

Programme de Recherche dans le Champ de l'Urbain

QUEL DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR LA VILLE POST-CRISE?

**LES TAXIS – MOTOS DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE PORT- AU -
PRINCE ENTRE AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ ET MENACE DE LA
DÉSORGANISATION TERRITORIALE?**

Carline JOSEPH DUVAL

djcarline@yahoo.fr

Doctorante en ÉTUDES URBAINES

Collège Doctoral D'Haïti (CDH)

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

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

Pourquoi les taxis - motos dans l'AMP?



Croissance démographique

Chômage

Pénurie de transport public

Manque de service de proximité

Émergence de Nouveaux quartiers

Absence de Pôles intermédiaires

PARADOXE ET CONTROVERSE

Répond aux BESOINS

- en mobilité
- ET
- en emploi



Image négative de transport

- Déstructure le territoire
- Désorganise le système de TR
- Pollue l'atmosphère

Colloque PRCU

PLAN DE LA PRÉSENTATION

- Contexte du transport dans l'AMP et Méthodologie
- L'offre de transport
 - Le parc véhiculaire et motocycle
 - Les transports publics
- Les taxis-motos dans l'AMP post-séisme
 - **L'activité des taxis-motos:** La décision de se déplacer et le choix de la destination expliqués par l'enquête
 - **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.
- **2ème moitié 1980:** Crises 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 **AVEC LES TAXIS MOTOS, idée venue de la Dominique et qui s'est diffusée suite aux grèves des transports de 1987**
 - 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 - déplacement**»
- 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, sociales, politiques, administratives et éducatives»
 - 3 553 950 habitants en 2015 et se situeraient à l'horizon 2030 à 5 046 380 millions d'habitants.(Benoit E.,Bodson,Duval-Joseph, Therasme . 2016)

Les interrogations

- Quelle est l'envergure des stations de motos ?
- A quelle distance se trouvent-elles par rapport aux résidences des citoyens ?
- Pourquoi le service des taxis-motos est si demandé ?
- Ce service offert est-il une activité économique susceptible de pallier au chômage des jeunes ?

Hypothèse et objectifs

● HYPOTHÈSE

- La prolifération des stations de motos est source d'externalités négatives quoique le service soit d'une certaine utilité.

● OBJECTIF

- Montrer que les territoires des taxis- motos permettent de rendre compte de l'ampleur du phénomène dans l'AMP post- catastrophe

