

REPUBLIQUE D'HAITI

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS (MTPTC)



ELABORATION D'UNE STRATEGIE NATIONALE DE SECURITE ROUTIERE

RAPPORT FINAL



VERSION REVISEE FEVRIER 2015

BID

CONSIA Consultants

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION 6

1.1 CONTEXTE GÉNÉRAL 6
1.2 RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE 7
1.2.1 Les Objectifs des Termes de Références 7
1.2.2 Eléments d'explication sur les objectifs fixés 7
1.3 LE MARCHÉ 8
1.4 MÉTHODOLOGIE 8
1.5 RAPPORT FINAL DE L'ÉTUDE 9
1.6 RAPPEL SUR LE CADRE PHYSIQUE ET MACRO-ÉCONOMIQUE 9
1.7 INDICATEURS MACRO-ÉCONOMIQUES 9
1.8 RAPPEL SUR L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE EN HAÏTI 10
1.9 LES INSTITUTIONS 10

2. RAPPEL SUR LE DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE 11

2.1 RAPPELS SUR LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS 11
2.1.1 Stratégie du secteur du transport routier 12
2.2 RAPPEL SUR L'AMPLEUR DU PROBLÈME DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE MONDE ET EN HAÏTI 12

3. CONCLUSIONS PRINCIPALES DU RAPPORT INITIAL 14

3.1 LES SUJETS PRIORITAIRES 14
3.1.1 Quelques mesures d'accompagnement 15

4. CONCLUSIONS PRINCIPALES DU RAPPORT DÉTAILLÉ 16

4.1 INTRODUCTION À LA STRATÉGIE 2015-2020 16
4.2 LES OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE NATIONALE 16
4.3 LE PLAN D'ACTION SUR 3 ANS 19

5. LE MANUEL D'APPLICATION DE LA LOI ET LA FORMATION DES AGENTS DE LA DCPR 25

6. MISE EN PLACE DU SYSTÈME D'INFORMATION SUR LES ACCIDENTS (SIA) ET MANUEL D'UTILISATEURS 32

7. INSPECTION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES RN1, RN2 ET RN8 33

8. CONCLUSION SUR L'ÉTUDE 36

Liste des annexes :

- Annexe 1 : Rapport Initial et ses annexes
- Annexe 2 : Rapport Détaillé et ses annexes
- Annexe 3 : Manuel d'Application de la Loi
- Annexe 4 : Manuel d'utilisateurs du Système d'Information sur les Accidents
- Annexe 5 : Rapport d'inspection de sécurité routière et ses recommandations pour l'amélioration de la sécurité du réseau routier classifié.

Glossaire

Maître d'Ouvrage

Personne morale pour le compte de laquelle sont produits les ouvrages et qui, directement ou indirectement, assure la conduite de l'opération d'investissement. Dans le cadre des marchés publics, le maître d'ouvrage peut être l'Etat ou les collectivités locales et leurs établissements, ou les services, organismes et agents publics désignés pour la conduite de l'opération.

Maître d'œuvre

Prestataire des missions de conception et de contrôle d'exécution d'ouvrages, dans le cadre de processus de réalisation simples ou composés. Le processus est dit composé lorsque la responsabilité de maître d'œuvre est partagée, entre un maître d'œuvre général, responsable de la conception et du contrôle d'exécution de l'ensemble des ouvrages, et des maîtres d'œuvre particuliers, responsables sous le contrôle du maître d'œuvre général, de la conception et du contrôle d'exécution des ouvrage seulement.

Route revêtue (asphaltée, goudronnée, bitumée, pavée, en béton)

Une route est dite « revêtue » quand sa couche de surface est constituée par un revêtement étanche et très cohésif qui protège l'ensemble de la structure de la chaussée.

Redevances d'usage

Les redevances sont des droits payés par les usagers en contrepartie de l'usage d'un service collectif. Ces redevances n'entrent pas dans le budget général mais sont confiées à l'organisme chargé de les gérer pour financer la mise en œuvre du service rendu aux usagers.
Elles sont encaissées au cours des transactions d'achat de ces services (mais peuvent être encaissées sous forme de taxes). Parmi ces encaissements, on peut trouver :

- Redevances sur les carburants lors de l'achat de carburant ;
- Redevances sur les véhicules lors de leur immatriculation ;
- Redevances d'entretien routier lors de l'entrée des véhicules sur un territoire (redevances de transit) ;
- Péages et pesages routiers ;
- Redevances sur la taxe à l'essieu.

Taxes

Les taxes sont des droits payés par le contribuable à l'occasion de certaines transactions et constituant sa contribution aux besoins généraux de la collectivité. Ces taxes (ou impôts indirects) font partie de la fiscalité générale : elles sont versées dans le budget général de l'Etat, même si certaines d'entre elles peuvent être affectées, c'est-à-dire destinées à un emploi particulier.

Acronymes

ANEC	Association Nationale des Etablissements de la Conduite
APCH	Association des propriétaires chauffeurs d'Haïti
BRH	Banque de la République d'Haïti
BID	Banque Interaméricaine de Développement
CA	Conseil d'Administration
CARIFORUM	Forum des Etats ACP des Caraïbes
CDMT	Cadre des Dépenses à Moyen Terme
CNE	Centre National d'Equipement
CNSTH	Coalition nationale des syndicats de transporteurs haïtiens
CNT	Conseil National des Transports
CSLP	Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté
DCPR	Direction de la Circulation et de la Police Routière
DGI	Direction Générale des Impôts
DEP	Division des Études et de la Planification
DSNCRP	Document de Stratégie Nationale pour la Croissance et pour la Réduction de la Pauvreté
DT	Direction des Transports
DTP	Direction des Travaux Publics
EPA	Établissement Public à Caractère Administratif
EPIC	Établissement Public à caractère Industriel et Commercial
FER	Fonds d'Entretien Routier
IDH	Indice de Développement Humain
INFP	Institut national de la formation professionnelle
LNBTP	Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics
MAST	Ministère des Affaires Sociales et du Travail
MINUSTAH	Mission des Nations Unies pour la Stabilisation en Haïti
MJSP	Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique

MSF	Médecins sans Frontières
MSPP	Ministère de la Santé Publique et de la Population
MTPTC	Ministère des Travaux Publics, Communications et Transports
OAVCT	Office d'assurance véhicules contre tiers
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
PIB	Produit Intérieur Brut
PNB	Produit National Brut
PNH	Police Nationale d'Haïti
PNT	Politique Nationale des Transports
RN	Route Nationale
STTH	Secteur transport terrestre haïtien
TdRs	Termes de Références
UCE	Unité Centrale d'Exécution du Ministère des Travaux Publics, Communications et Transports.

Taux de conversion utilisés dans le rapport:

GHT Gourde Haïtienne (1€ = 56, 5 GHT)

USD Dollar (1€ = 1, 30 $)

Valeurs utilisées en Haïti

Gallon 1 gallon = 3, 78 litres

Prix du gallon de gazole = 200 Gourdes

1. Introduction

1.1 Contexte Général

Les infrastructures routières en 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 (accès à l'emploi, accès aux services sociaux, accès à l'enseignement et à la santé). En Haïti, les infrastructures routières représentent environ 90 % des transports de personnes et de marchandises. Elles constituent des liens vitaux entre les centres de production et les lieux de consommation, entre la République dominicaine et la République d'Haïti qui constituent l'île d'Hispaniola et entre les ports et l'arrière pays. Elles sont donc un moyen efficace de croissance économique et de lutte contre la pauvreté, objectifs essentiels de tous les programmes d'aide au développement.

Les investissements importants réalisés dans les infrastructures routières, par le passé, n'ont pas été accompagnés des mesures pérennes permettant de sécuriser l'entretien routier (les dégradations rapides sont un facteur de danger pour les usagers de la route) ni des mesures préalables de protection des usagers de la route (gestion des tracés routiers, de la signalisation routière, etc.). Le réseau routier s'est donc très nettement détérioré. En 1991, on comptait 4545 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.

Les financements internationaux importants ont toutefois contribué à développer et réhabiliter le réseau routier sous l'autorité du ministère des travaux publics, transports et communications (MTPTC). La réhabilitation de la RN1 entre Port au Prince et Saint Marc a été financée en 2011 par la BID. La RN 3 entre Port au Prince et Mirebalais réalisée en 2010 et la RN6 entre Cap Haïtien et la frontière de la République Dominicaine réalisée en 2008 ont été financées par l'Union européenne. En 2013, il est considéré que 60% du réseau primaire, 40% du réseau secondaire et 20% du réseau tertiaire sont réhabilités et il convient dorénavant d'en assurer le maintien en bon état (financement de l'entretien courant et périodique, mesures de protection du patrimoine). Toutefois, malgré des financements importants les mesures concernant la sécurité 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, le développement qualitatif et quantitatif d'un réseau routier entraîne inévitablement une croissance des déplacements et donc un développement du parc automobile y compris en ce qui concerne les poids lourds (voyageurs et marchandises). En Haïti, et malgré une absence de statistiques fiables, le parc de véhicules connait depuis 2010 une forte progression qui se traduit par une accidentologie élevée, des encombrements de circulation et une explosion récente du parc de véhicules deux roues notamment de motocyclettes d'un prix peu élevé et d'une qualité médiocre.

Ce constat n'est pas propre à la République d'Haïti. Les pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire sont les plus touchés. Selon les estimations de l'OMS, le nombre de décès consécutif à un accident de la route pourrait atteindre pus de 2 millions de morts en 2020 et le nombre de victimes d'accidents non mortels dépasseraient le chiffre astronomique de 50 millions soit 5 fois la population actuelle d'Haïti. Les conséquences sont dramatiques à plusieurs points de vue : (i)

le coût économique pour un pays se situe aux environs de 1%, (ii) pour une famille, cela représente souvent la perte du chef de famille et (iii) pour une autre famille la douleur peut être accrue par la souffrance d'avoir à gérer un handicap à vie avec toutes ses conséquences.

