

# Problématique des transports dans la région métropolitaine de Port-au-Prince

## Pour une sensibilisation à une question d'intérêt général

France Bernard

---

**Résumé :** Cet article se veut une tentative de sensibilisation à une question d'intérêt général qui a été posée lors du Forum Haïti-Économie 2013 et à laquelle aucune réponse satisfaisante n'a été trouvée jusqu'ici. Nous pensons que la réponse passe par la démarche suivante :

- faire un « état des lieux » de ce que d'autres auteurs ont pensé de ce sujet ;
- aborder le sujet comme cela se fait dans les pays avancés, poser la question de la demande de transport et répondre aux interrogations traditionnelles ;
- considérer l'état de l'offre de transport en répondant aux questions fondamentales y relatives ;
- définir une méthodologie rationnelle d'étude de la question dont on définit les principaux paramètres et des critères bien compris et appropriés ;
- procéder à une collecte de données in situ (indispensable) ;
- grâce au traitement et à l'analyse de ces données, cerner les problèmes spécifiques au cas considéré, ce qui nous habilitera à définir des solutions de premier niveau pour une amélioration de la situation présente et servira de prélude à un travail plus approfondi ;
- réaliser un plan directeur de transport pour la région concernée et, par la suite, d'autres plans directeurs de transport couvrant tout le pays, travail colossal auquel les spécialistes locaux et de la diaspora sont invités à collaborer.



**Rezime :** Nou kab konsidere atik sa a tankou yon esè pou nou abòde yon kesyon enterè jeneral, yo te poze nan Fowòm Haïti-Économie 2013 la, epi jis kounye a, poko janm gen moun ki rive vrèman reponn li. Nou kwè, yon moun, ki vle jwenn yon repons pou kesyon sa a, dwe swiv etap nou pral bay la yo :

- chèche konnen kisa lòt moun ki deja ekri sou sijè a te di ;
- abòde sijè a tankou yo fè sa nan peyi devlope yo, poze kesyon sou sa moun yo bezwen nan yon sistèm transpò epi reponn kesyon tout moun abitye poze yo ;
- gade ki jan sèvis transpò a mache apati repons nou ap jwenn pou kesyon fondamantal ki an rapò ak kalite sèvis moun yo jwenn yo ;
- etabli yon metodoloji rasyonèl pou apwofondi kesyon sa a, kote nou va mete tout eleman esansyèl yo ansanm ak kritè tout moun kab konprann epi ki koresponn ak chwa nou fè yo ;
- kòmanse rasanble enfòmasyon in situ (sou plas) ;
- se apati analiz enfòmasyon sa yo ansanm ak detay nou jwenn ladan yo, nou ap rive konprann pwoblèm ki an rapò ak ka a, se sa ki ap pèmèt nou jwenn solisyon premye nivo pou amelyore sityasyon sa a epi ki kab sèvi kòm prensip pou yon travay pi apwofondi ;
- kreye yon plan global pou transpò nan rejyon ki enterese nou an, epi, apres, va genyen lòt plan global pou tout peyi a, yon kokennchenn travay, kote espesyalis anndan peyi a kou sila yo ki ap viv nan peyi etranje va patisipe.

## 1. PRÉAMBULE

Ayant eu l'occasion de circuler dans la grande région de Port-au-Prince du 11 août au 10 septembre 2012, dans le cadre d'une mission de la Ville de Montréal conduite au nom de l'Agence canadienne de développement international (ACDI) et de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) sous le nom de « Programme de coopération municipale » (PCM), nous avons observé sur place, avec des yeux avertis et dans toute son ampleur, la question du déplacement de la population locale, ce qui nous a permis de porter un jugement froid sur la situation cauchemardesque qui prévaut. Évidemment, il faut ajouter à cette réalité les préjugés que l'on avait au départ de cette situation provenant des critiques de plusieurs observateurs locaux

ou de passage qui ont toujours déploré la désorganisation systémique du transport dans le pays, tant celui des personnes que celui des biens produits ou importés à des fins de consommation.

