



Université du Québec  
à Rimouski

**Analyse de l'adéquation des finalités des projets avec les  
besoins : acceptabilité et utilisation des passerelles piétonnes à  
Port-au-Prince**

Mémoire présenté

dans le cadre du programme de maîtrise en gestion de projet  
en vue de l'obtention du grade de maître ès sciences (M. Sc.)

PAR

© **FLORIANE PERRIER**

**Mars 2025**





**Composition du jury :**

**Nancy Michaud, présidente du jury, Université du Québec à Rimouski**

**Marie-Noëlle Hervé-Albert, directrice de recherche, Université du Québec à Rimouski**

**Sara Kitenge, évaluatrice externe, Université de Liège**

Dépôt initial le 13 janvier 2025

Dépôt final le 5 mars 2025



UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À RIMOUSKI  
Service de la bibliothèque

Avertissement

La diffusion de ce mémoire ou de cette thèse se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire « *Autorisation de reproduire et de diffuser un rapport, un mémoire ou une thèse* ». En signant ce formulaire, l'auteur concède à l'Université du Québec à Rimouski une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de son travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, l'auteur autorise l'Université du Québec à Rimouski à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de son travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de la part de l'auteur à ses droits moraux ni à ses droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, l'auteur conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont il possède un exemplaire.



Les gens heureux sont ceux qui privilégient l'essentiel par rapport à l'accessoire, l'être à l'avoir, l'utile à l'agréable, le durable à l'éphémère, le suffisant au trop, le nécessaire au superflu, en fait les besoins aux désirs.

Robert Blondin (Le Bonheur possible, Editions de l'Homme, p.78)



## **DEDICACE**

Je dédie ce travail à ma tendre mère, Simone Verly, qui est partie beaucoup trop tôt. Une femme envers laquelle j'ai une immense gratitude et qui m'a transmise de belles qualités. Maman, j'espère que tu es fière de moi là où tu te trouves.

Pas un jour ne passe sans que je pense à toi.

Pas un jour ne passe sans que j'aie un mot spécial dans mon cœur pour toi.

Tu restes pour moi un modèle de femme intelligente, courageuse, persévérante, douce, tendre et tellement belle.

Je continue à t'aimer beaucoup chère maman.

Merci pour l'héritage d'une valeur inestimable que tu m'as laissé.



## REMERCIEMENTS

Tout d'abord, j'adresse mes remerciements à Dieu, mon Tendre Père Céleste qui ne cesse de m'affermir et qui renouvelle chaque jour mon intelligence.

Je remercie ensuite ma directrice de recherche, madame Marie-Noëlle Hervé-Albert. Durant les onze mois d'encadrement avec toi, j'ai pu observer comment tu es toujours disponible pour tes étudiants. Je me suis sentie tellement bien encadrée. Je suis reconnaissante envers toi pour ta patience, tes conseils et tes commentaires constructifs qui m'ont toujours aidée à affiner mes idées. Merci de m'avoir accompagnée tout au long de ce travail de recherche.

Mes remerciements vont également à toutes les ressources de l'Université du Québec à Rimouski pour m'avoir accompagnée durant ce beau parcours académique ce qui m'a permis d'approfondir mes connaissances et de faire de belles découvertes.

Je tiens aussi à remercier Professeur Nancy Michaud qui m'a encadrée pour la technique d'entretien d'explicitation. Elle n'a pas hésité une seconde à me rencontrer à deux reprises pour me donner des explications sur la méthode, des documents et des références et surtout faire un essai avec moi pour bien aborder les entretiens.

J'exprime mes tendres remerciements à ma sœur Nathalie Perrier, mon frère François Junior Perrier, et mon adorable nièce Jennyfer Thayrie Exis pour leur soutien sans relâche et leur amour inconditionnel.

Je remercie de tout cœur mon tendre amoureux, Groniston Dorémé pour ses conseils, son soutien permanent, ses encouragements, sa contribution positive dans ce travail de recherche surtout concernant les prises de photos des passerelles piétonnes et les données à Port-au-Prince.

Je souhaite aussi remercier toutes les personnes participantes pour leur volonté et leurs disponibilités. La collecte des données ne serait pas possible sans vos témoignages, vos expériences avec les passerelles et vos opinions ouvertes concernant le sujet de recherche.

Un grand merci à tous mes collègues qui ont débuté le programme de maîtrise en gestion de projet à la session hiver 2023.

## RÉSUMÉ

En gestion de projet, on détermine la réussite d'un projet en fonction de trois principaux critères : le respect de la qualité, de l'échéancier et du budget. Mais dans les nouvelles pratiques d'autres aspects sont pris en compte, tel que la gestion des parties prenantes. En effet, il s'avère essentiel que les finalités du projet soient en adéquation avec leurs préoccupations. Dans une ville où chaque infrastructure est une solution à un problème ; l'identification, l'analyse, l'alignement des besoins sont des étapes cruciales pour une acceptabilité et une utilisation c'est-à-dire le niveau selon lequel le public cible approuve le projet et l'utilise efficacement.

L'objectif principal de ce travail de recherche est de comprendre les besoins réels et les attentes des Haïtiens par rapport au projet de passerelles piétonnes. En outre, il convient aussi d'explorer les perceptions, les actions et les comportements, de comprendre les facteurs qui influencent l'acceptabilité et l'utilisation et aussi l'intégration de ces infrastructures dans le milieu. Pour réaliser cette étude, nous avons fait la collecte de données en nous inspirant de la technique d'entretien d'explicitation de Pierre Vermersch. Cela consiste à recueillir les verbalisations auprès des personnes participantes sous forme de témoignages.

Les résultats obtenus montrent que le fait d'analyser les besoins, de communiquer de façon efficace et constante les informations sur les enjeux des projets de passerelles piétonnes, de mettre en place des campagnes de sensibilisation quant à l'utilité de ces infrastructures, d'avoir des parties prenantes pleinement engagées dans les projets, sont de bonnes pratiques pouvant améliorer l'acceptabilité et l'utilisation.

Enfin l'étude fait ressortir que l'inacceptabilité n'est pas directement exprimée, elle passe par d'autres éléments, d'autres concepts en lien avec l'environnement immédiat des passerelles piétonnes mais qui n'ont pas été parfaitement pris en compte dans le cadre des projets comme la sécurité, l'accessibilité et la configuration de l'espace. Les résultats ont aussi révélé que l'esthétique joue un rôle important dans le processus décisionnel des usagers.

Ce mémoire présente des approches que les décideurs de projet devraient prendre sérieusement en considération pour optimiser l'acceptabilité et l'utilisation de ces infrastructures.

Mots clés : adéquation, projet, besoins, acceptabilité, utilisation, passerelle piétonne.



## **ABSTRACT**

In project management, the success of a project is determined by three main criteria: quality, schedule and budget. But new practices are taking other aspects into consideration, such as stakeholder management. Indeed, it's essential that the project's goals are in line with their concerns. In a city where every infrastructure is a solution to a problem, the identification, analysis and alignment of needs are crucial steps towards acceptability and utilization, i.e., the degree to which the target audience approves the project and uses it effectively.

The main objective of this research work is to understand the real needs and expectations of Haitians in relation to the pedestrian bridge project. In addition, it is also necessary to explore perceptions, actions and behaviors, to understand the factors influencing acceptability and use, and also the integration of this infrastructure into the environment. To carry out this study, we drew on Pierre Vermersch's technique of explanatory interviewing. This consists in collecting verbalizations from participants in the form of testimonials.

The results show that analyzing needs, effectively and consistently communicating information on the issues involved in pedestrian bridge projects, implementing awareness-raising campaigns on the usefulness of this infrastructure, and having stakeholders fully committed to the projects, are all good practices that can improve acceptability and use.

Lastly, the study revealed that unacceptability is not directly expressed, but involves other elements, other concepts related to the immediate environment of pedestrian bridges, but which have not been fully taken into consideration in the projects, such as safety, accessibility and the configuration of space. The results also revealed that aesthetics play an important role in users' decision-making processes.

This dissertation presents approaches that project decision-makers should seriously consider optimizing the acceptability and use of this infrastructure.

Keywords: suitability, projects, needs, acceptability, use, pedestrian bridge.



## TABLE DES MATIERES

dedicace.....	viii
remerciements .....	x
RÉSUMÉ.....	xii
ABSTRACT .....	xiv
LISTE DES TABLEAUX.....	xx
LISTE DES FIGURES.....	xxii
LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES .....	xxiv
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
CHAPITRE 1 CADRE CONCEPTUEL.....	5
1.1 ADEQUATION DES FINALITES DES PROJETS AVEC LES BESOINS REELS.....	5
1.1.1 Adéquation.....	5
1.1.2 Projet.....	5
1.1.3 Gestion de projet.....	6
1.1.4 Besoins.....	7
1.2 ACCEPTABILITE ET UTILISATION DES PROJETS.....	12
1.2.1 Évolution des concepts acceptabilité et utilisation .....	13
1.2.2 Inacceptabilité ou absence d'acceptabilité des projets.....	22
1.2.3 Acceptabilité : quelle relation avec l'appropriation et l'utilisation .....	23
1.2.4 Facteurs influençant l'acceptation et l'acceptabilité.....	24
1.2.5 Conditions facilitantes .....	24
1.2.6 Motivation hédonique .....	25
1.2.7 Influence sociale .....	25
1.2.8 Habitude.....	25
1.2.9 Risque perçu.....	25
1.2.10 Confiance.....	25
1.2.11 Théorie de l'action raisonnée et théorie du comportement planifié .....	26
1.3 COMPORTEMENTS ET ATTITUDES DES PIETONS .....	28
1.4 PORT-AU-PRINCE LA CAPITALE D'HAÏTI .....	30
1.4.1 Présentation de la capitale d'Haïti : Port-au-Prince.....	30

1.4.2 Démographie .....	31
1.4.3 Administration de la ville Port-au-Prince.....	31
1.4.4 Niveau de développement humain .....	31
1.4.5 L'espace public à Port-au-Prince.....	32
1.4.6 Comportement des utilisateurs de la voie publique à Port-au-Prince.....	32
1.4.7 Marche à pied : moyen de transport dominant pour les Haïtiens .....	33
1.5 INFRASTRUCTURES PUBLIQUES : ACTEURS CONCERNES .....	34
1.5.1 Rôle du MTPTC .....	34
1.5.2 Passerelles piétonnes .....	35
1.5.3 Passerelle Route Aéroport près du carrefour Trois Mains .....	35
1.5.4 Passerelle HayTrac sur la toute de l'aéroport.....	38
1.5.5 Passerelle à Delmas 32 .....	40
CHAPITRE 2 CADRE METHODOLOGIQUE.....	43
2.1 POSTURE EPISTEMOLOGIQUE .....	43
2.2 LA COLLECTE DE DONNEES.....	44
2.2.1 Technique d'entretien d'explicitation.....	45
2.2.2 Description de la technique d'entretien d'explicitation.....	46
2.2.3 Recueillir les verbalisations.....	46
2.3 ECHANTILLONNAGE .....	46
2.3.1 La population.....	47
2.3.2 La population cible et la population accessible.....	47
2.3.3 Présentation du profil des participants .....	47
2.4 ANALYSE DES DONNEES .....	48
2.5 ETHIQUE DE LA RECHERCHE .....	49
2.6 PROBLEMATIQUE DE RECHERCHE .....	50
2.7 OBJECTIFS DE RECHERCHE.....	51
2.8 PROPOSITIONS .....	51
2.9 PERTINENCE SCIENTIFIQUE ET SOCIALE .....	52
2.9.1 Pertinence scientifique.....	52
2.9.2 Pertinence sociale .....	53
2.9.3 Concepts à l'étude .....	53
CHAPITRE 3 RESULTATS ET ANALYSE.....	55

3.1	ANALYSE DES THEMES EN LIEN DIRECT AVEC L’OBJECTIF PRINCIPAL ET LES OBJECTIFS SPECIFIQUES DE RECHERCHE.....	55
3.1.1	Les besoins réels et les attentes par rapport aux projets de passerelles piétonnes.....	55
3.1.2	Les perceptions, les actions et les comportements des Haïtiens par rapport à ces types d’infrastructures .....	58
3.1.3	Les facteurs qui influencent l’utilisation des passerelles piétonnes.....	60
3.1.4	La sous-utilisation ou l’utilisation inefficace des passerelles piétonnes comme une forme d’inacceptabilité .....	65
3.1.5	L’insertion des projets de passerelles piétonnes dans le milieu.....	66
3.2	ANALYSE DES THEMES EMERGEANTS.....	67
3.2.1	Première expérience.....	68
3.2.2	Campagnes de sensibilisation .....	68
3.2.3	Accessibilité.....	69
3.2.4	Modification de l’utilité .....	71
3.2.5	Risques (se faire agresser, traverser directement dans la rue) .....	73
3.2.6	Impact de l’esthétique .....	74
3.2.7	Règles de circulation.....	76
	CHAPITRE 4 DISCUSSION.....	78
	CONCLUSION GÉNÉRALE .....	85
	RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....	87



