

Transport Routier



Table des Matières

Introduction 4

Première partie : Etat des lieux 6

- 1.1 Caractéristiques générales du pays 6
- 1.2 L'organisation des transports en Haïti 7
- 1.3 Analyse du Secteur Transport et cadre institutionnel 21

Deuxième partie : Stratégie du Secteur Transport 22

- 2.1 Objectif no. 1: Contribuer à la réduction de la pauvreté et à la prévention des crises 23
- 2.2 Objectif no. 2: Promouvoir un développement durable, équilibré et équitable du pays en dotant le territoire d'infrastructures de transports adaptées, intégrées et bien entretenues 27
- 2.3 Objectif no. 3 : favoriser l'intégration d'Haïti dans la zone Caraïbe et le commerce international 36

Troisième Partie : Stratégie d'Implémentation 44

- 3.1 Une Stratégie partagée par tous 44
- 3.2 Une Meilleure Gestion de l'Entretien et des Réseaux 44
- 3.3 Mobiliser des Financements pour les Infrastructures 46
- 3.4 Encourager la participation du secteur privé 47
- 3.5 Améliorer la Gestion Publique des Infrastructures par le Renforcement Institutionnel des TPTC et développement de sa capacité d'action. 48

Annexe 1 : Résumé des actions proposées et calendrier 55

Annexe 2: Programmation des Travaux 62

Annexe 3: Travaux routiers et leurs sources de financement 63





Introduction

Instabilité politique et mauvaise gouvernance chroniques ont conduit à la destruction des maigres infrastructures d'Haïti et à la dévastation de son environnement, mais surtout ont déchiré son tissu social. Ce pays exposé aux chocs externes et aux catastrophes naturelles et affichant l'un des plus forts taux de croissance démographique de l'Amérique Latine et de la Caraïbe, sort d'une crise majeure dont il faut empêcher la résurgence.

La communauté internationale, consciente des enjeux, participe à un effort de reconstruction, souvent incohérent, qui engendre une réponse globale faible et désarticulée. La diversité des bailleurs et des secteurs d'intervention conduit à une inflation d'unités d'exécution et à un gaspillage de ressources. La défaillance des instances de planification et de coordination de l'État haïtien aboutit, sans surprise, à un saupoudrage ne contribuant que médiocrement à la relance économique, alors que la complexité et la variété des procédures d'appel d'offres et de passation de marchés contribuent à ce que le peu d'infrastructures existantes se dégrade à un rythme plus accéléré que la réhabilitation ou la construction de nouvelles autres.

Pour se relever, Haïti, reconnu pays post conflit par le Fonds Monétaire International (FMI), doit développer, compte tenu de l'urgence de la reconstruction, une stratégie qui lui permette, dans l'esprit de la Déclaration de Paris, d'optimiser l'aide que lui apportent ses partenaires financiers qui

s'étaient engagés d'une part à œuvrer ensemble à la mise en place de dispositifs communs pour le financement de leurs activités et de l'autre à renforcer face à la défaillance de l'Etat la stratégie nationale de développement. Un apport important de fonds à la hauteur de l'ampleur de la tâche à accomplir est donc souhaitable de la part des bailleurs en particulier dans le secteur des transports qui joue un rôle particulièrement crucial pour le développement du pays compte tenu de l'état précaire des systèmes de transport, tant du point de vue des infrastructures que de leur organisation et de leur entretien, conséquence directe de plusieurs décennies d'instabilité et de crises politiques profondes.

Actuellement, aucun des trois modes de transport, le routier, le maritime et l'aérien, n'est en mesure de répondre de manière adéquate aux besoins élémentaires des populations, encore moins de permettre un développement durable de l'économie du pays. Le réseau routier, initialement structuré autour d'un maillage national, départemental et communal, est aujourd'hui anémié, constitué d'infrastructures pour l'essentiel en état de détérioration extrême, après avoir perdu près de 30% de son extension au cours des 15 dernières années; le transport maritime est peu efficace, tant du fait de la concentration des activités maritimes autour de quelques centres portuaires, dont les infrastructures et les équipements sont largement dégradés, que de la désorganisation de la gestion des opérations maritimes et portuaires et de l'inadéquation aux standards interna-



tionaux ; le transport aérien international est aujourd'hui essentiellement cantonné à l'aéroport de Port au Prince, où une activité minimale a été maintenue même pendant les pires moments des crises passées, mais les infrastructures et les équipements, aussi bien de l'aéroport principal que des autres infrastructures aéroportuaires du pays sont peu sûrs, mal adaptés, vieillissants, incapables de répondre aux standards d'un trafic international et aux besoins d'un trafic local et régional.

Au delà du programme de réhabilitation d'urgence de certaines infrastructures mis en place depuis près de deux ans par les autorités haïtiennes avec le soutien de plusieurs bailleurs de fonds bi et multilatéraux, incluant les trois modes de transport, le pays est aujourd'hui dans l'impérieuse nécessité de constituer une stratégie de développement et d'amélioration de ses systèmes de transport s'inscrivant dans une politique de développement durable. La restructuration du secteur et la mise en œuvre des réformes s'inscrivent aujourd'hui dans un contexte largement favorable dû à l'engagement du gouvernement actuel, récemment élu, à conduire des réformes en profondeur et de faire de la revitalisation pérenne des transports en Haïti une de ses toutes premières priorités.

La stratégie, objet du présent document, 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.

Première partie : Etat des lieux

1.1 Caractéristiques générales du pays

Caractéristiques physiques

Haïti occupe environ un tiers de l'île d'Hispaniola, au sein de la mer des caraïbes, soit 27,750 km². Elle possède un climat tropical humide et est située dans une zone cyclonique et dans la zone des failles de la plaque Continentale, et connaît par conséquent une activité sismique. Les saisons des pluies s'étendent de mai à juin et de septembre à novembre. La pluviométrie abondante combinée à une déforestation dramatique, conduit à des phénomènes d'érosion et de ravinement qui mettent régulièrement en danger les populations et compliquent la gestion des infrastructures. Le relief est généralement accidenté avec des caractéristiques montagneuses sur une proportion importante du territoire, que complètent de petites plaines côtières et vallées. La Partie Centrale et l'Est du pays sont constitués par un vaste plateau d'altitude. Le fleuve principal est l'Artibonite qui a sa source en République Dominicaine.

Données socio-économiques

Le PIB d'Haïti s'élevait en 2005 à US\$ 4,2 milliards (US\$ 478 par habitant), ce qui en fait le pays le plus pauvre de l'hémisphère nord comparé aux autres pays de la région. 80% de la population vit en dessous du seuil de pauvreté. 70% des haïtiens vivent de l'agriculture qui consiste pour l'essentiel en une agriculture de subsistance, faiblement productive, même s'il existe quelques niches de produits

agricoles destinés à l'exportation (ex. vétiver, café gourmet, écorce d'orange, mangues). Le taux d'alphabétisation ne dépasse pas 53% et seulement 46% de la population a accès à l'eau potable. Le taux de prévalence du virus HIV est de 5,6% parmi la population adulte.

Démographie

La population haïtienne est de 8.3 million d'habitants et est caractérisée par une densité élevée, avec environ 300 habitants par km². Le pays est caractérisé par (i) un taux de natalité très élevé (environ 5 enfants par femme), (ii) une population jeune (la moitié de la population a moins de 18 ans), (iii) un taux de croissance démographique élevé (+2.3% par an et (iv) une espérance de vie faible (53 ans).

62% de la population vit en zone rurale. L'exode rural est important vers les grands centres urbains (Port-au-Prince, Cap Haïtien) où il contribue à l'expansion des bidonvilles. L'émigration est également forte avec un taux de migration nette de +1,3%. La diaspora haïtienne garde cependant des liens très étroits avec son pays d'origine et l'argent envoyé par les émigrants haïtiens joue un rôle important dans l'économie nationale.

Les principales villes du pays sont situées sur le littoral: Port au Prince, environ 2 million d'habitants, Cap Haïtien, avec environ 500,000 habitants, Gonaïves, environ 300,000 habitants et Saint Marc 120,000 habitants.



1.2 L'organisation des transports en Haïti

1.2.1 Les Institutions

Le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC)

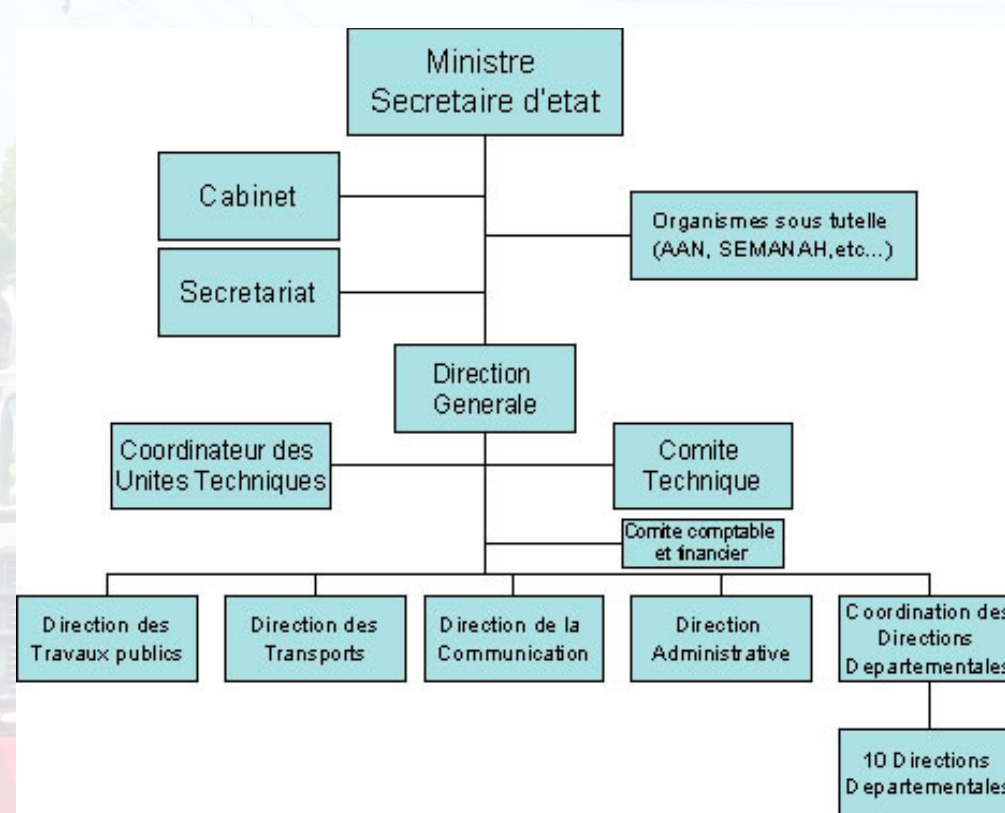
Le Ministère des TPTC (MTPTC) est, selon les textes organiques, l'organisme central qui a pour missions de concevoir, de définir et de concrétiser la politique du Pouvoir Exécutif dans les domaines suivants: travaux publics, transports, communications, eau potable, énergie électrique et dans tous autres domaines définis par la loi. Il a les compétences les plus étendues en matière d'infrastructures de toutes sortes, de normalisation, de réglementation et de contrôle de toutes les activités du secteur qu'elles soient réalisées par des organismes publics ou par des entités privées. A ce titre, le MTPTC planifie les investissements du secteur des transports, définit les normes techniques applicables, assure le suivi de l'état des infrastructures, régule les services de transports, contracte et supervise les entreprises de construction et travaux publics et les bureaux d'études et réalise directement certains travaux de construction, réhabilitation ou entretien (travaux en régie). Au niveau central, le MTPTC comporte une direction générale et cinq directions (cf. organigramme ci-dessous). Au niveau départemental, le MTPTC comporte 10 Directions Départementales des Travaux Publics, Transports et Communications (DDTPTC). Au mois de novembre 2006, le MTPTC comptait environ 720 fonctionnaires, dont 155 cadres. Chaque DDTPTC

comporte par ailleurs un parc d'équipements, dans un état général très dégradé et non fonctionnel.

Les fonctions de régulation, de planification et de coordination du MTPTC sont mal assurées du fait (i) d'une organisation délabrée par des années de sous activité, (ii) d'un personnel caractérisé par un effectif important et des compétences techniques souvent limitées, (iii) de moyens financiers et matériels très faibles, (iv) d'une déconcentration des activités inopérante, les moyens des DDTPTC étant sans lien avec leurs fonctions supposées, (v) d'une capacité très faible de planification, (vi) d'une incapacité à effectuer un suivi de l'état réel des infrastructures, ce qui ne permet pas d'en assurer une gestion et un entretien efficaces. La multiplication d'unités d'exécution destinée à améliorer la gérance des prêts des bailleurs accentue par ailleurs la difficulté de recrutement de cadres compétents, compte tenu des différentiels de salaire et de la faiblesse du vivier.



Graphique 1 : Organigramme du Ministère des TPTC



Les capacités opérationnelles du Centre National d'Équipement (CNE) restent limitées malgré la mise sous tutelle de ce dernier dont une partie du matériel est hors d'usage faute de maintenance, ou a disparu pendant les troubles sociaux. Les capacités d'intervention sur le réseau, notamment pour l'entretien d'urgence, sont inexistantes.

En clair, l'absence totale de politique dans ce secteur a conduit quelques institutions internationales et organisa-

tions non gouvernementales à se substituer à l'État; il en a résulté la mise à exécution d'une kyrielle de projets de toutes tailles, conçus parfois dans le cadre d'un soi-disant plan, dominés par une logique de l'urgence en principe d'une grande utilité économique et sociale, mais permettant en fait au vu et au su de tous, en particulier de leurs promoteurs, les détournements de fonds, la corruption, et le trafic d'influence. Dans ce contexte, il n'est pas difficile de comprendre que le Ministère présente un certain nombre de défaillances structurelles. A retenir:

- d'abord, une imprécision totale dans la définition des missions de puissance publique aggravée par les lacunes diverses du cadre organique actuel tant sur le plan des attributions des différents services et directions que sur celui de la déconcentration territoriale, des relations avec les municipalités ou de la tutelle des organismes autonomes;
- ensuite, une forte propension à privilégier l'exécution des études et des travaux en entreprise en décapitant les services techniques du ministère;
- enfin, une méconnaissance des fonctions de planification, de programmation, de normalisation et de réglementation, d'où le dépérissement des services concernés, le manque de données de base pour l'élaboration des programmes et des projets, une mauvaise dotation en personnel.

Il est donc aujourd'hui nécessaire de renverser radicalement cette situation qui avait pour conséquences essentielles: la dégradation accélérée de notre cadre de vie, la mise en valeur déficiente ou la mauvaise gestion de nos ressources naturelles, notre sous-équipement total en matière d'infrastructures.



Un tel changement n'est pas possible sans la mise en place d'une politique qui vise:

- la promotion et la défense du concept de Service Public;
- la redéfinition du rôle et de la place de l'Etat et de ses rapports avec les citoyens;
- la réorganisation et la modernisation des institutions de l'Etat en vue d'un fonctionnement transparent, et efficient.

Evidemment, un tel changement ne peut être rapide, il ne peut se réduire à des remplacements de personnes au sein des services publics. Il s'inscrit dans le cadre de stratégies à long terme dont la mise en œuvre requiert tout de suite un véritable changement dans les mentalités: il nous faut faire disparaître l'Etat parasite, il nous faut tous renoncer à l'Etat prédateur.

Les ressources allouées à la construction de nouveaux réseaux et à l'entretien sont:

- soit très faibles
- soit affectées aux paiements de contrats léonins comme pour la route Saint Marc Gonaives

Elles représentent une infime partie du budget de fonctionnement, moins de 8% du budget total de fonctionnement de la nation. Eu égard à ses missions, la capacité du Ministère est donc extrêmement faible surtout lorsqu'on sait que plus de 90% de ce budget de fonctionnement sert à rémunérer des salaires.

Les procédures de gestion interne sont complexes, inefficaces et bureaucratiques. Le contrôle financier, la program-

mation budgétaire, la passation de marchés même après la création du CNMP laissent à désirer. La défaillance totale des fonctions de direction: planification, organisation, gestion des ressources, coordination, contrôle et évaluation a alors pour conséquences:

- * une gestion lourde, lente et onéreuse basée sur le pilotage à vue,
- * un système d'informations financières déficient et archaïque,
- * une dispersion incohérente des projets dans des unités techniques d'exécution sans suivi réel et sans agrégation centralisée des dépenses,
- * une irresponsabilité très largement répandue due en partie à l'absence de systèmes incitatifs, à la mise en veilleuse effective des dispositions légales et de l'absence de réglementation interne et surtout à un environnement national hostile au progrès et à l'effort intellectuel..

Il est donc urgent de trouver un autre souffle après les constructions en 1975 des nationales 1 et 2.

Le Fonds d'Entretien Routier (FER)

Le FER est un organisme autonome créé par la loi publiée dans le Moniteur le 24 juillet 2003. Le FER est administré par un Conseil d'Administration comportant 5 membres : le Ministre des TPTC (qui préside le Conseil), un représentant du Ministère des Finances (MEF), un représentant des collectivités locales, un représentant des usagers de la route et un représentant des importateurs de produits pétroliers. Le FER administre les fonds consacrés à l'entretien routier mais ne contracte pas les entreprises chargées de l'entretien



routier, qui relève de la responsabilité du MTPTC. Au mois de novembre 2006, le FER a atteint une certaine capacité institutionnelle qu'il doit désormais mettre à profit pour mettre en œuvre, en partenariat avec le MTPTC, un véritable programme d'entretien routier sur le réseau prioritaire de sa responsabilité (REFER, Réseau Eligible au FER).

L'Autorité Portuaire Nationale (APN)

L'APN est un organisme public placé sous la tutelle du MEF. Il est administré par un Conseil d'Administration présidé par le Gouverneur de la Banque Centrale, où siègent le Ministre des TPTC et le Ministre de l'Economie et des Finances. L'APN assure la gestion et l'entretien des infrastructures pour l'ensemble des ports publics haïtiens, notamment les deux ports internationaux de Port-au-Prince et de Cap Haïtien. L'APN est en charge de fixer les tarifs portuaires, qui à Port-au-Prince sont les plus élevés de la zone Caraïbes. Un audit financier de l'APN a été réalisé en 2005, montrant que l'APN est soumise à de nombreuses difficultés institutionnelles et économiques dans l'accomplissement de ses missions.

Au mois de novembre 2006, l'APN comptait environ 1.850 employés, dont l'essentiel au port de Port-au-Prince et environ 300 au Cap Haïtien. A titre de comparaison, cet effectif s'élevait à 450 en 1985 alors même que le trafic maritime était sensiblement plus élevé. Aux effectifs de l'APN s'ajoute celui des dockers, liés à l'APN par une convention collective de travail. Le nombre de dockers est de plus de 560 pour le seul port de Port-au-Prince.

Le Service Maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH)

Le SEMANAH est un organisme autonome, placé sous la tutelle du MTPTC. Il assure notamment la gestion des chenaux d'accès aux ports, fixe et surveille l'application des règles de sécurité de navigation et effectue le balisage des zones marines relevant de sa responsabilité. Le SEMANAH dispose de moyens très faibles pour assurer sa mission, ce qui contribue à l'insécurité élevée des activités maritimes en Haïti.

L'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN)

L'AAN est un établissement public placé sous la tutelle du MTPTC qui, au mois de novembre 2006, comptait environ 500 employés. L'autorité Aéroportuaire Nationale est responsable (i) de la planification, de la construction et du développement des aéroports civils ; (ii) des opérations de gestion des aéroports civils (y compris la négociation des accords de concession pour les services commerciaux) ; et (iii) de la fixation des taux et redevances pour les services liés à la gestion de l'aéroport.

L'AAN a réalisé des progrès substantiels au cours des dernières années en termes de modernisation, de gestion des ressources humaines et de promotion de la participation du secteur privé dans les activités aéroportuaires. Un des résultats de ces progrès est la tarification aéroportuaire à l'aéroport de Port-au-Prince, la moins chère de la zone Caraïbes. Un audit financier a été réalisé en 2005.

L'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)

L'OFNAC est placé sous la tutelle du MTPTC. Cet organisme est responsable de (i) la réglementation technique, de prévention et de sécurité de l'aviation en Haïti ; (ii) l'opéra-



tion des systèmes de navigation aérienne ; (iii) la coordination des actions de recherche et secours ; (iv) la gestion de l'assistance technique dans le cadre des accords bilatéraux de transport aérien ; et (v) la représentation du Gouvernement dans les Organisations Internationales. Les moyens dont dispose l'OFNAC pour pouvoir remplir ses missions sont faibles.

Le Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)

Le MEF prépare et administre le budget de l'Etat haïtien et donc, à ce titre, détermine le montant des investissements publics dans le domaine des transports. Le MEF collecte également certaines taxes et redevances, notamment une redevance sur les carburants, actuellement fixée à une Gourde par gallon dont le montant doit être intégralement reversé, de par la loi, au Fonds d'Entretien Routier (FER).

