



La situation des droits de la personne humaine dans les marchés et le transport en commun du Nord-est d'Haïti

Rapport des enquêtes menées en mars 2012 par l'équipe de Moniteurs et Monitrices bénévoles de la Jurimédia au niveau des 13 communes du département du Nord-est, dans le cadre du programme de monitoring des droits humains de l'organisation

Cap-Haïtien, Juin 2012

Avec la collaboration du :



Et l'appui de :



Avertissements

Les idées et opinions exprimées dans ce document sont de la responsabilité exclusive de Jurimédia et n'engagent en aucune manière la National Endowment for Democracy (NED) dont le support financier a facilité la réalisation des enquêtes.

Remerciements

Le Conseil exécutif de Jurimédia tient à remercier :

1. Les Moniteurs et Monitrices encadreurs du RADDH/Nord-est (Réseau Actions pour la Démocratie et les Droits Humains) sans la collaboration désintéressée desquels ces enquêtes n'auraient jamais pu être conduites ;
2. La NED pour son appui financier à travers le projet de Renforcement du RADDH dans le Nord-est qui nous a permis d'engager les actions de monitoring des droits humains ;
3. Tous les informateurs qui ont accepté de répondre aux questions de nos enquêteurs ;
4. L'équipe technique de Jurimédia qui a mobilisé toutes ses énergies et tout son savoir-faire pour la réussite de cette initiative ; en particulier le Chargé de projet Joseph Délice qui a mobilisé les Moniteurs et Monitrices bénévoles du Nord-est et a participé à la saisie et à l'analyse des données ; le Chargé de projet Rico Chéristin qui a coordonné l'enquête, organisé la base de données et procédé à l'analyse des données et à la rédaction du rapport; le Directeur de programme Abdonel Doudou qui a supervisé le déroulement de l'enquête et la rédaction du rapport ;
5. L'équipe administrative qui a apporté tout son support à nos techniciens dans ce processus.

SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| Résumé exécutif | 4 |
| A. Introduction | 7 |
| B. Méthodologie de l'enquête | 7 |
| C. Présentation, analyse et interprétation des résultats | 9 |
| D. Conclusions et recommandations | 19 |
| E. Annexes | 21 |
| - Listes des enquêteurs et des sites couverts par les deux enquêtes | |
| - Questionnaires d'enquête | |

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Le présent rapport décrit les principaux résultats de deux enquêtes conduites par la Jurimédia en collaboration avec son équipe de vingt-six (26) Moniteurs et Monitrices encadreurs du RADDH (Réseau d'Action pour la Démocratie et les Droits Humains) répartis dans les treize (13) communes du département du Nord-est, au cours du mois de mars 2012.

Ces enquêtes ont été conduites auprès d'informateurs clés trouvés sur place dans 65 marchés et 58 « gares » (entendre par là les *stations*, c'est-à-dire tous endroits où des conducteurs de véhicules ou motards de transport public attendent des passagers) au niveau des 13 communes du Nord-est. Il s'agissait pour Jurimédia d'évaluer, de manière objective, le niveau de garantie de respect de la vie, de la dignité, de l'intégrité, de la santé et de la sécurité des personnes évoluant dans les marchés et dans le transport public de cette région. Notre but ultime est de dresser le tableau des violations de droits de la personne humaine les plus courantes dans ces deux secteurs afin d'attirer l'attention des autorités concernées et de la société civile sur la gravité du problème et sur les mesures de redressement appropriées.

Pour la réalisation de ces enquêtes, les 26 Moniteurs et Monitrices bénévoles du RADDH/Nord-est ont été déployés dans les 13 communes du département (à raison de deux par commune) munis de deux lots de questionnaires distincts portant sur les deux thèmes. Ces outils contiennent les aspects suivants :

- L'infrastructure des marchés publics et des gares routières ;
- La gestion des marchés publics et des gares routières ;
- Les conditions sanitaires des marchés publics et des gares routières ;
- Les dispositifs sécuritaires mis en place dans les marchés publics et des gares routières ;
- Les conditions du transport des passagers.

Au niveau des marchés, les catégories d'informateurs interrogés sont les suivantes :

- a. 56 marchands (des)
- b. 1 responsable de marché (ou gérant)
- c. 4 membres de CASEC
- d. 2 maires
- e. 1 notable¹.

Au niveau des stations de transport public, les enquêteurs ont interrogé :

- a. 6 chauffeurs de camions ou d'autobus
- b. 1 responsable de gare
- c. 49 motards ou conducteurs de taxi-moto
- d. 2 passagers.

Les questionnaires remplis ont été saisis dans un fichier Excel qui a facilité par la suite l'analyse des données et l'interprétation des résultats.

Les enquêtes ont révélé des résultats, sinon surprenants, du moins assez préoccupants touchant la situation des infrastructures utilisés pour les gares et les marchés, les modes de

¹ Les enquêteurs avaient pour consigne d'interroger l'informateur disponible et disposé à leur accorder l'entrevue au moment de leur visite au site concerné.

gestion, les conditions sanitaires ou les conditions de sécurités. Parmi ces constats accablants, nous pouvons citer :

- Plus de 92% marchés publics et 95% des gares routières fonctionnent dans des espaces inappropriés ;
- Mauvais état des infrastructures routières ;
- Absence de structure de gestion au niveau des marchés publics et des gares (environ 50% des marchés publics sont livrés à eux-mêmes);
- Dans 90% des gares et 80% des marchés publics, les chauffeurs et des marchands (des) ne sont pas contraints de payer des taxes pour la maintenance des espaces occupés;
- 93% des gares et 77% des marchés publics sont dépourvus d'un bloc sanitaire ;
- Absence de point d'eau au niveau de 74% des marchés et 100% des gares recensés ;
- Le niveau d'insalubrité est très élevé (75% et 74% respectivement pour les marchés et les gares inventoriés) ;
- Absence de service de nettoyage ou d'hygiène dans 52% des marchés et 64% des gares ;
- 52% des gares et 29% des marchés occupent des espaces à risque d'accident/danger à l'encontre des usagers ;
- Des actes de violence et de banditisme sont souvent perpétrés au niveau de 10% des gares et 7% des marchés publics, tandis que 92% des marchés et 83% des gares ne bénéficient d'aucune présence ou de patrouille policière régulière;
- Environ 90% des conducteurs de motocyclette n'ont pas adopté les mesures sécuritaires (port de casque, d'écouteur pour leur téléphone mobile, etc.) ;
- Absence de contrôle des conditions d'embarquement des passagers dans les camions et sur les motocyclettes, etc.

Principales recommandations

Au vu de telles observations, la Jurimédia et le RADDH/Nord-est plaident pour que des mesures urgentes soient adoptées pour assurer le respect de la vie et de la dignité, la santé et la sécurité de tous les utilisateurs des marchés publics et des gares routières dans le département du Nord-est. Nous en appelons à l'intervention des autorités concernées (pouvoirs locaux aussi bien que représentants du pouvoir central) pour la prise des mesures spécifiques que voici :

- a. Construire des marchés publics et des gares routières modernes répondant au standard minimal au niveau de chaque commune du département ;
- b. Etablir des comités de gestion pouvant collecter et gérer dans la transparence les fonds versés par la population comme participation à l'entretien des marchés et des gares ;
- c. Contrôler l'embarquement des camions et des motocyclettes pour éviter les surcharges et d'autres situations portant atteinte à la vie, à l'intégrité ou à la dignité des êtres humains ;
- d. Prendre des arrêtés municipaux visant à contrôler le fonctionnement des motocyclettes (papier, permis de conduire, équipement de protection des conducteurs, etc.) ;
- e. Initier des campagnes de sensibilisation sur l'importance de l'hygiène au niveau des marchés et des gares ;

- f. Mettre en place un système de contrôle des marchandises mises en vente au niveau des marchés en vue de protéger la santé de la population ;
- g. Mettre en place des dispositifs de sécurité (des patrouilles policières) au niveau des marchés publics et des gares ;
- h. Instaurer plus de contrôle des élus locaux (Maires, CASEC) sur le fonctionnement des marchés publics;
- i. Déplacer les marchés et les gares routières improvisés et placés au bord de la rue ou dans un endroit dangereux en vue de protéger la population contre tous cas d'accident ;
- j. Prendre des mesures d'interdiction de transporter à bord des camions et des motocyclettes des personnes et des animaux en même temps ;
- k. Assurer la formation des chauffeurs et des motards ;
- l. Exécuter des travaux de réaménagement réguliers des routes ;
- m. Repenser le transport en commun dans le département.

