

# Un système de transport adapté aux besoins de circulation à Port-au-Prince

Hugues Georges Rameau

**Résumé :** Avec une population estimée à 2 470 762 habitants en 2012 [1], l'Aire Métropolitaine de Port-au-Prince (AMP) est caractérisée par une grande proximité entre lieux d'activités et lieux de résidence. La croissance rapide et non régulée de l'AMP au cours des dernières décennies l'a rendue très vulnérable. La population y est souvent contrainte de s'auto-organiser et y effectue le plus fort pourcentage de ses déplacements quotidiens. L'occupation illégale de l'emprise des voies publiques perturbe constamment la circulation générale sur les tronçons urbains de l'AMP, provoquant ordinairement l'arrêt total de la circulation. Le dysfonctionnement actuel du système de transport de l'AMP a des répercussions très néfastes sur l'ensemble des secteurs d'activités entraînant, entre autres, des augmentations des coûts de production et d'exploitation ainsi que des hausses drastiques des prix à la consommation. Il devient indiscutablement urgent de prendre certaines mesures de redressement permettant de parvenir à un système de transport satisfaisant les besoins de transport et de circulation dans l'AMP. Cet article vise à présenter les principales options à considérer en vue de rationaliser les transports et la circulation des personnes et des biens dans l'AMP.



**Rezime :** Karakteristik espas vil Pòtoprens lan, ki gen yon popilasyon anviwon 2 470 762 moun nan ane 2012 [1], se rapwochman ki genyen ante spas ki gen aktivite yo ak espas kote moun rete yo. Devlopman rapid Espas Vil Pòtoprens lan (AMP an franse) pandan dis ane ki sot pase yo rann li vrèman frajil. Anpil fwa, popilasyon an konn nan obligasyon pou li òganize tèt li pou kont li epi, an jeneral, yo mache apye pou yo regle pi fò nan tout sa yo bezwen pandan yon jounen. Fason moun yo pran lari a pou yo, ilegalman, an toujou deranje sikilasyon an nan pati wout ki genyen nan AMP a, sa konn lakoz sikilasyon an bloke nèt-ale. Move fonksyonman sistèm transpò a nan AMP genyen konsekans negatif sou tout aktivite ki genyen yo, sa ki lakòz tou, pi plis kòb depanse pou pwodwi yo ak pou jere yo epi pou pri machandiz monte rapidman lè moun ap achte. Vin genyen, tout bon, yon nesosite, ki pa kab tann, pou gen aksyon ki fèt pou amelyore sistèm transpò a, yon fason pou trafik moun epi machin rive fèt pi byen nan AMP a. Nan atik sa a nou ap prezante kèk chwa tout moun kab konsidere pou mete lòd nan transpò ak nan sikilasyon moun epi machandiz nan AMP a.

## 1. INTRODUCTION

Un système de transport doit satisfaire au moins deux exigences fondamentales : la sûreté et l'efficacité. Son but ultime est de satisfaire convenablement les besoins de mobilité et d'accessibilité propres à un territoire donné en mettant en interaction un ensemble de composants. Quel que soit le territoire considéré, une question fondamentale demeure : comment allouer de façon optimale des ressources limitées à la production d'un bien non stockable pour satisfaire une demande en constante évolution ? Le lecteur averti comprendra aisément que toute tentative visant à répondre à cette question nécessite d'adopter une approche pluridisciplinaire. Le présent travail vise à aborder la problématique des conditions de transports et de circulation dans l'AMP en se basant sur les dernières publications répertoriées sur le sujet et s'inscrit dans le cadre général du Cahier thématique du GRAHN qui vise à déterminer les interventions à entreprendre par l'Etat-Haïtien, mise à part la régulation, pour améliorer le fonctionnement du système de transport dans l'AMP où l'offre de transport public relève presque totalement de l'industrie privée.

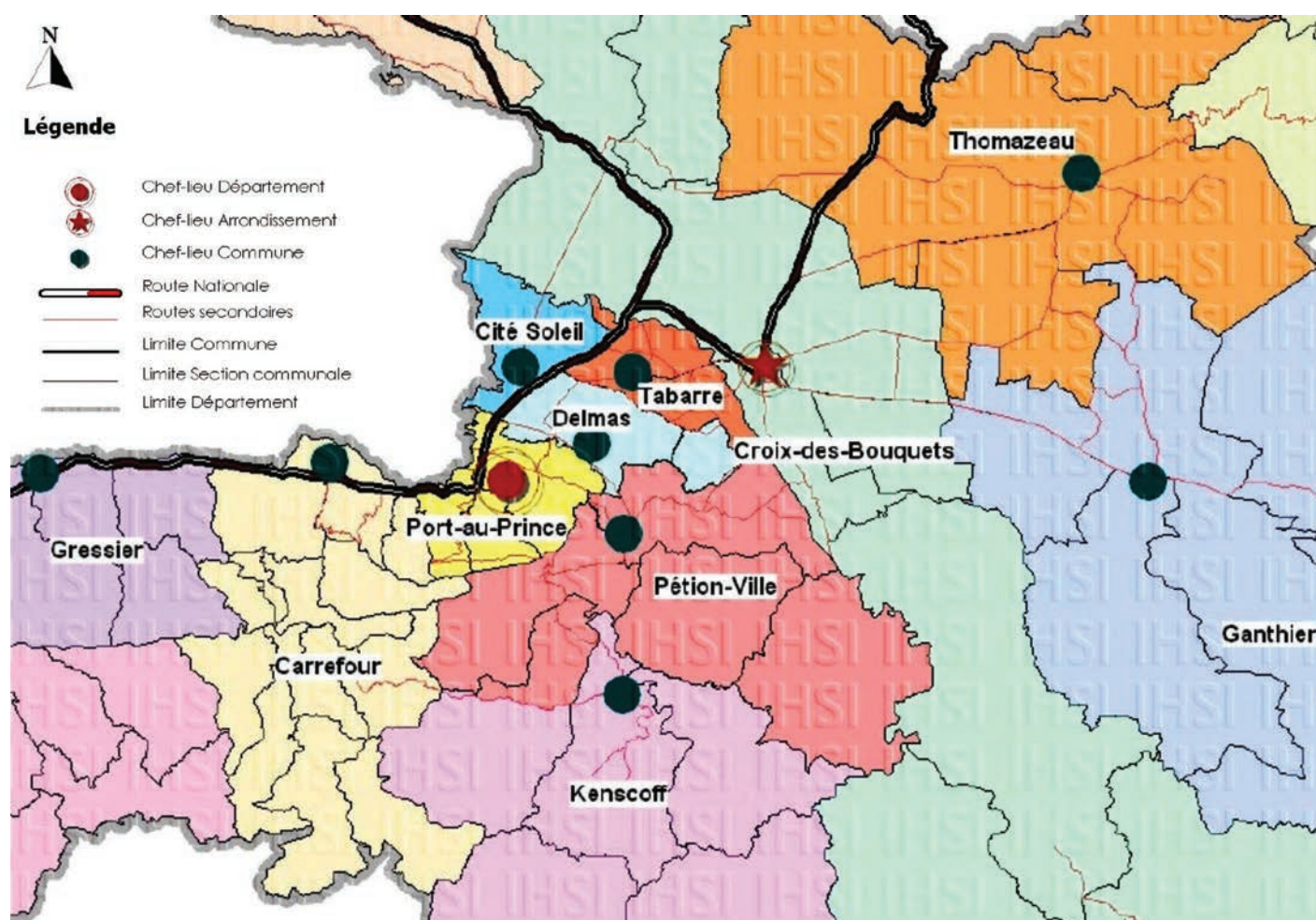
## 2. TRANSPORT ET CIRCULATION DANS L'AMP – SITUATION ACTUELLE

