



USAID | HAITI

FROM THE AMERICAN PEOPLE

Rapport de la journée de réflexion sur la régulation de la circulation des motocyclettes en Haïti



Décembre 2011

Préparé par le projet LOKAL/SLGD pour Tetra Tech ARD
au titre du Contrat No. 521-C-00-0009-00 avec l'USAID/Haiti

Table des Matières

Remerciements.....	1
Contexte de l'activité	2
I. Méthodologie et sens de la démarche	2
II. Leçons de la journée	3
III. Diagnostic de la situation de la circulation des motocyclettes : le constat à partir de l'expérience des communes	4
IV. Procédure relative à la circulation sur la voie publique.....	5
Etape 1. Expertise et obtention de la police d'assurance à l'OAVCT.....	6
Etape 2. Obtention de la carte d'enregistrement et de la plaque d'immatriculation.....	6
Etape 3. Obtention du permis de conduire.....	7
V. Résolutions de la journée	8
Conclusion	10
Annexe 1 - Informations sur les étapes à suivre par les propriétaires et conducteurs de motocyclettes pour circuler sur la voie publique	11
Annexe 2 - Liste de participants	15

Remerciements

Le projet USAID/LOKAL adresse ses plus vifs remerciements à toutes les institutions qui ont répondu à son invitation à l'occasion de la journée de réflexion sur la régulation des motocyclettes, organisée le 13 décembre 2011 au Centre Sofihdes, Pétion-ville. Comme nous persistons à le croire, le succès de ce genre de rencontre dépend de la contribution des acteurs impliqués dans la conception et la mise en œuvre des politiques destinées à répondre aux besoins de la population. Pour tous ceux qui ont pris part à cette journée de réflexion, c'était une occasion exceptionnelle pour mieux comprendre le secteur et les défis qu'il pose aux initiatives de régulation prises par les autorités locales. Dans cet ordre d'idées, nous nous faisons le plaisir de vous communiquer les fruits des échanges et résolutions de la journée avec l'espoir qu'ils renforceront la synergie et le partenariat entre la police, la mairie, la DGI, l'OAVCT, les syndicats et les autres acteurs concernés par la question, ce pour la protection des vies des usagers de la route et le bien-être de la population toute entière.

Contexte de l'activité

Engagé dans le renforcement des capacités des élus et des cadres des collectivités territoriales haïtiennes, le projet Limye ak Óganizasyon pou Kolektivite yo Ale Lwen (LOKAL), financé par l'USAID et mis en œuvre par Tetra Tech ARD en collaboration avec le Ministère de l'Intérieur apporte depuis le début de l'année, une assistance technique à trois communes partenaires (Saint-Marc, Marmelade, et Cabaret) dans l'élaboration et la mise en œuvre d'arrêtés municipaux visant à mieux réguler la circulation des motocyclettes sur leur territoire, en collaboration avec le service de la circulation, les juges de paix, les syndicats de transporteurs et la société civile.

L'analyse de ces expériences menées avec les acteurs communaux fait ressortir des problèmes juridico-institutionnels dans le secteur qui vont au-delà des communes et dont la recherche de solutions nécessite une concertation avec des responsables nationaux des directions les plus concernées.

Pour promouvoir la concertation sur cette importante question et aider les acteurs à trouver ensemble les solutions concrètes et pratiques aux problèmes liés à la circulation des motocyclettes, LOKAL a pris l'initiative d'organiser une journée de réflexion avec les acteurs clés du secteur.

Cette journée de réflexion s'est tenue à un moment où de nombreuses voix s'élèvent par rapport au cas d'accident de plus en plus répétés et le manque de contrôle de l'Etat sur les motocyclettes. Selon les observations réalisées à Cabaret, Marmelade et Saint-Marc, moins de 10% de motocyclettes disposent de plaques d'immatriculation. Le nombre de conducteurs de motos détenant des permis est également très faible. Il y a un véritable désordre qui s'est instauré dans ce cadre qui doit être corrigé le plus rapidement possible pour assurer la sécurité de la population. Dans cet effort, chaque secteur doit jouer sa partition – pas de manière isolée – mais en concertation avec les autres acteurs. C'est donc un pari collectif où il est défendu à un secteur de prétexter impuissance car, devant l'ampleur de la circulation des motocyclettes, il est urgent pour les autorités d'agir en vue d'assurer le respect du code de la route et la protection des vies humaines.