Le Ministère du Plan et de la Coopération Externe (MPCE)

Le MPCE hiérarchise et planifie les politiques et investissements publics mis en œuvre aux différents niveaux territoriaux du pays à partir des prévisions budgétaires et de la coordination des activités des bailleurs. Il évalue les besoins des populations et les potentialités de développement économique. En pratique, le MPCE devrait coordonner l'action des différentes politiques sectorielles, y compris celle des transports, aux différents niveaux territoriaux, afin de générer des complémentarités augmentant l'efficacité des dépenses publiques. Il devrait être étroitement associé à la préparation du Plan National des Transports et tenir compte des conclusions de ce plan dans sa définition des politiques de planification territoriale. Malheureusement, depuis une vingtaine d'années le MPCE a renoncé à ces missions

préférant la gestion de petits projets en coordination avec le PL-480.

Les collectivités locales

En l'absence d'une véritable politique de décentralisation des politiques de transports, les mairies jouent aujourd'hui un rôle marginal dans la définition et la mise en œuvre de la politique de transport en Haïti. Ce rôle devrait être amené à évoluer, à court terme, au travers des dispositions de planification participatives qui seront mises en œuvre au travers de la réactualisation du Plan National de Transport et des mécanismes d'entretien routinier basés sur les groupements communautaires. A moyen et long terme, leur rôle, ainsi que celui des départements, devrait être renforcé, dans le cadre plus global d'une politique nationale de décentralisation politique et fiscale.

La Minustah

Les actions envisagées par la mission de stabilisation des nations Unies (MINUSTAH) pour supporter leurs troupes rencontrent les préoccupations du gouvernement à savoir : a) rendre accessibles des services essentiels à des usagers menacés d'exclusion en assurant la continuité du territoire en toute saison ; b) prévenir les crises liées aux catastrophes naturelles et à la rupture d'ouvrages ayant atteint leur limite ultime dans un contexte où la demande sociale d'Etat et d'emplois est très forte ; c) faire baisser les coûts de réalisations des infrastructures de transport et les coûts de transaction .

A partir d'un protocole d'entente entre le PNUD, la BID, et la Minustah, le Gouvernement a pu construire une ar-

chitecture institutionnelle conforme à la fois aux exigences de l'accord de coopération entre le PNUD et la BID et aux besoins d'exécuter des ouvrages au coût le plus bas possible. Cependant, en l'absence de dossiers de constructions et d'études complètes, il est très difficile pour le Génie Militaire de la Minustah (GMM) de mettre en œuvre les programmes d'autant plus qu'il ne dispose pas de conducteurs de travaux expérimentés et que les chefs de projet Onusiens sont très souvent obligés de partir en « rest and recuperation » dans des périodes qui ne correspondent pas nécessairement avec les arrêts de travail des équipes du GMM qui doivent être renouvelées chaque six mois.

Les Bailleurs de Fonds et les ONG

Malgré les efforts développés dans le Cadre de Coopération Intérimaire (CCI) la réponse internationale à la situation chaotique et dramatique du pays reste souvent malheureusement, totalement désordonnée et son excessive fragmentation nuit à son efficacité. En effet, bien que s'inscrivant théoriquement dans un cadre destiné à redoubler les efforts pour accroître l'efficacité de l'aide (Déclaration de Paris), cette réponse est mise en œuvre à travers une multiplicité d'agences internationales, qu'il s'agisse d'organismes relevant des Nations Unies (PNUD, UNOPS, UN Habitat, ...), d'institutions financières internationales (FMI, Banque Mondiale, BID, Union Européenne), d'organismes de coopération bilatérale (USAID, ACDI, AFD) ou d'Organismes Non Gouvernementaux (ONG). Chacune de ces institutions a sa propre philosophie, sa façon de travailler, ses centres d'intérêt et une expertise dans des domaines déterminés, ses procédures souvent complexes entraînant des délais incompatibles avec l'urgence de la reconstruction. Les organismes publics travaillant avec plusieurs institutions doivent donc d'un côté passer d'une façon de travailler

à une autre, en fonction de l'institution qui finance et de l'autre se familiariser avec ces différentes procédures, ce qui leur complique la tâche et ralentit leur travail, augmentant ainsi les délais de démarrage des travaux.

Dans un environnement fragile où l'Etat n'assume pas pleinement son rôle, le fait que les programmes d'actions ne soient pas vraiment coordonnés au niveau régional et local par le MPCE conduit à une réponse globale faible et désarticulée. Chaque bailleur a « ses » priorités, « ses » unités d'exécution, « ses » procédures. En l'absence d'un schéma d'armatures nationales, et d'une vision stratégique de développement à long terme, les actions des bailleurs ne peuvent s'aligner sur les priorités de l'État. Les activités des unités d'exécution gênent la construction de capacités au niveau central. Elles se recoupent souvent et les coûts de gestion des différents programmes sont élevés. Il y a donc un gaspillage énorme et une mauvaise allocation de ressources rares. La plupart des programmes ont cependant une composante individuelle de renforcement institutionnel, encouragent une approche harmonisée des évaluations environnementales et prennent en compte des domaines transversaux comme l'égalité entre hommes et femmes. Malgré ces efforts louables, les résultats du renforcement institutionnel n'en finissent pas de se faire attendre.

Dans ce contexte institutionnel faible, la tentation est grande de ne pas utiliser les canaux habituels de prestations de services de l'Etat, sous le prétexte que les prestataires n'ont pas la capacité nécessaire et/ou la motivation d'utiliser les ressources de manière efficiente et transparente. Alors, on court-circuite les procédures nationales, on crée des services parallèles, ou à défaut on remplace carrément l'Etat par les ONGs. Cette tentation d'éviter de passer par l'État en renforçant les ONG peut se comprendre mais ne devrait pas gêner la construction d'un secteur public et d'un sys-



tème de prestations de services de transport efficace surtout quand tout le monde reconnaît l'état de délabrement des services de l'État. Faute d'une stratégie claire et partagée de la part des donateurs pour la reconstruction d'un état réactif, la prolifération d'organisations non gouvernementales et de sociétés de services des institutions internationales ou des agences des nations unies ne pourra remplacer sur le long terme la relation entre citoyens et décideurs politiques. Il faudra donc trouver un équilibre entre les carences institutionnelles à court et moyen terme et la création à long terme d'un État efficace.

1.2.2 Caractéristiques du système de transport

1.2.2.1 Transport routier

Le transport routier constitue le mode de transport le plus utilisé en Haïti et occupe une part prépondérante, tous modes de transport confondus, que ce soit pour le transport de personnes ou de marchandises.

Caractéristiques générales

Les données sur le réseau routier Haïtien sont peu fiables. Celui-ci est structuré autour d'un réseau d'une longueur approximative de 3400 km, dont la classification, qui date de plus de vingt ans, est basée sur les notions de routes nationales, routes départementales et routes communales. Le réseau national (primaire), qui couvre entre 650 et 700 km, relie 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 1000 à 4000 véh./jour pour

les routes les plus empruntées. Le réseau départemental (secondaire), d'une longueur d'environ 1500 km, relie les centres urbains de moindre importance au réseau national. Les trafics varient généralement de 200 à 1000 véh./jour quand les routes sont carrossables. Enfin, le réseau communal (tertiaire) couvre environ 1200 km et assure la fonction de desserte 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 20%, essentiellement concentrées sur le réseau primaire, (ii) la rareté, voire l'absence

totale pour la plupart des routes secondaires et tertiaires, d'ouvrages de franchissement des rivières et ravines et (iii) la structuration radiale du réseau principal (RN1, RN2 et RN3) convergeant vers la capitale « Port au Prince » centre de toutes les activités dans le pays.

Etat du réseau routier

A défaut d'un système de suivi et de patrouillage, les conditions du réseau routier sont globalement mal connues. On constate que l'état du réseau s'est néanmoins considérablement dégradé depuis une vingtaine d'années du fait de l'absence d'investissements dans l'entretien comme dans la réhabilitation, dont l'une des conséquences est la réduction de près d'un tiers de son extension depuis 1991 suite à la disparition totale de certaines sections routières.

Le réseau routier consiste aujourd'hui en une juxtaposition de tronçons à l'état général très hétérogène, dont la praticabilité est fortement contrainte par les conditions météorologiques du fait du manque d'ouvrages de drainage et d'assainissement et de l'état dégradé des chaussées (voir cartes en annexe 3). Le

parc d'ouvrages d'art existant serait néanmoins dans un état structurel relativement correct.

Compte tenu des projets réalisés depuis 2004 avec l'aide de la communauté internationale et de l'engagement de l'État

dans des actions de réhabilitation (RN2, Saint-Marc - Gonaïves, Kafou Joffre - Ennery, ...), au total 350 km de routes sont aujourd'hui dans un état satisfaisant, soit près de 10% du réseau, ce qui constitue une amélioration notable en comparaison de la situation en 2004 (3% du réseau en état correct).

Tableau 1 : Conditions du réseau routier

	Bon	Moyen	Mauvais	Très mauvais	Total (km)
Total (km)	350	350	1000	1700	3400
Total (%)	10%	10%	30%	50%	100%

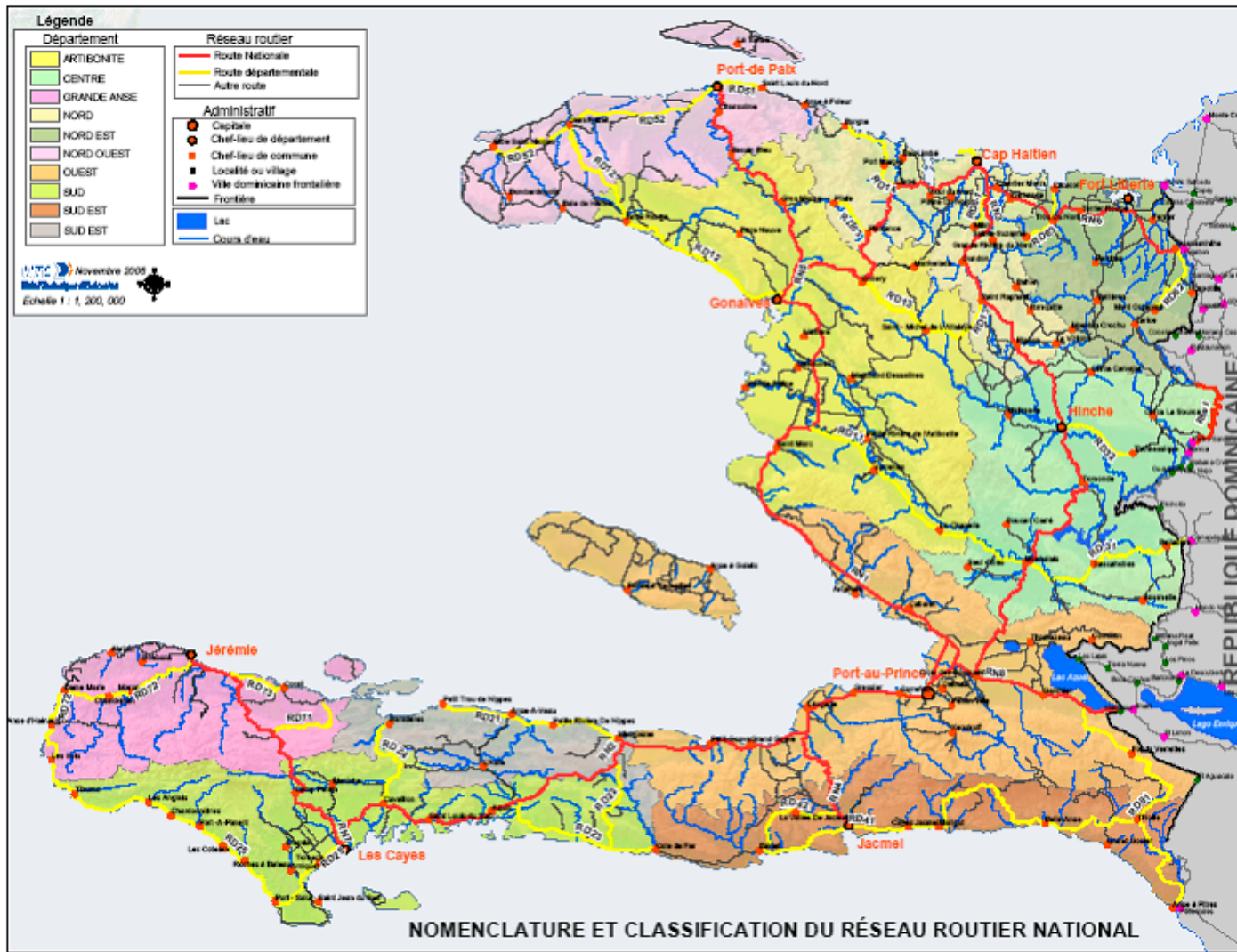
Graphique 2 – Carte schématique du réseau principal

Le programme actuel du gouvernement devrait permettre de réhabiliter plus de 600 km, soit plus du quart du réseau supplémentaire (voir cartes en annexe 3).

Facteurs de dégradations du réseau routier

Les principaux facteurs de dégradations du réseau routier sont :

- le trafic : les caractéristiques des véhicules constituent un facteur important de dégradations. Au premier rang de celles-ci, il faut citer la surcharge. Il semble en effet que la surcharge systématique des utilitaires légers, combinés avec un gonflage inadéquat des pneus, provoque aussi des dégâts substantiels ;
- les facteurs climatiques et de relief : le climat tropical associé à de fortes déclivités sur une grande partie du

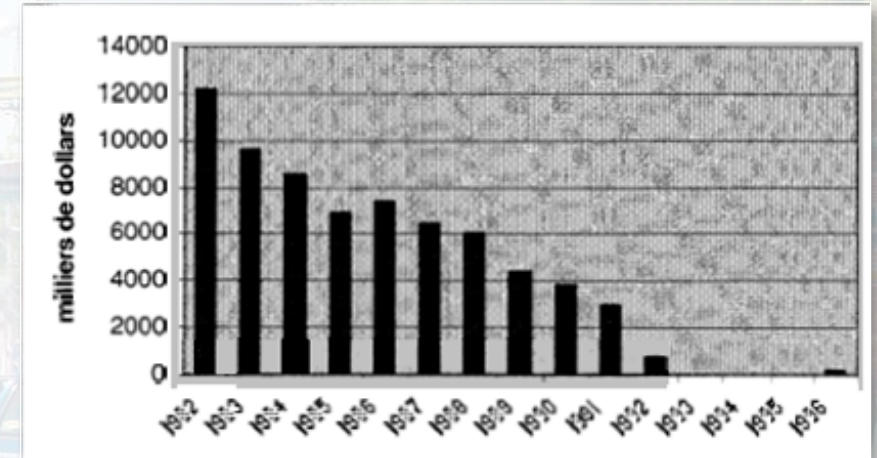


territoire entraîne des ruissellements importants avec des vitesses d'écoulement des eaux très élevées particulièrement agressives pour les infrastructures ;

- les normes de constructions : ces normes, définies au travers d'un Manuel de Spécifications datant de 1983, sont inadéquates (solutions techniques inadéquates, faible intégration en amont des problématiques d'entretien, etc.) ;
- les facteurs géologiques et géotechniques : la qualité des matériaux employés dans la construction routière est médiocre (faible cohésion, faible dureté, sensibilité aux conditions hydriques, etc.) ;
- les conditions pratiques de réalisations : celles-ci sont caractérisées par un éclatement des responsabilités, la faiblesse (voire l'absence) de la supervision notamment concernant le contrôle qualité, un niveau de compétences faible des entreprises de la filière qui, au demeurant, sont en nombre très réduit ;
- les facteurs comportementaux : les infrastructures sont rarement reconstituées correctement après interventions des concessionnaires de réseaux et les canaux de drainage sont souvent obstrués par des dépôts sauvages de la part des riverains ;
- les conditions d'entretien routier : la faiblesse (voire l'absence totale) d'entretien routier constitue le facteur principal de la détérioration du réseau routier observée au cours des dernières années. Sont principalement en cause:
 - la faiblesse des ressources financières allouées à l'entretien;
 - la désorganisation de la gestion de l'entretien se caractérisant par: (i) l'absence d'une gestion de type patrimoniale, (ii) l'absence de stratégie d'entretien déclinée en

programmes opérationnels, (iii) l'absence d'inspection régulière sur le réseau permettant de détecter au plus tôt les premiers signes de dégradation, (iv) la faiblesse des capacités organisationnelles, techniques et opérationnelles du MTPTC et de ses services déconcentrés.

Graphique 3 : Évolution des dépenses d'entretien courant entre 1982 et 1996



(Source BID)

Impacts négatifs liés à la condition du réseau routier

L'état de détérioration avancée du réseau routier :

- (i) accentue l'isolement des populations rurales, qui représentent environ 2/3 de l'ensemble de la population. De fait, plus de la moitié de cette frange de la population n'a accès à aucun service de transport et plus d'un tiers n'y a accès qu'au travers de pistes difficilement praticables. Ces conditions rendent l'accès aux services de base (approvisionnement, éducation, santé) et aux opportunités de développement économique (production, commerce) extrêmement limité ;
- (ii) accroît les coûts généraux de transport et par voie de conséquence, les coûts de production et les prix des produits à la consommation : coûts d'exploitation des véhicules élevés (consommation de carburant, pièces de rechanges, usure prématurée des véhicules, etc.) et délais de livraison importants (vitesses faibles, ruptures de charges, etc.) ;
- (iii) est un facteur d'insécurité pour les usagers et les riverains en accroissant le nombre d'accidents sur les routes ;
- (iv) participe à la détérioration de l'environnement du fait de la surconsommation énergétique et de l'impact négatif sur les émissions de carbone, la pollution atmosphérique et de l'exploitation incontrôlée des ressources en matériaux ;

Les entreprises du secteur des travaux publics

Les services de transport ne résultent pas de la seule intervention de l'Etat. Leur mise en œuvre nécessite le plus souvent l'intervention conjuguée de nombreux autres acteurs : usagers, opérateurs de transport, entreprises de travaux publics... Mais, le marché de la construction et de la maintenance routière est très réduit : seules 2 entreprises de taille moyenne disposent de capacités suffisantes, même si elles restent limitées, pour réaliser des travaux de réhabilitation, le reste du marché étant occupé par des petites entreprises disposant de moyens techniques et d'équipements extrêmement réduits. L'absence de travaux sur la dernière décennie a largement contribué à déstructurer le secteur et s'est accompagnée de la disparition des compétences techniques. Ce défaut de structuration entraîne (i) une faible qualité et des délais d'exécution importants et (ii) une absence de concurrence dans le secteur renchérissant les coûts d'exécution.

Les modes de rémunération actuels ne semblent pas en mesure de permettre la revitalisation du secteur. Par ailleurs, l'intervention d'entreprises internationales reste limitée du fait des contraintes de sécurité et du manque de visibilité à moyen terme du potentiel d'activités.

Les entreprises de transport de personnes et de marchandises

Le secteur est globalement peu structuré et constitué principalement de micro-entreprises (généralement des individus) agissant en marge du cadre légal d'organisation des transports. L'offre de transport individuel, collectif et de

transport de marchandises est très importante dans les villes et sur les axes principaux du réseau existant. La desserte des populations rurales est très aléatoire du fait de l'absence d'organisation du secteur qui entraîne une multiplication des acteurs dans la chaîne logistique, une concurrence destructive et des coûts de transport qui n'intègrent pas les externalités associées au risque et à la dégradation du cadre de vie.

Conséquences des faiblesses du secteur routier haïtien

Les faiblesses du secteur routier haïtien, tant du point de vue de la construction que de la logistique :

- (i) contribuent au gaspillage des ressources financières publiques du fait (a) d'un marché faiblement concurrentiel dominé par un nombre limité d'entreprises de construction (ce qui réduit les capacités d'intervention), peu rentable du fait des caractéristiques du parc national d'équipements de chantiers insuffisant et obsolète et des coûts de transport élevés (b) du recours sporadique à des travaux de réhabilitation moins rentables que la pratique d'un entretien adéquat régulier, quand les conditions du réseau se sont largement dégradées par suite d'absence d'entretien ;
- (ii) sont une source d'insécurité pour l'ensemble des populations, compte tenu de l'absence de contrôle dans la réalisation des travaux et la pratique régulière d'emprunts sauvages dans des carrières illégales et dans les lits des rivières qui accroissent les risques de glissement de terrains et d'inondations.