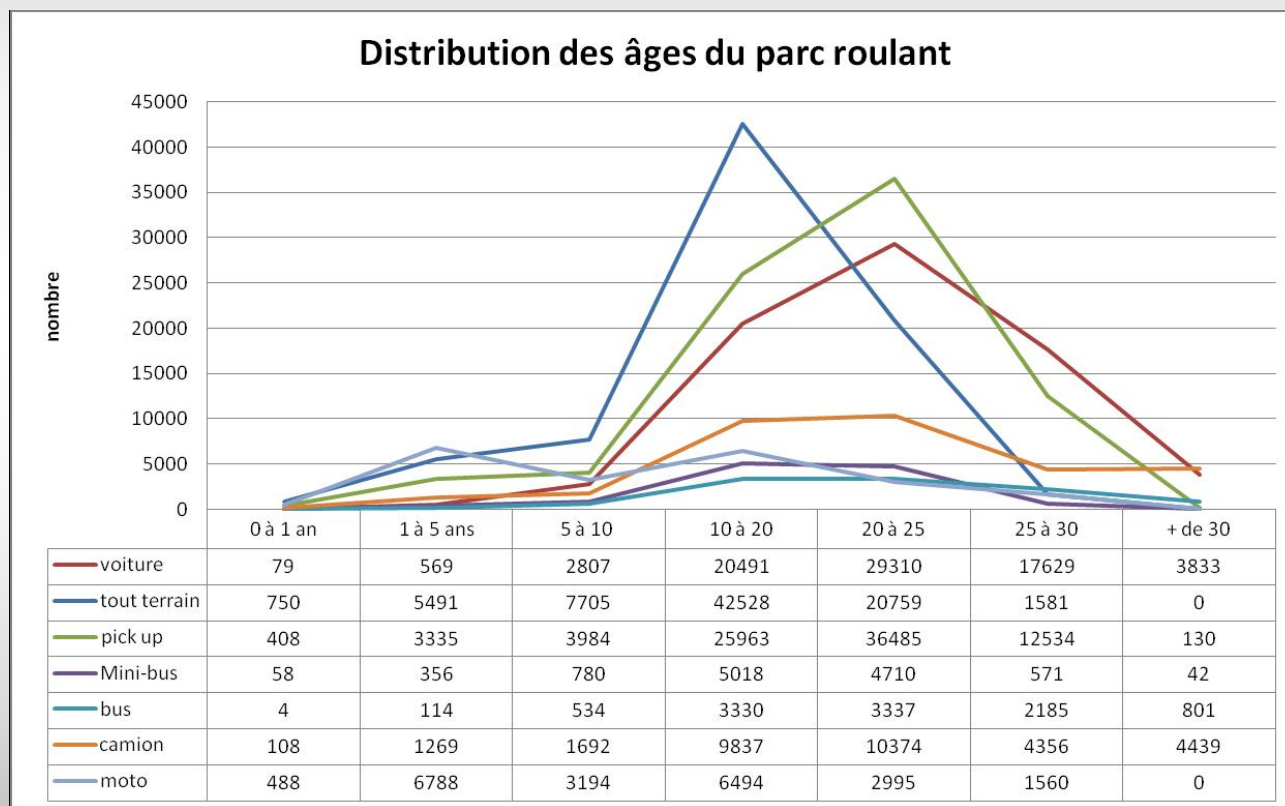
MÉTHODES ET DONNÉES

- Les données d'une enquête tenue en avril et décembre 2015 auprès des étudiants de l'Université d'État d'Haïti, de l'Université Quisqueya et des chauffeurs de taxis-motos
- **PHASE I** : La méthode d'échantillonnage proportionnelle à la taille a été retenue, soit 5% du total **(370 étudiants)**
- **PHASE II** : Pour la réalisation des entrevues avec les taximotomen, un échantillon **de 458 points de stationnement** des taxis-motos ont été sélectionnés puis géoréférencés dans 7 communes de l'AMP.

L'OFFRE DE TRANSPORT

LE PARC AUTOMOBILE

● Vieux et obsolète



L'OFFRE DE TRANSPORT

LES TRANSPORTS PUBLICS

- **Les moyens de transport public** sont gérés par l'ÉTAT ET LE PRIVÉ. Le transport formel cohabite avec le secteur informel et on observe plusieurs modes:
- **Les TAP-TAPS/ CAMIONETTES** qui effectuent 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
- Le TRANSPORT PUBLIC FORMEL :
Les Bus Obama, service Plus et Dignité qui assurent le transport scolaire



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..) et peu de développement des infrastructures et des services de base
- Renforcement de la paupérisation urbaine