I.- Méthodologie et sens de la démarche

L'objectif principal de l'atelier a été de promouvoir une réflexion concertée entre les acteurs clés sur les mesures les plus importantes à prendre pour une meilleure régulation de la circulation des motocyclettes.

L'atelier a permis à la DGI, la Direction de la Circulation et de la Police Routière, l'OAVCT, les syndicats de chauffeurs et des responsables communaux de discuter sur les différents problèmes techniques et/ou institutionnels observés dans le pays en matière de circulation de motocyclettes.

Dans l'ensemble, l'atelier était centré sur les expériences des communes en termes de régulation de la circulation. La démarche a été hautement participative et interactive avec des travaux en sous groupe et présentations des résultats en plénière, suivi de discussion et débat pour clarification et précision.

Quatre activités étaient réalisées au cours de la journée. Dans un premier temps, les participants ont jeté un regard *prospectif* sur la circulation. Il leur a été demandé de dire comment ils imaginaient la circulation sur le territoire en 2015 si les initiatives déjà en cours aboutissent. Cet exercice a offert à tous l'opportunité de visualiser et de décrire les progrès qu'ils espèrent voir réaliser dans la régulation de la circulation des motos.

Par la suite, les communes ayant pris des initiatives en matière de régulation de la circulation ont partagé leur expérience, d'abord en sous groupe puis en plénière. Ils ont fait état des problèmes qui ont motivé leurs efforts de régulation, les actions entreprises, les acteurs avec lesquels ils ont travaillé, les résultats obtenus et non obtenus, et les obstacles rencontrés.

La troisième activité était consacrée à la clarification de la procédure à suivre par les propriétaires et conducteurs de motocyclettes pour circuler sur la voie publique. Les formalités à accomplir ont été identifiées et ordonnées avec l'aide des participants. Dans le cadre de cette activité, les participants étaient amenés à voir pour chaque formalité, la disponibilité du service correspondant dans les villes de province, le montant officiel des taxes ou droits à payer, les coûts additionnels pour avoir les pièces exigées, et les déplacements requis pour avoir accès au service.

Suite à la réflexion sur la procédure de régulation et les problèmes technico institutionnels relevés, les participants ont travaillé sur les mesures concrètes et urgentes à adopter pour faire face aux problèmes de la circulation et avancer vers une régulation efficace. Réunies en sous groupe sur les divers problèmes de régulation (plaque d'immatriculation, permis de conduire, normes de conduite etc.), les participants ont proposé un ensemble de mesures prioritaires de deux principaux types : 1) des mesures concrètes visant une solution dans l'immédiat au problème ; 2) des mesures plus structurelles visant une réponse à moyen ou long terme.

II.- Leçons de la journée

La journée de réflexion a offert aux différents acteurs l'occasion de se rencontrer pour discuter d'un problème commun. Pour les municipalités, il s'agissait d'un échange sur les stratégies et méthodes utilisées pour réguler la circulation sur leur territoire. A ce titre, chaque commune a appris quelque chose de l'expérience des autres. Pour les structures de l'Etat, cette journée a initié un processus de travail commun dans un domaine où les compétences sont partagées. La police intervient en matière de permis et dans le respect des normes de la circulation ; la DGI est responsable des plaques d'immatriculation et intervient également en matière de permis ; l'OAVCT est responsable de l'assurance des conducteurs. Enfin, pour les syndicats et

organisations de la société civile qui appuient les structures de l'Etat chargés de réguler la circulation des motocyclettes, ils pourront mieux faire passer les revendications et attentes des conducteurs et de la population tout en les sensibilisant pour le respect des normes établies.

De tout ce qui précède, force est de reconnaître que la régulation de la circulation des motocyclettes nécessite une coordination de l'action de toutes ces structures. Et l'accepter est un pas significatif pour la réussite des interventions.

III.- Diagnostic de la situation de la circulation des motocyclettes : le constat à partir de l'expérience des communes

Plusieurs communes haïtiennes ont pris des initiatives pour réguler la circulation des motocyclettes sur leur territoire. Les responsables municipaux de Port-au-Prince, Marmelade, Cabaret et Saint- Marc, par exemple, ont réuni les acteurs concernés par la question et ont pris des arrêtés rappelant aux conducteurs l'obligation qui leur est faite de respecter le Code de la route. Par la même occasion, ces municipalités ont cherché d'une part à contrôler le flux de motocyclettes en circulation sur leur territoire par l'instauration d'un mécanisme d'enregistrement et d'autre part à combler certaines lacunes du Code en ce qui concerne le chargement et le stationnement des motocyclettes.

