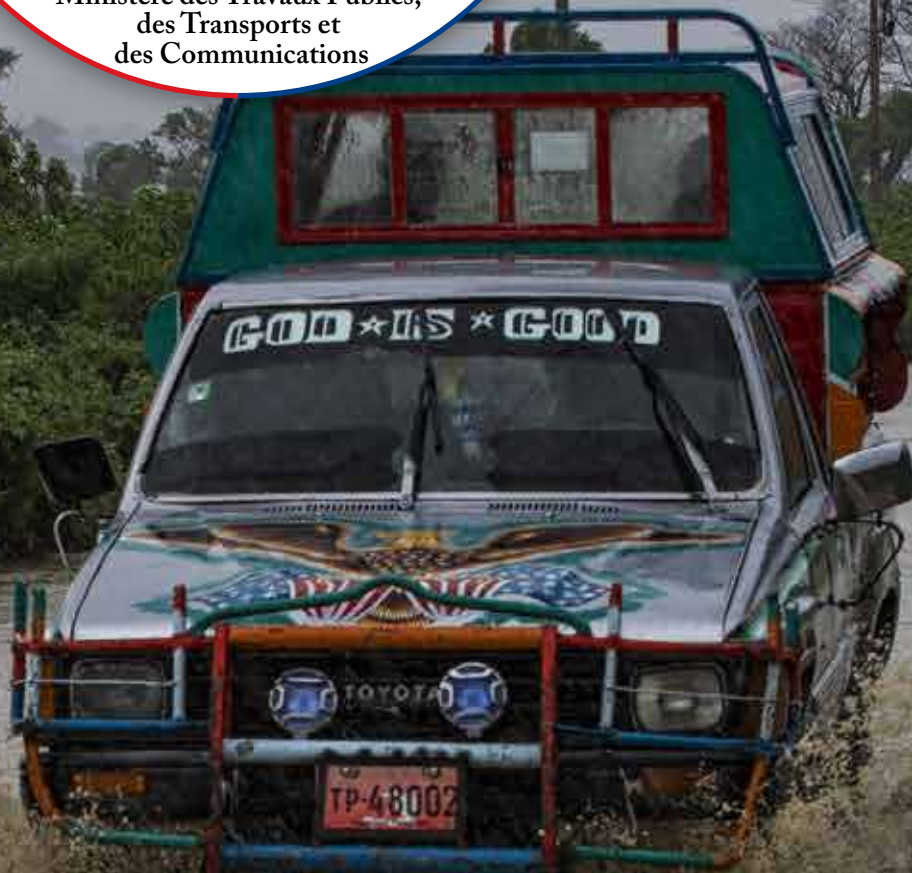


Ministère des Travaux Publics,
des Transports et
des Communications



ÉVALUATION
DES BESOINS
POST CYCLONE

MATHEU
SECTEUR TRANSPORT

Novembre 2016

AVERTISSEMENT

L'évaluation des besoins du secteur du transport a été préparée par le du Ministère des Travaux Publics, des Transports et des Communications et ses partenaires. Le rapport final du secteur a été approuvé par du Ministère des Travaux Publics, des Transports et des Communications et est publié en ligne tel quel, dans sa version non-éditée. Toute divergence avec le rapport global (PDNA) est involontaire.

TABLES DES MATIÈRES

1	RÉSUMÉ	5
2	CONTEXTE	7
3	EFFETS DE L'OURAGAN	9
4	BESOINS DE RELÈVEMENT DU SECTEUR DES TRANSPORTS	13
5	IMPACT HUMAIN ET SOCIAL DANS LE SECTEUR	15
6	PRIORITÉS DU SECTEUR	17
7	DÉFIS DANS LE SECTEUR	19
8	POLITIQUES SECTORIELLES EXISTANTES ET PROGRAMMES MAJEURS	21
9	STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE / PLAN D'ACTION	27
10	MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DU SECTEUR	29



Crédit photo : Minustah

1

RÉSUMÉ

Le passage de l'Ouragan Mathieu, dans la nuit du 3 au 4 octobre 2016, a causé de graves dommages sur les infrastructures du secteur Transports principalement dans les départements de la Grande Anse, du Sud et des Nippes principalement. Les départements de l'Ouest, du Nord-Ouest et de l'Artibonite ont été aussi impactés dans une moindre mesure.

Les dommages dans le domaine du transport routier ont été importants : 1200 kilomètres de routes primaires, secondaires et tertiaires ont été impactées à des degrés divers pour un coût de remplacement de 83,5 millions de dollars. Le pont Ladigue du côté de Petit Goave, dans le département de l'Ouest, a été détruit, le pont Estimé, à l'entrée de Jérémie, a été endommagé. La circulation sur ce dernier a dû être réduite. 29 autres ouvrages d'art ont été endommagés. Le coût de ces dégâts est de 106,4 millions de dollars environ et les pertes estimées à plus de 101,6 millions de dollars. Le total des pertes et dommages est de 208 millions de dollars environ.