A. INTRODUCTION

En 1966, des Etats ont adopté les Pactes internationaux relatifs aux droits civils et politiques (dont le droit à la vie et à l'intégrité physique) et aux droits économiques, sociaux et culturels (dont le droit à la santé), instruments contraignants ratifiés par l'État haïtien qui s'est engagé à promouvoir et à protéger ces droits en faveur de toute population haïtienne. Ces droits individuels, inhérents à tout être humain concernent la vie, l'intégrité de la personne, la sécurité sociale, la vie familiale, la participation à la vie culturelle, accès au logement, à l'alimentation, à l'eau, aux soins de santé, à l'éducation.

En réalité, les premiers constats démontrent que les différents gouvernements haïtiens n'ont pas pu permettre à la grande majorité défavorisée de jouir de ces droits dont dépendent leur épanouissement et leur développement. Certes, nous ne pouvons pas ignorer l'existence de certaines institutions mises en place visant à protéger ou même à garantir les droits fondamentaux des citoyens, mais l'écart entre la réalité et l'idéal souhaité reste encore énorme. L'extrême niveau de pauvreté de la population, le taux élevé de l'analphabétisme, la précarité des soins de santé offerte à la population, les risques élevés auxquels est exposé la vie des citoyens, pour ne citer que ceux-là, sont des exemples probants de violation de droits humains enregistrés en Haïti.

Ainsi, dans le cadre de ses activités de plaidoyer et de surveillance de la situation des droits humains au niveau du département du Nord-est, la *Jurimédia* de concert avec son *Réseau de moniteurs et de monitrices* a réalisé, en mars 2012, deux enquêtes simultanées sur la situation des droits de l'homme au niveau du fonctionnement des marchés et du transport public dans les 13 communes du département.

A travers ce rapport, la JURIMEDIA et le réseau entendent attirer l'attention de tous les acteurs impliqués, soit directement ou indirectement dans le fonctionnement de ces deux secteurs importants de la vie sociale et économique du pays, sur les conditions de vie de la population et la nécessité d'engager des actions concrètes d'amélioration des services offerts par ces deux secteurs d'activité. Le présent document présente donc la méthodologie des enquêtes, l'exposé et l'interprétation des résultats ainsi que des recommandations aux autorités compétentes.

B. METHODOLOGIE DE L'ENQUETE

Dans le souci d'attirer l'attention des acteurs locaux sur le degré de respect de la vie, la dignité, la santé et la sécurité des personnes évoluant dans les marchés et le transport publics du département du Nord-est, la Jurimédia conjointement avec son réseau de moniteurs et monitrices avait réalisé une enquête au niveau de 65 marchés publics et 58 gares routières, dans lesquelles 63 camions et 608 motocyclettes ont été inventoriées.

Pour la réalisation de ces enquêtes, 26 moniteurs et monitrices, membres du RADDH (Réseau d'Action pour la Démocratie et les Droits Humains du Nord' Est) ont été déployé dans les 13 communes du département, à raison de deux (2) par commune. Ils ont été chacun muni de deux questionnaires, l'un portant sur la situation des droits de l'homme dans les marchés publics et l'autre sur la situation des droits de l'homme dans le transport public du département. Les données collectées par ces questionnaires tiennent globalement compte des aspects fondamentaux suivants :

- L'infrastructure des marchés publics et des gares routières

- La gestion des marchés publics et des gares routières
- Les conditions sanitaires des marchés publics et des gares routières
- Les dispositifs sécuritaires mis en place dans les marchés publics et des gares routières
- Les conditions du transport des passagers

En ce qui a trait à la méthodologie, il convient de signaler que nous n'avons pas défini préalablement un échantillonnage proprement dit. La qualité des données repose sur le nombre des répondants. Dans chaque commune, les enquêteurs avaient seulement comme exigence de cibler tous les centres commerciaux publics (marchés publics) et toutes les gares routières ayant une certaine visibilité au point de vue de leur importance et de leur fréquentation au niveau des centres villes et ou des sections communales. Ce qui importe à souligner qu'il existe bien d'autres marchés publics et gares n'ayant pas été couverts par ces enquêtes en raison de leur distance et de leur difficulté d'accès, car les moyens disposés pour cette activité étaient très faible.

Deux méthodes ont été utilisées par les enquêteurs pour collecter les informations analysées dans ce rapport. Il s'agit tout d'abord, de l'observation des espaces logeant les marchés et les gares, ensuite le questionnement des unités de leur groupe cible, selon les critères définis, soit un répondant par marché public et gare routière. Donc, les chiffres avancés pour le dénombrement des marchés et des gares recensés sont respectivement attribués au nombre des informateurs. Les catégories d'informateurs visés sont les suivantes :

Pour les marchés publics, ce sont :

- 1) Les marchands (des)
- 2) Les responsables de marché (les gérants)
- 3) Les membres de CASEC
- 4) Les maires
- 5) Les notables.

Pour le transport public, ce sont :

- 1) Les chauffeurs de camions ou d'autobus
- 2) Les responsables des gares
- 3) Les conducteurs de motocyclette (Taxi moto)
- 4) Les passagers

Les questionnaires remplis ont été automatiquement saisis dans un fichier Excel qui a facilité par la suite l'analyse des données et l'interprétation des résultats.

C. PRESENTATION, ANALYSE ET INTERPRETATION DES RESULTATS

I- PROFIL DES REpondANTS

Comme déjà indiqué, 123 personnes ont été interrogées dans le cadre de ces enquêtes, soit 65 répondants pour les marchés publics et 58 pour le transport public. Les tableaux suivants présentent la répartition des personnes interrogées selon leur profil pour chaque secteur d'activité.

Tableau 1- Distribution des répondants selon leur profil pour les marchés publics

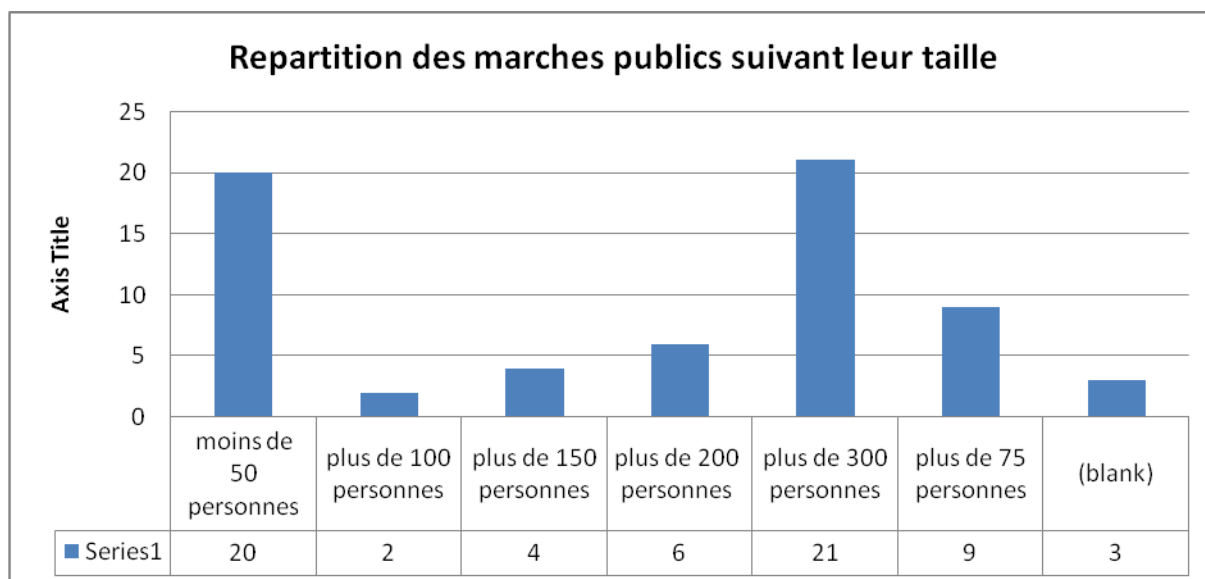
| Profil des répondants | Nombre |
|------------------------------|---------------|
| CASEC | 4 |
| Marchands (des) | 56 |
| Maires | 2 |
| Notable de la zone | 1 |
| Responsable du marché | 1 |
| (blank) | 2 |
| Grand Total | 65 |