Sous-tendant ces initiatives municipales, un constat de plus en plus criant au fur et au mesure que l'on s'éloigne de la zone métropolitaine de Port-au-Prince : la plupart des conducteurs de motocyclettes n'ont ni assurance ni permis de conduire, et circulent sans plaque. Bon nombre d'entre eux n'ont pas la formation requise pour circuler sur la voie publique. Ce désordre est source de problèmes majeurs, notamment des accidents de circulation. Selon un responsable de la santé, les soins aux accidentés de motocyclettes consomment une part non négligeable du budget alloué au secteur de la santé. Et aujourd'hui, les accidents de motocyclettes représentent l'une des premières causes de décès sur les routes haïtiennes, si ce n'est pas la première.

L'absence de contrôle rigoureux sur l'immatriculation des motocyclettes encourage un marché informel florissant de motos volées. Des délinquants profitent de l'informalité qui règne dans le secteur pour perpétrer des crimes à motos, sans crainte de détection.

C'est pour faire face à ces différents problèmes que certains maires ont cherché à réguler la circulation des motocyclettes. Par ailleurs, outre le fait que la mairie est chargée par la loi de fixer les points de stationnement des véhicules, les maires sont les principales autorités chargées d'assurer la gestion des affaires locales ; chaque fois qu'il y a un problème dans la commune, ils sont donc sollicités.

Les principaux problèmes que les communes représentées à la journée de réflexion (Cabaret, Saint-Marc, Marmelade, et Cap Haïtien) cherchent à résoudre à travers leurs interventions sont les suivants :

- 1) Non respect des normes de la circulation
- 2) Surcharge des motocyclettes
- 3) Difficulté d'identification des motocyclettes, de leur conducteur et/ou des propriétaires
- 4) Stationnement anarchique obstruant la voie publique et causant des accidents de circulation
- 5) Tenue non appropriée des conducteurs
- 6) Refus de porter les casques
- 7) Absence de plaque d'immatriculation dans les motocyclettes

Noter qu'à de rares exceptions (la zone métropolitaine ou presque toutes les motocyclettes portent une plaque d'immatriculation), les problèmes sont pratiquement les mêmes d'une commune à une autre. L'expérience partagée par les participants de Saint-Marc, Cabaret et Marmelade a révélé les principales dispositions prises, pour réguler la circulation, dont :

- l'élaboration d'un arrêté rappelant les grandes dispositions du Code et statuant sur des points précis liés au problème observé au niveau de la commune ;
- l'implication des acteurs (étatiques et non étatiques) concernés par la régulation du secteur ;
- l'établissement de points de stationnement ;
- la conduite de campagnes de sensibilisation sur les normes de sécurité routière.

A partir des échanges au sein des groupes, il est révélé que très peu de résultats sont obtenus. Dans ces communes, beaucoup de conducteurs n'ont toujours ni permis, ni plaque d'immatriculation ni police d'assurance. En plus, ils continuent pour leur grande majorité à passer outre l'arrêté et le Code de la route.

En guise d'explication, les participants ont fait remarqué que la DGI, l'OAVCT, et le service de la circulation ne sont pas en mesure de fournir les services y relatifs à la population. Et ils soulignent, par ailleurs, que pour le contrôle des normes de circulation, l'effectif de la police est insuffisant. D'autres obstacles ont aussi été cités : migration accélérée au sein de la commune ; l'entrée de motocyclettes par contrebande dans le pays ; l'absence de signalisation au niveau de certaines communes, et ; la faiblesse structurelle des syndicats de chauffeurs.

IV.- Procédure relative à la circulation sur la voie publique

Pour avoir une vue compréhensive et claire des procédures en vigueur, les participants ont fait le point sur les différentes pièces requises pour circuler avec une moto, en commençant par l'achat

de la moto auprès d'un concessionnaire local ou étranger. Les principales procédures sont ainsi tracées :

- 1) Expertise de la motocyclette et obtention d'une police d'assurance au niveau de l'OAVCT ;
- 2) Obtention de la carte d'enregistrement et de la plaque d'immatriculation¹ au niveau de la DGI ;
- 3) Obtention du permis de conduire après examen au niveau de la Direction de la Circulation et de la Police Routière.

A chacune de ces étapes, le conducteur doit accomplir une série de formalités qui sont indiquées ci-dessous.

