince, 61 p.
- 24 **MTPTC**, *Manuel d'opérations pour la sécurité routière*, juin 2015, 34 p.
- 25 **MTPTC**, *Stratégie Nationale de sécurité routière, février 2015*, 280 p.
- 26 **OLIVIER, Djems**, Haïti : transport en commun, un casse-tête, journal le nouvelliste, juin 2006.
- 27 **PAULET, Jean-Pierre**, *Manuel de Géographie urbaine*, Édition Armand Colin, 2009, 269 p.
- 28 **PELLETIER, J et Al**, *villes et urbanisme dans le monde*, Éd Colin, 1980, 145 p.
- 29 **PIERRE. Merlin**, *les transports dans la région parisienne*, In : Annales géographie, 1967, 232p
- 30 **PUEL, J**, *Transports en commun dans les villes*, Lapress : France, 1997, 235p
- 31 **PNUD**, *Esquisse de plan d'urbanisme pour la ville de Saint-Marc*, Février 2013, 54 p
- 32 **RIVERO, J., WALINE**, *Droit administratif*, 18^e édit, Programme plus, février 2000, 540 p.
- 33 **ROLAND, Ries**, *Les transports urbains : quelles politiques pour demain*, juillet 2003, 225 p.
- 34 **THOMAS, Claude**, *Le transport urbain à Port-au-Prince*, Février 2008, 99 p.
- 35 **TRIBILON, Jean François**, *l'Urbanisme*, la Découverte 3^{em} Edition, 2009, 258 p.

- 36 **VERON, J**, « *L'urbanisation du monde* », Alternatives internationales, Paris, 2006, 256p
- 37 **VIDAL, A**, Démographie, *Elément d'analyse et évolution du peuplement urbain*, 2002, 186 p.
- 38 **VENNETIER, P**, *Les villes d'Afriques tropicales*, 1976, 145 p.
- 39 **OLVERA, Lourdes Diaz**, *Les motos-taxis dans les villes d'Afrique au sud du Sahara*, Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007, 135 p.
- 40 **WOLKOWITCH et Al**, *Géographie des transports*, Éd Colin, 1990, 135 p.
-
- 41 **Planification des villes secondaires et leur région-Saint-Marc**, *Rapport d'étage-Synthèse des activités de concertation*, 6 mars 2012, 135 p
- 42 **Plan de Financement des services publics communaux**, *éd Local plus*, juil. 2015, 230 p.
- 43 **Ville de Saint-Marc plan d'urbanisme**, *plan et règlement de zonage*, CNUEH-Habitat, PNUD, 1997, 125 p.

UNIVERSITÉ D'ÉTAT D'HAÏTI
INSTITUT NATIONAL D'ADMINISTRATION, DE GESTION ET DES HAUTES
EUDES INTERNATIONALES

(INAGHEI)

Questionnaire d'enquête adressé aux chauffeurs de moto et des habitants Saint-Marc

Thème de Recherche : Transport en commun / Urbanisation

Ce questionnaire est un outil de recherche conçu par **JEANTIL** Grégory et **THÉRA** Carl-Hens dans le cadre de la rédaction de notre mémoire de sortie ainsi formulé : « **Problème de déplacement et accidents de circulation provoqués par les taxis-motos au regard de l'inadéquation des réseaux routiers et le non-respect des normes de l'urbanisation de 2008 à 2015 : cas de la commune de Saint-Marc.** » En vue d'obtenir *le grade de licencié* en Sciences Administratives, Option : *Administration Publique*. Nous vous assurons que les informations collectées à travers ce questionnaire seront utilisées seulement dans le cadre de la préparation de notre mémoire.

Merci pour votre sincère collaboration !!

Kesyonè ankèt sa adrese ak abitan,chofe moto yo epi lopital kinan komin Sen-Mak

Dat.....

Dire antrevi an :

Kesyone # :

Kesyonè pou diferan moun ki gen difikilte pou deplase nan komin lan

1- Depi kilè ou ap viv SenMak?

a) 0-5 b) 5-10 c) 10-20 d) 20 et +

2- Ki Seks ou ?

Wi () Non ()

5- Ou gen plak et asirans ?

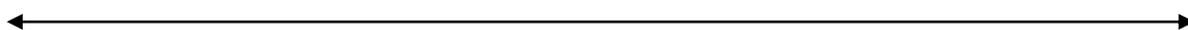
Wi () Non ()

6- Eske ou gen lot metye ?

Wi () Non ()

7- Ki lot liye?

Fonksyone () Teknisyen () komesan () Autre ()



Kesyonè pou lopital nan senmak

1. Ki sevis lopital la bay?

.....

2. Konbyen moun nou estime ki frekente lopital la pa jou?

1-10 () 10-20 () 20-40 () 40-60 () 60-80 () 80-100 () 100-plis ()

3. Eske nou resevwa ka aksidan moto?

Wi () non () Sinon, sote Kesyon 7 la.