Environ 86% des répondants de l'enquête relative à situation des droits de l'homme dans les marchés publics sont les marchands et marchandes. Cette catégorie d'informateurs a été privilégiée par les enquêteurs compte tenu de leur implication directe dans le fonctionnement quotidien des marchés.

Par ailleurs, il convient de souligner que suivant le nombre de personnes fréquentant en moyenne les différents marchés inventoriés, nous les avons ainsi catégorisés :

- Marchés fréquentés par plus de 300 personnes, 32%
- Marchés fréquentés par plus de 200 personnes, 9%
- Marchés fréquentés par plus de 150 personnes, 6%
- Marchés fréquentés par plus de 100 personnes, 3%
- Marchés fréquentés par plus de 75 personnes, 14%
- Marchés fréquentés par plus de 50 personnes, 31%

Le graphe ci-dessous, illustre cette catégorisation :



Séries 1 : correspond au nombre de marchés pour chaque catégorie

Tableau 2- Distribution des répondants selon leur profil pour le transport public

| Profils des informateurs | Nombre d'informateurs |
|------------------------------|-----------------------|
| Chauffeurs | 6 |
| Passager | 2 |
| Responsable de gare routière | 1 |
| Conducteurs de motocyclette | 49 |
| Grand Total | 58 |

Pour le transport public, ce sont les conducteurs de motocyclette qui ont été les informateurs privilégiés dans le cadre de cette enquête avec 85% des répondants. Donc, suivant la répartition des répondants selon leur profil par secteur d'activité et suivant leur importance, nous pouvons les classer en cinq (5) catégories pour les marchés publics et en quatre (4) catégories pour le transport public. L'illustration des groupes d'intéressés interrogés dans le cadre de ces enquêtes est représentée par les graphes suivants :

II - INFRASTRUCTURE DES MARCHES PUBLICS ET DES GARES ROUTIERES

- **Localisation des marchés publics et des gares routières au niveau des centres villes et des sections communales**

Ces enquêtes ont été réalisées au niveau des 13 communes et des 36 sections communales du département du Nord' Est. Le tableau suivant présente la répartition des marchés publics et des gares routières recensés dans les centres-villes et dans les sections communales.

Tableau 3 : Répartition du nombre des marchés publics et des gares routières au niveau des centres villes et des sections communales

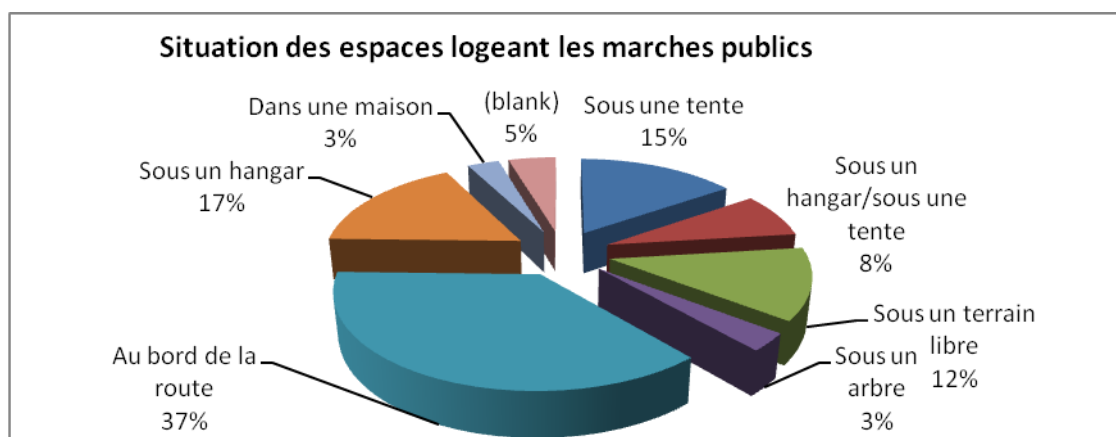
| Row Labels | Nombre de marchés publics | Nombre de gares routières |
|------------|---------------------------|---------------------------|
|------------|---------------------------|---------------------------|

| | | |
|---------------------|-----------|-----------|
| Centre-ville | 25 | 37 |
| Sections communales | 40 | 21 |
| Grand Total | 65 | 58 |

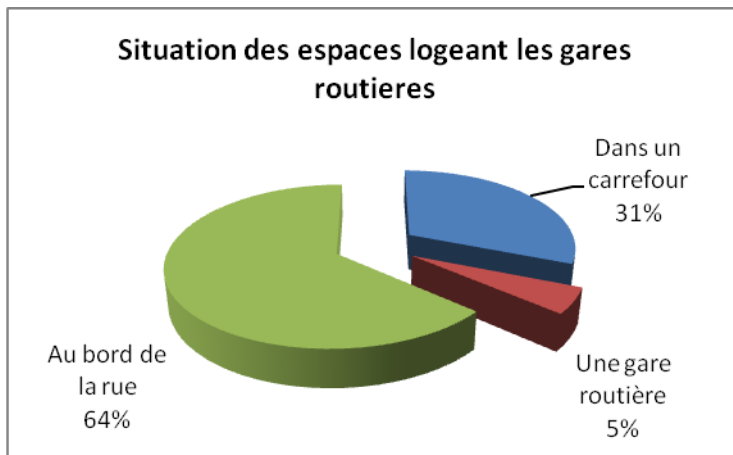
Environ 61% des marchés publics recensés dans le département se trouvent au niveau des sections communales.

- **Etat des locaux logeant les marchés publics et les gares routières**

Les marchés publics et les gares routières sont généralement des espaces publics qui sont respectivement destinés à la commercialisation et à l'organisation de la question relative au transport en commun dans le milieu urbain et rural. De part leur infrastructure, ces espaces devraient disposer d'un ensemble de services destinés aux différents utilisateurs, tels : des lieux d'attente, de guichets spécialement pour les gares, des toilettes, des douches, etc ... Malheureusement, les données recueillies de l'enquête ont révélé que les espaces réservés pour le fonctionnement de ces deux secteurs d'activités tant au niveau des sections communales qu'au niveau des centres villes se trouvent globalement dans une situation alarmante. Seulement 3% des marchés publics recensés dans le département du Nord 'Est fonctionnent dans une maison construite à cet effet (Marché « nan kan » à Perches et le marché « lase » à Sainte Suzanne). Environ 37% fonctionnent au bord d'une route suivi de 17% et de 15% fonctionnant sous une tente et sous un hangar. *Le graphe suivant illustre la configuration des locaux logeant les marchés publics recensés.*



La situation des gares routières inventoriées ne fait pas grande différence. Seulement 3 gares routières sur 58, soit 5% fonctionnent dans un espace aménagé pour gérer les activités de transport en commun et répondant plus ou moins au standard minimal requis ; nous pouvons citer entre autres, la gare du marché de la commune de Capotille, la gare près de l'école de l'Univers et « estasyon gawoutyè » de Ouanaminthe, . Donc, la grande majorité des gares (environ 95%) fonctionnent au bord de la rue et dans un carrefour. Le graphe suivant illustre bien cette configuration.