Etape 1.- Expertise et obtention de la police d'assurance à l'OAVCT

A ce stade le propriétaire, muni du certificat de vente, des bordereaux de douane et de carte d'identification nationale, se présente au bureau de l'OAVCT. La motocyclette est inspectée. Suite à l'inspection, si tout est correct, il est habilité à recevoir sa police d'assurance. Pour la première expertise, il doit payer 125 gourdes et 1.500 gourdes pour la police d'assurance.

Par rapport à cette formalité, plusieurs problèmes sont soulignés par les participants. D'abord, l'OAVCT ne dispose pas de bureaux dans bon nombre de communes. Et dans les rares communes où il est établi, ses services ne touchent pas les motocyclettes. Ainsi, les propriétaires de motocyclettes sont obligés de se rendre à Port-au-Prince pour les formalités liées à l'expertise et à la police d'assurance. Ces déplacements occasionnent, dépendamment de leur commune d'origine, des dépenses additionnelles pour le transport, la nourriture et éventuellement l'hébergement – une situation qui n'est pas de nature à encourager les conducteurs de motocyclettes à accomplir les formalités exigées par la loi.

Par ailleurs, beaucoup de propriétaires de motocyclettes en circulation en Haiti ne peuvent pas soumettre les papiers exigés par l'OAVCT pour l'expertise et la police d'assurance, car leurs motocyclettes sont arrivées dans le pays par contrebande. La question est de savoir comment l'Etat doit-il s'y prendre pour faire face à ce problème ?

Etape 2.- Obtention de la carte d'enregistrement et de la plaque d'immatriculation

C'est la Direction Générale des Impôts (DGI) qui délivre les plaques d'immatriculation. Avant de recevoir une plaque, le propriétaire de motocyclette doit d'abord présenter son matricule et produire sa déclaration définitive d'impôt sur le revenu. Ensuite, il doit obtenir une carte d'enregistrement. Pour ce faire, il doit présenter le certificat de vente ou les papiers de douane de la moto. Ces formalités remplies, la DGI délivre la plaque contre paiement de la taxe prévue par

¹ Pour les motocyclettes, contrairement aux véhicules, ce n'est pas la maison de vente qui effectue les démarches en vue de l'obtention de la plaque.

la loi. Le montant de la taxe est ainsi fixé : 250 gourdes pour les motos taxis et entre 500 et 700 gourdes pour les motos privées.

Pour les plaques d'immatriculation, les participants des différentes communes ont souligné les mêmes problèmes que pour la police d'assurance. Compte tenu de l'incapacité de la DGI à fournir ce service dans les villes de province, les conducteurs de motocyclette doivent se rendre à Port-au-Prince avec tous les coûts que cela engendre. En plus, le manque de coordination entre la DGI, l'OAVCT et la Direction de la Circulation et de la Police Routière (DCPR), obligent les propriétaires de la motocyclette à entreprendre plusieurs voyages à Port-au-Prince ou à passer plusieurs jours pour accomplir toutes les formalités requises.

Etape 3.- Obtention du permis de conduire

L'obtention du permis implique deux institutions : la Direction de la Circulation et de la Police Routière et la Direction Générale des Impôts. Pour avoir le permis, le conducteur de la motocyclette doit soumettre deux photos, passer un examen audiovisuel, et réussir un test théorique et pratique de conduite. Il n'est pas encore possible pour un conducteur d'obtenir son permis au niveau de sa commune. Un voyage à Port-au-Prince s'avère indispensable, avec tous les coûts que cela entraîne.

Les participants ont regretté le fait que la majorité des conducteurs n'ont pas de permis. Ils ont surtout mis l'accent sur les conditions d'octroi des permis et sur le contrôle des auto-écoles fonctionnant sur le territoire. A propos des conditions d'octroi, ils soulignent que certaines fois il y a une certaine complaisance dans la délivrance des permis. Pour ce qui est des écoles, le problème vient de ce que des autorisations sont accordées à des écoles qui ne maîtrisent pas le Code. D'autre part, on relève que le processus d'autorisation ne respecte pas toujours les dispositions du Code.

Malheureusement, l'adhésion des propriétaires et/ou conducteurs de motocyclettes aux procédures fondamentales décrites ci-haut semble varier inversement avec la distance de Port-au-Prince, où toutes les formalités doivent être accomplies. Les dépenses additionnelles que les conducteurs de motos devraient assumer pour faire les multiples déplacements requis à Port-au-Prince constituent certainement un facteur majeur de résistance. Mais il n'est pas le seul. Comme noté ci-dessus, il y a une quantité non-négligeable de motocyclettes en circulation qui ont été importées illégalement. En plus, plusieurs participants à la journée de réflexion ont noté que les habitants de leurs villes n'aiment pas se rendre à Port-au-Prince en général où ils ne se sentent pas en sécurité.