DEUX MOUVEMENTS suite au seïsme de 2010

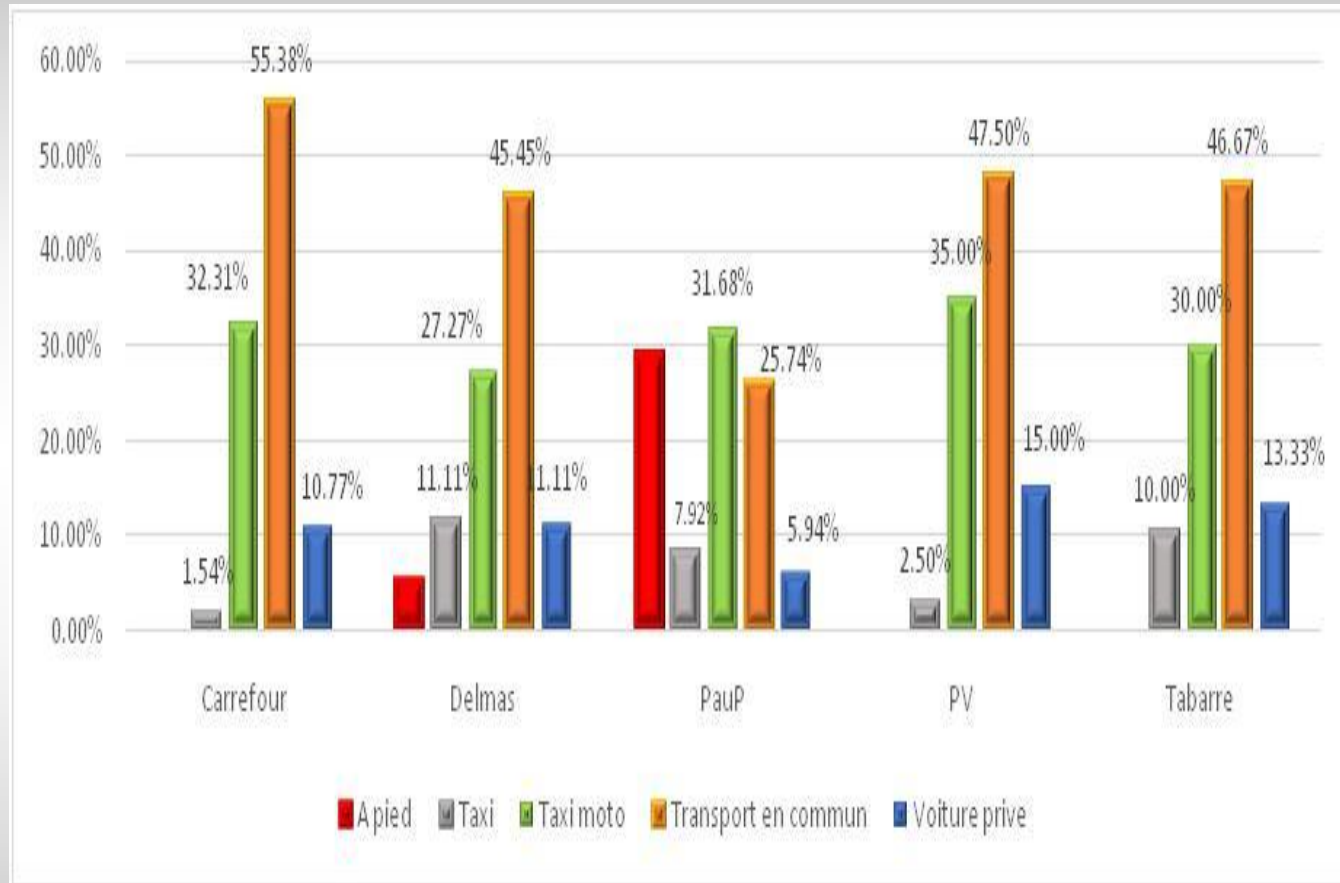
- Les taxis-motos prennent de l'ampleur et accaparent le territoire

TAXI-MOTO!
transport dépanneur

- Une contribution à la rapidité des déplacements
- Une activité économique impliquant divers acteurs (Concessionnaire, assembleur, propriétaire, propriétaire-chauffeur, locataire-chauffeur) qui renvoie à :
 - Une concurrence avec les autres modes de transport en commun
 - Absence de tarif et de trajet fixe, et dépendance du taximotomen et d'autres facteurs

