



# Programme de Recherche dans le Champ de l'Urbain

## Port-au-Prince : entre vulnérabilité et croissances urbaines, construction d'une métropole caribéenne



Référence contrat  
N° FED/2014/338-974

### Annexe 9 RAPPORT FINAL DE DOCTORAT *Juillet 2017*

Carline JOSEPH DUVAL  
*Université Quisqueya*  
*Centre de recherche et d'appui aux politiques urbaines*  
*(CRAPU)*

Le présent document a été élaboré avec l'aide financière de l'Union européenne. Le contenu de ce document relève de la seule responsabilité des universités partenaires du PRCU : l'université Paris 8 Vincennes Saint-Denis – LADYSS, l'université d'État d'Haïti (UEH) – UEH-ENS-LADMA, et du CNIGS et ne peut être considéré comme reflétant le point de vue de l'Union européenne.

# **Mobilité et transports urbains : Regards croisés sur les quartiers du Canapé Vert et du Parc Industriel**

Rapport final de doctorat

**Carline JOSEPH DUVAL**

Université Quisqueya

Centre de recherche et d'appui aux politiques urbaines (CRAPU)



**MOBILITE ET TRANSPORTS URBAINS : REGARDS CROISES SUR LES QUARTIERS DU CANAPE VERT ET DU PARC INDUSTRIEL**

1.	DESCRIPTION.....	6
2.	SIGLES ET ABREVIATIONS.....	7
3.	INTRODUCTION.....	8
4.	RESUME DES TRAVAUX DE RECHERCHE.....	9
5.	TRAVAUX DE RECHERCHE ET DE VULGARISATION .....	9
5.1.	<i>Problématique de recherche au sein des axes du CRAPU.....</i>	<i>12</i>
5.2.	<i>Méthodologie utilisée .....</i>	<i>14</i>
5.3.	<i>Résultats attendus .....</i>	<i>14</i>
5.4.	<i>Indicateurs .....</i>	<i>14</i>
5.5.	<i>Bénéficiaires de cette recherche .....</i>	<i>14</i>
5.6.	<i>Articulation des travaux de doctorat et du PRCU .....</i>	<i>15</i>
6.	RESULTATS DE LA THESE.....	15
6.1.	<i>Résultats atteints au sein du PRCU.....</i>	<i>15</i>
6.2.	<i>Les principaux résultats de la thèse .....</i>	<i>15</i>
6.3.	<i>Conclusion.....</i>	<i>17</i>
7.	ANNEXE .....	18

## 1. Description

Nom et prénom du chercheur	Carline JOSEPH DUVAL
Statut, équipe et coordonnées	Doctorante en études urbaines Centre de recherche et d'appui aux politiques urbaines (CRAPU) de l'université Quisqueya (UniQ) Avenue Jean-Paul II, Haut de Turgeau, Port-au-Prince, Haïti Tél. : +509 29 40 45 87/29 40 45 80 Site web : <a href="http://www.uniq.edu.ht">www.uniq.edu.ht</a> Cell : +509 37 48 73 58 Email : <a href="mailto:djcarline@yahoo.fr">djcarline@yahoo.fr</a>
Intitulé de votre domaine et votre thématique de recherches	Port-au-Prince : entre vulnérabilité et croissances urbaines, construction d'une métropole caribéenne
Axes de recherches principaux et secondaires où s'inscrit votre thème	Les systèmes informels qui construisent la ville – Territoires et informalité – Territoire, composante importante du système de transport – Étude de cas : les principaux territoires des motos-taxis
Date de début de vos travaux	Mars 2015
Zones du projet dans lesquelles vos recherches sont réalisées	Aire métropolitaine de Port-au-Prince

## **Sigles et abréviations**

AMP	Aire métropolitaine de Port-au-Prince
BUAP	Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
CIAT	Comité interministériel d'aménagement du territoire
CNIGS	Centre national de l'information géographique et spatiale
CRAPU	Centre de recherche et d'appui aux politiques urbaines
CTPEA	Centre de techniques de planification et d'économie appliquée
DGI	Direction générale des impôts
DINEPA	Direction nationale de l'eau potable et de l'assainissement
IHSI	Institut haïtien de statistique et d'informatique
IUSSP	International Union for the Scientific Study of Population
MTPTC	Ministère des Travaux publics, Transports et Communications
OAVCT	Office d'assurance des véhicules contre tiers
SCCV	Service de contrôle de la circulation des véhicules
SIG	Système d'information géographique
TC	Transport collectif
UE	Union européenne
UEH	Université d'État d'Haïti
UniQ	Université Quisqueya
USA	United States of America
VP	Voiture privée