Il en résulte que des mesures urgentes doivent être prises pour enrayer cette épidémie qui pourrait faire de l'insécurité routière la première cause des décès dans le monde d'ici 10 ans.

Au stade actuel, le MTPTC ne dispose pas d'éléments objectifs suffisants pour apprécier l'intérêt de la mise en œuvre hiérarchisée des mesures classiques pour lutter contre l'insécurité routière. Le Gouvernement Haïtien, avec l'assistance financière de la BID, a donc décidé de réaliser une étude permettant de disposer de ces éléments objectifs. Le lancement de la présente étude visait à proposer, après un bilan de la situation de la sécurité routière et dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière, la mise en œuvre d'un plan d'actions sur trois (3) ans.

1.2 Rappel des objectifs de l'étude

1.2.1 Les Objectifs des Termes de Références

Les objectifs de cette consultation sont d'identifier les mesures qui appuieront l'amélioration et l'efficacité de la planification, du développement et de la gestion de la sécurité sur le réseau routier classifié et d'augmenter la sécurité de la circulation tout au long des sections du réseau routier primaire.

Les objectifs spécifiques fixés par les Termes de Références sont :

(i) De quantifier l'échelle et la nature du problème de sécurité routière en Haïti en effectuant une évaluation approfondie de la situation actuelle et de faire des estimations initiales du coût annuel des impacts des accidents de la route pour l'économie nationale;

(ii) De développer une stratégie de sécurité routière à l'échelle nationale et d'identifier la vision du pays et les objectifs spécifiques pour les court, moyen et long termes. La stratégie identifiera également certaines actions intérimaires et des mesures de moyen et long terme qui aideront à faire face aux problèmes ;

(iii) D'étudier tous les secteurs impliqués dans la sécurité routière et de développer un plan d'action sur cinq ans avec des priorités pour l'amélioration de la sécurité routière en Haïti.

Pour s'assurer que les procédures et techniques appropriées soient adaptées par les agences concernées, le projet est réalisé en étroite collaboration avec les agences responsables de la sécurité routière. L'étude couvre essentiellement la sécurité routière du réseau routier classifié.

1.2.2 Eléments d'explication sur les objectifs fixés

L'objectif général poursuivi est la production d'une étude visant à l'amélioration de la sécurité routière en Haïti par l'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière sur 5 ans et la production d'un plan d'action sur 3 ans. La mise en œuvre de ce plan d'actions doit contribuer à la diminution effective du nombre de tués et de blessés graves sur le réseau routier haïtien.

Les objectifs spécifiques poursuivis sont :

- Une évaluation approfondie de la situation actuelle en vue de mesurer la nature du problème (en particulier, une bonne connaissance de l'accidentologie est indispensable à la publication de résultats concernant la réduction du nombre d'accidents : sans cette précaution, il serait possible de constater une augmentation liée à une meilleure organisation de la saisie des informations alors même que les actions entreprises auraient conduit à une amélioration de la sécurité routière).

- L'identification des actions qui permettent de faire face à court terme aux problèmes d'insécurité routière. L'identification des mesures à moyen et long terme fera l'objet d'une présentation distincte.

- L'identification et la collaboration de tous les organismes impliqués dans la sécurité routière en Haïti.

1.3 Le marché

-	**N ° Contrat**	**:**	**HA – L1054**
-	Titulaire	:	CONSIA Consultants ApS
-	Maître d'Ouvrage	:	MTPTC (UCE)
-	Délais d'exécution	:	5 mois
-	Financement	:	BID (DON 2663/GR-HA)

1.4 Méthodologie

La méthodologie a été guidée par les Termes de Référence. Elle a fait l'objet d'une révision dans le cadre de la mission de démarrage et la version mise à jour de la méthodologie du Consultant est jointe au rapport de démarrage, en annexe du présent rapport.

La méthodologie a notamment été mise à jour au regard de la situation actuelle des données sur les accidents de la circulation en Haïti, dans la perspective de la mise en place d'un Système d'Information sur les Accidents. En effet, il est apparu utile de prévoir une période de fonctionnement après la mise en place du système, afin de tester le bon fonctionnement du circuit d'acheminement des données (renseignement des fiches d'accidents par les officiers de Police) et leur traitement (obtention de statistiques). Cette tâche demande une période de temps suffisante pour pouvoir obtenir des données d'accidents et les utiliser. Cet aspect a fait l'objet d'une demande d'avenant déposé par le Consultant, en vue d'appuyer les autorités à faire fonctionner le système d'Information sur les Accidents mis en place par le projet, mais aussi de fournir une formation plus approfondie au agents chargés de la collecte, de l'analyse et de la production de statistiques sur les accidents.

1.5 Rapport Final de l'étude

Le présent rapport final regroupe l'ensemble des conclusions de l'étude et en présente les grandes réalisations. Les principaux produits de l'étude sont ainsi présentés dans le présent rapport, il s'agit notamment :

- Du rapport initial, élaboré dans le cadre de la mission de démarrage du Consultant ;
- Du rapport détaillé dont l'objet principal était la formulation d'une stratégie sur 5 ans et d'un plan d'action sur 3 ans pour l'amélioration de la sécurité routière en Haïti ;
- Du Manuel d'Application de la Loi, destiné aux agents de la DCPR, et la formation des agents ;
- De la mise en place du Système d'Information sur les Accidents (SIA) en Haïti et du Manuel d'utilisateurs;
- Du rapport d'Audit de sécurité routière des RN1, RN2 et RN8, et de la formation des personnels à la pratique de l'inspection de sécurité des infrastructures

1.6 Rappel sur le cadre physique et macro-économique

La République d'Haïti est un pays de taille relativement réduite, environ 27 750 km², représentant approximativement 1/3 de l'île d'Hispaniola. Elle se situe à l'ouest de la République dominicaine, la frontière courant sur un axe nord-sud, de l'océan atlantique à la mer des Antilles. Elle compte cependant une population d'environ 10,2 millions d'habitants dont 47% dans la région Nord ce qui en fait un pays d'une densité très élevée et cela d'autant plus qu'une partie du pays est occupée par des massifs montagneux (massif de la Hotte, chaine de la Selle, Montagnes noires, Cordillère centrale et massif de Terre Neuve) dont le sommet culmine à 2674m au pic de la Selle et atteint 2347m au pic Macaya. La plaine centrale de l'Artibonite, du nom du fleuve qui arrose les terres jusqu'à Grande Saline proche de Gonaïves, est l'objet de toutes les réflexions de développement agricole et urbain, notamment dans le cadre d'un rapport du CIAT (Boucle de l'Artibonite).

1.7 Indicateurs macro-économiques

La République d'Haïti est classée comme étant le pays le plus pauvre de l'hémisphère nord avec environ 78% de la population vivant sous le seuil de pauvreté. L'économie d'Haïti est fortement tournée vers l'agriculture (70% de la population mais seulement 45% des besoins alimentaires) et les services comme le montrent leurs parts dans le PIB (Tableau 1).

Les équilibres macroéconomiques ont néanmoins été préservés, grâce au programme de stabilisation mis en place depuis 2005 et aux aides internationales massives. En 2012, la croissance a été de 4,5%, notamment grâce aux rentrées fiscales et à l'augmentation des transferts de fonds de la diaspora (près d'un quart du PIB). La politique d'attraction des investissements étrangers a débouché sur l'ouverture d'un parc industriel d'envergure à Caracol avec la création potentielle de 60.000 emplois et sur un grand projet d'usine textile (tous deux dans le département du Nord) susceptibles de créer d'importants besoins de déplacements motorisés. Le département du Nord qui comprend la deuxième ville du pays, Cap Haïtien, devrait donc être pris en compte dans les mesures prioritaires du plan d'actions.

Il est à noter qu'un accord de partenariat avec l'Union européenne lie Haïti et les 14 autres Etats de la Caraïbe (CARIFORUM).

TABLEAU 1 : Caractéristiques socio-économiques comparées de la République d'Haïti et de la République Dominicaine

Caractéristiques Pays	PIB global (millions USD) 2011	PIB/hab. (USD) 2011	Part du PIB agricole (en %)	Part du PIB industriel	Part du PIB des services	Croissance (%) 2012	Dette extérieure (Millions USD) En 2011	Indice IDH (en 2011[1])
République d'Haïti	7390 (e)	738	27	17	58	4,5	657	0,454
République dominicaine	55 800	5 545	15	22	63	4,5	11 160	0,689

Sources : Banque mondiale en 2011 et FMI

Les importations d'Haïti représentent en valeur 151 milliards de gourdes en 2009-2010 dont 48,6 milliards en provenance des États-Unis et 21,3 milliards de la République dominicaine, les véhicules routiers représentant 16,5 milliards de gourdes (dont 20,4% par voie terrestre).

1.8 Rappel sur l'organisation administrative en Haïti

La République d'Haïti comprend 10 départements administratifs (qui se sont substitués aux quatre (4) directions régionales mentionnées dans la loi organique de 1983), 133 communes et 656 sections communales (collectivités territoriales). La capitale Port au Prince constitue un district métropolitain dont la population se situe aux environs de 3 millions d'habitants.

Les collectivités territoriales (Loi du 4 avril 1996 sur l'organisation de la section communale, décrets de 2006 sur le département, la commune et la section) sont des institutions proposées par le nouveau modèle administratif prévu dans la Constitution qui reconnait (en son article 61) trois collectivités territoriales : Le département, la commune et la section communale, dont seule la commune est fonctionnelle.