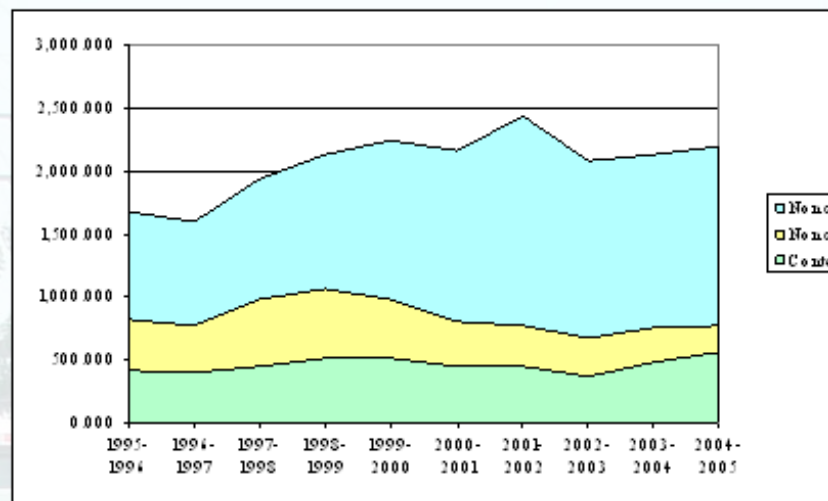
1.2.2.2 Ports et trafic maritime

Le système portuaire haïtien est composé de deux ports internationaux, à Port-au-Prince et à Cap Haïtien et 17 ports régionaux dédiés au cabotage, dont un certain nombre accueille du trafic en provenance des Caraïbes. Aucun investissement majeur n'a été réalisé sur les principaux ports du pays depuis le début des années 1980 et la maintenance des équipements et des infrastructures a été largement insuffisante, voire parfois totalement absente, durant la période. Ces contraintes se traduisent aujourd'hui par (i) l'inadaptation des infrastructures portuaires à une gestion efficace du trafic portuaire (ii) l'incapacité de faire face à un accroissement durable du trafic maritime de cabotage comme international (iii) un déficit de sécurité dans les manœuvres d'approche comme dans les transbordements à quais pour les biens comme pour les personnes se traduisant sporadiquement par des accidents parfois très graves.

Le port de Port-au-Prince

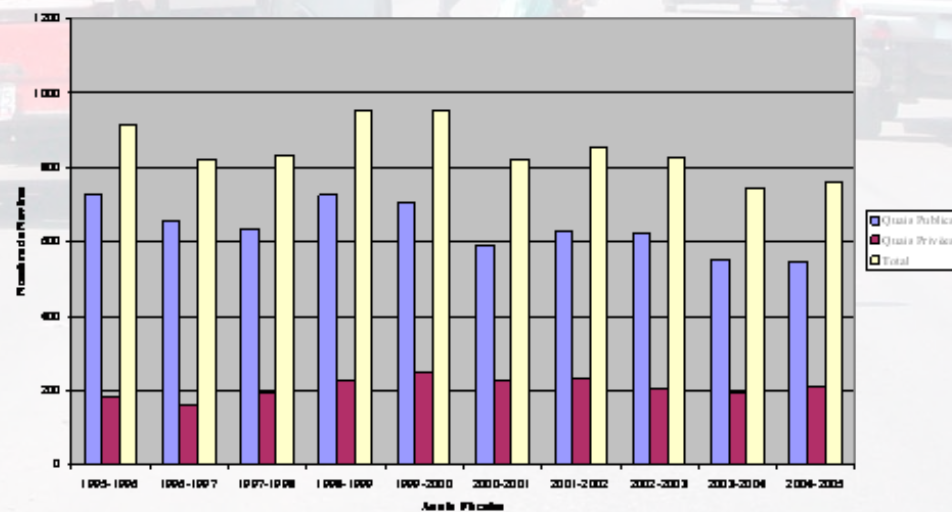
Avec 2,2 million de tonnes traitées recensées en 2005, le port concentre l'essentiel du trafic international de marchandises et constitue actuellement l'élément clé du fonctionnement du secteur portuaire haïtien. Le volume du trafic conteneurisé, de 93.865 Equivalent Vingt Pieds (EVP) en 2005, connaît une croissance régulière depuis quinze ans, au détriment des autres modes de conditionnement, le tonnage traité au port étant sensiblement constant depuis plus de 7 ans. Le tonnage total en conteneur traité demeure néanmoins modeste, avec moins de 25% du tonnage total manutentionné.

Graphique 4 : Evolution des trafics en tonnes métrique au port de Port-au-Prince



Le nombre d'escales, aux environs de 750 pour 2005, est en diminution significative par rapport aux chiffres de la fin des années 1990 (850), ce qui indique une augmentation du tonnage des bateaux faisant escale au port.

Graphique 5 : Activité au port de Port-au-Prince en nombre de navires



Le port est caractérisé par (i) 7 postes à quai gérés par l'APN couvrant au total 1250 m de longueur, (ii) un portique privé de 30 tonnes en état de fonctionnement (dont les mouvements sont contraints par l'exiguïté des espaces disponibles), une seconde grue (publique) sur le point d'être homologuée après plusieurs années de dysfonctionnement et un nombre limité d'engins de levage et de traction (iii) 5 postes à quai et terminaux privés (iv) un tirant d'eau relativement faible, de 8 à 10 m dans le port comme dans les chenaux d'accès, insuffisant pour accueillir une flotte de bateaux moderne et de grande capacité, (v) un manque de signalisation, en particulier dans le chenal d'accès et un système d'aide à la navigation insuffisant (vi) une relative inadaptation à l'accroissement des trafic conteneurisés (vii) une enceinte portuaire relativement exigüe de 665.000 m² entourée par des zones d'implantations illégales, qui bien qu'elle soit suffisante pour les volumes actuels de trafic, empêche toute nouvelle extension du port.

Les opérations portuaires sont partagées entre l'APN pour les opérations de pilotage, de remorquage, d'ancrage, de laminage et de ravitaillement et les dockers, en situation de monopole et dont le Syndicat bénéficie d'une convention collective très favorable, auxquels sont contractées les opérations de manutention à quai. Les effectifs des dockers comme de l'APN, avec respectivement environ 560 et 1850 personnes, sont considérés comme largement surdimensionnés par rapport aux besoins actuels du port compte tenu du trafic.

L'efficacité des opérations portuaires est également considérée insuffisante : les manœuvres d'approche sont longues, les opérations de manutention et de dédouanement prennent en moyenne 15 à 20 jours et les tarifs pratiqués ne sont pas compétitifs par rapport aux standards des ports voisins des Caraïbes : avec des tarifs de l'ordre de trois à quatre fois ceux pratiqués au port de Caucedo en République Do-



minicaine, le port de Port-au-Prince est considéré comme étant le plus cher de la zone Caraïbe et l'évasion du trafic international à travers les ports concurrents étrangers commence à se développer. Le port est en cours d'adaptation aux standards internationaux (normes ISPS).

Le port du Cap-Haïtien

Le trafic du port du Cap-Haïtien a été d'environ 170.000 tonnes en 2005. Le port est constitué d'un quai de 250 m pour le trafic international, un quai de 100 m pour le trafic de cabotage, un quai de croisière et une zone d'entreposage de 72.000 m². Il ne dispose pas d'un équipement suffisant pour les opérations classiques de levage et de remorquage et est caractérisé par une prédominance du trafic conventionnel. Le tirant d'eau du chenal et des quais varie entre 10 et 11 m. Les infrastructures sont considérées dans un état relativement correct. L'organisation de la gestion du port est faiblement institutionnalisée.

Les ports de cabotage

Sur les 9 ports ayant accueilli du cabotage international dans le passé, seuls 4 ports ont été touchés par des escales de bateaux en provenance de l'étranger en 2005, pour un total recensé d'environ 155.000 tonnes et environ 250 mouvements : Saint-Marc, Port de Paix, Gonaïves et Miragoâne. Une part importante du trafic (61%) était en provenance où à destination des Etats-Unis. Compte tenu : (i) de la législation américaine sur le respect des normes ISPS et (ii) des conditions d'accueil des navires dans ces quatre ports (infrastructures et équipements inadaptées et vieillissantes, manque d'entretien, notamment au port de Gonaïves, partiellement ensablé suite au passage du cyclone Jeanne en 2004), ce trafic sera amené à décroître drastiquement si ces

ports ne sont pas rapidement améliorés, notamment au travers de l'adoption des normes portuaires internationales (ISPS).

Avec environ 100.000 tonnes transportées annuellement, le cabotage national, qui devrait constituer une alternative pertinente au transport routier de marchandises compte tenu de la configuration du littoral et de l'insularité du pays, ne joue que très partiellement son rôle malgré l'état de délabrement du réseau routier. Ni les infrastructures actuelles des 17 ports de cabotage, ni leur répartition, qui ne concerne que très partiellement la côte sud du pays, ni l'organisation du transport maritime et les conditions de la flotte de caboteurs, constituée d'embarcations obsolètes ne respectant pas les normes minimales de sécurité, ne permettent actuellement d'envisager de fournir les conditions de sécurité et d'efficacité nécessaires à un développement durable de l'activité de cabotage. Au demeurant, un certain nombre d'infrastructures portuaires s'est développé spontanément, notamment sur la côte sud du pays, sans l'aval préalable des autorités portuaires, ce qui favorise le développement de trafics illégaux.

1.2.2.3 Aéroports

Haïti dispose de deux aéroports internationaux et de 5 aéroports nationaux ouverts au trafic aérien, avec par ordre d'importance : Toussaint Louverture (Port-au-Prince), Cap Haïtien, Port de Paix, Jérémie, Pignon, Jacmel, et Les Cayes.

Les infrastructures aéroportuaires

De manière générale, les infrastructures aéroportuaires haïtiennes sont très restreintes en quantité et de faible capacité.



Elles sont peu entretenues, faute de moyens et les équipements aussi bien que les installations sont obsolètes. L'articulation avec les autres modes de transport, notamment avec le réseau routier est faible, voire inexistante, ce qui constitue un frein au développement du trafic, notamment en ce qui concerne le cargo. Enfin, les installations liées à la sécurité, rarement aux normes internationales, sont dans un état jugé peu satisfaisant, les pistes des aérodromes sont pour la plupart en terre battue.

L'aéroport international Toussaint Louverture, classé 2E, est situé en plein cœur de la région métropolitaine de Port au Prince. Il est le seul à disposer d'équipements d'aide à la navigation, de balisage et d'une piste de dimensions suffisantes pour accueillir des gros transporteurs: 3,040 x 43m. La piste est dans un état précaire, des fissures longitudinales de fatigue étant observées de part et d'autre de l'axe (sans pour autant entraîner une déformation permanente de la chaussée), ses abords immédiats sont mal drainés, gênant les feux de piste implantés sur les accotements qui sont souvent noyés. La capacité de l'aire de stationnement est insuffisante et les dalles de béton hydraulique qui la constituent sont fissurées et épaufrées. De plus, l'aéroport est caractérisé par une absence de voie de roulement parallèle à la piste (taxiway) et un terminal peu confortable, de faible capacité ne disposant pas de suffisamment d'espaces réservés aux commerces, ce qui pourrait pourtant générer des recettes extra aéronautiques. Enfin, les voies routières d'accès à l'aéroport sont souvent congestionnées et la gestion du trafic automobile autour du terminal est particulièrement inefficace.

L'aéroport international du Cap Haïtien possède une piste de 1,500 m dont une partie seulement est revêtue et un taxiway. Balisage et voies de circulation sont inexistantes et les aides à la navigation sont réduites au strict minimum.

L'état de délabrement du terminal ne permet qu'un accueil précaire des passagers : les locaux du service d'urgence et d'incendie ont été détruits et les équipements saccagés ou emportés lors des émeutes de 2004. L'emprise de l'aéroport est encerclée par un bidonville. Elle n'est pas clôturée et la limite de propriété devrait être reculée. La tour de contrôle et l'ancienne aérogare se trouvent dans les servitudes de dégrèvement.

Les autres aérodromes sont généralement de taille réduite et sont dotés (i) de pistes de faible longueur ne permettant l'atterrissage que d'avions de très faible tonnage (ii) d'aérogares de taille modeste, de l'ordre de 500 m² et (iii) d'aires de stationnement de tailles comprises entre 1,500 et 2,500 m². Les aérodromes des Cayes et de Jacmel ont été réhabilités récemment et la demande de trafic aérien paraît aujourd'hui satisfaite sur ces deux plateformes. En revanche, l'état médiocre des infrastructures des autres aérodromes et de leurs voies d'accès ne permet ni de répondre à la demande, ni de fournir un service satisfaisant.

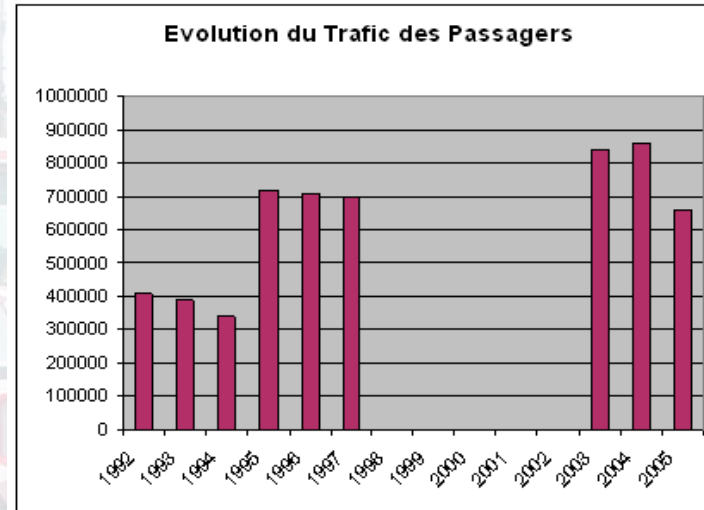
Les Services de Transport Aérien.

900,000 passagers ont transité en 2005 par les aéroports haïtiens, essentiellement du trafic international, dont plus de 90% sur le seul aéroport de Port-au-Prince. Le reste du trafic international a transité par l'aéroport du Cap Haïtien dont, selon les estimations de l'AAN, 30% à 35% est en provenance ou a destination de la région du Grand-Nord.

En termes de parts du marché dans le trafic aérien, American Airlines (AA) est prépondérant, avec 80% du trafic international, suivi par Air France (7.5%) et Dutch Caribbean Airlines (5%). Le marché intérieur se partage entre Nationair, Tortugair et Caribinter. Ces deux dernières compagnies offrent également des vols régionaux à destination de Santo Domingo, Providenciales et Nassau.



Les tarifs aériens internationaux comme nationaux reflètent la structure imparfaite de ces marchés, malgré une excellente compétitivité des coûts aéroportuaires : par exemple, le trajet Port au Prince-Miami est aussi cher que le trajet New York-Londres, le trajet Port au Prince-Santo Domingo est aussi cher que le trajet Chicago-Dallas. Ces tarifs ont abouti au développement d'une évasion du trafic international au profit des aéroports de la République Dominicaine.



Source : AAN. NB: les données ne sont pas disponibles pour les années 1998-2003.

S'agissant du fret, l'essentiel des flux est transité par l'aéroport de Port-au-Prince où (i) l'exiguïté des surfaces (ii) la proximité de l'aérogare avec le terminal cargo et (iii) les interfaces déficientes avec les réseaux routiers rendent les opérations relativement inefficaces. Les exportations concernent essentiellement des produits agricoles comme par exemple les mangues ou les huiles essentielles, qui proviennent de la région des Cayes, dont le potentiel de développement agricole est important.

1.3 Analyse du Secteur Transport et cadre institutionnel

L'urbanisation anarchique et les migrations incontrôlées ont produit une demande potentielle importante qui est largement au dessus de l'offre qui ne répond pas aux besoins d'accès des pauvres. Ce déficit est aggravé par l'entretien inexistant. Le financement n'est pas à la hauteur des défis de la croissance urbaine, de la lutte contre la pauvreté et des exigences de la compétitivité dans la Caraïbe.

Des travaux routiers chers et de mauvaise qualité réalisés par des entreprises de capacité limitée et en nombre réduit sont contrôlés à partir d'études incomplètes par une supervision souvent laxiste. La participation des communautés est gênée quand elle n'est pas carrément interdite.

Dans un cadre réglementaire inapproprié, la planification rarement mise en œuvre ne prend pas assez en compte les interactions entre les différents modes et traduit l'absence de vision stratégique. Le déficit en ressources humaines qualifiées à tous les niveaux et dans tous les domaines de compétences du ministère est considérable et nécessite la mise en place de programmes de formation et de jumelage qui coûtent chers.

La remise en état des infrastructures dans le cadre d'un plan d'aménagement des territoires où elles sont implantées peut être envisagée à travers la constitution de réseaux infrastructurels lourds, le renforcement des sites attractifs et des atouts de la zone. Cela nécessite, en l'absence d'une armature nationale clairement définie, une vision d'ensemble dépassant le cadre strict de la région. Mais, les activités à décentraliser n'existent pratiquement pas au centre et les contraintes institutionnelles sont difficiles à supporter dans un environnement politique fragile et une corruption généralisée.



Deuxième partie : Stratégie du Secteur Transport

Pour relever ces défis, redonner confiance à la population, une politique courageuse de réorganisation et de maîtrise des transports urbains et interurbains est plus que jamais nécessaire.

Cette politique devrait s'articuler autour de quelques grandes orientations.

1- Assurer une priorité reconnue aux transports collectifs.-

Pour beaucoup de personnes, le coût des transports publics est incomparable avec leur revenu. Elles effectuent leur déplacement à pied. D'autres sont des usagers captifs des transports publics. Le premier enjeu d'une politique de transport est donc d'ordre social. Il faut s'engager à défendre le DROIT AUX TRANSPORTS POUR TOUS. Seul un bon système de transport collectif peut satisfaire ce droit. Cette orientation doit se traduire par une intervention accrue de l'Etat et des collectivités territoriales pour répondre aux besoins de se déplacer et de transporter des marchandises d'une population à la limite de la survie. Cette intervention devrait aller dans le sens du marché, i.e. optimiser la capacité privée des services de transports collectifs sous des contraintes de services publics à satisfaire clairement définies.

2- Un second enjeu important est l'enjeu économique.-

L'automobile individuelle est beaucoup plus coûteuse pour la collectivité que les transports publics. En effet, le transport en commun est en cohérence avec l'habitat dense des bidonvilles. Ensuite, le coût social des nuisances par usager de la route est plus faible pour les transports collectifs et s'exprime sous forme d'économies d'énergie, d'économies de devises et d'économies d'espaces-temps.

Ces économies sont d'autant plus nécessaires que les transports sont une charge importante pour la collectivité et que l'Etat y consacre un montant important de l'aide externe sans oublier part de l'énergie importée dans le déficit de notre balance commerciale. Il faut donc tout en réduisant la concurrence excessive et sauvage des tap-taps réaliser un arbitrage entre l'intérêt individuel et l'intérêt collectif et promouvoir les modes économes en énergie (par exemple l'usage des deux roues en province) et réduire ainsi l'incertitude qui peut peser sur nos approvisionnements en produits pétroliers.

Les réseaux de transport sont aussi source de richesse économique et de qualité de vie. Au-delà des économies réalisées sur les pertes liées à la congestion, un système de transport efficient a un effet direct sur la productivité des entreprises et il donne forme aux territoires sur lequel il est implanté. Fluidité, qualité de l'information sur la voirie, rapidité et sécurité des transports publics contribuent à améliorer la



vie quotidienne des usagers. Il faut donc investir massivement dans les transports avec de grands projets mobilisateurs maillant le territoire et qui doivent être l'occasion de lancer des politiques innovantes dans des opérations d'urbanisme qui améliorent l'insertion urbaine du système tout en prenant en compte l'impératif environnemental et l'aménagement équilibré du territoire.

3- Notre politique de transport doit être en cohérence avec notre politique urbaine.-

Cette orientation doit se traduire par une stratégie alliant les actions sur les structures urbaines avec:

- a) le développement du réseau par la création d'infrastructures nouvelles, la réhabilitation et l'entretien du système existant ;
- b) le développement de services de proximité de qualité, en particulier en matière d'éducation, susceptible d'alléger la circulation ;
- c) le désengorgement de Port-au-Prince et des principales métropoles régionales ;
- d) une politique de régulation susceptible d'optimiser l'utilisation du réseau ;
- e) des réformes institutionnelles profondes.

L'organisation de la ville détermine dans une large mesure les déplacements. Les orientations retenues doivent donc se traduire par une stratégie alliant les actions sur les structures urbaines avec les politiques d'amélioration de l'offre de transport. En attendant une définition plus élaborée de cette stratégie à partir du schéma directeur transport, dont les politiques, actions et investissements à court, moyen et long terme permettront d'une part de reconstituer le patrimoine en infrastructures nécessaires au développement du

pays, d'autre part de doter le secteur de systèmes, de textes légaux, de procédures et de moyens permettant d'en assurer une gestion pérenne, ces orientations se déclineront en trois objectifs généraux et s'organiseront autour de nombreux axes de développement dont une programmation est proposée en annexe 1.

2.1 Objectif no. 1: Contribuer à la réduction de la pauvreté et à la prévention des crises

2.1.1 Axe 1.1 : Rendre les services essentiels accessibles aux usagers menacés d'exclusion et création d'emplois structurants à haute intensité de main d'œuvre en exigeant une participation minimale des femmes

La pauvreté résulte principalement du déni d'accès d'une frange importante de la population, particulièrement de la couche la plus défavorisée, aux services essentiels (transports, mais aussi université, écoles, hôpitaux...). Ce constat impose de réfléchir à des mécanismes de réparation, de compensation et de protection. Ce déni prend sa source dans l'histoire du pays. Au fil du temps, il s'est constitué des écarts, des inégalités, des déséquilibres qui portent préjudice à des espaces et à des groupes. Il convient, alors au nom de la justice sociale, de les réparer. La réduction des fractures sociales exige ainsi un acteur central garant de l'intérêt général et une forte croissance économique au service d'une meilleure relation entre partenaires sociaux convaincus que la compétitivité est un intérêt commun dans une société de moins en moins conflictuelle construite sur un solide pacte économique et social. La création d'emplois



structurants à haute intensité de main d'œuvre est la première tâche dans une stratégie concourant à la lutte contre la pauvreté.