Dans toutes les villes ou régions normalement gérées, il est essentiel que les personnes concernées comprennent les principes et les techniques servant à estimer la demande de transport ; c'est fondamentalement une réflexion sur les exigences (besoins) de transport des usagers du système, tant les voyageurs que les expéditeurs de marchandises. En conséquence, la demande de transport fournit une importante base pour l'établissement des plans de transport, la conception et l'exploitation des moyens de transport appropriés. Sans cette

compréhension de la demande de transport, les efforts de tous seront mal dirigés et on aura comme résultat ce qu'on a en Haïti aujourd'hui : un système dysfonctionnel et une mauvaise utilisation des ressources déjà limitées.

## 2. INTRODUCTION

Cette question, la problématique des transports dans la région métropolitaine de Port-au-Prince, a été abordée lors du Forum Haïti-Économie 2013 qui s'est tenu au Fokal en avril et mai 2013 sous la responsabilité du GRAHN. Plusieurs groupes locaux, des experts locaux et étrangers, et des citoyens concernés à titre personnel se sont réunis pour en discuter librement, certains pour présenter leur point de vue sur la situation chaotique qui prévaut actuellement dans le domaine, d'autres pour souligner les efforts mis de l'avant par leur groupe, d'autres encore pour souligner les points qui mériteraient d'être pris en compte par les autorités responsables.

Nous estimons que, dans l'optique d'une recherche de solutions à des problèmes qui touchent l'ensemble de la population, il faudrait adopter une approche systématique, et nous revenons à l'idée de la démarche initiale alors proposée. D'abord, nous pensons que le mandat confié par le GRAHN à son Comité des infrastructures nationales de sensibiliser les personnes concernées et de rechercher des solutions efficaces n'a pas eu l'écho mérité, car peu de gens se sont engagés, question de léthargie collective habituelle et de manque de moyens de sensibilisation assez puissants pour susciter un sentiment d'urgence.

La première démarche du GRAHN proposait une étude, ou mieux, une vérification initiale qui a pour objectif de faire connaître les réflexions et les travaux théoriques déjà effectués par des nationaux ou des étrangers sur le sujet ou des sujets connexes, soit :

- en contexte universitaire par des étudiants, des professeurs ou des chercheurs ;
- en contexte d'aide internationale par des organismes non gouvernementaux (ONG) ;
- en contexte de projet national par l'État haïtien ;
- en contexte social par la presse.

Une fois complétée cette mise en situation, le comité du GRAHN recommandait d'étudier la question en deux temps, comme toutes les études sérieuses de transport :

- l'évocation des questions fondamentales relatives à la demande (D) de transport et à l'offre (O) de transport ;
- la préparation de la méthodologie de l'étude, y compris son organisation, les ressources nécessaires et l'échéancier de réalisation.

Le comité du GRAHN recommandait de présenter cette étude lors d'un futur forum en 2015 et prenait l'engagement de participer à l'élaboration d'un plan directeur de transport de la région concernée, lequel abordera toutes les facettes de la

question et définira enfin une stratégie rationnelle en vue de mettre en place un ensemble de solutions et de projets concrets et réalisables devant, à court, moyen et long terme, mener à une organisation du transport dans le pays.

## 3. LA DEMANDE DE TRANSPORT

La théorie de la demande de transport est grandement tirée de la théorie économique du choix du consommateur. Cependant, il est important de saisir que des professionnels autres que des économistes ont apporté de substantielles contributions au développement de moyens théoriques et pratiques pour estimer la demande de transport dans le contexte des études de planification et de conception. La théorie courante et les techniques proviennent des sciences économiques, mais aussi de domaines aussi divers que la sociologie, la psychologie, le marketing et le génie.

Personne ne se déplace rien que pour le simple fait de se déplacer. On se déplace dans un but précis ; ainsi la demande de transport est-elle considérée comme une demande dérivée, comme en marketing. De ce fait, cette demande devient assez difficile à comprendre et donc à prédire.

La demande de transport des biens et marchandises est aussi une demande dérivée et, partant, tout aussi difficile à prédire que le déplacement des personnes.