En l'absence d'une véritable politique de décentralisation, les communes jouent actuellement un rôle marginal dans la définition et la mise en œuvre de la politique des transports en Haïti.

1.9 Les Institutions

Plusieurs institutions interviennent dans le domaine de la sécurité routière. Leurs rôles et responsabilités ont été analysés et sont présentés dans le rapport initial du Consultant, en annexe du présent rapport. On note notamment :

- **Le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications** (MTPTC) et, en son sein, la Direction des Transports (DT) qui comprend 80 personnes dont 17 ingénieurs.

[1] Rapport mondial sur le développement humain 2013 publie par le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD)

Elle assure des missions diverses par le biais de ses différents services qui sont :

- Le Service d'Etudes et de Planification des Transports
- Le Service de Construction des Routes
- Le Service de Contrôle du Poids des Véhicules (SCPV)
- Le Service d'Entretien Permanent du Réseau Routier National (SEPRRN)
- La Cellule de Sécurité Routière

Le MTPTC comprend en outre, dans le secteur des transports routiers, deux organismes rattachés mais autonomes :

- Le Fonds d'Entretien Routier
- Le Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics

- **Le Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique**
- **Le Ministère de l'Economie et des Finances**
- **Le Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle (MENFP)**
- **Le Ministère de la Santé Publique et de la Population**

2. Rappel sur le diagnostic de la situation actuelle

Le rapport initial du Consultant s'est attaché, dans le cadre de ce diagnostic succinct, à faire ressortir les éléments de constat disponibles au sein des différentes structures rencontrées. En effet, en raison des évènements catastrophiques ayant touché le pays, un grand nombre de documents ont disparu dans les décombres.

2.1 Rappels sur les orientations de la politique des transports

Les orientations de la politique des transports de la République d'Haïti s'inscrivent dans le cadre des politiques de développement définies par les documents de stratégies de réduction de la pauvreté. Elles bénéficient de l'appui au plan national des transports de la part des bailleurs de fonds (Banque Interaméricaine de Développement, Union Européenne, Banque Mondiale et.)

Le secteur routier, principal mode de transport du pays, a un poids prédominant en termes d'investissement et d'activités. L'infrastructure routière consomme régulièrement entre 70 et 75 % des investissements du secteur, d'où un enjeu majeur pour le gouvernement.

2.1.1 Stratégie du secteur du transport routier

La stratégie vise à établir les orientations générales de la politique du pays en matière de transport à court, moyen et long terme. Partant d'un état des lieux et d'une analyse des enjeux, les orientations retenues devraient permettre, d'une part, de contribuer à la revitalisation du secteur et, de l'autre, de répondre aux besoins du développement de l'économie haïtienne. Ces orientations se déclinent en trois grands axes:

(i) Contribuer à la réduction de la pauvreté ;

(ii) Soutenir un développement durable, équilibré et équitable du pays en dotant le territoire d'infrastructures adaptées, intégrées et bien entretenues, permettant la mise en place d'une politique d'aménagement du territoire et le développement de la multi modalité des moyens de transports;

(iii) Favoriser l'intégration d'Haïti dans le commerce de la zone Caraïbe, où les échanges devraient être amenés à se développer largement dans les années à venir, notamment avec la République dominicaine, en profitant de la position géographique privilégiée dont bénéficie le pays, à équidistance des continents nord et sud américains et des pays d'Amérique Centrale, ainsi que le commerce international à longue distance, Haïti se trouvant sur les grandes routes maritimes entre l'Europe et l'Asie.

L'analyse diagnostic des activités des différentes structures impliquées dans la sécurité routière sont présentées dans le rapport initial du Consultant, en annexe du présent rapport. Il propose notamment une analyse sur :

- Les activités du MTPTC
- Les circuits de paiement des redevances du FER
- Les activités de la DCPR
- Le service des accidents de l'OAVCT
- Les activités du Ministère de la Santé Publique et de la Population
- Les activités du Ministère de l'Education Nationale et de la Formation Professionnelle
- Le rôle de l'OAVCT
- Les organisations syndicales de conducteurs routiers
- Les organisations non gouvernementales

2.2 Rappel sur l'ampleur du problème de la sécurité routière dans le monde et en Haïti

Le réseau routier en Haïti est reconnu comme étant l'infrastructure publique la plus importante en termes de patrimoine et d'économie des transports. En outre, la part prédominante du transport routier pour les voyageurs et les

marchandises — en moyenne à l'échelle mondiale, respectivement 80 % et 60 %, les chiffres étant même probablement plus élevés en Haïti — met en évidence l'importance économique de la route.

Ce constat, et le fait qu'Haïti soit le pays le plus pauvre de l'hémisphère nord, fait ressortir l'importance de l'augmentation croissante du parc automobile et de son utilisation dans des conditions d'insécurité pour tous les usagers mais surtout pour les piétons et les utilisateurs de deux (2) roues.

Aux alentours de l'année 1970, l'insécurité routière dans les pays occidentaux développés conduit à une véritable hécatombe qui se traduit par des chiffres de quelque trente cinq (35) morts pour cent mille (100000) habitants. L'influence des associations de victimes (et leur mobilisation) appuyées par quelques médias et personnalités politiques permet alors l'adoption de mesures drastiques comme le port de la ceinture, les limitations de vitesse puis la lutte contre l'alcoolémie et la mise en place du permis à point. Dans le même temps, l'Union européenne met en place une réglementation concernant la formation des conducteurs routiers et une réglementation sur le contrôle technique des véhicules. Le résultat est spectaculaire : la courbe de la mortalité sur les routes de France montre que le nombre des tués est passé de plus de 16000 en 1972 à moins de 4000 en 2013 soit une division par quatre (4) alors que dans le même temps le parc automobile a plus que doublé ! Il a fallu cependant 40 ans d'efforts intenses et soutenus pour arriver à ces résultats.

La prise de conscience actuelle résulte d'une prise en compte au niveau mondial qui s'est traduite en 2004 par la publication du « rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route » réalisé conjointement par la Banque mondiale et l'OMS. Les tendances relevées dans le rapport montrent que les décès dus aux accidents de la route vont atteindre les 2 millions de morts en 2020 sans compter le nombre de blessés, notamment les blessés graves dont le handicap à vie représente socialement et économiquement un coût énorme pour un pays. Ce coût est évalué aujourd'hui entre 1 et 1,5% du PNB. C'est donc un défi majeur auquel est confronté tout pays soucieux de lutter contre la violence routière.

Dans les pays à faible revenu, ce qui est le cas en Haïti, le phénomène de la motorisation intense concerne depuis peu l'explosion du parc de motocyclettes sous l'influence notamment des prix relativement bas de ces matériels importés et ce malgré leur qualité médiocre. A ce constat, il faut ajouter celui d'un parc constitué d'un très grand nombre de 4x4 qui font de leur propriétaire des conducteurs qui se pensent « invincibles » et dont le comportement contribue grandement à l'insécurité routière. Les chiffres recueillis dans les entretiens avec les différents organismes, et en l'absence de statistiques très fiables, font ressortir qu'Haïti pourrait compter aux environs de vint (20) morts pour 100,000 habitants dans les accidents de la route y compris les décès à très court terme constatés dans les centres de soins d'urgence. La moyenne des pays développés disposant de données très élaborées oscille entre 5 et 9. Cette donnée montre le niveau de dangerosité des routes de la République d'Haïti alors même que le parc de véhicules est encore en pleine croissance et que le kilométrage des routes en bon état est loin d'être suffisant.

Par ailleurs, pour de nombreuses raisons, les transports routiers se caractérisent par la pratique systématique des surcharges. La surcharge des poids lourds est non seulement une source de détérioration prématurée des routes, mais également d'une insécurité routière en raison de l'état des véhicules et de leur impact lié à l'énergie cinétique dans un accident impliquant plusieurs véhicules.

L'ampleur constatée de cette insécurité routière soulève nécessairement le coût des moyens à mettre en œuvre pour y remédier. Cette recherche des financements possibles fera l'objet d'une analyse en matière de stratégie et de propositions dans le cadre d'un plan d'actions.

3. Conclusions principales du Rapport Initial

3.1 Les sujets prioritaires

De cette étude sur la situation de la sécurité routière en Haïti, il émerge quelques points très importants qui doivent impérativement être revus ou étudiés ou mis en œuvre pour mettre en place une sécurité routière efficace :

A. Organisation institutionnelle de la sécurité routière : la sécurité routière est un objectif et un problème qui concerne tous les usagers de la voirie et beaucoup de ministères et d'organismes publics ou privés. Il est donc nécessaire d'envisager la constitution d'une organisation institutionnelle comprenant une partie technique (technico-économico- administrative, au sein du MTPTC) et une partie politique au niveau des décisions du gouvernement (placée au niveau de la primature). Davantage de détails sont donnés dans le rapport détaillé de l'étude (en Annexe) sur le cadre institutionnel recommandé pour la sécurité routière;

B. Mise en place d'un véritable service de recensement et d'analyse des accidents de la route : c'est la constitution d'une base de données permettant la prise de décisions et le suivi des mesures mises en œuvre ;

C. Création d'une police routière chargée des contrôles routiers : il ne peut exister de sécurité routière sans la présence d'une force de contrôle en mesure d'une part, de faire de la prévention, d'autre part de constater et sanctionner les infractions qui sont à la base de l'insécurité routière ;

D. Création d'axes avec limitation de vitesse : il s'agit ici de mettre en place une signalisation routière adaptée aux risques liés aux profils des infrastructures en obligeant les conducteurs à réduire leur vitesse en fonction de situations constatées sur un axe prioritaire (traversée de zones très habitées, présence d'écoles ou de carrefours dangereux, présence de virages difficiles, de lignes droites propices aux vitesses trop élevées, etc.) ;

E. Révision du décret de 2006 sur la circulation et l'immatriculation : plusieurs articles de ce décret sont inapplicables en l'état. Ce décret doit aussi permettre aux 2 ministères directement concernées de prendre des arrêtés d'application dont aucun n'existe aujourd'hui ;

F. Réalisation de contrôles de vitesse : cette mesure est la suite des deux paragraphes précédents. Sans contrôle et sans sanction, les usagers ne tiennent, en majorité, aucun compte du respect des autres. Il est nécessaire de le leur apprendre comme à l'école ;

G. Organisation d'un contrôle du parc de motos et des syndicats de taxis motos et formation des conducteurs : cette action doit devenir une action phare à incorporer dans un plan d'actions à court terme. L'explosion du parc de motos et de leur utilisation comme taxis, sans casque pour les passagers, est un risque majeur pour la sécurité des usagers dans les agglomérations où les infrastructures ne sont pas adaptées.