Les installations portuaires de 11 villes côtières ont été affectées. Les dégâts concernent principalement les tabliers et les terres pleines. 6 ports sont dysfonctionnels ; 5 sont fonctionnels mais certains ont subis des dommages importants. Ces dommages s'élèvent à près de 21 millions de dollars. D'un autre côté, les Etablissements de Signalisation Maritime (ESM) ont été endommagés ou détruits dans 6 départements. 12 phares ont été gravement endommagés. La remise en état de ces équipements nécessiterait près de 4,5 millions de dollars. L'aéroport des Cayes a subi des dommages estimés à 0,7 millions de dollars environ. Les dommages pour les installations portuaires, aéroportuaires et les ESM sont estimés à environ 26,2 millions de dollars et les pertes à 1,1 million de dollars soit un total de 27,3 millions de dollars environ pour les pertes et dommages.

Les infrastructures de télécommunications des opérateurs privés ont été particulièrement frappées par le passage de l'ouragan Mathieu. Les départements de la Grande Anse et du Sud ont été coupés du pays en termes de communication téléphoniques pendant plusieurs jours. Plus de 60 radios ont été affectées par le passage de Mathieu dans les départements du Sud, de la Grande Anse, des Nippes et de l'Ouest. Les dommages ont été estimés à près de 37,7 millions de dollars et les pertes à 11,5 millions. Le total des dommages et des pertes est de l'ordre de 49,2 millions de dollars.

Les infrastructures électriques dans le grand sud ont été fortement endommagées par le passage de l'ouragan Mathieu. Même les infrastructures du département de l'ouest n'ont pas été épargnées. Deux centrales électriques, plus de 660 kilomètres de réseaux électriques et 22 511 branchements ont été affectés. Le cout estimé des dommages est de 21,4 millions environ et celui des pertes est de 4,5 millions de dollars. Soit près de 26 millions environ le total des pertes et dommages.

2

CONTEXTE

Dans le cadre de cette analyse, les infrastructures considérées comprennent les infrastructures routières, portuaires, de télécommunication et énergétiques.

En utilisant une classification réseau primaire, secondaire et tertiaire, le réseau routier haïtien comprend 1000 kilomètres de route primaire environ, 1310 kilomètres de route secondaire et 1230 kilomètres de route tertiaire. Le réseau primaire relie principalement les villes du pays dont l'importance socio-économique ou politique revêt un caractère prioritaire. Les trafics, largement tributaires des conditions de la route, y sont très variables et peuvent atteindre 1500 à 4600 véh./jour en moyenne et des pics de plus de 20 000 véh./jour en certains points de la capitale. Le réseau secondaire relie les centres urbains de moindre importance au niveau des départements. Les trafics varient généralement de 300 à 1600 véh./jour quand les routes sont carrossables. Enfin, le réseau tertiaire assure des fonctions d'irrigation du territoire des communes. Les trafics y sont généralement très faibles.

Le réseau routier se caractérise par (i) une faible proportion de routes revêtues, moins de 30%, essentiellement concentrées sur le réseau primaire, (ii) la rareté, voire l'absence totale pour beaucoup de routes secondaires et tertiaires, d'ouvrages hydrauliques et de franchissement des rivières et ravines et (iii) la structuration du réseau principal (RN1, RN2 et RN3) en étoile autour de la capitale Port au Prince.

Le système portuaire haïtien comprend deux ports internationaux (Port-au-Prince et Cap-Haïtien) et 14 ports de cabotage dont certains récupèrent une partie du trafic venant de la Caraïbe. Les infrastructures portuaires de Port-au-Prince ont été endommagées par le séisme du 10 janvier 2010. Des travaux de réhabilitation ont été entrepris pour remettre en état les installations.

Le Plan Énergétique National 2007-2017 indique que la consommation finale d'énergie pour l'année 2000 était constituée à 75% par le bois de feu et le charbon de bois, suivi par les produits pétrolier : comprenant l'essence 15%, le mazout à 5%. L'électricité 4% et la bagasse 1%. La grande majorité du bois de feu et du charbon de bois est utilisé dans le secteur domestique (80%) principalement pour la cuisson des aliments. Le charbon de bois est utilisé par 90% des résidences de Port-au-Prince et d'autres villes importantes du pays, et la chaîne de production au consommateur final fournit du travail à plus de 150 mille personnes. Si les produits pétroliers ne représentent que 15% environ de l'approvisionnement national en énergie, elle

consomme plus de 35 à 50% des devises du pays. Conséquence, le pays ne dispose pas de moyens pour investir dans d'autres activités économiques. L'électricité est produite principalement par l'Electricité d'Etat d'Haïti(EDH). Les infrastructures de l'EDH se situent principalement dans la zone métropolitaine de Port-au-Prince. La capacité installée en 2007 était de 216.11 MW, en 2016 elle est de 310 MW soit une augmentation de plus de 40% sur moins de 10 ans avec l'aide de la coopération vénézuélienne principalement.

