

# Note Technique sur la Sécurité Routière en Haïti

Nathalie Chiavassa  
Raphaël Dewez

Division des Transports

NOTE TECHNIQUE N°  
IDB-TN-02107

# Note Technique sur la Sécurité Routière en Haïti

Nathalie Chiavassa  
Raphael Dewez

Janvier 2021

Catalogage avant publication de la  
Bibliothèque Felipe Herrera de la  
Banque Interaméricaine de Développement

Chiavassa, Nathalie.

Note technique sur la sécurité routière en Haïti / Nathalie Chiavassa, Raphaël Dewez.  
p. cm. — (Note technique de la BID ; 2107)

Inclut des références bibliographiques.

1. Traffic safety-Haiti. 2. Roads-Inspection-Haiti. I. Dewez, Raphaël. II. Banque  
Interaméricaine de Développement. Division des Transports. III. Titre. IV. Collection.  
IDB-TN-2107

JEL Codes: K32, L91, R41

Mots clés: Sécurité routière, Pratiques internationales, Conventions internationales,  
Contrôles techniques, Risques routiers.

<http://www.iadb.org>

Copyright © 2021 Banque Interaméricaine de Développement (BID). L'œuvre ci-présente est sous une Licence Creative Commons IGO 3.0 Paternité - Pas d'utilisation commerciale - Pas de travaux dérivés (CC-IGO BY-NC-ND 3.0 IGO) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) et peut être reproduite à la condition de l'attribuer à la BID et pour tous les types d'utilisation non commerciales. Les œuvres de types dérivées sont interdites.

Toutes les différences concernant l'usage des produits de la BID qui ne peuvent être résolues amicalement, doivent être soumises à la procédure d'arbitrage conformément aux règles UNCITRAL. Le nom de la BID peut être utilisé seulement pour l'attribution de l'œuvre à la BID. Dans tous autres cas, l'utilisation du nom de la BID et l'utilisation du logo de la BID est interdit et il sera nécessaire d'avoir un autre accord de licence convenu entre la BID et l'utilisateur.

N.B Le lien ci-dessus contient des informations supplémentaires sur les termes et conditions de la licence.

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les opinions de la Banque Interaméricaine de Développement, de son Conseil d'administration ou des pays qu'elles représentent.



Note Technique

# Sécurité Routière en Haïti





**Nathalie Chiavassa, Consultante**  
**Raphaël Dewez, Spécialiste en transport en Haïti**



# Table des Matières

<b>1. Introduction</b>	<b>8</b>
<b>2. Partie 1 – Situation de la Sécurité Routière en Haïti</b>	<b>9</b>
<b>1. Données sur les accidents</b>	<b>9</b>
<b>2. Usagers de la route</b>	<b>11</b>
<b>3. Défis de la Sécurité Routière pour Haïti</b>	<b>15</b>
Conventions Internationales	
Organisme chef de file de la sécurité routière	
Stratégie Nationale de Sécurité Routière	
Analyse de la performance basée sur les données	
Assurer un financement durable pour la sécurité routière	
Éliminer les routes à haut risque	
Concevoir des routes pour tous les besoins des usagers	
Promouvoir la sécurité sur les routes existantes	
Promouvoir de nouvelles routes plus sûres	
Promouvoir une culture de la sécurité routière	
Meilleures pratiques internationales	
Normes de sécurité des voitures importées	
Inspection technique	
Accroître la sensibilisation et l'éducation des usagers	
Limites de vitesse	
Conduite en état d'ébriété	
Casques	
Ceintures de sécurité et systèmes de retenue pour enfants	
Transport collectif	
Permis de conduire	
Systèmes de soins pré-hospitaliers	
Systèmes Hospitaliers de Soins de Traumatologie	
Réhabilitation et Soutien aux Victimes avec Facultés Affaiblies	
<b>4. Structure Institutionnelle</b>	<b>26</b>
Le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications	
Le Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique	
Le Ministère de l'Économie et des Finances	
Le Ministère de l'Éducation Nationale et de la Formation Professionnelle	
Le Ministère de la Santé Publique et de la Population	
L'Office d'Assurance Véhicule Contre Tiers (OAVCT)	
<b>3. Partie 2 - Actions de Sécurité Routière</b>	<b>30</b>
<b>1. Actions de Sécurité Routière appuyées par la BID</b>	<b>31</b>
Mise en place d'une Stratégie Nationale de Sécurité Routière sur 5 ans	
Mise en place d'un Système d'Information sur les Accidents	
Renforcement des capacités des agents de la circulation	
Inspection de Sécurité Routière (RSI)	
Création d'une table ronde multisectorielle	
Autres initiatives soutenues par la BID	
<b>2. Autres actions sur la Sécurité Routière</b>	<b>36</b>
STOP Accidents	
Humanité et Inclusion (HI)	
Autres organisations	
<b>4. Conclusion sur les Défis et les Réalisations en matière de Sécurité Routière</b>	<b>37</b>
<b>5. Recommandations pour les actions futures</b>	<b>39</b>



# Liste des Abréviations

<b>SIA</b>	Système d'Information sur les Accidents	<b>MSPP</b>	Ministère de la Santé Publique et de la Population
<b>CAN</b>	Centre Ambulancier National	<b>MTPTC</b>	Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications
<b>DCPR</b>	Direction de la Circulation et de la Police Routière	<b>NCAP</b>	Programme d'Évaluation des Nouveaux Modèles de Voitures
<b>FER</b>	Fonds d'Entretien Routier	<b>ONG</b>	Organisation Non Gouvernementale
<b>GBD</b>	Charge Mondiale de Morbidité	<b>OAVCT</b>	Office d'Assurance Véhicule Contre Tiers
<b>PIB</b>	Produit Intérieur Brut	<b>OCDE</b>	Organisation de Coopération et de Développement Économiques
<b>IDH</b>	Indice de Développement Humain	<b>RSI</b>	Inspections de Sécurité Routière
<b>HI</b>	Humanité et Inclusion (Handicap International)	<b>ODD</b>	Objectifs de Développement Durable
<b>BID</b>	Banque Interaméricaine de Développement	<b>ONU</b>	Organisation des Nations Unies
<b>INFP</b>	Institut National de Formation Professionnelle	<b>VRU</b>	Usagers Vulnérables de la Route
<b>MEF</b>	Ministère de l'Économie et des Finances	<b>OMS</b>	Organisation Mondiale de la Santé
<b>MINUSTAH</b>	Missions des Nations Unies pour la Stabilisation en Haïti		
<b>MSF</b>	Médecins sans Frontières		

# Liste des Figures

<b>Figure 1:</b> Principales causes de décès en Haïti (GBD, 2017)	<b>9</b>
<b>Figure 2:</b> Causes d'hospitalisations en 2016 dans la zone métropolitaine (BID, OPS, 2017)	<b>10</b>
<b>Figure 3:</b> Haïti parmi les autres pays de la Région (GBD, 2019)	<b>10</b>
<b>Figure 4:</b> Catégories typiques d'usagers de la route en Haïti (Photo de la Consultante)	<b>11</b>
<b>Figure 5:</b> Intersection principale d'un petit village de la Route Nationale N°1 (Photo de la Consultante)	<b>11</b>
<b>Figure 6:</b> Composition du trafic (Données de l'OAVCT, 2014)	<b>12</b>
<b>Figure 7:</b> Augmentation rapide du nombre de motocyclettes (Données de l'OAVCT, 2014)	<b>12</b>
<b>Figure 8:</b> Décès estimés par catégories d'usagers de la route (GBD, 2017)	<b>13</b>
<b>Figure 9:</b> Utilisation de taxi-moto comme transport collectif et mixte en Haïti	<b>13</b>
<b>Figure 10:</b> Victimes des accidents de la route admis dans 1 centre de traumatologie en 1 semaine (source: MSF, 2014)	<b>25</b>
<b>Figure 11:</b> Relever les Défis de la Sécurité Routière en Haïti	<b>26</b>
<b>Figure 12:</b> Réalisations en matière de Sécurité Routière	<b>30</b>
<b>Figure 13:</b> membres de la table ronde sur la sécurité routière	<b>35</b>



# 1. Introduction

La République d'Haïti est un pays situé sur l'île d'Hispaniola dans la mer des Caraïbes. Le pays s'étend sur 27,750 km<sup>2</sup> pour une population estimée à 11,123,178 en 2018. La densité de la population est d'environ 382 pers/km<sup>2</sup>. Le Produit Intérieur Brut (PIB) par habitant a été estimé à USD 1,819 en 2018. Haïti est 169<sup>e</sup> sur 189 pays dans l'Indice de Développement Humain (IDH).

Le Transport routier est vital pour le développement économique et social du pays. Haïti a un réseau routier de 4,370 km de routes, y compris environ 1,800 km de routes asphaltées et 8 Routes Nationales reliant les principaux centres économiques du pays.

La Banque Interaméricaine de Développement (BID) a toujours appuyé les efforts de développement d'Haïti pendant de nombreuses années. Après le séisme et la destruction généralisée des infrastructures de base en Haïti, la BID a considérablement augmenté son assistance technique et financière. La Banque est actuellement une des sources principales d'investissement dans le pays.

Une grande partie de l'investissement de la Banque en Haïti est consacrée à l'amélioration de l'infrastructure routière. Les principaux corridors routiers nationaux ont été réhabilités grâce au soutien de la BID. Parallèlement, l'augmentation rapide de la motorisation et l'amélioration des routes ont contribué à des vitesses plus élevées dans le pays. Dans ce contexte, la Banque a été le premier Bailleurs de fonds à lancer des actions spécifiques pour atténuer les accidents de la route et améliorer les conditions de sécurité en Haïti. Ces actions ont été réalisées dans le cadre de la "Décennie d'Action pour la Sécurité Routière 2011-2020" de l'ONU et se

poursuivront au cours des prochaines années.

Au cours de la dernière décennie, des investissements prioritaires pour l'amélioration de la Sécurité Routière ont porté sur la mise en place d'une Stratégie Nationale pour la Sécurité Routière et un Plan d'Action sur 5 ans, un appui technique pour la mise en place de la table ronde sur la Sécurité Routière Nationale appuyée par des groupes de travail, l'installation d'un Système informatisé et moderne d'Informations sur les Accidents (AIS) au sein de la Direction de la Circulation et de la Police Routière (DCPR), des séances de formation et le renforcement des capacités.

**Cependant, les résultats pour relever les défis de la Sécurité Routière sont restés très partiels en raison de lacunes importantes dans les capacités institutionnelles pour entreprendre des actions concrètes, de l'absence de données précises et complètes et de l'absence de mesures d'application de la loi à tous les niveaux.**

Cette note technique a été préparée afin d'éclairer la situation de la Sécurité Routière d'Haïti et passer en revue les efforts et les défis à tous les niveaux de la Sécurité Routière.

**CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ**  
**Les données présentées dans cette note technique sont partielles et principalement basées sur les données internationales disponibles sur les accidents. Il est vrai que les données sur les accidents sont largement sous-déclarées en Haïti et avec des distorsions éventuelles. Seuls les principaux chiffres sont présentés.**





## 2. Partie 1

# Situation de la Sécurité Routière en Haïti

L'amélioration de la Sécurité Routière est l'un des principaux défis politiques pour Haïti. Par rapport à d'autres maladies, la situation de la Sécurité Routière ne s'est pas améliorée au cours de la dernière décennie. La sensibilisation des conducteurs et des usagers de la route demeure faible. Dans ce contexte, la situation de la Sécurité Routière peut avoir contribué de manière négative au développement des infrastructures de bases et du bien-être.

Le paragraphe suivant donne une image de la situation de la Sécurité Routière selon les données disponibles. Cependant, il est largement reconnu que les données sur les accidents sont probablement beaucoup plus élevées en réalité.

### 1. Données sur les accidents

La Sécurité Routière est un problème critique en Haïti. Le manque de données précises et détaillées sur les accidents a un impact important sur les orientations politiques visant à améliorer la sécurité routière. En 2017, les blessures causées par les accidents de la route étaient considérées comme la cinquième principale cause de décès dans le pays. Le taux d'accidents mortels par habitant est estimé à 19.21 décès pour 100,000 habitants, soit environ quatre fois plus élevé que les pays les plus performants de l'Europe Orientale<sup>1</sup>. Alors que le VIH/SIDA a été réduit de 60% sur une période de dix ans, les blessures causées par les accidents de la route ont augmenté de 4%.

En 2016, selon une étude financée par la BID effectuée dans la zone métropolitaine<sup>2</sup>, les accidents de la route représentaient environ 20% des hospitalisations dans les hôpitaux publics. 56% des victimes hospitalisées étaient âgées de 21 à 40 ans.

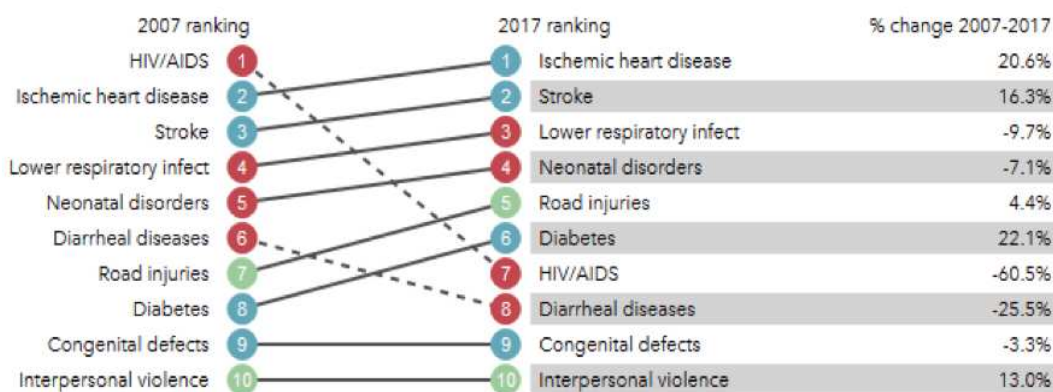


Figure 1: Principales causes de décès en Haïti (GBD, 2017)

1. Données du Rapport Annuel de l'OMS sur la Sécurité Routière, 2018.

2. Étude analytique et épidémiologique des blessures causées par les accidents de la route en Haïti (IDB/PAHO, 2017).

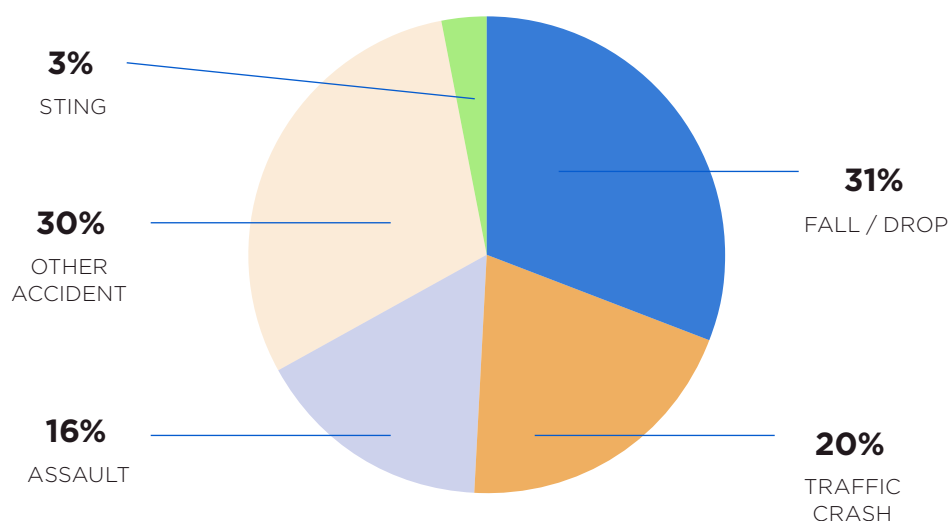


Figure 2: Causes d'hospitalisations en 2016 dans la zone métropolitaine (BID, OPS, 2017).

La situation de la Sécurité Routière en Haïti peut être comparée à la situation d'autres pays dans la région. Selon les données de l'OMS publiées en 2017, le taux moyen d'accident mortel par habitant dans les Amériques était de 16.4 décès pour 100,000 habitants, 34.6 en République Dominicaine et 5.7 à Grenade. Les données plus récentes publiées en 2019 par la GBD suggèrent que la situation est restée assez stable, avec un taux de 11.02 décès pour une population de 100,000 habitants pour Haïti.

Les données nationales disponibles compilées par l'OAVCT<sup>3</sup> suggèrent que la tendance d'accidents de la route en Haïti est restée assez stable au cours de la dernière décennie, avec environ 45,780 accidents de la route entre 2000 et 2009 et 17,679 accidents entre 2010 et 2014. Néanmoins, il est largement reconnu que les accidents de la route sont sous-déclarés dans le pays.

Sur la période 2000-2010, la même compilation de données nationales estime que la majorité des accidents de la route se sont produits en milieu urbain (29,583 accidents contre 16,200 en milieu rural) et que la majorité des victimes étaient des hommes (34,857 hommes contre 10,926 femmes).

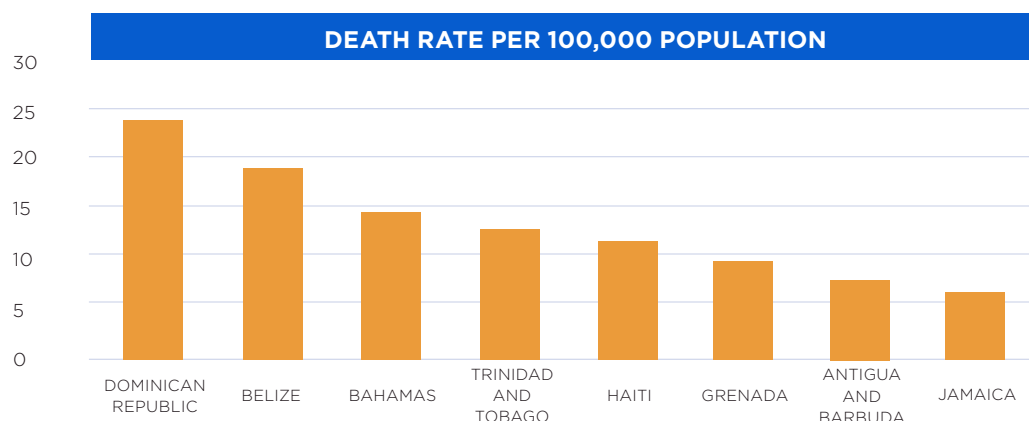


Figure 3: Haïti parmi les autres pays de la Région (GBD, 2019)

3. Office d'Assurance Véhicule Contre Tiers.



## 2. Usagers de la route

La composition du trafic en Haïti est caractérisée par une combinaison d'usagers, allant des camions lourds à des bus, des minibus, des pick-ups, des voitures, des motocyclettes et de nombreux piétons. Cette fonction mixte de la route entre les véhicules motorisés et les Usagers Vulnérables de la Route (VRU), tels que les piétons, mène à un environnement de trafic plus conflictuel où la sécurité est difficile à gérer.

Il convient de mentionner que les motocyclettes sont généralement utilisées comme taxis dans tout le pays et que les moyens de transports publics en milieu urbain sont généralement exploités par des pick-ups transformés, également appelés "Tap-Tap", et différents types de minibus et de bus.

La route en Haïti a une fonction mixte. En milieu urbain et dans les petits villages, les intersections sont largement utilisées comme espaces de stationnement pour "tap-tap" et moto-taxis ainsi que pour des activités marchandes.



Figure 4: Catégories typiques d'usagers de la route en Haïti (Photo de la Consultante)



Figure 5: Intersection principale d'un petit village de la Route Nationale N°1 (Photo de la Consultante)



La composition des données disponibles sur la circulation à partir des statistiques nationales estiment que le nombre total de véhicules enregistrés en Haïti a été multiplié par 4 entre 1998 et 2012. Il est estimé que plus de 523,900 véhicules sont actuellement enregistrés dans le pays.

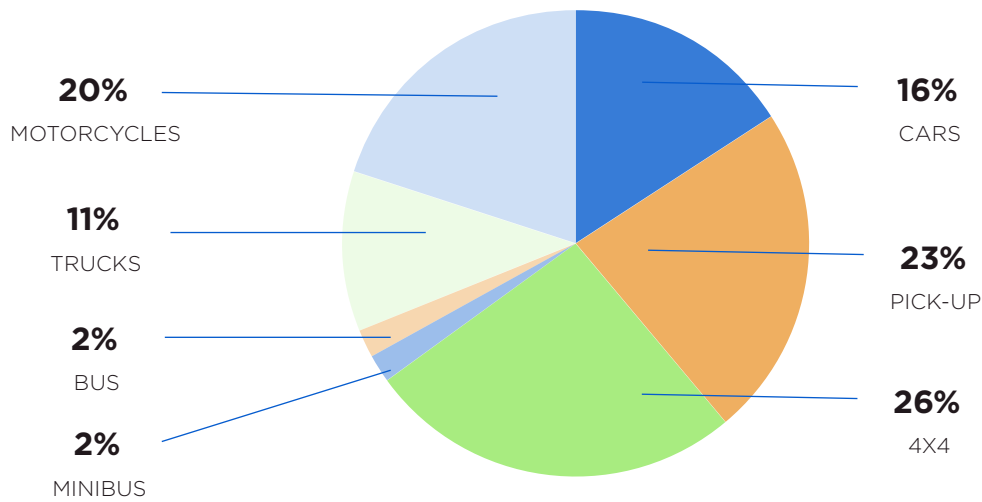


Figure 6: Composition du trafic (Données de l'OAVCT, 2014)

Il est intéressant de noter l'augmentation très rapide du nombre de motocyclettes en circulation entre 2008 et 2012. Cette situation peut être particulièrement préoccupante parce que les chauffeurs de moto-taxis ne reçoivent pas une formation formelle à la conduite.