3.1.1 Quelques mesures d'accompagnement

Le rapport initial du Consultant propose une série de mesures d'accompagnement :

- Organisation d'une visite d'étude : Cette visite d'étude porterait sur une rencontre avec une direction de la sécurité routière, la visite d'une centre de formation professionnelle, la visite d'un centre de formation de formateurs, d'instructeurs d'auto-écoles et d'inspecteurs du permis de conduire, la visite d'un centre de formation de conducteurs professionnels et de chefs d'entreprise du secteur des transports routiers et la rencontre avec des officiers de police dans le cadre d'une organisation de contrôles routiers.

  Il est suggéré que cette visite se déroule dans un pays étranger, si possible francophone (ou réalisée avec des experts s'exprimant très correctement en français) et que le nombre de participants soit relativement faible afin d'assurer une bonne communication avec tous les interlocuteurs.

  Cette visite comprendrait en particulier la visite d'un centre de formation professionnelle de conducteurs routiers et porterait à cette occasion sur l'application des règlements européens correspondant qui exigent en particulier un minimum d'heures de formation portant sur des programmes visant la sécurité routière et le métier du conducteur.
- Révision de l'article 44 du « code de la route » : Comme indiqué au § 4.2.1, l'article 44 est actuellement inapplicable en raison de l'imprécision de la notion « état d'ivresse ». Pour faire des contrôles d'alcoolémie, il faut être en mesure de donner un seuil de mesure à ne pas dépasser et d'avoir des appareils étalonnés en fonction de ce seuil.
- Révision de l'article 82 du « code de la route » : En vue de la réalisation des contrôles de vitesse et l'utilisation des radars correspondants, il est indispensable de revoir le décret de 2006 sur l'immatriculation et la circulation des véhicules. Ce décret ayant été pris en l'absence de Parlement, il a fait l'objet d'un décret loi. Il est donc nécessaire aujourd'hui d'élaborer une nouvelle loi et de la faire voter par la Parlement. Toutefois, dans un premier temps il s'agit de vérifier que des textes d'application peuvent être mis en œuvre par les ministères concernés et, dans ce cas, de publier rapidement un arrêté d'application de l'article 82 sur le contrôle de la vitesse.
- Formation d'inspecteurs et de formateurs : La formation de 2 inspecteurs du permis de conduire pourrait être organisée pour la DCPR dans une structure spécialisée de la sécurité routière. Cette formation pourrait être également réalisée pour 2 formateurs d'instructeurs du permis de conduire. Cette formation, dans l'état actuel, ne peut être réalisée que dans un pays francophone.

4. Conclusions principales du Rapport Détaillé

Le rapport détaillé de l'étude a été réalisé entre les mois de mars et Juin 2014. Son objet principal était de proposer une stratégie de sécurité routière sur 5 ans et un plan d'action sur 3 ans.

Le rapport détaillé complet du Consultant est présenté en annexe du présent rapport final. On peut cependant ici noter les grandes conclusions de ce dernier.

4.1 Introduction à la Stratégie 2015-2020

La stratégie de sécurité routière de la République d'Haïti doit exprimer une détermination collective des autorités nationales ou départementales concernées par la sécurité routière et notamment le ministère des travaux publics, des transports et des communications (MTPTC), le ministère de la justice et de la sécurité publique (MJSP) et le ministère de la santé publique et de la population (MSPP) à lutter contre l'insécurité routière en utilisant tous les moyens disponibles ou possibles.

La stratégie 2015-2020 met en avant les enjeux actuels de la sécurité routière, donne les orientations en matière de politique nationale de sécurité routière et les grands axes d'intervention des partenaires impliqués dans les actions à venir et constitue une base de réflexion qui doit être en permanence actualisée pour tenir compte des évolutions économiques et sociales de la république d'Haïti.

La stratégie nationale doit donc tenir compte d'un monde économique et social en constante évolution. En effet, « la route est le miroir de notre société » et le « dernier espace collectif » dans lequel les individus ont un comportement spécifique face aux lois et règles qui régissent son utilisation. Ce comportement traduit les mutations en cours, les frustrations les plus diverses et les contradictions d'une société où la violence est la loi du plus fort. Une politique de sécurité routière doit se traduire par une politique de lutte contre l'insécurité routière. Il sera proposé dans ce cadre d'élaborer une lettre de politique de sécurité routière.

4.2 Les Objectifs de la Stratégie Nationale

Les objectifs de la stratégie de sécurité routière seront volontairement limités à 3 objectifs considérés comme essentiels et qui pourraient être repris dans un seul objectif « SAUVER DES VIES » dont le titre développe un côté plus communicateur et directement sensible au gestionnaire politique. Il a paru préférable de dégager une vision plus technique d'expertise en sécurité routière. Les trois objectifs retenus tentent en même temps d'intégrer tous les aspects de l'approche séquentielle généralement utilisée dans l'analyse d'un accident de la route. Ces aspects peuvent être explicités dans les cinq (5) phases suivantes :

- **Une première phase** consiste à considérer la situation normale de conduite. Au cours de cette phase, les conducteurs ou personnes pouvant être impliquées (mais pas nécessairement responsables) dans un accident de la route semblent maîtriser la situation. La question qui peut se poser à « l'expert » ou à « l'auditeur » est : quel est leur niveau de formation, d'information et qu'est-ce qu'ils savent de la sécurité routière ;

- **Une deuxième phase** concerne une situation de rupture potentielle dans laquelle se présente une possibilité de conflit entre deux usagers de la

route ou même entre un usager et un obstacle (objet pouvant se trouver sur la trajectoire). Cette situation se produit lorsque le ou les usagers, pour différentes raisons, réalisent ou subissent une modification de trajectoire. La question qui peut se poser alors est : quelle est la raison de cette situation ;

- **Une troisième phase** concerne la situation dans laquelle le ou les usagers disposent d'une capacité de réaction d'urgence (temps disponible ou compétence de conduite ou réflexe salvateur) pour éviter l'accident. La question devient un peu plus complexe : quel est le temps disponible et pourquoi, quelles sont les compétences utilisables, comment l'usager peut-il réagir ;

- **Une quatrième phase** concerne la situation dans laquelle le choc n'a pas pu être évité. Ce choc entraîne un certain nombre de dégâts avec des évolutions immédiates et complexes pour les individus, les véhicules, les obstacles et l'environnement. La question se simplifie brutalement : que faut-il faire pour éviter au mieux les dégâts potentiels qui ne concernent pas uniquement les individus impliqués dans le processus ;

- **Une cinquième phase** concerne enfin la situation de post accident dans laquelle il convient d'organiser les secours d'urgence et le traitement des victimes. Il convient également d'organiser le traitement des différents dégâts occasionnés, notamment pour éviter les causes d'un nouvel accident. La question est également beaucoup plus simple : quels sont les moyens à mettre en œuvre ;

Les objectifs généraux retenus ci-après doivent permettre la mise en place d'une gestion de la sécurité routière qui prend en compte l'ensemble des éléments intervenant directement ou indirectement dans les différentes phases de cette analyse d'accidentologie. Il en résulte que le diagnostic proposé dans le rapport de démarrage ne peut être qu'un diagnostic préliminaire basé sur des informations ponctuelles et incomplètes. Il est indispensable, au-delà de la présente étude, de réaliser un diagnostic détaillé qui ne sera possible qu'après la mise en œuvre d'un certain nombre d'actions à court terme dont, en priorité, la mise en place d'une structure opérationnelle de saisie et d'analyse des accidents de la route.

L'objectif unique pour sauver des vies en luttant contre l'insécurité routière doit se traduire dans la présente stratégie par un objectif chiffré portant sur le nombre de tués et de blessés graves en tentant de différencier l'accident du post accident.

Le premier objectif chiffré est de réduire le nombre de tués et de blessés graves d'au moins 10% en cinq (5) ans, sachant qu'au cours de cette période le nombre de véhicules et le nombre de déplacements auront considérablement augmenté, probablement de plus de 20%.

Le rapport détaillé du Consultant propose de décliner la stratégie nationale de sécurité routière de la République d'Haïti autour de 4 objectifs, qui sont les suivants :

- **Objectif N°1 : Organiser la sécurité routière**

L'objectif de la stratégie est de mettre en place à court terme:

- Un système d'information fiable sur les accidents de la route (Bulletin d'informations statistiques de la DCPR et Rapport d'analyse sur les accidents de la route du MTPTC) ;
- Un financement de la sécurité routière ;
- Une organisation du MTPTC avec un service technique ministériel chargé de la sécurité routière, avec, au sein de ce service technique : une cellule chargée de gérer les accidents très graves et de produire des rapports spécifiques (inspecteurs de la sécurité routière) ;
- Une organisation de la DCPR avec une police routière chargée des contrôles routiers.