L'AMP (carte 1) renvoie généralement à un espace géographique en évolution regroupant en tout ou en partie les territoires des

communes de Port-au-Prince, Delmas, Pétion-Ville, Carrefour, Croix-des-Bouquets et Kenscoff [2, 3]. L'AMP est limitée à l'Ouest par la mer, au Nord par les localités de Beudet et Bon Repos, à l'Est par la ville de la Croix-des-Bouquets et les localités de Frères et Méyotte, au Sud par le quartier de Thomassin et Morne l'Hôpital, au Sud-ouest par Mariani [3].

### 2.1 Activités et déplacements dans l'AMP

Il y a une grande proximité entre lieux d'activités et de fréquentation et lieux de résidence dans l'AMP. Les écoles, tous types confondus, y constituent avec les marchés les principaux lieux de fréquentation. Les centres hospitaliers et les espaces récréatifs sont moins nombreux et peu fréquentés par rapport aux écoles et aux marchés. Le primaire et le secondaire des secteurs formel et informel se côtoient, s'interpénètrent, s'imbriquent dans l'AMP [5]. Les différents marchés publics du centre-ville forment un grand espace commercial où places publiques, trottoirs, galeries et chaussées, propriétés privées et propriétés publiques participent tous à sa dynamique commerciale [6]. La croissance rapide et non régulée des dernières décennies a transformé Port-au-Prince en une vaste agglomération vulnérable, violemment inégalitaire, ne fournissant aucun service de base à une grande partie de la population qui est contrainte de s'auto-organiser [7]. Des poches d'habitat spontané entourant les quartiers « huppés » éloignés du centre semblent constituer, à cause de la contiguïté, les extensions des zones résidentielles de



**Carte 1** Territoire dans lequel est circonscrite l'Aire Métropolitaine de Port-au-Prince (AMP)

Source de la carte : Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (IHSI) [4].

haut et moyen revenus [3]. Au cours de l'année 2000, trois cent cinquante sept (357) aires *bidonvillisées* occupant une surface totale de 1 862 Ha ont été identifiées [8 cité dans 5]. Globalement, l'AMP a été marquée par un processus de développement sans contrôle d'aménagement et une transformation des différentes communes qui la constitue. Ce double phénomène ainsi que la croissance de la population se sont traduits par un élargissement de la tâche urbaine (Tableau 1) [9].

**Tableau 1** Trois indicateurs urbains de l'AMP.

INDICATEURS	ANNÉES		
	1976	1988	1996
Tâche urbaine	3 500 Ha	6 694 Ha	11 200 Ha
Population	640 000	1 566 880	2 260 000
Véhicules	16 400	n d	n d

Sources : Plan de Développement de Port-au-Prince et de sa Région Métropolitaine 1976, 1988 et 1996, SNC Lavalin International, HAI-94-003 (PNUD-CNUEH-HABITAT) cité dans [9]

Environ 1 000 000 de déplacements motorisés de personnes entrant et sortant du centre ville de Port-au-Prince, dont 80 % en transports collectifs (TC) ont été relevés en 1997 [2]. Le plus fort pourcentage des déplacements quotidiens se fait généralement à pied en raison des très faibles revenus des résidents, de la localisation des résidences par rapport aux zones d'activité et de fréquentation, de l'importance du chômage et des différents tarifs urbains relativement élevés pour les usagers [10].

## 2.2 Le cadre légal et les principaux acteurs

Les textes de loi haïtiens relatifs à l'urbanisme et à la circulation font de la Municipalité la seule entité chargée de la délivrance des « bon pour exécution ». Les actions quotidiennes des municipalités relevant de l'urbanisme opérationnel ayant été abandonnées au fil des années, il en est résulté une situation urbaine catastrophique, malgré la loi de 1937 sur l'urbanisme, celle de 1963, qui fixe des « règles spéciales relatives à l'habitation et à l'aménagement des villes et des campagnes, en vue de développer l'urbanisme » et du décret de 1982 qui indique « les règles spécifiques relatives à l'habitation et à l'aménagement de nos

cités et agglomérations rurales et urbaines». Le décret de 1982 aborde aussi l'aspect des infrastructures viaires urbaines [5].

### 2.3 Les moyens de transport et le niveau de service

Le système de transport de l'AMP est inadapté et inefficace. Il reste artisanal dans son mode de fonctionnement et ses pratiques d'exploitation. Il est très atomisé dans sa structure de possession des équipements et incapable de libérer des excédents permettant le renouvellement du parc [3].