Les représentants de l'OAVCT et de la Direction de la Circulation ont cité des actions entreprises dans le passé, par leurs structures respectives, pour envoyer des équipes périodiquement dans les villes de provinces pour délivrer des polices d'assurance et permis de conduire aux propriétaires et/ou conducteurs. Ce processus a cependant visé surtout les automobiles et il s'est arrêté en raison du faible nombre de conducteurs à se présenter pour

remplir ces formalités. Le Directeur Général de la DGI a informé les participants des initiatives déjà entreprises par sa Direction pour installer des équipements informatiques au sein des Directions Départementales des Impôts et des Agences Locales d'Impôts (ALI) pour qu'elles soient mises en réseau afin de délivrer des plaques d'immatriculation aux contribuables établis dans les villes de province. Il s'agit d'un processus en cours de réalisation.

Pendant ce temps, l'incapacité actuelle des principales structures étatiques concernées par la régulation des motos (OAVCT, DGI, et DCPR) à rapprocher leurs services aux habitants des communes pour l'accomplissement des formalités, constitue une contrainte majeure à l'amélioration de ce secteur.

Devant les contraintes observées, quelles sont les actions faut-il adopter pour réguler la circulation des motocyclettes sur le territoire national ? C'est l'objet des résolutions adoptées à la fin de la journée de réflexion.

V.- Résolutions de la journée

Après discussion et échanges sur les problèmes relatifs à la circulation des motocyclettes, les participants ont entrepris une réflexion sur les mesures concrètes et pratiques à adopter pour réguler la circulation. Il s'agissait pour les participants de discuter des problèmes et de s'entendre sur les mesures.

Objectifs visés par les participants à travers leurs propositions:

- 1) Réduire les accidents de circulation causant des handicaps et des pertes en vies humaines ;
- 2) Assurer le respect des principes de la circulation.

Objectifs spécifiques

- 1) Eviter les déplacements susceptibles d'entraîner des coûts excessifs et de décourager les conducteurs à accomplir les formalités ;
- 2) Eviter les désordres liés au mauvais stationnement des motocyclettes ;
- 3) Identifier les motocyclettes en circulation et leurs propriétaires ;
- 4) Aider les conducteurs à respecter les normes de la circulation ;
- 5) Eviter les excès de vitesse qui sont souvent source d'accident ;
- 6) S'assurer que les conducteurs disposent de permis de conduire suivant les procédures définies par la loi.

Actions envisagées

- 1) Brigades à constituer par la DGI, l'OAVCT et la Direction de Sécurité et de Police Routière et à envoyer dans les principales villes du pays pour faciliter l'accomplissement par des propriétaires et conducteurs de motos des formalités exigées par la loi.

- 2) Régulation des écoles de conduite par la police. A ce niveau, la police doit encourager la création des écoles et aider à la formation des instructeurs.
- 3) Etablissement ou renforcement des bureaux déconcentrés de DGI, d'OAVCT et de DCPR avec délégation de compétence pour délivrer les services relatifs à la circulation des motocyclettes (plaques, polices d'assurance et permis de conduire)
- 4) Contrôle plus systématique de la police pour intervenir en cas de violation des normes de la circulation

Stratégies à utiliser

Pour la pleine réussite de ces actions, une coordination est envisagée entre la mairie, la police, la DGI, l'OAVCT et les syndicats.