Donc, on peut déduire que la localisation/positionnement des marchés publics et des gares routières ne garantit pas vraiment le droit à l'intégrité physique de leurs utilisateurs. D'ailleurs, plusieurs de ces gares et de ces marchés publics se logeant au bord de la rue ou dans un carrefour, selon les informations recueillies par l'enquête, sont des espaces occupés souvent arbitrairement par les chauffeurs de camions, les conducteurs de motocyclette et des marchands (des).

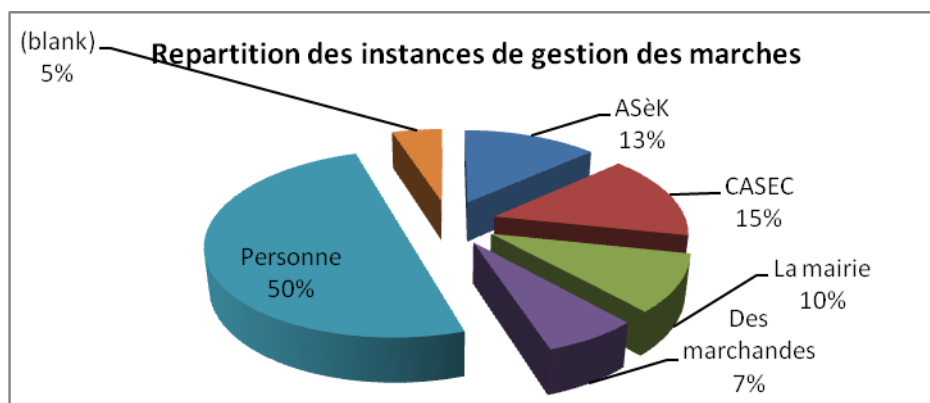
Tableau 4 : Répartition des gares routières suivant les espaces occupées

| Positionnement des stations | # de stations /Gares |
|-----------------------------|----------------------|
| Dans un carrefour | 18 |
| Une gare routière | 3 |
| Au bord de la rue | 37 |
| Grand Total | 68 |

III - GESTION DES MARCHES PUBLICS ET DES GARES ROUTIERES

- **Structure de gestion des marchés publics et des gares**

Les données de l'enquête n'ont révélé aucune structure de gestion transparente de ces espaces publics. Par structure de gestion transparente, nous entendons un comité cogestion composé d'une part, de marchandes, d'élus locaux et de notables et d'autre part de chauffeurs, de syndicats et d'élus locaux pour assurer respectivement le fonctionnement quotidien des marchés et des gares au bénéfice de la population. Les données recueillies indiquent que 50% des marchés sont livrés à eux-mêmes, c'est-à-dire personne n'est chargé de les gérer ; 13% sont gérés par des ASEC, 10% sont à la charge des mairies, 15% par les CASEC et des marchandes gèrent environ 7% de ces marchés. Pour ce qui concerne les gares routières, nous n'y avons également identifié aucune structure de gestion ; sauf une association de syndicats fonctionnelle au niveau de la gare routière assurant le transport Ouanaminthe – Cap-Haitien. Le graphe suivant permet saisir la réalité du mode de gestion mis en place au niveau des marchés publics du département du Nord'Est.



- **Paiement de taxes au niveau des marchés et des gares**

L'un des problèmes majeurs auquel font face les élus locaux est celui du financement des collectivités territoriales. Faute de ressources suffisantes, ces collectivités dépendent de l'administration centrale, bien que la constitution de 1987 reconnaisse leur autonomie. Certes, nous reconnaissons que certaines communes ne disposent pas effectivement de ressources à exploiter pouvant contribuer à leur financement, mais au niveau de bon nombre d'elles, les ressources sont disponibles mais elles ne sont pas bien gérées, voir exploitées. Ce constat nous renvoie directement à l'analyse des mécanismes mis en place par les autorités locales pour gérer les marchés publics et les gares routières et les rentabiliser pour un meilleur service (assainissement, toilettes, etc.) au profit de la population. **Malheureusement, tout est essentiellement abandonné aux particuliers, qui organisent comme bon leur semble ce secteur.**

Ainsi, l'enquête révèle qu'au niveau de 90% gares, on ne perçoit aucun montant entre les mains des chauffeurs de véhicule. Aussi, aucun cas de paiement d'une taxe de stationnement par les conducteurs de motocyclette n'a été enregistré au niveau des gares inventoriées. C'est presque la même situation qui règne dans les marchés publics. Les marchands (des) de 80% des marchés faisant l'objet de l'enquête n'ont aucune obligation de contribuer pour la maintenance des espaces. Au niveau du maigre pourcentage des marchés dans lesquels les marchands (des) sont contraints de payer des taxes, ce sont des agents de la DGI, des mairies et des responsables des marchés qui sont les principaux collecteurs.

Tableau 5 : Répartition des collecteurs selon leur profil

| Profil des collecteurs | Nombre de marchés |
|------------------------|-------------------|
| Agent de la DGI | 4 |
| Délégué de ville | 1 |
| Gérant du marché | 2 |
| La mairie | 4 |
| Personne | 51 |
| (blank) | 3 |
| Grand Total | 65 |

Les autorités ont intérêt à freiner ce vagabondage et prendre en main leur responsabilité afin de régulariser la situation dans laquelle fonctionne la majorité des marchés publics et des gares routières existants dans les 13 communes du département du Nord' Est. De telle mesure

permettrait d'améliorer les services offerts à la population et d'élargir l'assiette fiscale des collectivités.

IV – CONDITION SANITAIRE DES MARCHES PUBLICS ET DES GARES ROUTIERES

- **Installation de système sanitaire (latrines) au niveau des marchés publics et des gares routières**

La situation sanitaire des marchés publics et des gares routières est très critique. Les services de base sont quasi-inexistants. On dirait même que ce sont des espaces inappropriées destinées à recevoir à la longueur de journée des individus qui y passent souvent une bonne partie de leur temps. Les données recueillies indiquent que 93% et 77% respectivement des gares et des marchés publics fonctionnent sans la présence d'un bloc sanitaire ou de latrines pouvant desservir les passagers et tous les utilisateurs de ces espaces.

En cas de besoin, les données ont révélées que les usagers utilisent les latrines des maisons avoisinantes ou se rendent dans les bois/savane. Malheureusement, cette situation constitue d'éminents dangers pour l'environnement et la vie de la population.

Tableau 6 : Répartition des marchés publics et des gares routières suivant les endroits fréquentés par les utilisateurs en cas de besoin physiologique

| Endroits fréquentés par les utilisateurs des marchés et des gares | Nombre de gares | | Nombre de marchés publics | |
|--|------------------------|-------------|----------------------------------|-------------|
| Latrine d'un particulier située près du marché | 37 | 64% | 21 | 44% |
| Dans les bois/la savane | 15 | 26% | 27 | 55% |
| Réponses mitigées | 6 | 10% | 0 | 0% |
| Grand Total | 58 | 100% | 48 | 100% |

A l'heure du choléra, il est évident que ces espaces sont des terrains fertiles pour cette épidémie causant, suivant le bilan à date, la mort de plus de 7,500.00² haïtiens et de plusieurs centaines de milliers infectées depuis son apparition en octobre 2010.

- **Existence d'un point d'eau dans les marchés publics et dans les gares pour se laver les mains**

Toujours, dans le cadre des mesures préventives contre le cholera visant à garantir le droit à la vie de la population, il était important de tenir compte par ces enquêtes, de la présence des points d'eau au niveau des marchés publics et des gares routières. L'un des moyens sûrs pour se protéger contre le choléra est de se laver régulièrement les mains, des fruits, etc avant de les porter à la bouche. A la radio comme à la télévision, la population ne cesse d'être sensibilisée en ce sens. Cependant, les données de l'enquête révèlent que dans la pratique, aucune mesure n'a été prise pour faciliter l'accès à l'eau à la population qui fréquente 74% des marchés et 100% des gares recensés.

