

4^e ATELIER

**PROGRAMME EUROPÉEN DE RECHERCHE DANS LE CHAMP DE L'URBAIN
PRCU /UQAM**

**LES TRANSPORTS DANS L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE PORT-AU-
PRINCE : À QUAND LA MODERNISATION?**

Carline JOSEPH DUVAL

djcarline@yahoo.fr

Doctorante en ÉTUDES URBAINES

Centre de recherche et d'Appui aux Politiques Urbaines (CRAPU)

École Doctorale Société et Environnement (EDSE) de l'Université Quisqueya(UniQ)

PRCU/UQAM

Port-au-prince , le 27 mars 2017

Atelier IV

OBJECTIFS DE LA PRÉSENTATION

- Présenter un diagnostic des transports dans l'AMP
- Exhiber certains résultats de la recherche effectuée dans le cadre de notre thèse
- Montrer l'importance de l'intégration du secteur transport dans la planification urbaine

PLAN DE LA PRÉSENTATION

- Contexte du transport dans l'AMP
- L'offre de transport
 - Le réseau
 - Le parc véhiculaire et motorcycle
 - Les transports publics
- La législation , les institutions et les acteurs
- Les transports dans l'AMP post-séisme
 - **L'attractivité communale**: La décision de se déplacer et le choix de la destination expliquer par une enquête à bord des véhicules en 2015.
 - **L'accaparement du territoire**: Le rôle des taxis-motos comme un mode de transport adapté à la mobilité de Port-au-Prince Post-catastrophe

CONTEXTE DU TRANSPORT DANS L'AMP

- **1878 à 1932:** Chemin de fer, de locomotive à vapeur, de ligne de trajet et de tramway.(Allen Morrison)
- **1979:** 50 autobus d'occasion de la Corée du sud a conduit à la création de la CONATRA en 1980.
- **2^{ème} moitié 1980:** Crise politique et économique
- **1982 :**Échec de la tentative de mordernisation du système de transport par l'État
- **1995- 2009:** Nouvelles tentatives des autorités suivis d'échec pour certains avec les bus« Dignité, Service Plus et SONI/OBAMA »
- **2001:** Bref essai de transport maritime pour le Sud de la capitale (SEMANAH). **2003:** un projet alternatif de transport maritime riverain du sud (SFI)

CONTEXTE DU TRANSPORT DANS L'AMP

- L'absence de création d'emploi, l'inexistence de système de crédit pour les gens à faible revenu ont incité le développement du secteur informel de transport
- La population en quête de revenus s'érige en petits opérateurs privés à la faveur de leurs petites entreprises individuelles
 - L'urbanisation anarchique, l'étalement urbain , le manque de services de proximité, l'incapacité de l'État à satisfaire la demande de transport conduisent à
 - l'amplification du secteur informel
 - Un accommodement entre propriétaires de véhicule et clients

CONTEXTE DU TRANSPORT DANS L'AMP

- Les propriétaires des véhicules et leurs clients s'inscrivent dans la logique: «**BESOIN** travail - **deplacement**»
- Un **ACCORD** « **emploi-service**» justifiant l'organisation du transport et l'appropriation de l'espace de stationnement des véhicules de transport
- AMP, agglomération où se trouve la capitale d'Haïti «porte d'entrée de toutes activités économiques, sociaux, politiques, administratives et éducatives»,
 - C'est 3 553 950 habitants en 2015 et se situeraient à l'horizon 2030 à 5 046 380 millions d'habitants.(Bodson,Duval-Joseph, Therasme . 2016)

L'OFFRE DE TRANSPORT

LE RÉSEAU

- Le département de l'Ouest où se trouve l'AMP absorbe à 235 Km de route soit 21.2 surface /km. Inexistence de réseau cyclable (Consortium STDE et SAFEGE, MTPTC 2008)
- Avec son héritage de site défensif , tous les axes de transport convergent vers le centre historique de Port-au-Prince
- Les trajets dites « formels » sont fixés par le MAST mais dans la réalité il existe une multitude de lignes(11 à 68 suivant la commune) et une variété de mode de TC (9)

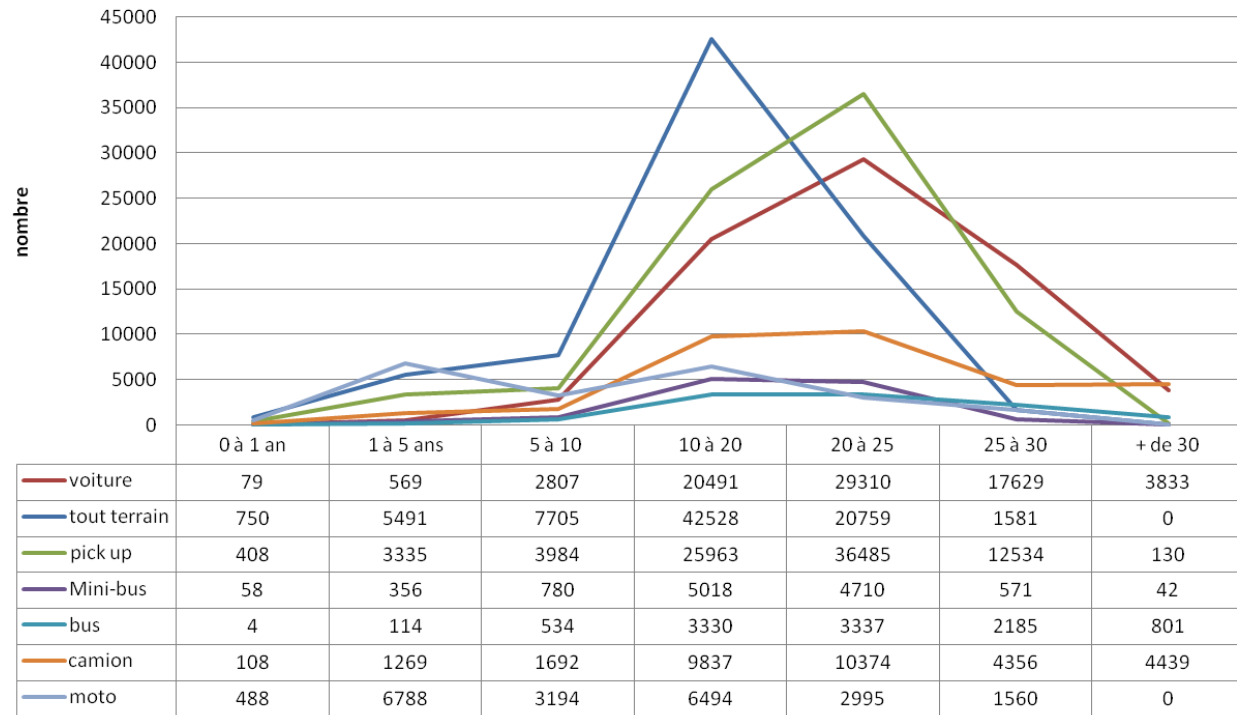
- **EPPSV-AMP:** enquête sur les principaux points de stationnement des véhicules de l'AMP