- 1) Lorsqu'au niveau d'une commune, on décide de réguler la circulation des motocyclettes, le maire doit rencontrer les acteurs étatiques (Police, Ministères des Travaux Publics, DGI, OAVCT, Juge de paix ou Commissaire du Gouvernement) et non étatiques (syndicats de conducteurs de motocyclettes et organisation représentative de la société civile) concernés par la question.
- 2) Avec ces acteurs, le point sera fait sur les différents aspects du problème (ex. conduite sans casque, sans permis, sans plaque d'immatriculation, non respect des normes de chargement etc.)
- 3) Une fois les violations les plus caractérisées du Code de la route identifiées, les acteurs contactent les structures établies à Port-au-Prince qui ont un rôle dans la régulation, en attendant la disponibilité des services sur le territoire de la commune. Une correspondance sera accordée aux responsables de la DGI, de l'OAVCT et de la Direction de la Circulation et de la Police Routière. Dans la lettre, la mairie fait état du problème et de la résolution adoptée par les acteurs au niveau local pour réguler la circulation, avec indication des principaux problèmes auxquels la mairie va s'attaquer. Il sera demandé à l'institution d'effectuer une brigade au sein de la commune. La période pourra être indiquée dans la lettre, à charge par l'institution de préciser la date qui lui convient. Par ailleurs, dans le calendrier qui sera proposé par la mairie de concert avec les acteurs locaux, l'ordre des interventions des brigades sera respecté : l'OAVCT pour la police d'assurance, la DGI pour la plaque d'immatriculation et la Direction de la Circulation et de la Police Routière pour le permis.
- 4) Chaque administration réagit sur le calendrier et désigne une personne avec laquelle la mairie concernée doit maintenir le contact pour le suivi.
- 5) La réaction de l'administration est discutée avec les acteurs locaux et une entente sur la stratégie sera trouvée pour mobiliser les conducteurs et/ou propriétaires de véhicules sur la date où l'institution se présentera dans la commune pour permettre l'accomplissement des formalités prévues par la loi.
- 6) Le contact sera établi et maintenu avec la personne désignée pour échange et planification.

- 7) Une fois que la commune confirmera qu'un nombre minimum de conducteurs se sont inscrits (nombre minimum convenu par les structures de l'Etat avec la police et les syndicats), la mission sera réalisée.
- 8) La mairie procédera à l'évaluation des résultats et transmettra les informations relatives au nombre de conducteurs ayant accompli les formalités aux autres structures concernées pour leur prise en compte dans le cadre de la mission à réaliser.

Mise en œuvre des mesures de régulation envisagées

Pour l'expérience de régulation de la circulation des motocyclettes, l'OAVCT, la DGI et la Police peuvent initier les premières activités au niveau des communes de Saint-Marc et de Cabaret qui ont déjà pris des mesures pour réguler la circulation des motocyclettes sur leur territoire. A partir des résultats obtenus au niveau de ces communes, le modèle pourra être appliqué dans les autres communes.

A côté des problèmes qui peuvent être résolus par la police, de concert avec la DGI, l'OAVCT, la mairie et les syndicats, deux autres problèmes semblent nécessiter une intervention des instances supérieures de l'Etat. Le premier concerne les motocyclettes entrées en Haiti par contrebande. Ces motocyclettes ne peuvent en aucune façon répondre aux exigences de l'OAVCT. Alors, il y a lieu d'une part pour la Douane de prendre des mesures visant à freiner ces pratiques et d'autre part pour le Gouvernement de statuer sur la situation des motocyclettes entrées illégalement sur notre territoire. Par ailleurs, le manque d'emploi dans le pays fait que le secteur des motocyclettes est très convoité par les jeunes en quête d'emploi. Des mesures visant à améliorer les conditions de transport dans le pays et à promouvoir l'emploi méritent d'être adoptées parallèlement aux efforts de régulation.

Conclusion

En définitive, la circulation des motocyclettes – compte tenu de son ampleur et des préjudices qu'il crée dans la société – représente une question d'intérêt général. Il interpelle donc toutes les structures chargées à un niveau ou à un autre d'intervenir dans le secteur. En ce sens, la journée de réflexion s'est révélée utile pour avoir permis aux acteurs de voir de plus près les problèmes relatifs à la circulation des motocyclettes et les pistes de solution en vue d'une action plus concertée. La réussite de ces initiatives ne pourra s'apprécier qu'à travers les actions effectivement mises en œuvre. Tout en se réjouissant d'avoir pris une telle initiative, nous espérons que les vœux émis lors de la journée de réflexion par les représentants des institutions, soient mis à profit pour arriver à une plus grande dynamisation afin que dans le plus bref délai, la circulation des motocyclettes soit mieux régulée sur l'ensemble du territoire.

Annexe 1

Informations sur les étapes à suivre par les propriétaires et conducteurs de motocyclettes pour circuler sur la voie publique

Lorsqu'un particulier achète une motocyclette en Haïti, il y a tout un processus à suivre pour arriver à obtenir valablement l'autorisation de circuler légalement sur la voie publique. Le tableau qui suit tente de récapituler toutes les démarches à entreprendre auprès des institutions et/ou organismes désigné(es) à cet effet par la Loi et les règlements y relatifs.