## **LISTE DES TABLEAUX**

Tableau 1. Définitions de l'acceptabilité sociale et des concepts qui y sont associés .....	14
Tableau 2. Profil des personnes participantes .....	49



## LISTE DES FIGURES

Figure 1 - Documents par année .....	15
Figure 2 - Documents par type .....	16
Figure 3 - Documents par année et par source .....	17
Figure 4 - Documents par auteurs .....	18
Figure 5 - Documents par domaine .....	19
Figure 6 - Documents par affiliation .....	20
Figure 7 - Documents par pays .....	21
Figure 8 - Documents par domaine .....	22
Figure 9 - Passerelle située sur la route de l’Aéroport, près du Carrefour Trois Mains. Cette photo met en évidence l’environnement autour de la passerelle.....	37
Figure 10 - Passerelle située sur la route de l’Aéroport, près du Carrefour Trois Mains. Cette photo met en évidence la configuration de la passerelle.....	37
Figure 11 - Passerelle située sur la route de l’Aéroport, près du Village Solidarité. Cette photo met en évidence la configuration de la passerelle.....	39
Figure 12 - Passerelle située sur la route de l’Aéroport, près du Village Solidarité. Cette photo met en évidence les piétons qui traversent la rue directement. Crédit photo: Groniston Dorémé, août 2024. ....	39
Figure 13 - Passerelle située sur la route de Delmas. Cette photo met en évidence l’environnement autour de la passerelle. ....	41
Figure 14 - Passerelle située sur la route de Demas. Cette photo met en évidence la configuration de la passerelle. ....	42
Figure 15 - Diagramme de Venn présentant la corrélation entre les concepts.....	54
Figure 16 - Passerelle située sur la route de Delmas. Cette photo met en évidence les accès des passerelles qui sont bloqués par les activités marchandes.....	71

Figure 17 - Passerelle située sur la route de Delmas. Cette photo met en évidence les affiches publicitaires sur les passerelles.....	72
Figure 18 - Passerelle située sur la route de l'aéroport près du carrefour Trois Mains. Cette photo met en évidence les affiches publicitaires sur les passerelles.....	73
Figure 19 - Passerelle située sur la route de Delmas. Cette photo met en évidence le non esthétique de la passerelle. ....	75
Figure 20 - Passerelle située sur la route de Delmas. Cette photo met en évidence l'insalubrité de la passerelle. ....	76

## **LISTE DES ABRÉVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACRONYMES**

<b>MTPTC</b>	Ministère des Travaux Publics Transports et Communications
<b>SONAPI</b>	Société nationale des parcs industriels
<b>BRANA</b>	Brasserie nationale d'Haïti
<b>FRSQ</b>	Fonds de la recherche en santé du Québec
<b>HAYTRAC</b>	Haytian Tractor
<b>PMBOK</b>	Project Management Body of Knowledge
<b>TNH</b>	Télévision Nationale d'Haïti
<b>DINEPA</b>	Direction Nationale de l'Eau potable et de l'assainissement
<b>CONATEL</b>	Conseil National des Télécommunications
<b>LNBTB</b>	Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics
<b>DTP</b>	Direction des travaux publics
<b>DDT</b>	Direction des transports
<b>FER</b>	Fonds d'entretiens routier





## INTRODUCTION GÉNÉRALE

La sécurité routière est une préoccupation majeure dans tout pays. En Haïti, plus particulièrement à Port-au-Prince, l'espace public urbain est caractérisé par une grande densité de piétons et de véhicules. Quelques passerelles sont mises à la disposition des piétons dans le but de les aider à traverser de façon sécuritaire face aux conflits constants entre les véhicules et les piétons qui peuvent occasionner des accidents. Cependant ces passerelles ne sont pas utilisées comme elles devraient l'être.

L'objectif principal de cette recherche est de comprendre les besoins et les attentes des Haïtiens par rapport à ces types d'infrastructures pour voir dans quelles mesures cela peut améliorer l'acceptabilité et l'utilisation des passerelles piétonnes. Le but est de comprendre non seulement les attitudes, les comportements et les actions mais aussi les facteurs qui influencent l'acceptabilité et l'utilisation.

Pour montrer mon intérêt pour le sujet et le point de départ de ma réflexion, j'illustre l'introduction avec un témoignage personnel.

Ce témoignage explique la réalité à laquelle j'ai fait face par rapport à la sous-utilisation des passerelles piétonnières en Haïti en prenant du recul face à mes propres actions en tant que piétonne et quelques personnes qui m'accompagnaient.

Ce témoignage se déroule sur des parcours habituels durant lesquels j'ai pu observer les comportements de deux amis et un membre de ma famille.

Je me tiens sur la route entre Delmas 32 et Delmas 33, près de la TNH, une route très fréquentée tant par les voitures privées et les transports publics que par les piétons. Sans compter les trottoirs envahis par des marchands. Delmas est l'endroit idéal pour tout acheter et je me trouvais là pour acheter des cerises fraîches.

Le temps que la marchande emballe les cerises dans des emballages en plastique, je regarde la course des gens pour traverser une route de deux voies où les chauffeurs ne font pas attention aux piétons (chez nous les piétons n'ont pas la priorité) : les plus braves courent très vite pour traverser ; les plus prudents attendent qu'il n'y ait plus de voitures en vue.

Et je regarde la passerelle piétonnière suspendue, « inutile ». La passerelle n'a pas toujours été là. C'était d'abord une idée de projet puis une infrastructure (qui ne sert à personne).

Comme une ingénieure civile faisant l'étude du trafic à une heure de pointe, je me dis que je vais compter les personnes qui prendront la peine de traverser en empruntant la passerelle. Aucune.

J'abandonne ma tâche trop facile, je récupère mes cerises et je traverse la rue comme les autres en faisant bien attention. Monter des escaliers pour atteindre la passerelle et descendre des escaliers pour rejoindre l'autre côté de la route paraît beaucoup moins pratique.

Ce n'est pas la première fois que je prends la décision de ne pas passer sur la passerelle et ce n'est nullement pas la dernière fois non plus.

Seule ou avec un groupe d'amis, j'emprunte rarement les trois passerelles piétonnes qui se trouvent sur mes trajets.

Petite anecdote : après l'inauguration d'une passerelle à Port-au-Prince, les enfants, les jeunes, et même les adultes vont prendre des photos sur la passerelle piétonne le jour même sinon le lendemain. Pour certains cela peut être la première et la dernière fois. Pour d'autres une première et d'autres fois.

Perception individuelle sur la sécurité et réflexions verbales : je suis actuellement sur le boulevard Toussaint Louverture, à Port-au-Prince, Haïti, la route qui conduit à l'aéroport. À l'intersection de la route, tout près du carrefour Trois Mains, il y a une passerelle piétonne. On pourrait dire qu'elle est bien placée. C'est une route à quatre voies, généralement très fréquentée et dans laquelle il y a toujours beaucoup de circulation vue les activités qui s'y

trouvent : la BRANA, une entreprise qui produit des boissons dont les plus populaires sont la bière Prestige et le Malta Heineken et la SONAPI, regroupant environ 19 entreprises. Prenons en compte aussi les centaines de commerçants et acheteurs qui longent la SONAPI.

La passerelle piétonne relie la BRANA et l'autre côté de la route qui mène à la SONAPI.

C'est un dimanche de l'année 2016, il est 18h et je reviens de ma répétition d'orchestre. Je suis avec mes deux compagnons/musiciens de route. Le taptap<sup>1</sup> vient tout juste de nous déposer au carrefour Trois Mains. Bruit-Taux-Vingt<sup>2</sup> et moi devons attendre un autre taptap pour arriver jusqu'à Nazon, tandis que Mots-Arts<sup>3</sup> doit traverser la route de deux voies de chaque côté pour aller prendre son taptap. Va-t-elle emprunter la passerelle piétonne ? Non. Tous les trois, on jette un regard rapide de chaque côté de la route et je lui dis : « vas-y vite ». Elle réussit à traverser deux voies et rejoint la partie qui sépare les chaussées. Encore un dernier regard pour traverser en toute sécurité et elle rejoint l'autre côté. Beaucoup de manœuvres. « C'aurait été plus sécuritaire et plus rapide de prendre la passerelle », dit l'autre compagnon. Après qu'elle a été partie, j'ai regardé mon compagnon de route et lui dit : « Moi non plus, à sa place je ne serais pas passée sur la passerelle parce que la sécurité n'est pas garantie. Et de plus, c'est un dimanche dans une zone marquée par un haut taux de délinquance et dans laquelle on friz<sup>4</sup> les gens ». Cette passerelle est comme un abri pour eux.

Réflexions verbales notées sur le temps et l'effort : c'est la deuxième fois que ma mère et moi empruntons ce chemin en seulement une semaine pour aller voir la même amie. La première fois c'était un dimanche après-midi, on aurait pu prendre le taptap depuis au carrefour de l'aéroport pour arriver à Pétion-Ville mais les chauffeurs font ce qu'on appelle

---

<sup>1</sup> Moyen de transport très commun en Haïti et moins coûteux.

<sup>2</sup> Le nom du personnage est remplacé par un nom fictif et créatif.

<sup>3</sup> Le nom du personnage est remplacé par un nom fictif et créatif.

<sup>4</sup> Terme employé en Haïti quand un agresseur sort son arme pour voler tes affaires.

double course<sup>5</sup>. Nous sommes obligées de marcher à pied jusqu'à Delmas 32 pour réussir à trouver un taptap qui pourra nous emmener directement à Pétion-Ville. Mais avant il faut que nous passions sur la passerelle piétonne pour atteindre l'autre côté de la rue.

Quand je vais quelque part avec ma mère, j'aime marcher derrière elle, mais elle préfère que je marche devant. Quand j'étais plus jeune, elle voulait que je marche à côté d'elle en tenant sa jupe ou robe. Ce jour-là, je marchais derrière elle en ayant la certitude qu'elle prendrait les escaliers pour atteindre la passerelle. Soudain, elle me prend la main et me tire pour traverser la rue. Je ne m'attendais pas à cela. Mais je lui fais comprendre que nous devons passer sur la passerelle car c'est plus sécuritaire vu les véhicules qui ne ralentissaient pas. Elle répond qu'elle n'a pas la force pour monter les escaliers.

Dans ce contexte, ce travail de recherche sur l'analyse de l'adéquation des finalités des projets en lien avec les besoins réels met l'accent sur l'acceptabilité et l'utilisation des passerelles piétonnes à Port-au-Prince.

---

<sup>5</sup> Couper un seul trajet en deux dans le but de tirer plus de profits

# **CHAPITRE 1**

## **CADRE CONCEPTUEL**

### **1.1 ADEQUATION DES FINALITES DES PROJETS AVEC LES BESOINS REELS**

#### **1.1.1 Adéquation**

Selon Larousse en ligne, l'adéquation se définit « comme la conformité à l'objet, au but qu'on lui propose. Cela signifie qui correspond parfaitement à son objet, approprié, adapté ».

La conformité fait référence à ce qui est bien aligné et adapté à une norme. La conformité est utilisée en gestion de la qualité. La conformité c'est être en accord, en harmonie avec quelque chose. (Project Management Institute, 2021, 7<sup>e</sup> édition).

#### **1.1.2 Projet**

Le Guide du Corpus des connaissances en management de projet définit un projet comme « une initiative temporaire dans le but de fournir un produit, un service ou un résultat unique. La nature temporaire des projets implique un début et une fin de travail du projet ou d'une phase du travail du projet. Un projet peut être indépendant ou faire partie d'un programme ou d'un portefeuille. » (Project Management Institute, 2021, 7<sup>e</sup> édition, p. 4).

Middler (1996), définit un projet comme une activité visant à prendre en compte les besoins même si ces derniers ne sont pas clairement exprimés. Quant à Boutinet (2002), il explique que le projet est considéré comme une réponse à des problèmes.

Selon Boutinet (1993, p. 35), l'une des trois caractéristiques du projet est « la pronominalisation » c'est-à-dire que le projet est défini en fonction d'une collectivité. Ce

même auteur explique qu'un projet doit refléter les opinions, les besoins, les attentes de la société.

### **1.1.2.1 Adéquation entre le milieu et le projet**

Question fondamentale : est-ce le bon projet pour le bon milieu ? Est-ce le bon milieu pour le bon projet ? La littérature trouve important de s'intéresser au milieu dans lequel le projet sera implanté. La localité du projet a une grande importance sur son acceptabilité. La localité englobe « l'environnement, la beauté des paysages, le climat, les valeurs traditionnelles » (Batellier 2015, p. 26).

### **1.1.3 Gestion de projet**

Selon Garel (2003, p.3), la gestion de projet est une activité ancienne mais une discipline moderne qui prend place dans la recherche en gestion. L'auteur définit la gestion de projet comme « l'ensemble des actions engagées par une entreprise afin de déterminer un projet, de le lancer et de le réaliser ».