L'OFFRE DE TRANSPORT

LE PARC AUTOMOBILE

● Vieux et obsolète

Distribution des âges du parc roulant



Source OAVC 2008, tiré du document : plan national transport et plan d'action d'investissement 2009-2013

PRCU/UQAM

Atelier IV

L'OFFRE DE TRANSPORT

LES TRASPORTS PUBLICS

- **Les moyens de transport public** sont gérés par l'ÉTAT ET LE PRIVÉ. Le transport formel cohabitant avec le secteur informel et on observe plusieurs modes:
- **Les TAP-TAPS/ CAMIONETTE** qui effectue leur trajet dans toutes les communes de l'AMP
- **Le MINI-BUS ET BUS PRIVÉS** qui sont affectées surtout aux communes de Delmas, Carrefour, Pétion –ville, Tabarre



L'OFFRE DE TRANSPORT

LES TRASPORTS PUBLICS

- Les TAXIS qui desservent certaines zones de la Capitale habitées jadis par les nantis (Canapé-vert , Turgeau, Pacot etc) et Delmas 33
- Les CAMIONS CANTER, Le transport des personnes surchargées qui desservent presque toutes les communes
- Les TAXIS –MOTOS , le transport express qui ne respecte pas les barrières communales avec leur pouvoir de fixation du prix des trajets
- Le TRANSPORT PUBLIC FORMEL :
Les Bus Obama, service Plus et Dignité qui assurent le transport scolaire



PRCU/UQAM

Atelier IV

LA LÉGISLATION ET LES INSTITUTIONS

LES ORGANISMES PRÉVUS PAR LA LOI ET LES MESURES DE GESTIONS URBAINES

- SSR (1976), SCCV (1978), MTPTC(nouvelle loi 1983) FER (2003)
- Les décrets et lois fixent la mission des organismes dont leur action concernent :
 - l'espace physique du territoire,
 - le contrôle de la circulation
 - sans tenir compte de l'environnement dans le transport.

LES ACTEURS DU SYSTÈME DE TRANSPORT

- **L'État-Taxateur** et sa faible action régulatrice) OAVCT, POLICE, DGI, SCCV etc...
- La Commission National pour la Modernisation des transports en commun (CNMTC)
- Les syndicats de chauffeurs et de motocyclettes
- Les chauffeurs ,les chauffeurs-propriétaires et les propriétaires de véhicules

APRÈS LE SEÏSME DU 12 JANVIER 2010

Aggravation de la situation

- La catastrophe est arrivée dans un contexte de crise généralisée
- Étalement et extension de l'agglomération
- Émergence de nouveaux quartiers (Canaan, corail etc..)
- la paupérisation urbaine prend de l'ampleur

UNE DOUBLE NÉCESSITÉ

- **S'adapter aux besoins de réalisation d'activités**
 - 2 types: interne (vers son espace de proximité) et externe (vers les autres communes de l'AMP)
 - Contexte d'apparition des pôles d'extension au N-E, Sud des communes de Croix des Bouquets, Pétion Ville et Gressier
 - Absence de pôles intermédiaires
- **Satisfaire les exigences économiques et sociales liés aux enjeux des caractéristiques du système de transport**
 - Incapacité de l'État de satisfaire la demande de transport
 - Transport à l'AMP résulte uniquement de stratégies individuelles

Les véhicules et le système de transport

- La MOTO apparaît comme une stratégie de survie de la population décapitalisée
 - Renforcement de la désorganisation du système de transport
- **Les modes traditionnelles délabrés:** Faible % de véhicule neuf. (ex.TAP –TAP PIK-UP neuf mettant en valeur l'artisanat et la culture haïtienne on est passé à un PIK -UP d'occasion venant de l'étranger et ou qui est en mauvaise état)
- **Les stations et réseaux routier souvent en mauvaise état** (condition sanitaire déplaisant,etc..)

DEUX MOUVEMENTS suite au seïsme de 2010

● L'attractivité des communes

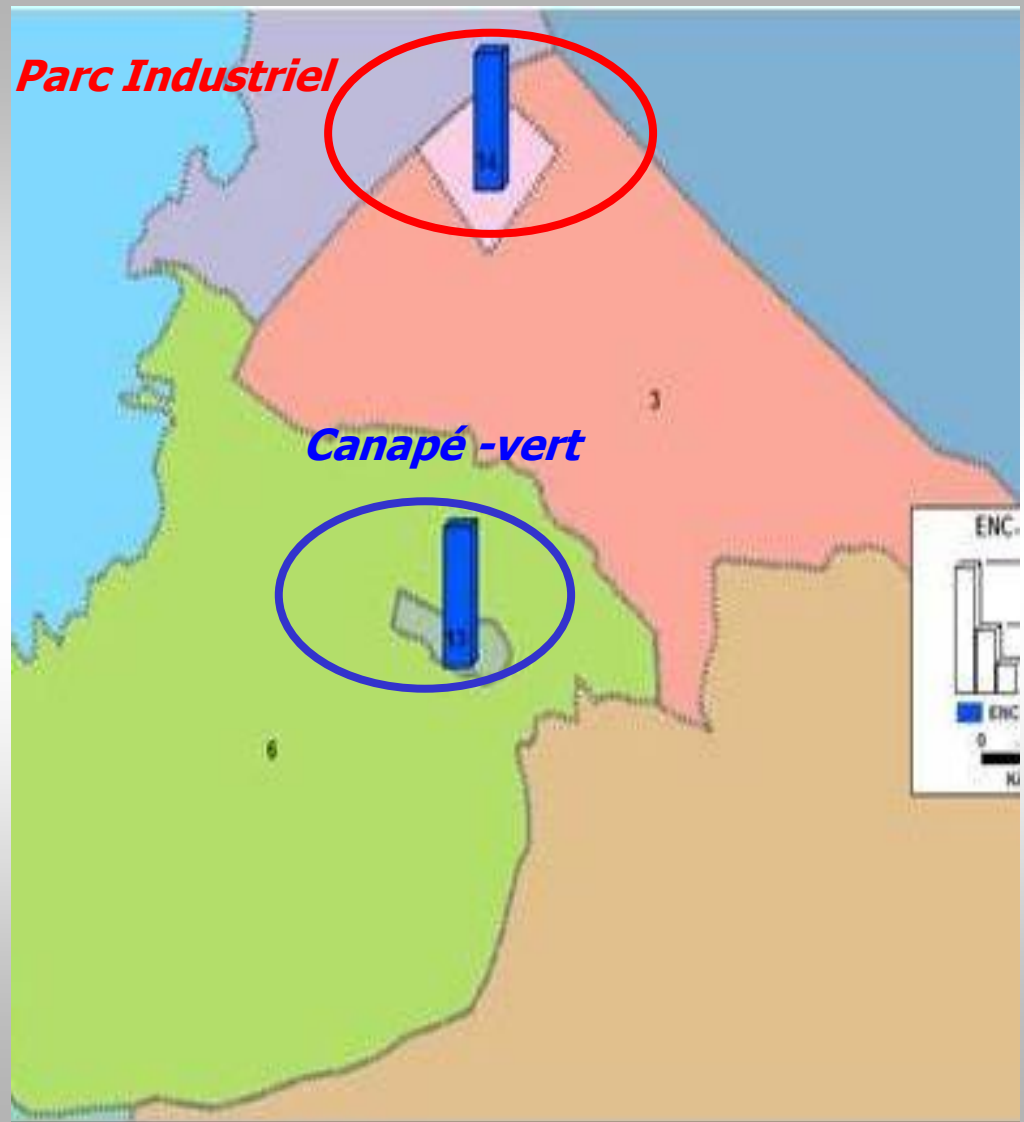
- Exhiber à travers notre enquête à bord des véhicules