Une direction ministérielle ou un service technique étoffé, devrait être mis en place dans un délai de 3 ans (durée du Plan d'actions). Dans le cadre de cet objectif, il est recommandé d'élaborer une lettre de politique de la sécurité routière.

- **Objectif N°2 : Promouvoir un environnement technique sécurisé**

L'objectif chiffré que se fixe la stratégie est de réaliser sur 5 ans:

- Une inspection de 100% du réseau routier national ;
- Une inspection de 30% du réseau départemental ;
- La formation de 50 techniciens de l'audit routier ;
- L'inspection technique de 80% du parc de véhicules motorisés.

- **Objectif N°3 : Promouvoir une culture du comportement de sécurité routière**

L'objectif chiffré que se fixe la stratégie est de mettre en place sur 5 ans:

- Une nouvelle réglementation sur l'immatriculation et la circulation des véhicules dite « code de la route ». Cette réglementation devra être précédée d'une législation qui en définisse les grandes orientations ;
- La formation de 50 policiers affectés aux contrôles routiers policiers (contrôle de la vitesse et de l'alcoolémie, de la ceinture et du casque obligatoires, contrôle des permis de conduire) et leur gestion sous forme de patrouilles de la route ;
- Un système de formation professionnelle (50 auto-écoles agréées, 100

moniteurs formés et diplômés, 20 inspecteurs du permis de conduire formés et diplômés) ;

- Une politique d'information, de sensibilisation et d'éducation des usagers de la route ;

A cet horizon de 5 ans, il devrait être lancé un plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération de Port au Prince prenant en compte tous les problèmes urbains de sécurité routière.

- **Objectif N°4 : Améliorer la prise en charge des accidentés de la route**

L'objectif chiffré que peut se fixer la stratégie est de mettre en place en cinq (5) ans:

- Des actions de formation aux premiers secours;
- Des moyens de suivi des blessés graves dans les services hospitaliers;
- Des services de transport complémentaires et rapides pour les cas les plus graves;
- Un service d'urgence et un service de traumatologie dans les départements les plus éloignés.

4.3 Le Plan d'Action sur 3 ans

Le rapport détaillé du Consultant, présenté en annexe du présent rapport, propose une plan d'action détaillé sur 3 ans pour l'amélioration de la sécurité routière en République d'Haïti. Le tableau suivant en donne un résumé succinct :

Stratégie Nationale (5 ans)		**Plan d'actions (3 ans)**		**Expertise**	**Structures concernées**
		Activités	**Types**		
Objectif N°1	Organiser la sécurité routière : structures, financement, système d'information	appui institutionnel (Comité National)	Création, concertation et pilotage	1 ingénieur en sécurité routière (12 mois)	Interministériel, Primature
		Appui institutionnel au service technique du MTPTC	Assistance Technique	formation à l'étranger 2 techniciens locaux	MTPTC
		financement	réglementation	1 mois d'expertise + Etat	MTPTC et MEF

Objectif N°2	Environnement technique sécurisé : véhicule routier infrastructures routières	contrôle technique des véhicules	formation de 20 policiers par an	formation à l'étranger : 1 ingénieur et 1 policier (1 mois)	DCPR
			constitution d'un réseau de stations de contrôle	1 ingénieur technique et contrat de concession (12 mois)	DCPR
	Organisation du contrôle des infrastructures : formation des auditeurs et inspection du réseau	contrôle des infrastructures routières	formation de formateurs locaux (audit de sécurité routière)	Techniciens ou ingénieurs (2 semaines à l'étranger)	MTPTC
			formation d'auditeurs locaux	30 à 50 ingénieurs ou techniciens (2 semaines)	MTPTC
			inspection du réseau routier (3 zones)	3 auditeurs agréés et 2 formateurs (3 mois)	MTPTC
Objectif N°3	Promouvoir une culture du comportement des usagers de la route : Agrément des auto-écoles et des moniteurs, formation des moniteurs et des inspecteurs du permis de conduire	législation et réglementation	code de la route	expert code de la route (4 mois)	MTPTC
		police routière : création	formation de formateurs	3 officiers de police à l'étranger (3 mois)	DCPR
			formation d'une unité de police routière	50 policiers de la route (3 ans)	DCPR
		organisation de contrôles routiers	plan de contrôle routier policier	1 expert des contrôles routiers (1 mois)	DCPR
		agrément des auto-écoles	dossier de constitution	1 expert code de la route et permis de conduire (3 mois)	MTPTC
			formation des directeurs examen	stage de 2 semaines	MTPTC
		agrément des	mise à niveau des moniteurs actuels attestation	stage de 2 semaines	MTPTC

		moniteurs	formation de formateurs (diplôme)	3 moniteurs formateurs (1 à 2 ans)	MTPTC
			formation de moniteurs en Haïti	100 moniteurs formés 1 expert de suivi (6 semaines)	MTPTC
		inspecteurs du permis de conduire	formation de formateurs	3 inspecteurs du permis de conduire (1 an)	MTPTC
			formation d'inspecteurs en Haïti	20 inspecteurs du permis de conduire (1 à 2 ans)	MTPTC
		Conducteurs routiers professionnels	Articles du code de la route	Expert de l'appui institutionnel	MTPTC & organisations professionnelles
			Centre routier	Expert ingénierie de formation (2 mois)	MTPTC & organisations professionnelles
	Education des milieux scolaires et d'enseignement	éducation scolaire	curriculum scolaire	Etat (MENFP)	MENFP
			guide d'accompagnement	Etat (MENFP)	MENFP
			formation des enseignants	1 éducateur à temps plein (Etat)	MENFP
			valise d'enseignement partenariats	séminaire national	MENFP
		information et sensibilisation	medias photos réunions institutionnelles	1 expert SR et relations professionnelles (2 semaines)	MTPTC, medias nationaux
Objectif n°4	Améliorer la prise en charge des accidentés de la route	formation aux premiers secours	unités de secourisme livret de secourisme	1 expert SR et secourisme (2 mois) Croix Rouge et Médecins sans frontières	Ministère de la Santé, Croix Rouge, Médecins sans frontière

		suivi des blessés graves	équipement informatique de saisie et base de données	1 expert informatique (2 mois) et une entreprise locale	Ministère de la Santé, centres hospitaliers
		organisation des transports d'urgence	groupe de travail	1 expert médical des services d'urgence (6 mois)	Ministère de la Santé
		organisation des services médicaux d'urgence			Ministère de la Santé

Le rapport détaillé du Consultant propose également un certain nombre d'indicateurs de performance, qui sont résumés dans le tableau suivant :

	Plan d'actions (3 ans)		**Expertise**	**Indicateurs de performance**	**Structures concernées**
	Activités	**Types**			
Objectif 1	appui institutionnel structure interministérielle	Création, concertation et pilotage	1 ingénieur en sécurité routière (12 mois)	Création d'un Conseil National de la Sécurité Routière	Interministériel, primature
	appui institutionnel au MTPTC	assistance technique	formation à l'étranger 2 techniciens locaux	-Création de la structure technique, -1er Rapport d'analyse approuvé et publié en 2016 (année 2015)	MTPTC
	financement	Réglementation	Etat (MEF et MTPTC)	Décret sur les taxes	MEF & MTPTC
Objectif 2	Contrôle technique des véhicules	Formation de 20 policiers par an	Formation à l'étranger : 1 ingénieur et 1 policier (1 mois)	60 policiers formés 50% du parc contrôlé à vue sur 3 ans	DCPR
		Constitution d'un réseau de stations de contrôle	1 ingénieur technique et contrat de concession (12 mois)	1 station de contrôle technique en activité en 2017	DCPR
	Contrôle des infrastructures	Formation de formateurs locaux	6 techniciens ou ingénieurs	6 techniciens ont été formés en 2016	MTPTC (service

	routières	(audit de SR)	(2 semaines à l'étranger)		technique)
		Formation d'auditeurs locaux	30 à 50 ingénieurs ou techniciens (2 semaines)	15 ingénieurs et 15 techniciens ont été formés en 2017	MTPTC (service technique)
		Inspection du réseau routier (3 zones)	3 auditeurs agréés et 2 formateurs (3 mois)	100% du réseau routier national a été inspecté en 2017	MTPTC (service technique)
Objectif 3	Législation et réglementation	Code de la route	Expert code de la route (4 mois)	Une loi présentée au Parlement en 2015 + un décret proposé en 2017	MTPTC
	Police routière : création	Formation de formateurs	3 officiers de police à l'étranger (3 mois)	Les 3 officiers de police ont été formés en 2016 + le texte créant la police routière est à la signature en 2015	DCPR
		Formation d'une unité de police routière	50 policiers de la route (3 ans)	Les 50 policiers sont formés en 2017	DCPR
	Organisation de contrôles routiers policiers	Plan de contrôle	1 expert des contrôles routiers (1 mois)	Un plan de contrôle routier existe fin 2015	DCPR
	Agrément des auto-écoles	Dossier de constitution	1 expert code de la route et permis de conduire (formateur diplômé) (6 mois)	Toutes les auto-écoles ont constitué un dossier d'agrément en 2015	MTPTC
		Formation des directeurs Attestation et examen	stage de 2 semaines 1 expert (4 semaines)	56 attestations sont délivrées en 2016	MTPTC
	Agrément des moniteurs	Mise à niveau des moniteurs actuels Attestation	stage de 2 semaines 1 expert	Tous les moniteurs sont mis à niveau en 2016	MTPTC