Pour Larson et Gray (2018 p. 2) la gestion de projet « est un ensemble d'outils, des techniques et des méthodes permettant au gestionnaire de projet et à son équipe de conduire, de coordonner et d'harmoniser les diverses activités exécutées, afin de satisfaire les besoins explicites et implicites du projet. » Les auteurs ajoutent que la gestion de projet ne vise pas seulement le secteur privé. C'est également un moyen efficace d'apporter des solutions à des situations complexes ou moins complexes pour améliorer les conditions de vie.

Le management de projet est « l'application de connaissances, de compétences, d'outils et de techniques aux activités du projet afin d'en respecter les exigences. Le management de projet consiste à guider le travail du projet afin d'en obtenir les résultats

attendus. Les équipes de projet peuvent obtenir les résultats en s'appuyant sur un large éventail d'approches (prédictives, hybride et adaptative, par exemple) (Project Management Institute, 2021, 7<sup>e</sup> édition, p. 4).

### **1.1.3.1 Conception et planification des projets dans une approche participative**

Dès qu'on parle d'approche participative, cela veut tout simplement dire une conception et une planification de projet axées sur les parties prenantes en prenant en compte leurs besoins et leurs attentes, qu'elles soient impliquées de façon directe ou indirecte dans le projet (Loch et Kavidias, 2011).

Au cours des années 2000 à 2010, dans les phases de conception et de planification des projets, d'une part il y avait les responsables des projets qui prenaient toutes les grandes décisions, et d'autre part les parties prenantes qui représentent un groupe formé de bénéficiaires du projet, les associations du secteur d'activités, les responsables opérationnels du projet, etc... Il y a souvent un groupe qui est négligé. Il s'agit des « usagers et utilisateurs du projet en particulier ». Ils ne sont impliqués dans aucune des différentes phases du projet. Par conséquent, personne ne connaît leurs opinions, leurs préoccupations, leurs besoins nous rappellent Boivin et al. (2022, p. 24).

Au début des années 2000, on commence à prendre en compte les suggestions des utilisateurs, surtout dans les approches agiles de gestion de projet (Messenger-Rota, 2009).

### **1.1.4 Besoins**

Selon le dictionnaire Petit Robert, le besoin est une exigence provenant de la nature ou de la vie sociale : le besoin de se nourrir, éprouver un besoin de changement, les besoins naturels.

Bureau (2000) définit un besoin comme suit :

- « Un besoin représente l'écart actuel ou la différence entre un résultat désiré et un résultat actuel ». (Bureau, 2000 p.8),
- « Il ne peut se concevoir sans une énonciation du résultat désiré et actuel ; l'analyse de besoins devra donc chercher à définir les trois variables ». Bureau, 2000 p.8),
- « Il est mesurable quantitativement ou qualitativement ou par le truchement d'indicateurs ». (Bureau, 2000 p.8),

L'auteure ajoute qu'un « besoin n'est pas une demande, une commande, un désir, une solution ». Rota (2009, p. 84), quant à elle, souligne qu'un besoin n'est pas uniquement une fonction assurée par un système (enregistrer une commande, créer une fiche produit...) ; c'est aussi la capacité du système d'assurer efficacement cette fonction, les conditions opérationnelles (disponibilité, évolutivité, performances...) ; le besoin se définit également par les services associés (modalités d'exploitation, support utilisateurs), par les contraintes d'utilisation (ergonomie, organisation des utilisateurs, leur implantation géographique...).

Afnor définit le besoin comme une nécessité ou un désir éprouvé par un utilisateur, exprimé en termes de finalité, sans référence aux solutions techniques susceptibles d'y répondre.

#### **1.1.4.1 Adéquation entre les besoins et le projet**

Lonchamp (2015) souligne que l'idée d'un projet commence en amont avec l'identification des besoins auprès des différentes parties prenantes. Ce projet a été sélectionné dans un portefeuille ; il y a donc un lien, une conformité, une adéquation entre le projet et la planification stratégique de l'entreprise. Rota (2009) ajoute que les objectifs et la vision du projet aident à définir les besoins.

Selon Rota (2009), les projets sont conçus dans le but d'atteindre les buts fixés par le client afin qu'il soit satisfait. Collecter de façon efficace les besoins va permettre de mieux fixer des objectifs et faciliter les échanges entre les parties prenantes. Il faut aussi mettre le client dans un environnement où il peut exprimer graduellement ses besoins. Pour mesurer le degré de complexité du recueil des besoins, on se base sur le taux d'utilisation des projets. En effet, certains projets ne sont jamais ou rarement utilisés.

#### **1.1.4.2 Besoins des utilisateurs**

Les besoins d'un utilisateur font référence à la fois à la différence entre les objectifs des utilisateurs et la situation actuelle, qui se manifeste par les problèmes et les possibilités des utilisateurs, et au contexte d'utilisation, qui comprend les caractéristiques des utilisateurs prévus, les tâches actuelles et l'environnement des utilisateurs. Ce contexte d'utilisation doit être considéré et respecté. Les besoins des utilisateurs doivent être les premières données, et généralement les plus informelles, à être utilisées dans la définition des exigences Kujala et Kauppinen, (2015).

Selon Lonchamp (2015), au début de tout projet, celui qui paie pour le projet et ceux qui vont utiliser le produit savent de façon brute ce qu'ils veulent : ce sont les « besoins bruts ou besoins clients ». C'est ce qui aide les gestionnaires de projet à définir les attentes dès la phase de conception du projet.

Les besoins en services varient, non seulement en fonction du lieu, mais également en fonction de l'utilisateur et de la situation d'utilisation. Les besoins indiquent que les services doivent être facilement disponibles lorsque le besoin spontané se fait sentir. Les services doivent être faciles à trouver et à utiliser. Les besoins des utilisateurs peuvent être liés à un emplacement passé, actuel ou prévu et chaque utilisateur peut avoir des préférences personnelles quant à ses besoins dans les différentes situations d'utilisation Kaasinen, (2003).

Les exigences sont les descriptions les plus formelles. Elles sont écrites du point de vue de l'utilisateur et décrivent toute fonction, contrainte ou autre propriété qui doit être fournie pour satisfaire les besoins de l'utilisateur. Par conséquent, les exigences des utilisateurs décrivent comment un futur produit peut aider les utilisateurs à atteindre leurs objectifs de manière efficace, efficiente et satisfaisante dans leur contexte d'utilisabilité. Les exigences techniques décrivent comment le produit sera mis en œuvre pour répondre aux exigences des utilisateurs Kujala et Kauppinen (2015). Lonchamp (2015) souligne que le mot « exigence » est parfois utilisé pour faire référence au mot « besoin ». Pour l'auteur, une « exigence » peut être considérée comme un besoin non fonctionnel.

#### **1.1.4.3 Alignement des besoins**

Des projets sont lancés pour résoudre des problèmes ou satisfaire des besoins. Un problème ou un besoin constitue le point de départ d'une stratégie qui mènera à un objectif qui exprime ce que l'on espère que le projet réalisera. Une fois terminé, un projet est censé avoir un effet particulier sur le marché ou pour les utilisateurs. Les stratégies sont conçues en réponse à certains besoins et l'objectif doit découler des besoins. Parfois il s'avère que les besoins, les objectifs et les effets qui ont été notés en amont, ne reflètent pas la réalité. Cela illustre la démarcation entre les besoins et les désirs, Samset, (2010).

#### **1.1.4.4 Analyse des besoins**

Bureau (2000, p. 7) définit l'analyse des besoins comme « un effort systématique de réflexion, d'observation et de collecte de données (faits, opinions, attitudes) provenant de sources multiples visant à identifier et à documenter les écarts (besoins) entre un résultat actuel et un résultat désiré ».

Selon Des Menards (2011), l'analyse des besoins est un facteur clé et un travail complexe dans le processus de gestion de projet. D'où l'importance d'en tenir compte dans les premières phases. Cette tâche s'avère difficile parce qu'il y a beaucoup de parties

concernées et il faut avoir les bonnes informations : « auprès de qui recueillir les besoins » ? « Qui écouter en priorité : le propriétaire du projet ou les utilisateurs » ? « Et quels utilisateurs : l'utilisateur final ou les utilisateurs intermédiaires » ? « Faut-il s'adresser à ceux qui sont censés représenter les utilisateurs ? Quand on parle de *client*, s'agit-il du client interne ou du client final » ? Doit-on solliciter l'avis des experts ? » (p.11).

L'auteur continue pour souligner que ce qui rend encore plus complexe l'analyse des besoins est le fait que certains besoins peuvent être expliqués de façon naturelle, d'autres peuvent ne pas être exprimés, voire dissimulés. Cela représente les besoins dont même les utilisateurs n'ont pas conscience. Ces derniers ont même tendance à se tromper par rapport à leur insatisfaction et à leurs attentes. Analyser les besoins, ce n'est pas uniquement se référer à une méthode ; cela consiste à aller vers toutes les personnes impliquées de près ou de loin dans le projet pour les écouter et prendre en compte leurs opinions, leurs inquiétudes et cela porte le nom de communication.

Lonchamp (2015, p.4) a pris le cas d'un projet de développement d'un logiciel ; pour l'auteur, l'analyse des besoins va permettre de faire une catégorisation : « le rôle du logiciel qui est le but, les services que le logiciel va fournir dits : besoins fonctionnels, les exigences en matière de qualité et les contraintes sont considérées comme des besoins non fonctionnels. »

#### **1.1.4.5 La gestion et la traçabilité des besoins**

Il faut tenir compte du fait que les besoins changent durant toute la durée du projet. C'est avantageux de les recueillir de façon continue et évolutive. Par conséquent, la gestion des besoins est le fait de les enregistrer dans un référentiel pour les utiliser quand cela est nécessaire. La traçabilité va permettre d'identifier les besoins initiaux et de les reconstituer à mesure qu'ils évoluent (Lonchamp, 2015).

## 1.2 ACCEPTABILITE ET UTILISATION DES PROJETS

Détourné de son vrai sens, il s'avère difficile de donner une définition simple et rigoureuse au concept « acceptabilité sociale ». D'une part, cela rend malheureusement son utilisation rhétorique et d'autre part le concept ne contribue pas à expliquer clairement les décisions prises par le secteur public. On a même tendance à l'utiliser à la place d'autres notions comme l'adhésion, l'assentiment, le consentement ou l'approbation (Hamelin, 2023). Batellier (2015) souligne que même si de nos jours, tout le monde utilise la notion dans leur débat, elle reste très peu définie soit par les parties concernées des projets (entreprises, citoyens, États, municipalité, etc...) ou par la presse (télévision, radio, internet, etc...) qui communiquent des informations par rapport à ces projets.

Fortin et Fournis (2014) ajoutent que dans les documents scientifiques, il n'y a pas vraiment une définition claire de la notion d'acceptabilité sociale, les chercheurs ont beaucoup d'efforts à faire sur ce point. Les explications restent encore peu précises, voire limitées et susceptibles d'être traduites de diverses façons. Généralement, la notion d'acceptabilité sociale n'est pas définie clairement et est interprétée de façon différente dépendamment des parties concernées (Batellier, 2015).

La meilleure définition de l'acceptabilité sociale, selon le Service des relations de travail, Module Recherche, 2016, et selon Hugo Mime, le président de Table Ronde Participation Publique, une petite entreprise à Québec, et invité spécial dans le podcast «Penser Projet» en mars 2022, est la suivante : « l'acceptabilité sociale est le résultat d'un processus par lequel les parties concernées construisent ensemble les conditions minimales à mettre en place, pour qu'un projet, programme ou une politique s'intègre harmonieusement, à un moment donné, dans son milieu naturel et humain », (Caron-Malenfant et Conraud, 2009 p. 14). D'autres définitions du concept acceptabilité et d'autres concepts qui y sont associés sont résumés dans le Tableau 1.

Cependant, retenons cette approche de l'acceptabilité sociale selon Hamelin (2023) : l'acceptabilité sociale se réfère aux impressions et aux comportements des utilisateurs. Elle

cherche à prédire le comportement individuel ou collectif par rapport à un projet, une innovation technologique, en tenant compte des théories de l'action raisonnée et du comportement planifié<sup>6</sup>.

### **1.2.1 Évolution des concepts acceptabilité et utilisation**

Selon Hamelin (2023), tous les grands débats autour de la notion acceptabilité et utilisation, ne sont pas tous des idées récentes. En effet, dès le début des années 2000, il y a des contestations par rapport aux projets de grande envergure, ceci est observé, presque partout dans le monde : l'exploration et l'exploitation du gaz de schiste.

Pour observer l'évolution des concepts acceptabilité et utilisation des projets dans le temps, une recherche sur la base de données Scopus a été faite autour des mots clés : « project », « acceptability », « use ». Scopus a sorti 949 documents, les résultats sont présentés dans les figures 1 à 8.