EDH alimente actuellement 290 000 clients actifs à travers 81 circuits électriques, ce nombre était de 158 000 en 2002. La compagnie électrique fournie pour de 15 millions de dollars américains d'électricité sur le réseau par mois, elle ne facture que 6.4 millions de dollars soit une perte mensuelle de 8,6 millions de dollars et plus de 100 millions de dollars annuellement. Perte qui est compensée par des subventions de l'état haïtien.

Le sous-secteur des télécommunications regroupe les activités de téléphonie (mobile et fixe), de fourniture d'accès à l'Internet, de radio et de télévision gérées par le secteur privé principalement. Deux compagnies privées se partagent le marché de la téléphonie mobile: Digicel et Natcom. Les deux fournissent aussi des services d'accès à l'Internet de même qu'Access Haïti. Le secteur de la radiophonie est très dynamique, une cinquantaine de radio fonctionnent légalement dans la zone métropolitaine. Des stations de radio émettent sur tout le territoire haïtien. Beaucoup de radios et de télévisions fonctionnent sur le territoire sans autorisation du régulateur sectoriel qui est le Conseil National des Télécommunication (CONATEL).

3

EFFETS DE L'OURAGAN

Analyse des dommages

Transport routier

Les infrastructures de transport routier ont été gravement affectées par le passage de l'Ouragan Mathieu. Les tableaux suivants indiquent les dommages par type de route et les ouvrages d'art. Les dommages ont été évalués à 106,365 millions de dollars.

DOMMAGES PAR COMPOSANTES	KM	PRIX/KM (DE REMPLACEMENT AUX CONDITIONS PRÉ-OURAGAN)	TOTAL (MILLIONS USD)
Km de routes revêtues détruites ou fortement endommagées	6	1,500,000.00	9,000,000.00
Km de routes non revêtues détruites ou fortement endommagées	53	500,000.00	26,500,000.00
Km de routes tertiaires détruites ou fortement endommagées	20	150,000.00	3,000,000.00
Km de routes revêtues endommagées	81	150,000.00	12,150,000.00
Km de routes non revêtues endommagées	300	80,000.00	24,000,000.00
Km de routes tertiaires endommagées	13	30,000.00	390,000.00
Remise en état léger de routes revêtues	287	15,000.00	4,305,000.00
Remise en état léger de routes non revêtues	60	15,000.00	900,000.00
Remise en état léger de routes tertiaires	90	5,000.00	450,000.00
Routes urbaines	287	10,000.00	2,870,000.00
TOTAL			83,565,000.00

Tableau des Ouvrages d'art endommagés

COMPOSANTES	NOMBRE	TOTAL
Ouvrages d'Art détruits	1	3,300,000.00
Ouvrages d'Art endommagés	30	19,500,000.00
SOUS TOTAL OUVRAGES D'ART	31	22,800,000.00

Dommages ports et aéroport

Le tableau suivant présente le calcul des dommages enregistrés au niveau des ports et aéroports.

	DOMMAGES PAR COMPOSANTES	SECTEUR PUBLIC	SECTEUR PRIVÉ	TOTAL
Ports	Infrastructures portuaires	21,000,000.00		21,000,000.00
ESM	Etablissements de signalisation Maritime	4,500,000.00		4,500,000.00
Aéroports	Infrastructures Aéroportuaires (Cayes, Jérémie, Jacmel)	700,000.00		700,000.00
TOTAL		26,200,000.00		26,200,000.00

Dommage des équipements de télécommunication

Les dommages répertoriés au niveau des équipements de télécommunication sont indiqués dans le tableau suivant.

	DOMMAGES	PUBLIC	PRIVÉ	TOTAL
Dommages aux antennes, fibres optiques et autres équipements des opérateurs Telecom	36,794,881.69	-	36,794,881.69	36,794,881.69
Radios privé et communautaires (partiel)	892,077.19	-	892,077.19	892,077.19
TOTAL				37,686,958.88

Dommage des équipements électriques

Le tableau suivant présente les dommages enregistrés dans les équipements électriques de l'EDH (secteur publique).

DESCRIPTION	DOMMAGES	VALEUR UNITAIRE (USD)	TOTAL (EN MILLIONS USD)	OBSERVATION
Centrales électriques	2	17500	35,000.00	Toitures endommagées
Réseau électrique PAP	347 km	3015	1,046,205.00	Dépenses réelles déjà effectuées
Réseau électrique Provinces	319 km	52258	16,670,302.00	97 % dans le grand Sud
Branchements endommagés PAP et Provinces	263 km 22511 ménages affectés	100/branchements	2,251,100.00	100 % dans le grand Sud
TOTAL			20,002,607.00	

Dommages sur les systèmes des coteaux et les Anglais

Les dommages enregistrés dans les systèmes des Coteaux et des Anglais (secteur privé) sont indiqués dans le tableau suivant.