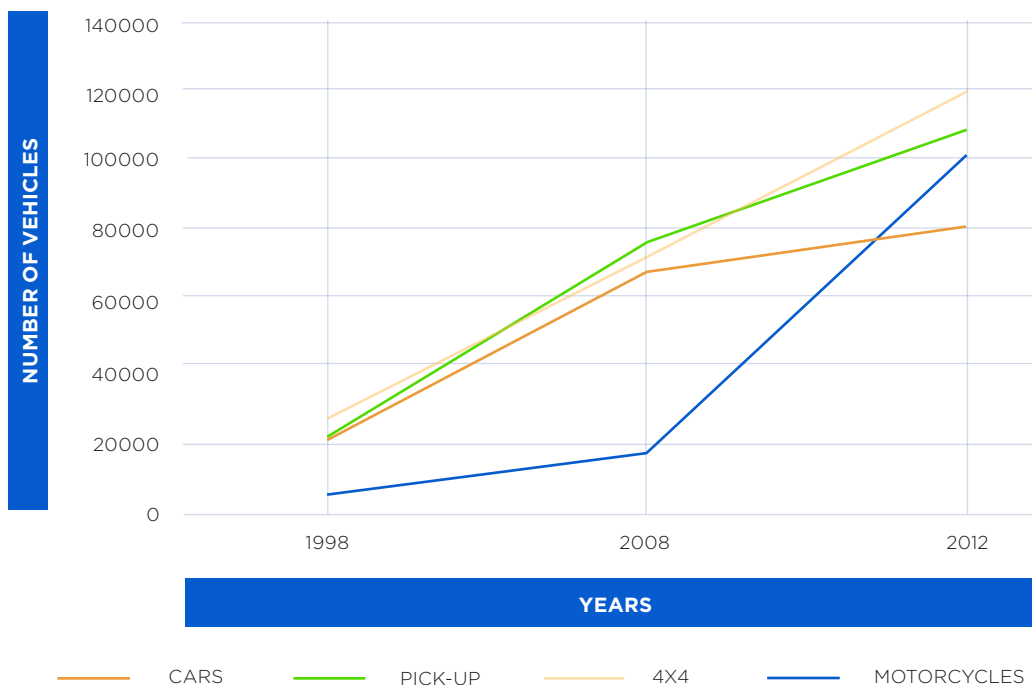


Figure 7: Augmentation rapide du nombre de motocyclettes (Données de l'OAVCT, 2014)



Selon le rapport de la Charge Mondiale de Morbidité (GBD) de 2017, le nombre d'usagers de la route impliqués dans les accidents de la route en Haïti est comparable à la moyenne de la région des Caraïbes. Cependant, **la proportion de piétons semble considérablement plus élevée en Haïti que dans la région, avec 41% du total des décès parmi les catégories d'usagers de la route**. Les piétons étant parmi les usagers de la route les plus vulnérables (VRU), cette situation est particulièrement préoccupante.

**La même situation s'applique aux motocyclistes et aux passagers des moto-taxis** qui sont très exposés aux accidents de la route (environ 15%).

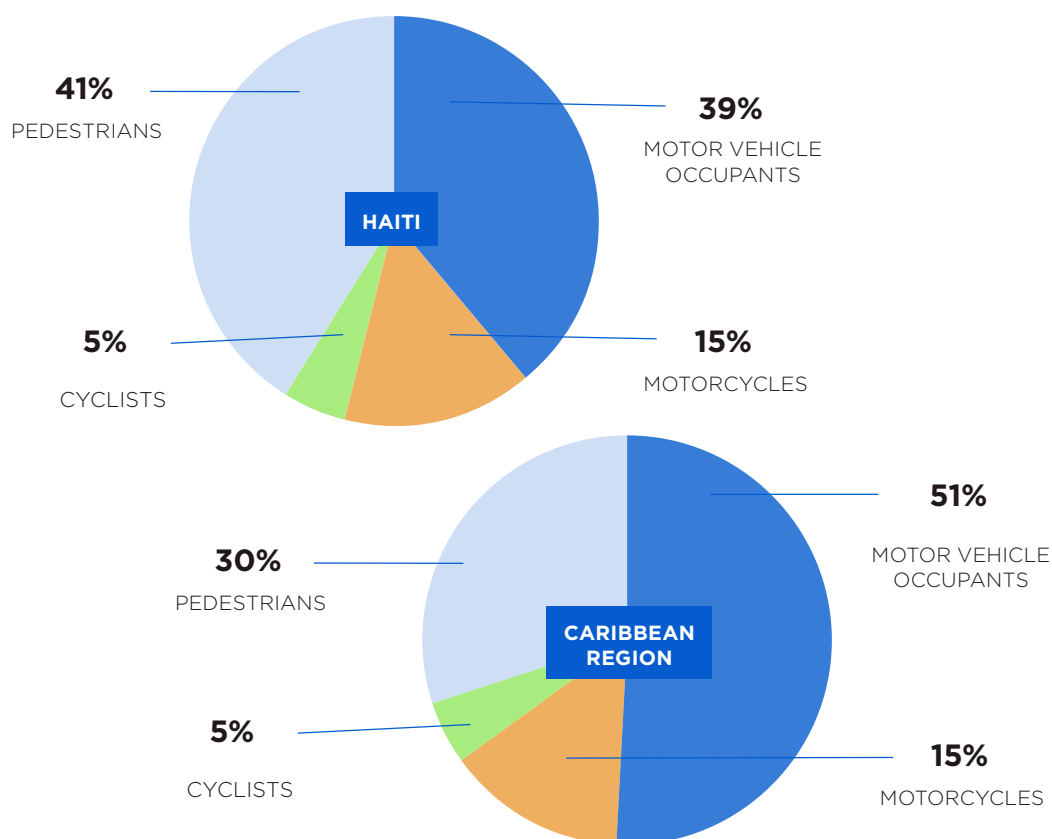


Figure 8: Décès estimés par catégories d'usagers de la route (GBD, 2017)



Figure 9: Utilisation de taxi-moto comme transport collectif et mixte en Haïti





### 3. Défis de la Sécurité Routière pour Haïti

L'Approche du Système de la Sécurité Routière et les Objectifs de Développement Durable de l'ONU (ODD) ont fourni une classification de cinq piliers pour l'amélioration de la Sécurité Routière.

Les cinq piliers de la sécurité routière fournissent un cadre pour promouvoir des initiatives harmonisées et intégrées de la sécurité routière à l'échelle mondiale.

Comme beaucoup d'autres pays, Haïti fait face à de nombreux défis dans tous les aspects de la Sécurité Routière. Les paragraphes suivants visent à présenter les défis de la sécurité routière selon les cinq piliers de l'amélioration de la sécurité routière.



#### PILIER 1 : GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

*Le Pilier 1 de la Sécurité Routière est établi pour encourager la création de partenariats multisectoriels et la désignation d'organismes chef de file ayant la capacité d'élaborer et de diriger la mise en œuvre des stratégies, plans et objectifs nationaux de la Sécurité Routière, étayés par la collecte de données et la recherche d'éléments probants pour évaluer la conception et suivre la mise en œuvre et l'efficacité.*

#### Conventions Internationales

Un des premiers aspects importants du Pilier 1 est de respecter et de mettre en œuvre les conventions internationales sur la sécurité routière.

Haïti est membre de la Convention de Genève de 1971 sur l'adoption des règles, panneaux et des marquages uniformes de circulation. Cependant, la fourniture de dispositifs uniformes de contrôle de la circulation (panneaux, marquages et éclairage) en Haïti reste un grand défi. À ce jour, Haïti n'a pas adopté de norme uniforme pour les panneaux et les plans de

signalisation et, pour cette raison, plusieurs normes différentes provenant des États-Unis et de l'Europe sont présentes sur les routes.

La combinaison de normes a des conséquences énormes sur la continuité et la lisibilité des informations routières fournies aux conducteurs. Les pratiques internationales ont montré que des panneaux et des marquages adéquats des routes peuvent réduire les erreurs de conduite de 70%.<sup>4</sup>

4. Transport Research Arena, TRA, 2016.



## ***Organisme chef de file de la sécurité routière***

Plusieurs initiatives ont été entreprises en Haïti afin de désigner un Organisme chef de file de la sécurité routière. La mise en place d'une Unité de Sécurité Routière au sein du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) fait partie de ces initiatives. La petite unité a été appuyée par le renforcement des capacités de la BID et une assistance technique spécifique a été fournie pour la mise en place d'une table ronde multisectorielle dans le but d'initier une coordination multisectorielle

des plans d'action prioritaire. Malgré ces efforts, la coordination multisectorielle sur la sécurité routière demeure faible en Haïti. Malheureusement, ce processus cesse de fonctionner sans le soutien de la Banque à travers l'assistance extérieure et nécessite un leadership et un engagement plus fort de toutes les parties. La culture de partage d'informations et de l'engagement d'une coordination multisectorielle n'est pas très développée en Haïti et les institutions rencontrent davantage de difficultés à lancer un tel processus.

## ***Stratégie Nationale de Sécurité Routière***

La mise en place d'une Stratégie Nationale de Sécurité Routière vise à: confirmer les investissements prioritaires à long terme; préciser les responsabilités et la reddition des comptes des agences pour le développement et la mise en œuvre des programmes de travail essentiel; identifier les projets de mise en œuvre; établir des coalitions de partenariat; promouvoir des initiatives de gestion de la sécurité

routière telles que la nouvelle norme ISO39001 de gestion de la sécurité routière; et établir et maintenir les systèmes de collecte de données nécessaire pour fournir des données de base et suivre les progrès accomplis dans la réduction des blessures et décès liés aux accidents de la route et d'autres indicateurs importants, tels que coût, etc.

## ***Analyse de la performance basée sur les données***

Établir des objectifs réalistes et à long terme pour les activités nationales basées sur l'analyse des données nationales sur les accidents de la route en identifiant des domaines où la performance peut être améliorée ; et en estimant des gains potentiels de performance.

Cette activité nécessiterait un soutien plus fort. Haïti a établi un Système d'Information sur les Accidents à la Direction de la Circulation et de la Police Routière (DCPR) en 2014, mais le système fait encore face à de nombreux obstacles pour fonctionner à pleine capacité. Le premier problème concerne la collecte de données des Agents de la Circulation. Cette tâche n'est pas une activité obligatoire pour les Agents de la Circulation et s'arrête lorsqu'elle n'est pas entièrement soutenue par l'assistance de la

Banque. Malgré la motivation et le grand intérêt de la Police de la Circulation, le niveau d'appropriation d'un tel système par la Police Nationale demeure faible. En conséquence, il n'y a pas de processus hiérarchique appuyant la collecte de données auprès des décideurs de haut niveau de la Police en Haïti. L'OAVCT collecte également des données sur les accidents sur site, particulièrement en milieu urbain, lorsqu'il y a des dommages matériels à des véhicules enregistrés. Mais cette organisation ne partage pas les données sur les accidents avec d'autres institutions. Une autre conséquence est que d'autres institutions ont un accès limité aux données existantes, et l'utilisation des données sur les accidents pour identifier les domaines à améliorer et les gains potentiels n'est toujours pas possible.