## **Introduction**

Ce rapport expose les réalisations liées à l'axe trois du Programme de recherche dans le champ de l'urbain (PRCU). Il est une synthèse des travaux de recherche et des conclusions qui se dégagent des initiatives prises dans le cadre de notre thèse de doctorat sur la mobilité et les transports dans l'aire métropolitaine de Port-au-Prince. En parallèle, Il met en exergue le bien-fondé des activités scientifiques qui se déroulaient au sein du CRAPU. Dans une certaine mesure, il réunit d'abord la méthodologie utilisée et les informations essentielles issues d'enquêtes de terrain ; ensuite, il importe de contribuer à la production de connaissance en vulgarisant les résultats puis de rédiger des articles scientifiques, et d'exhiber l'état d'avancement de notre thèse.

Ce document répond à des normes et procédures de présentation fournies par les responsables. Il comporte alors trois rubriques décrivant les travaux accomplis durant deux années et également le bilan de notre travail. Il est reparti ainsi :

- description et résumé de la recherche ;
- travaux de recherche et de vulgarisation ;
- résultats de la thèse.



## **2. Résumé des travaux de recherche**

En Haïti, particulièrement dans l'aire métropolitaine de Port-au-Prince (AMP), les motos-taxis sont apparues face à une offre inadéquate de transport durant ces vingt dernières années. En effet, la demande insatisfaite de transport reliée à la croissance vertigineuse de la population et accompagnée de l'étalement urbain et de l'urbanisation anarchique, a fini par mettre en échec toutes les tentatives de formalisation du système de transport. En même temps, le séisme de janvier 2010 est venu aggraver la situation compte tenu d'une crise généralisée qui a décapitalisé la classe moyenne. Comme le système de transport dans ce pays se résume en une multitude d'entreprises individuelles, les deux-roues se sont présentés comme un service nouveau et une activité gérée particulièrement par des jeunes en chômage. Dans ce contexte, les motos-taxis, par leur capacité d'être un moyen de transport rapide et expéditif, ont envahi le paysage métropolitain.

Cette recherche repose sur les données d'enquêtes et se résumera en un appel à la régulation des transports dans cette agglomération.

## **3. Travaux de recherche et de vulgarisation**

En partant des résultats de notre recherche sur les motos-taxis, il est évident que cette activité relève de l'informalité urbaine. Elle répond au besoin en mobilité et en emploi. Donc, il convient de souligner que les déplacements dans les différentes communes de l'AMP assurés par les modes traditionnels de transport (taxis, tap-taps, bus, minibus privés ou publics) ont tendance à s'éclabousser face à l'embouteillage qui sévit sur le réseau routier mais surtout à l'émergence et à la prolifération des points de stationnement des deux-roues. Les motos-taxis prennent beaucoup plus de place sur le territoire et offrent une image de plus en plus déstructurante du transport qui était déjà mal organisé.

En fait, après avoir consulté les documents existants, une enquête à deux étapes a été réalisée. Les étudiants ont été ciblés pour nous permettre d'identifier les territoires des motos-taxis et les « taximotomen » pour mieux connaître l'activité.

Ces travaux de recherche s'adjoignent aux objectifs de notre thèse qui sont stipulés de la façon suivante. Il s'agit :

- de rendre compte des problèmes posés par l'accroissement des déplacements dans l'AMP et de trouver des outils théoriques adéquats pour mieux saisir le phénomène ;
- d'apporter une contribution originale à la compréhension de la mobilité urbaine ;
- d'identifier des outils pouvant contribuer à une meilleure organisation du transport et des équipements collectifs.

Tout compte fait, nous avons créé deux bases de données : une sur les motos-taxis et l'autre sur l'origine et la destination des résidents de l'AMP. De même, nous avons aussi mobilisé d'autres bases de données. Il s'agit des résultats des recensements de 1950, 1971, 1982, 2003, les estimations de 2004 à 2030, et les caractéristiques socio-économiques de la population de l'AMP au cours de ces périodes. En réalité, les recensements généraux de la population et de l'habitat offrent une présentation de la dynamique démographique et de la répartition spatiale. À l'aide de ces informations nous avons identifié la macrocéphalie de Port-au-Prince, montré l'évolution de l'espace urbain et les rapports centre-périphérie.