DESCRIPTION	DOMMAGES	VALEUR UNITAIRE (USD)	TOTAL (USD)	OBSERVATION
Coopérative Coteaux	1	800,000.00	800,000.00	Parc photovoltaïque et réseau détruit
Les Anglais	1	600,000.00	600,000.00	Parc photovoltaïque et réseau détruit

Le total des dommages dans le sous-secteur électrique s'élèvent à 21,4 millions de dollars environ (public et privé).

Le total des dommages dans le secteur transports s'élèvent à 191,65 millions de dollars.

Analyse des pertes

Les tableaux suivants présentent les pertes estimées au niveau des secteurs du secteur transports et détaillées par sous-secteur.

Transport routier

Les estimations de pertes dans le sous-secteur routier sont présentées dans le tableau suivant.

	PUBLIC	PRIVÉ	TOTAL
Infrastructures	4,300,000.00	97,300,000.00	101,600,000.00

Ports et aéroports

Les pertes causées par le passage de l'Ouragan Mathieu pour les ports et aéroports sont estimées à 1,1 millions de dollars.

Sous-secteur des télécommunications

Les pertes estimées au niveau du sous-secteur des télécommunications sont présentées dans le tableau suivant.

	PERTES		TOTAL
	PUBLIC	PRIVÉ	
Diminution des revenus commerciaux des opérateurs télécoms		11,500,000.00	11,500,000.00

Infrastructures électriques

Le tableau qui suit contient les valeurs des pertes estimées dans le sous-secteur électrique.

DESCRIPTION	VALEUR MOYENNE MENSUELLE (USD)	VALEUR SUR 18 MOIS (EN MILLIONS USD)	OBSERVATION
Pertes de revenus commerciaux EDH	589,563.00	4,400,000.00	Taux de retour à la normale linéaire sur la période
Pertes de revenus commerciaux mini-réseau	11,200.00	60,000.00	6 mois sans revenus puis retour à la normale
TOTAL PERTES	52258	4,460,000.00	

Le tableau de la page suivante résume les dommages et pertes causés par le passage de l'ouragan Mathieu et s'élèvent à 310,3 millions de dollars environ.

Tableau résumé des pertes et dommages

SOUS-SECTEUR	DOMMAGES			PERTES			TOTAL
	PUBLIC	PRIVÉ	TOTAL	PUBLIC	PRIVÉ	TOTAL	
Réseau Routier	106,365,000.00		106,365,000.00	4,300,000.00	97,300,000.00	101,600,000.00	207,965,000.00
Infrastructures Aéroportuaire et ESM*	26,200,000.00		26,200,000.00	1,100,000.00		1,100,000.00	27,300,000.00
Infrastructures de Télécommunication		37,686,958.88	37,686,958.88		11,500,000.00	11,500,000.00	49,186,958.88
Total	132,565,000.00	37,686,958.88	170,251,958.88	5,400,000.00	108,800,000.00	114,200,000.00	284,451,958.88
Energie	20,002,607.00	1,400,000.00	21,402,607.00	4,400,000.00	60,000.00	4,460,000.00	25,862,607.00

4

BESOINS DE RELÈVEMENT DU SECTEUR DES TRANSPORTS

L'objectif du relèvement est de rétablir les infrastructures du secteur dans sa situation avant le passage de Mathieu tout en ayant des ouvrages construits de manière résiliente. Le tableau suivant présente les besoins de relèvement à court et moyen termes

Tableau: besoin de relèvement pour le secteur transport

DÉPARTEMENT	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	BESOINS TOTAUX DE RELÈVEMENT
Déblayage des routes				
Grande Anse	3 000 000,00			3 000 000,00
Sud	3 000 000,00			3 000 000,00
Nippes	1 000 000,00			1 000 000,00
Curage des rivières et nettoyage des ouvrages				
Grande Anse	3 000 000,00			3 000 000,00
Sud	3 000 000,00			3 000 000,00
Nippes	1 000 000,00			1 000 000,00
Achèvement des travaux de construction de la route Cayes-Jérémie				
Sud	11 500 000,00	11 500 000,00		23 000 000,00
Réhabilitation/reconstruction des ouvrages endommagés				
	35 666 666,67	35 666 666,67	35 666 666,67	107 000 000,00
Construction de 13 ouvrages majeurs manquant sur les rivières dans les 4 départements				
Grande Anse, Sud, Nippes et Ouest		29 500 000,00	29 500 000,00	59 000 000,00
Mise en œuvre programme d'amélioration de la connectivité en milieu rural dans 4 départements du grand sud, 250 km, en utilisant les OCB petites entreprises et travaux HIMO et création d'emplois décents en respectant l'égalité de genre				
Grande Anse, Sud, Nippes et Ouest	17 500 000,00	17 500 000,00	35 000 000,00	70 000 000,00
Reconstruction des ESM détruits ou endommagé				
Grande Anse, Sud, Nippes et Ouest	5 000 000,00			5 000 000,00
Reconstruction des infrastructures portuaires détruites ou endommagées				
Grande Anse, Sud, Nippes et Ouest	12 600 000,00	8 400 000,00		21 000 000,00
Achèvement des travaux de mise au standard de l'aéroport des Cayes				
SUD	30 000 000,00	20 000 000,00		50 000 000,00
Réhabilitation aéroport de Jérémie				
Grande Anse	700 000,00			700 000,00
Réhabilitation des infrastructures électriques				
Grande Anse, Sud, Nippes et Ouest	10 750 000,00	10 750 000,00		21 500 000,00
Réhabilitation des infrastructures de télécommunication				
Grande Anse, Sud, Nippes et Ouest	38 000 000,00			38 000 000,00
TOTAL	175 716 666,67	133 316 666,67	100 166 666,67	409 200 000,00