## Assurer un financement durable pour la sécurité routière

La Sécurité Routière en Haïti est presque exclusivement financée par des bailleurs de fonds, la BID étant le bailleur le plus important. Des ONG et certaines fondations fournissent également quelques initiatives de financement pour la Sécurité Routière. Cependant, développer un financement durable pour la Sécurité Routière nécessiterait une image plus complète des besoins de financement et la mise en place d'un mécanisme à long terme appuyant à la fois des

initiatives publiques et privées.

Haïti a créé un Fonds d'Entretien Routier (FER) en 2002, qui bénéficie des taxes sur le carburant et de l'appui budgétaire des autres partenaires internationaux, mais il a des difficultés à répondre aux besoins d'entretien du Système Routier National d'Haïti<sup>5</sup>; mais, il n'y a pas de financement spécifique consacré à la Sécurité Routière en Haïti.



### PILIER 2 : ROUTES ET MOBILITÉ PLUS SÛRES

*Le pilier 2 de la Sécurité Routière vise à accroître la sécurité inhérente et la qualité en matière de protection des réseaux routiers au profit de tous les usagers de la route, particulièrement les plus vulnérables (par exemple, les piétons, les cyclistes et les motocyclistes).*

## Éliminer les routes à haut risque

La Stratégie Nationale de Sécurité Routière pour 2015 a établi plusieurs objectifs en ce qui concerne l'amélioration du niveau de sécurité des infrastructures routières, en particulier en éliminant les routes à risque élevé sur le réseau national, en identifiant et en corrigeant les points noirs et en promouvant l'Audit de Sécurité Routière de tous les projets routiers. La BID met l'accent sur la sécurité routière à travers le financement et le soutien de la réhabilitation du réseau routier. Des audits de sécurité routière sont planifiés pour toutes les nouvelles routes à réhabiliter avec les fonds du nouveau programme de la BID (HA-L1104). Afin que les audits

de la sécurité routière deviennent une procédure obligatoire en Haïti, la BID a lancé des activités de renforcement institutionnel axées sur la sécurité routière qui comprendront un renforcement des capacités pour ces audits de sécurité routière. À plus long terme, l'élimination des routes à risque élevé du réseau haïtien nécessiterait une identification plus systématique, des données détaillées et un niveau amélioré de responsabilité et de reddition des comptes des autorités routières dans la mise en œuvre des mesures préventives pour réduire les accidents.

5. En 2009, Le FER a reçu US\$3 millions de la taxe sur le carburant, tandis que le budget pour l'entretien était estimé à US\$21.7 millions pour l'ensemble du réseau routier.



## ***Concevoir des routes pour tous les besoins des usagers***

Reconnaître et promouvoir le besoin de tous les utilisateurs est un des défis principaux de l'amélioration du réseau routier en Haïti. L'augmentation rapide du nombre d'automobilistes depuis 2008 a eu des conséquences sur la composition du trafic. Le réseau routier national traversant les zones urbaines n'était pas censé intégrer cette augmentation d'automobilistes et, dans une large mesure, les besoins spécifiques des

Usagers Vulnérables de la Route (VRU). Les espaces consacrés aux automobilistes sont très médiocres. La gestion de la vitesse sur les routes nationales traversant les petits villages n'est pas continue et les traversées routières ne sont pas planifiées de manière à protéger les piétons. Une grande majorité des routes est prévue exclusivement pour les voitures. La mobilité sûre pour les VRU, y compris les personnes à mobilité réduite est un défi majeur pour le pays.

## ***Promouvoir la sécurité sur les routes existantes***

La sécurité routière sur le réseau routier existant est principalement menée comme activité périodique obligatoire y compris les Inspections de Sécurité Routière (RSI) par les ingénieurs locaux de l'Unité de Sécurité Routière, l'identification des zones dangereuses, l'évaluation de la sécurité et les petits travaux d'amélioration de la sécurité routière lors de l'entretien périodique.

Les Inspections de Sécurité Routière ne sont pas effectuées en Haïti dans le cadre de l'entretien routier. Le renouvellement des panneaux et des marquages de signalisation est la seule activité considérée à ce stade. Certains lieux d'accidents ou emplacements

dangereux sont bien connus et sont inclus dans une liste établie en 2015-2016 avec le MTPTC et la Police de Circulation, mais aucune action n'a été entreprise pour effectuer des corrections à ces emplacements. Après un accident, les autorités routières n'effectuent généralement pas une investigation détaillée du site et les dommages routiers, tels que les barrières de sécurité endommagées des accidents etc., ne sont pas remplacés de manière systématique.

Cela a comme conséquence l'augmentation du nombre et du niveau des lieux dangereux sur les réseaux routiers existants au fil du temps.

## ***Promouvoir de nouvelles routes plus sûres***

Le développement sûr des infrastructures nouvelles et réhabilitées est aujourd'hui largement encouragé dans le monde, en particulier avec le développement récent des Audits de Sécurité Routière et les systèmes de démarcation. En Haïti, la BID joue un rôle important dans la promotion des infrastructures plus sûres qui répondent aux normes internationales

de sécurité avec un accent sur le Réseau Routier National. Cependant, jusqu'à présent cela constitue un défi pour le pays, particulièrement pour mieux intégrer les besoins de mobilité et de sécurité de tous les usagers. Les besoins des VRU y compris des personnes à mobilité réduite doivent être renforcés.





## Promouvoir une culture de la sécurité routière

Le développement d'une "culture de sécurité routière" est un grand défi pour un pays comme Haïti où la société doit faire face à plusieurs défis humains dans l'éducation, la sensibilisation et la formation. Cependant, la BID a lancé certaines initiatives de sécurité routière qui ont eu un impact important, y compris une formation sur les audits de sécurité

routière et la collecte des données d'accident. À plus long terme, les mécanismes institutionnels tels que la table ronde multisectorielle sur la sécurité routière constitueraient une bonne base pour promouvoir les programmes et cursus nationaux d'éducation, appuyant ainsi l'émergence d'une nouvelle génération d'ingénieurs et de professionnels en Haïti.

## Meilleures pratiques internationales

La recherche et le développement ont été très actifs ces dernières années, particulièrement en ce qui concerne le développement de "l'Approche d'un Système Sûr" et des infrastructures plus sûres. Le défi pour Haïti est de prendre des mesures pour adhérer aux concepts et aux meilleures pratiques qui sont testées et établies à l'échelle internationale. À titre

d'exemple, les pays de l'Amérique Latine ont établi des programmes régionaux et des Observatoires de Sécurité Routière avec le soutien de la BID et de la Banque Mondiale, dans lesquels Haïti pourrait participer. Haïti, qui est également un état membre de la Convention de Genève, tirerait profit de la mise en œuvre de certaines de ces normes internationales.



### PILIER 3 : VÉHICULES PLUS SÛRS

*Encourager le déploiement universel de technologies améliorées de sécurité des véhicules à la fois pour la sécurité passive et active à travers une combinaison d'harmonisation des normes mondiales pertinentes, des modèles d'informations aux consommateurs et des incitations pour accélérer l'adoption de nouvelles technologies.*

## Normes de sécurité des voitures importées

Les essais de collision menés par le Latin NCAP<sup>6</sup> (Programme d'Évaluation des Nouveaux Véhicules) en 2013 ont montré qu'une majorité des voitures importées en Amérique Latine et dans la Caraïbe ne respectait même pas un niveau de sécurité d'une étoile, tandis que leurs modèles équivalents en Europe et en Amérique obtiennent souvent un minimum de quatre étoiles sur cinq. C'est un défi considérable pour de nombreux pays de pouvoir fixer des exigences minimales pour que les fabricants

appliquent les normes minimales de sécurité routière de l'ONU à leur production mondiale de voitures particulières. C'est un autre défi pour un pays d'imposer des réglementations sur les voitures importées et de fournir, malgré tout, des voitures abordables pour tous. Des initiatives régionales soutenues par les Nations Unies et l'OCDE ont déjà commencé à imposer des exigences minimales de sécurité pour toutes les voitures fabriquées.

6. <https://www.latinncap.com/en/>



## Inspection technique

Un autre défi majeur pour Haïti est de maintenir un niveau minimal de sécurité pour la conduite des voitures et des autres véhicules. L'inspection technique n'est pas effectuée en Haïti. Par conséquent, même si une inspection visuelle est effectuée à l'enregistrement de la voiture, les conditions de sécurité des voitures diminueront considérablement au fil des ans, sans un nombre

minimum de contrôles obligatoires.

Cette situation est particulièrement préoccupante pour les camions, les minibus et les pick-ups transformés utilisés comme moyens de transport collectif. Un plan d'application de la loi serait nécessaire afin d'établir un mécanisme d'inspection technique obligatoire dans le pays.



### PILIER 4 : USAGERS PLUS SÛRS DE LA ROUTE

*Développer des programmes complets pour améliorer le comportement des usagers de la route. Par exemple, l'application soutenue ou un renforcement de l'application des lois et des normes, combiné à la sensibilisation/l'éducation du public pour augmenter les taux de port de la ceinture et des casques, réduire la conduite en état d'ébriété et les autres facteurs de risque. Ce pilier combine un large éventail d'activités, y compris l'application de la loi, la formation et l'éducation à la conduite.*

Ce pilier représente un défi important pour Haïti dans toutes les activités. Le facteur humain contribue à environ 80% à 90% des accidents, et répondre à de tels défis nécessite un engagement et un financement à long terme avec un effet assez imprévisible sur la réduction de la charge des accidents de la route. Cependant, aucun programme d'amélioration de la sécurité routière ne peut fonctionner sans réduire les facteurs humains dans les accidents de la route.

## Accroître la sensibilisation et l'éducation des usagers

L'éducation formelle ne fournit pas d'éducation sur la sécurité routière. La sensibilisation parmi les usagers de la route est en général très faible, ceci s'applique également pour la sensibilisation et l'éducation des

conducteurs. Le manque de sensibilisation affecte de manière négative le comportement des utilisateurs. Un effort important doit être fait pour améliorer la sensibilisation parmi les usagers de la route en Haïti.

## Limites de vitesse

Comme indiqué précédemment dans ce document, la gestion de la vitesse n'est pas continue et bien définie sur le réseau routier d'Haïti. L'absence de mesures de modération de la vitesse à l'entrée des zones urbaines traversées par des routes nationales augmente le risque d'un accident de la route avec les Usagers Vulnérables de la Route (VRU) vivant

dans la zone. Définir un plan de gestion de la vitesse nécessiterait également la mise en place de normes uniformes sur la signalisation et le marquage dans le pays (référence figure dans le Pilier 2) et le développement des capacités au sein de la police de la circulation pour contrôler et faire appliquer les limites de vitesse.