En plus des variables démographiques (particulièrement celles de l'urbanisation et des migrations internes vers l'AMP) nous insérons les déplacements comme variable dépendante. Comme les recensements de population ne touchent pas les informations concernant les déplacements hebdomadaires et quotidiens de population, nous avons diligenté deux enquêtes. Une première tenue en avril et décembre 2015 auprès de 370 étudiants et 470 taximotomen. Ici, il était question de s'informer sur ce phénomène récent puis d'identifier et de localiser les principaux territoires des motos-taxis. À celle-ci s'ajoute une deuxième enquête sur l'origine et la destination (O-D). Cette dernière fut réalisée en trois étapes (dans les ménages, à bord des véhicules et dans les sites attractifs de voyage) en octobre 2015. Des informations furent collectées auprès de 2 000 personnes dont 1 000 résidents dans les deux quartiers que nous extrapolons à toute l'AMP. Ainsi les bases principales de cette collecte d'information nous renseignent sur l'origine et la destination de l'individu, du choix modal issu des motifs de déplacement. En complément, les scénarios ont été reconstitués à partir du logiciel de modélisation TRANSCAD. De plus, les informations sur les principales stations de véhicules de l'AMP (12 environ) contribueront à la description du niveau précis des stationnements des véhicules dans les différentes communes de l'AMP. Par la suite, nous nous sommes focalisés sur la présentation d'un prémodèle de déplacement pour l'AMP qui devrait aboutir à un modèle de transport pour Haïti.

Concernant la vulgarisation, les résultats de cette recherche ont été exposés un peu partout :

1. À la faculté d'économie de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) le 9 juin 2015 ;
2. Au séminaire de recherche qui s'est tenu à l'université Paris VIII du 22 au 24 juin 2015.
3. Au local du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) lors de l'atelier de travail titré : « Revue de l'Urbanisation et projet de recherche de l'UQAM sur l'urbanisation à Port-au-Prince » organisé le mardi 29 septembre.
4. Aux étudiants du master en développement local du CTPEA le 16 juillet 2015.
5. Le 8 décembre 2015, les responsables du CIAT ont encore sollicité la présentation de cette recherche dans le cadre de la formation continue en planification urbaine des cadres du MTPTC, du MICT, de la DINEPA et de certaines collectivités.
6. Le 28 janvier 2016, les résultats de la phase II de l'enquête sur les motos-taxis ont été présentés à la faculté de l'économie de la BUAP lors de la série d'exposés de l'état d'avancement des recherches d'étudiants dont le thème de recherche tournait autour de la mobilité et des transports à Puebla.
7. Au colloque international du PRCU tenu en avril 2017 à Port-au-Prince. Voir acte du colloque et le lien : <http://lenouvelliste.com/article/170507/Taxi-moto%20:%20un%20d%C3%A9fi%20pour%20Ha%C3%Afti>
8. Et dans maintes activités où nous étions invités en 2017 dans le but d'exposer certains des résultats de notre travail sur les transports à Port-au-Prince (conférence et la dernière invitation en date concerne Haïti Hackfest). Voir lien : <https://mobile.facebook.com/photo.php?fbid=10155358855014766&id=773884765&set=a.499779959765.298531.773884765&source=56>
9. Il faut toutefois souligner que nous avons répondu à un appel à communication, et notre proposition a été sélectionnée pour être présentée au XXVIII<sup>e</sup> Congrès de la population qui se tiendra à Cape Town en octobre de 2017 en Afrique du Sud (voir annexe I).
10. De plus, trois articles sont déjà rédigés dont deux sont soumis à deux revues internationales et nous attendons encore la notification de publication.

- Titre de l'article dans l'acte du colloque PRCU :  
Les motos-taxis de l'aire métropolitaine de Port-au-Prince entre amélioration de la mobilité et menace de la désorganisation territoriale (avril 2017).
- Titres des articles en cours de soumission et relecture :  
Dépannage informel, mobilité urbaine : le cas des motos-taxis de l'aire métropolitaine de Port-au-Prince en 2015 (déjà soumis).  
  