Il appartient en plus à l'état d'une part de réduire les inégalités et augmenter la productivité des pauvres et leur revenu per capita et de l'autre de les aider à acquérir des actifs et à mieux gérer les risques ; rendre les administrations publiques plus attentives aux pauvres (protection de l'environnement, protection du consommateur, renforcement de l'état de droit) et renforcer les institutions sociales.

Notre activité ne peut pas se restreindre aux zones à haut potentiel agricole ou touristique. Elle doit s'étendre aux zones fragiles menacées ou aux infrastructures à réhabiliter dans des régions frappées par des catastrophes naturelles. Or, le contexte d'interventions urgentes à Mapou, à Gonaïves et à Fond-Verrettes a engendré une pluralité d'acteurs dont les rôles sont souvent mal délimités. Le temps de l'urgence est très différent de celui des institutions internationales avec leurs longues procédures, leurs non objections et les « va et vient » entre Port-au-Prince, Bruxelles et Washington. Aussi, dans un contexte institutionnel faible, la tentation est grande de ne pas utiliser les canaux habituels de prestations de services sous le prétexte que les prestataires n'ont pas la capacité nécessaire et/ou la motivation d'utiliser les ressources de manière efficiente.

2.1.2 Axe 1.2 Garantir des liaisons fiables entre les petites et moyennes localités enclavées et la desserte des quartiers urbains défavorisés dans des conditions satisfaisantes d'accessibilité et de sécurité.

L'amélioration de l'offre de services en réseaux utilisés par les pauvres, l'utilisation efficace et équilibrée dans l'espace et dans le temps des territoires et des ressources communes relèvent de cette même sensibilité et visent à contribuer, au

delà de la lutte contre l'exclusion, à la cohésion sociale et au sentiment d'appartenance à la communauté. Pour assurer la continuité du territoire, l'amélioration de l'accès aux infrastructures en toute saison dans les zones marginales, principalement les bidonvilles et les zones enclavées (Nord Ouest, Sud Est et Nippes, Grand Anse) est la seconde tâche dans cette stratégie qui repose sur des mesures territoriales s'inscrivant dans une politique volontariste d'amélioration de la desserte de territoires isolés ou fragiles s'appuyant sur :

- la construction d'ouvrages d'art sur les principaux cours d'eau,
- de nouvelles relations entre les municipalités, les groupements communautaires, les centres d'équipements régionaux et les directions départementales des TPTC permettant des interventions rapides et efficaces en cas de désastres.

Les politiques de déplacement urbains dans les quartiers pauvres des grandes villes répondent à des enjeux d'intérêt national qui ne peuvent être correctement pris en compte qu'avec des plans locaux d'urbanisme. Il faut ici d'une part chercher une valorisation des infrastructures existantes par une meilleure exploitation du réseau, une meilleure gestion du trafic et des aménagements localisés de capacité, et de l'autre mettre en œuvre une information fiable et pertinente des usagers afin de les alerter en cas d'incident et de leur permettre de mieux planifier leurs itinéraires. Pour assurer de bonnes conditions de fluidité aux grands axes à l'entrée des grandes villes (RN1, RN2, RN6), de nouveaux itinéraires alternatifs ou des élargissements sur les sections congestionnées devraient permettre de raccourcir les parcours pour une grande partie des usagers effectuant de longs trajets et de désencombrer les itinéraires actuels au profit des usagers locaux.



2.1.3 Axe 1.3 Participation élargie au processus de décisions pour contrecarrer la domination des gangs et combler le vide créé par l'absence de l'Etat.

Le bien fondé de notre stratégie de participation prend sa source et s'enracine dans l'idée que la mobilisation des individus pour la défense de leurs intérêts n'est ni automatique ni spontanée et, donc, que si des individus rationnels partagent un intérêt, cela ne suffit pas à les mobiliser, car chacun perçoit cet intérêt partagé et compte sur les autres pour subir le coût d'une action qui bénéficiera ensuite à tous. Il faut donc créer des conditions particulières pour que se développe la mobilisation pour la défense de l'intérêt collectif ; ici, des canaux moins obstrués, des rues bien entretenues, des déchets régulièrement ramassés. Encourager et développer toute initiative qui permettrait un meilleur contrôle des pauvres sur des ressources utilitaires leur permettant de répondre à des besoins essentiels tels des services d'assainissement « décents », un environnement écologiquement sain, ..., telle devrait être une tâche urgente du moment pour combler le vide créé par l'absence de l'État dans les zones marginales, vide rempli aujourd'hui par des réseaux mafieux convertis en Robin Hood qui apportent à la population des biens essentiels.

La population doit donc être de plus en plus consciente que la politique surtout au niveau communal est une affaire qui concerne chaque membre de la société, qui dépend de sa réflexion et de ses décisions, en un mot quelque chose qui nous interpelle tous et nous oblige à participer. Aujourd'hui, à Cite Soleil comme dans d'autres bidonvilles la participation est gênée, confisquée quand elle n'est pas

carrément interdite d'une part par des gangs qui s'affrontent pour contrôler des ressources rares et s'approprient des rentes, et de l'autre par des consultants dont la mission devrait s'arrêter à donner des consultations et des avis circonstanciés et non aller jusqu'à dire à un gouvernement ce qui est faisable et ce qui ne l'est pas.

Les politiques à mettre en œuvre doivent en plus donner une réelle priorité à la participation des femmes aux travaux de réhabilitation de ces infrastructures. Ayant la lourde tâche de transporter le charbon, le bois de feu, l'eau et les produits agricoles, les femmes et les enfants ont moins que les hommes accès aux « vrais services ». Remédier à cet état de fait suppose des politiques de long terme qui reposeraient sur un arbitrage entre le souhaitable et le faisable, compte tenu des contraintes budgétaires.

Par ailleurs, les projets mis en œuvre par le FAES et le PL480 s'articulent autour des contours particuliers de territoires désarticulés et appauvris repérés à l'aide de la carte de pauvreté. Ils ont été élaborés à partir d'une stratégie de soulagement de la pauvreté et d'un diagnostic participatif (ce qui est une très bonne chose) qui décrit malheureusement les faiblesses, les handicaps et les retards de ces territoires par rapport à un standard. Ce diagnostic construit comme un relevé en termes d'équipements collectifs (accès à l'eau potable, centre de santé, école...) et d'analyse des coûts de transports et de transactions laisse de côté des facteurs intangibles comme la culture entrepreneuriale ou le poids de l'histoire et des conflits locaux. En mettant l'accent sur le rattrapage de retards, elle accentue l'image souvent négative de ces territoires en difficulté.

Il faut donc construire un diagnostic participatif à partir d'une vision plus positive en s'interrogeant sur l'activité de base qui peut être valorisée à l'extérieur du territoire (café à Thiotte ou Baptiste, pêche à Belle-Anse, cacao à Port-Margot ou Dame-Marie, mangue à Gros-Morne, canne à dans les plaines du Nord, riz dans l'Artibonite, artisanat et tourisme à Jacmel...) et voir comment réunir et améliorer les facteurs qui soutiennent cette activité de base. Trois orientations pourraient être retenues. D'abord, on cherche à voir comment réunir et entretenir les intrants nécessaires. Ensuite, le développement local met en cause des dimensions de plusieurs ordres : économique, communautaire, institutionnel. Une articulation économique-communautaire, privilégiant les investissements sans renforcement des institutions qui concourent à l'apprentissage collectif et à la vitalité des marchés, risque de déboucher sur une stratégie fragilisant sur le long terme le territoire ou sur une politique d'assistance ou de réduction de la pauvreté et non de croissance économique. D'où la nécessité de renforcer les capacités de concertation et la recherche de consensus tout en ayant soin de vivifier la culture d'entreprise et la formation technique dans les zones d'intervention. Enfin, il faut comprendre que le développement de systèmes productifs locaux n'a guère de chance de se réaliser sur un territoire désarticulé sans réseaux structurants et sans services de proximité.

2.1.4Axe 1.4 Surveillance du réseau, information des usagers, plan de contingence en cas de catastrophes (cyclones, inondations) cartographie des zones sensibles.

Un large consensus existe aujourd'hui pour reconnaître les diverses responsabilités humaines qui conduisent à accentuer les dangers dus aux catastrophes naturelles sur les territoires fragiles comme ceux des Gonaïves. L'argumentaire

s'organise selon un double constat. C'est d'abord l'imprévoyance d'un étalement urbain qui a conduit à largement urbaniser des régions qui ni s'y prêtaient pas. C'est ensuite la négligence de la part des autorités responsables des effets d'imperméabilisation massive des sols par l'urbanisation à laquelle s'ajoute le non-entretien des fossés, canaux et barrages de retenue permettant l'évacuation des eaux pluviales et l'écrêtage des crues. Face à cette situation, il appartient à l'État garant du principe de précaution, non seulement d'assurer la sécurité des citoyens, au besoin en les forçant à évacuer des zones à risques, en développant des systèmes d'alerte et de protection contre ces risques, mais surtout d'informer les citoyens en matière de risques et sur les mesures d'entretien et de sauvegarde à prendre pour y répondre. Cette information des citoyens est plus facile à réaliser lorsque les services de surveillance policière et de patrouille du réseau sont décentralisés.

D'où la nécessité de mettre en œuvre des projets de communication sociale pour sensibiliser les acteurs au développement durable de leur région.

Il s'agit parallèlement de développer une culture du risque à tous les niveaux : professionnels de la construction, collectivités, décideurs et responsables locaux, communauté scolaire, grand public en général. Le dispositif de réduction de risques à mettre en place doit reposer sur une cartographie des zones sensibles et des plans de prévention des risques élaborés pour des territoires qui cumulent la quasi-totalité des risques naturels majeurs.

2.1.5 Nouvelle Ingénierie Sociale Correction des écarts aux endroits même où ils se produisent

Contrôle social et autogestion

Ces acteurs sont à la fois citoyens, contribuables et électeurs représentés par des élus dans le cadre d'une démocratie représentative naissante menacée par des gangs, des réseaux mafieux ou des trafiquants de drogue. A l'évidence, ces différents acteurs ont des approches différentes et même contradictoires et n'ont qu'une vision plus ou moins claire de leurs propres intérêts, qui ne se confondent généralement pas avec le « bien commun » ni avec l'« intérêt général ». Faire émerger des coopérations et des compromis, par essence de nature politique, entre ces acteurs, dépassant ainsi les conflits et les contradictions qui sont dans la nature même de toute société humaine, telle devrait être l'ambition du nouveau cadre de travail à construire dans les bidonvilles et les zones de non droit. Nos interventions dans les zones fragiles doivent être articulées autour d'une nouvelle ingénierie sociale privilégiant les pratiques autogestionnaires.

2.2 Objectif no. 2: Promouvoir un développement durable, équilibré et équitable du pays en dotant le territoire d'infrastructures de transports adaptées, intégrées et bien entretenues

2.2.1 Axe 2.1 : Agir sur la demande

Un des premiers moyens de faire face à la crise des transports urbains est de mieux gérer la demande, de mieux la répartir dans l'espace et le temps, enfin de réduire la demande excédentaire. Pour le comprendre et étendre la réflexion aux autres villes du pays on part de l'analyse des problèmes urbains à Port-au-Prince qui s'est organisée au cours des ans le long d'axes de communications autour desquels gravitent les administrations, les écoles, les marchés et les secteurs informels.

Depuis quelques années, la tendance naturellement observée, est le développement de l'axe de Delmas comme nouveau quartier central. Il faut donc renforcer cette tendance et atténuer la centralité du bas de la ville sérieusement menacé par le banditisme par une politique volontariste de concentration des activités sur d'autres espaces urbains, en clair mieux gérer la demande et donc, mieux la répartir dans l'espace et le temps. On s'attachera alors à écarter des deux centres toutes les activités engendrant d'importants flux de transports et à limiter au possible les trafics de marchandises aux heures de pointe dans les quartiers centraux. L'étalement des horaires scolaires et des horaires de travail permettra de répartir le trafic de pointe des voitures particulières et des transports en commun sur une période plus

ou moins longue.

Constater que la marche à pied est le mode essentiel de déplacement de la majeure partie de la population des bidonvilles nécessite de prendre des mesures urgentes pour restructurer l'espace métropolitain à partir des différents centres spontanés et/ou sauvages et de leurs aires d'influence. La création de périmètres réservés, interdits ou payants peut être un facteur de découragement de l'usage immodéré des véhicules particuliers. A Carrefour, une restructuration de l'habitat spontané, une bonne liaison-habitat-emploi avec l'ouverture d'un parc industriel près de Gressier, une adaptation des services publics (écoles, centres de santé, marché de gros, centres de loisirs, eau, électricité, télécommunications) aux besoins de la population devraient limiter les flux de transit vers la zone industrielle de l'aéroport et les écoles du Bois Verna.

En un mot, il faut faire de Carrefour, mais aussi de Delmas-Aéroport, Pétion-Ville, Tabarre, Cité Soleil-Varreux, «La Plaine», Croix des Bouquets de véritables «villes-satellites» avec toutes les infrastructures et équipements de superstructures associées. Vivifier les centres de ces espaces urbains est donc un impératif majeur si l'on veut limiter les déplacements vers Port-au-Prince. Parallèlement, il faut prévoir, compte tenu des niveaux de saturation actuels, des liaisons de transport directes rapides de pôle à pôle entre Port-au-Prince et ces centres.

- Notre politique doit donc veiller à assurer un équilibre entre l'amélioration de l'accessibilité de ces centres de quartiers spontanés en créant des collectrices et des chemins piétonniers.
- L'amélioration de la desserte des pôles d'activités: rappeler ce qui risque d'attirer de nouvelles clientèles pour les déplacements vers ces centres.

La restructuration des villes-tampons, de Mirebalais, Arcahaie-St Médard, Laboule-Fermathe, Léogâne-Gressier et Croix-des-Bouquets, grâce à une stratégie de construction d'équipements de base (l'eau, l'électricité, le téléphone, les équipements sanitaires et surtout scolaires) pourrait diminuer les flux migratoires et les déplacements vers la région métropolitaine de Port-au-Prince.

Dans les plaines du Cul-de-Sac, de l'Arcahaie-St Médard et de Gressier-Léogâne, il faudra organiser l'extension urbaine en veillant à arrêter la dégradation de l'environnement, d'une part, et, de l'autre, affirmer clairement la vocation agricole de certains terrains autour de ces villes-tampons et contrecarrer le développement d'un urbanisme de « bord de route ».

Un effort important doit être accompli en matière de construction et de rénovation de lycées techniques. La rénovation des établissements scolaires existants doit être la priorité dans ces régions où il faudra mieux préparer les élèves pour une meilleure insertion dans leur milieu d'origine et dans la vie professionnelle.

Mieux préparer les étudiants à la vie professionnelle est aussi une exigence qui peut être prise en compte par la construction d'Instituts de Technologie dans les entrées Sud et Nord de Port-au-Prince, la rénovation de l'Université d'Etat d'Haïti et la construction d'une université nouvelle d'une capacité de 40 000 étudiants. Cette université nouvelle doit être implantée dans un pôle de développement et participer à la structuration de l'espace urbain en lui apportant dynamisme et vie grâce surtout à des structures d'échanges avec les entreprises et les producteurs agricoles. Cette nouvelle université nécessite des équipements (transports, eau, électricité, téléphone, assainissement) de l'espace pour des

logements (étudiants, professeurs, administratifs), des ateliers, laboratoires et bibliothèques et surtout un cadre de vie agréable et donc propice aux études.

L'implantation de cette université à proximité de terrains fertiles et d'un centre industriel doit être l'occasion pour organiser une extension urbaine de Port-au-Prince autour du savoir et du travail. Les quartiers nouveaux d'habitat devraient être localisés à distance modérée de ce nouveau centre ou sur des axes de transport et faire l'objet d'aménagement concerté. En particulier il faudra veiller à établir la concertation la plus approfondie entre les banques de logement, les autorités d'aménagement et les nouveaux habitants.

Ces politiques d'actions sur la demande axées sur la déconcentration des centres, la mise en place de villes tampons et la restructuration de l'espace devraient être étendues à toutes les grandes métropoles régionales (Cap, Gonaïves...). En particulier, il faudra porter l'effort sur l'organisation d'une autorité unique de planification urbaine qui aura la charge d'élaborer un schéma directeur d'urbanisme pour les régions métropolitaines. Cette autorité, outre ses missions de réglementation de l'occupation du sol et de régulation du marché foncier, pourrait engager avec le secteur bancaire un dialogue visant à promouvoir des programmes de rénovation urbaine et de logements à bon marché, de promotion et d'organisation des petites entreprises du secteur informel mieux à même de s'intégrer dans le tissu urbain et pouvant structurer les zones d'habitat spontané.

Elle aurait aussi la tâche de conseiller l'Etat sur les mesures fiscales, administratives, et coercitives à prendre pour l'implantation des activités secondaires et tertiaires nouvelles orientant l'urbanisation dans les métropoles régionales. Cependant, c'est surtout en agissant sur l'offre de transport qu'on apportera des solutions à la crise des transports pour assurer l'écoulement rapide et régulier du trafic.

2.2.2 Axe 2.2 : Agir sur l'offre par une politique d'aménagement équilibré du territoire des réseaux d'infrastructures des Transports adaptés et intégrés, priorités à partir d'une planification stratégique

Infrastructures de transport et développement durable

La mise en place de réseaux d'infrastructures des transports cohérents répondant aux besoins des potentialités de développement du pays, constitue une condition sine qua non d'un développement durable de l'économie haïtienne. L'amélioration des échanges commerciaux tant intérieurs qu'internationaux permettra en effet de participer à un développement équilibré et durable du pays (i) en réduisant les temps de parcours et les coûts de transports entre les zones de production, de consommation et d'exportation, (ii) en offrant aux populations réparties sur l'ensemble des territoires des opportunités de développer de nouvelles activités, (iii) en donnant une certaine impulsion et en apportant un renouveau aux secteurs industriel et commercial, à commencer par les industries de la construction et du transport, de l'agriculture et du tourisme (iv) en contribuant à une meilleure répartition des richesses sur le territoire et entre les populations dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire (v) en améliorant l'accès aux services sociaux de base, et (vi) en améliorant la compétitivité d'Haïti par rapport à ses principaux concurrents dans la Caraïbe.

Plans de développement stratégique des transports

La configuration insulaire du pays, sa situation physique, géographique et climatique, la répartition de ses populations, ses caractéristiques socio-économiques, les contraintes financières liées aux poids des investissements nécessaires à la réhabilitation des infrastructures dont l'état s'est largement



dégradé suite à de nombreuses années passées sans entretien et en raison des capacités budgétaires limitées, constituent autant de défis pour le développement du secteur. Il convient par conséquent de mettre en place une stratégie de revitalisation et d'extension des réseaux, répartie entre les modes et raisonnablement agencée dans le temps, de façon à prendre en compte l'ensemble des contraintes liées à leur développement, quelles soient financières, techniques ou institutionnelles. Cette planification multimodale des investissements sera préparée dans le cadre de l'actualisation du Plan National de transports de 1998, qui constitue une des premières nécessités pour la revitalisation du secteur. Celle-ci devrait être réalisée au cours de l'année 2007.

L'organisation et la gestion des transports de la ville de Port au Prince, qui compte près de 2 millions d'habitants, soit près du quart de la population totale haïtienne, contribuent à une part substantielle de l'économie du pays, et constituent en elles-mêmes un enjeu à l'échelon national : la croissance de la ville, due à un exode rural important, est exponentielle, l'urbanisation n'est pas maîtrisée avec un développement à flanc de montagne. Les infrastructures routières sont en mauvais état ou presque inexistantes, le transport public désorganisé, est essentiellement assuré par des véhicules privés n'offrant pas des conditions de sécurité et de confort minimales, le trafic atteint des taux de congestion insupportables aux heures de pointe. Pour faire face à ces difficultés, l'actualisation du Plan de Circulation de Port-au-Prince devra être réalisée à brève échéance.

Schémas directeurs d'infrastructures et chartes des transports

A moyen terme, et afin d'institutionnaliser les recommandations des Plans de Transport et de Circulation, un Schéma Directeur National des Infrastructures de Transport à

un horizon de 20 ans sera réalisé. Ce document, qui sera complété par des Schémas Départementaux d'Aménagement du Territoire, permettra d'organiser la planification à long terme des investissements dans le secteur des transports pleinement intégrés dans le contexte des enjeux nationaux de développement économique avec comme objectif final, le soutien au développement équilibré et équitable de l'économie et l'intégration des territoires.