## Conduite en état d'ébriété

Malgré l'existence d'une loi contre la conduite en état d'ébriété dans la loi sur la circulation, Haïti n'applique aucun contrôle. L'application de la loi exigerait des équipements et une formation, mais c'est un défi accessible à relever. Les campagnes de sensibilisation du public sont un bon outil pour appuyer l'application

de la loi sur la conduite en état d'ébriété. L'éducation scolaire peut aider à empêcher les enfants de monter dans une voiture avec un conducteur ivre, bien qu'il n'y ait pas de lien direct entre l'éducation et la conduite en état d'ébriété.

## Casques

**Selon des études récentes, plus de 80% des chauffeurs de motocyclettes et plus de 95% des passagers ne portent pas de casque<sup>7</sup>. Plus de 36% des victimes des accidents de la route dans la zone métropolitaine de Port-au-Prince sont des chauffeurs de motocyclette<sup>8</sup>.** Cette situation est particulièrement préoccupante et les organisations internationales telles que la BID ont lancé des études et des campagnes sur les casques. Parmi les problèmes liés au port du casque en Haïti, des études récentes<sup>9</sup> ont démontré que le prix, mais aussi les enjeux climatiques et le faible niveau d'application de

la loi jouent un rôle important.

Les campagnes de sensibilisation pour le port du casque seraient nécessaires, mais également un point de référence sur l'expérience des autres pays dans la mise en place de campagnes pour le port du casque. Des mesures prises par l'État à plus long terme appuyant les normes de prix et de sécurité des casques importés seraient également nécessaires.

De plus, les casques en Haïti ne répondent pas aux normes internationales.

## Ceintures de sécurité et systèmes de retenue pour enfants

L'utilisation de ceintures et de systèmes de retenue pour enfants constitue toujours un défi majeur en Haïti. Les transports collectifs tels que des minibus ou tap-tap ne disposent même pas de ceintures, et l'utilisation de ceintures et de systèmes de retenue pour enfants n'est pas bien répandue pour les véhicules privés. L'application de la loi nécessiterait un amendement pour l'utilisation de ceintures et de systèmes de retenue pour enfants, ainsi qu'un plan de renforcement

et une campagne d'éducation/de sensibilisation.

En ce qui concerne les casques, des mesures prises par l'État à plus long terme pour établir les exigences minimales de sécurité des voitures importées seraient nécessaires en Haïti afin d'appuyer la mise en place de ceintures et de systèmes de retenue obligatoires pour enfants (référence au Pilier 3, "voitures plus sûres").

7. TraumAyiti & Humanité et Inclusion, 2019.

8. Rapport synthétique sur l'utilisation des casques à Port-au-Prince, Ministère de la Santé, 2015.

9. Humanité et Inclusion/Handicap International, 2018.





## Transport collectif

Le transport collectif est majoritairement en mauvaise condition en ce qui concerne la sécurité. Il n'y a aucun programme de formation spécifique pour les conducteurs professionnels. Les "Tap-Tap" (minibus utilisés comme transport collectif) sont dans de très mauvaises conditions mécaniques, exposant ainsi les

passagers à un haut niveau de risque.

De plus, le transport mixte (passagers et fret) est très courant en Haïti, ce qui constitue une source d'accidents de la route. Le transport mixte doit être contrôlé par des mesures d'application de la loi.

## Permis de conduire

Ce défi est réalisable pour Haïti. Les écoles de conduite formelles fonctionnent et l'examen de conduite est effectué par la police de la circulation. Cependant, l'examen de conduite est très limité avec très peu de questions et il n'y a pas d'examen pratique. En pratique, l'examen de conduite n'est pas un examen qui peut être considéré comme ayant une valeur en termes de connaissance, pratique et

sécurité. De plus, il convient de mentionner que les conducteurs sont formés à l'utilisation des panneaux de signalisation et du marquage européens, malgré le fait qu'Haïti utilise une combinaison de normes. La combinaison de normes pour les panneaux et les marquages a également des conséquences négatives sur la formation des conducteurs et les licences, avec un impact négatif sur la sécurité.



### PILIER 5 : RÉPONSE POST-ACCIDENT

*Augmenter la réactivité aux urgences post-accident et améliorer la capacité des systèmes de santé et des autres systèmes pour fournir un traitement approprié d'urgence et une réhabilitation à plus long terme pour les victimes d'accidents.*

L'OMS estime qu'environ 10% (1 million de personnes) de la population haïtienne vit avec un handicap permanent. Tous les handicaps ne sont pas un résultat d'un accident de la route, mais selon des ONG telles que Humanité & Inclusion (HI) et Médecins Sans Frontières (MSF), les accidents de la route sont parmi les principaux facteurs de handicap permanent dans le pays. La réactivité post-accident et la réhabilitation à long terme sont ainsi des défis importants auxquels Haïti fait face.

À titre d'exemple, dans une semaine typique d'activité, le centre de traumatologie MSF situé à Martissant, dans la zone métropolitaine de Port-au-Prince, consacre 22% de sa traumatologie aux accidents de la route. Les figures suivantes ont été communiquées : 6,818 victimes admises en traumatologie en une semaine (environ 22% du total des cas admis), y compris 1,479 piétons heurtés par des motocyclettes.



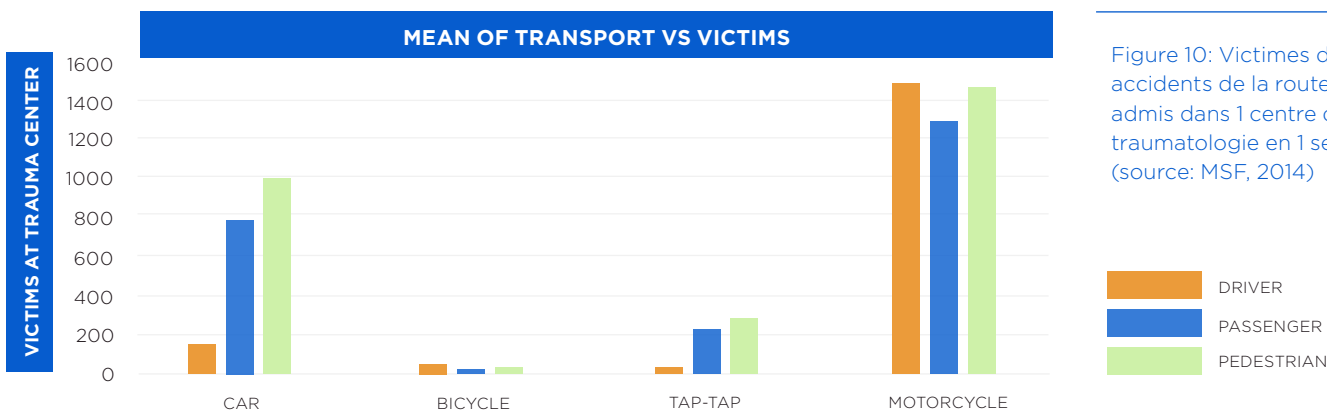


Figure 10: Victimes des accidents de la route admis dans 1 centre de traumatologie en 1 semaine (source: MSF, 2014)

Une autre étude financée par la BID en 2016<sup>10</sup> a été effectuée sur les hôpitaux de la zone métropolitaine de Port-au-Prince. Au cours de l'année 2016, 6,648 victimes ont été hospitalisées. C'est un petit nombre de victimes comparé au centre de traumatologie MSF à Martissant (6,818 victimes en seulement une semaine). Cela peut être expliqué par le fait que tous les hôpitaux publics ne disposent pas de centres de traumatologie et les services d'urgence fonctionnent avec des équipements limités.

## Systèmes de soins pré-hospitaliers

Les ONG nationales en Haïti, tels que STOP accidents, sont très impliquées dans cette zone, avec une application WhatsApp fournissant un système d'avertissement rapide, des numéros de téléphone d'urgence et d'autres organisations comme "Ayiti

Air Anbilans" fournissent une possibilité d'extraction rapide avec hélicoptère. Cependant, dans beaucoup de cas, les usagers blessés de la route sont transportés à l'hôpital par des moyens privés sans informer les autorités.

## Systèmes Hospitaliers de Soins de Traumatologie

Selon les ONG internationales impliquées dans les soins de traumatologie tels que Médecins Sans Frontières (MSF), les centres de traumatologie ne sont pas bien développés en Haïti. Peu de centres

de traumatologie fonctionnent, la plupart d'entre eux sont dans les grandes villes. Dépendamment de l'emplacement de l'accident, l'accès à un centre de traumatologie peut être très complexe.

## Réhabilitation et Soutien aux Victimes avec Facultés Affaiblies

Les ONG internationales comme Humanité & Inclusion/Handicap International (HI) travaillent activement à apporter un soutien aux victimes avec facultés affaiblies. Selon les informations disponibles, les chauffeurs de taxi-moto subissent au moins un

accident important dans les deux premières années d'activité. La prévention et la formation sont pour le moment les deux réponses principales possibles pour réduire les accidents et le risque d'handicap à long terme.

10. Étude analytique et épidémiologique des blessures causées par les accidents de la route en Haïti (BID/OPS, 2017).



## 4. Structure Institutionnelle

L'institution chef de file pour la sécurité routière en Haïti est le Ministère des Travaux Publics, Transport et Communications (MTPTC), mais plusieurs autres institutions sont impliquées sur une base multisectorielle.

Les responsabilités institutionnelles pour relever les défis liés à la sécurité routière en Haïti sont réparties parmi les parties prenantes principales:

Figure 11: Relever les Défis de la Sécurité Routière en Haïti

Institutional structure	Pillar 1					Pillar 2					Pillar 3		Pillar 4				Pillar 5						
	Uniform standard for signs and marking	Leadership & multi-sector coordination	Renew national road safety strategy	Accident data collection and sharing	Sustainable funding mechanism	Accountability & ownership of road planners	Design for all users	Safety on existing roads	Safety on new roads	Capacity building, training, safer roads	Road safety best practices	Safety standards on imported cars	Mandatory technical inspection	Road safety awareness and education	Define and apply speed limits	Drunk-driving law enforcement	Spreading the use of helmet	Seat belts and child restraint systems	Prevent mix transportation	Driver licensing process	Prehospital Care Systems	Hospital Trauma Care Systems	Rehabilitation and Support to Impaired Victims
<b>Organizations</b>	<b>Challenges</b>																						
High level institutions & parliament																							
Ministry of Public Works, Transport & Communication	■	■	■			■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■				
Ministry of Justice and Public Security		■	■									■			■				■				
DCPR (Traffic Police)		■	■	■										■	■	■	■	■	■				
Ministry of Economy and Finance		■	■		■			■				■	■										
Ministry of Education and Professional Training		■	■						■					■									
Ministry of Public Health and Population		■	■										■								■	■	■
DAVCT		■	■	■																	■	■	■
Other organizations (NGOs, media, driving schools etc.)		■	■						■			■									■	■	■
International funding institutions																							



## ***Le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications***

Le Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) est responsable du secteur des transports en Haïti.