² <http://www.flutrackers.com/forum/showthread.php?p=455050>

Par ailleurs, la curieuse observation des enquêteurs a révélé que les produits ne pouvant être lavés avant leur consommation comme le sucre, la farine, la pâte tomate, huile etc .. ne sont couverts qu'au niveau seulement de 17 marchés publics recensés, ce qui représente un maigre pourcentage de 26% contre 69% des marchés dans lesquels les commerçants (tes) ignorent ces pratiques hygiéniques et ne sont non plus contraints de les adopter par les autorités sanitaires ou d'autres instances compétentes du département.

- **L'assainissement des marchés et des gares**

Le niveau d'inconfort des utilisateurs de ces deux espaces publics est très précaire. Le niveau d'insalubrité est très élevé au niveau de 75% et 74% des marchés publics et des gares recensés respectivement dans le département et ces mêmes pourcentages sont attribués aux marchés et gares fonctionnant dans de la boue et près des mares d'eau durant les périodes pluvieuses. Tandis que 52% des marchés contre 64% des gares n'ont personne chargée de leur nettoyage.

V - DISPOSITIFS SECURITAIRES MIS EN PLACE DANS LES MARCHES PUBLICS ET DES GARES ROUTIERES

- **Situation sécuritaire des espaces logeant les marchés et les gares**

Suivant les constats faits par les enquêteurs et les données collectées, environ 29% des marchés et environ 52% des gares occupent des espaces à risques d'accident ou de dangers éminents qui pourraient à tout moment mettre en péril la vie des marchands, des passagers et de toutes personnes fréquentant ces espaces publics. Donc, le droit à l'intégrité physique de la population évoluant dans ces espaces est menacé. Les cas d'accidents/dangers les plus fréquents sont occasionnés par les camions et les motocyclettes.

Tableau 7 : Répartition des marchés et des gares suivant les potentiels accidents auxquels les usagers sont exposés

| Potentiels accidents/dangers | Nombre de marchés publics | Nombre de gares |
|---|----------------------------------|------------------------|
| Hangar à toiture délabrée | 2 | |
| Accidents causés par des animaux | 3 | |
| Branches d'arbres vieillis | 1 | |
| Accident de Motocyclettes et de camions | 13 | 30 |
| Grand Total | 19 | 30 |

Vu que bon nombre des marchés et des gares sont situés au bord de la rue, dans un carrefour, il est évident que les personnes qui fréquentent ces espaces soient susceptibles d'être victimes à n'importe quel moment à ces types d'accidents.

- **Actes de banditisme/violence dans les marchés publics et les gares**

Les données recueillies indiquent que des actes de banditisme et de violence sont souvent perpétrés au niveau de 10% des gares et de 7% des marchés. Ces actes sont souvent commis par des bandits, chimères, des cambrioleurs et des managers sur les passagers. D'une manière générale, les raisons étant à la base de ces actes de banditisme sont d'ordre pécuniaire.

Tableau 8 : Répartition des marchés et des gares suivant les différentes formes d'actes de banditisme/violence enregistrés

| Row Labels | Marchés publics | Gares |
|--|-----------------|----------|
| Lutte pour se procurer d'une place au marché et dans la gare | 2 | 2 |
| Cambrioleurs | 3 | 1 |
| Lutte des passagers avec les chauffeurs ou conducteurs de motocyclette pour les tarifs | | 3 |
| Grand Total | 5 | 6 |

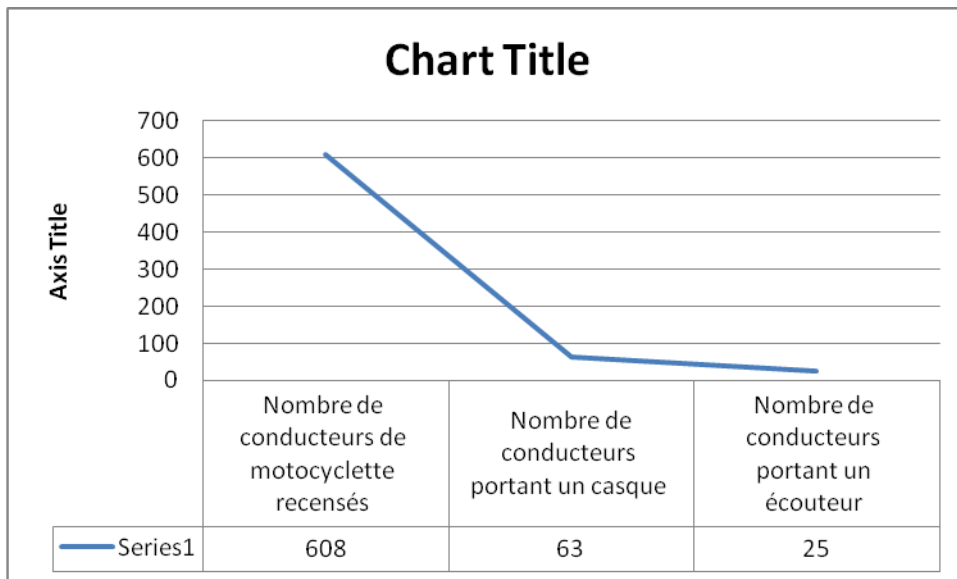
- **La présence policière dans les marchés publics et dans les gares**

La faiblesse du système sécuritaire mis en place en Haïti se fait sentir au niveau de plusieurs secteurs d'activités du pays. Logiquement, un marché public réunissant plus de 200 personnes ne devrait fonctionner sans aucune présence policière. Les données de l'enquête nous permettent de relater que seuls 8% des marchés publics inventoriés ont bénéficié régulièrement de la présence d'une patrouille policière en vue d'assurer la sécurité des vies et des biens des personnes fréquentant ces espaces publics. Au niveau des gares, les données de l'enquête révèlent 17% d'entre elles bénéficient d'une présence policière. A noter que le transport en commun en Haïti est organisé de façon très informelle. Ceci, à tous les points de vue. Il suffit de passer quelques minutes dans une gare pour s'en convaincre. Nos prétendues routes nationales sont dépourvues de toutes infrastructures (panneaux de signalisation, police routière, etc.) visant à protéger les usagers, exposés à toutes sortes de risques. Le transport public est régi par les caprices des conducteurs et des « managers ». Ce sont ces derniers qui font la loi, ils embarquent comme bon leur semble les passagers et personne n'ose riposter.

- **Mesures sécuritaires adoptées par les conducteurs de motocyclette**

Si les chauffeurs des camions doivent s'assurer que sa véhicule est en bon état de fonctionnement avant tout déplacement d'un endroit à un autre, de respecter les différents feux de signalisation et d'observer le code de la route en vue de garantir sa propre sécurité et celle de leurs passagers, il fait aussi obligation aux conducteurs de motocyclette de prendre certaines mesures visant à garantir aussi leur sécurité et celle de leurs passagers. Parmi, ces mesures obligatoires, il convient de signaler le port d'un casque pour se protéger la tête en cas d'accident et contre tout objet venant de l'extérieur qui pourrait atteindre les yeux et occasionnant par la suite, des accidents.

Malheureusement, seuls 63 des 608 conducteurs de motocyclettes recensés au moment de l'enquête portaient un casque, soit un pourcentage de 10%. L'autre mesure de sécurité, est l'utilisation d'un écouteur pour répondre aux appels téléphoniques en conduisant une motocyclette. Les responsables de circulation d'ici et d'ailleurs déconseillent l'utilisation d'un portable en conduisant un véhicule, car cette pratique occasionne déjà plusieurs cas d'accidents. Donc, l'utilisation d'un écouteur serait vivement conseillée à tous les conducteurs de véhicule. Les données fournies par l'enquête nous portent à constater que tous les 608 conducteurs de motocyclette recensés sont en possession d'un téléphone portable, mais seuls 25 d'entre-eux, soit un misérable pourcentage de 4% portent un écouteur. Le graphe suivant illustre cette situation.