Population's dynamics in Haïti and evolution of the metropolitan area of Port-au-Prince: mobility in three attractive travel sites in 2015 (déjà soumis).  
  
Mobilités et transports dans l'aire métropolitaine en 2015 : Les flux de déplacement à la structuration d'une capitale captive de son mode de mobilité.
- Titre de la communication pour le congrès de l'IUSSP :  
Effets des migrations vers l'aire métropolitaine de Port-au-Prince. L'accès à la capitale et le manque de services de proximité influencent-ils l'offre de transport ?

### **3.1.Problématique de recherche au sein des axes du CRAPU**

Dans l'AMP, le transport en commun est assuré essentiellement par les taxis, tap-taps, bus, minibus privés et publics ainsi que les motos-taxis. Il est reconnu que ces véhicules sont concurrencés par les deux-roues qui sont de plus en plus demandés compte tenu du maillage territorial non organisé. Il est tout aussi reconnu que la croissance démographique de cette agglomération et son extension requièrent de nouveaux moyens de transport. Or, les besoins en mobilité prennent de plus en plus de place suite au séisme du 12 janvier 2010 qui a conduit, d'une part à l'émergence de nouveaux quartiers, et d'autre part à l'absence de pôles intermédiaires. C'est pourquoi, dès qu'on est en situation de gens pressés, les motos-taxis ont l'avantage d'être le moyen de transport le plus sollicité. Pourtant, ils projettent une image négative puisqu'ils désorganisent davantage le système de transport et déstructurent le territoire.

De nos jours, ce mode de transport est utilisé dans plusieurs coins du monde notamment en Asie, en Afrique, dans certaines villes de la France et des États-Unis. Toutefois en Haïti, il fonctionne en absence de régulation bien que l'État collecte des taxes par le biais de ses institutions (DGI, SCCV, MTPTC, OAVCT, etc.).

Dans ce pays, il existe une carence de données sur les transports et les travaux scientifiques en la matière sont rares ou méconnus. Quant aux motos-taxis, les données et recherches sont quasi inexistantes à part quelques articles de journaux. C'est un phénomène récent qui semble dépasser les autorités. À noter que ces véhicules et leurs points de stationnement mettent en exergue la logique d'appropriation de l'espace à des fins déterminées de la population.

Dès lors, en voulant étudier ce phénomène, nous nous proposons de répondre à ces questions :

- Quelle est l'envergure des stations de motos ?
- À quelle distance se trouvent-elles par rapport aux résidences des citoyens ?
- Pourquoi le service des motos-taxis est si demandé ?

Notre hypothèse est que l'émergence des deux-roues contribue à l'amélioration de la mobilité, et la prolifération de leurs points de stationnement dans l'AMP conduit à la désorganisation du territoire.

Afin de vérifier ou d'infirmer l'hypothèse une enquête à deux étapes, tenue en 2015, a été diligentée dans le but d'étudier les motos-taxis dans huit communes de l'AMP.

Notre travail s'inscrit dans l'axe 3 de notre laboratoire, le Centre de recherche et d'appui aux politiques urbaines (CRAPU). En réalité, il s'agit de mettre en lien la mobilité, les territoires et les politiques urbaines en vue de mettre en place des modalités de gestion de certains phénomènes urbains tels que le transport. Notre thèse est titrée : *Mobilité et transports urbains : Regards croisés sur les quartiers du Canapé Vert et du Parc Industriel*. Cette recherche propose une modélisation des transports et s'est appuyée sur les études de terrain réalisées dans cette agglomération en pointant deux quartiers à vocations différentes (une zone de résidence et une zone à forte concentration d'emploi). La faisabilité de cette approche a conduit à un modèle de transport pour l'aire métropolitaine de Port-au-Prince. Soulignons qu'elle expose aussi quelques éléments de solution qui devrait être mise à la disposition des décideurs, planificateurs et dirigeants politiques. L'analyse a porté sur les habitudes modales et pourrait donner matière à réflexion sur la politique des transports et les modalités de gestion urbaine en Haïti.

En somme, plusieurs bases de données ont été mobilisées, de nouvelles ont été créées. Nous avons confectionné différents outils pour ces enquêtes de terrain. Suite aux opérations de collecte, nous avons à notre disposition des résultats concernant les déplacements dans l'AMP et spécialement des informations sur l'activité des motos-taxis dans cette agglomération.