Selon la loi organique fixée par le décret du 20 octobre 1983, le MTPTC assure la planification, l'exécution, l'entretien, le contrôle, la supervision, et l'évaluation de toutes les routes. Ces activités comprennent la signalisation routière (horizontale et verticale) et, depuis décembre 2013, la Sécurité Routière.

Les différents services appartenant à la Direction des Transports sont les suivants:

- Le Service des Études et de Planification des Transports: chargé de formuler les stratégies et les objectifs liés au transport terrestre (classement des types de route, mise en place de normes techniques et financières, études des projets routiers y compris la programmation et la préparation des

dossiers d'appel d'offres).

- Service de Construction Routière: chargé de l'exécution de tous les projets routiers (uniquement les réseaux primaires et secondaires) ainsi que les structures d'ingénierie qui en font partie.

- Service de Contrôle du Poids des Véhicules: responsable d'assurer l'application des normes acceptées en ce qui concerne les caractéristiques des véhicules circulant sur les autoroutes afin d'éviter la détérioration prématurée de la chaussée;

- Service d'Entretien Permanent du Réseau Routier National: responsable de l'entretien du réseau routier national (préparation des documents d'appel d'offres, supervision des travaux);

- Unité de sécurité Routière: récemment établie en septembre 2013 avec le soutien de la BID<sup>11</sup>.

## ***Le Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique***

Le Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique est responsable de développer et de mettre en œuvre des politiques et des stratégies de justice et police, dans le cadre de la politique générale définie par le chef du gouvernement (Décret du 28 décembre 2005). En particulier, le Ministère

supervise et contrôle la Police Nationale d'Haïti et assure le maintien de l'ordre public. La Direction de la Circulation et de la Police Routière (DCPR) est un département de la Police Nationale placé sous la direction du Département Central de la Police Administrative.

<sup>11</sup>. Les attributions de cette unité sont: (i) de définir le chemin critique pour la réduction des points noirs sur le réseau routier identifiés à travers l'inventaire des accidents de la route, réalisé par le Service de Circulation des Véhicules et une analyse de la situation existante de l'infrastructure routière; (ii) classer les causes d'accidents et établir un ordre de priorité d'action; (iii) mettre en évidence les défauts de l'infrastructure routière en question; (iv) suivre les études de réhabilitation; (v) vérifier le respect des recommandations lors de l'exécution des travaux; et (vi) préparer et publier un code de sécurité ou de prévention routière.





## ***Le Ministère de l'Économie et des Finances***

Le Ministère de l'Économie et des Finances (MEF) détermine la politique économique et financière du gouvernement, assure la perception des impôts et des taxes. (Décret du 13 mars 1987 modifiant celui du

31 octobre 1983). Le MEF est chargé de déterminer le montant des investissements publics alloués au secteur des transports.

## ***Le Ministère de l'Éducation Nationale et de la Formation Professionnelle***

Dans le cadre de la réorganisation du Ministère de l'Éducation (décret du 23 octobre 1984), un décret du 14 mars 1985 a créé un institut national de formation professionnelle (INFP) dans le but (Art. 25 du décret) de développer une formation professionnelle continue

dans ses domaines de compétence, d'harmoniser et de coordonner les programmes de formation professionnelle. Le ministère peut donc concevoir des programmes de formation professionnelle sur tous les aspects, y compris la Sécurité Routière.

## ***Le Ministère de la Santé Publique et de la Population***

La mission du Ministère de la Santé Publique et de la Population (MSPP) est de garantir la santé du peuple haïtien. Dans ce contexte, le MSPP publie chaque année un livre statistique préparé par le service de statistiques de l'Unité d'Étude et de Programmation (UEP).

Le MSPP a également mis en place un service d'ambulance avec un numéro national, 116. Ce service, le Centre Ambulancier National (CAN) est situé au sein du MSPP et dispose d'une flotte d'ambulances dont trente (30) ont été fournies par une coopération brésilienne.

## ***L'Office d'Assurance Véhicule Contre Tiers (OAVCT)***

L'OAVCT est l'organisme national d'assurance chargé de l'émission et de la gestion de l'assurance obligatoire contre les tiers. L'OAVCT est également

en charge de la collecte et de la gestion des données liées à l'enregistrement des véhicules et des données sur les accidents de la route.



## 3. Partie 2

# Actions de Sécurité Routière

Un grand effort a été déployé dans l'investissement lié à l'amélioration de la sécurité routière en Haïti au cours de la dernière décennie. Des progrès ont été accomplis dans certains domaines avec un grand engagement des Autorités Nationales, des ONG et des partenaires locaux, avec le soutien continu de la BID.

Jusqu'à présent, les défis qui ont été traités comme domaines principaux clés pour l'amélioration de la Sécurité Routière en Haïti couvrent principalement la Gestion de la Sécurité routière ainsi que les Routes plus Sûres et les Usagers Plus Sûrs de la route.

Cependant, les résultats pour relever les défis de la Sécurité Routière sont restés très partiels en raison des lacunes importantes dans les capacités institutionnelles pour entreprendre des actions concrètes, du manque de données précises et complètes et du manque de mesures d'application de la loi.

Les principales interventions sont présentées dans les sections suivantes.

	CHALLENGES	ACTIONS UNDERTAKEN SINCE 2014
<b>PILLAR 1: ROAD SAFETY MANAGEMENT</b> 	<b>Challenge 2:</b> Road Safety Lead Agency	Establishment of a multi-sector Road Safety Round Table Capacity Building to the MTPTC Road Safety Unit
	<b>Challenge 3:</b> National Road Safety Strategy	Establishment of a multi-sector Road Safety Round Table Capacity Building to the MTPTC Road Safety Unit
	<b>Challenge 4:</b> Data Driven Performance Analysis	Establishment of a modern Accident Information System (AIS) Training & Capacity Building to Traffic Police on data collection
	<b>Challenge 1:</b> Eliminating High Risk Roads	Road Safety Audits planned with IDB funding
<b>PILLAR 2: SAFER ROADS AND MOBILITY</b> 	<b>Challenge 3:</b> Safety on existing Roads	Carried out a Road Safety Inspection on RN1, RN2 & RN8
	<b>Challenge 4:</b> Promote Safer New Roads	Integrated Road Safety Audit to all IDB funded rehabilitation projects Trained Staff from MTPTC in Road Safety Inspections (RSI)
	<b>Challenge 5:</b> Promote a culture of Road Safety	Trained Staff from MTPTC in Road Safety Audits (RSA) Conducted Seminars on Road Safety for decision-makers
	<b>Challenge 1:</b> Increase awareness and education	Organized the first Road Safety Week in Haiti NGOs involved in Road Safety Awareness
<b>PILLAR 4: SAFER ROAD USERS</b> 	<b>Challenge 2:</b> Speed Limits	Trained Traffic Police Officers in the use of Speedometers Prepared a Law Enforcement Manual for Traffic Police
	<b>Challenge 4:</b> Helmet	Awareness Campaigns on Helmet
	<b>Challenge 1:</b> Pre-Hospital care system	NGO developed Crash Alert Application
<b>PILLAR 5: POST-CRASH RESPONSE</b> 	<b>Challenge 2:</b> Hospital Trauma Care Systems	Carried out Studies on Hospital trauma Care NGO Trauma Centers in Port-au-Prince
	<b>Challenge 3:</b> Rehabilitation and Support to Impaired Victims	NGO Support to users with disabilities

Figure 12: Réalisations en matière de Sécurité Routière



## 1. Actions de Sécurité Routière appuyées par la BID

### ***Mise en place d'une Stratégie Nationale de Sécurité Routière sur 5 ans***

En 2014, la BID a fourni un soutien au MTPTC pour la mise en place d'une Stratégie Nationale de Sécurité Routière sur 5 ans et un Plan d'Action<sup>12</sup>. Cette stratégie a été approuvée en 2015 et publiée en tant que Stratégie Nationale officielle de Sécurité Routière.

Cette action était une première étape très importante vers une meilleure considération des problèmes de

sécurité routière en Haïti. La stratégie est organisée autour des cinq piliers de la sécurité routière de la Décennie d'Action de l'ONU, avec des objectifs clairs et un Plan d'Action ciblé.

Cette action constituait une contribution majeure en ce qui concerne le Pilier 1 de la Sécurité Routière "Gestion de la Sécurité Routière".

### ***Mise en place d'un Système d'Information sur les Accidents***

Dans le cadre du même soutien pour la Stratégie Nationale de la Sécurité Routière, la BID a soutenu la mise en place d'un système moderne d'information sur les accidents (SIA) au sein de la Direction de la Circulation et de la Police Routière (DCPR).

Ce système a été approuvé comme système officiel et un manuel de l'utilisateur a été publié en 2015<sup>13</sup>. Un programme de formation a été dispensé aux Agents de la Circulation sur l'utilisation du SIA à l'Académie de Police et sur site..

Cette action a été une contribution majeure à la résolution du Pilier 1 de la Sécurité Routière "Gestion de la Sécurité Routière".

Dans une deuxième phase d'appui technique pour le SIA en 2017,

une Application pour tablette Android a été développée, et 20 tablettes ont été fournies à la Police de Circulation pour la collecte de données sur site et la géolocalisation des sites des accidents. Une deuxième phase du programme de formation a été organisée pour plus de 100 policiers, avec le soutien des consultants internationaux.