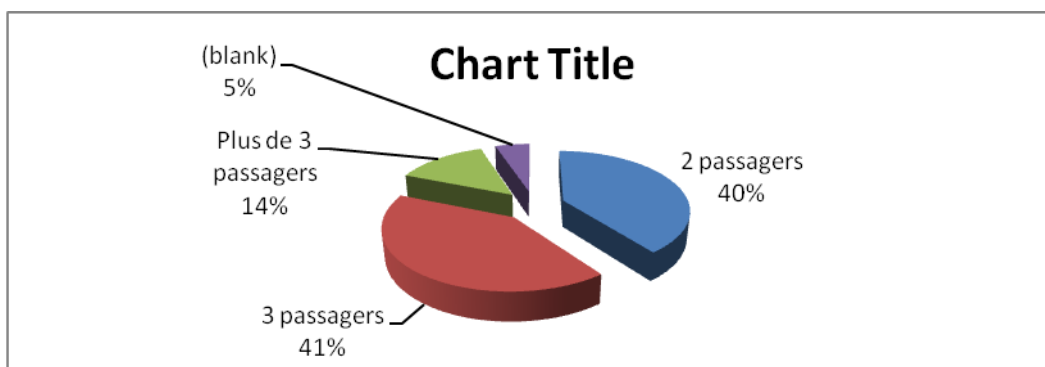
VI. CONDITIONS DE TRANSPORT DES PASSAGERS

Le transport en commun dans le pays, particulièrement dans le département du Nord' Est, représente un vrai problème sur lequel les autorités concernées doivent se pencher sérieusement. La société civile, de son côté, doit cesser d'être spectatrice des dérives des chauffeurs et des conducteurs de motocyclette.

- **Le transport à motocyclette**

Comme signalé, 608 motocyclettes ont été recensées au moment de l'enquête au des 58 gares, soit en moyenne 10 motocyclettes par gare. Personne n'est sans savoir que depuis les années 2005, les motocyclettes constituent l'un des importants moyens de transport en Haïti. Même dans les zones les plus éloignées où les camions ont des difficultés d'accès suite à la mauvaise condition des infrastructures routières, les motocyclettes y sont présentes. C'est un pas vers le progrès de la communication et du transport en Haïti. Au point de vue économique, bon nombre de chômeurs trouvent de quoi gagner leur vie et prendre soin de leur famille, mais malheureusement ce moyen de transport occasionne déjà la perte d'un membre ou même la vie de plusieurs citoyens par manque d'expérience ou de l'imprudence des conducteurs. Quant au nombre de passagers transportés par les motocyclettes, l'enquête révèle qu'au niveau de 23 stations/gares, les personnes interviewées affirment que les motocyclistes transportent généralement deux passagers , trois passagers au niveau de 24 gares et plus de 3 passagers au niveau de 8 gares, les réponses sont mitigées dans 3 gares. Il est important de souligner que le nombre standard de personnes qu'une motocyclette peut transporter est de deux (2), soit un passager et le conducteur. Cela permet à ce dernier d'avoir le contrôle de son véhicule et d'éviter tout éventuel accident.

Le graphe suivant illustre la répartition des gares suivant le nombre de passagers transportés habituellement sur les motocyclettes.



- **Le transport des passagers en camion**

Les données recueillies montrent clairement que voyager dans le département du Nord'Est avec le transport en commun est devenu de nos jours un luxe et, du même coup, un sujet de préoccupation pour bon nombre de citoyens. Le niveau d'inconfort des passagers, la durée moyenne des trajets, le tarif des courses, la mauvaise condition des tronçons de route, le manque de respect des chauffeurs pour les passagers sont des sujets préoccupants qui devraient interpeller les autorités du département et les acteurs de la société à prendre des actions concrètes et urgentes visant à éviter le pire et à garantir les droits des citoyens. Car, c'est quotidiennement que des passagers des deux sexes risquent leur vie et à s'embarquer comme des sardines avec des sacs (de charbon, provision, marchandises) dans des véhicules de fortune, une situation révélée dans environ 37% des gares inventoriées.

Pis encore, dans environ 7% des gares, les passagers sont obligés de cohabiter avec des animaux au cours de leur voyage. C'est vraiment une situation humiliante et deshumanisante de voyager dans de telle condition. C'est également une violation flagrante du droit à la dignité des passagers.

Tableau 9 : Distribution des gares routières suivant les conditions de transport des passagers

| Condition de transport des passagers | # gares | % |
|---|---------|-----|
| Beaucoup de passagers sont assis sur des sacs/marchandises dans les camions | 8 | 14% |
| Beaucoup de passagers sont assis sur des sacs/marchandises et sont debout dans les véhicules | 15 | 26% |
| Beaucoup de passagers sont assis sur des sacs/marchandises et sur les capotes des véhicules | 4 | 7% |
| Beaucoup de passagers sont assis sur des sacs/marchandises, sont debout, sur les capotes et embarqués avec des animaux dans les véhicules | 4 | 7% |

D. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

La constitution haïtienne de 1987, dans son article 19, établit que : « L'Etat a l'impérieuse obligation de garantir les droits à la vie, à la santé, au respect de la personne humaine, à tous les citoyens sans distinction ». Ainsi, après l'analyse de toutes ces données recueillies lors de ces enquêtes menées par la JURIMEDIA en collaboration avec son réseau de moniteurs et de monitrices à travers les 13 communes du département du Nord' Est, elle parvient à un diagnostic clair des faits reflétant en tout ou en partie la réalité du fonctionnement global des marchés et du transport publics dudit département. Lequel fonctionnement entrave la pleine jouissance des droits à la vie et à la dignité, à la santé et à la sécurité des utilisateurs de ces espaces publics. Ainsi, elle souligne :

Au niveau d'infrastructure

- 1) Plus de 92% marchés publics et 95% des gares routières fonctionnent dans des espaces inappropriés ;
- 2) Mauvais état des infrastructures routières.

Au niveau de gestion

- 1) Absence de structure de gestion au niveau des marchés publics et des gares ;
- 2) Environ 50% des marchés publics sont livrés à eux-mêmes ;
- 3) Dans 90% des gares et 80% des marchés publics, les chauffeurs et des marchands (des) ne sont contraints de payer des taxes pour la maintenance des espaces occupés.

Au niveau sanitaire

- 1) 93% des gares et 77% des marchés publics sont dépourvus d'un bloc sanitaire ;
- 2) Absence de point d'eau au niveau de 74% des marchés et 100% des gares recensés ;
- 3) Le niveau d'insalubrité est respectivement très élevé au niveau de 75% et 74% de marchés et des gares inventoriés ;
- 4) Personne n'est chargée du nettoyage de 52% des marchés et 64% des gares.

Au niveau sécuritaire

- 1) 52% des gares et 29% des marchés occupent des espaces à risques d'accident/danger à l'encontre des usagers ;
- 2) Des actes de violence et de banditisme sont souvent perpétrés au niveau de 10% des gares et 7% des marchés publics ;
- 3) 92% des marchés et 83% des gares ne bénéficient d'aucune présence ou de patrouille policière régulière ;
- 4) Environ 90% des conducteurs de motocyclette n'ont pas adopté les mesures sécuritaires (port de casque, d'écouteur, ...)
- 5) Absence de contrôle des conditions d'embarquement des passagers dans les camions et sur les motocyclettes.