Dans le but de ne pas se perdre en considérations de problèmes de réseaux sophistiqués et coûteux à analyser, nous essaierons de nous limiter à une approche pragmatique qui, malgré ses limitations, nous permettra de nous faire une idée réaliste de la demande dans le cas qui nous concerne. Il nous incombe de déterminer le nombre de déplacements résultant du mouvement des personnes et des marchandises sur un territoire donné pendant une période choisie. En amont de ces données indispensables, il faut préciser le type de personnes qui se déplacent en fonction de leur âge, la raison de leur déplacement et leur destination. Généralement, dans les instances bien pourvues en ressources humaines et matérielles, ce genre de collecte de données se réalise à partir d'enquêtes origine-destination (O-D) effectuées à intervalles réguliers ; dans le cas de la Communauté urbaine de Montréal, les enquêtes O-D sont faites à intervalles de quatre ans et mobilisent beaucoup de personnes, de techniques et d'argent. Ce genre d'exercice peut difficilement être envisagé pour la région de Port-au-Prince ; à la limite, on peut prétendre effectuer des enquêtes O-D ou l'équivalent local, mais le modèle reste à inventer ou à valider. On peut penser à cette expérience de l'Institut haïtien de statistique et d'informatique (IHSI) qui a été tentée, mais sa validation, avec plusieurs répétitions et évaluations, doit encore être faite avant qu'on puisse la considérer comme totalement fiable et représentative de la réalité. Cette validation doit faire l'objet d'un projet spécial qui sera traité séparément. En somme, sans entrer dans les détails de ce projet, nous estimons qu'il est réaliste de penser obtenir les données générales des besoins de transport de la population gravitant autour de Port-au-Prince à l'aide d'enquêtes locales effectuées

selon un modèle *ad hoc* préalablement défini et menées par de jeunes professionnels locaux qui utilisent les moyens traditionnels, d'une part, et des approches inédites propres au milieu que nous préciserons ultérieurement, d'autre part.

### 3.1 Questions fondamentales relatives à la demande de transport

1. Quelle est la région couverte par l'étude ?
2. Pourquoi avoir choisi cette région plutôt qu'une autre ?
3. Qui a besoin de se déplacer ?
4. Combien de personnes doivent se déplacer ?
5. Pour quelles raisons doivent-elles se déplacer ?
6. Quelle distance doivent-elles parcourir ?
7. Combien leur coûte ce déplacement ?
8. Quels produits doit-on transporter ?
9. Quelle quantité de chaque bien ou produit doit-on transporter ?
10. Quand faut-il transporter ces biens ?
11. Sur quelle distance doit-on les transporter ?
12. Combien coûte le transport de ces biens ?

## 4. L'OFFRE DE TRANSPORT

Si on peut parler de théorie de la demande de transport, il devient illusoire de souligner le cas de l'offre de transport du point de vue théorique, pour la simple raison que l'offre de transport, dans le cas que nous étudions, celui de Port-au-Prince, relève de décisions souvent arbitraires qui ne sont pas planifiées et surtout peu coordonnées, provenant généralement de petits entrepreneurs locaux disposant de peu de capitaux, de peu d'encadrement administratif et de peu d'expérience dans le domaine.

Le cas se révèle d'autant plus complexe qu'il n'existe, au niveau national ou régional, aucune entité officielle responsable de l'étude, de la planification et de la fourniture de moyens de transport collectif. Le seul domaine où il y a une responsabilité gouvernementale est dans la fourniture de certaines infrastructures de transport et dans l'établissement de la réglementation relative au transport sur les voies publiques.

Nonobstant ces limitations, il n'empêche que certaines questions fondamentales relatives à l'offre de transport se posent et méritent d'être soulevées, comme nous le faisons dans le paragraphe qui suit.

### 4.1 Questions fondamentales relatives à l'offre de transport

1. Quels sont les modes de transport disponibles dans la région :
  - par voie aérienne ?
  - par voie maritime ?

- par voie terrestre ?
  - par transport multimodal ?
2. Le mode de transport terrestre offert est-il privé ou public (voitures privées ou taxis) ?  
S'agit-il de tap-taps, de canters, d'autobus, de cars, de camions-boîtes, de motos-taxis ?
  3. Qu'en est-il des modes marginaux : bicyclettes, marche, dos d'animal (cheval, âne, mulet) ?
  4. Qu'en est-il des infrastructures desservant ces modes de transport ?
  5. Quid de la disponibilité ? De la ponctualité ? De l'aspect sécuritaire ?
  6. Que dire de la fiabilité ? Du confort ? Du coût ? De l'efficacité ?
  7. Qui est le principal pourvoyeur du service ?
  8. Qui est le principal régulateur du service ?
  9. Quel est le niveau de satisfaction des usagers ?