Le dépanneur, son territoire et ses lieux de concentration et de diffusion

Stations de moto dans la zone de résidence des étudiants



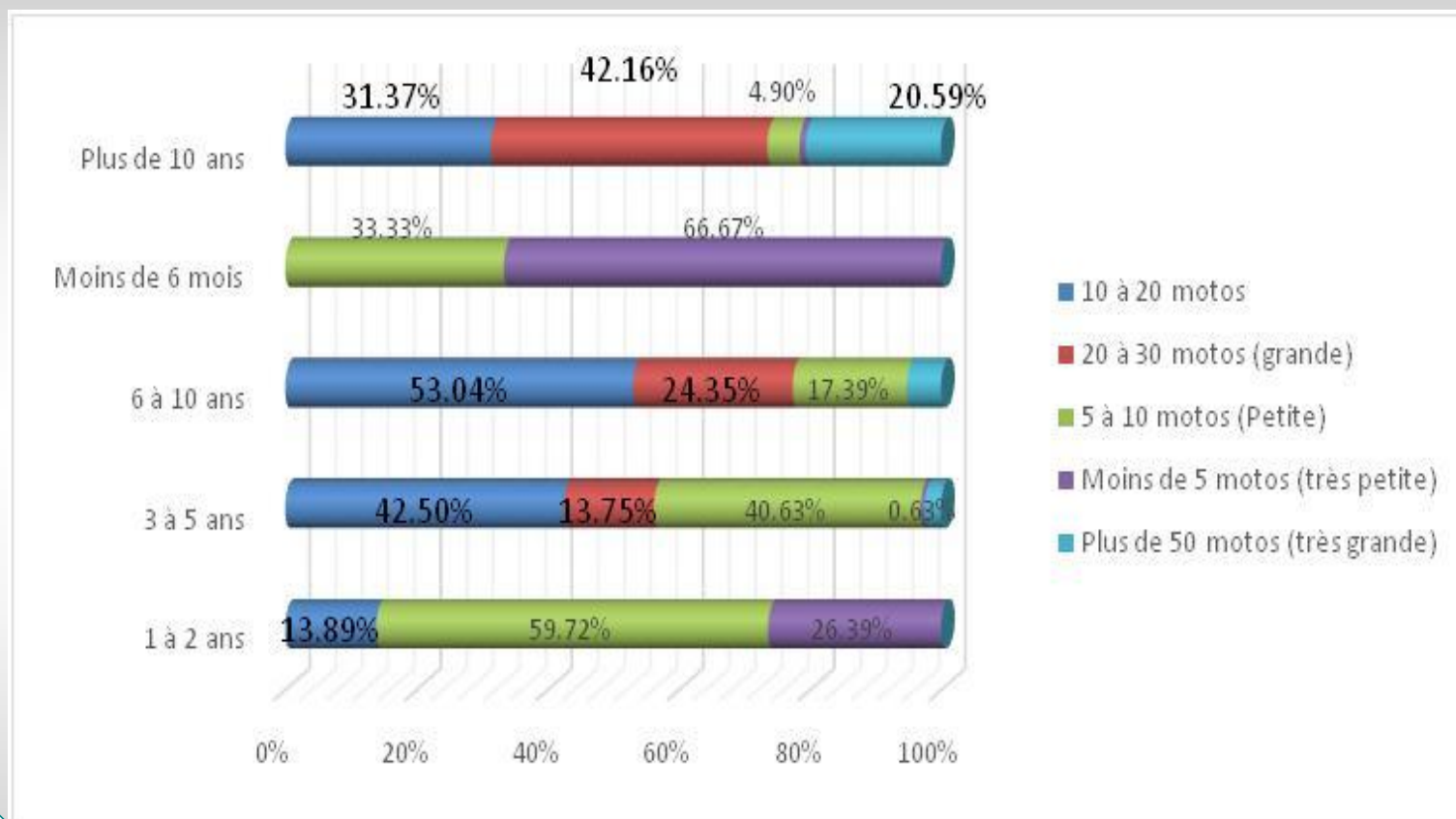
Un modèle économique du secteur transport: Regard sur les taximotomen