			(6 semaines)		
		Formation de formateurs Diplôme	3 moniteurs formateurs (1 à 2 ans)	3 formateurs sont diplômés en 2017	MTPTC
		Formation de moniteurs en Haïti	100 moniteurs à former 1 expert de suivi (6 semaines)	50 moniteurs sont agréés en 2017	MTPTC
	Inspecteurs du permis de conduire	Formation de formateurs	3 inspecteurs du permis de conduire (1 an)	3 inspecteurs dont diplômés en 2016	MTPTC
		Formation d'inspecteurs en Haïti	20 inspecteurs du permis de conduire (1 à 2 ans) 1 expert (4 semaines)	20 inspecteurs sont agréés en 2017	MTPTC
	Conducteurs routiers professionnels	Réglementation	Expert institutionnel	Code de la route rédigé	MTPTC
		Centre routier	Expert ingénierie de formation (2 mois)	Termes de référence rédigé et approuvé	MTPTC
	Education scolaire	Curriculum scolaire	Etat (MENFP)	Le curriculum scolaire est adapté en 2015	MENFP
		Guide d'accompagnement	1 expert (1 mois) Etat (MENFP)	Le guide est édité et distribué en 2016	MENFP
		Formation des enseignants	1 éducateur à temps plein (Etat)	1 éducateur est nommé par le MENFP en 2015	MENFP
		Valise d'enseignement partenariats	Séminaire national	1 valise est mise au point 1 séminaire est organisé	MENFP
	Information et sensibilisation	medias photos	1 expert SR et relations professionnelles	Des réunions institutionnelles sont	MTPTC, médias

		réunions institutionnelles	(2 semaines)	organisées Des photos sont choisies	nationaux
Objectif 4	formation aux premiers secours	unités de secourisme livret de secourisme	1 expert SR et secourisme (2 mois) Croix Rouge et Médecins sans frontières	Des formations de secourisme sont organisées 1 livret de secourisme est édité et distribué	Ministère de la Santé, Croix Rouge, Médecins sans frontière
	suivi des blessés graves	équipement informatique de saisie et base de données	1 expert informatique (2 mois) et une entreprise	1 rapport est réalisé et publié en 2017 par le MSPP	Ministère de la Santé, centres hospitaliers
	organisation des transports d'urgence	groupe de travail	1 expert médical des services d'urgence (6 mois)	1 rapport est rédigé par le groupe de travail	Ministère de la Santé
	organisation des services médicaux d'urgence			1 rapport de situation est présenté au parlement	Ministère de la Santé

5. Le Manuel d'Application de la loi et la formation des agents de la DCPR

Au cours du mois de mai/juin 2014, l'équipe du Consultant a réalisé une formation théorique et pratique à l'attention d'une vingtaine d'agents de la DCPR.

Le contenu de la mission de formation visait à :

- Etudier les pratiques et activités de la Police de la circulation haïtienne en matière d'application des Lois ;
- Recommander des tactiques, méthodes et techniques appropriées d'application des Lois adéquates dans le but d'améliorer l'efficacité des activités de la Police de la circulation tout au long du réseau routier classifié ;
- Former des unités pilotes de patrouille destinées à être employées sur les routes nationales haïtiennes à la mise en œuvre de contrôles routiers, contrôles de vitesse et contrôles d'alcoolémie ;
- Présenter les matériels spécifiques de contrôles (cinémomètre, éthylotest) ;
- Produire un Manuel d'Application de la Loi à l'usage des policiers de la DCPR. Ce dernier est présenté en annexe du présent rapport.

La formation des agents de la DCPR s'est déroulée en deux étapes : une formation théorique en salle à Port au Prince, et une formation pratique réalisée





sur les Routes Nationales.

Mise en situation

La Formation a donné lieu à une cérémonie officielle de remise d'attestations de formation et de Manuels d'Application de la Loi, organisée à la DCPR en Juillet 2014.



Remise d'attestation

Par ailleurs, à l'issue de la mission de formation, l'expert policier formateur a produit un certain nombre de recommandations visant à améliorer l'application de la loi. Ces recommandations sont résumées dans le tableau ci-après:

RECOMMANDATION	MOYENS
- affirmer le rôle de la DCPR dans la lutte contre l'insécurité routière (*la détacher dans l'esprit public du simple rôle de régulation du trafic pour autant nécessaire*)	**Médias** ✓ télévision ✓ radios ✓ presse écrite ✓ affichage

- porter à la connaissance des usagers la création des Unités pilotes de patrouilles sur les RN - présenter les radars à la population *(informer sur l'existence et l'utilisation par les Forces de l'Ordre, la valeur juridique des constatations effectuées, etc…).*	✓ partenariats avec les lieux de vie nocturne (lutte contre la conduite sous influence de l'alcool) **Direction de la Circulation et de la Police de la Route** - Opérations clairement préventives et informatives sur les points névralgiques du réseau national (durée à déterminer)

LA COMMUNICATION A L'INTENTION DES USAGERS DE LA ROUTE

L'INTERVENTION SUR LE RESEAU ROUTIER NATIONAL

OBJECTIFS	RECOMMANDATIONS
- détermination des seuils de vitesse maximale autorisée sur l'ensemble du réseau routier national	- **réforme du Code de la Route** : *Prévoyant la création d'un seuil maximal de vitesse autorisée en fonction de la catégorie de la voie de circulation (une vitesse maximale de 80 km/h semble raisonnable sur les RN hors agglomérations et zones nécessitant l'abaissement de ce seuil)**
- réduction des seuils de vitesse maximale autorisée hors agglomération, dans les lieux clairement identifiés comme le nécessitant (zones accidentogènes, hameaux, etc…)	- **réforme du Code de la Route** : *Prévoyant la possibilité de baisse du seuil maximal de vitesse autorisé*
- information et opposabilité aux usagers	- **implantation des panneaux de signalisation routière** : ✓ *Identification des routes nationales induisant la vitesse maximale autorisée (bornes ?)* ✓ *Généralisation des panneaux d'entrée et sortie d'agglomération permettant une identification géographique claire de l'espace concerné et induisant la limitation de vitesse à 50 km/h* ✓ *Implantation des panneaux de prescription et fin de prescription dans les lieux à seuil de vitesse réduit*
- permettre la mise en œuvre de contrôles de vitesse par les patrouilles de la DCPR sur chaque portion du réseau en et hors des villes et agglomérations - réduire de façon significative la présence sur la route de véhicules en panne et/ou permettre la progression sécurisée d'usagers lents (piétons, voitures à traction animale)	- **élargissement des chaussées** *création d'accotements dans les lieux identifiés comme les plus dangereux dans un premier temps, avant la généralisation.*

ORGANISATION, RÔLE ET EMPLOI DE LA DCPR

OBJECTIFS	RECOMMANDATIONS
- réaffirmation de l'autorité du Directeur de la DCPR sur toutes les Unités de sécurité routière d'Haïti par la simple réaffirmation et application de l'**article 267 du Code de la Route**, qui dispose que : - La Direction de la Circulation et 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. accentuation de la présence de la DCPR sur le réseau national ET activité influent sur le niveau d'insécurité routière	- à l'initiative du plus haut niveau de la PNH et du Ministère des Transports *(action indispensable à la mise en œuvre non seulement du SIA, ainsi qu'à la cohérence de la SNSR dans sa globalité)* -**réelle et effective création d'une composante de la DCPR à l'activité axée sur la mise en œuvre de contrôles routiers, de vitesse et d'alcoolémie sur les routes nationales**, et développement de ces missions l'ensemble du réseau routier - formation continue aux techniques de Police, règles juridiques, fonctionnement des matériels spécifiques

LA REVISION DU CODE DE LA ROUTE

Les règles de vitesse:

TEXTE ACTUEL ET ANALYSE	RECOMMANDATIONS
L'article 82 du Code de la Route, en son alinéa 3, dispose qu' *« à l'extérieur des villes et agglomérations, la vitesse n'est pas limitée à moins d'être spécifiquement indiquée par panneaux ».* ✓ *Cet article autorise la circulation à des allures inconsidérées et dangereuses eu égard à la configuration du réseau et sa fréquentation.* ✓ *Il rend **impossible** le contrôle de la vitesse des usagers sur les portions non limitées (l'article 83 qui sanctionne la vitesse inadaptée hors de toute indication chiffrée est basée sur une constatation subjective et contestable)*	REFORME DU CODE DE LA ROUTE *-limitation de vitesse en fonction du classement de la voie de circulation* *-(nécessaire révision de l'article 3 du CR sur les définitions et nomenclature des routes)* *-faculté pour l'autorité investie du pouvoir de Police d'abaisser le seuil de vitesse sur certaines portions du réseau routier* *-détermination d'un seuil de vitesse maximale autorisé **inférieur** à celui concernant les véhicules légers et deux roues, s'agissant des véhicules relevant des catégories « B » et « E » du permis de conduire.* *-aggravation des peines d'amende en cas de non-respect des règles de*

	vitesse *-systématisation du retrait temporaire du permis de conduire en cas de dépassement égal ou supérieur de « X » km/h* de la vitesse autorisée.* ** « X » à déterminer*