● L'accaparement du territoire

- Expliquer par l'enquête sur les taxis-motos

Au sujet de l'enquête à bord des véhicules

Les points
d'application de
l'enquête
Canapé-Vert et
Parc Industriel



PRCU/UQAM

Atelier IV

L'ATTRACTIVITÉ COMMUNALE

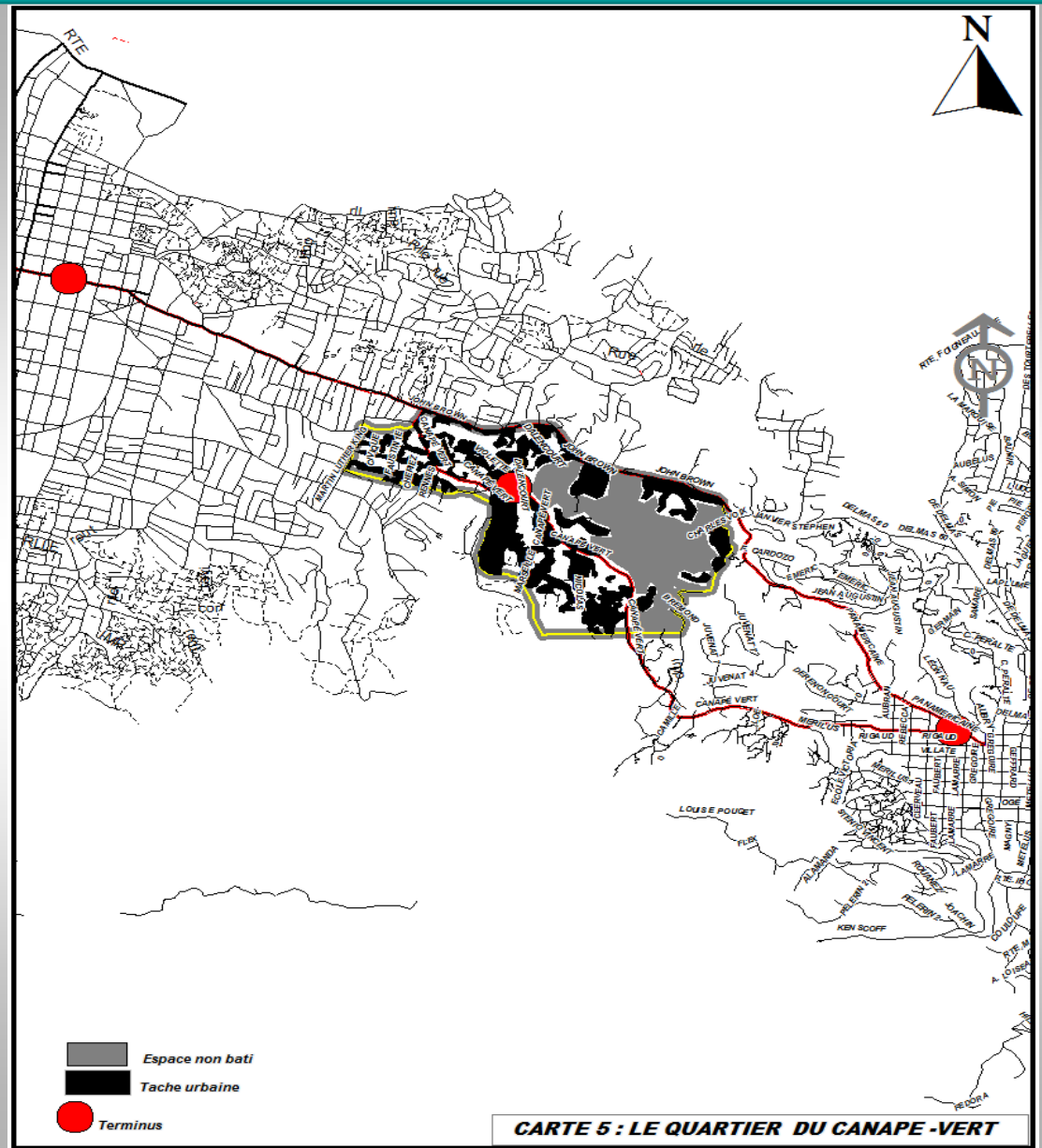
- Analyser à travers le choix de la destination
- 509 passagers des véhicules de TC
- Les répondants doit se trouver dans le véhicule sélectionné suivant la méthodologie mise en place .

▪Les 3 terminus:

- Canapé -vert
- Centre ville de Port-au-Prince
- Centre ville de Pétion-Ville

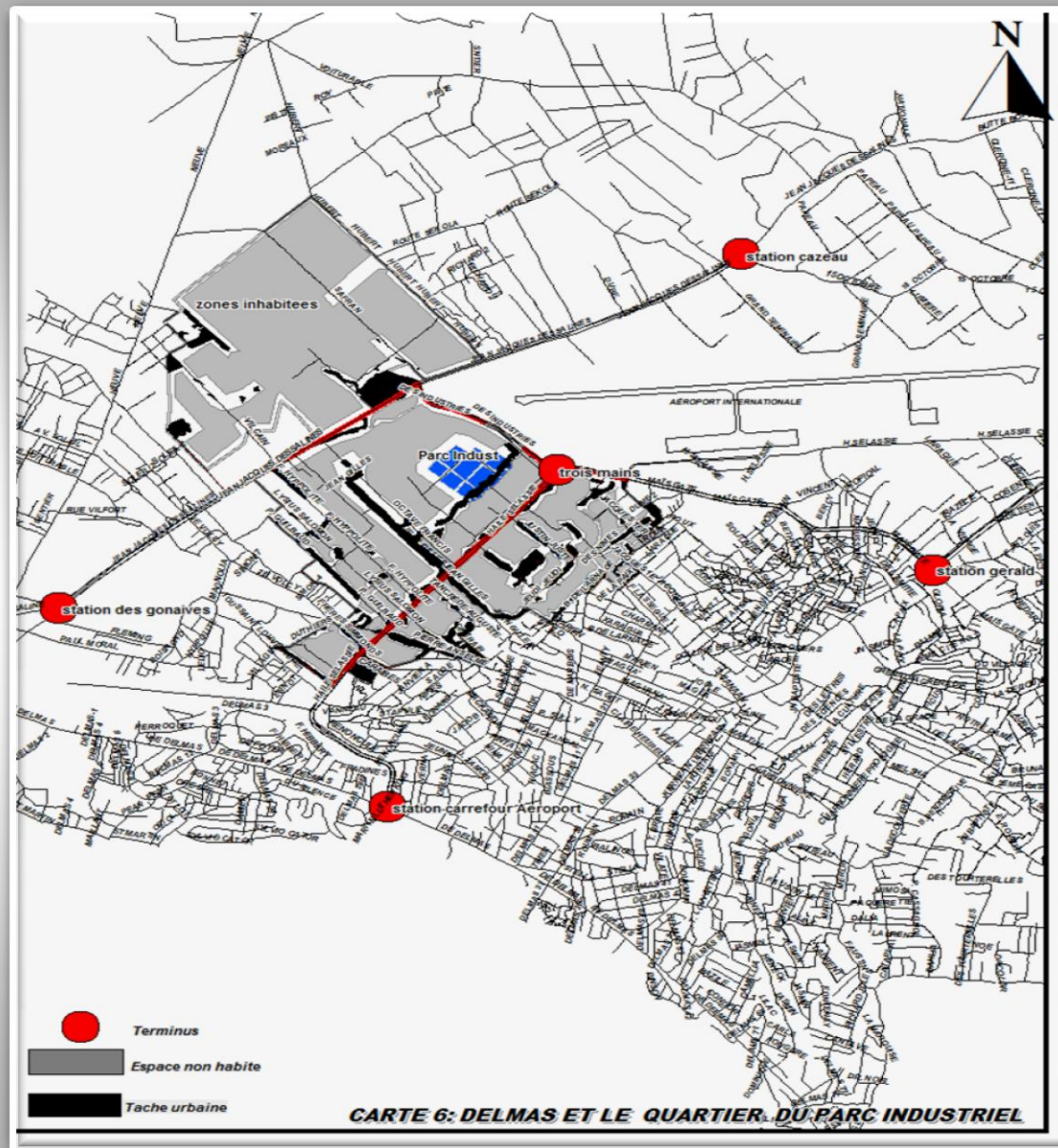
PRCU/UQAM

Atelier IV



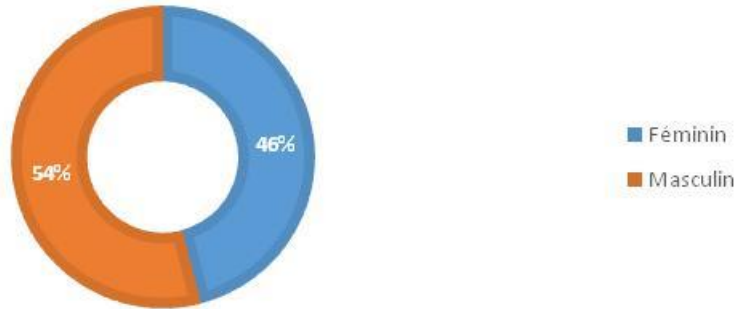
▪Les 5 terminus:

- Cazeau
- Carrefour aéroport
- trois mains,
- Gérald Bataille,
- station Gonaïves