### **3.2.Méthodologie utilisée**

Comme nous l'avons déjà souligné, pour réaliser le travail relatif à l'axe 3 du PRCU, des recherches documentaires ont été effectuées et une enquête de terrain a été réalisée. 370 étudiants ont été interrogés et 470 points d'arrêt furent géoréférencés et un taximotoman fut interviewé aux divers points de stationnement.

Voir tous les détails aux pages 8 à 10 du Rapport d'activité de janvier 2016.

### **3.3.Résultats attendus**

Dans le cadre de cette recherche doctorale, les travaux exigés par le PRCU nous ont permis d'avancer rapidement avec la thèse que nous rédigeons actuellement. Un dynamisme et de nouvelles activités ont vu le jour au CRAPU. Le public haïtien ainsi que les groupes de recherche nationaux et internationaux ont déjà lu un travail de recherche concernant les motos-taxis en Haïti.

### **3.4.Indicateurs**

Les indicateurs ont été exhibés dans le rapport d'activité de janvier 2016. Dans ce texte nous citons les plus importants :

- fréquence d'utilisation des motos-taxis ;
- proportion de stations créées pour des raisons économiques ;
- proportion de jeunes exerçant la profession de taximotoman ;
- proportion d'étudiants utilisant les motos-taxis ;
- nombre de stations de motocyclettes de moyenne et de grande envergure (10 à 20 et 20 à 30 motos) ;
- proportion de stations de motocyclettes à moins de 50 mètres de la résidence des étudiants ;
- nombre d'années moyen d'existence des stations de motocyclettes.

### **3.5.Bénéficiaires de cette recherche**

Les universitaires, les chercheurs, les planificateurs, les architectes, les aménagistes, en un mot toutes les personnes, d'une façon ou d'une autre, ont pu connaître une facette de la dynamique urbaine à Port-au-Prince via cette recherche pertinente sur les transports, notamment les motos-taxis.

### **3.6. Articulation des travaux de doctorat et du PRCU**

Cette recherche sur les motos-taxis constitue un chapitre de notre thèse et elle fait aussi l'objet de plusieurs articles. De plus, des cartes ont été confectionnées et les données issues de ces travaux ont été présentées lors des conférences et invitations qui nous ont été faites.

## **4. Résultats de la thèse**

### **4.1. Résultats atteints au sein du PRCU**

Au cours de ces deux années, le PRCU a contribué à un dynamisme d'excellence de la recherche tant au niveau personnel qu'au sein du CRAPU. Le PRCU en liaison avec les axes de recherche de notre laboratoire, nous a permis d'arriver au terme de notre projet de thèse. Il est évident que plusieurs bases de données ont été mobilisées, de nouvelles ont été créées. En fait, nous avons confectionné différents outils pour ces enquêtes de terrain. Suite aux opérations de collecte, nous avons à notre disposition les résultats des enquêtes sur les déplacements dans l'AMP notamment des informations sur l'activité et des cartes localisant les points de stationnement des motos-taxis dans cette agglomération. Nous avons exposé les résultats tant en Haïti qu'à l'étranger. Nous avons rédigé des articles. Aujourd'hui, nous disposons des informations à partir desquelles la firme LOGIT (Logística Informática y Transporte SA de CV, Puebla, Mexique) est intervenue avec le logiciel de modélisation TRANSCAD. Une base de données sur les transports dans l'AMP fut créée, les données de diverses enquêtes réalisées furent calibrées. Tout compte fait, nous continuons la rédaction et nous devrions finaliser bientôt le document de thèse pour ensuite le déposer en vue de la soutenance prévue pour la fin de l'année.

### **4.2. Les principaux résultats de la thèse**

Concernant les résultats de notre thèse, notre approche s'est fondée sur l'évolution des comportements des individus et leurs pratiques en matière de mobilité dans deux quartiers qui s'étendent à toute l'AMP. La désorganisation de l'espace, la non-régulation d'un système de transport, les contraintes de l'offre disponible, la multiplicité des modes de transport sont devenus, ainsi, le fil conducteur de notre recherche. L'analyse du système de transport dans cette agglomération rend compte du niveau de congestion, de ses méfaits mais aussi du processus de désorganisation de l'espace métropolitain. En effet, l'augmentation de la mobilité est la résultante de la croissance vertigineuse et l'étalement de cette agglomération. Les résultats de l'opération de terrain menée en octobre 2015 à partir de deux quartiers, le