#### 2.3.1 Les types d'infrastructures et leurs états

La RN1, la RN2, la RN3 et la route de Kenscoff constituent les seuls accès ou sorties de l'AMP (Carte 2). Ces axes routiers sont l'objet de pression exercée par les riverains qui érigent des constructions sur les accotements ou en bordure des fossés longitudinaux, aggravant considérablement les conditions de circulation. Ce phénomène d'occupation illégale de l'emprise

de la voie publique perturbe la circulation générale sur les tronçons urbains de ces voies; les véhicules de transport de marchandises ainsi que les transports collectifs effectuent des arrêts intempestifs sur la route, provoquant très souvent l'arrêt total de la circulation [10].

Le réseau routier de l'AMP fait face à des problèmes divers liés à la gestion de la circulation, à la dégradation des infrastructures et, dans certains cas, à des problèmes de capacité. Entre 1972 et 1976, l'AMP était dotée d'un réseau routier dont l'extension était de 395 kms dont seulement 100 kms étaient revêtues [10]. L'extension actuelle du réseau viaire de l'AMP reste à déterminer. Selon les fonctions remplies, les infrastructures viaires de l'AMP peuvent être classées en trois catégories [3]: premièrement, des voies du réseau primaire offrant des possibilités de liaison avec les autres zones géographiques du pays; deuxièmement, des voies qui, bien que dotées d'éléments géométriques inadéquats, sont assimilées à des collectrices ou à des voies secondaires;



Carte 2 Accès ou sorties de l'aire métropolitaine de Port-au-Prince

Source : CNIGS, MTPTC [11].

troisièmement, des routes que l'on peut assimiler à des voies de quartier.

Les infrastructures viaries de l'AMP n'ayant pas d'effets structurants sur le tissu urbain, une principale difficulté majeure réside dans l'absence de continuité du réseau [12]. Au cours des dernières décennies, les rues locales ont été dimensionnées et conçues suivant les caprices de lotisseurs informels qui, ignorant les normes élémentaires d'urbanisme et de circulation, érigent de nouveaux quartiers bidonvillisés [13]. Il n'existe pas de gares routières dans l'AMP. Ce qui fait office de gares sont : un espace situé au Portail Léogane entre les rues O. Durand et Dehoux et un certain nombre « d'artères » et routes des communes de l'AMP comme le Boulevard Jean-Jacques Dessalines, le Boulevard la Saline, etc. [10]. La plus grande partie des routes urbaines de l'AMP est dépourvue de trottoir. Les infrastructures piétonnes existantes sont généralement occupées, encombrées ou annexées [9].

Le port international de Port-au-Prince, l'ancien port de la Hasco, le port des caboteurs à moteur de la Saline et le port de cabotage pour voiliers de Cité Soleil constituent les plus importants générateurs de trafic terrestre induit par le transport maritime [10]. Le cabotage maritime, en tant que deuxième mode de transport intérieur, assure environ 10 % du trafic des passagers et 18 % du fret [14]. Le cabotage maritime est artisanal et dangereux ; la plupart des bateaux ne sont pas équipés de gilets de sauvetage. L'embarquement et le débarquement des personnes et des biens se font souvent à dos d'hommes.

S'agissant de transport ferroviaire, la première concession pour la construction d'un tramway fut accordée en 1876 à un groupe de financiers de New York, qui fondèrent la Compagnie des Chemins de Fer de Port-au-Prince (CCFPP). Le 17 janvier 1878, la CCFPP inaugura un service de tramway ; les trains interurbains partageaient la rue avec les urbains. Le tramway de Port-au-Prince disparut complètement en 1932 [15]. Les dernières compagnies de chemin de fer ont cessé de fonctionner en Haïti entre 1970 et 1980. Avec la disparition du chemin de fer local utilisé pour le transport de la canne à sucre à l'usine sucrière de la HASCO, Haïti ne dispose d'aucun réseau ferré [16].

### 2.3.2 Véhicules de transport et places offertes

Sur un total de 21 387 véhicules inventoriés dans l'AMP en 2005 pour le transport de passagers, on a recensé 13 943 tap-tap et assimilés, 7 444 taxis, et 1 199 motos taxis [17]. Le transport pour compte propre, assuré par des voitures particulières (neuves et usagées), consomme beaucoup d'espace public en ne transportant qu'une très petite quantité d'actifs ou d'écoliers. Il y a lieu de noter que les trois entités désignées par la loi, en l'occurrence le Service de Contrôle de la Circulation des Véhicules (SCCV), la Direction Générale des Impôts (DGI), l'Office d'Assurance des Véhicules contre Tiers (OAVCT) sont dans l'incapacité de fournir des données exactes sur la composition du parc véhiculaire de l'AMP [10]. Les transports collectifs de personnes dans l'AMP sont assurés par [3, 5] :

- La Compagnie **SERVICE PLUS** qui exploite six itinéraires avec 115 autobus américains de grande et moyenne capacité, offrant un maximum de 5 750 places assises. Toutes les routes exploitées passent par le centre historique de Port-au-Prince. La distribution du matériel roulant dans l'AMP est telle que 50,43 % des autobus desservent Pétion-Ville (via Bourdon et Delmas), 26,96 % la région Martissant-Mariani (RN2) et 22,61 % la Croix-des-Bouquets (RN1).
- L'Entreprise d'État « **DIGNITE** »<sup>1</sup> qui assure de façon exclusive le ramassage scolaire à l'aide d'autobus de grandes capacités et des minibus. Cette compagnie transporte un maximum de 3 340 écoliers dans l'AMP. Les quartiers de l'AMP desservis par ces véhicules sont : Pétion-Ville, Delmas, Bourdon, Lalue, Frères, Tabarre, Santo (Croix des Bouquets), Bon Repos, Cité Soleil, Petite Place Cazeau, Martissant, Mariani et le Centre ville de Port-au-Prince.
- Une pléthore **d'opérateurs privés** travaillant à bord de divers moyens de déplacement. Ces opérateurs privés transportent le plus fort volume d'usagers avec des véhicules (neufs ou usagés) dont les capacités varient de six à cinquante places assises nominales. Il s'agit majoritairement d'exploitants individuels qui louent un véhicule à la journée (78.1 %), ou qui ont signé un contrat de location-vente avec un propriétaire, ou qui sont eux mêmes propriétaires du véhicule (20.4 %).