4. Konbien ka aksidan pou piti nou anregistre pa jou ?

(1-3) (3-5) (5-8) (8-plis)

5. Kisa ki lakoz gen aksidan moto sa yo ?

.....

6. Nan ki ane nou estime nou jwenn plus ka aksidan moto?

2008-2009 () 2010-2011 () 2012-2013 () 2013-2015 ()

ANNEXES

LES TYPES DE VÉHICULES ASSURANT LE TRANSPORT DANS LA COMMUNE DE SAINT-MARC



Le Tap-Tap (la camionnette)



Le minibus



Le bus moyen



L'autobus ou le bus



Le canter bus



Le camion bus



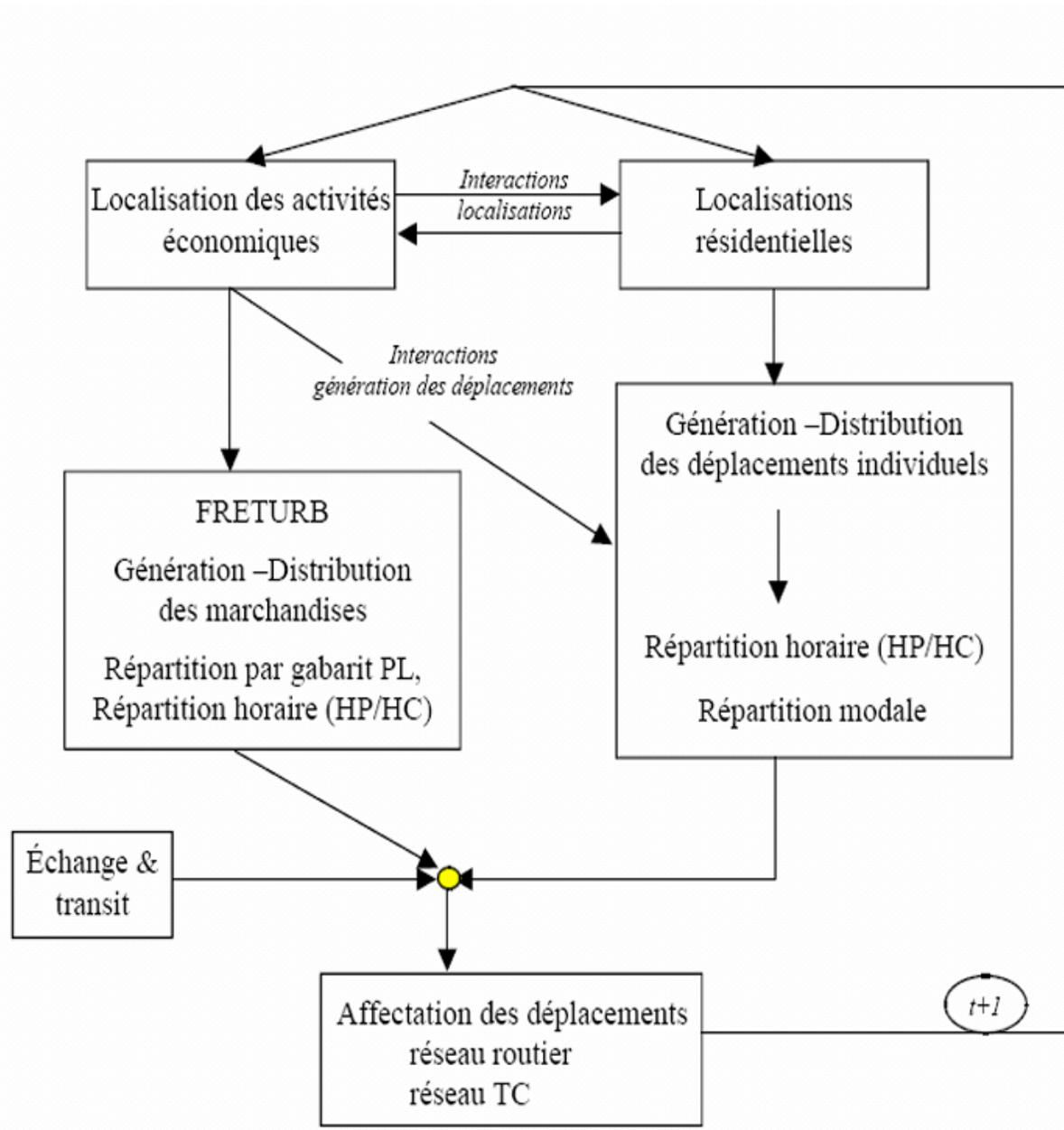
Le camion boîte



La voiture (Taxi)



Figures : Schéma simplifié du système modélisé par SIMBAD (Variables endogènes)



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

Source :