LA CONDUITE SOUS INFLUENCE DE L'ALCOOL

TEXTE ACTUEL ET ANALYSE	RECOMMANDATIONS
L'article 44 du Code de la Route dispose que *« tout chauffeur ou conducteur de véhicule surpris au volant en état d'ébriété sera appréhendé immédiatement ».* Cet article sanctionne le seul état d'ivresse manifeste. **L'état d'ivresse s'apprécie indépendamment de toute constatation chiffrée d'imprégnation d'alcoolémie.** Il résulte du comportement spécifique de l'individu et d'une constatation de signes extérieurs ou de troubles du comportement "caractéristiques". C'est donc un fait matériel qui se produit aux yeux de tous. L'état d'ivresse s'établit donc par des constatations matérielles portant sur le comportement de la personne (haleine sentant fortement l'alcool, excitation, propos incohérents, titubation, imprécision des réflexes, perte de la concentration, etc.) et ne dépend donc pas de la quantité d'alcool dans l'organisme. Ces constatations sont effectuées par le seul Policier (articles 270 du CR). Pour autant, aucune disposition légale ne les encadre et détermine leur déroulement. **Aucune preuve matérielle** consistant en des vérifications de l'état alcoolique, ne vient appuyer les évaluations policières afin de confirmer que l'état de la personne est effectivement lié à une consommation excessive d'alcool constitutive une infraction. Alors même que l'état de la personne peut : ✓ résulter réellement de la consommation excessive d'alcool éthylique, mais évoluer dangereusement (risque de mort), et nécessiter une aide médicale urgente, ✓ résulter de l'absorption de certains médicaments, sans qu'il y ait eu consommation d'alcool ou combinée à une consommation d'alcool aggravant le risque médical. ✓ résulter d'une consommation ou absorption de produits toxiques, aucune intervention de personnel de santé s'assurant de l'absence de risque d'une évolution de son état dangereuse pour la personne n'est prévue.	<u>REFORME DU CODE DE LA ROUTE</u> Prévoyant en infraction les deux cas d'imprégnation alcoolique des conducteurs : 1 – la conduite sous l'empire d'un état alcoolique *CEEA = constatation pénale numérique et chiffrée caractérisée par un taux d'imprégnation au moins égal* *à un taux fixé par les textes en dehors même de l'expression de tout signe d'ivresse* ✓ inclusion dans la Loi ✓ fixation d'un taux légal d'alcoolémie minimal constitutif de l'infraction ✓ encadrement juridique de la recherche de la preuve matérielle (taux d'alcool) o création de la notion de contrôle préventif autorisant le dépistage systématique de l'imprégnation alcoolique des conducteurs sans infraction préalable o infractions permettant la recherche de l'alcool dans l'organisme o phase de dépistage o phase de vérifications par prélèvement sanguin et/ou éthylomètre constituant la preuve de l'existence des faits

La conduite sous l'empire d'un état alcoolique n'est pas prévu par le Code de la Route haïtien.	reprochés o personnels habilités o sanctions 2 – la conduite en été d'ivresse ✓ encadrement juridique de la procédure o consignation des constatations du Policier relatives aux signes d'ivresse dans un document dénommé « **fiche decomportement** »* o dépistage facultatif o phase de vérifications par prélèvement sanguin et/ou éthylomètre constituant la preuve de l'existence des faits reprochés o personnels habilités o sanctions 3 – instituer en infraction le refus de se soumettre aux vérifications destinées à établir la preuve d'un état alcoolique <u>SANCTIONS</u> - prévision de sanctions sérieuses s'agissant de la répression de ces infractions graves - systématisation du retrait temporaire du permis de conduire qui pourra être définitif au cas de récidive **<u>Nota</u>** : *Une réflexion doit être engagée sur le recours aux personnels de santé (organisation et coût) induit par les procédures de recherche d'alcoolémie :* *- examen médical des interpellés en état d'ivresse(dans les cas de rétention par les Forces de l'Ordre)* *- exécution des prélèvements sanguins,* *- analyse biologique du sang recueilli.* *Il est également nécessaire qu'une*

	réflexion ait lieu sur les possibilités offertes aux agents de Police, de retenir des individus ivres jusqu'à complet dégrisement. En effet les conducteurs interpellés qui ne pourraient être remis à une tierce personne ne peuvent être laissés seuls sur la voie publique. Il en va de leur sécurité et de celle d'autrui. *ce document est à créer

EMPLOI DES POLICIERS DANS LA GESTION DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

SITUATION ACTUELLE	RECOMMANDATIONS
- **les Policiers de la DCPR** sur les accidents de la route ont l'essentiel mais seul rôle de protection des lieux et régulation de la circulation. Ils ne procèdent pas aux constatations et ne renseignent pas de procédure accident sérieuse. Aucun plan des lieux n'est effectué.	- le rôle d'agents de constatations sur les accidents corporels et mortels de la circulation doit devenir une mission clairement impartie à tous les Patrouilleurs de la DCPR : ✓ rédaction de la procédure accident ✓ rédaction du plan des lieux ✓ renseignement de la fiche accident ✓ remontée des informations à caractère statistique vers l'unité centralisatrice
- **les agents du Bureau Accidents** les agents de l'OAVCT se transportent sur le lieu de l'accident, y prennent des photographies des véhicules (pas de constatations judiciaires) à la seule finalité d'une procédure d'indemnisation des parties impliquées. Un dossier renseigné par ces agents de l'OAVCT est transmis au Policiers du Bureau Accident qui convoquent les parties et témoins éventuels, les entendent afin de déterminer les responsabilités et retournent leur conclusion à l'OAVCT qui statue sur les indemnisations et leurs montants. *Très peu de procédures sont transmises en Justice et le sont, le cas échéant, à l'initiative d'une partie qui saisit l'institution.*	- emploi des Policiers du Bureau Accidents en leur qualité d'investigateurs ✓ Transport des Policiers sur les lieux d'accidents les plus graves ✓ Constatations techniques et judiciaires (*plans, albums photographiques*) ✓ Enquête de Police prioritaire (*une information à l'OAVCT dont les formes sont à déterminer suivra*) ✓ Relation permanente DCPR/Justice ✓ Alimentation du SIA via la fiche accident ✓ Abandon de la gestion policière des accidents matériels ✓ Gestion des accidents matériels entièrement confiée à l'OAVCT *(réflexion sur la création d'un « constat amiable » ou déclaration simplifiée par les automobilistes)*

Cette réforme doit être entreprise et uniformisée dans tous les départements

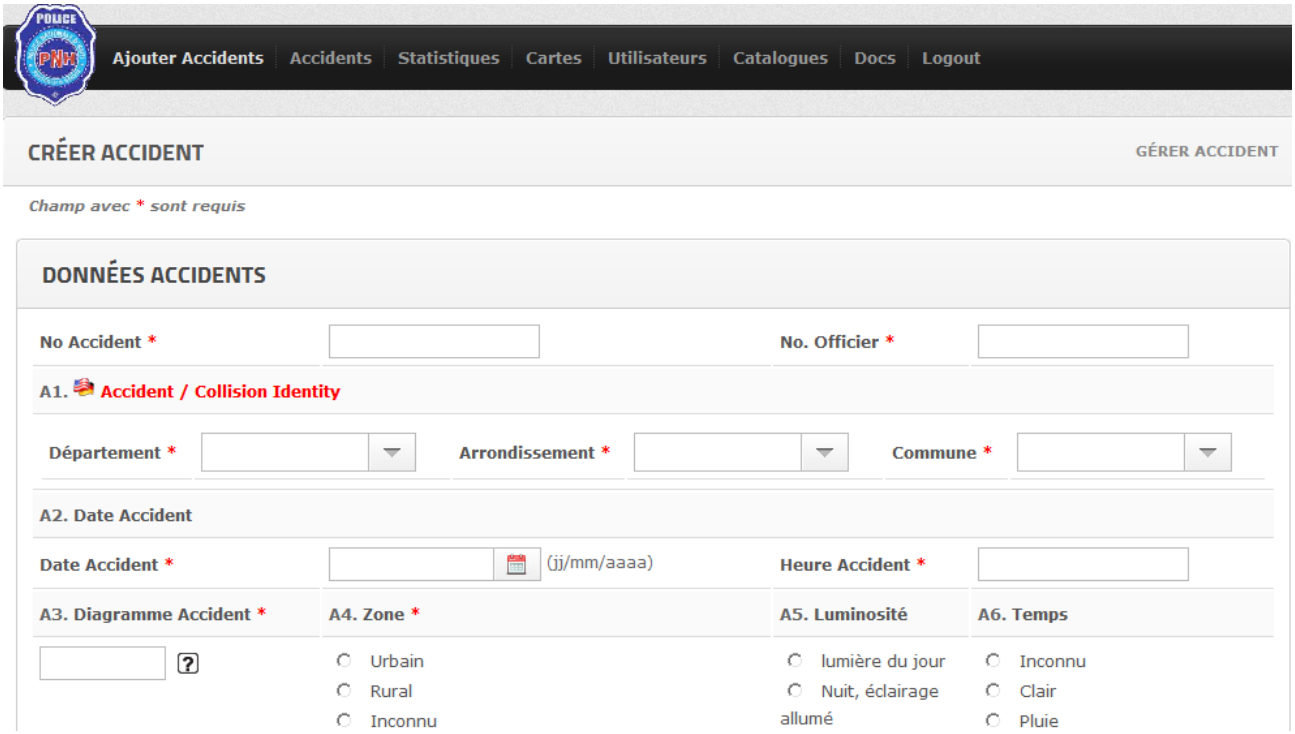
6. Mise en place du Système d'Information sur les Accidents (SIA) et Manuel d'utilisateurs

La mission du Consultant a permis la mise en place d'un Système d'Information sur les Accidents (SIA) en Haïti. Le centre de ce système est situé à la DCPR à Port au Prince, qui a été équipée d'un PC central contenant une unité centrale équipée de 3 disques durs, un disque de sauvegarde externe, un clavier, un écran, une imprimante scanner, le logiciel du SIA, les bases de données, les applications statistiques et cartographiques du SIA.