### 2.3.3 Les principaux itinéraires et les tarifs

Deux principaux types d'itinéraires<sup>2</sup> sont en exploitation à Port-au-Prince : les lignes traditionnelles et les lignes de rabattement. Les lignes traditionnelles regroupent les itinéraires historiques et ceux qui au fil des années ont été créés, modifiés et sectionnés par les exploitants. Les axes principaux étant généralement utilisés comme itinéraires de transport de personnes par les exploitants de TC urbain, l'usager se voit souvent obliger à parcourir des distances plus ou moins longues avant d'atteindre le point où il peut aborder un véhicule ou changer de moyen motorisé avant d'atteindre sa destination. Les lignes de rabattement, quant à elles (Arcachon 32, Delmas 31, Delmas 33, Delmas 75...) sont nées de l'existence d'une forte demande de déplacement dans une zone « récemment urbanisée » et du fait aussi que la route servant d'itinéraire est une voie revêtue. Les lignes de rabattement relient un axe principal et une zone résidentielle relativement éloignée de la voie principale. En 2005, 167 lignes de transport collectif de passagers ont été inventoriées [3].

Les tarifs de TC fixés par les Pouvoirs Publics n'ont jamais été respectés par les exploitants qui, parfois, ont participé à établir les grilles tarifaires. Pour faire face à l'accroissement des prix

1. Les renseignements sur cette entreprise de transport ont été tirés du Nouvelliste du 4 décembre 2000.

2. Dans le cadre du présent document, est considéré comme itinéraire, la route empruntée par un véhicule de transport de passagers ; le coût de la distance parcourue ou du temps mis pour le faire par un usager à bord dudit véhicule est le tarif.

au détail des carburants, les exploitants augmentent unilatéralement le tarif officiel sur tous les itinéraires ou sectionnent une route urbaine en plusieurs tronçons avec application du tarif de l'itinéraire originel sur chacune des sections nouvellement créées [5].

### 2.3.4 Qualification du niveau de service

Les moyens de transport collectif transportent à longueur de journée, un nombre excessif d'usagers qui voyagent régulièrement dans la plus grande incommodité sans pourtant atteindre leur destination dans le temps escompté [18]. Les services de transports collectifs démarrent vers 5 heures du matin. A peu près vers 21 h 30, aucun véhicule de transport collectif n'est disponible. Deux périodes de pointe sont généralement observées à Port-au-Prince. La première va de 6 h 30 à 9 h 30 et culmine entre 7 h et 8 h. La seconde s'étend de 16 h à 19 h 30 avec un dominant entre 16 h 30 et 18 h 30. Le trafic reste élevé jusqu'à 19 h puis décroît régulièrement jusqu'à 21 h [19].

## 3. OPTIONS D'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION DANS L'AMP

Le principal enjeu des transports motorisés est de parvenir à des réseaux offrant à la fois une large accessibilité et une grande mobilité dans une perspective d'évolution continue de la demande. Le gestionnaire des réseaux de transport doit avant tout faciliter et sécuriser les déplacements à pied et optimiser les transports collectifs. La première priorité consiste donc à élaborer un schéma d'aménagement de l'AMP, concevoir des plans d'urbanisme pour les différentes villes qui la constituent et élaborer une politique de transport prenant en compte les besoins des différents acteurs. Ces outils sont indispensables à la coordination des actions sur le terrain, à la détermination des priorités à mettre en œuvre et à la gestion des risques. Il est nécessaire de parvenir à une politique d'urbanisme d'ensemble cohérente et une politique de transport qui, tout en respectant les libertés individuelles, favorise le développement de moyens de transport adaptés aux besoins de l'AMP. Les pouvoirs publics doivent chercher à établir continuellement une certaine cohérence entre le spatial, le social, l'économique, la mobilité et l'accessibilité.

La deuxième priorité est d'établir un réel climat de sécurité permettant la libre circulation des biens et des personnes et de créer les conditions pour parvenir à une gestion efficace des différents réseaux de transport de l'AMP. Il convient de maîtriser l'existant afin de prendre les dispositions pour rationaliser le système de transport et garantir une évolution contrôlée permettant de réduire les nuisances et d'améliorer le niveau de service. Il y a lieu d'accorder une attention particulière aux points suivants.

### 3.1 Créer un organisme de gestion des transports et de la circulation dans l'AMP

Un organisme de gestion des transports et de la circulation dans l'AMP doit avoir comme mission première de conduire

les différents acteurs concernés à s'accorder sur une vision commune des transports et de la circulation dans l'AMP. Cet organisme doit ensuite, en accord avec la politique de transport établie, mettre en œuvre une exploitation optimale des réseaux de transport dans l'AMP. Placé sous la tutelle du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC), cet organisme, qui doit être légalement compétent et financièrement autonome, s'évertuera à maîtriser les différents critères influençant la décision du demandeur, à savoir : les tarifs, les vitesses admises, les longueurs d'itinéraires, les gares, la sécurité, le contrôle des capacités, les plages horaires de disponibilité des services de transport, les temps de parcours, la fréquence, les conditions de confort, etc. Cet organisme sera responsable du contrôle du réseau, du maintien de la viabilité et de la sécurité sur le réseau, de la régulation des circulations en coordination avec la Police routière, de l'aide au déplacement et à l'information des usagers ainsi que de la gestion de la demande. L'organisme de gestion des transports et de la circulation dans l'AMP devra particulièrement : 1) organiser les transports collectifs de personnes de manière à satisfaire les besoins socio-économiques de l'AMP ; 2) rationaliser le transport des biens à travers l'AMP ; 3) créer les conditions pour garantir le respect des libertés individuelles de choix des moyens de transport ; 4) développer un plan permettant d'optimiser les conditions d'évacuation dans l'AMP en cas de catastrophe naturelle.