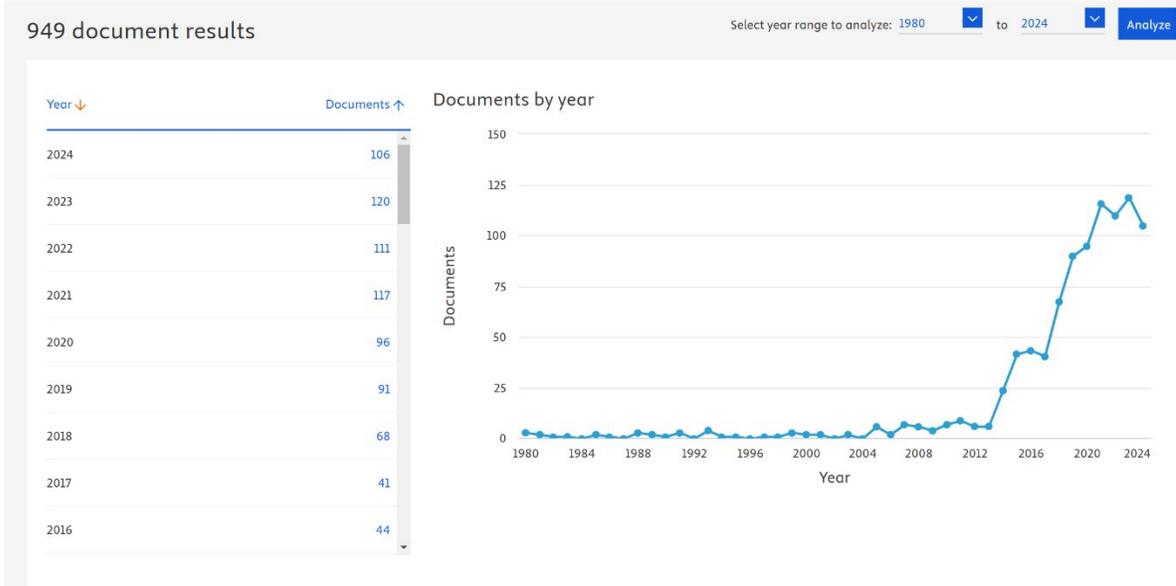
---

<sup>6</sup> Ajzen I. (1991) « The theory of planned behavior », *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-210.

**Tableau 1. Définitions de l'acceptabilité sociale et des concepts qui y sont associés**

<b>Concept</b>	<b>Définition</b>	<b>Auteur(e)</b>
<b>Acceptabilité sociale</b>	« L'acceptabilité sociale est une catégorie discursive mobilisée pour penser, évaluer et infléchir les projets d'aménagement, voire suggérer les projets de nouveaux instruments et politiques de planification et avancer de nouveaux principes, ainsi que de nouvelles normes ».	(Fortin et Fournis 2014, p. 232)
<b>Acceptabilité sociale</b>	« L'acceptabilité sociale traduit le jugement des populations à propos des politiques ou les projets proposés par les décideurs et les promoteurs ».	(Fraser et Yates 2019, p.189)
<b>Acceptabilité sociale</b>	L'acceptabilité sociale est vue comme une modalité pour que le projet soit admis.	(Batellier, 2015)
<b>Acceptabilité sociale</b>	« L'acceptabilité sociale est un jugement issu d'un processus dynamique de construction, elle peut donc se transformer au gré des débats et des enjeux liés au projet. »	(Canel-Depitre 2017, p.17)
<b>Acceptation sociale</b>	« L'acceptation sociale renvoie au jugement collectif porté sur l'intervention publique (les taxes, l'abaissement des vitesses, le confinement, le programme de vaccination, etc...). »	(Hamelin 2023 p.8)
<b>Permis social d'opérer</b>	« A social license to operate refers to the perceptions of local stakeholders that a project, or company, or an industry that operates in each area or region is socially acceptable or legitimate. »	(Raufflet <i>et al.</i> 2013, p. 1)

( KEY ( project ) AND KEY ( acceptability ) AND KEY ( use ) )

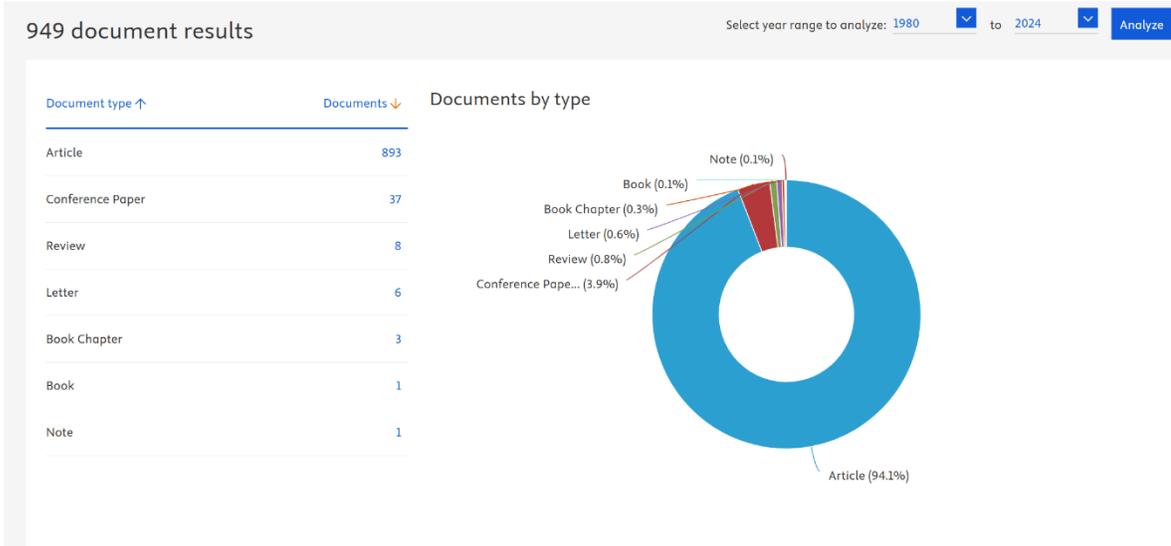


**Figure 1 - Documents par année**

*Tiré de de la base de données Scopus en fonction de mes critères de recherche*

Ce schéma montre l'évolution du nombre de documents publiés depuis 2016 autour des mots clés (projet, acceptabilité, utilisation). On peut remarquer que de 1980 jusqu'à 2004, il a y une linéarité, en 1980 cela commence à évoluer. Nous pouvons observer un grand pic autour des années 2020 à 2024.

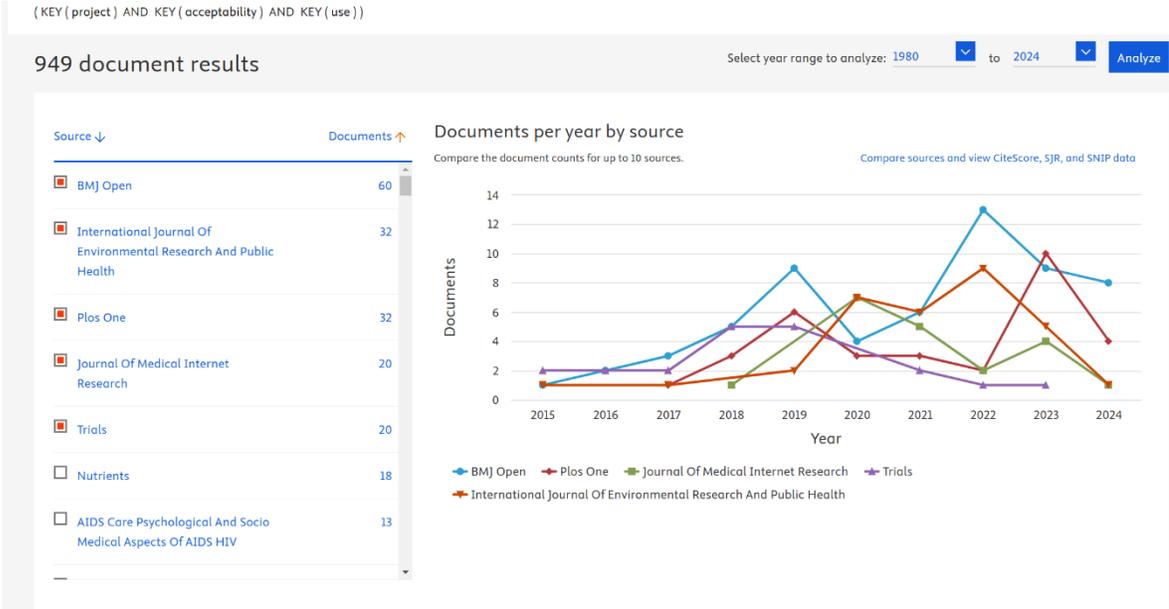
( KEY ( project ) AND KEY ( acceptability ) AND KEY ( use ) )



**Figure 2 - Documents par type**

*Tiré de de la base de données Scopus en fonction de mes critères de recherche*

Cette figure présente les documents par type. On peut voir qu'il y a un nombre prépondérant d'articles par rapport aux livres.



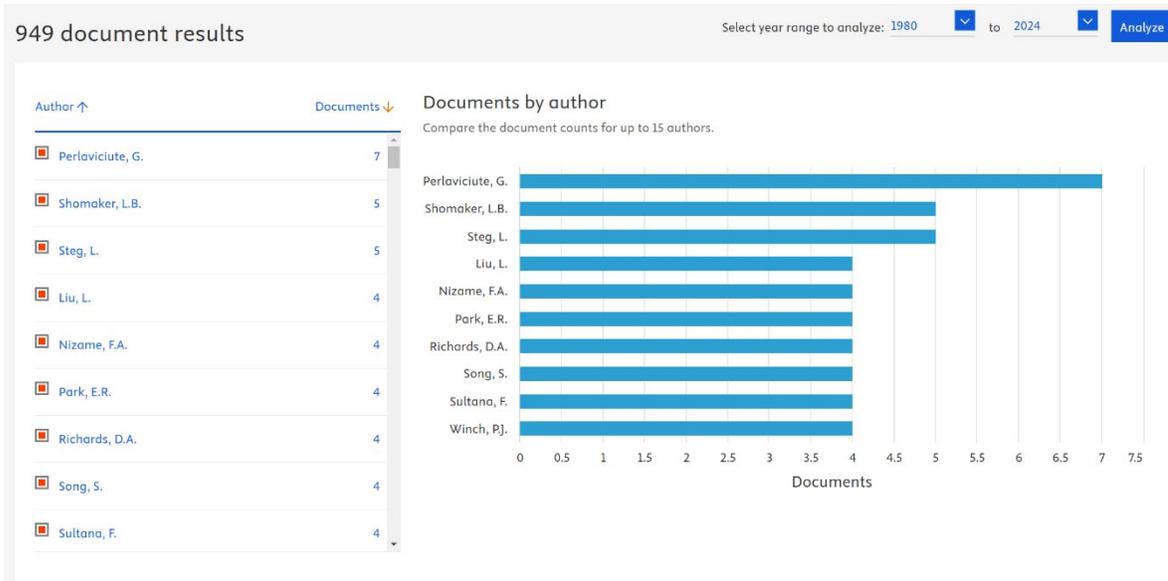
**Figure 3 - Documents par année et par source**

*Tiré de de la base de données Scopus en fonction de mes critères de recherche*

Cette figure indique le nombre de documents par source.

On retrouve cinq sources principales.

(KEY ( project ) AND KEY ( acceptability ) AND KEY ( use ))

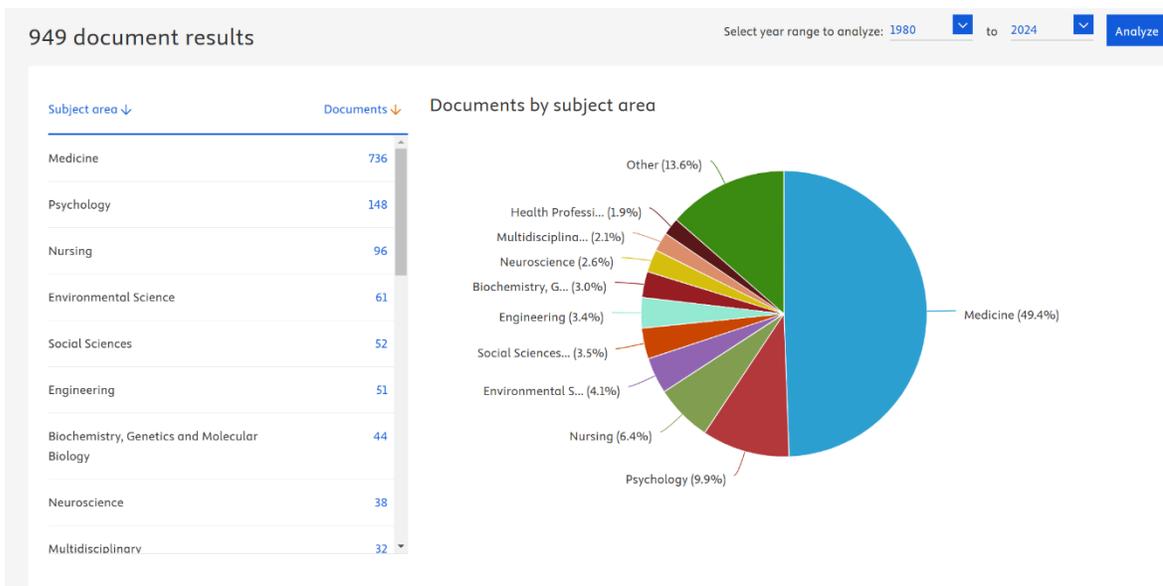


**Figure 4 - Documents par auteurs**

*Tiré de de la base de données Scopus en fonction de mes critères de recherche*

Cette figure compare le nombre de documents par auteurs. Cela permet de voir les auteurs qui sont les plus productifs. Par exemple, Perlaviciute G. a produit 7 documents.