Un certain nombre de restructurations des systèmes et organisations du transport seront mises en œuvre, basées sur les recommandations de ces documents stratégiques. Des chartes : routière, aérienne, maritime et portuaire, permettant d'atteindre l'institutionnalisation de ces recommandations, seront notamment adoptées. En particulier, la codification du réseau routier (routes nationales, départementales et communales) et des niveaux respectifs de service, sera actualisée en fonction de critères de fonctionnement et adoptée légalement. Une étude du MTPTC datant de 2000, réalisée dans le cadre des travaux préparatoires à la mise en place du FER, donne une première ébauche de la configuration possible du réseau routier et constitue un document de base pertinent.

Graphique 7 : proposition de définition du réseau routier national (2000)

Cas de la région métropolitaine

Il est indispensable de construire des voies rapides d'évitement des centres de l'agglomération et assurer un écoulement rapide du trafic par des liaisons de pôle à pôle. La construction en bordure du littoral à Carrefour, parallèlement à la Route Nationale #2, d'un deuxième axe, la Route Nationale 200, reliant Martissant à Gressier avec arrêt et



stationnement interdits permettrait de décongestionner la route de Carrefour en absorbant la majeure partie des transports régionaux.

Les déplacements de Boutillier-Laboule vers le centre-ville ou la région Sud pourront alors être facilités par une ceinture traversant le Morne l'Hôpital dans le cadre d'une opération de protection et de mise en valeur du parc national. Le raccordement de cette voie à la Nationale 200 via Martissant permettrait un accès facile à la nouvelle zone industrielle de Gressier et mettrait en valeur les espaces touristiques du Sud du pays qui sont délaissés, compte tenu des congestions à l'entrée de Carrefour. L'aménagement du bord de mer à Thorland et Lamentin en espace-loisir corrigerait les déséquilibres en face du pôle de loisir et d'activités nocturnes qu'est devenu Pétion-Ville.

Les travaux de réhabilitation et d'entretien à entreprendre dans le cadre de la prochaine phase des projets de drainage et d'entretien routier à Carrefour pourraient être l'occasion d'aménager des collectrices dans les quartiers de Brochette, Diquini, Fontamara et Martissant et assurer ainsi une liaison Bolosse-Diquini en évitant la Route Nationale #2.

Pour mieux structurer l'espace urbain dit de la Plaine, il faudra:

- 1- Relier Ganthier et Tomazeau à la RN1 en évitant Croix des Bouquets
- 2- Reconstruire la Route Nationale #3 en prévoyant un accès à la frontière dominicaine à Elias Pina via Belladère
- 3- Envisager une transversale de Pétion-Ville à Bon Repos jusqu'à un échangeur qui assurerait l'inter-connexion entre la Route Nationale #1, la Route Nationale #3 et la Route dite des Américains qui serait le prolonge-

ment du Boulevard de La Saline jusqu'au Parc National du littoral terrestre entre Sibert et Sources Puan-tes.

L'aménagement du Marché de Gros à Fort-Dimanche - Aviation, la croissance démographique à Cité Soleil, le développement de la zone industrielle et des ports de la Saline, Cité Soleil et APN vont créer des pressions sur la Route Nationale #1 qu'il faudra, si les conditions de sécurité sont établies élargir à 2x3 voies et raccorder à une nouvelle artère dans l'axe de l'aéroport de Chancernelles qui reliera directement le Port et le centre-ville à la route de l'aéroport.

Désengorger Port-Au-Prince, cela signifie aussi:

- * Réaménager les carrefours;
- * Créer des collectrices dans les quartiers et réaliser les courts liens manquants;
- * Libérer les emprises, aménager des aires de stationnement et résoudre le problème des marchands ambulants et des déchets sur la chaussée;
- * Traiter la desserte à l'intérieur des bidonvilles en prêtant une attention spéciale aux modes légers (rues piétonnes, pistes cyclables, escaliers...);
- * Optimiser un réseau limité grâce à une bonne politique de régulation;
- * Réglementer l'usage de l'automobile et contrôler les flux (accès réservés bus et tap-taps, interdiction de stationner dans certaines zones à certaines heures, aires et droits de stationnement, tarification et fiscalité appropriées);
- * Mieux assurer la sécurité par des actions en direction des usagers (gestion des accidents, alerte-radio, formation des usagers et du public);
- * Reconstruire la signalisation horizontale et verticale.



Cas des Transports Interurbains dans les grandes villes

Les grandes orientations de la politique du Gouvernement dans le secteur «des Transports terrestres régionaux» pourraient se résumer ainsi:

- favoriser le développement des potentialités régionales et renforcer la compétitivité de l'économie haïtienne;
- rééquilibrer le territoire national par l'éclosion de métropoles régionales;
- garantir la continuité du Territoire;
- protéger les infrastructures existantes;
- protéger l'environnement;
- garantir la sécurité des usagers;
- élaborer le cadre normatif et réglementaire dans lequel toutes les actions et activités du secteur devront se développer.

Il s'agit donc là d'objectifs particulièrement ambitieux qui ne peuvent être atteints par des projets isolés, lancés çà et là. L'improvisation est souvent une tentation, mais jamais une politique. Il est donc indispensable d'arrêter une stratégie claire et cohérente dans laquelle viendront s'insérer les actions à engager.

Cette stratégie pourrait s'articuler autour de deux axes:

- sauvegarde des investissements déjà réalisés;
- extension équilibrée des réseaux existants.

C'est dans cette optique que le Gouvernement devrait organiser son action dans le domaine des infrastructures de transport terrestre de la façon suivante: marquer sa volonté

à assurer l'entretien du réseau routier national, garantir la continuité du territoire, élaborer un cadre de développement de nouvelles infrastructures. En particulier la nouvelle loi de décentralisation devrait harmoniser la répartition des compétences entre les communes, les départements et l'Etat; et permettre aux trois niveaux d'administration d'élaborer et de mettre en œuvre leurs propres politiques de transport et d'aménagement du territoire.

Les investissements routiers déjà réalisés et ceux projetés représenteront un patrimoine important dont la sauvegarde est un objectif primordial pour le Gouvernement. Aussi, ce dernier va arrêter une stratégie cohérente d'entretien routier qui consiste à:

- élaborer un programme d'entretien routier destiné à remettre en état le réseau prioritaire;
- créer un fonds routier destiné à maintenir le réseau en état en garantissant le financement continu de l'entretien.

La sauvegarde du patrimoine routier étant ainsi garantie, son extension peut être envisagée. Toutefois, il est indispensable de disposer, pour la réalisation des infrastructures correspondantes, d'un cadre global de référence duquel pourront être extraits programmes et projets suivant les priorités du moment. C'est dans cette optique qu'il est urgent d'élaborer un schéma directeur routier national. L'objectif ici sera de garantir la cohérence globale des investissements au-delà des contingences des programmations annuelles. Il s'agit donc d'une action dont le caractère prioritaire et fondamental s'impose aux moins avertis.

Conformément aux objectifs généraux fixés pour le secteur «Transport», ce schéma sera axé sur:



- la mise en valeur des zones à haut potentiel agricole telles Plaines du Nord, du Nord est, de l'Artibonite et des Cayes, le Plateau Central, la Grande-Anse...
- le désenclavement des zones isolées;
- la mise en valeur des zones à haut potentiel touristique;
- l'importance des liaisons interrégionales et internationales.

L'effort, ici, va être essentiellement porté sur une amélioration de la desserte des relations transversales: Port-de-Paix-Cap, Port-de-Paix-Gonaïves, Cap-Ouanaminthe, Cap-Hinche, Hinche-Ouanaminthe, Belladere-Mirebalais, Jérémie-Miragoane, Jérémie-Les Cayes. La structuration de l'espace national devrait s'effectuer autour des points nodaux que constituent les grands marchés régionaux et qui aujourd'hui ne sont pas malheureusement des grands carrefours d'infrastructures. L'absence de politique dans ce domaine a conduit à accentuer des déséquilibres entre régions et au sein même de régions. Le Plan de Transport n'a jamais été remis à jour et aucun outil fiable de planification des transports n'est aujourd'hui utilisable.

L'existence et la nature des déséquilibres imposent donc la mise en œuvre d'une planification des transports qui repose sur une analyse de la demande à partir de l'armature actuelle du réseau et des articulations entre flux régionaux. L'inconvénient d'une telle politique est qu'elle peut conduire à négliger la demande dans les zones à faible densité d'activités économiques. Là encore, la puissance publique se doit d'intervenir pour assurer la continuité du territoire notamment dans les cas où l'action de désenclavement contribuerait à atténuer les disparités régionales (Axes Jérémie-Miragôane, Jacmel Anse à Pitres, Port de Paix- Môle Saint Nicolas, par exemple).

Programme d'investissement d'urgence

Indépendamment des documents de base sur l'organisation des transports en Haïti précédemment décrits, les principaux investissements à envisager dans l'urgence sont, en priorité, la réforme institutionnelle, la réhabilitation du réseau existant et le rétablissement de niveaux d'entretien normaux par des techniques HIMO, la promotion de la sécurité des usagers et la suppression des points de risques de coupure importants, en particulier la protection contre l'érosion des ponts principaux. Afin de rétablir une certaine continuité du service et compte tenu de l'état actuel très dégradé du réseau résultant d'une absence d'entretien et d'investissement au cours des dernières années, les réseaux de transports ne sont plus, à ce jour à même d'offrir les conditions minimales de déplacement pour les personnes et les biens. Ces travaux sont pour certains déjà en cours, d'autres devraient pouvoir être réalisés prochainement par l'Etat avec le support des bailleurs de fonds bi et multilatéraux. D'autres enfin devraient être réalisés dans le court/moyen terme. Une liste de ces travaux d'urgence est annexée au présent document (annexes 2 et 3).

2.2.3 Axe 2.3 : Promouvoir la multi modalité des transports

Cabotage et transport aérien national

Si la revitalisation du secteur routier haïtien représente un défi majeur dans le cadre de la stratégie de transport du gouvernement, les caractéristiques propres du pays (insularité, configuration des côtes, répartition de la population, relief accidenté) sont une source d'opportunités pour le développement des modes de transport nationaux alternatifs et complémentaires que sont les transports aérien et mari-



time. Un des axes de la politique haïtienne des transports s'attachera donc à favoriser le développement de ces deux modes de transport dans une stratégie d'intégration et de complémentarité facilitant les échanges multimodaux pour le transport des biens comme des personnes.

Plan National de Transport et programme de développement

Dans cette perspective de développement de la multimodalité, un programme d'actions à court, moyen et long terme est envisagé. En premier lieu, l'actualisation du Plan National de Transport prévue en 2007, précédemment évoquée, permettra de fournir un cadre détaillé du développement de chacun des modes de transport et des articulations aux interfaces entre modes.

Dans le domaine aérien, les deux plans directeurs des aéroports de Port-au-Prince et Cap Haïtien, prévus en 2007, incluront également une composante d'intégration multimodale, notamment sur l'articulation des interfaces entre l'aérien et le routier et l'amélioration des dessertes routières. Des études de faisabilité sont également prévues pour la construction de deux aérodromes de province à Port de Paix et Jérémie, permettant le désenclavement de ces deux régions. Enfin, l'accroissement de la capacité aéroportuaire du pays dans une optique de développement du transport aérien national se traduira par l'évaluation de l'opportunité d'améliorer les capacités des deux aérodromes des Cayes et de Jacmel, notamment en vue de l'accueil de petits transporteurs d'une capacité allant jusqu'à 50 personnes.

Dans le domaine maritime, la mise en place d'un plan de construction d'un réseau d'une dizaine de ports de cabotage de petits gabarits, notamment pour desservir la côte sud du pays, sera sans doute envisagée dans le cadre de la

préparation du plan directeur de cabotage que le gouvernement compte mettre prochainement en place. Ce plan sera construit en prenant en compte (i) le développement du mode alternatif maritime, notamment pour l'accès de zones reculées du territoire ou particulièrement enclavées et dans les cas de coupure de liaisons terrestres suite à des catastrophes naturelles et (ii) l'intégration avec le mode routier de desserte.

2.2.4 Axe 2.4 : Contribution du transport au développement durable, particulièrement dans les domaines de la sécurité routière, de l'environnement et de la lutte contre le SIDA

Effets externes de l'accroissement des trafics

L'accroissement attendu de la mobilité des biens et des personnes dans le cadre de l'amélioration programmée des conditions de transport en Haïti pourra avoir des impacts négatifs sur les populations et l'environnement, qu'il conviendra de contrecarrer à partir d'une stratégie de développement durable. Parmi ces effets externes négatifs, la politique du gouvernement visera à prendre tout particulièrement en compte l'évaluation, le suivi et l'encadrement des risques suivants : (i) l'augmentation de l'insécurité routière consécutive à la hausse prévisible du trafic ; (ii) les impacts sur l'environnement : accroissement des nuisances et de la consommation de carburants, transport de matières dangereuses, risques d'altération du milieu naturel dans des zones jusqu'à présent préservées, déforestation liée au développement de l'agriculture ou de l'industrie et conséquences sur les glissements de terrains, insécurité pour les populations riveraines suite à l'exploitation anarchique des carrières sauvages, etc. (iii) la hausse du taux de prévalence du SIDA liée à l'augmentation de la mobilité des personnes.



Sécurité routière

L'insécurité des transports est un enjeu majeur en Haïti. Une batterie de mesures sera mise en place par le gouvernement Haïtien pour limiter les impacts négatifs de la revitalisation du secteur des transports. Un plan de sécurité routière sera préparé, basé sur la réactualisation des normes (voir Axe 1.3) et une stratégie de mise en œuvre. Le MTPTC va réorienter l'action du Service de Circulation Routière (SCR) et mieux coordonner les actions en matière de sécurité routière. Celles-ci concerneront aussi bien la conception des projets de réhabilitation et de construction (géométrie des infrastructures et suppression des configurations accidentogènes, signalisations horizontale et verticale, etc.), que des actions de formation et d'information au public (éducation routière, permis de conduire, campagnes publicitaires, etc.), et la gestion du trafic par un accroissement des contrôles du respect des règles de conduite et la pénalisation des infractions (excès de vitesses, alcoolémie exagérée, tonnage excessif à l'essieu etc.). La sûreté des transports en milieu urbain densément peuplé est intimement liée à l'activité des gangs et réseaux mafieux. Sans de claires actions de la police sur des théâtres d'opérations symboliques, des politiques d'ilotage, et une présence policière permanente dans ces zones fragiles il est illusoire d'espérer faire baisser le taux d'insécurité sur nos routes. Ce plan prendra également en compte les risques liés aux catastrophes naturelles et définira une série de procédures de gestion de crise, en cas de cyclones et d'inondations par exemple.

Environnement

Les actions destinées à limiter les effets négatifs des transports sur l'environnement seront menées en liaison avec le Ministère de l'Environnement. Ces politiques touchent le contrôle technique des véhicules en circulation, la pro-

motion de modes de transports économes en énergie (bus scolaires « propres »), la conception d'infrastructures qui évitent les milieux sensibles (bord de mer, forêt dense...). Le MTPTC mettra en place une politique de gestion des risques pour l'environnement liés au secteur des transports. Une cellule spécifique chargée des questions d'environnement sera créée au ministère, qui assurera un lien avec les institutions concernées. Elle apportera son concours à un plan de préservation des zones naturelles à l'initiative du Ministère de l'environnement. Ce plan s'attachera à répertorier l'ensemble des caractéristiques du milieu naturel haïtien (faune et flore terrestre et aquatique, sites naturels encore intacts) et proposera des actions visant à la préservation de la biodiversité des écosystèmes (création de zones naturelles protégées, reconquête du cadre de vie urbain dans les bidonvilles, contrôle et gestion des zones habitées, agricoles).

Le développement de l'écotourisme est une source d'opportunités qu'il conviendra également de prendre en compte dans le cadre de ce plan. D'ores et déjà, plusieurs actions sont envisagées pour soutenir le développement de ce type de tourisme : mise en valeur des potentialités d'écotourisme à la pointe ouest de la péninsule sud du pays (Grande Anse et Sud) pour lequel une étude pourrait être menée en 2007 à partir du fonds fiduciaire espagnol auprès de la BID ; amélioration des accès à la Forêt des Pins et à Savane Zombie, proches de la frontière dominicaine.

Les risques pour l'environnement liés à la construction routière et au transport de matières dangereuses seront également évalués et des mesures d'encadrement seront prises en compte. En particulier, l'ensemble des lieux d'extraction de matériel sera répertorié, une évaluation des risques de chaque carrière sera menée et des autorisations ou des interdictions d'exploitation, selon les cas, seront établies en



fonction de la sécurité de chaque site. Le durcissement des normes concernant les techniques de construction routière et l'accroissement des contrôles lors de la réalisation des chantiers permettra d'encadrer les risques pour les populations riveraines liées aux exploitations des carrières sauvages et à l'utilisation non maîtrisée des matériaux des rivières. Le MTPTC encadrera également la gestion du transport de matières : autorisation préalable des transports, définition d'itinéraires spécifiques, informations (sigles d'information sur les camions, etc.).

Support aux Services de Santé Publique

Le MTPTC s'associera aux actions menées par le Ministère de la Santé Publique et de la Population et les Organisations non gouvernementales visant à la sensibilisation des populations aux risques liés à la propagation du SIDA et à la gestion des épidémies. Des campagnes d'information seront menées comme par exemple lors du passage du permis de conduire, notamment le permis poids-lourds. Parallèlement l'accès aux services de santé sera facilité dans toutes les régions à travers les directions départementales des TPTC.

2.3 Objectif no. 3 : favoriser l'intégration d'Haïti dans la zone Caraïbe et le commerce international

Le troisième axe de notre stratégie doit permettre d'articuler compétitivité et développement solidaire. Démographie galopante, migrations incontrôlées, crises urbaines, dégrada-

tion accélérée de l'environnement, fragilisation de l'Etat et faiblesse des institutions, insécurité tant dans les villes que sur les routes et sur les voies maritimes et aériennes, voilà quelques uns des défis auxquels nous sommes confrontés. Ces défis sont d'autant plus difficiles à relever que l'environnement des affaires est fragile et que la corruption augmente les coûts de transaction.

Redresser cette situation et répondre à ces défis à travers une stratégie conciliant compétitivité et développement solidaire tout cela exige une véritable politique d'aménagement du territoire et de remise en état des infrastructures s'articulant autour de principes d'actions bien clairs en support à la croissance économique et orientées vers l'amélioration de notre compétitivité dans la Caraïbe.

Actions orientées vers la croissance et l'amélioration de la compétitivité

Il existe un certain nombre de lieux, territoires et des conditions locales particulières qui vont permettre la création de richesses autour du commerce, de l'artisanat et des services urbains mais surtout de la production agricole et du tourisme, et donc d'améliorer l'offre des réseaux d'infrastructures. Mais, en l'absence d'un réseau d'infrastructures routières minimales, les zones d'influence des métropoles régionales sont restreintes et émiettées en de multiples petites régions qui, sont soumises à l'emprise directe soit de la capitale ou de villes frontalières limitrophes vers lesquelles elles se tournent de préférence. Aussi, concentrer l'effort sur le renouvellement urbain de ces métropoles régionales pour faire fructifier ce qu'elles reçoivent en dynamisant leur rôle moteur, renforcer l'attractivité de leurs territoires proches, favoriser l'ouverture vers la République Dominicaine (Barahona, Elias Piña) en restructurant la zone frontalière, faire converger les flux vers les métropoles régionales en



clair donner à ces villes une vraie dimension caribéenne et contrecarrer ainsi la centralité de la capitale. Ce sont là quelques unes des lignes d'action susceptibles d'accompagner la croissance.

Le développement des départements exige avant tout une forte croissance économique créatrice de nombreux emplois pour faire face au chômage élevé et à l'accroissement de la population. Ceci implique le maintien et l'adaptation des activités traditionnelles (agriculture, élevage, pêche, artisanat) mais aussi le développement de nouvelles activités (tourisme, services collectifs, protection d'un environnement extrêmement fragile...). Les besoins considérables en matière de logement et d'infrastructures de base vont nécessiter de lourds investissements qui se rentabiliseront uniquement dans un environnement où les populations ont les revenus nécessaires pour accéder à ces services. La faillite retentissante des coopératives a laissé un souvenir négatif dans les régions mais cela ne devrait pas empêcher la mise en œuvre de programmes de micro-finance pour apporter les ressources nécessaires au financement des activités liées à l'artisanat, à l'agriculture biologique, au café gourmet et au commerce équitable. Encore faut-il que les coûts de certification ne soient pas excessifs et que les intéressés aient accès à ces marchés. Les flexibilités offertes par les technologies de l'avenir (WIMAX, satellite à basse altitude) présentent, si la tarification n'est pas dissuasive, des perspectives prometteuses qui pourraient conforter une politique de subvention à l'utilisation de ces systèmes de communication dans les régions isolées. Il faudra parallèlement faciliter le développement des infrastructures fixes de télécoms sur le domaine public routier par la pose de fourreaux destinés à recevoir des fibres optiques lors de la construction/réhabilitation des routes.