## 5. LA MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE DE L'ÉTUDE

### 5.1 Choix de la référence théorique la plus adaptée

En tant que société récente, avec un passé de colonie, de pays occupé et de pays libre mais totalement dépendant des points de vue technologique et économique, nous avons la possibilité de nous brancher sur des modèles théoriques qui proviennent de la France, des États-Unis ou du Canada. La proximité géographique privilégierait le modèle américain ; la préférence linguistique nous rapprocherait des modèles français, mais force est de constater qu'au vu de la proximité humaine et en raison de l'accessibilité garantie grâce à nos relations intenses avec la Ville de Montréal, nous sommes presque contraints d'opter pour le modèle canadien du Québec.

### 5.2 Choix de la référence pratique locale

Si la question de disponibilité revêt une certaine importance, nous sommes quasiment forcés de choisir des méthodes d'opération locale semblables à celle qu'utilise l'IHSI, qui a déjà été enseignée et pratiquée au pays ; conséquemment, nous devrions trouver sur place des ingénieurs et des techniciens en principe déjà rodés à l'utilisation de cet outil de relevés, ce qui devrait théoriquement faciliter la tâche d'embauche ou de demande d'aide.

### 5.3 Choix des indicateurs réalistes

En principe, le choix de la référence théorique implique automatiquement le choix des paramètres d'évaluation ; cependant, les modes de transport locaux comprennent encore des éléments qui ont totalement disparu des pays développés et qui subsistent encore en Haïti. Ainsi, nous serons amenés à considérer des critères appropriés pour pouvoir évaluer correctement lesdits

modes; le modèle ainsi modifié deviendra un modèle hybride, mais prenant en compte les considérations locales inévitables.

#### 5.4 Méthodes locales d'enquête O-D

Nous avons manifesté un intérêt pour le choix d'un modèle théorique en provenance du Québec. Le plus connu et le mieux maîtrisé est celui de la Société de transport de Montréal (STM), qui nécessitera toutefois certains aménagements vu la limitation locale en matière de ressources humaines, de techniciens formés et de possibilité financière, d'où le besoin de considérer l'utilisation des méthodes de l'IHSI. Il s'ensuit que nous serons amenés à utiliser également les méthodes d'évaluation de l'IHSI après vérification de leur validité, ce qui nécessitera des discussions entre les membres de l'équipe de travail.

#### 5.5 Répartition des charges de travail

Cette étude devant se réaliser à moindre coût, nous devons compter sur la participation bénévole de plusieurs compatriotes dévoués à la cause et désireux d'apporter leur contribution à l'édification d'une œuvre commune. Nous suggérons un partage des tâches en trois parts dédiées à trois équipes issues du Canada, d'Haïti et des États-Unis. Il est à prévoir que les tâches de collecte de données sur place reviendront à l'équipe locale. On peut suggérer de confier les tâches d'analyse statistique et d'interprétation à l'équipe américaine. Enfin, l'évaluation et la rédaction du rapport reviendraient à l'équipe canadienne.

### 6. L'ORGANISATION DE L'ÉTUDE

#### 6.1 Préparation des échéanciers

Dans le cas d'une réalisation par trois équipes distinctes, travaillant de façon autonome dans des contextes différents, il est plus rationnel de laisser le soin à chaque équipe d'établir son propre échéancier, quitte à fixer une échéance commune pour le travail final par le comité des infrastructures nationales du GRAHN, dans un échéancier global qui devrait être présenté en octobre 2014.

#### 6.2 Évaluation des ressources nécessaires

Il revient encore aux équipes responsables d'évaluer leurs besoins en matière de ressources humaines et matérielles et d'en déterminer le mode d'obtention ou d'acquisition, compte tenu du fait que tout le travail devra être fait sur la base d'une participation bénévole et citoyenne. Sinon, cela ne vaut pas la peine d'entreprendre le projet.

#### 6.3 Analyse des données recueillies

Les données de terrain colligées par l'équipe locale seront transmises à l'équipe américaine ou à l'équipe canadienne dans un format dicté par le modèle théorique choisi. Ces données seront traitées à Montréal en vue de déterminer les caractéristiques fondamentales du transport dans la région considérée.