### 3.2 Garantir un climat compatible avec les règles régissant un état de droit dans l'AMP

La création d'un climat où tous les acteurs puissent interagir dans le respect des droits des uns et des autres est un pré-requis à la réussite de tout projet d'envergure dans l'AMP. L'Etat Haïtien doit parvenir à regagner la confiance des citoyens dans sa capacité à faire respecter les lois et les normes établies conformément à la constitution de la République. Faute de quoi, on n'obtiendra qu'une rentabilité minimale des ressources mises en œuvre.

### 3.3 Créer les conditions en vue d'une maîtrise de la demande de transport

La localisation des activités sur le territoire est un aspect très important à côté de la nécessité de garantir la circulation en toute sécurité. Il est donc crucial de réaliser des enquêtes précisant les principales origines et destinations des usagers et biens à transporter, les itinéraires actuels, les localisations des activités générant les trafics ainsi que les attentes et les préférences des usagers. Il faut ensuite anticiper et gérer les flux en réorganisant le mieux possible les principaux générateurs de déplacements dans l'AMP. Il convient aussi de maîtriser les fluctuations du trafic en fonction du temps afin de déterminer les vitesses optimales et le nombre de voies nécessaires pour chaque itinéraire.

### 3.4 Réorganiser l'offre de transport dans l'AMP

Améliorer les conditions de mobilité des biens et des personnes réclame une réorganisation des infrastructures et des entreprises

de transport. Concernant les infrastructures, il convient de réorganiser les circuits pour parvenir à une meilleure desserte de l'AMP et faciliter la circulation. Parallèlement, il y a lieu d'organiser les connections interurbaines et de construire des gares routières interurbaines dont les localisations devront préalablement faire l'objet d'études. Il faut ensuite relocaliser les activités qui obstruent les trottoirs et les chaussées, organiser un contrôle efficace des différents types de véhicules habilités à circuler dans l'AMP et mettre à jour le code de la route. Un plan de déplacement urbain (PDU) de l'AMP devra permettre de rationaliser l'usage des différents moyens de transport. S'agissant des entreprises de transport (publiques et privées), l'accès à la profession doit être réglementé tout en facilitant l'accès à la formation et à la création de sociétés de transport pour compte de tiers.

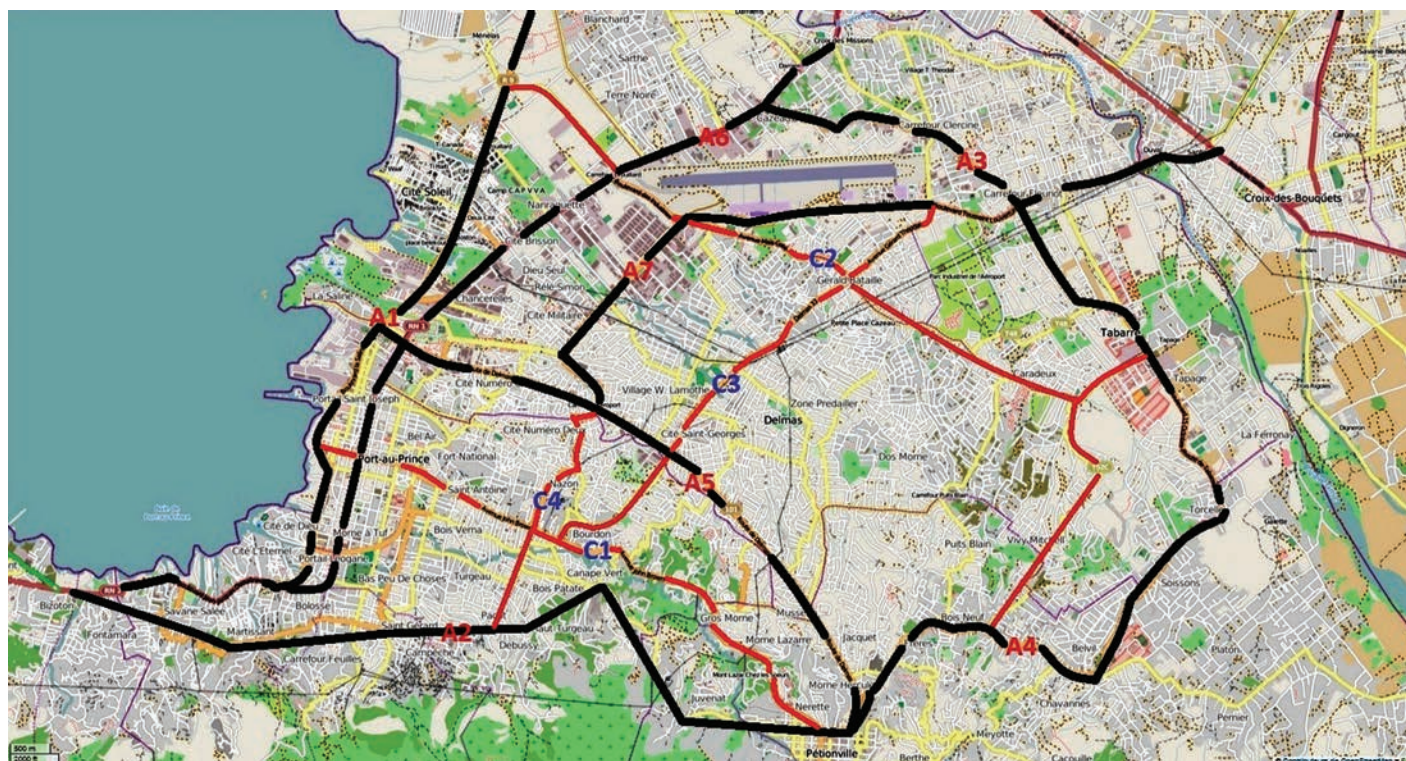
### 3.4.1 Réaliser des voies contournant les Centres urbains raccordés à des axes structurants

Des voies de contournement doivent être réalisées ou adaptées de manière à drainer les trafics de transit le plus directement possible vers les destinations finales à des vitesses raisonnables de l'ordre de 50 km/h (carte 3).