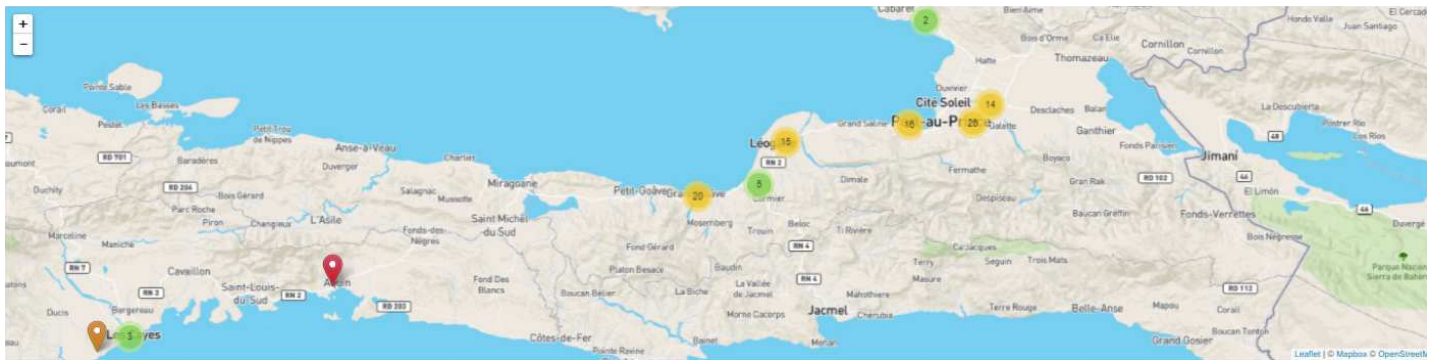


12. <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/StrategieNationale1.pdf>

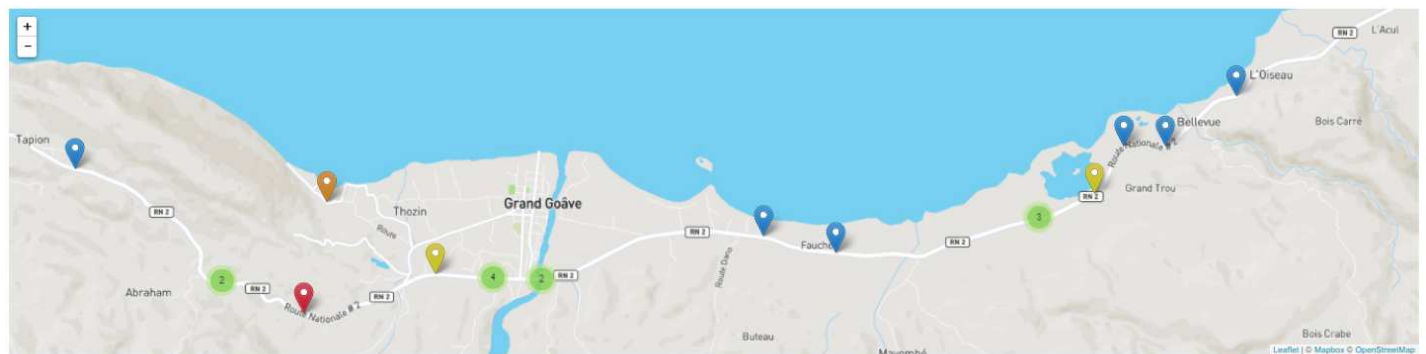
13. <https://www.mtptc.gouv.ht/media/upload/doc/publications/StrategieNationale3.pdf>



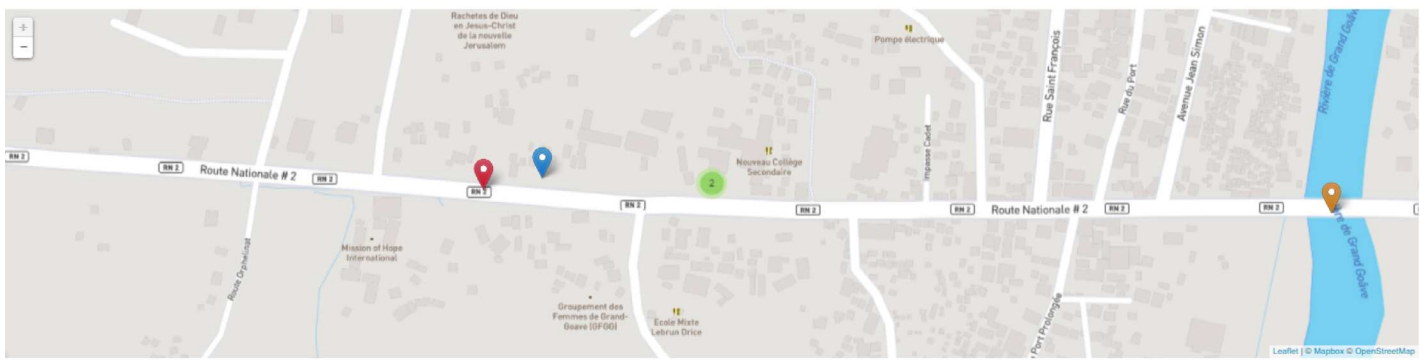
En 2017, le SIA a montré les premiers résultats avec plus de 300 accidents enregistrés au cours des six premiers mois. Les premières éditions des Rapports Statistiques SIA ont été modifiées avec le soutien des consultants sur une période mensuelle de mars 2017 à janvier 2018, y compris la géolocalisation des accidents.



Légende : - Choc matériel - Blessures légères - Blessures graves - Accident mortel



Légende : - Choc matériel - Blessures légères - Blessures graves - Accident mortel



Légende : - Choc matériel - Blessures légères - Blessures graves - Accident mortel







## Renforcement des capacités des agents de la circulation

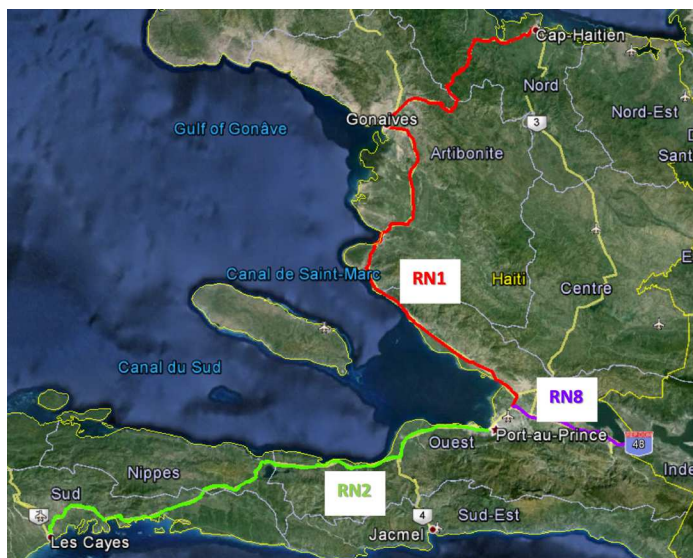
La BID a fourni un appui au renforcement des capacités et une formation à la Direction de la Circulation et de la Police Routière (DCPR) sur l'application de la loi (mesure de la vitesse, dépistage d'alcool et manuel d'application de la loi) avec le soutien d'un Agent de la Circulation Routière française et un formateur international.



## Inspection de Sécurité Routière (RSI)

Une Inspection pilote de la Sécurité Routière (RSI) a été réalisée par un consultant international en 2014 avec le soutien de la BID sur trois sections du réseau routier primaire: RN1, RN2 et RN8.

L'équipe RSI était composée de trois personnes: un Auditeur international de la Sécurité Routière, le chef de l'Unité de Sécurité Routière du MTPTC et un Agent de la Circulation Routière (DCPR).



Il s'agissait de la première Inspection de la Sécurité Routière (RSI) menée en Haïti. Les conclusions de RSI ont fourni des recommandations pour les améliorations de la sécurité routière et l'identification des emplacements dangereux.

De plus, une session d'introduction de trois jours sur les Audits d'Inspection de Sécurité Routière a été dispensée à 10 membres du personnel du MTPTC en 2015 avec le soutien de la BID et une équipe de deux spécialistes internationaux. Cette action a été une contribution majeure en ce qui concerne le Pilier 2 de Sécurité Routière 2 "Routes plus sûres".

Cependant, il est nécessaire de mentionner qu'après son introduction en 2015, le SIA n'a pas été utilisé à l'échelle nationale et ne fonctionne toujours pas de manière régulière.





## Création d'une table ronde multisectorielle

En 2017, la BID a fourni un soutien technique pour la mise en place d'un groupe de coordination multisectorielle sur la sécurité routière appelé "Table Ronde sur la Sécurité Routière". Cette table ronde était composée de représentants du MTPTC

(organisme chef de file désigné), de la Police de la Circulation, du Ministère de l'Éducation, du Ministère de la Justice et de la Population. Des Représentants du Centre Ambulancier et des ONG étaient également invités à participer.

Organization	Function within organization
Haiti Ambulance	Business Manager
Haiti Ambulance	Head of Development
State Secretariat for Population	Adviser
State Secretariat for Population	Adviser
Haiti Red Cross	Coordinator
MTPTC/transport	Head of Road Safety Unit
Traffic Police (DCPR)	Technical Cabinet
OFATMA	General Director
OFATMA	Consultant
MTPTC/transport	Adviser
MTPTC State Secretary	State Secretary

Figure 13: membres de la table ronde sur la sécurité routière

La Table Ronde sur la Sécurité Routière a eu des rencontres chaque semaine et a travaillé sur la mise en place un plan d'action prioritaire pour la Sécurité Routière.

Une des grandes réalisations était l'organisation de la première semaine de sécurité routière en Haïti en mai 2017 avec le soutien de la BID et de l'OPS et la participation active de toutes les institutions, ONG et fondations impliquées. Une autre réalisation

importante était la mise en place d'un groupe de travail pour la collecte de données impliquant la Police de la Circulation, le Centre Ambulancier et STOP Accident.

Cette action constituait une contribution majeure en vue d'aborder le Pilier 1 de la Sécurité Routière "Gestion de la Sécurité Routière" et le Pilier 4 "Usagers plus sûrs de la route".





## Autres initiatives soutenues par la BID

Au cours de la même période, la BID a fourni une assistance technique pour la révision des règles de circulation routière et l'élaboration d'un manuel uniforme pour la signalisation et le marquage en Haïti. Ce travail a été effectué par un consultant international.

La BID a également soutenu une étude nationale, effectuée par un consultant local, pour l'étude et l'analyse des victimes hospitalisées dans des hôpitaux de la zone métropolitaine de Port-au-Prince. Cette étude a été publiée en 2016.<sup>14</sup>

## 2. Autres actions sur la Sécurité Routière

Plusieurs organisations ont lancé des actions sur la Sécurité Routière entre 2015 et 2017 en Haïti. Parmi ces organisations, les plus importantes sont Handicap International, STOP Accidents et la Fondation "Rose et Blanc" (FREB) de l'ancienne Première Dame, Mme Sophia Martelly.

Parmi ces actions, des séances de formation, des programmes d'éducation scolaire et des campagnes publiques de sensibilisation des médias ont été organisés au cours de cette période.

### STOP Accidents

STOP Accidents est une organisation haïtienne créée en 2016 par des médecins et praticiens préoccupés par les accidents de la route et leurs conséquences en Haïti. La mise en place d'une telle organisation est un résultat direct de la forte mobilisation initiée par la mise en place de la Stratégie nationale de la sécurité routière et de la table ronde multisectorielle. En 2017, STOP Accidents a participé activement à la première semaine de sécurité routière en Haïti et a initié des campagnes de sensibilisation dans les écoles et les médias. Plus récemment, STOP ACCIDENTS a également lancé une application d'aide à l'alerte en cas d'accident de la route. Cette application est

largement répandue en Haïti aujourd'hui et aide à alerter les centres d'urgence à recueillir des données importantes sur les accidents de la route. STOP ACCIDENTS fournit également des séances de formation de premier secours.



14. Etude Epidémiologique et Analytique sur les Victimes d'Accident de la Route (VAR) dans l'Aire Métropolitaine, Mr France Garilus, IDB/WHO, 2016



## Humanité et Inclusion (HI)

Humanité et Inclusion (HI), formellement appelé Handicap International, est une ONG internationale avec une très longue histoire et une très longue expérience dans le domaine de la sécurité routière, particulièrement envers les personnes handicapées. En Haïti, HI a développé une stratégie axée sur les soins de réhabilitation et l'inclusion professionnelle et sociale des personnes handicapées. Ces dernières années, et en raison de l'ampleur des accidents de la route en Haïti, HI a lancé un nouveau plan stratégique axé sur l'amélioration de la sécurité routière. Plus spécifiquement, HI préconise et fournit un renforcement des capacités, une formation et un soutien à la population locale sur la sensibilisation à la sécurité routière, des études, un soutien et une sensibilisation aux casques, un soutien pour les soins post-trauma et la réhabilitation après les accidents de la route.