RECOMMANDATIONS

Jurimédia et les moniteurs/trices plaident pour le respect de la vie et la dignité, la santé et la sécurité pour tous les utilisateurs des marchés publics et des gares routières dans le département du Nord' Est. Ainsi, nous encourageons toutes les autorités concernées, soit les élus locaux (Maires, CASEC), les représentants du pouvoir central pour qu'ils prennent les

mesures que de droit pour corriger les situations décrites ci-dessus et protéger le droit des populations dans ces espaces publics.

- 1- Construire des marchés publics et des gares routières modernes répondant au standard minimal au niveau de chaque commune du département ;
- 2- Etablir des comités de gestion pouvant collecter et gérer dans la transparence les fonds versés par la population comme participation à l'entretien des marchés et des gares ;
- 3- Contrôler l'embarquement des camions et des motocyclettes ;
- 4- Prendre des arrêtés visant à contrôler le fonctionnement des motocyclettes (papier, permis de conduire, équipement de protection des conducteurs, etc.)
- 5- Initier des campagnes de sensibilisation sur l'importance de l'hygiène au niveau des marchés et des gares ;
- 6- Mettre en place un système de contrôle des marchandises mises en vente au niveau des marchés en vue de protéger la santé de la population ;
- 7- Mettre en place des dispositifs de sécurité (des patrouilles policières) au niveau des marchés publics et des gares ;
- 8- Plus de contrôle des élus locaux (Maires, CASEC) sur le fonctionnement des marchés publics;
- 9- Déplacer les marchés et les gares routières improvisés et placés au bord de la rue ou dans un endroit dangereux en vue de protéger la population contre tous cas d'accident ;
- 10- Prendre des mesures d'interdiction de transporter à bord des camions et des motocyclettes des personnes accompagnées des animaux ;
- 11- Former les chauffeurs et les conducteurs de motocyclettes ;
- 12- Exécuter des travaux de réaménagement réguliers dans les routes à terre battue ;
- 13- Repenser le transport en commun dans le département.

E. ANNEXES

1. Liste des enquêteurs par commune/nombre de marchés publics recensés

| Communes/Noms des enquêteurs | Nombre de marchés recensés |
|------------------------------|----------------------------|
| Carice | 2 |
| Mémé Samuel | 2 |
| Ferrier | 5 |
| Erlin Severe | 2 |
| Saintilien Lilia | 3 |
| Fort-Liberté | 6 |
| Jean Baptiste Fritz Gerald | 3 |
| Pierre Marie Angéline | 3 |
| Capotille | 5 |
| Petion Chostaine | 2 |
| Petion Jean Charles | 3 |
| Caracol | 2 |
| Jean Kernius | 1 |
| Rose Robert | 1 |
| Mombin-Crochu | 6 |
| René Willno | 3 |
| Saint Fleur Sherlande | 3 |
| Mont –Organisé | 6 |
| Alexis Ecclesias | 3 |
| Mikanor Silvio | 3 |
| Perches | 2 |
| Alexis JOEL | 1 |
| Eugene Rosette | 1 |
| Sainte-Suzanne | 6 |
| Guerrier Suzanne | 1 |
| Guerrier Velly | 5 |
| Terrier-Rouge | 2 |
| Benjamin Jean Maitre Drelinx | 1 |
| Saint Preux Vercius | 1 |
| Vallieres | 9 |
| Bernadin Hernecie | 4 |
| Elusma Clerius | 5 |
| Ouanaminthe | 14 |
| Jean Geordany | 7 |
| Jean Pierre Lemain | 7 |
| Grand Total | 65 |

2. Liste des enquêteurs par commune/nombre de gares routières recensées

| Communes / Enquêteurs | Nombre de gares recensées |
|------------------------------|----------------------------------|
| Carice | 2 |
| Mémé Samuel | 2 |
| Ferrier | 3 |
| Erlin Severe | 2 |
| Saintilien Lilia | 1 |
| Fort-Liberté | 3 |
| Jean Baptiste Fritz Gerald | 2 |
| Pierre Marie Angeline | 1 |
| Capotille | 8 |
| Pétion Chostaine | 4 |
| Pétion Jean-Charles | 4 |
| Caracol | 4 |
| Jean Kermius | 2 |
| Rose Robert | 2 |
| Mombin-Crochu | 2 |
| René Willno | 1 |
| Saint Fleur Sherlande | 1 |
| Mont-Organisé | 2 |
| Alexis Ecclesias | 1 |
| Micanor Silvio | 1 |
| Perches | 2 |
| Alexis Joel | 1 |
| Eugene Rosette | 1 |
| Sainte Suzanne | 2 |
| Guerrier Suzanne | 1 |
| Guerrier Velly | 1 |
| Terrier Rougr | 6 |
| Benjamin Jean Maitre Drelinx | 3 |
| Saint Preux Vercius | 3 |
| Vallières | 1 |
| Elusma Clérilus | 1 |
| Ouanaminthe | 23 |
| Jean Géordany | 13 |
| Jean Pierre Lemain | 10 |
| Grand Total | 58 |

3. Liste des gares recensées par commune

| Communes / Gares recensées |
|-----------------------------------|
| Carice |
| anba bouk |

| |
|--------------------------------|
| anwo Bouk |
| Ferye |
| estasyon Bedou |
| estasyon meyak |
| (blank) |
| Fort-Liberté |
| avan bèl antre a |
| devan lopital Fort-Liberté |
| Stasyon Fort-Liberté |
| Kapoti |
| anba zanmann |
| estasyon mache kapoti |
| kafou Dipon |
| kafou flip |
| kafou sifreus |
| Paris |
| Welsh |
| Kapoti |
| kafou Maranata |
| karakol |
| estasyon baz kawotchou |
| Kafou jezi |
| nan man devil |
| (blank) |
| monben kwochi |
| bois de laurence |
| monben kwochi |
| Mont-Organisé |
| devan kay Luck |
| kafou riyèl |
| Perches |
| nan wonpwen |
| Stasyon kalvè |
| Sainte Suzanne |
| anba bwa |
| Estasyon Sainte Suzanne |
| Terrier Rougr |
| estasyon grand bassin ak opèch |
| estasyon kay tòl |
| estasyon otwou |
| Estasyon Paulette |
| estasyon plas Notre Dame |
| Estasyon terrier rouge |
| Valyè |

| |
|---------------------------|
| estasyon gwoswoch |
| wanament |
| Cité la paix |
| devan baz nòmàl |
| devan lekòl Linivè |
| Dosmon |
| estasyon Boulos |
| Estasyon Dilè |
| estasyon ganize, karis |
| Estasyon Gawoutyè |
| estasyon Plaine de Rose |
| Estasyon Planto |
| estasyon Tilorye |
| gran ri Espagnol la |
| kafou nann |
| Lamin |
| Mapou |
| ri skotte devan simityè a |
| Rue de la Liberté |
| Rue Espagnol |
| savanne long |
| savanne-au- lait |
| sou wout sans |
| Vilaj Olivye |