Toutefois, il convient de garder à l'esprit que les travaux de réaménagement ou de construction d'infrastructures de transport doivent être le résultat de processus de planification et d'études incluant des enquêtes diverses. De manière spécifique, des

études doivent préciser l'opportunité d'opérer les modifications suivantes :

- Elevés au rang de routes principales (Boulevards) ou adapter les gabarits des axes routiers suivants en fonction des trafics projetés pour une période de l'ordre de 30 ans à compter de la réception des travaux :
  - A<sub>1</sub>** : De Bizoton (Marine Haïtienne) à la RN1 en passant par Boulevard Harry Truman, Boulevard La Saline, Route Neuve traversant Cité-Soleil, réaménager les intersections et étudier la nécessité de faire passer la route à 6 voies;
  - A<sub>2</sub>** : Réétudier la route Canapé-vert / Pétion-ville avec contournement via Pacot en direction de Martissant;
  - A<sub>3</sub>** : Réétudier le Boulevard 15 octobre de Cazeau à la jonction avec la route de Frère;
  - A<sub>4</sub>** : Réétudier la Route de Frère de la jonction avec le Boulevard 15 octobre jusqu'à Pétion-Ville;
  - A<sub>5</sub>** : Réaménager les intersections le long de la Route de Delmas à réévaluer dans sa globalité;
  - A<sub>6</sub>** : Réaménager les carrefours le long du tronçon de la RN1 localisé entre la jonction avec la Route Neuve et la RN3;
  - A<sub>7</sub>** : Etudier les besoins de réaménagement des carrefours le long du Boulevard Toussaint Louverture entre Carrefour de l'Aéroport et Carrefour Marassa



Carte 3 Proposition de hiérarchisation des voies dans l'AMP

Source des données : <http://www.openstreetmap.org/exporth#map=13/18.5698/-72.3002>

- Elevés au rang de routes collectrices (Avenues) ou adapter les gabarits des axes routiers suivants par rapport aux trafics projetés pour une période de l'ordre de 30 ans à compter de la réception des travaux :

**C<sub>1</sub>** : Avenue John Brown – Avenue Panaméricaine

**C<sub>2</sub>** : Carrefour Drouillard – Gérald Bataille – Caradeux – Carrefour Bois neuf

**C<sub>3</sub>** : Delmas 33 et Delmas 32 entre Carrefour Gérald Bataille et Ave John Brown à Bourdon

**C<sub>4</sub>** : Carrefour Aéroport – Pacot via Nazon

### 3.4.2 Améliorer des conditions de déplacement du piéton dans l'AMP

Il importe de définir une approche nouvelle lors de la réalisation des futures études, orientée dans la direction d'une analyse en profondeur des déplacements piétonniers. L'amélioration de la qualité des déplacements et la sécurité des piétons doivent constituer deux des objectifs fondamentaux de tout plan de transport ou de déplacement dans l'AMP. Le piéton doit être intégré dans toute nouvelle approche de régulation du trafic. Des espaces de parking doivent être organisés tout en interdisant des stationnements dans certains tronçons suivant les caractéristiques des voies concernées. Dans certains cas, une alternance de rues à sens unique pourrait permettre une amélioration de la situation moyennant des dispositions de gestion de trafic.

### 3.4.3 Envisager l'éventualité d'utiliser d'autres modes de transport collectif

Il pourrait se révéler avantageux d'exploiter la voie maritime pour les transports interurbains de masse en lieu et place de la route. Il est cependant impératif que l'Etat prenne toutes les mesures nécessaires en vue de garantir le bon fonctionnement de ce mode de transport. En plus des moyens légaux d'organisation et de contrôle à mettre en place, il convient de déterminer et de mettre en œuvre les voies et moyens nécessaires pour réaliser les infrastructures requises et agir efficacement sur le terrain.

La mise en œuvre d'un réseau ferroviaire interurbain est à envisager comme mode de transport de masse. Une intensification des flux de biens et de personnes entre le Nord et le Sud du pays peut se révéler favorable à la construction d'un réseau de chemin de fer qui, en présence d'importants trafics, présente un rendement à long terme assez intéressant par rapport à la route. Néanmoins, la mise en œuvre d'un nouveau réseau ferroviaire ne doit, en aucun cas, être en compétition avec le cabotage maritime qu'il y a lieu d'exploiter au mieux. Le rétablissement d'un réseau de chemin de fer dans l'AMP doit être envisagé dans le cadre d'un plan national de transport et doit impérativement être associé à une relance effective de la production nationale [20].

### 3.4.4 Développer l'intermodalité

L'amélioration des conditions de transport et de circulation dans l'AMP nécessite d'aménager des structures intermodales au niveau des ports, de l'aéroport de Port-au-Prince et des gares ferroviaires éventuelles. Il est nécessaire de bien intégrer l'intermodalité dans tout plan visant le bon fonctionnement du système de transport dans l'AMP. Il convient particulièrement d'étudier les incidences du transport maritime de marchandises sur le transport routier et de déterminer comment transférer une portion du trafic routier de passagers interurbains vers le réseau de cabotage maritime. Une attention particulière est à accorder à la gestion des trafics autour de l'aéroport international Toussaint Louverture qui a accueilli plus de 800 000 passagers en 2005 [21].

## 4. DISCUSSION

Toute vision de l'AMP figée dans l'état actuel conduirait à n'envisager que des projets de rapiécage et de colmatage dictés par un certain état de fait découlant d'un sauve qui peut. D'un autre côté, on ne saurait imposer à la verticale des solutions toutes faites qui ne tiendraient pas compte des contraintes socio-économiques actuelles. Il est crucial de parvenir à une maîtrise des données de base du système de transport de l'AMP, particulièrement la demande de transport de personnes et de marchandises en vue de mieux canaliser les ressources disponibles vers la satisfaction des besoins propres de chaque zone d'activité. Il faut une approche globale qui tient compte de la localisation des différents lieux d'activité et de fréquentation, du processus d'urbanisation, des conditions socio-économiques et du mode d'exploitation des réseaux de transport. En effet, l'inefficacité du système de transport dans l'AMP a des répercussions sur les conditions de sécurité pour les usagers et les riverains, sur la qualité de l'environnement ainsi que sur les coûts généraux de transport et par voie de conséquence, sur les coûts de production, sur les prix des produits à la consommation, sur les coûts d'exploitation des véhicules et sur les délais de livraison.