Les informations contenues dans ce tableau ont été collectées tant auprès des agents préposés aux services désignés qu'auprès d'un échantillon de propriétaires et conducteurs venus expressément remplir lesdites formalités. Aussi, les informations ont été recroisées de façon à permettre la prise en compte de certains aspects pratiques, notamment les questions liées aux délais, à la qualité du service, aux frais réellement perçus, etc.

En présentant dans un seul document tout le cheminement pratique et légal à parcourir pour conduire une motocyclette sur la voie publique, le projet USAID-LOKAL vise à faire mieux connaître les différentes procédures en vigueur et à faciliter leur accomplissement, et ce faisant – à contribuer à une meilleure régulation des motocyclettes en Haïti.

Nous prions aux lecteurs de nous faire part de toute erreur ou omission détectée dans le tableau en nous envoyant un courriel à l'adresse suivante : sreid@ardinc.com. Cette diligence de votre part nous permettra de corriger et d'actualiser le tableau.

No	Formalités	Institutions	Frais requis	Pièces exigées	Lieu de livraison du service	Temps requis	Observations sur le service
Etape 1 - Expertise et Police d'Assurance							
1.1	Faire la première expertise de la motocyclette et soumettre la fiche d'expertise et autres pièces exigées <i>pour saisie informatique</i>	Office d'Assurance des Véhicules Contre Tiers (OAVCT)		Bordereaux de douanes, contrat de vente ou anciennes cartes d'assurance et d'enregistrement (<i>si la moto était déjà en service</i>)	Avenue Charles Sumner, Port-au-Prince, Haïti	En général, l'accomplissement des différentes procédures pour l'obtention de la police d'assurance peut prendre une journée	Ce service fonctionne sur la cour de l'institution Une fiche d'expertise remplie accompagnée des pièces exigées est acheminée au Service informatique pour la collecte des données par l'agent d'expertise. Cela peut prendre plusieurs heures
1.2	Paiement à la caisse OAVCT		1500 gourdes	Carte d'identité ou Matricule fiscal			
1.3	Paiement à la caisse DGI (<i>à proximité de la caisse OAVCT</i>)	DGI	137 gourdes		Avenue Charles Sumner, Port-au-Prince, Haïti		
1.4	Service de livraison (<i>signature par l'agent préposé et remise de la police d'assurance et du document d'expertise</i>)	Office d'Assurance des Véhicules Contre Tiers (OAVCT)		Reçu de paiement (<i>caisse OAVCT</i>)	Avenue Charles Sumner, Port-au-Prince, Haïti		

No	Formalités	Institutions	Frais requis	Pièces exigées	Lieu de livraison du service	Temps requis	Observations sur le service
Etape 2 - Carte d'enregistrement et plaque d'immatriculation							
2.1	Faire une seconde expertise de la motocyclette (la première est faite par l'OAVCT)	Direction Centrale de la Police Routière (DCPR)/ Service d'inspection des véhicules de la circulation		1) Bordereaux de douanes ; 2) Contrat de vente ou anciennes cartes d'assurance et d'enregistrement (si la moto était déjà en service) ; 3) Police d'assurance récemment délivrée ; 4) Copie document d'expertise	Autoroute de Delmas, Delmas 2 (à proximité de l'ancienne aviation militaire)		
2.2	Réclamation du document d'expertise signé contre paiement audit bureau		150 gourdes			Environ 10 à 15 minutes	
2.3	Paiement à la DGI de la taxe contre livraison de la carte d'enregistrement et surtout la Plaque d'immatriculation	Direction Générale des Impôts (DGI)	Pour motos taxis, 250 gourdes; Pour motos privées de 1 à 2 cylindres, 500 gourdes ; de 2 à 4 cylindres, 700 gourdes	1) Bordereaux de douanes ; 2) Contrat de vente ou anciennes cartes d'assurance et d'enregistrement (si la moto était déjà en service) ; 3) Police d'assurance récemment délivrée 4) Copie document d'expertise ; 5) Déclaration définitive d'impôts et matricule fiscal	Autoroute de Delmas, Delmas 2, au même local de la DCPR (à proximité de l'ancienne aviation militaire)	Environ 2 heures ou plus	Sont ajoutés aux documents soumis, un récépissé qui sera saisi au Service informatique de la DGI pour traitement, puis impression de la carte d'enregistrement pour signature par le Directeur de la DGI et un policier préposé à cela par la DCPR