( KEY ( project ) AND KEY ( acceptability ) AND KEY ( use ) )

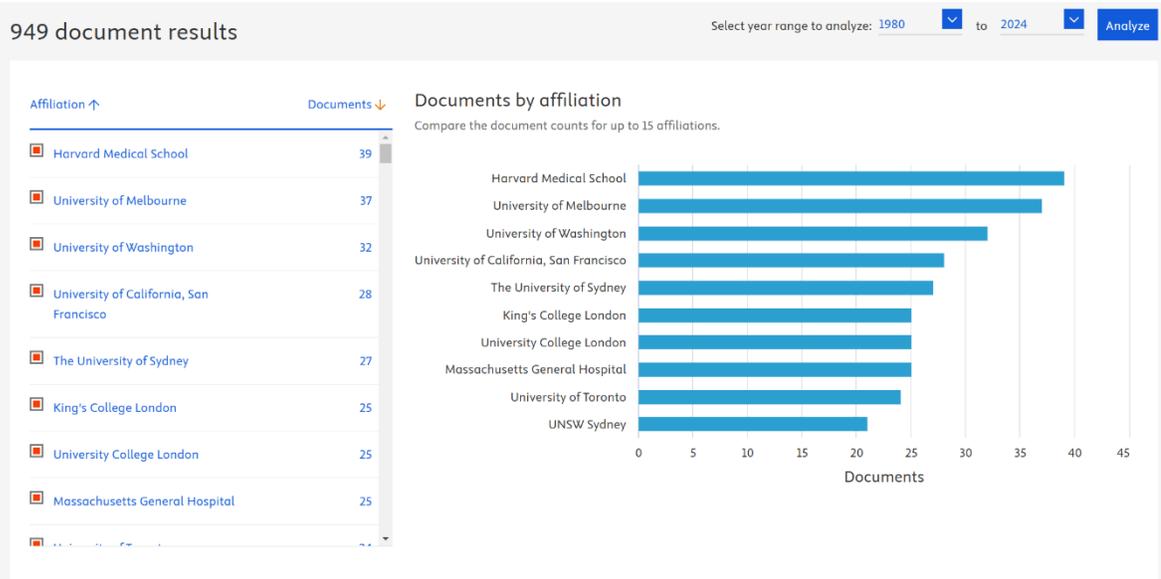


**Figure 5 - Documents par domaine**

*Tiré de de la base de données Scopus en fonction de mes critères de recherche*

Cette figure montre les documents par domaine. On peut remarquer que le concept acceptabilité et utilisation des projets sont des thématiques transversales. On en parle dans beaucoup de domaines, notamment en médecine, en sciences de l'environnement, en ingénierie, en sciences sociales, en psychologie, en énergie.

( KEY ( project ) AND KEY ( acceptability ) AND KEY ( use ) )

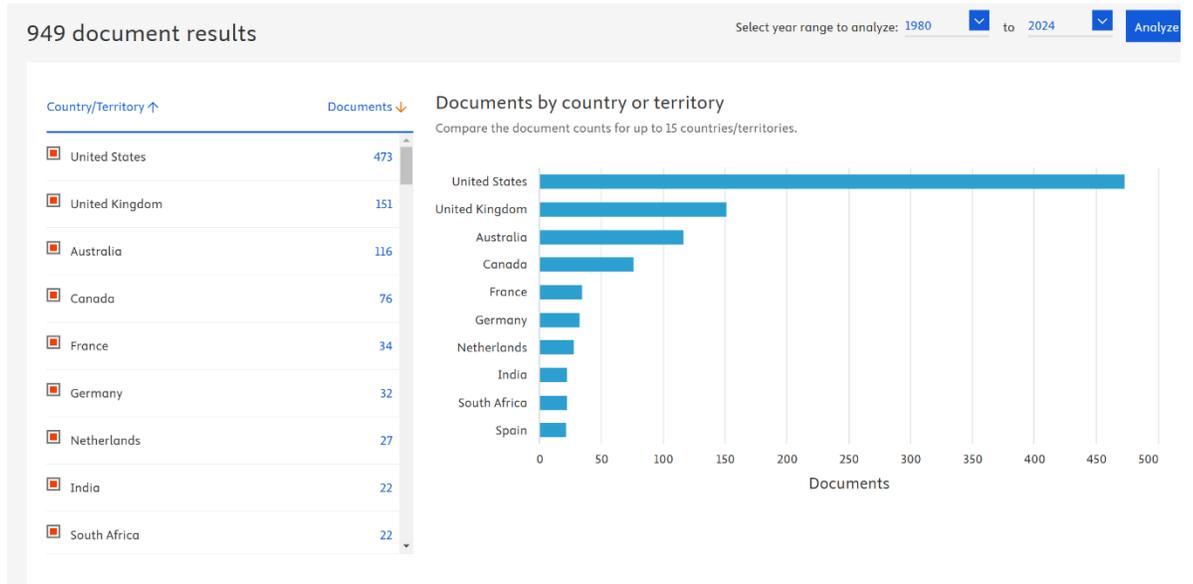


**Figure 6 - Documents par affiliation**

*Tiré de de la base de données Scopus en fonction de mes critères de recherche*

Cette figure montre les documents par affiliation.

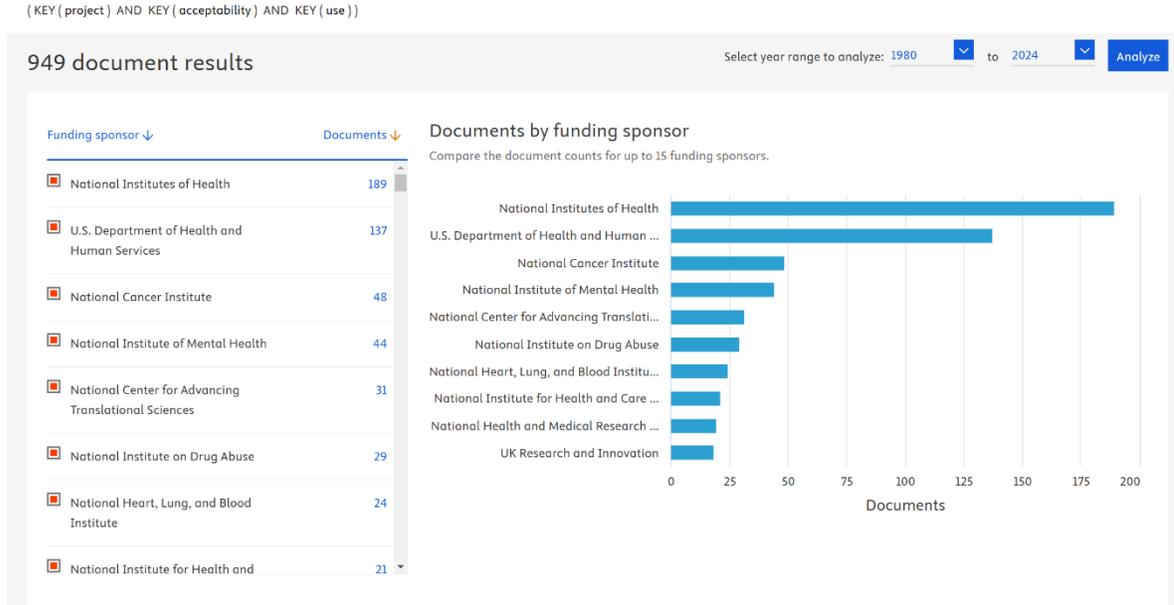
( KEY ( project ) AND KEY ( acceptability ) AND KEY ( use ) )



**Figure 7 - Documents par pays**

*Tiré de de la base de données Scopus en fonction de mes critères de recherche*

Cette figure montre les documents par pays ou territoire. Les États-Unis par exemple ont produit plus de documents, soient 473. Ensuite vient le Royaume Uni avec 151 documents, l'Australie qui a produit 116 documents et le Canada 76 documents...



**Figure 8 - Documents par domaine**

*Tiré de de la base de données Scopus en fonction de mes critères de recherche*

Cette figure montre les documents par sponsor.

### 1.2.2 Inacceptabilité ou absence d'acceptabilité des projets

Les décideurs de projets n'arrivent pas toujours à démontrer les retombées positives économiques et sociales, par conséquent il y a souvent des conflits entre les promoteurs de projets et le public pour lequel le projet sera desservi. C'est ce qui conduit à l'inacceptabilité ou absence d'acceptabilité (Canel-Depitre, 2017).

Alexandre et al. (2018) expliquent, que les humains sont les seuls à vouloir apporter une transformation ou un perfectionnement aux outils et à la technologie et cela ne cesse d'évoluer. L'évidence par rapport à tout cela est que des produits prennent la place d'autres produits et c'est ce qui explique le fait que l'outil de technologie peut être accepté ou ne pas

être accepté par ceux qui sont appelés à l'utiliser (Alexandre et al., 2018). On va aussi parler d'inacceptabilité quand les étapes d'un projet ou la marche à suivre pour le fonctionnement d'un équipement ne correspondent pas aux attentes fixées. La condition selon laquelle tout doit être planifié au préalable en intégrant toutes les parties concernées de près ou de loin n'est pas nouvelle. Être le décideur ou celui qui va s'opposer, aucune de ces deux positions n'est facile : la situation idéale est de trouver un accord (Barbier et Nadaï, 2015).

Dans un premier temps, les étapes de la conception d'un projet ont eu lieu de façon semi close et semi ouverte et ensuite viennent les problèmes d'acceptabilité sociale quand les décideurs rencontrent quelques parties concernées. Et même si ces parties concernées sont engagées en amont, c'est-à-dire dès la conception du projet, et que des ententes sont établies, il peut y avoir conflits à tout moment. Ces conflits, ou absence d'acceptabilité, vont entraîner un contexte de réglage, voire de correction (Barbier et Nadaï, 2015).

### **1.2.3 Acceptabilité : quelle relation avec l'appropriation et l'utilisation**

Comme le rapportent Barcenilla et Bastien (2009, p. 311), « par acceptabilité, on entend habituellement le « degré » d'intégration et d'appropriation d'un objet dans un contexte d'usage ». Les mêmes auteurs expliquent que l'appropriation fait référence à la manière dont l'usager cerne l'objet ou le projet et surtout comment celui-ci s'aligne avec ses propres valeurs et cultures. Selon Dourish (2003), l'appropriation vise la façon dont l'usager va prendre le temps d'une part d'ajuster, ensuite d'adapter et enfin d'assimiler le produit ou projet dans son train de vie ; l'auteur ajoute que cette appropriation est cruciale dans le processus d'acceptabilité du produit.

Barcenilla et Bastien (2009) mentionnent que le degré d'acceptabilité peut changer en fonction de l'information que l'usager a reçue par rapport au projet, par exemple soit au moment où il en prend connaissance, soit dans sa pratique avec l'objet ou projet. Selon Jordan (1999, p. 208), « les produits ne sont pas uniquement des outils. Ce sont des objets

avec lesquels les personnes ont des relations. Les produits sont des objets qui peuvent rendre l'individu heureux ou furieux, orgueilleux ou honteux, sécurisé ou anxieux. Barcenilla et Bastien (2009) expliquent cette relation par le fait que le produit est censé répondre à des besoins, ce qui amène l'utilisateur à avoir un sentiment d'attachement envers le produit.

#### **1.2.4 Facteurs influençant l'acceptation et l'acceptabilité**

Selon Alexandre et al. (2017), beaucoup de facteurs viennent influencer l'acceptation et l'acceptabilité, notamment les facteurs individuels. La communauté civile est un groupe de personnes psychologiques localisées dans un espace donné. Ce groupe de personnes va utiliser l'outil pour atteindre un objectif, voire pour satisfaire un besoin. Tout ce processus va aussi se faire sous l'influence de l'environnement et des ressentis personnels.

Comme le rapportent Wutz et al. (2023), des modèles expliquent toutes les démarches concernant l'adoption et l'utilisation des nouvelles technologies. Ces modèles conviennent pour étudier, par exemple, l'acceptation et l'adoption de la technologie dans le domaine de la santé. Ils montrent comment les attitudes des personnes affectent l'intention d'utiliser et l'utilisation réelle. Barcenilla et Bastien (2009), expliquent qu'il y a différentes approches et que toutes ces approches contribuent à représenter ou à montrer, à leur façon, les facteurs d'intégration et d'appropriation des nouvelles technologies.

Wutz *et al.* (2017) souligne que l'acceptabilité, l'acceptation et l'adoption ne sont pas des choses évidentes. Pour la personne qui va utiliser le produit ou l'objet c'est tout un processus. Et les processus sont souvent compliqués et difficiles.