Histogramme de fréquence de la série âge des motards



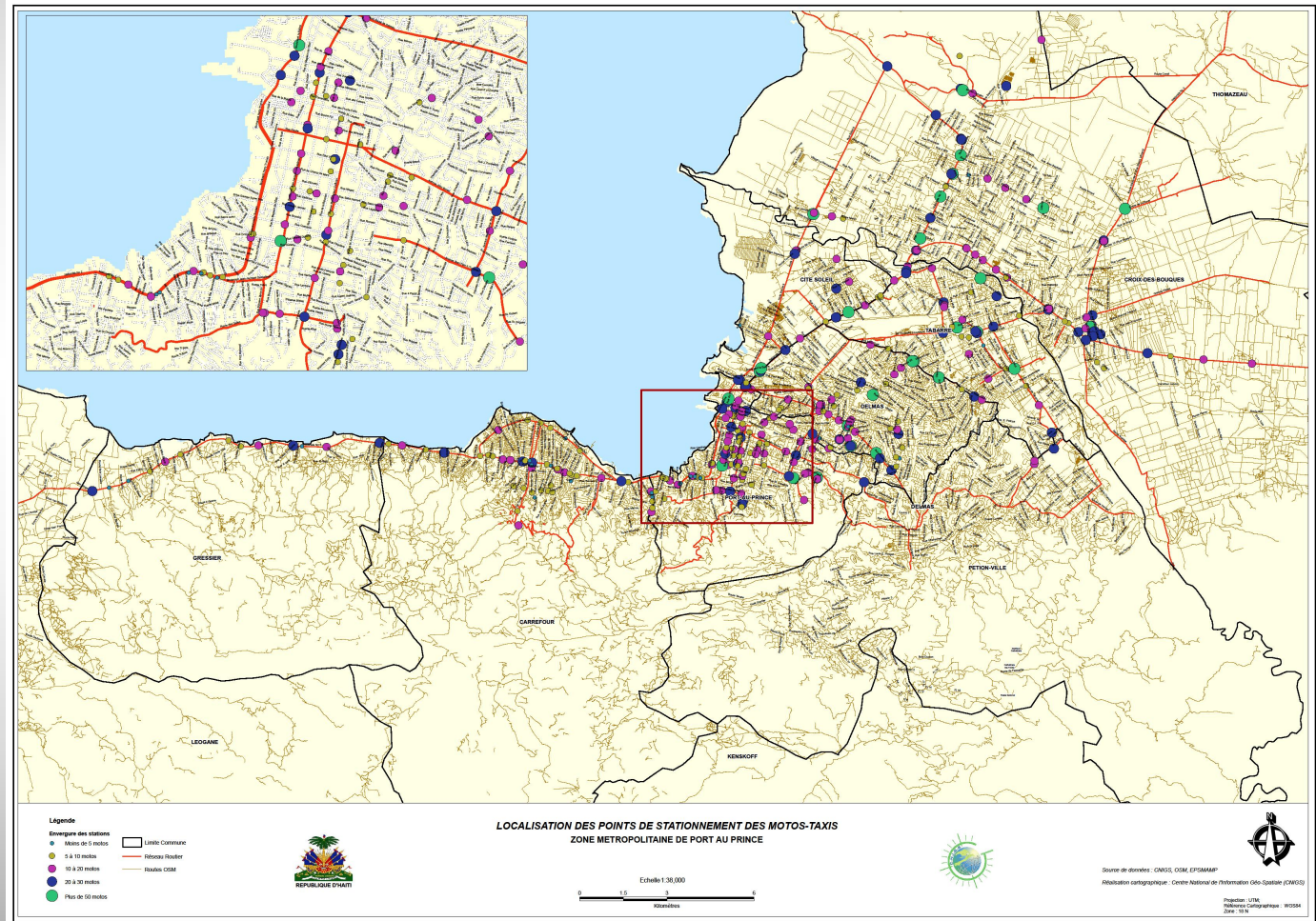
Les motards et leurs points de stationnement