5

IMPACT HUMAIN ET SOCIAL DANS LE SECTEUR

Le passage de Mathieu a eu un impact négatif énorme sur la population de la zone touchée. Les biens (téléphones, documents, argent, etc.) de beaucoup de personnes ont été emportés. De ce fait, l'accès à une ligne téléphonique et à l'Internet a été réduit suite au passage de l'ouragan. Le passage de Mathieu a aussi aggravé la pauvreté de la population puisque les maigres ressources financières sont généralement gardées à la maison (le taux de bancarisation est très faible) et par conséquent emportées par Mathieu.

L'économie de la production et distribution du charbon de bois qui concernaient 150 mille personnes en 2006 au niveau national est complètement anéantie dans le grand Sud. Ces personnes se retrouvent de fait au chômage.

L'aggravation de la pauvreté réduit aussi la capacité à payer les biens et services, par exemple les services d'électricité et d'eau.



Credit photo : Minustah

6

PRIORITÉS DU SECTEUR

Suite au passage de l'ouragan Mathieu, la priorité du secteur est de revenir à la situation avant Mathieu tout en ayant des équipements résilients. Pour cela :

1. Le nettoyage doit continuer pour donner accès aux localités inaccessibles ;
2. La circulation sur la RN2 doit être garantie. Après la construction d'un passage à gué au niveau de l'emplacement du pont Ladigue, un pont provisoire sera construit à cet endroit avant construction du pont définitif ;
3. Le pont Estimé doit être réparé rapidement ;
4. Les ouvrages d'Art endommagés doivent être réparés rapidement ;
5. Les routes endommagées doivent être réparées rapidement.



Crédit photo : Minustah

7

DÉFIS DANS LE SECTEUR

Le secteur fait face à plusieurs défis qui entravent son développement. On peut citer :

- **La sauvegarde du patrimoine infrastructurel national**

Le dérèglement climatique allié à la dégradation des bassins versants causent de graves dommages aux équipements de transport particulièrement les équipements du transport routier. Depuis une dizaine d'années le secteur on se retrouve à refaire des ponts après le passage de pluies parfois mineures. La dégradation des bassins versants accentuant les agressions de ces phénomènes climatiques sur ouvrages.

- Le sous-développement du réseau ;
- Faible capacité des entreprises locales ;
- Insuffisance du nombre d'entreprises locales ;
- Insuffisance de l'entretien ;
- Fonds disponibles pour le financement des activités du secteur insuffisants ;
- Le taux élevé de pertes dues aux vols de courant sur les réseaux électriques.



Credit photo : Minustah

8

POLITIQUES SECTORIELLES EXISTANTES ET PROGRAMMES MAJEURS

Plusieurs documents stratégiques ont été développés au niveau des sous-secteurs. Nous allons passer en revue les principaux documents de planification sectorielle.

PDSH

Le plan stratégique de développement d'Haïti (PSDH) vise à faire d'Haïti un pays émergeant à l'horizon de 30 ans. C'est le plan en exécution actuellement. Il a été préparé après le tremblement de terre de janvier 2010 dans le but de refonder l'Etat d'Haïti. Il contient :

- Une présentation du cadre actuel de planification, de programmation et de gestion du développement ;
- Un bref rappel des grandes orientations de développement énoncées dans le PARDH (Plan d'Action pour le Relèvement et le Développement d'Haïti), de la vision à long terme de développement qu'il propose ;
- Une présentation des facteurs de développement à considérer, des grandes mesures démographiques, territoriales, économiques à privilégier ;
- Une proposition de programmes et sous-programmes à mettre en œuvre pour la refondation territoriale du pays ;
- Une proposition de programmes et sous-programme à mettre en œuvre pour la refondation économique du pays ;
- Une proposition de programmes et sous-programmes à mettre en œuvre pour la refondation sociale du pays ;
- Une proposition de programme et sous-programmes pour la refondation institutionnelle du pays ;
- Une proposition de plan global de mise en œuvre, indiquant une proposition de stratégie de financement à court, moyen et long termes ;
- Une proposition d'un premier Programme Triennal d'Investissement (PTI) pour initier la mise en œuvre du PSDH.