4. Liste des marchés recensés par commune

| |
|------------------------------------|
| Communes / marchés recensés |
| Carice |
| mache anwo leta |
| mache Saint Helen |
| Ferye |
| kafou latas |
| mache Bedou/ anba Bedou |
| mache meyak,anwo meyak |
| nan pon/gran ri prolonje |
| ti mache anba pye anakayit la |
| Fort-Liberté |
| kafou bayatta |
| mache akil samdi |
| mache derak |
| mache Folibète |
| mache sika |
| mache vye bouk |

| |
|--|
| Kapoti |
| mache kafou Beyot |
| mache kapoti |
| mache lamin,paris |
| mache landjèz |
| mache sifreus, nan kafou sifreus |
| Karakol |
| Ri sent Andre/anba bwa (blank) |
| Monben-Kwochi |
| mache bwadloreus |
| mache grande savane |
| mache laguamitte |
| mache logatte |
| mache monben,villa créole |
| mache silvès |
| Montoganize |
| gran mache ganize, ri mache |
| konba/ bo lekol nasyonal la |
| mache lakwèv |
| mache savanet/ sou gran ri a |
| mache wandaya |
| potay ansyen mache a |
| Perches |
| mache nan kan |
| mache padouze |
| Sainte-Suzanne |
| mache Gad/kotket |
| mache katye Dupity |
| mache lase |
| mache roke |
| mache sainte suzanne/anba bouk |
| nmache Magritonn |
| Terrier-Rouge |
| mache Notre Dame de Lourdes Grand Bassin |
| mache terrier rouge,kalvè |
| Vallieres |
| mache balizaj/ anba legliz katolik |
| mache bataza/bo legliz katolik |
| mache chevalye gran plas |
| mache grandon/anba grandon |
| mache gwoswoch |
| mache kowos |
| mache pwadou/lot bo pon |

| |
|-----------------------------|
| mache vyèy baryè |
| Wanament |
| macha wout sans |
| mache baptiste |
| mache baz nomal |
| mache dilé/kafou tibin |
| mache fefe |
| mache gaya |
| mache la dwann |
| mache prevwayans |
| mache site la limyè |
| mache sou pon tirivyè/kalvè |
| mache zon franch |
| site lapè(titorye) |
| sou plas gens de woutes lan |

JURIMÉDIA & RADDH/Nord-est

Ankèt sou sitiyasyon dwa moun mache piblik depatman Nòdès

FÒMILÈ POU ANKETÈ YO

IDANTIFIKASYON

1. Non anketè a : _____
2. Komin : _____
3. Seksyon kominal / Santre vil : _____
4. Lokalite kote mache a ye : _____
5. Non moun kap reponn kesyon anketè a : _____
6. Kilès moun kap reponn kesyon an ye ? (machann, reskonsab mache, KASEK...)

7. Non ak adrès mache a: _____

KESYON SOU ETA AK FONKSYÒNMAN MACHE A

8. Ki eta mache a ? Nan kay Anba tonèl Nan anga Sou yon teren lib
 Bò wout la Lòt repons : _____

9. Chak kilè mache a reyini ? _____

10. Kilès kap jere mache a ? _____

11. A konbyen ou kapab estime kantite machann ki reyini lè jou mache yo? Pi piti ke 50
 Plis pase 75 Plis pase 100 Plis pase 150 Plis pase 200 Plis pase 300

12. Ki pwodui oswa danre yo plis vann nan mache sa ? _____

13. Eske machann yo peye pou yo ka vann nan mache a ? Wi Non

14. Si repons la se “wi”, kilès ki touche nan men yo? _____

KESYON SOU SITIYASYON DWA MOUN NAN MACHE A

15. Eske gen danje aksidan ki pandye sou tèt machann ak moun ki vin achte nan mache a ?

Wi Non

16. Si repons la se « wi », di ki aksidan ki ka rive epi esplike kijan.

17. Eske gen twalèt nan mache a pou moun yo fè bezwen yo ? Wi Non

18. Si repons la se non, ki kote moun ki vin nan mache a fè bezwen yo ? _____

19. Eske machann yo kouvri pwodui ki paka lave yo (sik, farin, bè, pat tomat, elatriye) ?

Wi Non

20. Eske gen moun ki responsab fè pwòpte nan mache a ? Wi Non

21. Eske gen dlo nan mache a pou moun yo ka lave men yo ? Wi Non

22. Eske mache a sal anpil ? Wi Non

23. Eske gen ma dlo bò mache a ? Wi Non

24. Eske konn gen zak maspinay sou machann yo ? Wi Non

25. Si repons la se « wi », kilès ki konn fè sa epi pouki rezon ? _____

26. Eske konn gen volè ki konn vin pran machandiz moun yo ? Wi Non

27. Eske gen Lapolis tou pre a pou bay machann yo sekirite si atoufè ta vle vin pran ti kòb yo ?

Wi Non

28. Lòt enfòmasyon oswa kòmantè sou kondisyon moun yo ak fonksyone nan mache sa :

MÈSI ANPIL !

JURIMÉDIA & RADDH/Nord-est

Ankèt sou sitiyasyon dwa moun transpò piblik nan depatman Nòdès

FÒMILÈ POU ANKETÈ YO

IDANTIFIKASYON

1. Non anketè a : _____

2. Komin : _____

3. Seksyon kominal / Santre vil : _____

4. Non Estasyon kote wap mennen ankèt la : _____

5. Ki kote machin/moto ki nan estasyon sa mennen pasaje yo ? _____

6. Non moun kap reponn kesyon anketè a : _____

7. Kilès moun kap reponn kesyon an ye ? (Taksimann, Chofè, Reskonsab sendika chofè...)

KESYON SOU JAN ESTASYON AN AP MACHE

8. Nan ki pozisyon estasyon an ye? Nan yon kafou Sou bò lari Nan yon ti teren ki fèt pou sa Nan yon ga woutyè (yon anplasan ki bati pou sa) Lòt repons :

9. Si repons la se « nan yon ga woutyè », kilès kite bati li epi kilès kap jere li?

10. Konbyen **machin** kite nan estasyon an lè ou tap fè ankèt la ? _____

11. Ki kous yo fè epi konbyen yo fè pasaje yo peye? _____

12. Konbyen **moto** kite nan estasyon an lè ou tap fè ankèt la ? _____

13. Ki kous yo fè epi konbyen yo fè pasaje yo peye? _____

14. Konbyen moun Taksi moto yo pote lè yo chaje? 1 moun 2 moun

3 moun Plis ke 3 moun

15. Konbyen Taksimann-Moto ki mete kas pou pwoteje tèt yo ? _____

16. Eske Taksimann-Moto yo pote telefòn selilè ? Wi Non

17. Pami Taksimann-Moto ki gen telefòn selilè yo, konbyen ki gen kas (ekoutè) nan zòrèy yo?

18. Eske chofè yo peye pou yon kanpe nan estasyon an ? Wi Non

19. Si repons la se “wi”, konbyen yo peye pa jou epi kilès ki touche nan men yo?

20. Eske Taksimann-Moto yo peye pou yon kanpe nan estasyon an ? Wi Non

21. Si repons la se “wi”, konbyen yo peye pa jou epi kilès ki touche nan men yo?

22. Eske Taksi moto yo gen plak ? Wi Non

23. Si repons la se “non”, eske yo gen yon lòt fòm otorizasyon? Wi Non

24. Si repons la se “wi”, di ki fòm otorizasyon? Ki otorite ki bay li epi konbyen mèt moto a peye pou sa? _____

KESYON SOU SITIYASYON DWA MOUN NAN MACHE A

25. Eske gen danje aksidan ki pandye sou tèt pasaje, chofè, travayè machin ak Taksimann-moto kap fonksyone nan estasyon an ? Wi Non

26. Si repons la se « wi », di ki aksidan ki ka rive epi esplike kijan.

27. Eske gen twalèt nan estasyon pou moun yo fè bezwen yo ? Wi Non

28. Si repons la se non, ki kote moun kap fonksyone nan estasyon an fè bezwen yo ?

29. Eske gen moun ki responsab fè pwòpte nan estasyon an ? Wi Non

30. Eske estasyon an sal anpil ? Wi Non

31. Eske konn gen zak maspinay sou pasaje, chofè, travayè machin ak Taksimann-moto kap fonksyone nan estasyon an ? Wi Non

32. Si repons la se « wi », kilès ki konn fè sa ? Sou kilès ? Pou kisa ?

33. Eske gen Lapolis tou pre a pou mete ola lè gen pwoblèm vyolans sa yo ? Wi Non

34. Nan ki kondisyon machin yo transpòte moun yo ? Anpil moun kanpe Anpil moun chita sou sak / sou chay Machin nan pote bèt tou Anpil moun sou kapòt

35. Lòt enfòmasyon oswa kòmantè sou kondisyon moun yo ak fonksyone nan estasyon an oswa jan machin ak moto pote pasaje :

MÈSI ANPIL !