#### **1.2.5 Conditions facilitantes**

« Les conditions facilitantes sont définies comme la perception par un individu des ressources et du soutien disponible pour exécuter et utiliser. » Wutz et al., (2023, p. 4)

### **1.2.6 Motivation hédonique**

« La motivation hédonique fait référence au plaisir et à l'amusement que procure l'utilisation. » Wutz et al., (2023, p. 4)

### **1.2.7 Influence sociale**

« L'influence sociale décrit la mesure dans laquelle un individu perçoit que d'autres personnes pensent que l'individu devrait utiliser une technologie particulière. » Wutz et al., (2023, p. 4)

### **1.2.8 Habitude**

« L'habitude fait référence à « la mesure dans laquelle les gens ont tendance à effectuer des comportements automatiques en raison de l'apprentissage. » Wutz et al., (2023, p. 4)

### **1.2.9 Risque perçu**

« Le risque perçu fait référence à l'incertitude que les utilisateurs quant aux conséquences négatives possibles de l'utilisation. » Wutz et al., (2023, p. 4)

### **1.2.10 Confiance**

« La confiance peut être définie comme un état psychologique comprenant l'intention d'accepter la vulnérabilité en fonction d'attentes positives des intentions ou du comportement d'autrui. » Wutz et al., (2023, p. 4)

#### **1.2.10.1 Théorie unifiée de l'acceptation et de l'utilisation**

Wutz et al. (2023), expliquent que la théorie unifiée de l'acceptation et de l'utilisation des technologies est basée sur des représentations théoriques. Ils essaient de faire comprendre

le processus d'adoption et d'utilisation des nouvelles technologies. Ces modèles montrent comment les comportements individuels peuvent avoir un impact sur l'intention d'utiliser et l'usage même des nouvelles technologies.

### **1.2.11 Théorie de l'action raisonnée et théorie du comportement planifié**

Les théories de l'action raisonnée et du comportement planifié sont les principales utilisées pour étudier la corrélation entre les attitudes et les comportements. Cependant, elles ont été l'objet de nombreuses critiques par rapport à la simplicité et à la sobriété.

#### **1.2.11.1 Théorie de l'action raisonnée**

La théorie de l'action raisonnée prend en compte le fait que le comportement a un lien étroit avec l'intention comportementale et cette dernière dépend de l'attitude envers le comportement et de la norme subjective. Après quelques années, il y a eu des modifications et une nouvelle variable a été intégrée : le contrôle comportemental perçu. Cela a donné naissance à la théorie du comportement planifiée (Ginger, 2008).

#### **1.2.11.2 Théorie du comportement planifié**

La théorie du comportement planifié est apparue dans le domaine de la psychologie selon Ajzen (1985,1991,1995) et fait référence à l'intention d'adopter différents types de comportements qui peuvent être prédits avec une grande précision à partir des attitudes à l'égard du comportement, de la perception subjective du comportement et de la perception de l'environnement. C'est une théorie conçue pour prédire, expliquer et modifier le comportement humain dans des situations spécifiques.

### 1.2.11.3 Les composantes de la théorie du comportement planifié

- « **Les attitudes envers le comportement** font référence à l'évaluation positive ou négative du comportement par la personne. » (Ajzen 1991, p. 316)
- « **La norme subjective correspond** à l'évaluation que les autres personnes font de son comportement. Elle est déterminée par les croyances normatives et par la motivation à se soumettre. Les croyances normatives sont les croyances de l'individu quant aux opinions d'autrui vis-à-vis du comportement. La motivation à se soumettre correspond à la volonté de l'individu de suivre ou non les incitations à effectuer le comportement. » (La norme subjective est de nature sociale tandis que l'attitude est de nature individuelle et ces deux composantes sont indépendantes l'une de l'autre). » (Ajzen 1991, p. 316)
- « **Le contrôle comportemental perçu** est défini comme la facilité ou la difficulté perçue à effectuer un comportement et il est censé refléter l'expérience passée aussi bien que les empêchements et les obstacles anticipés. » (Ajzen 1991, p.316)

### 1.2.11.4 Explications

D'après ces deux théories, le comportement de toute personne est volontaire. Avant de poser ou non une action, la personne prend le temps de réfléchir, C'est-à-dire qu'elle se trouve face à toutes les informations, fait une analyse de son action et des conséquences qui en résultent. Le comportement d'une personne est donc une prise de décision raisonnée, planifiée et contrôlée (Ajzen 1991). Notons que le fait que le comportement soit un acte raisonné ne signifie pas forcément que c'est rationnel ou que cela tient compte des règlements (Ginger 2008, p. 110).

### 1.3 COMPORTEMENTS ET ATTITUDES DES PIETONS

La sécurité des piétons a toujours été une préoccupation majeure. Chen *et al.* (2022) ont observé des améliorations par rapport aux passages pour piétons. Ce qui diminue les conflits entre les différents utilisateurs de la route. Quant à Arellana et al. (2020), ils soulignent que les projets de construction de routes dans les pays en voie de développement prennent davantage en compte la sécurité des véhicules que celle des piétons. De plus, lorsqu'on essaie de garantir la mobilité des piétons, en réduisant l'impact négatif des routes, on pense d'abord à des projets de passages pour piétons ou des ponts piétons, appelés encore passerelles piétonnes. Demiroz et al. (2015) notent que ces passerelles piétonnes ne réduisent pas les problèmes rencontrés par les piétons et ne favorisent pas non plus une traversée des routes où il y a beaucoup de trafic.

Sinclair et Zuidgeest (2015) notent que les passerelles ou les passages pour piétons sont situés au-dessus et parfois en dessous des routes afin d'éliminer le flux élevé de piétons au sol et d'éliminer les conflits piétons-véhicules grâce à la séparation physique des usagers de la route. La mise en disposition d'une telle infrastructure ne signifie pas que les piétons utilisent réellement cette infrastructure et que tous les conflits entre piétons et véhicules seront toutefois évités. Au contraire, les comportements irresponsables des piétons ont été identifiés comme les causes les plus fréquentes de décès dans les accidents de la route. (Article USC)

Arellana et al. (2020) soulignent aussi que plusieurs approches ont été utilisées pour étudier le comportement des piétons lors de la traversée des rues. Par exemple, des modèles basés sur l'utilité, le temps et le lieu pour traverser.

Arellana et al. (2020) expliquent que les piétons n'aiment pas souvent utiliser les infrastructures pour traverser la route, cela les pousse donc à traverser les rues de manière informelle. D'une part, les ponts pour piétons sont techniquement bénéfiques pour les piétons car cela réduit les accidents dus aux traversées des routes. D'autre part, les ponts piétonniers ne sont pas utilisés car cela nécessite du temps et des efforts supplémentaires.

Sisiopiku (2020) note que le comportement des piétons aux passages et le respect de l'emplacement du passage pour piétons doivent être étudiés en tenant en compte les critères de l'environnement et en tenant aussi en compte des caractéristiques propres telles que l'âge, le sexe et la situation socio-économique des gens. Havard et Willis (2004) expliquent que les hommes ont plus tendance à prendre des risques quand ils traversent la route, en général, les piétons plus âgés sont susceptibles d'être plus prudents que les jeunes. Quant aux enfants, ils ne sont pas en mesure de prendre des décisions pour traverser contrairement aux adolescents ou aux adultes.

D'un autre côté, Bertillus et Dulaski (2014), soulignent que des études suggèrent que la vitesse d'approche des voitures a un impact significatif sur le comportement des piétons.

Selon une étude menée par Bernhoft et Carstensen (2008), sur les préférences et le comportement des piétons et des cyclistes au Danemark, ils ont conclu que les piétons plus âgés apprécient davantage les installations les plus sûres que les jeunes. Ils ont également constaté que les usagers de la route plus âgés semblent être plus influencés par la légalité de leur comportement, tandis que les piétons plus jeunes se concentrent davantage sur l'alternative la plus rapide.

Yannis et Gollas (2009) soulignent que le comportement des piétons dépend aussi de leur valeur subjective du temps, de leur attitude face aux risques et de leurs capacités physiques. Ils mettent aussi l'accent sur l'importance de considérer l'interdépendance entre les choix d'itinéraires et les comportements de traversée. Selon Sisiopiku et Akin (2003) l'emplacement de passage pour piétons par rapport à l'origine et à la destination du trajet complet était le facteur le plus influent pris en compte par les piétons pour décider de traverser ou non à un endroit spécifique.

## 1.4 PORT-AU-PRINCE LA CAPITALE D’HAÏTI

### 1.4.1 Présentation de la capitale d’Haïti : Port-au-Prince

Port-au-Prince, une ville montagneuse, qui a été fondée en 1749 par les Français est la capitale d’Haïti (Théodat 2013). Anciennement une partie du Caciquat Xaragua dont la ville principale fut Yaguana (actuellement Léogânes), Port-au-Prince fut en 1749 la deuxième ville fondée par les colons français Hispaniola et devint la Capitale de la colonie française en 1770, remplaçant le Cap-Français (actuellement Cap-Haitien). Capitale actuelle de la première république noire au monde, Port-au-Prince se trouve dans le département de l’Ouest du pays, avec une superficie de 735.78 km<sup>2</sup> et une population estimée à 2,618,894 habitants pour la zone métropolitaine en 2015. Dans les années 1940 et 1950, et particulièrement sous les présidences de Dumarsais Estime et Paul Eugene Magloire, Port-au-Prince a été connue pour sa grande attraction touristique, a un moment où Haïti faisait partie des principales destinations touristiques de la Caraïbe. L’économie du pays était fortement supportée par cette industrie « naissante » et florissante. Plusieurs articles de la Presse écrite de l’époque, dont The New-York Times, témoigne de cette époque qui a été même baptisée « l’Âge d’or »<sup>7</sup>. Ensuite, Haïti a connu la dictature des Duvalier (Père et fils), l’instabilité politique, un embargo d’Octobre 1991 à octobre 1994, le banditisme et la gangstérisation de haut niveau. Le 12 janvier 2010, Port-au-Prince a été très sévèrement touchée par un séisme de

---

<sup>7</sup> Certains articles :

- The New York Times, “O’Dwyer Gets a Drum: Haiti also Sends Invitation for Vacation on Island,” 4 mars 1948
- The New York Times, Oscar E. Boline, “Bustling Caribbean: Sound of Hammers is Heard through the Islands Hurriedly Building New Hotels,” 5 décembre 1948.
- The New York Times, Diana Martin, “Caribbean Building: Tourists Demands Create a Construction Boom,” 9 janvier 1949
- The New York Times, Paul J.C. Friedlander, “Haiti’s Exposition: Bicentennial World’s Fair is Attracting More Tourists to the Caribbean Area,” 25 décembre 1949.
- The New York Times, Paul Martin, “Haiti Settles Back to its Quiet, Colorful, Tropical Life,” October 28, 1951
- The New York Times, Nancy and Horace Sutton, “All Quiet in Haiti: The Waterfront Marketplace at Port au Prince,” 28 mai 1950.

magnitude 7.0, sur l'échelle de Richter ayant causé plus de 200,000 morts et disparus. Haïti peine encore à se relever.

#### **1.4.2 Démographie**

Ces dernières années, elle fait face à l'une des pires crises politiques et sociales de toute son histoire, ou des bandes lourdement armées (ou encore des terroristes, pour certains) défient l'État et assiègent la Capitale, kidnappent, violent, brûlent et entraînent la mort de plusieurs milliers de personnes. Le nombre de déplacés fuyant la violence des gangs est estimé à plus de 700,000 personnes dont plus de 110,000 sur la période de 7 mois allant de mars à septembre 2024. Selon des chiffres de l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM), la moitié de ces personnes sont des enfants.

#### **1.4.3 Administration de la ville Port-au-Prince**

L'arrondissement de Port-au-Prince consiste, administrativement, en 8 communes : Port-au-Prince, Delmas, Pétion-ville, Tabarre, Carrefour, Cîte-Soleil, Kenscoff et Gressier. Le fonctionnement de ces communes, ou d'une manière générale de toutes les collectivités territoriales du pays, est régi par le décret du 14 juin 2006, publié et adopté par le gouvernement Boniface-Latortue.

#### **1.4.4 Niveau de développement humain**

Haïti fait partie des pays les plus pauvres de la région de l'Amérique Latine et de la Caraïbe, voire du monde, avec un PIB par habitant de 2,802\$ américains en 2022, et un indice de développement humain de 0.552 et une espérance de vie de 63.7 pour l'année 2022 selon les indicateurs des Nations Unies publiés le 20 mars 2024<sup>8</sup>, classant le pays au 158<sup>e</sup> rang sur

---

<sup>8</sup> Rapport sur le développement humain 2023-2024 « Sortir de l'impasse : repenser la coopération dans un monde polarisé

190. Le PIB par habitant est passé à 1693\$ en 2023, et l'indice GINI a été estimé à 0.41 selon les chiffres évoqués par la banque mondiale<sup>9</sup>.