Comme indiqué précédemment, le PSDH est opérationnalisé à travers de Plans Triennaux d'Investissement (PTI). Le PTI 14-16 vient de terminer, et le PTI 17-19 vient d'entrer en exécution. Le PSDH est aussi décomposé suivant les secteurs.

Stratégie pour le secteur des transports

Une stratégie pour le secteur des transports pour la période 2006-2011 a été élaborée. Elle vise à établir les orientations générales de la politique du pays en matière de transport à court, moyen et long terme, qui permettent de contribuer à la renaissance d'un secteur en mesure de répondre aux besoins du développement de l'économie Haïtienne. Celle-ci est notamment basée sur les deux grands axes suivants: (i) contribuer à la réduction de la pauvreté et 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; (ii) 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 le voisin Dominicain, 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 longue distance, Haïti se trouvant sur les grandes routes maritimes entre l'Europe et l'Asie.

Cette stratégie de transports a pris en compte les modes de transport terrestre, maritime et aérien.

Cette stratégie se décline en deux objectifs généraux et 10 axes de développement dont :

- Objectif no. 1 : Contribuer à la réduction de la pauvreté et soutenir un développement durable, équilibré et équitable du pays en dotant le territoire d'infrastructures adaptées, intégrées et bien entretenues ;
 - Axe 1.1 : Développer des réseaux d'infrastructures adaptés et intégrés, priorisés au travers d'une planification stratégique dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire équilibré ;
 - Axe 1.2 : Mettre en place un système efficace et durable d'entretien routier, articulé autour du Fonds d'Entretien Routier et du MTPTC ;
 - Axe 1.3 : Reconstruire la compétence technique et la capacité d'action du Ministère des Travaux Publics, des Transports et des Communications ;
 - Axe 1.4 : Promouvoir la multimodalité ;
 - Axe 1.5 : Faciliter la participation du secteur privé ;
 - Axe 1.6 : Contribution du transport au développement durable, particulièrement dans les domaines de la sécurité routière, de l'environnement et de la lutte contre le SIDA.
- Objectif no. 2 : favoriser l'intégration d'Haïti dans la zone Caraïbe et le commerce international.

- Axe 2.1 : Développer les ports internationaux Haïtiens
- Axe 2.2 : Développer le secteur aéroportuaire
- Axe 2.3 : Développer le réseau routier pour une meilleure intégration régionale avec la République Dominicaine ;
- Axe 2.4 : Attirer les investisseurs et les entreprises étrangères.

La stratégie pour le secteur des transports (2006-2011) a besoin d'une évaluation et d'une mise à jour dans le but d'identifier les obstacles rencontrés et pour s'adapter aux changements survenus dans le pays et dans le secteur.

Stratégie nationale de l'entretien routier

L'une des recommandations de la stratégie pour le secteur des transports était la mise en place d'un système d'entretien routier.

Les objectifs du Système de Gestion de l'Entretien Routier sont les suivants :

- Rationaliser la programmation des travaux d'entretien routier ;
- Optimiser l'utilisation des crédits alloués à l'entretien routier ;
- Fournir aux gestionnaires les éléments de bases permettant la communication avec les décideurs ;
- Contribuer à l'amélioration pérenne de l'état du réseau routier ;
- Assurer une coordination satisfaisante entre la construction ou la réhabilitation et l'entretien.
- La stratégie nationale d'entretien routier s'appuie sur un Système de Gestion de l'Entretien Routier qui a pour but de:
- Instituer des mécanismes de programmation rigoureux et fiables (ils sont reproductibles) ;
- Rationaliser la gestion des ressources humaines, financières et matérielles ;
- Rechercher la meilleure adéquation possible entre les ressources et les besoins ;
- Rechercher la meilleure efficacité des crédits.

Le Système de Gestion de l'Entretien Routier constitue une aide à la décision qui fournira aux « décideurs » des priorités et des orientations leur permettant d'utiliser au mieux les moyens (financiers, en matériel, en personnel) dont dispose l'entretien routier.

La réalisation des travaux, qui est l'objectif final, ne fait pas partie des interventions du Système de Gestion de l'Entretien Routier ; L'Unité d'entretien routier au sein du MTPTC met en œuvre les décisions qui résultent des conclusions du Système de Gestion de l'Entretien Routier afin de procéder à la dévolution des travaux (appels d'offres, contrats) et à leur financement (du FER, en particulier).

La programmation de l'entretien routier est, effectuée sous contrainte budgétaire. Cela provient du fait que les besoins financiers de l'entretien routier sont, en général, supérieurs aux crédits mis à la disposition principalement par le FER. La question du financement de l'entretien doit être creusée afin de trouver des solutions appropriées.

Stratégie nationale de sécurité routière

Les objectifs de cette stratégie 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 identifie 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, la stratégie a été réalisée en étroite collaboration avec les agences responsables de la sécurité routière. L'étude couvre essentiellement la sécurité routière du réseau routier classifié.