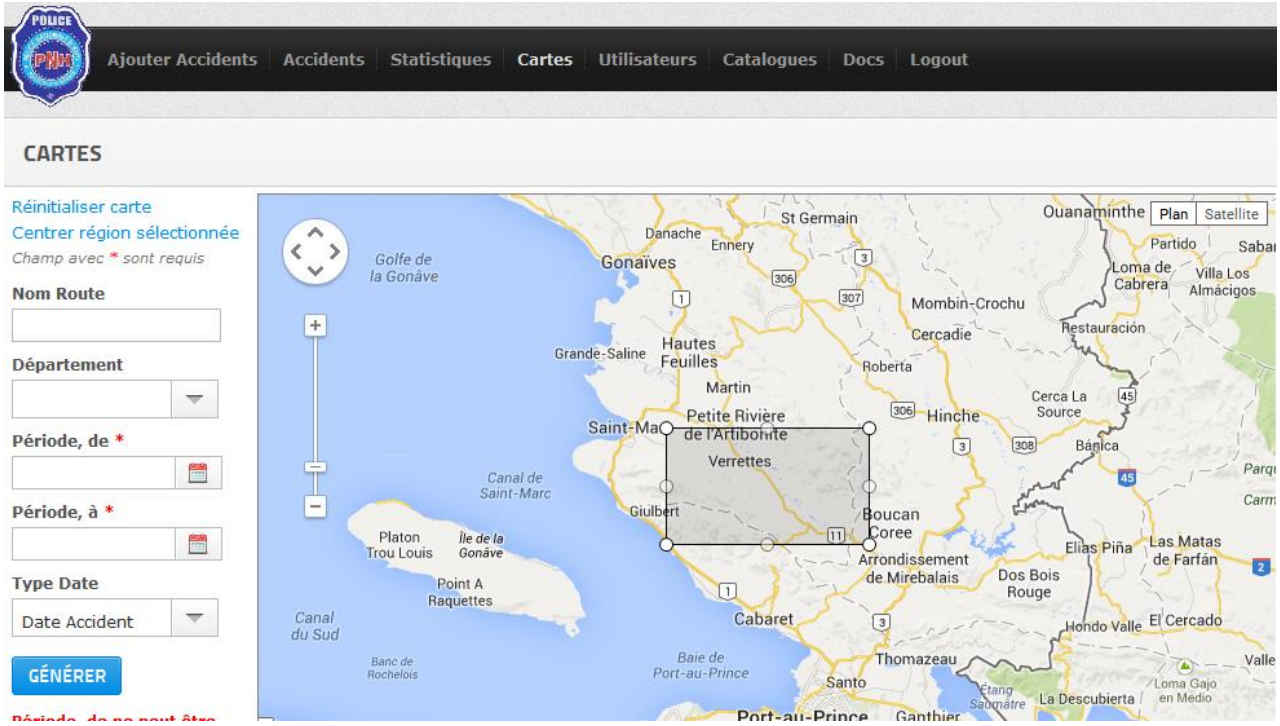
De même, en étroite collaboration avec le Client, le Consultant a élaboré une fiche de collecte des données d'accidents, présentées aux policiers de la DCPR au cours de la formation.

Un Manuel d'utilisateurs, détaillant l'ensemble des procédures de collecte des données, d'enregistrement des données dans le système, les différents niveaux d'utilisateurs et leurs prérogatives, la production de rapport d'accidents et de statistiques et la localisation des accidents sur carte digitale, a également été produit. Il est présenté en annexe du présent rapport.

Une cérémonie de remise du SIA a été organisée à la DCPR en même temps que la remise des attestations de formation des policiers.



Quelques vues du Système :



7. Inspection de Sécurité Routière des RN1, RN2 et RN8

Au cours du mois de juillet 2014, le Consultant a réalisé une inspection de sécurité routière des Routes Nationales 1, 2 et 8.

La mission a mobilisé une équipe de 4 personnes, dont 2 personnels du Consultant accompagnés du Chef de la Cellule Sécurité Routière du MTPTC et d'un Policier de la DCPR.

Au cours de la mission, une formation pratique à la réalisation des études de sécurité des infrastructures routières et la formulation de recommandations a été donnée aux personnels présents.

Le rapport complet d'inspection de sécurité routière est présenté en annexe du présent rapport final. Il présente des observations d'ordre général, valables pour l'ensemble des sections des 3 routes inspectées, et des observations sur sites spécifiques. Le rapport est organisé de façon à ce que chaque observation de sécurité routière soit suivie d'une proposition claire d'aménagement de sécurité routière.

Les observations sont accompagnées de prises de vues.

La page suivante présente un tableau récapitulatif des observations générales et la liste des points identifiés sur chaque Route Nationale inspectée.

Eléments	**Description résumée des problèmes identifiés** **(la description détaillée et présentée dans le Rapport d'Inspection de Sécurité Routière en Annexe)**
Observations Générales (valables pour l'ensemble des routes inspectées)	Les observations générales portent sur les éléments suivants : - Les fonctions de la route - Les standards routiers - L'alignement - Les Limites de vitesse - Le positionnement des limites de vitesse - Les Zones 30km/h - La traversée de zones urbaines - L'éclairage public - Les bas côtés de la route - La condition de la chaussée - Le bord de la chaussée - Les vieux ponts sur les sections de routes réhabilitées - Les matériaux des abords de la route - La végétation - Les marchés - Les arrêts des Tap-taps et Taxi-motos - Les objets fixes - Les barrières de sécurité - Les fins des barrières de sécurité - La connexion des barrières de sécurité aux ponts - Les barrières des ponts - La conception des intersections - La conception des îlots - La signalisation et le marquage au sol - Les jalons dans les courbes horizontales - Les barrages policiers sur la route - L'entretien des mesures de sécurité routière - La connexion avec les routes existantes - Le transport mixte
Liste récapitulative des points accidentogènes identifiés sur chaque route inspectée	**Sur la RN 1 : 15 points ont été identifiés :** - Près de Croix des Missions - Intersection avec la RN3 - Intersection avec la route Soleil 9 - Ecole après Titanyen - Intersection à Cabaret - Pont juste après Cabaret - Intersection à St. Médard avec la route allant vers Archahaie - Après Saint-Marc - Pont Sondé, intersection avec la Route 11 - Entrée Ouest d'Ennery

	- Entrée Est d'Ennery - Intersection avec la route allant vers Marmelade - Intersection à Limbé - Entrée de Cap Haïtien **Sur la RN2 : 6 points ont été identifiés :** - Au début de la RN2 - L'intersection avec l'accès vers Léogâne, Est - L'intersection avec la RN4 - L'intersection à Miragoâne vers Calbassier - La section après Aquin - L'entrée de Les Cayes **Sur la RN8 : 8 points ont été identifiés :** - L'intersection avec le Boulevard la Saline - Entre les intersections avec le Boulevard la Saline et le Boulevard des Industries - L'intersection avec le Boulevard des Industries - L'intersection Cazeau - L'intersection entre la RN8 et la RN1 - L'intersection à Croix des Bouquets - Le long de l'étang saumâtre - La section près de Ganthier

8. Conclusion sur l'étude

Les accidents de la circulation représentent un problème préoccupant en Haïti. Le Rapport Mondial sur la Santé donne un taux de 7,5 tués pour 100,000 personnes en Haïti, mais cette source n'est pas claire. Ce nombre suggère que chaque année 750 personnes meurent sur les routes haïtiennes, ce qui revient à un taux de 176 tués par km de route. A titre de comparaison, au Danemark le taux est de 2,2 tués par km de route. Si cette situation s'avérait vérifiée, l'ampleur du problème de la sécurité routière en Haïti conduirait à une situation catastrophique dans les années à venir. Pour cette raison, la présente étude a permis d'initier un travail en amont, qui devrait permettre de poser des actions à court terme pour réduire les accidents de la circulation et la gravité de leurs conséquences.

La stratégie sur 5 ans et le plan d'action sur 3 ans proposent des actions à court terme visant à accélérer la prise en charge du problème de sécurité routière. Il en est de même pour les recommandations sur l'application de la loi et l'amélioration de l'infrastructure routière. Mais il est souhaitable, dans une perspective à plus long terme, que ces actions s'inscrivent rapidement dans un cadre de politique sectorielle plus conséquent, engageant une révision du Code de la Route (comme recommandé par l'étude), ainsi que le renforcement des compétences des services techniques et de la police routière, et la mise en place de compétences spécifiques permettant de planifier, programmer, exécuter et évaluer les actions de sécurité routière au niveau national. Le Consultant a recommandé dans ce sens la mise en place d'une structure interministérielle placée au plus niveau de l'Etat, qui pourrait jouer ce rôle d'orientation.

La mise en place d'un Système d'Information sur les Accidents (SIA) est une étape préliminaire nécessaire pour envisager l'analyse approfondie des accidents de la circulation en Haïti, leur nature et leurs causes. A moyen terme, la collecte des données d'accidents sur le territoire national devrait permettre d'engager des actions de contrôle, mais aussi de sensibilisation et de planification d'actions nouvelles. La localisation des accidents permet, à plus long terme, d'envisager l'identification des points noirs sur le réseau routier et leur aménagement. Pour cela, la collecte des données d'accidents et les procédures d'enregistrement et d'analyse devraient être appuyées par un Décret visant à les rendre systématiques. Dans l'immédiat, il est recommandé de procéder à des inspections du réseau routier, afin de commencer à résoudre les problèmes existants. L'inspection réalisée par le Consultant a identifiée un grand nombre de points qui pourraient déjà être traités. Ceci demande un investissement et la mobilisation d'expertises spécifiques, mais la réalisation de ces travaux aurait un effet positif très important et immédiat sur la réduction des accidents.