HI contribue activement à relever les défis de sécurité routière en Haïti en tant que partenaire à long terme. En 2019, HI a publié plusieurs articles et études sur l'utilisation des casques et une politique de sécurité routière conforme à la stratégie nationale de la sécurité routière. Entre autres, l'organisation promeut la mise en place d'une agence de sécurité routière, des infrastructures routières plus sûres, une inspection technique obligatoire et un permis de conduire.



## Autres organisations

De plus, d'autres organisations internationales tels que le PNUD et la Mission des Nations Unies pour la Stabilisation en Haïti (MINUSTAH) a fourni un soutien

à la Police de la Circulation Routière Haïtienne pour l'acquisition de véhicules et de motocyclettes pour les patrouilles routières.

# 4. Conclusion sur les Défis et les Réalisations en matière de Sécurité Routière

En ce qui concerne l'ampleur du problème de sécurité routière en Haïti dans tous les domaines, les actions entreprises au cours de la dernière décennie ne semblent pas avoir produit d'impacts importants. Les résultats restent partiels en ce qui concerne la résolution des problèmes liés à la réduction des

accidents de la route.

La structure institutionnelle actuelle ne permet pas de soutenir de manière efficace les actions concrètes de la sécurité routière. L'écart institutionnel a un impact négatif sur la création d'une coordination efficace.





En conséquence, la stratégie nationale de la sécurité routière est restée largement insuffisamment appliquée au cours des dernières années et plusieurs domaines de la Sécurité Routière n'ont pas été abordés du tout, particulièrement les actions liées à l'application de la loi, l'application des normes uniformes de sécurité sur les routes, pour les véhicules et les usagers, et pour produire des données précises.

Malgré quelques efforts des Agents de la Circulation, le Système d'Information sur les Accidents installé et mis en place au sein de la police de circulation d'Haïti a également produit des résultats limités. Puisque l'enregistrement des accidents de la route n'est pas une tâche obligatoire pour les policiers et qu'il y a eu un manque d'engagement de la part des décideurs de haut niveau pour accorder les ressources affectées

au système, cela a causé un effet négatif sur le succès de l'outil.

Les quelques bons résultats obtenus dans la formation et le renforcement des capacités des membres du personnel des Ministères et de la Police de circulation en matière de Sécurité Routière n'ont pas été soutenus par un processus institutionnel capable de déployer ces nouvelles compétences en actions concrètes pour la sécurité routière.

En conclusion, réduire le nombre d'accidents de la route apparaît toujours comme un défi majeur pour le pays. Un leadership fort soutenu par une vision politique sera essentiel pour accomplir des progrès dans ce domaine.

La section suivante fournit des recommandations pour les actions futures.

## 5. Recommandations pour les actions futures

GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE					
Problèmes liés à la sécurité routière	Objectif	Actions recommandées	Résultat/ impact attendu	Ressources nécessaires et mise en place institutionnelle	Délai
La structure institutionnelle actuelle en Haïti ne permet pas une coordination profonde dans le domaine de l'intervention multisectorielle. Le manque de leadership et de vision politique ne permet pas la définition et la mise en œuvre d'actions ciblées de la sécurité routière pour réduire les accidents de la route.	Avoir une coordination multisectorielle sous la direction d'un Organisme chef de file fort avec un pouvoir exécutif pour définir et mettre en œuvre un agenda politique de sécurité routière.	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Établir formellement une Politique Nationale de Sécurité Routière avec un programme politique, des objectifs et des indicateurs de performance clairs.</li> <li>· Nommer officiellement un Organisme chef de file de la Sécurité Routière responsable des résultats politiques.</li> <li>· Évaluer et renouveler la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et le Plan d'Action.</li> <li>· Rendre obligatoire la collecte de données sur les accidents de la route et partager les données statistiques entre la Police, l'OAVCT et les autres intervenants.</li> <li>· Établir une source de financement durable pour les actions de sécurité routière.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Une vision politique claire axée sur la réduction des accidents de la route en Haïti.</li> <li>· Une amélioration de la responsabilité des organisations publiques vis-à-vis des résultats.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Engager une réforme politique pour intégrer formellement la sécurité routière dans l'agenda public de l'état.</li> <li>· Fournir des ressources financières et techniques/un soutien financier et technique pour la mise en place d'une Agence et de capacités affectées.</li> </ul>	Période de dix ans.



## ROUTES ET MOBILITÉ PLUS SÛRES

Problèmes liés à la sécurité routière	Objectif	Actions recommandées:	Résultat/impact attendu	Ressources nécessaires et mise en place institutionnelle	Délai
Le développement de routes plus sûres pour tous les usagers implique de mieux prendre en compte les conditions de sécurité des projets routiers nouveaux et existants, y compris: la conception des routes, les panneaux de signalisation et le marquage, les mesures de sécurité pour les usagers vulnérables, la gestion de la vitesse, les audits de sécurité routière et les inspections.	Atteindre des routes plus sûres pour tous les usagers.	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Reconnaître politiquement les besoins de sécurité et de mobilité pour tous les usagers, y compris les plus vulnérables.</li> <li>· Améliorer la planification routière pour répondre aux besoins de tous les usagers.</li> <li>· Améliorer les normes de conception routière pour mieux inclure les mesures de sécurité pour les Usagers Vulnérables de la Route.</li> <li>· Faire de l'Audit de la Sécurité Routière une procédure obligatoire pour les nouvelles sections et les sections réhabilitées sur les corridors des principaux axes routiers.</li> <li>· Identifier et corriger les emplacements dangereux sur le réseau routier principal.</li> <li>· Rendre les Inspections de Sécurité Routière une inspection périodique standard dans le cadre de l'entretien périodique des routes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· La sécurité routière est intégrée dans toutes les étapes de la conception, construction et l'entretien des routes.</li> <li>· L'Audit de la Sécurité Routière (RSA) est obligatoire pour tous les projets de construction et de réhabilitation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Soutien technique et financier pour établir des capacités techniques de sécurité routière au sein des services routiers.</li> </ul>	Période de cinq ans

## VÉHICULES PLUS SÛRS

Problèmes liés à la sécurité routière	Objectif	Actions recommandées	Résultat/impact attendu	Ressources nécessaires et mise en place institutionnelle	Délai
Améliorer les normes de sécurité des véhicules importés nécessite la mise en place de règles particulières avec un ensemble d'exigences minimales sur les véhicules importés telles que la limite d'âge et les normes passives de sécurité. Maintenir un niveau de sécurité de la flotte de véhicules en Haïti nécessite la mise en place de centres d'inspection de véhicules, de procédures et de règles pour tester les conditions de sécurité des véhicules.	Avoir des véhicules plus sûrs sur les routes haïtiennes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Rechercher un accord politique régional sur le niveau standard minimal de sécurité pour les véhicules importés.</li> <li>· Établir formellement des règlements sur les véhicules importés.</li> <li>· Établir formellement une inspection technique obligatoire des véhicules avec des normes minimales de sécurité en Haïti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Les voitures importées doivent respecter un ensemble minimum de normes de sécurité (âge, sécurité passive etc.).</li> <li>· La flotte de véhicules circulant en Haïti répond à un ensemble minimum de conditions de sécurité en effectuant formellement des inspections périodiques des véhicules.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Établir un ensemble minimum de normes de sécurité pour les véhicules importés en Haïti.</li> <li>· Fournir une assistance technique pour mettre en place des centres d'inspection technique en Haïti au sein du MTPTC.</li> <li>· Permettre l'accès aux subventions pour renouveler la flotte de transport collectif (bus, minibus, tap-tap etc.) avec l'assistance de l'état.</li> </ul>	Période de dix ans.





## USAGERS DE LA ROUTE PLUS EN SÉCURITÉ

Problèmes liés à la sécurité routière	Objectif	Actions recommandées	Résultat/impact attendu	Ressources nécessaires et mise en place institutionnelle	Délai
Le changement de comportement est un élément important des défis de la sécurité routière. Un changement à long terme nécessite la mise en place d'une culture de sécurité routière à tous les niveaux de la société, y compris les décideurs, la formation et la sensibilisation.	Promouvoir une culture de sécurité routière parmi les usagers.	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Rechercher un engagement des hauts décideurs politiques dans la promotion des efforts de Sécurité Routière en Haïti.</li> <li>· Lancer des programmes d'Éducation de Sécurité Routière dans les écoles.</li> <li>· Mettre à jour le système de formation et de permis de conduire des conducteurs.</li> <li>· S'engager dans des partenariats publics privés pour la sensibilisation à la sécurité routière.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Engagement politique atteint avec un consensus pour relever les défis de la sécurité routière.</li> <li>· La sécurité routière est incorporée dans l'éducation et la formation formelles.</li> <li>· Réformer le processus d'octroi de permis de conduire.</li> <li>· La politique gouvernementale appuie activement les campagnes de sensibilisation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Le MTPTC et l'organisme chef de file de la sécurité routière s'engagent pour le processus d'octroi de permis de conduire.</li> <li>· Le Ministère de l'Éducation doit établir un programme scolaire formel de sécurité routière.</li> <li>· Les médias publics s'engagent dans la promotion de pratiques plus sûres et de sensibilisation.</li> </ul>	Période de cinq ans.

## RÉPONSE POST-ACCIDENT

Problèmes liés à la sécurité routière	Objectif	Actions recommandées	Résultat/impact attendu	Ressources nécessaires et mise en place institutionnelle	Délai
Les services post-accident, les centres d'urgence et de traumatologie en Haïti ne sont pas équipés pour agir rapidement et de manière efficace après un accident.	Avoir une réponse post-accident plus efficace.	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Promouvoir des systèmes d'intervention d'alerte rapide.</li> <li>· Mettre en place une stratégie du secteur pour le développement des centres de traumatologie en Haïti.</li> <li>· Améliorer les systèmes de réhabilitation à moyen et à long terme pour les victimes handicapées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Les interventions d'urgence sont rapides et efficaces</li> <li>· Les centres de Traumatologie / d'urgence sont équipés afin de traiter les usagers grièvement blessés.</li> <li>· Les systèmes de réhabilitation à long terme sont en place pour accompagner les victimes handicapées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Soutien technique et financier pour appuyer le Ministère de la Santé dans la mise en place des services d'urgence efficaces.</li> <li>· Établir des centres de traumatologie avec les équipements nécessaires et la formation du personnel.</li> <li>· Mise en place de centres de réhabilitation à long terme et un appui au renforcement des capacités.</li> </ul>	Période de dix ans.

Note Technique

# Sécurité Routière en Haïti