Les dysfonctionnements du système de transport dans l'AMP ne peuvent pas être résolus par des mesures locales et ponctuelles. L'existence d'une entité pourvue des moyens légaux et financiers nécessaires et investie des responsabilités de gérer les transports et la circulation dans l'AMP est d'une importance capitale pour parvenir à l'efficacité. Un diagnostic complet de la situation existante est fondamental pour la réalisation des projections nécessaires aux investissements. L'augmentation du linéaire du réseau routier ne suffit pas. Il convient d'adapter les caractéristiques des voies de circulation aux besoins de transport de personnes et de marchandises. Il y a lieu pour les autorités compétentes de considérer l'opportunité d'offrir des services de transport collectif métropolitain permettant de desservir tous les axes stratégiques de l'AMP et d'organiser le cadre pour que des opérateurs privés puissent desservir les liaisons moins stratégiques.

## 5. CONCLUSION

Les enjeux stratégiques en matière de transport dans l'AMP concernent l'organisation des transports collectifs sur les réseaux routier et maritime. Il importe de rendre attractif et efficace l'utilisation des transports collectifs et développer l'intermodalité. Cette démarche nécessite d'avoir une vision globale et intégrée des systèmes de transport et d'activités dans l'AMP et une adhésion de tous les acteurs, si on veut parvenir à répondre efficacement aux besoins de mobilité et d'accessibilité. Un PDU de l'AMP se révèle nécessaire pour rendre efficace le transport de personnes et de marchandises dans l'AMP. A cette fin, la réalisation d'une Enquête origines/destinations des ménages est un préalable à l'évaluation des besoins actuels et futurs, à la détermination des équipements publics à installer et des options d'aménagement urbain à considérer. Le système de transport doit satisfaire les besoins des usagers dans le respect des droits de chacun de se déplacer et de la liberté d'en choisir les moyens à condition de supporter les coûts y relatifs. Certainement, si la tendance actuelle se poursuit, en ce qui concerne la périurbanisation et l'éclatement à l'extrême des services de transport, l'étalement urbain et les effets négatifs continueront également. « *Quelque soit le domaine d'intervention envisagé : institutionnel, administratif, légal, technique, financier ... , une solution pourra toujours être retenue. Cependant, elle ne produira aucun effet si les Pouvoirs Publics ne définissent pas une politique axée sur le contrôle du développement physique de l'AMP et sur la rénovation urbaine, ne rompent pas le laxisme, n'appliquent pas les différents règlements relatifs à l'urbanisme et à la circulation*<sup>3</sup> ». ■

## BIBLIOGRAPHIE

- 1 Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (IHSI) (2012). *Population totale, population de 18 ans et plus, ménages et densités estimés en 2012*. [http://www.ihsi.ht/pdf/projection/DOC\\_POPTLE18\\_MENEST2012.pdf](http://www.ihsi.ht/pdf/projection/DOC_POPTLE18_MENEST2012.pdf). (Consulté en juillet 2014).
- 2 Pluram International, SNC Lavalin, LGL S.A. (1997). *Plan directeur de circulation de Port-au-Prince, Esquisse de plan directeur, République d'Haïti*, 31 p.
- 3 HENRIQUEZ, Lionel F. (2010). *Ségrégation socio-spatiale et mobilité dans un système atypique de transport collectif de personnes de la Caraïbe : Le cas de Port-au-Prince*. Le Nouvelliste, Haïti, Rubrique Société, n° 38248 du samedi 17 et du dimanche 18 avril 2010.
- 4 Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (IHSI) (2007). *Inventaire des Ressources et Potentialités d'Haïti (2005), Carte Département de l'Ouest*. Données sur CD-R de l'IHSI.
- 5 HENRIQUEZ, Lionel F. (2003). *Lettre à un urbaniste haïtien*. Le Nouvelliste, Haïti, Rubrique Société, n° 36771 du Lundi 22 Septembre 2003 (1<sup>re</sup> partie); Rubrique Société, n° 36772 du Mardi 23 Septembre 2003 (2<sup>e</sup> partie).
- 6 THÉRASMÉ, Kelog (2011). *Dynamiques Sociales Et Appropriation Informelle Des Espaces Publics Dans Les Villes Du Sud : Le Cas Du Centre-ville De Port-au-Prince*, Université du Québec à Montréal, thèse de doctorat en études urbaines. <http://www.archipel.uqam.ca/4906/1/D2188.pdf>. (Consulté en juillet 2014).
3. HENRIQUEZ, Lionel F. (2011). *Les Effets Négatifs de la Dégradation Accélérée d'un Milieu Urbain. Le Cas de Port-au-Prince* (Texte présenté au congrès de la CODATU à Cap Town, Afrique du Sud en 1998). Le Nouvelliste, Haïti, n° 38477 du 24 mars 2011 (1<sup>re</sup> partie); n° 38479 du 27 mars 2011 (2<sup>e</sup> partie); n° 38481 du 30 Mars 2011 (3<sup>e</sup> partie).