Université et Formation Technologique

Mais toutes ces politiques sont inconcevables sans une claire stratégie de renforcement des métiers de la construction dans les Ecoles Techniques et les Centres d'enseignement supérieur. L'exclusion pratique des femmes dans la gestion des infrastructures (entretien des routes et des canaux d'irrigation et de drainage, aménagement de BV...) est une situation qui mérite d'être corrigée. Mais qu'on ne s'y trompe pas, l'exclusion des femmes des métiers liés aux infrastructures se fait dès l'école où les filles sont encouragées à donner une attention moindre non seulement aux cours de maths et de sciences mais aussi aux enseignements professionnels manuels et technologiques qui conditionnent l'accès dans les filières techniques.

2.3.1 Axe 3.1 : Développer les ports internationaux Haïtiens

Intégration d'Haïti dans le commerce international

Les insuffisances du système portuaire haïtien rappelées dans la phase de diagnostic du présent document (Etat des lieux) constituent un handicap majeur pour l'intégration d'Haïti dans le commerce international et dans la zone Caraïbe. Le bon fonctionnement du transport maritime revêt pourtant un caractère particulièrement stratégique pour le développement durable de l'économie du fait de l'insularité du pays tant pour des raisons d'approvisionnement que pour améliorer la compétitivité des exportations.



Actions à court terme

Plusieurs actions sont actuellement prévues à court terme en vue d'améliorer le fonctionnement du système portuaire incluant : (i) la publication prochaine d'un plan de développement stratégique par les autorités portuaires (APN) et par le Service Maritime de Navigation d'Haïti (SEMANAH) chargé de la navigation, (ii) l'actualisation des plans directeurs des ports de Port-au-Prince et de Cap Haïtien, (iii) la réalisation de travaux d'amélioration des infrastructures portuaires et des systèmes d'aide à la navigation du port de Port-au-Prince permettant de sécuriser l'accueil de bateaux de plus fort tonnage, (iv) l'homologation ISPS en cours des deux ports de Port-au-Prince et du Cap Haïtien, et (v) l'acquisition d'un bateau balise.

Le port de Port-au-Prince

L'amélioration de l'efficacité du port de Port-au-Prince sur le court/moyen terme constitue un axe de développement stratégique prioritaire du Gouvernement compte tenu (i) de l'importance pour l'économie nationale de ce port par lequel transite l'essentiel des importations et exportations du pays et (ii) de l'inefficacité actuelle des opérations portuaires.

Deux axes principaux doivent être étudiés : sur le plan des infrastructures et des équipements d'une part, sur le plan de l'organisation du système portuaire d'autre part. Le Plan directeur du port de Port au Prince, qui devra prendre en compte les travaux réalisés par le Conseil de Modernisation des Entreprises Publiques (CMEP) dans le cadre du programme de restructuration des entreprises publiques de l'état en 1998, permettra de définir la nature des améliorations, de calibrer les interventions et de programmer la mise en œuvre des réformes nécessaires.

L'amélioration de la gestion des ressources humaines de l'APN dans un souci d'augmentation de la productivité figure notamment parmi les priorités du gouvernement. Celle-ci devra être accompagnée d'une modernisation et d'un renforcement des compétences de gestion et de régulation (tarification), parallèlement à la modernisation des infrastructures portuaires dans les deux ports internationaux mais aussi les ports de cabotage. Ces réformes seront progressives et menées de manière consensuelle avec les acteurs concernés : l'APN, le syndicat de dockers et le SEMANAH.

Les réformes viseront notamment (i) la séparation des fonctions régaliennes et opérationnelles de l'APN permettant à terme d'envisager la mise en concession de la gestion des opérations portuaires, (ii) le renforcement de la fonction de régulation de l'APN et la déconcentration des services de l'APN et du SEMANAH dans les ports de province afin de faire respecter la législation haïtienne en matière de transport maritime et de transit portuaire (iii) l'amélioration de l'efficacité des maillons logistiques portuaires (iv) le rapprochement de l'APN au MTPTC qui devra à terme en assurer la tutelle.

Les Ports de province et transport maritime

Parallèlement, la politique du gouvernement en matière de transport maritime visera à améliorer les capacités des autres ports internationaux de province et à favoriser l'émergence d'un trafic maritime sûr et réglementaire dans les Caraïbes :

- (i) le plan directeur du port de Cap Haïtien permettra de définir les améliorations à court, moyen et long terme en prenant en compte les potentialités de trafic (par exemple le tourisme de croisière) et les contraintes tant physiques que financières ;

- (ii) les principaux ports de cabotage international, Port de Paix, Gonaïves, St Marc, Miragoâne et Jacmel seront progressivement mis aux normes ISPS et leurs infrastructures et équipements seront améliorés de manière à assurer la sécurité des opérations d'approche et portuaires. Ces évolutions seront définies dans le cadre du volet international du plan directeur du cabotage que le gouvernement haïtien compte mettre prochainement en place ;
- (iii) la possibilité de soutenir l'émergence d'un marché d'exportations agricoles à destination des îles proches sera également évaluée ;
- (iv) les procédures de certifications des navires de transport de biens et de personnes seront améliorées et le contrôle de la sécurité des embarquassions sera renforcé ;
- (v) une charte du transport maritime sera élaborée et adoptée ;
- (vi) enfin, la faisabilité de l'implantation d'un port de transbordement sur les côtes haïtiennes sera évaluée.

2.3.2 Axe 3.2 : Développer le secteur aéroportuaire

Enjeux du transport aérien

Le transport aérien constitue un outil tout à fait approprié pour l'intégration d'Haïti dans la zone Caraïbe et au delà, dans le monde, notamment compte tenu de l'insularité du pays, bien qu'il ne représente encore qu'une faible part modale du transport haïtien. De plus, un certain nombre de territoires ne sont accessibles que par avion, en raison de l'état particulièrement médiocre du réseau routier. Malgré un état général insuffisant pour faire face aux exigences de sécurité et d'efficacité du transport aérien international mo-

derne, le secteur aéroportuaire bénéficie d'infrastructures et d'équipements relativement récents et d'une gestion efficace en comparaison des autres modes de transport. En particulier, l'aéroport de Port-au-Prince, le moins cher de la zone Caraïbe, bénéficie d'un avantage comparatif indéniable par rapport aux autres aéroports de la région et est donc susceptible d'attirer les compagnies aériennes étrangères.

L'enjeu auquel est actuellement confronté le secteur est double. En plus du maintien à niveau des infrastructures et équipements actuels le gouvernement Haïtien, avec l'aide des bailleurs de fonds internationaux, doit impérativement renforcer ce mode de transport indispensable aux développements futurs de l'économie. Etant l'un des principaux modes de transports du tourisme, il s'inscrit du reste dans la stratégie de développement du gouvernement qui fait de ce secteur un des deux piliers principaux de la croissance du pays.

Infrastructures et équipements

Dans l'immédiat, des investissements permettant d'améliorer les infrastructures et les équipements des deux aéroports internationaux sont nécessaires. D'ores et déjà, un certain nombre d'améliorations (pistes, gestion du trafic aérien et sur le tarmac) sont prévues en 2007 pour l'aéroport de Port au Prince, qu'il conviendra de compléter à la fois à Port-au-Prince et à Cap Haïtien. Les plans de masse de ces deux plateformes, qui seront réalisés prochainement, permettront d'établir une hiérarchie des priorités et un programme d'investissement.

Ces investissements, destinés à augmenter les capacités d'accueil, permettront de répondre à l'accroissement des trafics de passagers et de fret et seront compensés par l'accroissement des revenus tirés des augmentations de trafics. La mise



aux normes internationales de sécurité des deux aéroports, notamment sur la plateforme aéroportuaire de Cap Haïtien est également impérative.

Dans une perspective de développement à plus long terme, il convient de lancer rapidement des études de faisabilité concernant les investissements majeurs à réaliser dans le futur comme par exemple les études de faisabilité de l'augmentation de capacité du système aéroportuaire Cap Haïtien-Madras.

Renforcements institutionnels et organisationnels

Les investissements en infrastructures et équipements doivent s'accompagner d'une évolution des entités en charge du transport aérien visant un renforcement de leur capacité institutionnelle, par le biais d'éventuelles réformes de leurs statuts et de leurs prérogatives. Les travaux initiés par la CMEP en 1998, qui devront être actualisés, constitueront une excellente base pour la conception et la mise en œuvre de ces évolutions. A cet égard, dès lors que le trafic de l'aéroport international de Port-au-Prince, et donc sa rentabilité, atteindra un niveau suffisant (l'AAN estime ce seuil à 2 millions de passagers annuels), sa mise en concession pourra être envisagée. Le cadre législatif devra également être renforcé avec, par exemple, l'élaboration, la formalisation et la mise en œuvre d'une loi portant création d'un Code de l'Aviation Civile haïtienne.

L'amélioration du système de transport aérien passe également par un accroissement de la concurrence sur les dessertes internationales. Le marché, qui est quasi monopolistique sur un nombre important de dessertes, devra à terme être plus équilibré, se basant sur un nombre croissant de compagnies aériennes, notamment sur les liens les plus empruntés (et rentables) comme la desserte Port au Prince - Miami.

2.3.3 Axe 3.3 : Développer le réseau routier pour une meilleure intégration régionale avec la République Dominicaine

Intégration régionale

L'intégration régionale avec la République Dominicaine passe par l'amélioration des liaisons transfrontalières et la création de nouvelles dessertes dans une perspective de rapprochement des deux économies et, sur le long terme, de meilleure intégration économique. Ces liaisons, dont les ordres de priorité s'appuient sur les caractéristiques actuelles du réseau routier dominicain, (i) permettront de soutenir les exportations haïtiennes en développant les échanges de biens et de produits avec l'économie voisine, (ii) seront un facteur de promotion du potentiel touristique d'Haïti et (iii) permettront l'émergence de nouveaux pôles d'activités dans les territoires en dehors de l'agglomération de Port au Prince.

Au delà de la réalisation des infrastructures, une stratégie de rapprochement avec les autorités dominicaines sera mise en place afin d'institutionnaliser cette volonté d'accroissement des échanges.

Actions à court terme

La priorité à court terme est donnée aux trois corridors suivants :

- la liaison Cap Haïtien / Fort Liberté / Ouanaminthe (en cours de travaux), qui permettra le développement des échanges avec le pôle économique du nord du pays. Cette liaison permettra l'accès des produits et biens d'exportation au Port International de Cap Haïtien, la valorisation des potentialités agricoles du département

du Nord-Est et le développement du tourisme sur la côte nord;

- la liaison Pont Sonde-Mirebalais – Lascahobas – Bel-ladère-Elias Pina (également en cours de travaux) qui assurera la desserte du centre du pays et de l'Artibonite. Cette liaison constituera également un facteur favorable au développement des activités économiques sur le plateau central et, au delà, sur la côte ouest vers Gonaïves.

Actions à moyen terme

A moyen terme la stratégie visera à :

- multiplier les liaisons transfrontalières ;
- réhabilitation de la liaison Forêt des Pins-Anse à Pitre-Pedernales permettant d'assurer un lien avec le Sud-Est du pays, la mise en valeur des territoires caféiers de Thiotte et le développement du potentiel éco-touristique du Sud Est ;
- réhabilitation de la route Port-au-Prince / Fond Parisien / Malpasse-Jimani qui devrait à terme prendre le statut de route nationale ; une rocade de contournement de la Croix des Bouquets permettant l'accès direct à la cote des Arcadins ;
- réhabilitation de la route Hinche / Thomassique / Pedro Santana permettant une liaison avec le centre du pays ;
- créer des barreaux de liaison intérieurs dans le pays afin de contrecarrer la centralité des zones d'urbanisation denses, notamment la région métropolitaine de Port au Prince, dont les taux de congestion sont un frein à l'efficacité du transport et d'assurer des relations directes et efficaces entre les zones de développement

économique du territoire haïtien et de la République Dominicaine :

- entre les RN1 et RN3, par le biais de la réhabilitation de la route Ennery / St Raphaël et des routes de transit au nord de Port-au-Prince et au sud du Cap-Haïtien ;
- dans le Sud du pays par la réhabilitation de la route côtière, notamment entre Belle Anse, Jacmel, Cotes de Fer et Aquin.

Actions à long terme

A plus long terme la réalisation d'axes routiers transversaux entre les routes principales du réseau routier structurant et l'entretien des routes existantes en bon état permettra d'assurer des conditions de transport efficace et constitueront une source de soutien au développement des territoire du pays : route Mirebalais / Pont Sonde, actuellement dans un état tout à fait satisfaisant, route Plaisance / Gros Morne, continuation de la route côtière du sud du pays entre Jacmel, Côte de Fer et Les Cayes et le contournement de la pointe ouest de la péninsule sud par la route côtière Port Salut / Les Anglais / Dame Marie.

Des instruments d'intervention adaptés : les fonds d'aide à la déconcentration et au rattrapage

Les opérations de renouvellement urbain même pour de petites villes comme Jacmel, Port Salut, Les Cayes ou Le Borgne sont d'une grande complexité et vont exiger une grande rigueur dans la préparation, la mise au point, la conduite et l'évaluation des projets. Avant leur mise en œuvre, il faudra :

- Comprendre les attentes d'une population qui doit exprimer son avis sur l'avenir de sa région à travers



une démarche citoyenne bâtie sur des enquêtes publiques et sur la pratique du dialogue et de la concertation;

- Formuler correctement les commandes pour construire des écovilles conviviales tout en évitant les conséquences d'un urbanisme non maîtrisé pendant la période de mutation et donc le gaspillage des espaces;
- Recourir pour appuyer les municipalités et la délégation à des professionnels compétents dans les métiers de l'urbanisme et de l'aménagement régional qui malheureusement sont peu développés en Haïti.

Pendant leur mise en œuvre, il faudra une organisation spécifique et une stratégie d'intervention calée sur la participation. Ces différentes politiques exigeantes en capital requièrent un instrument d'intervention adapté et conçu sur le modèle d'un fonds national d'aménagement, de développement du territoire et d'aide à la déconcentration. Ce fonds alimenté dans un premier temps par exemple par les ressources haïtiennes via une taxe sur les transferts de la diaspora devrait répondre à une triple préoccupation :

1. Constituer l'outil d'expression de la solidarité nationale en faveur des zones fragiles soumises à de multiples agressions climatiques, de zones urbaines en difficulté et non prises en compte dans ce projet qui devrait intervenir principalement dans les zones à haut potentiel économique ;
2. Favoriser la création, l'innovation et l'entrepreneuriat en accordant des prêts à des taux privilégiés en finançant soit la prise de risques dans des activités qui dans le cas spécifique d'Haïti s'apparenteraient à du capital-risque, soit la construction d'infrastructures stratégiques dont les coûts fixes sont trop importants et la rentabilité trop incertaine pour mobiliser des capitaux nationaux;

3. Exprimer cette solidarité pas seulement dans celui de la construction des infrastructures, mais aussi, dans le domaine du développement économique en soutenant l'installation des jeunes actifs dans l'agriculture et dans les petites et moyennes entreprises, la promotion de l'artisanat, le développement du tourisme rural.

Ce fonds devrait pouvoir par la suite attirer les bailleurs de fonds différents de la BID et devenir une agence de financement des infrastructures capable de réaliser une meilleure allocation des ressources en matière d'infrastructures et résoudre le problème de la coordination au sein d'une même agence ou entre différentes agences engagées dans des programmes de réhabilitation d'infrastructures.

La République Dominicaine a mis en œuvre un certain nombre de politiques audacieuses de développement durable pour renforcer l'attractivité de sa frontière et réduire les écarts avec l'Est du pays. Ces politiques ne se conçoivent pas sans solidarité : solidarité en matière de biosphère pour prendre en compte les interdépendances entre les écosystèmes, solidarité économique pour le partage des potentialités des deux cotés de la frontière. Cet effort est d'autant plus important qu'il s'inscrit dans un projet de conquête des marchés haïtiens à partir de réseaux d'infrastructures adaptés aux besoins de pénétration de ce marché. Haïti ne peut être un simple consommateur des produits dominicains. Un rééquilibrage est nécessaire afin de limiter les migrations massives vers les zones à plus haut salaire de la République Dominicaine. Pour réduire les écarts de développement dans la zone frontalière et favoriser le développement de stratégies communes en particulier dans les domaines de la protection de l'environnement, il faudra construire à partir de la dette des deux pays vis-à-vis des USA ou des projets binationaux de l'UE un fonds sur le modèle d'un fonds de rattrapage qui permettrait de financer d'une part des in-

vestissements productifs (machines, engrais, équipements pour les agriculteurs et les petites et moyennes entreprises) et de l'autre des investissements dans les infrastructures économiques de base.

2.3.4 Axe 3.4 : Attirer les investisseurs et les entreprises étrangères

Enjeux de la présence étrangère en Haïti

La croissance de l'économie haïtienne dans le moyen et le long terme dépendra de sa capacité à créer les bases qui lui permettront d'attirer des investisseurs étrangers. Le renforcement de la présence d'acteurs étrangers dans le pays constituera en effet à la fois une source de moyens financiers permettant de contribuer au renouveau, à l'adaptation et à l'entretien des infrastructures et des équipements et un appui à l'amélioration de l'efficacité du système de transport par l'apport de techniques modernes de management et le transfert de compétences techniques.

Investissements étrangers dans le domaine des transports et du tourisme

Le domaine des transports offre de nombreuses opportunités susceptibles d'intéresser des entreprises internationales. A titre d'exemple, les concessions du port et de l'aéroport de Port au Prince, ainsi que celles des infrastructures aéroportuaire et portuaire de Cap Haïtien dans un second temps, pourraient susciter l'intérêt d'investisseurs étrangers, une fois les conditions économiques et de sécurité réunies. De même, le principe d'un port de transbordement sur la côte haïtienne pourrait intéresser un ou plusieurs armateurs internationaux, compte tenu de la position géographique très favorable du pays, à équidistance d'Amérique du nord, du sud et centrale et la proximité du canal de Panama.

Le secteur du tourisme constitue également une source d'opportunités pour l'accueil d'investisseurs étrangers, notamment dans les domaines de l'hôtellerie, le tourisme de croisière et le tourisme écologique, compte tenu des beautés naturelles du pays. C'est du reste un des piliers sur lequel le gouvernement compte asseoir le développement du pays.

A court terme, le Gouvernement mettra en place une série d'actions visant à la promotion à l'international les potentialités du pays dans ces deux domaines et à la valorisation et l'adaptation des infrastructures de transports pour développer des activités touristiques.



Troisième Partie : Stratégie d'Implémentation

3.1 Une Stratégie partagée par tous

La Stratégie proposée va être associée à une vision de long terme construite sur un large consensus avec un clair partage des rôles et responsabilités des différents acteurs suivants :

- Gouvernement
- Parlement
- Municipalités
- ONG
- Organisations populaires
- Organisations de la société civile

3.2 Une Meilleure Gestion de l'Entretien et des Réseaux

Cela passe par la mise en place d'un système efficace et durable d'entretien routier, articulé autour du Fonds d'Entretien Routier et du MTPTC pour le financement, la planification et la gestion des travaux d'Entretien.

Bases de la stratégie d'entretien du réseau routier

Les travaux d'urgence prévus à court terme dans le domaine routier (voir annexe 2) devront permettre de rétablir rapidement un réseau principal des grands axes de communication à travers le pays. A brève échéance se posera donc le problème de l'entretien de ces infrastructures neuves ajouté à l'entretien des routes encore en bon état. A terme, les enjeux d'un entretien adéquat et pérenne du réseau routier se poseront en termes plus cruciaux compte tenu (i) du vieillissement des infrastructures principales rénovées ou reconstruites et (ii) de l'accroissement de la taille du réseau qui sera progressivement complété par la réhabilitation et la reconstruction de liens transversaux et de desserte.

L'amélioration de la maintenance du réseau routier, incluant les entretiens courants et périodiques et les interventions d'urgence suite à des catastrophes naturelles, constitue un des piliers majeurs de la stratégie du gouvernement en matière de transport. Ces améliorations seront mises en œuvre au travers (i) d'une réorganisation du MTPTC (voir Axe 1.3) (ii) de la montée en puissance des interventions du Fonds d'Entretien Routier et (iii) de l'accroissement de la coordination de ces deux entités.



Etablissement d'un système d'aide à la décision, la planification et la programmation de l'entretien routier

Au delà des améliorations institutionnelles et de capacité du MTPTC décrites dans l'axe 1.3 ci-dessous, et afin de soutenir le ministère dans une prise en charge efficiente de la maintenance routière, un système d'appui à la gestion de l'entretien sera mis en place en 2007. Ce type de systèmes (Pavement and Bridge Management Systems – PBMS), adopté par de nombreux pays dans le monde, est basé sur un système d'information sur les routes complété par un module de hiérarchisation technico-économique et des priorités d'interventions.