Canapé-Vert et le Parc Industriel (zone d'enquête), et qui a été extrapolée à l'AMP (zone d'étude) présentent un portrait des pratiques de mobilité des résidents de l'AMP. La relation entre ces quartiers et les axes de transports, le portrait des déplacements, la disparité entre déplacements internes et déplacements entrants ou sortants dans les différentes communes montrent que la marche occupe le premier rang pendant que les communes de Delmas et de Port-au-Prince, s'érigent en pôle attractif pour les activités. Un grand écart est constaté pour les motifs de déplacement, car si *travailler* absorbe un fort pourcentage de 55,7 %, *aller au marché/market* et *étudier* ont une proportion respective de 17,1 % et 11,7 % tandis que les autres motifs n'ont qu'une très faible part : aller à l'église (5,0 %), *les visites* (4,5 %), *remplir les formalités* (1,3 %), *se divertir* (0,3 %). Si les motifs induisent nécessairement le choix des moyens, il est démontré que la population est prédisposée à pratiquer la marche et à utiliser le transport public. Cependant, 5 % préfèrent le bus privé, 4 % le minibus privé, 3 % la moto taxi, 2,7 % le tap-tap/camionnette, 1 % le taxi voiture. À noter que le bus de l'État *Obama*<sup>1</sup> représente la plus faible proportion ou quasiment nulle, compte tenu du faible nombre en circulation dans la capitale. De même, nous avons seulement 0,3 % qui utilise la voiture privée et 1 % de personnes qui n'a pas déclaré le mode utilisé.

Se référant aux résultats de l'enquête sur les motos-taxis, tenue en avril et décembre 2015, nous nous retrouvons face à une controverse et un paradoxe. En effet, la dualité de l'influence de cette activité ou la menace de la désorganisation spatiale du territoire métropolitain et du secteur transport semble se profiler. D'une part, les motos-taxis jouissent du titre de transport utile et rapide facilitant l'amélioration de la mobilité dans l'AMP ; d'autre part leur fonctionnement et leur appropriation de l'espace font d'eux un facteur de désordre territorial et nuit à la circulation des autres moyens de transport et même des piétons.

En fait, l'apparition et l'évolution des motos-taxis répondent aux besoins créés par la croissance de cette agglomération, son étalement, le chômage qui sévit dans le pays. De plus, cette activité est spécifiquement liée à la filière de l'économie populaire qui a permis de pallier en partie le chômage des jeunes et de créer une activité économique nouvelle impliquant les créateurs d'emploi/fournisseur de services à la population. Les résultats ont montré que les étudiants utilisent le service des motos-taxis pour venir à l'université et ce, surtout dans les cas d'*empressement*. En outre, que ce soit en raison du soleil, de la nécessité de transporter de lourdes charges, de se rendre à des activités nocturnes, à des fêtes, à des lieux de loisirs, à l'église, ou encore à la campagne, faute de trouver un véhicule de transport

---

<sup>1</sup> Le bus est appelé *Obama* parce qu'il est grand, large et puissant.



en commun plus adapté à leur besoin de déplacement, ils font aussi souvent appel à ce service. De même, les chauffeurs de motos déclarent que les stations de motos créent des emplois.

Enfin, ces résultats se justifient par la proposition d'un prémodèle de transport pour l'AMP qui devrait servir puis aboutir à un modèle de transport pour Haïti. Cette thèse sollicite du coup le besoin d'être de la mise en œuvre de politiques démographique et de transports.

### **4.3. Conclusion**

En somme, ce rapport a établi un bilan des différentes activités de recherche effectuées au cours de ces deux dernières années. Ordonné suivant la grille du modèle de rapport proposé par les responsables et gestionnaires du PRCU, il met en lumière nos réalisations dans le cadre de cette thèse financée par ce programme. Il s'est surtout attardé sur la diversité des enjeux d'un système informel de transport qui ont suscité l'émergence et la prolifération d'un mode nouveau de la mobilité : les motos-taxis.

Cependant, notre tâche n'a pas été facile... Nous avons eu des problèmes mais nous avons fait de notre mieux pour contribuer à la bonne marche du CRAPU et du PRCU. De plus, tous nos résultats, diffusions et vulgarisations découlant de ce travail de recherche ont servi au renforcement des capacités techniques et scientifiques de la doctorante.