- 7 DEPPEZ, Simon et LABATTUT, Éléonore (2011). *La Reconstruction de Port-Au-Prince: Analyses et Réflexions sur les Stratégies d'Interventions en Milieu Urbain*. Mission d'appui du 5 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2011, <http://www.solidarites.org/fr/notre-expertise/nos-publications-techniques?download=83:etude-la-reconstruction-de-port-au-prince>. (Consulté en juillet 2014).
- 8 CONSORTIUM CLED/ILD (2000). *Programme de formalisation des actifs du secteur informel urbain, Analyse de la situation et résumé des réformes proposées pour la formalisation de la propriété en Haïti* (Rapports d'études).
- 9 HENRIQUEZ, Lionel (2000). *Les conséquences du déficit en infrastructures piétonnières dans un espace urbain non régulé: le cas du réseau viaire de Port-au-Prince*. Montréal: Villes et Développement. Groupe interuniversitaire de Montréal, (Cahier/Discussion paper/Cuaderno 2000-13) 15 p.
- 10 HENRIQUEZ, Lionel F. (2011). *Les Effets Négatifs de la Dégradation Accélérée d'un Milieu Urbain. Le Cas de Port-au-Prince* (Texte présenté au congrès de la CODATU à Cap Town, Afrique du Sud en 1998). Le Nouvelliste, Haïti, n° 38477 du 24 mars 2011 (1<sup>re</sup> partie); n° 38479 du 27 Mars 2011 (2<sup>e</sup> partie); n° 38481 du 30 mars 2011 (3<sup>e</sup> partie).
- 11 Centre National de l'Information Géo-Spatiale (CNIGS), Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) (2012). *Numérotation des Routes Interurbaines du Réseau National*, [http://www.mtpct.gov.ht/media/upload/doc/publications/Carte\\_Haiti\\_Route.pdf](http://www.mtpct.gov.ht/media/upload/doc/publications/Carte_Haiti_Route.pdf) (Consulté en juillet 2014).
- 12 Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT), REPUBLIQUE D'HAÏTI (2010). *Haïti Demain, Objectifs Et Stratégies Territoriales Pour La Reconstruction*, [http://www.oas.org/en/ser/dia/docs/HAITI\\_DEMAIN.pdf](http://www.oas.org/en/ser/dia/docs/HAITI_DEMAIN.pdf). (Consulté en juillet 2014).
- 13 DIRENY, Theuriet (2004). *Prospective de la demande de transport en commun à Port-au-Prince, Université d'Etat d'Haïti - Maîtrise en Développement urbain et régional (spécialité : Gestion urbaine)*, [http://www.memoireonline.com/12/08/1676/m\\_Prospective-de-la-demande-de-transport-en-commun--Port-au-Prince.html](http://www.memoireonline.com/12/08/1676/m_Prospective-de-la-demande-de-transport-en-commun--Port-au-Prince.html). (Consulté en juillet 2014).
- 14 DELINCE, Kern (2000). *L'insuffisance de développement en Haïti : blocages et solutions*. Pegasus books, Plantation, Floride, USA, 495 p.
- 15 MORRISON, Allen (2004). *Les Tramways de Port-au-Prince, Haïti*, <http://www.tramz.com/ht/pp.html>. (Consulté en juillet 2014).
- 16 MICHEL, Georges (1989). *Les Chemins de Fer de l'Île d'Haïti*. Presses de l'Imprimerie le Natal, Deuxième édition revue et corrigée, Port-au-Prince, Haïti, 160 p.
- 17 HENRIQUEZ, Lionel F. (2011). *Forte Croissance Non Contrôlée Des Moyens De Déplacement Payant - Faible Augmentation Du Linéaire Des Infrastructures Viaires Revêtues À Port-au-Prince Entre 1970 et 2010*. Le Nouvelliste, Haïti, Rubrique National, n° 38475 du lundi 21 et du mardi 22 mars 2011 (1<sup>re</sup> partie); n° 38476 du mercredi 23 mars 2011 (2<sup>e</sup> partie).
- 18 DIRENY, Theuriet (2000). *Tap-tap bwafouye face à l'urbanisation de port-au-prince, Université d'Etat d'Haïti - Licence Anthro-Sociologie*, [http://www.memoireonline.com/12/09/2971/m\\_Tap-tap-bwafouye-face-a-lurbanisation-de-port-au-prince-une-approche-ethnosociologique-du-transp.html](http://www.memoireonline.com/12/09/2971/m_Tap-tap-bwafouye-face-a-lurbanisation-de-port-au-prince-une-approche-ethnosociologique-du-transp.html). (Consulté en juillet 2014).
- 19 THOMAS, Claude (2008). *Le Transport Urbain A Port-au-Prince : La Nécessité D'une Réorganisation*, Agence Universitaire de la Francophonie, Institut de la Francophonie pour la Gestion dans la Caraïbe (IFGCAR), Université des Antilles et de la Guyane, Mémoire de Master, Spécialité 1 : Entreprises Et Marchés, <https://www.jobpaw.com/private/memoire/104.pdf>. (Consulté en juillet 2014).
- 20 RAMEAU, Hugues Georges (2003). *L'amélioration du système de transport haïtien : une nécessité face au nouvel ordre économique mondial*, Centre Interuniversitaire d'Etude de la Mobilité (CIEM), Belgique, Travail de Fin d'Etudes (TFE), 25 p.
- 21 Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC), République d'Haïti. *Transport Routier: Enjeux et Défis de la Lutte contre la Pauvreté*, <https://www.jobpaw.com/assets/strategiepays/18.pdf>. (Consulté en juillet 2014).

### SITE INTERNET :

- <http://www.openstreetmap.org/export#map=14/18.5555/-72.2988> (Consulté le 10 mars 2014). Données disponibles sous la licence ODbL.



**Hugues Georges Rameau, Ir., M. Sc., PhD.** a effectué ses études secondaires au Collège Canado-Haïtien. Il a ensuite poursuivi sa formation en Haïti à l'Université G.O.C. qui lui a conféré le grade d'Ingénieur Civil (Juillet 2000). Par la suite, il a obtenu avec grande distinction le Diplôme d'Études Spécialisées interuniversitaires en Gestion des Transports organisées en Belgique par la Faculté Polytechnique de Mons, l'Université Catholique de Louvain, l'Université de Liège et l'Université Libre de Bruxelles (Août 2003). Il a suivi ensuite une formation doctorale réalisée en cotutelle à l'Université Libre de Bruxelles et à l'Université d'État d'Haïti qui lui ont conjointement conféré le grade académique de Docteur en Sciences de l'Ingénieur (Déc. 2010). En parallèle, Il a offert son expertise à plusieurs établissements en Haïti en tant que Ingénieur Routier. Il a été notamment Chargé de Cours, puis Assistant Professeur de Transports et de Routes à la Faculté des Sciences Appliquées de l'Université G.O.C. (Octobre 2004 à Janvier 2013). Il est membre adhérent de la Société Géologique de France de janvier 2013 à nos jours. [rameau01@yahoo.fr](mailto:rameau01@yahoo.fr)