Un inventaire routier couplé à un système d'informations géographiques et à une base de données urbaines à référence spatiale, d'ores et déjà prévu en 2007, permettra de renforcer le PBMS (voir axe 1.3). Ce dernier, défini sur la base de systèmes expérimentés et simples d'utilisation, tout en étant évolutifs, fournira à une échéance de 18 mois une capacité de planification et de programmation rationnelle des interventions. Un plan de formation appuyé incluant un transfert de compétences via un accompagnement à moyen terme sous forme d'assistance technique sera prévu sur une durée suffisamment longue pour que les techniciens en charge de son utilisation maîtrisent le fonctionnement de ces systèmes et construisent des capacités développement de nouveaux outils.

Programmation à court terme des actions d'entretien routier

Dans l'attente de la mise en œuvre du PBMS, le MTPTC préparera des plans d'entretien à court terme pour les années 2006-2007 et 2007-2008 et les soumettra au FER pour financement dans des délais raisonnables (début 2007 pour

la première année, août 2007 pour la deuxième année) dans le cadre de la montée en puissance de cette organisation.

Renforcement du rôle du FER

Le FER sera amené à jouer à court terme un rôle déterminant dans la politique d'entretien routier du pays en contribuant à stabiliser et accroître progressivement les moyens financiers nécessaires à la réalisation efficace et pérenne de l'entretien routier sur le réseau éligible. L'enjeu est aujourd'hui de donner une orientation technique opérationnelle et durable à cet outil financier afin de garantir la durabilité des parties du réseau réhabilité.

Les principaux axes de la stratégie permettant d'accompagner la montée en puissance de cette organisme concernent : (i) le renforcement, à terme, des équipes du FER, qui dispose à l'heure actuelle d'un effectif de 15 personnes, afin d'assurer un traitement fluide et efficace des demandes du MTPTC, qui seront amenées à croître rapidement (ii) la mise en œuvre concrète du financement des premiers contrats d'entretien routier basés sur la programmation proposée par le MTPTC. Celle-ci inclue des travaux d'entretien courant basés sur des prestations à forte intensité de main d'œuvre et des travaux d'entretien périodique confiés par contrat au secteur privé (iii) la publication annuelle par le Ministère des Finances des revenus provenant des taxes et des redevances collectées et transférées au compte du FER et la publication de l'arrêté sur les autres redevances prévues par la loi portant créant le FER (iv) la réalisation et la publication annuelles des audits financiers et opérationnels prévus par la loi (v) l'actualisation en 2007 du réseau éligible au financement du FER (REFER, Réseau Éligible au FER).



Sur le moyen terme, basé sur l'expérience acquise durant les 18 premiers mois de la mise en œuvre du système, une évaluation régulière (i) de l'efficacité du programme d'entretien, (ii) des moyens financiers du FER et (iii) de l'étendue du REFER, sera réalisée et les adaptations nécessaires pour chacun de ces paramètres, tenant compte des contraintes financières et organisationnelles éventuelles, seront mises en œuvre.

Coordination des actions du MTPTC et du FER

Deux axes principaux sont retenus pour contribuer à améliorer la coordination du FER et du MTPTC:

- d'une part, le MTPTC préparera une stratégie d'entretien définissant, selon la nature des interventions, les prestations à réaliser par le secteur privé et en régie dans une optique d'optimisation de l'efficacité du système, tenant compte de la fonction de la route et les contraintes du marché. Cette stratégie visera, à terme, à (i) limiter les travaux en régie aux travaux d'urgence et, le cas échéant, à certains travaux d'entretien courant, ce qui impliquera néanmoins un renforcement des Directions Départementales du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (voir Axe 1.3 ci-dessous), (ii) favoriser l'émergence de micro-entreprises et le recours à des travaux à forte intensité de main d'œuvre pour l'entretien courant et (iii) contracter le secteur privé pour les travaux d'entretien périodique;
- d'autre part, le MTPTC procédera à l'identification d'une cellule en charge de la programmation de l'entretien au sein du MTPTC (voir Axe 1.3 ci-après) qui travaillera en lien étroit avec les experts du FER.

Gestion de l'entretien sur les réseaux nationaux, communaux et départementaux

La gestion de l'entretien de l'ensemble du réseau routier relève actuellement des prérogatives des services du MTPTC. La légalisation de la codification des trois niveaux de routes (nationales, départementales et communales) préconisée dans le document de stratégie ne permettra pas immédiatement un transfert de compétence et la décentralisation des activités d'entretien, compte tenu des niveaux techniques, organisationnels et financiers extrêmement faibles des collectivités territoriales (départements et communes). Ce transfert ne pourra s'envisager que dans une politique plus large de décentralisation des responsabilités et des moyens financiers à long terme dans un environnement où les activités à décentraliser n'existent pratiquement pas au centre et qu'il y a lieu en fait de les créer. Il faudra donc corriger les écarts aux endroits mêmes où ils se produisent. Deux outils vont être utilisés. Il s'agira d'une part de mieux utiliser les ressources de CNE régionaux au service de directions départementales des TPTC restructurées et de l'autre créer des incitations pour les municipalités et les communautés de base.

3.3 Mobiliser des Financements pour les Infrastructures

S'assurer que les fonds en provenance des redevances des usagers sont utilisés de manière efficiente à travers le FER, mieux utiliser de manière efficiente les ressources du budget, assurer une meilleure coordination et programmation des capitaux des institutions financières internationales et

de la diaspora, voici, les taches urgentes à accomplir pour mobiliser les financements nécessaires et attirer l'investissement direct étranger.

3.4 Encourager la participation du secteur privé

Filières transport et construction et besoins du marché

La faiblesse des entreprises des filières transport et construction est un handicap important au développement durable du Transport en Haïti : le secteur de la construction est embryonnaire, incapable de faire face à la demande et donc aux besoins du pays en matière d'infrastructures ; il se caractérise par un quasi monopole de deux entreprises haïtiennes de taille moyenne disposant de compétences et de capacités limitées et un éparpillement de petites et micro-entreprises sans véritables capacités d'intervention sur des travaux importants de réhabilitation ou de maintenance ; les transports routier et maritime de biens et de personnes sont désorganisés, voire dangereux, basés en très large majorité sur l'initiative individuelle et caractérisé par le manque de moyens et l'incapacité d'investir. Le nombre et les compétences dans le domaine de l'ingénierie sont insuffisants.

Le marché des entreprises de la construction

Dans un contexte de revitalisation des réseaux d'infrastructures et de mise en place d'un schéma cohérent d'entretien routier impliquant des investissements importants à

l'échelle nationale, le soutien au renforcement des capacités du secteur de la construction en vue de sa participation à l'effort national de reconstruction revêt un caractère particulièrement stratégique. Celui-ci devra prendre la forme d'appuis (i) financiers, avec par exemple, la mise en place de mécanismes de financement ou de garanties permettant aux entreprises d'acquérir les équipements nécessaires à la réalisation des travaux, ou encore l'amélioration des modalités de paiements des travaux permettant de faciliter les conditions de trésorerie ; (ii) techniques et en matière de gestion, notamment par le biais d'aides à la formation des cadres et des employés du secteur, la mise à disposition du MTPTC de certains équipements, le développement de partenariat avec des entreprises internationales, notamment dans le cadre d'appels d'offres internationaux et de coopérations avec des organismes publics étrangers de recherche et de formation.

Ce soutien s'effectuera à deux niveaux : il s'agit à la fois (i) de favoriser l'organisation d'un marché de la construction constitué d'un nombre suffisamment important d'acteurs de taille raisonnable pouvant se positionner sur des appels d'offres importants, afin de permettre l'établissement d'une concurrence saine (ii) d'aider à la création d'un réseau de micro-entreprises et d'organisations/associations de travail à haute intensité de main d'œuvre pouvant assurer des travaux d'entretien courant.

Le développement du marché de la construction et son assainissement passent également par : (i) une amélioration de la connaissance du secteur, par la constitution d'un registre national remis à jour régulièrement, répertoriant certaines caractéristiques liées aux capacités des entreprises (ii) le soutien au développement de laboratoires privés de contrôle de qualité des travaux et de bureaux d'études en ingénierie permettant d'assurer l'amélioration des techni-



ques de projets et la systématisation d'une supervision de qualité des travaux.

Le marché du Transport

L'augmentation de la mobilité des biens et des personnes, corollaire de l'amélioration des réseaux d'infrastructure et de l'augmentation du niveau de vie, devra s'accompagner d'une politique de soutien à l'organisation et au développement des entreprises de transport. De manière similaire au secteur de la construction, des appuis techniques, organisationnels et financiers devront être apportés aux entreprises de transport routier et maritime.

Ce soutien pourra également s'effectuer à deux niveaux : (i) le soutien à la mise en place des conditions nécessaires à la création d'un nombre suffisant d'entreprises d'envergure nationale (ii) le renforcement et la structuration du tissu des transporteurs individuels. Organiser et structurer les secteurs des transports maritime et routier dans un souci d'amélioration de la sécurité du transport sera donc une priorité avec, par exemple, la création d'un registre des transporteurs, l'organisation des dessertes, la mise en place de mécanismes de relais d'information sur les dessertes, le durcissement des normes de sécurité et l'accroissement des contrôles.

L'ensemble de ces activités sera appuyé par la mise en œuvre d'actions de promotion à l'étranger des secteurs de la construction et du transport par le biais de l'organisation de salons, de séminaires, de voyages d'études ou de stages longs permettant d'attirer les entreprises et les investisseurs internationaux sur les marchés haïtiens de la construction et du transport et, par des partenariats, permettant aussi de renforcer la capacité technique et de gestion des cadres et des employés des entreprises de ces deux secteurs. Ce par-

tenariat permettra à nos entreprises de mieux maîtriser les métiers de la route et mieux gérer les risques

3.5 Améliorer la Gestion Publique des Infrastructures par le Renforcement Institutionnel des TPTC et développement de sa capacité d'action.

Orientations générales pour une réforme du MTPTC

La restructuration du Ministère devrait avoir pour objectif de centrer ses fonctions principales sur l'établissement de politiques sectorielles, sur la planification et la coordination au niveau de chaque sous-secteur, sur la réglementation, la définition de normes et de standards, sur la supervision et le contrôle des travaux, tout en maintenant en permanence une capacité d'intervention effective et performante tant sur le plan des études que sur celui des travaux.

Dans cet esprit, la réorganisation fonctionnelle entreprise en 1991 devrait permettre si elle est poursuivie une définition précise des missions et attributions de chaque service, la mise en place progressive d'un système d'informations, la création d'un outil moderne d'aide à la décision, une dotation en ressources adéquate, la constitution de pôles de compétences et d'observatoires technologiques, statistiques et économiques, au niveau des services centraux.



La reconstitution des outils de base sera être engagée avec la ténacité requise pour faire accepter à tous leur utilité et suppléer à la carence totale en matière de données de base et aux défaillances des moyens de contrôle.

Eu égard aux problèmes sus-cités le gouvernement va engager des actions tendant à la réorganisation des institutions publiques avec pour objectifs principaux: la mise en conformité avec la constitution, le renversement de structures malsaines et la modernisation. Cependant cette réorganisation requiert au préalable un assainissement de ces institutions qui devrait permettre de:

- renvoyer les agents malhonnêtes et incompetents
- renforcer la discipline et responsabiliser les dirigeants
- réduire les sources de gaspillage et améliorer le ratio activités/salaires. (On en a mesuré la portée et le bien fondé avec les travaux de réhabilitation ou d'entretien en 1991).

Préparation et mise en œuvre de la réforme

Un audit technique et organisationnel sera lancé à court terme afin d'évaluer les capacités actuelles du MTPTC et de proposer un cadre de réformes permettant l'exercice de ses prérogatives suivant les orientations décrites précédemment. A cet effet, un programme d'assistance technique, pour réaliser ces audits et accompagner la mise en œuvre des recommandations, débutera au début de l'année 2007.

L'assistance technique visera (i) l'établissement d'un cadre initial permettant de gérer les urgences et la programmation de son évolution afin d'intégrer à terme des cinq grandes orientations décrites ci-dessus, (ii) la définition d'un référentiel d'interventions des acteurs privés dans la mise en œuvre opérationnelle des politiques de conception, de

construction et d'entretien des routes, (iii) une coordination avec les actions parallèles, notamment la mise en place des systèmes d'information et de programmation de l'entretien routier, (iv) la mise en œuvre de mesures assurant une parfaite coordination des relations opérationnelles avec le FER et les autres bailleurs, (v) la préparation et le suivi de la mise en œuvre de plans de renforcement des compétence techniques et opérationnelles et de gestion des ressources humaines (formation, recrutement, départs volontaires), (vi) l'amélioration de la sécurité des transports (sécurité routière, aérienne et maritime), (vii) la proposition d'actions concrètes pour la mise à niveau des services, notamment les Directions Départementales, en ce qui concerne les moyens immobiliers, matériels et logistiques et le soutien au développement des entreprises privées de la construction et (viii) une planification des actions court, moyen et long terme en fonction des contraintes opérationnelles, structurelles et financières et un suivi de la mise en œuvre du programme de réformes, une redéfinition des relations avec les collectivités territoriales à travers des services déconcentrés efficaces construits sur une organisation régionale en synergie avec des municipalités renforcées.

En termes de produits, l'assistance technique permettra notamment de préparer (i) la nouvelle organisation du ministère et (ii) une Stratégie Ministérielle de Réforme pluriannuelle de l'administration centrale et des services déconcentrés à moyen terme (SMR 2007-2011) qui couvrira l'ensemble des problématiques détaillées ci-dessus, ainsi que les enjeux de normalisation et d'animation de la filière professionnelle. Ces deux produits feront l'objet de publications officielles.

A très court terme, le MTPTC procédera à la mise en place d'une unité de coordination opérationnelle avec le FER chargée d'établir les programmations d'entretien 2006-2007



et 2007-2008. Il faudra développer une vision multimodale du transport au travers (i) de la syndication sous la tutelle du Ministère de l'ensemble des organismes liés au transport, (ii) de la création d'unités spécialisées dans les domaines maritimes et aériens au sein du MTPTC, permettant la coordination de ces organismes ainsi qu'une Commission du transport multimodal, (iii) du développement d'autorités organisatrices de transport pour les transports urbains.

Une stratégie d'aménagement régional clairement définie

Le renforcement de notre activité dans les secteurs à forts potentiels économiques ne peut non plus se faire sans une stratégie d'aménagement régional clairement définie. La majeure partie des participants aux différents ateliers réalisés s'est montrée intéressée à bâtir des alliances régionales visant à contrecarrer la centralité de Port-au-Prince à partir de métropoles d'équilibre, tout en résistant à la tentation de créer autour de cette métropole, une centralité négative sur le modèle de Port-au-Prince. Cela passe ici par la constitution autour des villes cœurs d'espaces tampons, dans le cadre d'un plan vert intégrant la nature dans les villes limitrophes de ces métropoles régionales où les équipements et les fonctions doivent être renforcés. Les alentours des principales métropoles régionales connaissent un « urbanisme de bord de route » dommageable pour les régions. Il faut donc corriger cette situation en favorisant la structuration des bourgs jardins pour éviter et contrecarrer ce phénomène.

Il faut donc mobiliser un certain nombre de savoir-faire et de techniques pour repenser ce territoire à partir d'une approche conjointe des ministères en charge d'infrastructures les conduisant à faire converger leurs interventions vers des objectifs régionaux dépassant la responsabilité particulière de chacun d'eux. Mais, qu'on ne s'y trompe pas, une telle stratégie va heurter de plein fouet les moeurs administrati-

ves des différents ministères, car ils répugnent à coordonner leurs efforts même dans les opérations intéressant plusieurs d'entre eux. Les TPTC ont « leurs » routes secondaires et tertiaires qu'ils ne veulent pas partager avec le Ministère de l'Agriculture qui a « ses » territoires qu'il ne veut pas partager avec le Ministère de l'environnement et chacun d'eux voudrait mener seul son affaire sans concertation avec l'autre et surtout pas avec le Ministère du Plan qui a ses « schémas d'aménagement ».

Pour surmonter ces obstacles, il faut donc élaborer une gouvernance efficace dans les régions susceptible de créer une dynamique collective, de mobiliser les forces vives de la région et capable de procéder aux impulsions et accompagnements financiers nécessaires. La tutelle du Délégué appuyé par une instance régionale de concertation et de participation s'exercerait dans deux directions : la définition d'orientations partagées et le contrôle de légalité. Chaque service déconcentré assurerait la tutelle technique dans son métier propre moyennant un programme de renforcement institutionnel. Le renforcement de la cohérence de l'action régionale du Gouvernement va passer par une redéfinition des missions et de l'utilisation des fonds du FAES, du PL480 et des nombreux programmes de réhabilitation d'infrastructures de la BID et de l'UE. Deux grands principes vont nous guider dans cette opération.

Le premier principe de concentration se traduira par l'assignation à ces nombreux projets de réhabilitation d'infrastructures de trois objectifs :

- Objectif 1 : pour organiser ces espaces une politique combinée d'implantation d'infrastructures agricoles assurant la maîtrise de l'eau et des risques dans les bassins versants (BV) avec des infrastructures de transport facilitant la communication à l'intérieur et à l'extérieur de ces BV, l'influence et le rayonnement de pôles de

développement susceptibles de combattre la centralité de Port-au-Prince dépendant pour une large part de la qualité et de la densité de leur liaison avec l'extérieur en particulier avec l'étranger. La facilité des communications de ville à ville dans une région et la fourniture de services collectifs minimaux (voirie urbaine, eau, assainissement, électricité...) est également capitale pour une croissance harmonieuse et durable.

- Objectif 2 : Le développement des régions exige avant tout une forte croissance économique créatrice de nombreux emplois pour faire face au chômage élevé et à l'accroissement de la population. Les besoins considérables en matière de logement et d'infrastructures de base vont nécessiter de lourds investissements qui se rentabiliseront uniquement dans un environnement où les populations ont les revenus nécessaires pour accéder à ces services. Il faut donc mettre en œuvre des politiques lourdes de création d'emplois et favoriser l'insertion des jeunes et des femmes.
- Objectif 3 : La création d'emplois structurants à haute intensité de main d'œuvre, l'amélioration de l'offre des services en réseaux utilisés par les pauvres, et la correction des écarts, des inégalités, des déséquilibres, obligent ces projets à contribuer, au delà de la lutte contre l'exclusion, à la cohésion sociale et au sentiment d'appartenance à la communauté. L'amélioration de l'accès aux infrastructures en toute saison dans les zones marginales, principalement les bidonvilles et les zones enclavées est la seconde tâche dans cette stratégie qui pourrait être mise en œuvre par les projets de réhabilitation pendant que le FAES et/ou le PL480 travaillerait à : appuyer la réduction de la pauvreté, créer des emplois et renforcer la cohésion sociale.

Le second principe construit autour des concepts d'additionnalité, de programmation et de partenariat part du constat que ces différents projets sont mis en œuvre dans le

cadre de programmes pluriannuels sur la base d'un diagnostic de l'évolution des territoires où ils vont être implantés, à partir d'une stratégie d'actions et des axes prioritaires. Ces derniers se déclinent en mesures et actions que les différents projets souhaitent mettre en œuvre pour répondre aux besoins identifiés. Or ce travail est pratiquement impossible en l'absence d'une armature nationale, de schémas régionaux d'aménagement, et de plans de développement communaux.

Il faut donc mettre en place une structure légère de programmation intégrant ces projets sous financement internationaux, avec les ONG et les directions départementales déconcentrées. Les fonds de ces projets ne doivent pas servir de substituts aux financements nationaux mais venir en complément afin de mieux contribuer à la relance économique une fois passée la période d'incertitude de la transition. Une concertation étroite et un partenariat entre ces entités devraient être mis en œuvre à toutes les étapes des projets : préparation, mise en œuvre, suivi et évaluation. Cette nouvelle vision d'aménagement du territoire va prendre forme avec (i) la création d'une délégation interministérielle à l'aménagement du territoire, regroupant le MTPTC, les Ministères de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales, de l'Economie et des Finances, de la Planification et de la Coopération Externe, de l'Environnement, et (ii) une intensification de la présence du MTPTC sur le territoire et le développement de sa capacité d'intervention, par un renforcement des Directions Départementales permettant une mise en œuvre de politiques publiques d'aménagement dans le cadre d'une déconcentration des services



Mener la réforme institutionnelle.-

La nécessaire évolution des institutions de la République devrait conduire à une nouvelle répartition des compétences entre elles, à une nouvelle définition de leurs missions et surtout traduire une philosophie en rupture totale avec la tradition de clientélisme politique dans notre pays. Dans cette perspective, l'étude diagnostic du Ministère avait permis de retenir les grandes orientations suivantes:

1. La déconcentration administrative et territoriale, passage obligé vers la décentralisation, devra être vigoureusement conduite de manière à garantir le développement économique local et l'aménagement équilibré du territoire. Les moyens et les opérations de production devront être transférés aux services départementaux. La décentralisation va faire l'objet d'une loi-cadre ou d'une loi de programmation qui en fixe les règles et principes et assure une transition sans blocage. Il ne faut pas perdre de vue que les ressources humaines et matérielles dans les collectivités territoriales sont faibles, que les activités à décentraliser n'existent pratiquement pas au «centre» et qu'il y a lieu en fait de les créer; dès lors les finances locales, les transferts de compétence et la fonction publique territoriale entre autres devront faire l'objet d'études minutieuses afin d'éviter le gaspillage, la multiplication de féodalités et l'immobilisme tapageur; il faudra donc inventer des mécanismes incitatifs en faveur du développement local.
2. La mise en place de la réglementation technique et professionnelle, l'élaboration de documents-types, le développement des règlements de sécurité et d'une législation réaliste des différents sous-secteurs seront poussés activement. L'apparition de ce nouveau marché suscitera sans doute la création de sociétés pres-

tataires de services dans le domaine du contrôle de qualité et de l'audit. Le cadre normatif et technique du domaine routier est ancien et en partie inadapté. Un programme d'actualisation progressive piloté par le ministère visera (i) l'analyse du cadre existant, (ii) le renforcement des capacités techniques du Laboratoire National des Travaux Publics et du Bâtiment, (iii) une remise à niveau ciblant prioritairement les enjeux particulièrement critiques de l'entretien routier (drainage, formulations de matériaux, contrôle qualité), (iv) l'amélioration des normes de sécurité routière, aérienne et maritime et les procédures de mise en œuvre pour en assurer le respect, (v) la publication et la diffusion de guides techniques et la formation des acteurs publics et privés, et (vi) l'évaluation des normes de poids à l'essieu et le renforcement du contrôle. Ce programme sera développé dans le cadre soit d'une assistance technique, soit de coopérations institutionnelles et de jumelage avec des acteurs publics étrangers dans le domaine des routes.