A propos de la structure par âge et sexe

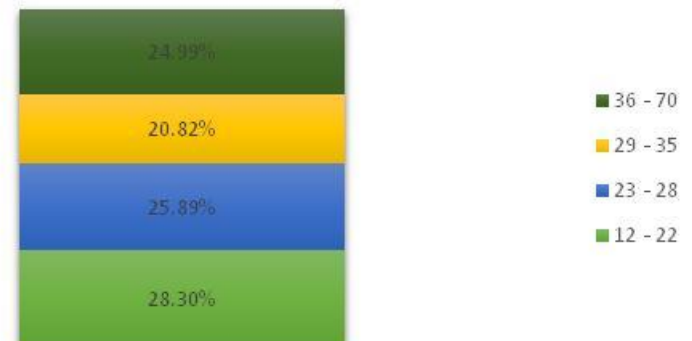
SEXE DES ENQUETÉS



▪ Une plus forte présence d'homme dans l'échantillon

▪ L'âge moyen est 30 ans

Age des enquêtés

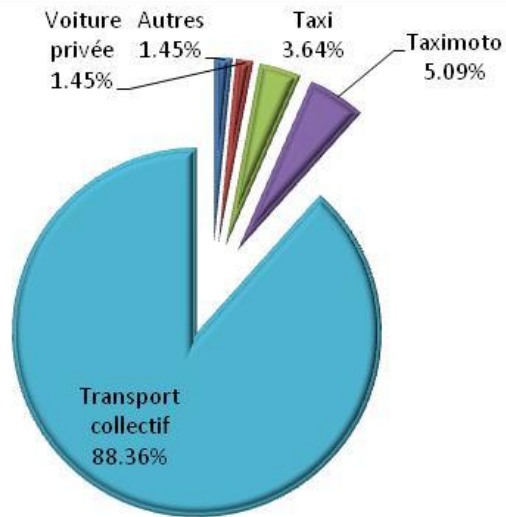


PRCU/UQAM

Sources : EMMMAMP_ Octobre 2015

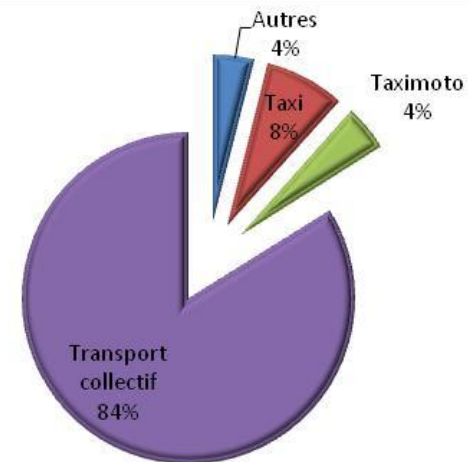
Atelier IV

MODE DE TRANSPORT UTILSÉ AVANT ET APRÈS



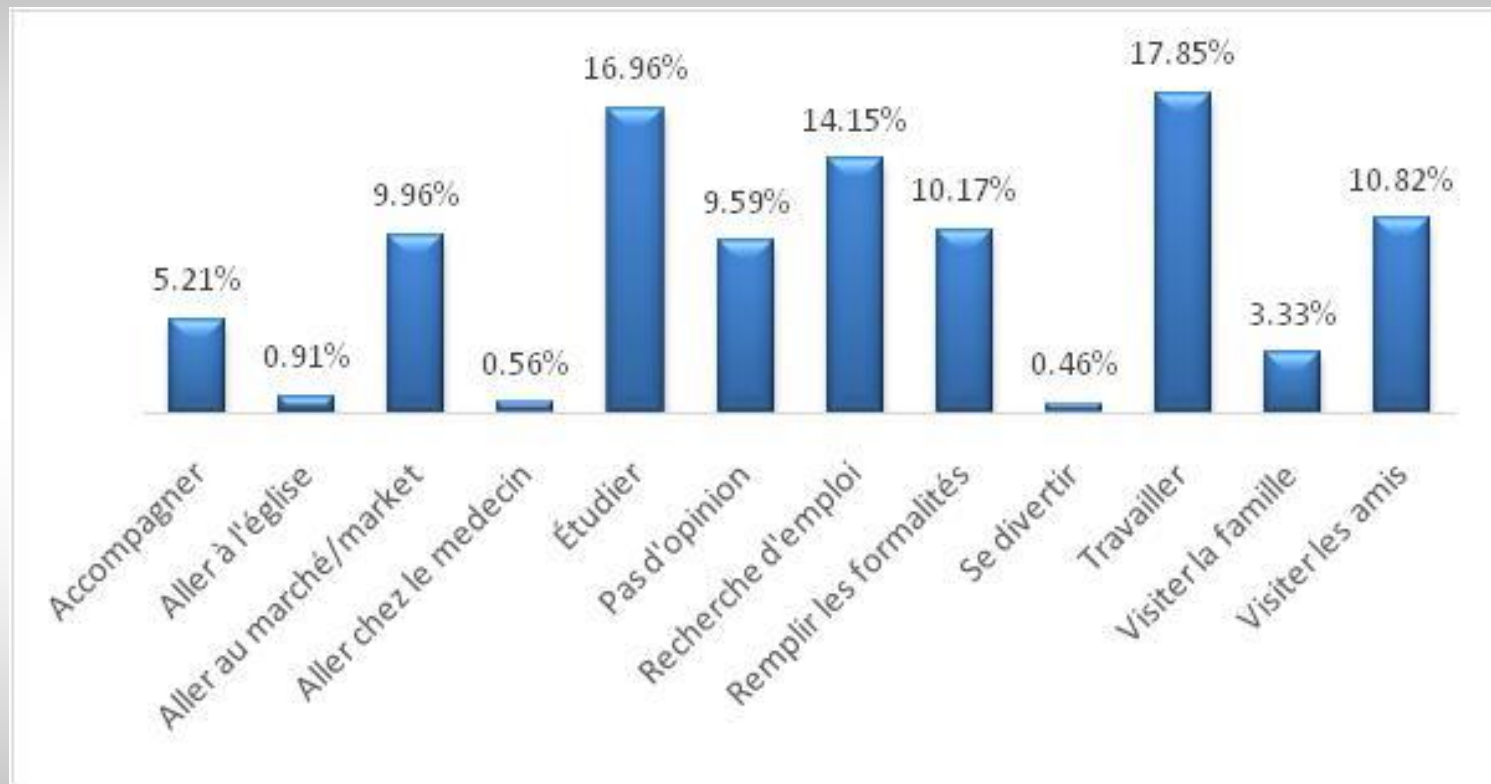
▪ Mode de transport avant

▪ Mode de transport après



ZOOM SUR LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

Répartition des individus selon leur motif de déplacements



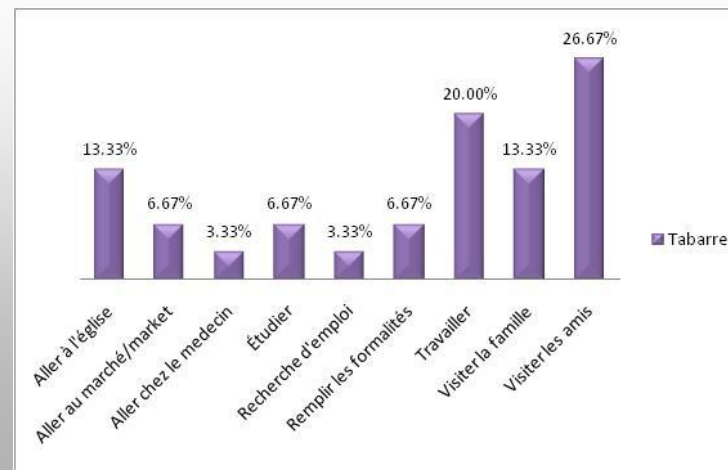
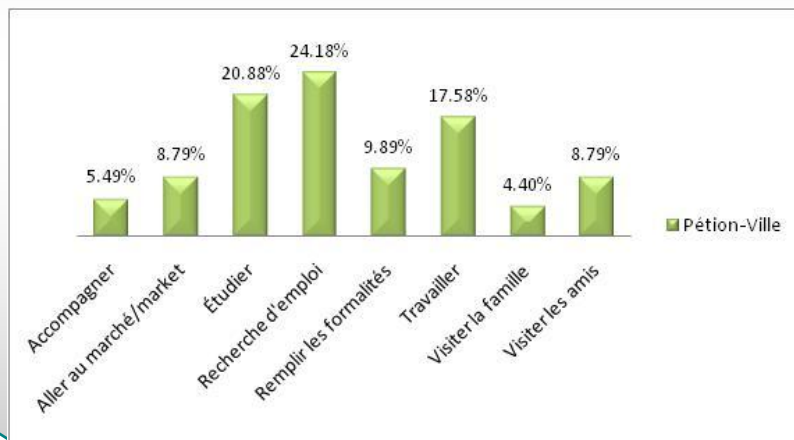
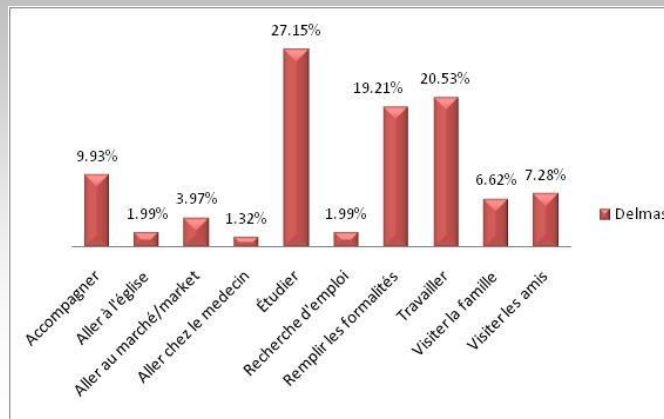
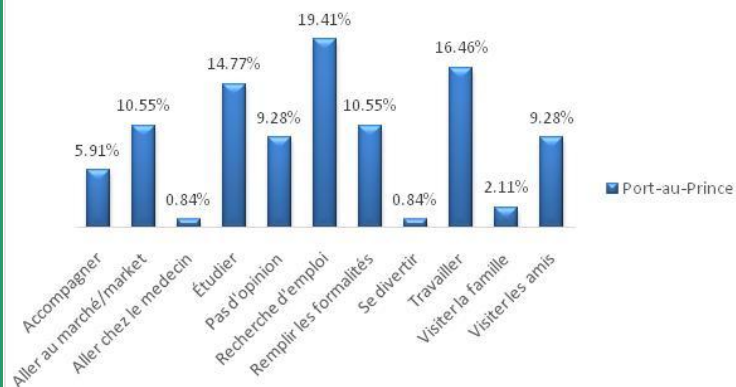
Sources : EMMMAMP_ Octobre 2015