## 5. Annexe

### Notification d'acceptation de la communication

#### NOTIFICATION D'ACCEPTATION

Cliquez sur Plus au bas du mail pour imprimer un seul message

<b>Objet :</b>	IPC2017: Notification d'acceptation de la communication 1354
<b>De :</b>	IPC2017@confex.com (IPC2017@confex.com)
<b>À :</b>	djcarline@yahoo.fr;
<b>Date :</b>	Vendredi 14 avril 2017 17h20

Cher/Chère Carline Duval Joseph ,

Félicitations ! Votre résumé ID# 1354, intitulé "*Effets des migrations vers l'Aire Métropolitaine de Port-au-Prince. L'accès à la Capitale et le manque de services de proximité influence-t-il le système de transport ?*" a été accepté pour présentation à la séance "Séance poster : Migrations et urbanisation" du **XXVIII<sup>e</sup> Congrès international de la population** qui se tiendra du 29 octobre au 4 novembre dans la ville du Cap en Afrique du sud. Merci de bien vouloir en informer vos co-auteurs.

Votre communication a également été sélectionnée en tant que communication de remplacement pour une séance régulière du programme. Si une communication est retirée du programme dans le même thème, il se peut que vous soyez invité-e à présenter votre communication dans une séance orale. Nous notifierions les auteurs des communications de remplacement après le 15 juin.

Pour que votre communication soit incluse dans le programme scientifique, vous devez, en tant que présentateur de la communication, **régler les droits d'inscription avant le 15 juin**. Les communications dont le présentateur n'aura pas finalisé son inscription à cette date seront retirées du programme.

Pour vous inscrire, cliquez ici <http://ipc2017lecap.iussp.org/inscription/>. Si vous voulez bénéficier du tarif préférentiel réservé aux membres de l'UIESP, vérifiez d'abord que votre adhésion est bien à jour à l'adresse suivante : <https://iussp.org/fr/mon-uiesp>. Si vous devez la renouveler ou pour devenir membre, cliquez ici : <https://iussp.org/fr/cotisations>.

Si vous souhaitez changer de présentateur ou retirer la communication, cliquez ici <https://iussp.confex.com/iussp/ipc2017/speakercenter.cgi>. Merci aussi d'utiliser ce lien pour indiquer, avant le 15 juin, la langue dans laquelle vous comptez présenter votre communication de façon à faciliter l'organisation de l'interprétation simultanée.

#### Programmation des séances

Nous ne serons pas en mesure de vous communiquer la date et l'heure de votre présentation avant la fin juin. Nous vous encourageons cependant à organiser votre séjour sans attendre cette information afin de bénéficier des meilleurs vols et des tarifs hôteliers négociés par le Comité national d'organisation. (<http://ipc2017lecap.iussp.org/hebergement>).

**Aide financière**

Tous les participants sont vivement incités à rechercher un soutien financier **auprès de leur institution de rattachement ou d'autres organismes et fondations intéressés par les questions de population.**

L'UIESP et le CNO espèrent toutefois être en mesure d'attribuer un certain nombre de bourses de voyage. La priorité sera donnée aux participants venant de pays à faible revenu et ayant un rôle dans le programme scientifique du Congrès (présentateur, discutant, président de séance). Un formulaire de demande en ligne est disponible à l'adresse suivante : <https://iussp.org/fr/ipc2017demande-daide-au-voyage>. La date limite de candidature est fixée au **15 mai**.

Les décisions sur l'aide financière seront annoncées le 15 juin.

**Information**

Pour plus d'information sur le voyage, l'hébergement, les visas, ainsi que sur l'organisation de réunions parallèles ou la réservation de stands d'exposition, rendez vous sur le site de la conférence : <http://ipc2017capetown.iussp.org>.

Pour toute autre question, vous pouvez nous contacter à l'adresse [IPC2017@iussp.org](mailto:IPC2017@iussp.org). Le secrétariat de l'UIESP vous répondra aussi vite que possible.

Nous attendons avec impatience de vous rencontrer au Cap pour vivre ensemble un passionnant XXVIII<sup>e</sup> Congrès international de la population.

Cordialement,

Mary Ellen Zuppan  
Secrétaire du Congrès

---