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 :

- I. 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).
- II. 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 ;
- III. 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 ;
- IV. 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.) ;

- V. 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 ;
- VI. 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 ;
- VII. 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.

Les recommandations de la stratégie nationale de sécurité sont progressivement mises en œuvre actuellement.

Plan général de développement du port de Port-de-Prince

Le 12 Janvier 2010, un séisme de magnitude 7.3 sur l'échelle de Richter a secoué la nation haïtienne et a dévasté le département de l'Ouest notamment la ville de Port-au-Prince aussi bien que ses installations portuaires. Conséquemment, la chaîne logistique des transports a été sévèrement affectée. Le port a été sérieusement endommagé : Le quai Nord était effondré, le quai Sud détruit en grande partie (le port de Port-au-Prince a deux quais), des entrepôts couverts et des grues étaient sérieusement endommagés, les zones terrestres proches des quais s'étaient effondrées, rendant leurs accès impossibles ; la main d'œuvre portuaire a été vivement touchée. Le port se trouvait dans une situation difficile à un moment crucial où il devrait recevoir l'aide internationale cruciale dont le pays avait besoin après le tremblement de terre. Le plan de développement du port de Port-au-Prince a donc été une réponse rapide pour corriger les dégâts du tremblement tout en ayant des équipements résilients et qui puissent gérer les flux croissants de marchandises liés à l'augmentation de la population et du développement économique. Le plan a proposé trois variantes :

Variante 1

Cette solution correspond à la reconstruction du quai nord au même endroit qu'il se trouvait. Il sera donc nécessaire d'éliminer auparavant les décombres et les restes de l'ancien quai qui se trouvent à l'endroit exact où va être situé et fondé le nouveau quai.

Le problème qui se pose en l'espèce pendant la durée des travaux de déblayage du fond marin et les propres travaux de construction du quai nord est le suivant : seul le quai sud sera opérationnel et, étant donné qu'il ne dispose pas d'aire annexe, son opérationnalité ne sera pas la plus adéquate.

En outre, étant donné les dégâts provoqués par le tremblement de terre sur le sol de l'aire de stockage et sur celui des entrepôts couverts, nous estimons nécessaire la réparation/substitution du sol, ainsi que la démolition des deux entrepôts couverts.

Variante 2

Afin d'économiser du temps et de l'argent dans les travaux de déblaiement du fond marin du quai nord pour pouvoir y fonder le nouveau quai, cette variante envisage de déplacer parallèlement le linéaire de quai vers l'intérieur de la darse. De cette façon, la zone occupée par le quai actuel serait remblayée et, ensuite, un quai parallèle au quai actuel serait construit.

Le problème de cette solution est que, la largeur de la darse ayant diminué, l'opérationnalité du port peut être mise en situation critique. C'est pourquoi, il convient d'évaluer la largeur minimale de la darse conformément à la ROM 3.1-99. Pour ce faire, la première chose à faire est de définir le navire maximum de calcul.

Variante 3

Elle consiste à situer en retrait le linéaire de quai vers l'intérieur, de telle sorte que le nouveau linéaire de quai se trouve approximativement à l'endroit du couronnement du remblai du quai. Cette solution permet de réaliser les travaux de construction du nouveau quai sans avoir besoin de retirer préalablement les décombres de la structure antérieure. De fait, les deux activités peuvent être faites simultanément. Un autre avantage offert par cette variante est que le retrait du quai permet de disposer d'une plus grande largeur de la darse (qui était déjà étroite), ce qui implique un meilleur accès des navires au quai.

9

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE / PLAN D'ACTION

Plan d'action de Relèvement

BESOINS DE RELÈVEMENT (COURT, MOYEN ET LONG TERME)	ACTIVITÉS	COÛT	NIVEAU AUQUEL CETTE ACTIVITÉ DEVRAIT ÊTRE ENTREPRISE (DÉPARTEMENT/ VILLAGE)	PARTIE RESPONSABLE (GOUV NATIONAL / LOCAL /AUTRE)	INITIATIVES EXISTANTES	SUGGESTION INDICATEUR DE RÉSULTAT	DURÉE
Court terme	Déblayage des routes	7,000,000.00	Départemental	Gouvernement	travaux de déblaiement des directions départementales	Nb Km de route déblayés	3 mois
Court terme	Curage des rivières	7,000,000.00	Départemental	Gouvernement		Nb de M³ de déblais enlevés	6 mois
Court terme	Achèvement des travaux de construction de la route Cayes-Jérémie	23,000,000.00	Départemental	Gouvernement	Projet en cours	Nb de Km de route construits	1 an
Court terme/ moyen terme	Réhabilitation/ reconstruction des ouvrages endommagés	107,000,000.00	Départemental	Gouvernement		Nb d'ouvrages réhabilités/ Nb d'ouvrages construits	3 ans
Moyen terme	Construction de 13 ouvrages majeurs manquant sur les rivières dans les 4 départements	59,000,000.00	Départemental	Gouvernement		13 ouvrages construits	3 ans