#### **1.4.5 L'espace public à Port-au-Prince**

Une voiture se fraie un passage sur la route, les commerçants reculent leurs marchandises, la voiture passe péniblement, les marchands installent à nouveau leurs bacs, leurs fruits, leurs légumes, refermant la voie ; l'espace public Port-au-Princien, les rues, les corridors, les places s'animent le jour de nombreux piétons, du passage des taptap (bus), et des innombrables marchandes installées sur les trottoirs, souvent à même la chaussée. Le commerce informel occupe une grande partie de l'espace public (Couet et Grandidier 2013).

Dans la zone métropolitaine, selon les références nationales dans la mobilité urbaine en Haïti, un diagnostic (2018), l'environnement des piétons laisse à désirer. Des problèmes liés à la sécurité et des obstacles physiques ont été observés, dont sept obstacles qui nuisent au déplacement des piétons : manque de place sur les trottoirs par rapport au nombre de piétons, trottoirs et rues bloqués par les déchets, activités marchandes sur les rues et les trottoirs, mauvais drainage entraînant des inondations, les motocycles et les autos qui stationnent sur les trottoirs, obstructions des trottoirs, conflits constants entre les piétons et les véhicules à cause du manque de contrôle aux intersections ou de la mauvaise conception et du mauvais marquage des rues et des intersections.

#### **1.4.6 Comportement des utilisateurs de la voie publique à Port-au-Prince**

En Haïti, ce sont les marchands ambulants et les personnes qui achètent qui occupent les trottoirs, et de plus les trottoirs sont pris pour des aires de stationnements. Triste réalité,

---

<sup>9</sup> <https://www.banquemondiale.org/fr/country/haiti/overview> . Consulté le 17 décembre 2024.

mais bien se stationner à Port-au-Prince, c'est de placer la moitié de son véhicule sur le trottoir et l'autre moitié sur la chaussée. Cela crée des conflits continus entre les piétons et les voitures, Babinard et *al.*, (2017).

#### **1.4.7 Marche à pied : moyen de transport dominant pour les Haïtiens**

Selon les références internationales dans la mobilité urbaine en Haïti (2018), la marche à pied a toujours été le moyen de transport dominant, vu que la population est généralement pauvre donc pour certains, c'est l'unique alternative pour se déplacer. Pour d'autres couches de la population, la marche à pied contribue fortement pour aller dans un point pour prendre le transport public ou pour atteindre leur destination après utilisation d'un transport public quelconque.

Selon ces mêmes références internationales de la mobilité urbaine en Haïti (2018), au moins 45 % de la population se déplacent à pied. Vu le manque de données, il est fort possible que la marche à pied, considérée comme un moyen de transport à Port-au-Prince, représente une plus grande proportion que 45 %. Pour arriver à cette conclusion, une enquête a été menée en vue de comparer les dépenses des personnes avec une situation économique précaire pour le transport et le prix des transports. L'enquête a révélé que des familles dépensaient un montant négligeable pour le transport. D'autres familles déclarent n'avoir aucun budget mensuel pour le transport. Donc pour ces personnes, la marche est considérée comme l'unique moyen de déplacement. Même les personnes avec un revenu considérable utilisent la marche à pied comme option entre les segments des transports, Babinard et *al.*, (2017).

## **1.5 INFRASTRUCTURES PUBLIQUES : ACTEURS CONCERNES**

L'administration d'une ville, est la préoccupation de la mairie. Face aux problèmes, la mairie principale a le devoir d'apporter des solutions.

Ne disposant pas directement de ressources, la mairie va se tourner vers d'autres instances comme la direction départementale qui va ensuite se tourner vers MTPTC. Dans le domaine des travaux publics transport et communications, le principal acteur concerné est le MTPTC.

### **1.5.1 Rôle du MTPTC**

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

Précédemment connu sous le nom de Département des Travaux Publics et créé par l'article 113 de la constitution de 1989, il a connu en son sein différents changements structurels. Actuellement connu sous l'appellation de ministère des Travaux, Publics, Transports et Communications (MTPTC), sa fonction est définie dans le décret du 18 octobre 1983 qui découle du cadre fixé par la loi du 6 septembre 1982 sur l'administration publique nationale et par la loi du 3 novembre 1982 sur l'aménagement du territoire.

D'une part, le ministère regroupe les fonctions suivantes :

- Les travaux Publics
- Les transports (terrestre, maritime et aérien)
- Les télécommunications

D'autre part, il gère un ensemble de services à travers une gamme d'organismes dont il assure la tutelle :

- Distribution de l'eau potable (DINEPA)

- Régulation des opérateurs de télécommunications (CONATEL)
- L'entretien des routes (Fonds d'entretien routier ou FER)
- Contrôle de la qualité des infrastructures en construction et application des normes en matière de bâtiments (LNBTP).
- Exploitation des ressources Minérales et Energétiques (Bureau des Mines et de l'Energie)

### **1.5.2 Passerelles piétonnes**

« Une passerelle piétonne est une infrastructure de transport conçue dans les rues urbaines pour faciliter l'accès aux piétons et générer une plus grande sécurité. » Coa et al. (2024 p. 79)

### **1.5.3 Passerelle Route Aéroport près du carrefour Trois Mains**

Se trouvant près du carrefour giratoire communément appelé "Trois-Mains" et traversant le boulevard Toussaint Louverture, la passerelle "Route Aéroport" se trouve dans un environnement qui jadis est essentiellement industriel. Le boulevard Toussaint Louverture, une route 2x2 voies avec un terre-plein central, reliant la route Delmas à l'aéroport International Toussaint Louverture, est l'une des artères les plus fréquentées de la Capitale et abrite, de part et d'autre de son emprise, parmi les plus grandes Entreprises du pays.

A 1.4 kilomètre de l'entrée principale de l'Aéroport, la passerelle à son extrémité Sud-Est deux des principales entrées de la Brasserie Nationale d'Haïti (BRANA S.A), l'une des plus grandes et plus anciennes brasseries du pays, réputée pour sa bière blonde Prestige internationalement connue et la plus consommée du territoire haïtien. A l'extrémité Nord-Ouest se trouve le Parc Industriel Métropolitain (PIM). S'étendant sur soixante-six (66)

hectares de terrain, le PIM accueille plus de 11,000 ouvriers (mai 2018)<sup>10</sup> œuvrant dans le secteur du textile, de la fabrication de peinture, de la fabrication de câbles électriques et autres.

Construit en 2004<sup>11</sup> et réhabilitée en 2022 par la BRANA S.A, la passerelle comprend à présent deux voies dont l'une exclusivement réservée à la BRANA, avec ses extrémités se trouvant des propriétés de la BRANA de part et d'autre de la route, et l'autre voie étant ouverte au public.

La présence du PIM avec ses milliers de salariés de la masse populaire a permis le développement d'un marché informel avec des activités plus intensifiées en début et en fin de journée, et la mise en place de gare routière informelle. De plus, avec toutes les autres activités de la zone, les environs du carrefour Trois-Mains abritent une forte circulation piétonne.

Ce marché qui ne cessait de s'étendre s'est vu complètement élargi avec les troubles sécuritaires des dernières années qui ont forcé les marchands à abandonner leurs espaces habituels (comme le marché Croix-des-Bossales, le marché Hyppolite dit marché en fer) pour aller s'installer en d'autres espaces plus calmes et moins contrôlés par les bandes armées qui terrorisent la Capitale. Pour conséquence, l'activité piétonne au tour du carrefour a beaucoup augmenté.

---

<sup>10</sup> <https://communication.gouv.ht/2018/08/la-sonapi-renforce-ses-capacites-pour-attirer-de-nouveaux-investissements-dans-le-secteur-industriel/> Consulté le 26 août 2024.

<sup>11</sup> Après analyse d'imagerie sur Google Earth



Figure 9 - Passerelle située sur la route de l'Aéroport, près du Carrefour Trois Mains. Cette photo met en évidence l'environnement autour de la passerelle.  
Crédit photo : Groniston Dorémé, août 2024.



Figure 10 - Passerelle située sur la route de l'Aéroport, près du Carrefour Trois Mains. Cette photo met en évidence la configuration de la passerelle.  
Crédit photo : Groniston Dorémé, août 2024.

#### 1.5.4 Passerelle HayTrac sur la route de l'aéroport

Construite sous le financement de la "Haytian Tractor (HayTrac)", une compagnie spécialisée dans la vente et la location d'équipements pour la construction, le transport, l'énergie et l'agriculture, et inauguré le 04 août 2011<sup>12</sup>, la passerelle HayTrac se trouve devant les immeubles HayTrac, d'où son nom. Au Nord-Ouest de la passerelle se trouve l'entrée du Village Solidarité au Cité militaire, l'un des plus grands bidonvilles de la commune de Delmas, et au Sud-Est se trouve Delmas 19, un quartier aussi très peuplé de Delmas. D'autres quartiers très peuplés comme Delmas 3, 5 et 7 se trouvent aux environs de la passerelle. De grandes entreprises d'importations, des usines, des concessionnaires automobiles et d'autres grandes entreprises se trouvent dans les parages. Ceux-ci entraînent alors un grand flux de piétons.

Dans le mois de son inauguration, un trafic d'environ 300 personnes par heure était observé sur la passerelle. Ce chiffre a progressivement diminué au fil du temps. Et aujourd'hui, bien que la passerelle soit toujours en état de service, elle est rarement utilisée par les piétons pour traverser la route et elle se trouve dans une situation d'insalubrité remarquable.

Aux entrées du Village Solidarité et de Delmas 19, comme c'est le cas pour presque toutes les entrées des rues très fréquentées de la zone Métropolitaine, on observe des stations de motocyclettes, l'un des moyens de transport les plus utilisés de la Capitale. Plus récemment, avec les évènements du mois de mars et avril 2024 où plusieurs attaques des bandes armées ont été perpétrées sur le poste de police du carrefour Aéroport dans l'objectif de prendre le contrôle de la zone, des gares routières informelles qui se trouvaient au carrefour aéroport se sont alors migrées vers les alentours de la passerelle HayTrac. On peut tout aussi observer le développement d'un marché informel accompagnant les gares routières. Alors que l'activité

---

<sup>12</sup> <https://lenouvelliste.com/article/96086/une-nouvelle-passerelle-construite-par-la-haytrac> Consulté le 26 août 2024.



Figure 11 - Passerelle située sur la route de l'Aéroport, près du Village Solidarité. Cette photo met en évidence la configuration de la passerelle.  
Crédit photo : Groniston Dorémé, août 2024.



Figure 12 - Passerelle située sur la route de l'Aéroport, près du Village Solidarité. Cette photo met en évidence les piétons qui traversent la rue directement. Crédit photo: Groniston Dorémé, août 2024.

piétonne aux alentours de la passerelle s'est vue augmenter, la passerelle quant à elle reste pratiquement non sollicitée.

### **1.5.5 Passerelle à Delmas 32**

Construite en 2014<sup>13</sup>, la passerelle Delmas 32 traverse la route de Delmas, la principale et la plus longue artère de la commune de Delmas. Elle se trouve au carrefour Delmas 32/33 permettant alors la connexion piétonne entre Delmas 32 et Delmas 33, 35. A l'extrémité Sud de la passerelle Delmas 32 se trouve le complexe commercial Délimart, l'un des espaces les plus fréquentés de la route de Delmas. A quelques mètres du carrefour, au Sud-Est, direction Pétion-Ville, deux succursales de banque commerciale desservent la population. Au Nord, on peut voir les locaux de la Télévision Nationale d'Haïti.

Delmas 32, un quartier très peuplé de Delmas, abrite l'un des plus grands marchés informels de la Capitale attirant ainsi des gens de tout coin de la commune. Ce marché informel de toutes sortes de produits (alimentaires, cosmétiques, vêtements) s'étend sur les trottoirs et même trop souvent entrave la circulation des véhicules. De part et d'autre de la route de Delmas, on observe un marché informel sur les trottoirs où les produits sont majoritairement des produits cosmétiques et des vêtements. A Delmas 31, 33 et 35, on peut aussi observer un marché informel, en continuité à ceux de Delmas 32 et de la route de Delmas.

Au carrefour Delmas 32/33, on peut observer la présence de stations informelles de motocyclettes et aussi de gares routières. Cette remarque persiste pour le carrefour Delmas 31 à environ 250 mètres au Nord-Est de la passerelle, direction carrefour de l'Aéroport. Aux alentours du carrefour Delmas 31, deux grands supermarchés opèrent. A Delmas 35 et 33, d'autres gares routières informelles s'installent aussi dans les rues.

---

<sup>13</sup> Après analyse d'imagerie sur Google Earth

Cela étant dit, on comprend que cette zone consiste essentiellement en un marché informel engendrant un grand flux de piétons sur les trottoirs et à travers les rues.

A cause de cela, le carrefour Delmas 32/33 et ses environs immédiats regorgent généralement des bouchons surtout aux heures de pointe (7h30 – 9h, 12h – 2h, 4h – 6h).

Malgré le grand trafic piéton aux alentours de la passerelle, cette dernière est pourtant non utilisée. Des marchands s’installent aux pieds des escaliers pour vendre leurs produits.