Répartition des points de stationnement par envergure suivant l'ancienneté



Le mode de transport qui envahit la ville

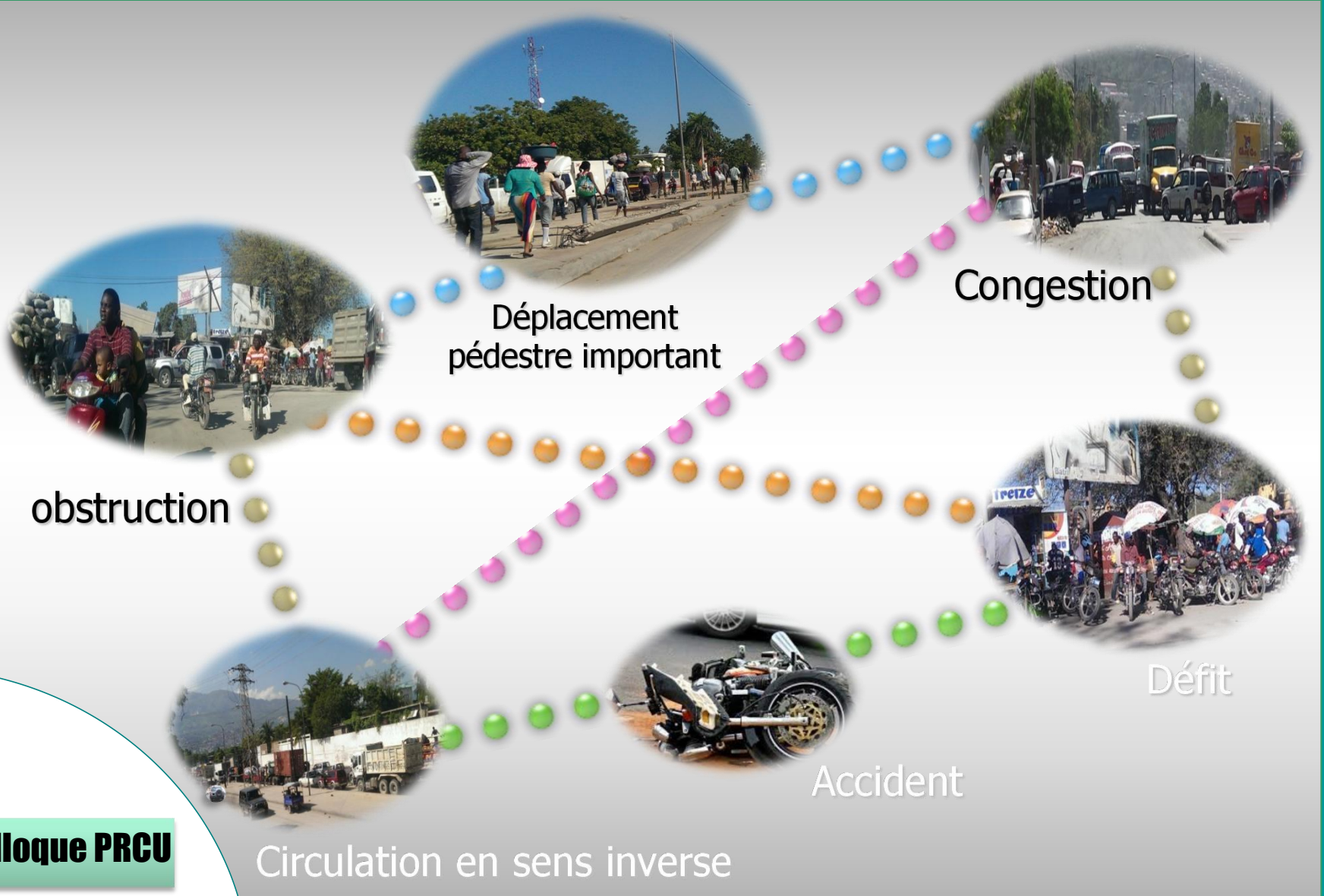
Carte de localisation des points de stationnement des motos-taxis



DISCUSSIONS ET CONCLUSION

- La période post-séisme a conduit au renforcement et à la prolifération des taxis-motos
- Un moyen de transport envahissant la ville et fonctionnant en absence de régulation
- Ces résultats donnent un nouvel éclairage sur les enjeux d'un manque de régulation d'un service utile, générateur d'emploi et source d'externalités négatives en matière de transport
 - Une question demeure à la suite de cette recherche : quels sont les autres facteurs liés à l'émergence de ce mode de transport qui peuvent expliquer une plus forte désorganisation du système de transport ?

Un appel à la régulation !



Merci de votre attention

Colloque PRCU