BESOINS DE RELÈVEMENT (COURT, MOYEN ET LONG TERME)	ACTIVITÉS	COÛT	NIVEAU AUQUEL CETTE ACTIVITÉ DEVRAIT ÊTRE ENTREPRISE (DÉPARTEMENT/ VILLAGE)	PARTIE RESPONSABLE (GOUV NATIONAL / LOCAL /AUTRE)	INITIATIVES EXISTANTES	SUGGESTION INDICATEUR DE RÉSULTAT	DURÉE
court et moyen terme	Mise en œuvre programme d'amélioration de la connectivité en milieu rural dans 4 départements du grand sud, 250 km, en utilisant les OCB petites entreprises et travaux HIMO et création d'emplois décents en respectant l'égalité de genre	70,000,000.00	Départemental	Gouvernement		250 km de routes rurales améliorées	4 ans
Court terme/ moyen terme	Reconstruction des ESM	5,000,000.00	Local	SEMANAH *		Nb d'ouvrages reconstruits	2 ans
Court terme/ moyen terme	Reconstruction des infrastructures portuaires détruites ou endommagées	21,000,000.00	Local	APN		Nb d'infrastructures reconstruits	2 ans
Court terme/ moyen terme	Achèvement des travaux de mise au standard de l'aéroport des Cayes	50,000,000.00	Local	AAN		Aéroport mis au standard	2 ans
Court terme	Réhabilitation aéroport de Jérémie	700,000	Local	AAN		Aéroport réhabilité	6 mois
Court terme/ moyen terme	Réhabilitation des infrastructures électriques	21,500,000	Départemental	EDH		Équipements réhabilités	2 ans
Court terme/ moyen terme	Réhabilitation des équipements de télécommunication	37,700,000	Départemental	CONATEL		Équipements réhabilités	2 ans

10

MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DU SECTEUR

Départements analysés

Les départements concernés dans le cadre de ce travail sont celles ayant été affectés par le passage de Mathieu. Ceux-ci varient suivant les équipements considérés. Les infrastructures de transport affectées se retrouvent dans le Sud, la Grande-Anse, les Nippes et l'Ouest. Pour le sous-secteur électrique, en plus des départements précités, le sud a aussi été considéré. Les ESM endommagés se trouvent dans les départements de la Grande-Anse, du Sud, des Nippes, du Sud-est, du Nord-ouest, l'Ouest et de l'Artibonite. Les ports affectés se répartissent dans le Sud, la grande-anse, l'Artibonite, le Sud-est, l'Ouest et le nord-ouest. Les équipements de télécommunications ayant subi des dommages sont répertoriés dans le sud, la grande-anse, les Nippes et l'Ouest.

Méthode de collecte de données primaires et secondaires

Enquêtes de terrain

Tout de suite après le passage de l'ouragan Mathieu, des équipes, composées d'ingénieurs du MTPTC de la BID, de la Banque Mondiale et de l'UNOPS, ont été dépêchées sur le terrain et ont travaillé de concert avec les représentants des institutions concernées dans les zones affectées pour évaluer les équipements affectés. Ce qui a permis de réaliser des évaluations aux niveaux des sous-secteurs.

Utilisation de photographies aériennes

Des équipes du CNIGS se sont rendues sur le terrain dans les zones affectées et ont utilisé des drones pour réaliser des photographies aériennes qui ont été utilisées pour l'inspection des infrastructures dans les endroits non accessibles.

Documents utilisés

- PSDH ;
- DALA 2016;

MÉTHODOLOGIE D'EVALUATION DU SECTEUR

- Plan énergétique National (2007-2017) ;
- Stratégie pour le Secteur des Transports ;
- Stratégie Nationale de l'Entretien Routier ;
- Stratégie Nationale de Sécurité Routière ;
- Plan Général de Développement du Port de Port-au-Prince.

Méthode d'analyse des données

Les dommages ont été évalués en termes de coûts actuels de remplacement nécessaire pour les remettre en état de fonctionnement.

Les pertes commerciales ont été estimées en fonction de l'argent qu'auraient rapporté les équipements s'ils fonctionnaient. C'est le cas pour les pertes dans les secteurs électrique et télécommunication. Les pertes en transport terrestre résultent d'augmentation des coûts d'entretien des véhicules suite à l'utilisation de variantes en mauvais état, de trajets plus long et l'augmentations du temps de parcourt.

Limitations de la méthodologie

- a. L'évaluation des dommages a été incomplète à cause de l'inaccessibilité de certains sites ;
- b. Manques de données pour faire tourner certains modèles sur ordinateur comme le HDM4 ;
- c. Compte tenu de l'urgence, les équipes, n'ont pas pu affiner le travail de collecte de données.



Crédit photo : Minustah



Ministère des Travaux Publics,
des Transports et
des Communications