#### 6.4 Étude de l'adéquation de l'offre à la demande

Même si nous avons intuitivement une bonne idée de la situation existante, la rigueur scientifique commande que nous fassions cet exercice de façon structurée en vue de cerner les faiblesses actuelles du système en place, ce qui nous permettra de définir les secteurs dans lesquels une intervention d'urgence peut apporter un certain soulagement, avant de penser à une transformation plus radicale.

### 7. LA PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

#### 7.1 Publication des résultats de l'étude

Conformément aux engagements pris, nous serons prêts à présenter les résultats de cette étude à l'occasion d'un forum du GRAHN organisé en Haïti en 2016 plutôt qu'en 2015, comme souhaité précédemment.

#### 7.2 Recommandation de correctifs « mineurs »

N'ayant aucune autorité effective, le GRAHN ne pourra que recommander des correctifs à tous les niveaux. Nous pensons que, devant cet effort bénévole d'une foule de professionnels, les responsables tant publics que privés n'auront d'autre choix que d'accepter de mettre en œuvre des mesures d'apaisement à court, moyen et long terme pour essayer de bonifier l'état du système.

#### 7.3 Recommandation d'un plan directeur des transports

Évidemment, l'étude réalisée avait pour but premier de montrer que des professionnels du pays et des collègues de la diaspora peuvent, sans dépenser des sommes considérables d'ailleurs non disponibles, travailler bénévolement et produire des résultats de grande qualité qui permettent d'améliorer les conditions de transport dans une région vraiment sinistrée. L'autre ambition de l'étude était de susciter l'appétit des compatriotes pour des décisions prises à partir d'études conséquentes et bien conduites. Dans la foulée, nous recommandons que soit entreprise la tâche de préparation d'un plan directeur des transports pour la région qui a été succinctement étudiée. Il reste à espérer que le désir de plans directeurs des transports va se manifester pour toutes les régions du pays.

#### 7.4 Proposition du GRAHN

Le GRAHN étant là pour rester et continuer son travail citoyen, nous émettons le vœu que les responsables de la direction proposeront à qui de droit l'accompagnement de notre comité dans la réalisation de ce premier plan directeur des transports. ■

### BIBLIOGRAPHIE

- GAUDRY, Marc (1975). « An Aggregate Time-Series Analysis of Urban Transit Demand: The Montreal Case », *Transportation Research*, vol. 94, p. 249-258.
- MORLOK, Edward K. (1978). *Introduction to Transportation Engineering and Planning*, New York, McGraw-Hill.

• PIGNATARO, Louis J. (1973). *Traffic Engineering: Theory and Practice*, Englewood Cliffs (NJ), Prentice-Hall.

• WOHL, Martin, et Brian V. MARTIN (1967). *Traffic System Analysis for Engineers and Planners*, New York, McGraw-Hill.

**France Bernard, ing., M.A., M.Sc.A.**, a fait ses études classiques à l'Institution Saint-Louis-de-Gonzague. Il fréquente ensuite l'École normale supérieure de l'Université d'État d'Haïti et devient professeur de sciences et de mathématiques à St-Louis, au Sacré-Cœur et au Collège Max Pénette. En parallèle, il obtient un diplôme en génie civil à l'ISTH. À l'Université McGill de Montréal, il suit une formation en informatique et en génie géotechnique. Il entreprend ensuite à l'École Polytechnique de Montréal des études complémentaires en géotechnique et une maîtrise en génie civil dans le secteur des transports. Il obtient en 1991 une maîtrise en administration et gestion urbaines de l'ENAP-INRS. Il est membre actif de l'AQTr, de l'AIMQ, de l'ATC, du TRB et réviseur de publications scientifiques pour ces prestigieuses associations, auteur de plus de 50 articles en gestion des infrastructures et en génie routier, enseignant de l'unique cours de gestion de l'entretien des ouvrages d'infrastructures au Québec et directeur de 35 mémoires de maîtrise dans le domaine. Détenteur de la grande expertise décernée par la Ville de Montréal en 2008, il prépare et met en œuvre le plan directeur pour la gestion des chaussées de Montréal, ville qu'il représente depuis 2011 dans le Programme de coopération municipale de l'ACDI en Haïti. [france.bernard1@videotron.ca](mailto:france.bernard1@videotron.ca)