PRCU/UQAM

Atelier IV

COMPARAISON DES 4 PRINCIPALES COMMUNES

Tableaux des motifs par communes

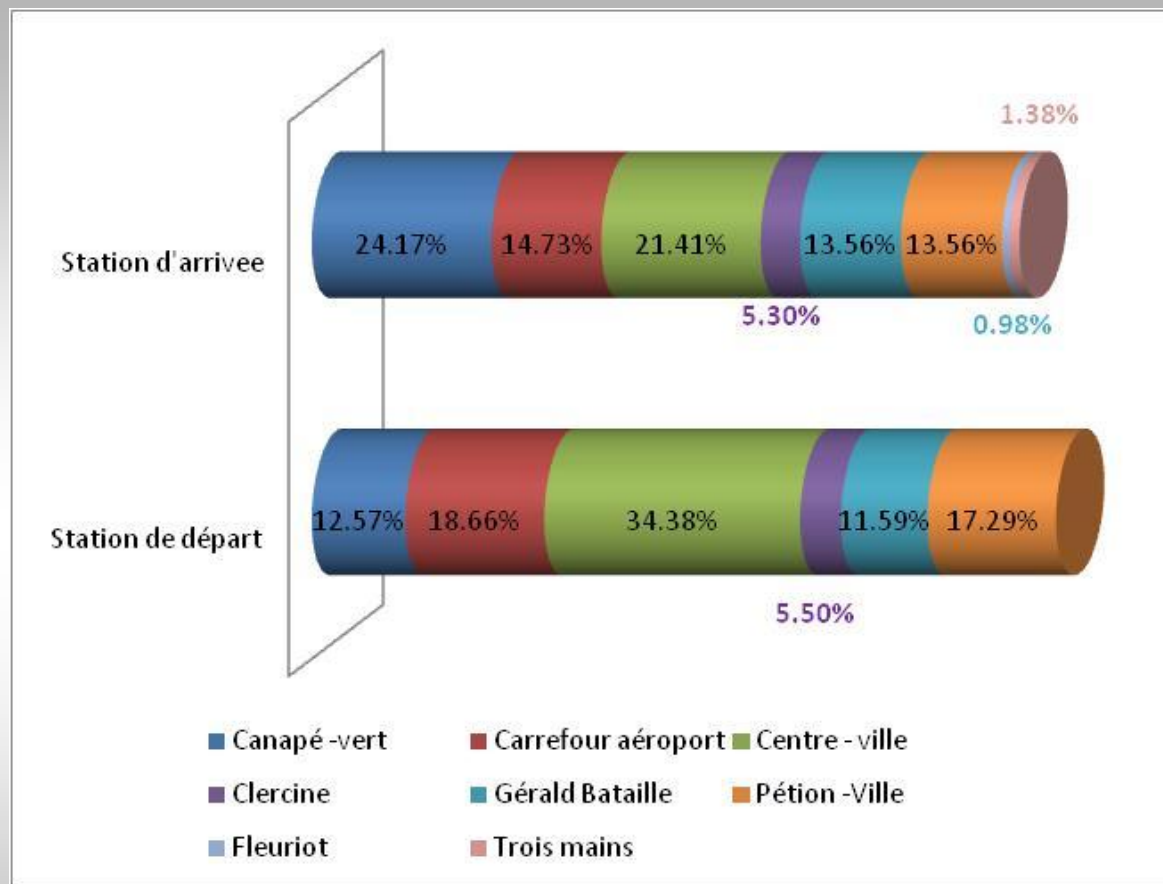


PRCU/UQAM

Atelier IV

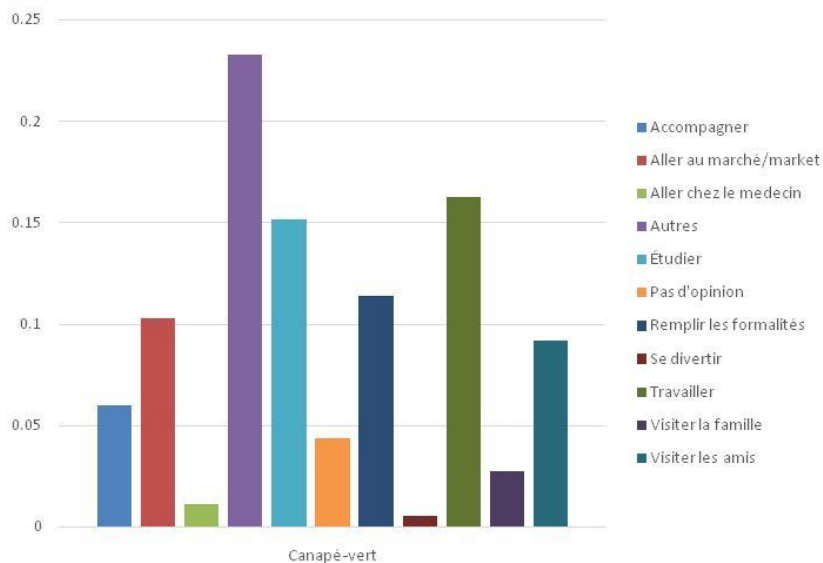
Les stations de départ et d'arrivée

▪Part des déplacements à bord des véhicules dans les stations de départ et d'arrivée

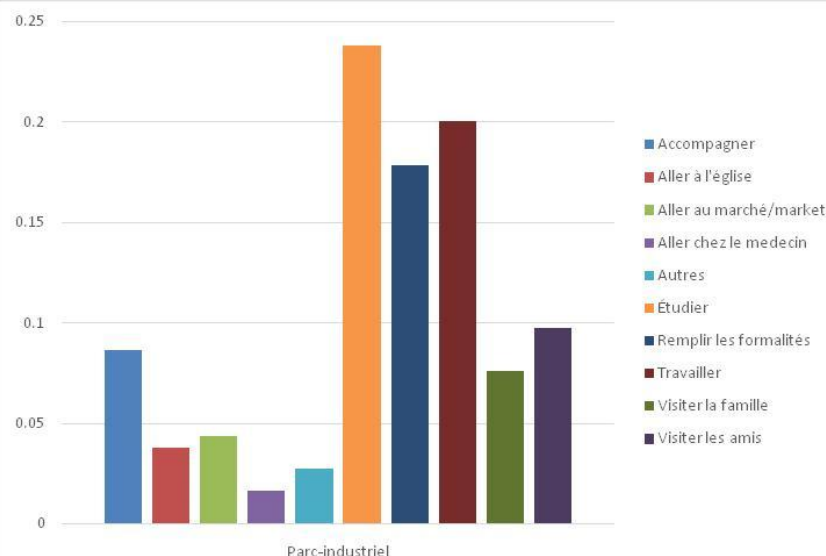


Des motifs aux fonctions des quartiers

▪ Motifs de déplacement Canapé – Vert (zone de résidence)