3. Le développement et la valorisation des ressources humaines seront conduits de manière méthodique par la mise en place de procédures saines et transparentes de rémunération, l'évaluation continue du personnel et le développement de programmes de bourses, de stages et de jumelage avec des institutions étrangères. A cet effet, il serait souhaitable que 1% au moins du montant de chaque projet soit affecté à des dépenses de formation.
4. Les procédés d'exécution de travaux de routes tertiaires devront minimiser autant que possible le recours au capital et privilégier le recours à la main d'œuvre; la dévolution des activités y relatives devra être minutieusement étudiée afin d'effectuer le choix optimal entre:



- . l'appel à la concurrence pour passation de contrats de gre a gre ou par concours de mérite limité (études ou travaux) aux petites entreprises;
 - . la régie directe, grâce à laquelle le Ministère disposera de façon permanente d'une capacité lui permettant de faire quand l'intérêt général ne recommande pas de faire faire;
 - . la passation des contrats aux communautés locales aux ONG ou aux comités de quartier dans le triple objectif d'appui à la démocratie, de «responsabilisation» du citoyen et de recherche de la participation.
5. Les relations devront être renforcées avec les partenaires traditionnels et étendues à d'autres secteurs. Sont en particulier concernés les collectivités locales, les établissements d'enseignement supérieurs et technologiques, les artisans et les professions libérales. Les communautés locales recevront un double appui dans le cadre de travaux à haute intensité de main d'oeuvre: encadrement technique et développement de l'apprentissage. Enfin, le développement d'entreprises privées dynamiques sera encouragé par l'assouplissement des règles de passation de marché, l'application stricte des règles de concurrence, le recours systématique à l'appel d'offres. Des aides adaptées à la nature de l'entreprise (services, travaux, fournitures, production industrielle) pourront être fournies. En même temps la constitution d'une base de données relatives aux performances des entreprises sera constituée. Une initiative visant à stimuler le développement des compétences de la filière professionnelle sera proposée. Elle conduira à la préparation de formations, de séminaires et de salons pour les professionnels et à la promotion du secteur haïtien de la construction à l'étranger, de manière à initier des partenariats avec des entreprises internationales du domaine. Elle sera complétée par l'impulsion et le soutien au développement des capa-

ités professionnelles en matière de génie routier, à travers par exemple la formation, les échanges d'idées et de techniques avec le secteur privé (séminaires, tables rondes, etc.) et la rotation de cadres entre les secteurs public et privé.





Annexe 1 : Résumé des actions proposées et calendrier

A court terme
(présent – juin 2008)

A moyen terme
(jules. 2008 – déc. 2009)

A long terme
(après jan. 2010)

Obj. 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 un réseau d'infrastructures adaptées et intégrées, priorisées au travers d'une planification stratégique dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire.

- Mettre en œuvre le programme d'investissements d'urgence (cf. Annexe 2), dont les financements par des bailleurs de fond multilatéraux sont partiellement acquis
- Actualisation du Plan National des Transports, financé par la Commission Européenne
- Actualisation du Plan de Déplacement Urbains de la ville de Port au Prince, financement à trouver

- Mettre en œuvre le programme d'investissements à moyen terme (cf. Annexe 2), actualisé en fonction du Plan National des Transports
- Réalisation d'une charte routière officialisant et réglementant une classification routière (national, départemental, communal) et définissant des niveaux de service
- Actualisation de la loi sur le poids et le contrôle des véhicules
- Développement de Schémas départementaux d'aménagement du territoire, financement à trouver
- Etablissement d'un schéma directeur des infrastructures de transport à horizon 20 ans, financement à trouver

- Mettre en œuvre le programme d'investissements à long terme (cf. Annexe 2), actualisé en fonction du Plan National des Transports
- Mettre en place une politique de développement des transports



Axe 1.2. Mettre effectivement en place un système efficace et durable d'entretien routier, articulé autour du Fonds d'Entretien Routier et du MTPTC.

- Préparation d'ici le 31 déc. 2006 et mise en œuvre d'un programme d'entretien routier pour l'année budgétaire 2006/2007 incluant au moins un contrat d'entretien périodique et cinq contrats d'entretien de routine.
- Préparation d'ici le 30 juin 2007 et mise en œuvre d'un programme d'entretien routier pour l'année budgétaire 2007/2008 incluant au moins deux contrats d'entretien périodique et dix contrats d'entretien de routine.
- Préparation des termes de références pour la mise en place d'un système d'aide à la planification et programmation de l'entretien routier (PMS/BMS) et réalisation de l'étude, **financement à trouver**
- Réalisation et publication des audits financiers prévus par la loi portant création du FER
- Réalisation et publication d'un audit opérationnel du système d'entretien à la date du 30 juin 2007 (termes de références préparés d'ici le 31 déc. 2006)
- Actualisation du Réseau Eligible au Financement du FER (REFER)
- Publication par le Ministère des Finances des revenus des taxes et redevances collectés et transférés au FER chaque mois
- Intégration explicite dans le budget 2007/2008, des ressources transférées au FER
- Publication de l'arrêté sur les autres redevances prévu par la loi portant création du FER
- Constitution et formation d'au moins cinq micro-entreprises d'entretien courant à partir des organisations communautaires de base existantes

- Renforcement de la capacité des DDTPTC des départements leur permettant de prendre en charge l'entretien d'urgence et un certain volume d'entretien courant, éventuellement par le biais de la d'associations de travail à haute intensité de main d'œuvre et de micro entreprises
- Mise en place du système d'aide à la planification et programmation de l'entretien routier (PMS/BMS) et, sur cette base, préparation et mise en œuvre du programme d'entretien routier pour les années budgétaires 2008/2009 et 2009/2010
- Actualisation, sur une base au moins annuelle, du REFER, en tenant compte du programme d'investissement routier réceptionné
- Constitution et formation d'au moins 20 micro-entreprises pour l'entretien routier de routine
- Publication des audits financiers annuels du FER, dans les délais prévus par la Loi
- Etude sur le bilan du financement de l'entretien routier en fonction des besoins générés par le programme d'investissement du Gouvernement et réactualisation éventuelles du niveau des redevances transférées au FER. **Financement à trouver**
- Réactualisation du Réseau Eligible au Financement du FER (REFER) en fonction des résultats du PNT et de la charte routière

- Mise au point d'un système efficace d'entretien routier



<p>Axe 1.3. Reconstruire la compétence technique et la capacité d'action du Ministère des Travaux Publics, des Transports et des Communications</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un inventaire routier et préparation d'une classification des routes. Financement BiD acquis • Préparation d'un audit organisationnel du MTPTC et de ses services déconcentrés, des compétences du personnel et des capacités du ministère à faire face à ses prérogatives (termes de références préparés d'ici le 31 mars 2007) et assistance technique pour aider la mise en œuvre des préconisations. Financement à trouver • Publication de la nouvelle organisation du MTPTC et établissement de la Stratégie Ministérielle de Réforme (SMR) • Création d'une cellule chargée de la préparation et du suivi des contrats d'entretien routier en relation avec le FER • Préparation et mise en œuvre d'un plan de gestion des ressources humaines comprenant un plan de formation du personnel. Financement à trouver • Structuration et mise en œuvre d'un plan de renforcement des infrastructures et équipements essentiels nécessaires à la réalisation des missions du MTPTC. Financement à trouver • Audit technique et organisationnel du Laboratoire national des travaux publics et actualisation des normes de construction et de contrôle qualité et élaboration de guides techniques adaptés au contexte régional. Financement à trouver • Clarification et officialisation des rôles de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre de la SMR • Définition et mise en œuvre d'un programme de contrôle de la charge à l'essieu. Financement à trouver • Poursuite de la mise en œuvre du plan de modernisation des ressources humaines du MTPTC, incluant la formation des personnels, notamment au travers de jumelages avec des ministères des transports étrangers. Financements à trouver • Mise en place d'une unité de coordination des organismes sous tutelle • Publication des guides techniques • Evaluation de l'opportunité de créer un observatoire des transports • Evaluation de l'opportunité de mise en place d'un pôle interministériel de coordination pour l'aménagement du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> • MTPTC organisé et en mesure d'assumer ses prérogatives
---	--	--	--



<p>Axe 1.4. Promouvoir la multimodalité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination des interventions dans les trois modes au travers de la réactualisation du Plan National des Transports • Création d'une Commission Nationale pour le Transport Intermodal • Réalisation d'études du plan de masse de l'aéroport de Port-au-Prince et de Cap Haïtien et de faisabilités pour la construction des aéroports de Port-de-Paix et de Jérémie. Financements à trouver • Amélioration de la route d'accès au port de Port au Prince. Financement BiD • Préparation d'un plan directeur pour le cabotage. Financement à trouver 	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des études d'opportunité pour l'extension des aéroports des Cayes et de Jacmel. Financement à trouver • Evaluation de l'opportunité d'intégrer l'APN sous la tutelle du MTPTC • Mise en œuvre du plan directeur de cabotage • Etudes de faisabilité pour la construction de 10 ports de cabotages supplémentaires pour le désenclavement du sud du territoire. Financement à trouver 	<ul style="list-style-type: none"> • En fonction des résultats des études d'opportunité, prévoir l'acquisition des emprises • Coordination des différents modes de transport sur le long terme
<p>Axe 1.5. Faciliter la participation du secteur privé dans les infrastructures de transport.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un registre des prestataires (entreprises de travaux publics, bureaux d'études, etc.) • Promotion du secteur haïtien de la construction par l'organisation de séminaires, tables rondes et de salons à l'international en vue de l'établissement de partenariats entre les entreprises internationales et les entreprises locales de la construction. Financement à trouver 	<ul style="list-style-type: none"> • Appui au développement des entreprises de travaux publics sur les plans financiers, techniques et organisationnel et soutien à la création et au développement de micro-entreprises. Financements à trouver • Appui au développement de laboratoire privés de contrôle de qualité de travaux, de bureaux d'étude et de cabinets d'ingénierie. Financements à trouver • Appui au développement d'entreprises de transport maritime et routier. Financements à trouver • Aide à la structuration du secteur 	



Axe 1.6. Contribution du transport au développement durable, particulièrement dans les domaines de la sécurité routière, lutte contre le SIDA et environnement.

- Etablissement et mise en œuvre d'un plan de sécurité routière, incluant la mise au point de procédures de gestion des crises en cas de catastrophes naturelles (e.g. Cyclones). **Financement à trouver**
- Préparation et mise en œuvre d'une politique d'information sur les risques du SIDA (lors du passage du permis de conduire poids lourds, par exemple)
- Préparation et mise en œuvre d'un plan national d'environnement : évaluation des potentialités et des risques, proposition de plan d'action, notamment le développement de l'écotourisme. **Financement à trouver**

- Adaptations du programme d'investissements et d'entretien aux contraintes d'environnement et promotion d'actions réduisant ces impacts négatifs
- Mise en œuvre des politiques d'encadrement d'impact environnemental et de prise en compte des populations tierces et adaptation éventuelle du programme d'investissements et d'entretien
- Mise en œuvre des préconisations du plan national d'environnement: création de zones naturelles protégées, développement de l'écotourisme,
- Préparation de politiques permettant d'encadrer l'impact environnemental des activités d'amélioration et d'entretien des infrastructures de transport, et de prendre en compte les populations tierces

- Adoption d'une culture au sein du MTPTC du développement durable, équitable et sur



Obj. 2 - Favoriser l'intégration d'Haïti dans le commerce international et de la zone Caraïbe en particulier.

Axe 2.1. Développer du secteur du transport maritime international en Haïti

- Publication du plan de développement stratégique de la SEMANAH et de l'APN
- Réalisation des plans directeurs des ports de Port-au-Prince et Cap Haïtien. **Financements à trouver**
- Réalisation de travaux d'urgence des infrastructures portuaires et d'aide à la navigation au port de Port au Prince. **Financement BiD**
- Homologation ISPS des ports internationaux
- Actualisation des travaux menés par la CMEP concernant les évolutions structurelles de l'APN

- Plans d'investissements pour les ports de Port-au-Prince et Cap Haïtien en fonction des résultats des plans directeurs. **Financement à trouver**
- Séparation des rôles de régulation et d'opération au sein de l'APN et renforcement des fonctions d'autorité de régulation
- Audit organisationnel et fonctionnel du maillon logistique au sein des enceintes portuaires de Port-au-Prince et Cap Haïtien. **Financement à trouver**
- Mise au point d'une charte maritime et portuaire
- Mises aux normes ISPS des ports de cabotage de Port de Paix, Gonaïves, St Marc, Miragoane et Jacmel dans le cadre de l'intégration de ces ports dans le trafic régional des Caraïbes. **Financements à trouver**
- Développement de liens maritimes entre Haïti et les autres pays de la zone caraïbe pour l'exportation de produits agricoles
- Etude de faisabilité pour la création d'un port international de transbordement. **Financement à trouver**
- Adéquation des infrastructures portuaires à l'accroissement attendu du trafic maritime lié au tourisme à Port de Paix
- Mise en place d'un plan de réduction de personnel au sein de l'APN et révision de la convention collective de travail pour les Dockers

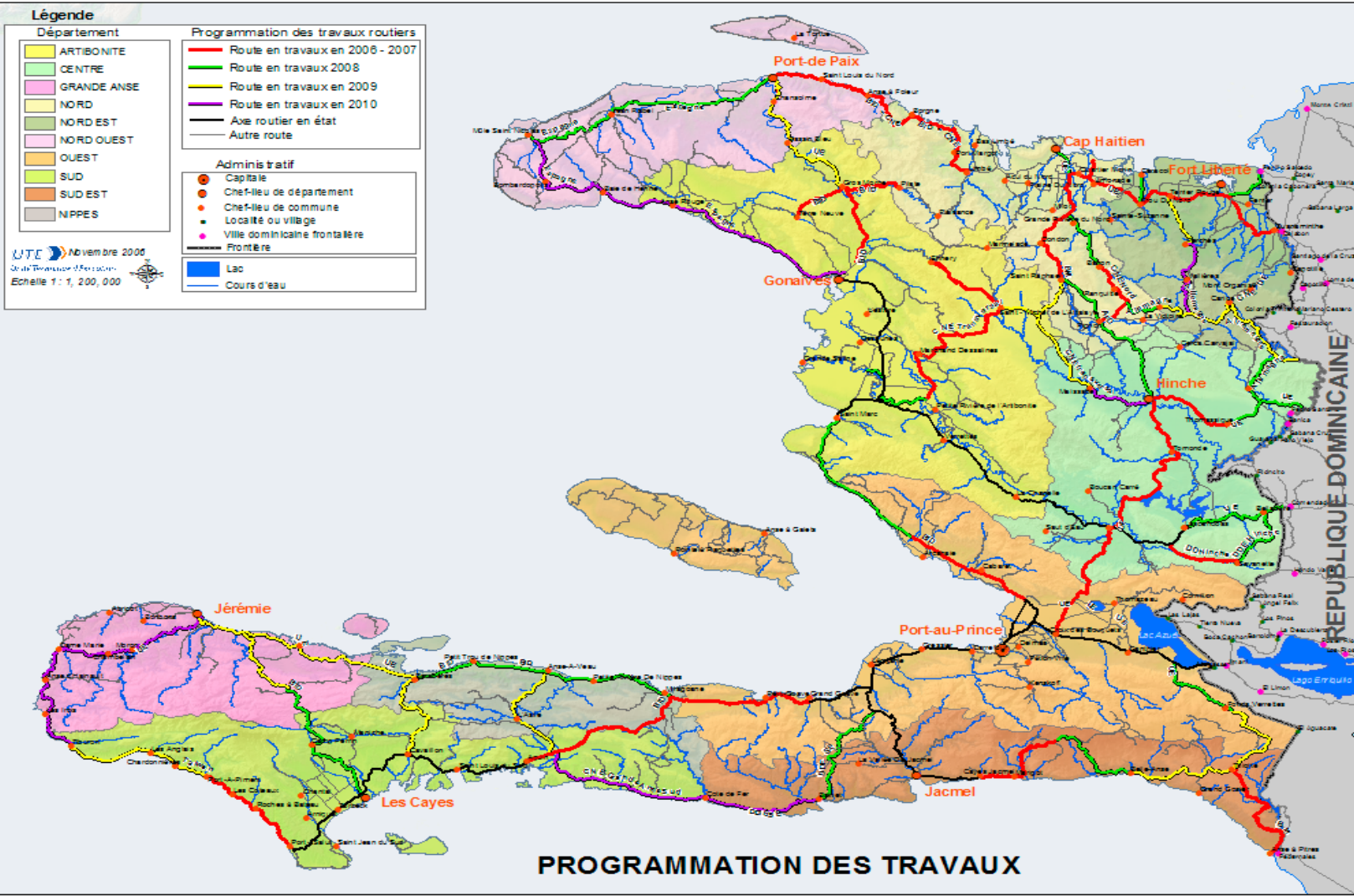
- Etudes de faisabilité sur l'augmentation des capacités portuaires de Port au Prince. **Financement à trouver**
- Etudes de faisabilité de la mise en concession du port de Port au Prince. **Financement à trouver**
- Développement sur le long terme d'un secteur maritime et portuaire efficace



<p>Axe 2.2. Développer le secteur aéroportuaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Publication du Plan Stratégique de l'Autorité Aéroportuaire Nationale (AAN) • Réhabilitation de la piste et du module de départ de l'aéroport de Port-au-Prince. Financement BiD • Amélioration des systèmes d'aide à la navigation de l'aéroport de Port-au-Prince. Financement BiD • Etude de faisabilité de l'augmentation de capacité du système aéroportuaire Cap Haïtien – Madras. Financement à trouver • Améliorations des capacités d'accueil de l'aéroport de Cap Haïtien pour faire face à la demande internationale actuelle. Financement à trouver 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre des investissements décrits par le plan de masse de l'aéroport de Port-au-Prince. Financements à trouver • Harmonisation des statuts de l'OFNAC avec les textes postérieurs à sa création • Elaboration et acceptation d'un Code de l'aviation civile haïtienne • Etude concernant l'évolution possible des statuts de l'AAN et mise en place des recommandations formulées • Recherche de nouvelles compagnies aériennes pour améliorer la desserte et les tarifs au départ d'Haïti 	<ul style="list-style-type: none"> • Etude de faisabilité de la concession de l'aéroport international de Port-au-Prince. Financement à trouver • Amélioration globale du système aéroportuaire et aérien d'Haïti
<p>Axe 2.3. Développer le réseau routier pour une meilleure intégration régionale avec la République Dominicaine</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer les conditions des routes Cap Haïtien-Fort Liberté-Ouanaminthe, Mirebalais-Las Cahobas. Financement de la Commission Européenne 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des conditions de la route de Port au Prince-Fond Parisien-Malpassé et Forêt des Pins-Anse-à-Pitre. Financements de la Banque mondiale et à trouver • Réalisation des by-pass de Port-au-Prince (RN2/RN3) et Cap Haïtien. Financements à trouver 	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'axes routiers transversaux entre les routes principales du tronc routier structurant • Disposer d'un réseau routier maillé
<p>Axe 2.4. Attirer les investisseurs et les entreprises étrangères</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Préparer et mettre en œuvre un plan de promotion du pays à l'étranger pour attirer les investissements étrangers dans les domaines du transport et du tourisme (port de transbordement, concessions portuaires et aéroportuaires...). Financement à trouver • Mise au point d'un plan de développement de l'écotourisme dans le Sud-Ouest et le Sud-est du pays. Financement à trouver 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement du tourisme, notamment l'écotourisme 	



Annexe 2: Programmation des Travaux



Annexe 3: Travaux routiers et leurs sources de financement