No	Formalités	Institutions	Frais requis	Pièces exigées	Lieu de livraison du service	Temps requis	Observations sur le service
Etape 3 - Permis de conduire (Type C)							
3.1	Suivre formation théorique relative (Cf.: <i>article 46 du Décret du 26 mai (année 2006) sur la circulation des véhicules</i>)	Auto école de la place	À déterminer par cette dernière (coût différent de celui exigé pour la conduite automobile)	Curriculum vitae, groupe sanguin et certificat médical (audiovisuel), lettre manuscrite et photos de date récente		Environ 3 à 4 semaines suivant aptitude et/ou régularité	Les auto-écoles pour l'apprentissage de la conduite moto sont rares. En principe, les frais pour les tests théorique et pratique sont pris en compte au moment du versement de la somme exigée par l'auto école
3.2	Passation du test théorique contre permis d'apprendre (Cf.: <i>respectivement articles 58 et 60 du décret précité</i>)	Service d'inspection des véhicules de la circulation		Carte étudiant délivrée par l'auto école et 2 photos d'identité	Autoroute de Delmas, Delmas 2 (<i>à proximité de l'ancienne aviation militaire</i>)	Quelques minutes tout au plus	Il y a deux catégories de personnes à passer les tests: - les candidats issus d'une auto école, et - les candidats libres
3.3	Passation du test pratique (Cf.: <i>toujours article 60 du décret précité</i>)	Service d'inspection des véhicules de la circulation		Carte étudiant délivrée par l'auto école et certificats audio visuel et autres	Autoroute de Delmas, Delmas 2 (<i>à proximité de l'ancienne aviation militaire</i>)	30 minutes au plus	Les premiers ne paient pas au moment des tests tandis les second paient environ 50 gourdes pour les frais d'inscription au test théorique et une certaine valeur s'ils ne disposent pas de moto pour le test pratique
3.4	Paiement contre reçu de caisse et prise de photo au service compétent du Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)	Direction Générale des Impôts (DGI)	500 gourdes	Certificat de réussite des tests, matricule fiscal	Nouveau local à l'avenue Christophe, à proximité de <i>Kafou Tifou</i>	Variable suivant la demande	
3.5	Réclamation du permis	Direction Générale des Impôts (DGI)		Reçu de caisse de la DGI			Les candidats libres ou ceux qui se présentent pour le renouvellement font leur réclamation à la DGI tandis que la première catégorie le fait à l'auto école

N.B.: A noter que le permis peut être obtenu indépendamment des deux premières étapes. Un conducteur peut l'obtenir sans être propriétaire de motocyclette. En ce sens, les formalités y relatives peuvent se faire à tout moment. Cependant, le simple fait d'être propriétaire d'une motocyclette ne vous à habilité à conduire si vous n'avez pas de permis.

Annexe 2

Annexe 2 : Liste des Participants

Noms et Prénoms	Fonction/Institution
PNH	
1. Valery Thony	PNH, Saint-Marc
2. Jean Eugène	PNH, Cabaret
3. Estinord Frantz	Superviseur, service de la circulation à Pétion-Ville
4. Monélus Jean Gospel	Responsable du service de la circulation à Pétion-Ville
DGI	
5. Joseph Robert	Directeur Général, DGI
6. Morlan Miradin	Directeur des Opérations, DGI
OAVCT	
7. Blaise Schiller	Directeur, suivi
Mairies	
8. Archedou Barnel	Administrateur, Saint-Marc
9. Elvariste Jean-Robert	Maire, Marmelade
10. Beon Wilbrode	Maire, Cap-Haïtien
11. Joseph Pierre Mary	Formateur, UPC, Cap-Haitien
12. Thomas Wills	Maire, cabaret
13. Louisma Carlos	Directeur du service fiscal, Cabaret
Ministère de l'Intérieur, des collectivités territoriales et de la Défense Nationale	
14. Chavannes Marc	Directeur adjoint DCT, MICTDN
Société civile	
15. Joseph Edzer	Président, Fédération des Transporteurs de l'Artibonite
16. Retour Retes	Président, Fédération des Transporteurs Publics Haïtiens
17. Thelus Theriel	Formateur, Fédération des Transporteurs Publics Haïtiens
18. Augustin Murat	Syndicat des Chauffeurs et Propriétaires de Véhicules du Bas-Artibonite
19. Datus Vladimir	Syndicat des Chauffeurs et Propriétaires de Véhicules du Bas-Artibonite
20. Louis Laurent	Program development specialist, USAID-HRI
21. Jacques Maurice	Conseil des 50, Saint Marc
22. Innocent Ernst	Conseil des 50, Saint Marc
Concessionnaire de motocyclettes	
23. Perpignand Didier	Représentant Apollo Motors