▪ Motifs de déplacement Parc- industriel (zone à forte concentration d'emploi)



PRCU/UQAM

Atelier IV

L'accaparement du territoire et les nouvelles pratiques de déplacement

À la rescousse des taxis-motos: le mode
de transport adapté à la mobilité de Port-
au-Prince Post-catastrophe

PRCU/UQAM

Atelier IV

UN CONTRIBUABLE À LA RAPIDITÉ ET À L'EMPLOI

LE TAXI -MOTO

- Suite au séisme du 12 janvier, le TAXI-MOTO est apparu comme le mode de transport adapté au maillage territoriale et a soulevé un intérêt nouveau lié à la paupérisation urbaine et à l'auto-emploi
- Cet activité résout les problèmes de mobilité urbaine et de l'emploi informel
 - L'éparpillement des multiples points de stationnement et d'arrêt des motocyclettes est une réponse à l'étalement et l'extension de l'AMP post-séisme

Une activité économique des jeunes

Histogramme de fréquence de la série âge des motards

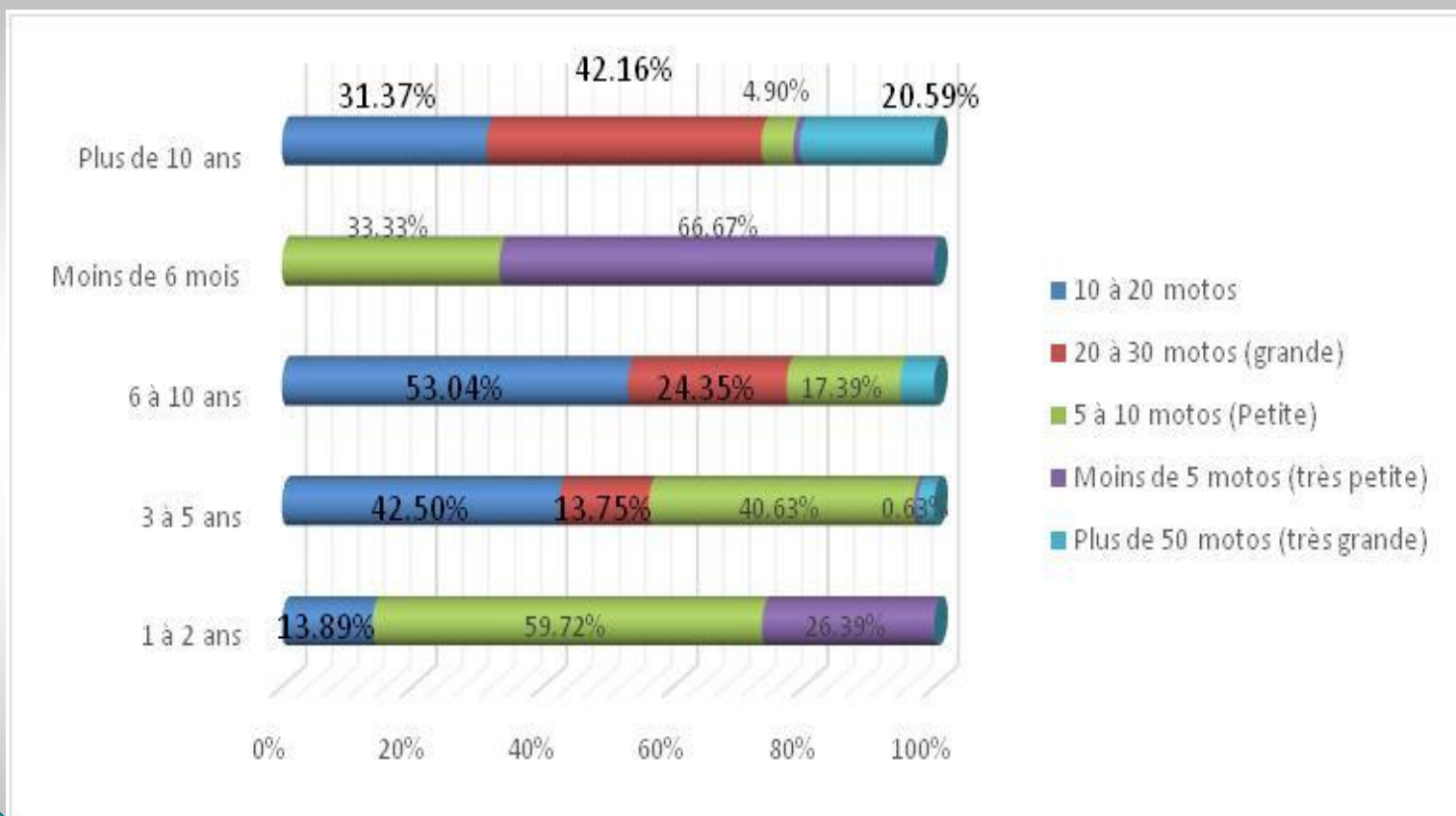


PRCU/UQAM

Atelier IV

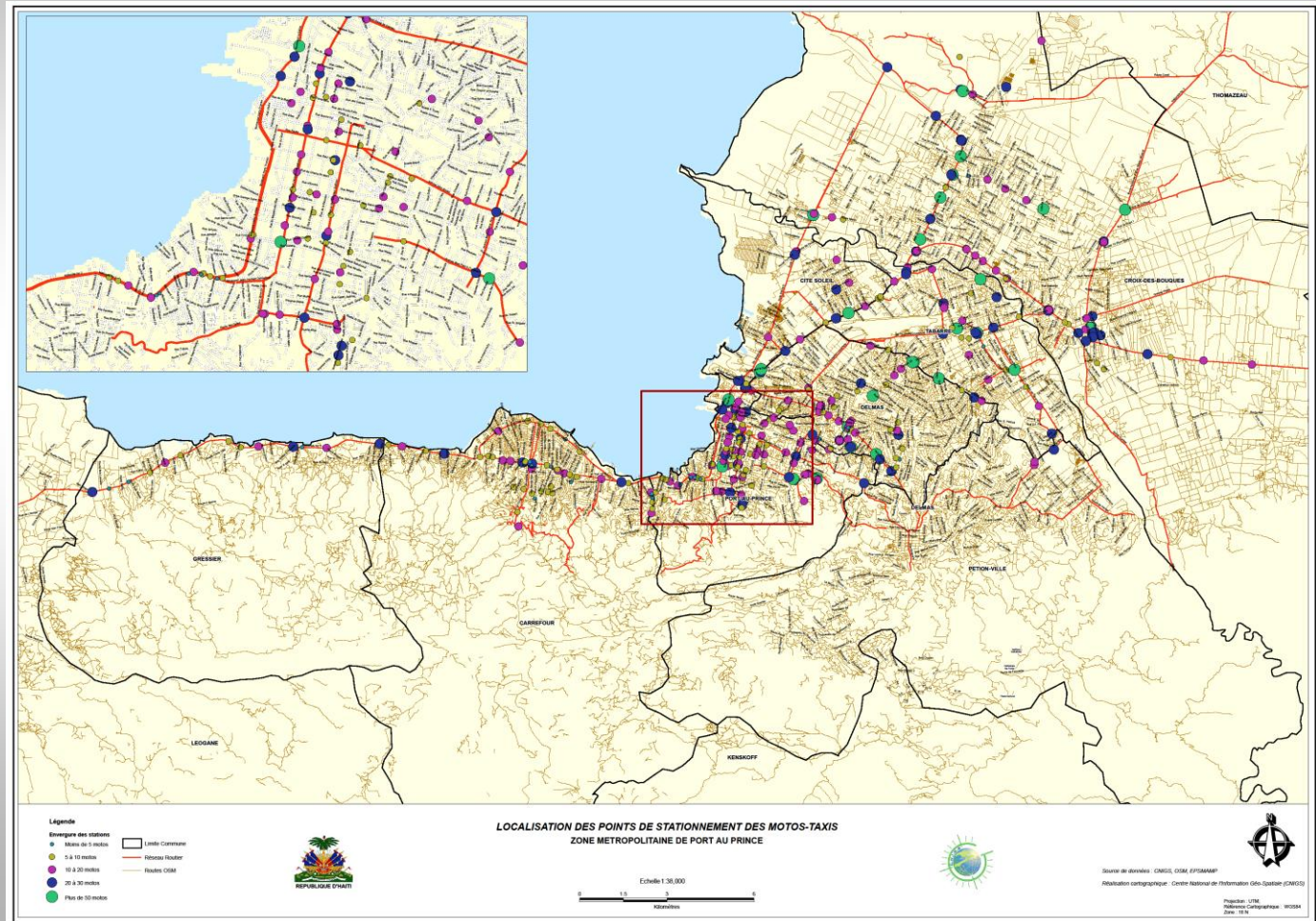
Les motards et leurs points de stationnement

Répartition des points de stationnement par envergure suivant l'ancienneté



Le mode de transport qui envahit la ville

Carte de localisation des points de stationnement des motos-taxis



PRCU/UQAM

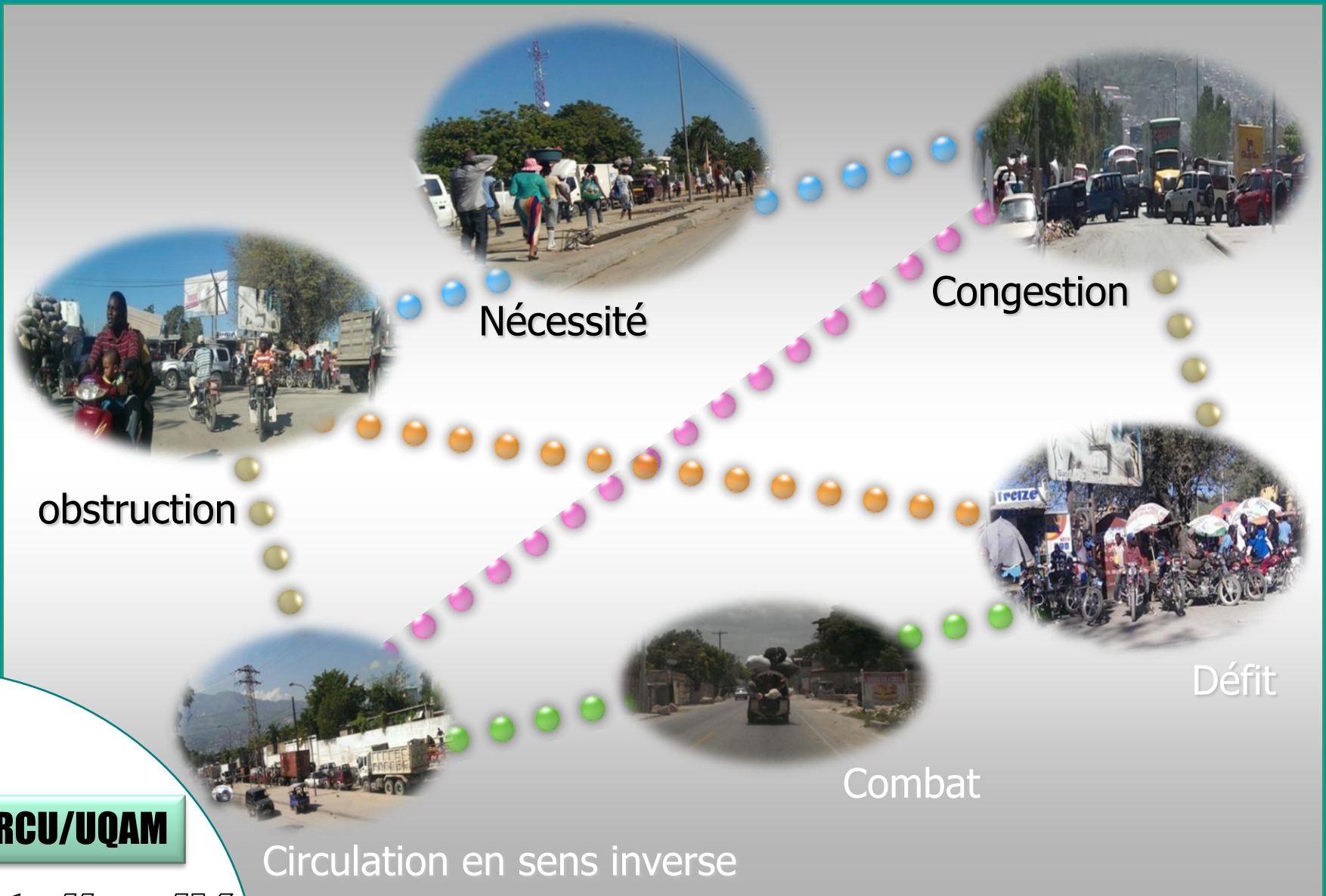


Atelier IV

PERSPECTIVES

- Il s'avère urgent de réguler le transport dans l'AMP, car l'activité est à la fois un service et une source d'emploi
- L'implication des différents acteurs pourrait faciliter le renforcement et la modernisation du secteur transport
- L'instauration d'une politique de transport mettant en relief les procédures exceptionnelles indiquant les zones pour les modes individuels de transport et les zones pour les modes collectifs de transport

COMMENT MODERNISER LE TC dans l'AMP ?



PRCU/UQAM

Atelier IV

Merci de votre attention

PRCU/UQAM

Atelier IV