Figure 13 - Passerelle située sur la route de Delmas. Cette photo met en évidence l’environnement autour de la passerelle.

Crédit photo : Groniston Dorémé, août 2024.



Figure 14 - Passerelle située sur la route de Demas. Cette photo met en évidence la configuration de la passerelle.

Crédit photo : Groniston Dorémé, août 2024.

## **CHAPITRE 2**

### **CADRE METHODOLOGIQUE**

Dans le premier chapitre, le cadre conceptuel a abordé les grands thèmes de cette étude. Le deuxième chapitre va présenter le cheminement intellectuel, c'est-à-dire la méthodologie. Dans un premier temps, on déterminera la posture épistémologique, la méthode des collectes de données, l'échantillonnage, l'analyse des données et la démarche éthique. Dans un second temps la problématique de recherche sera exposée, puis les objectifs et les propositions, la pertinence scientifique et sociale de la recherche. Pour conclure on mettra en évidence les variables qui entrent en jeu soient les concepts à l'étude

#### **2.1 POSTURE EPISTEMOLOGIQUE**

« L'épistémologie a pour objet l'étude des sciences. Elle s'interroge sur ce qu'est la science en discutant de la nature, de la méthode et de la valeur de connaissance. » (Thietart *et al.* 2007, p.13).

L'épistémologie des sciences de gestion fait aujourd'hui l'objet de controverses par le fait que la gestion n'est pas considérée comme une science. Ne dit-on pas souvent que le management est un « art pratique » et ne pourrait être considéré comme une science que grâce à tout ce qu'il a emprunté à l'économie, à la psychologie ou aux sciences cognitives (David, 1999) ? Thiétart (2014) souligne que le management fait partie des grands domaines de recherche.

L'épistémologie aide à comprendre le réel c'est-à-dire l'ensemble des phénomènes, des événements, ce que les chercheurs voient et la connaissance qu'ils cherchent à créer (Mwewa et Martinet, 2020).

D'après Martinet (2020), autrefois, dans le domaine de management, on cherchait à expliquer ce qui existe au lieu de se concentrer sur qui pourrait se produire. Par exemple, la stratégie est vue dans des situations spécifiques. Limiter l'analyse, les échantillons à des liens de causalités basiques peut réduire la recherche.

Dans le cadre de ce travail de recherche, nous adoptons une posture épistémologique interprétativiste du fait que nous nous basons sur l'interprétation des vécus des personnes participantes pour la construction de la connaissance. Selon (Sem et Cornet 2018), la forme interprétativiste consiste à apporter un sens à des événements ou des phénomènes. Cela implique la compréhension des phénomènes étudiés.

La démarche interprétativiste nous donne la possibilité d'analyser non seulement la configuration des passerelles et leur insertion dans l'environnement étant que des infrastructures mais aussi la possibilité d'explorer la manière dont ces infrastructures sont vues par les utilisateurs et comprendre comment ils s'en approprient. En prenant en compte les vécus des personnes participantes, nous pouvons comprendre si les passerelles piétonnes à Port-au-Prince répondent à des besoins réels.

## **2.2 LA COLLECTE DE DONNEES**

L'étude est basée sur la collecte de données. C'est une phase au cours de laquelle on recueille des informations auprès des personnes participantes (Fortin et Gagnon, 2022). Cela permet d'identifier les besoins et les attentes, d'explorer les perceptions, les actions et les comportements, de comprendre les facteurs qui influencent l'acceptabilité et l'utilisation, d'analyser l'insertion de ces infrastructures dans le milieu.

Trouver des personnes participantes selon des critères d'admissibilité précis ne s'est pas avéré être une tâche facile.

Pour sélectionner les personnes participantes, nous avons dressé une liste initiale avec tous les Haïtiens susceptibles d'être admissibles pour la recherche. Dix ou huit personnes permettent d'avoir des points de vue divers, c'est un nombre facile à gérer pour mieux comprendre les expériences. De plus, nous utilisons une approche qualitative, cela aide à avoir plus de temps pour les échanges pour une analyse plus approfondie. Finalement 8 personnes étaient admissibles pour participer dans le cadre de ce travail de recherche.

Notons les critères :

- Les 8 personnes participantes doivent résider actuellement au Québec depuis au moins une semaine et doivent avoir vécu en Haïti de 2016 à août 2024. Ce choix géographique permet la faisabilité des entretiens en matière d'éthique et la limite temporelle permet aux personnes participantes de se rappeler plus facilement de leurs expériences.
- Les 8 personnes participantes doivent avoir résidé ou être passées à une ou plusieurs reprises dans les zones d'emplacement des passerelles piétonnes.

### **2.2.1 Technique d'entretien d'explicitation**

La technique d'entretien d'explicitation conçue et développée par Pierre Vermersch, a pour but de faire décrire une expérience, un vécu, une action passée en apportant toutes les précisions. Elle repose sur une aide au rappel du vécu passé en guidant la personne vers la position d'évocation et le contact avec le passé, pour qu'il revienne largement comme un revécu (Vermersch, 2014).

## **2.2.2 Description de la technique d'entretien d'explicitation**

Avant de faire une description de la technique d'entretien de l'explicitation, il est important de souligner que dans le cadre de cette recherche, nous ne faisons que nous inspirer de cette méthode.

La technique d'entretien d'explicitation consiste à mettre la personne participante dans une ambiance de paroles vivantes. La personne sera dans une situation où elle va raconter un récit sur ses actions en essayant de se souvenir de toutes les étapes qui l'ont par exemple amenée à choisir une option par rapport à une autre (passer sur une passerelle piétonne disponible ou traverser la rue directement). L'objectif est d'avoir un récit dans un ordre temporel. Pour cela il est important d'obtenir des descriptions de toutes les étapes de ce qui a été vécu (actions, prises de décisions, etc..).

## **2.2.3 Recueillir les verbalisations**

La question fondamentale pour le chercheur principal au cours de cette phase de recueil de verbalisations est : « qu'est-ce qui vous a poussé à choisir cette option ? »

L'idée est de recueillir des verbalisations en décrivant un vécu dans un contexte particulier pour comprendre le processus décisionnel de chaque personne participante.

## **2.3 ECHANTILLONNAGE**

« L'échantillonnage est le processus par lequel une portion de la population est choisie pour représenter la population entière. » Il s'avère important de bien sélectionner la population représentative afin qu'elle corresponde à la population cible (Fortin et Gagnon, 2022, p. 250).

### **2.3.1 La population**

« La population désigne le groupe formé par tous les éléments (personnages, objets, spécimens) à propos desquels on souhaite recueillir de l'information. » (Fortin et Gagnon, 2022, p. 250).

### **2.3.2 La population cible et la population accessible**

« La population cible est celle que le chercheur veut étudier et pour laquelle il désire faire des généralisations ou des transferts. La population cible désigne le groupe composé de tous les éléments (personnages, objets, spécimens) qui satisfont aux critères de sélection déterminés. La population accessible désigne la portion de la population cible à laquelle le chercheur peut avoir un accès raisonnable » (Fortin et Gagnon, 2022, p. 250, 251).

### **2.3.3 Présentation du profil des participants**

Les profils des personnes participantes sont résumés dans le Tableau 2. Ce sont tous des professionnels et étudiants qui ont été contactés, certains par courriel, d'autres par texte message.

La lettre de recrutement a été rédigée pour permettre à nos personnes participantes de vérifier elles même leur admissibilité. Celles qui sont admissibles ont signé les documents et les ont retournés.

## 2.4 ANALYSE DES DONNEES

Une analyse par reconstitution et une analyse thématique ont été menées pour repartir les données recueillies auprès des personnes participantes dans le cadre de cette recherche. L'analyse par reconstitution relate une expérience ou un événement dans sa totalité, cela permet d'avoir une vision complète de l'objet d'étude. Quant à l'analyse thématique, elle vise à identifier et ensuite à analyser tous les points qui émergent dans la collecte de données dans le but d'avoir des significations plus poussées qui sont en lien avec les objectifs de recherche. Les entretiens inspirés de la technique d'entretien d'explicitation ont été enregistrés sous l'autorisation de chaque personne participante. Puis les témoignages ou vécus ont été retranscrits de façon intégrale. Une sélection des contenus a été faite en fonction des objectifs de recherche. Tous les éléments importants et essentiels qui sont sortis des verbatims sur les besoins réels et les attentes des Haïtiens par rapport aux projets de passerelles piétonnes ; les perceptions, les actions et les comportements face à ces types d'infrastructures ; les facteurs qui influencent l'acceptabilité et l'utilisation ; la sous-utilisation comme une forme d'inacceptabilité ; l'insertion des passerelles piétonnes dans le milieu, ont été analysés. En outre, des thèmes émergents tels que : première expérience, sécurité, campagnes de sensibilisation, accessibilité, modification de l'utilité, risque, impact de l'esthétique, règles de circulation ont été aussi pris en compte dans l'analyse.

**Tableau 2. Profil des personnes participantes**

<b>Personnes participantes</b>	<b>Genre</b>	<b>Niveau d'éducation</b>	<b>Lieu de résidence</b>	<b>Nombre de passerelles utilisées</b>
<b>Participant # 1 2024/09/09</b>	Homme	Universitaire	Montréal	2/6
<b>Participant # 2 2024/09/13</b>	Homme	Universitaire	Montréal	2/6
<b>Participant # 3 2024/09/16</b>	Homme	Universitaire	Ville de Québec	0/6
<b>Participant # 4 2024/09/19</b>	Femme	Universitaire	Rimouski	1/6
<b>Participant # 5 2024/09/20</b>	Homme	Universitaire	Ville de Québec	2/6
<b>Participant # 6 2024/10/03</b>	Femme	Universitaire	Longueuil	1/6
<b>Participant # 7 2024/10/03</b>	Homme	Universitaire	Montréal	2/6
<b>Participant # 8 2024/10/13</b>	Femme	Universitaire	Ville de Québec	2/6

## **2.5 ETHIQUE DE LA RECHERCHE**

L'un des éléments importants dans le domaine de la recherche est la responsabilité du chercheur envers les personnes participantes. En effet, il doit s'assurer que leurs droits sont pris en compte et respectés.

Fortin et Gagnon (2022, p. 120) définissent l'éthique de la recherche comme « un ensemble de principes qui guident et assistent le chercheur dans la conduite de son étude. » Les FRSQ (2008, p.6), quant à eux définissent l'éthique de la recherche comme « la discipline qui propose un ensemble de règles de conduite propices au bien-être et au respect des personnes. »

L'éthique est centrée sur tout ce qui a rapport à l'humain. Et au cours de ces dernières années, les questions sur l'éthique ont connu un grand essor parce qu'il y a beaucoup plus de recherches sur l'humain (Martineau, 2007).

Dans le cadre de ce travail, toutes les mesures ont été prises pour que le projet de recherche respecte la politique d'éthique de la recherche avec les êtres humains de l'UQAR, que les personnes participantes aient toutes les informations nécessaires concernant le sujet de recherche, les objectifs, leurs droits et les enjeux. De ce fait, un formulaire de consentement et une lettre de recrutement ont été envoyés, lus et signés par toutes les personnes souhaitant prendre part à ce projet de recherche. Des mesures précises pour la protection et la confidentialité des données ont été prises.

En outre, toute la collecte de données a été possible parce que cette étude a subi une évaluation pour l'obtention d'un certificat d'éthique de l'UQAR, qui prouve que les conditions sont conformes aux règles d'éthique.

## **2.6 PROBLEMATIQUE DE RECHERCHE**

On s'entend à dire que la sécurité routière est une préoccupation majeure et que les passerelles piétonnes sont des infrastructures qui réduisent le nombre d'accidents. Mais il est important de se questionner aussi sur l'adéquation des finalités des projets avec les besoins, notamment la sous-utilisation des passerelles piétonnières à Port-au-Prince, la capitale d'Haïti et sur les facteurs qui influencent l'acceptabilité et l'utilisation des passerelles piétonnes. Bien que ces types d'infrastructures ne soient pas trop présents dans le pays, nous pouvons observer que les Haïtiens préfèrent traverser la rue directement même s'il y a une infrastructure adaptée pour cela. Les questions de recherche dans le cadre de ce travail sont les suivantes : quels sont les besoins réels et les attentes des Haïtiens par rapport à ces types d'infrastructures ? Quels sont les facteurs qui influencent l'acceptabilité et l'utilisation des passerelles piétonnes ?

L'enjeu est d'analyser l'adéquation des finalités des projets avec les besoins : acceptabilité et utilisation des passerelles piétonnes à Port-au-Prince.

## **2.7 OBJECTIFS DE RECHERCHE**

L'objectif principal de cette recherche est de comprendre les besoins réels et les attentes des Haïtiens par rapport aux projets de passerelles piétonnes en Haïti. Plusieurs objectifs spécifiques découlent de cet objectif général de façon à apporter des réponses plus détaillées qui sont en lien avec la problématique de recherche.

Ces objectifs spécifiques sont :

- Explorer les perceptions, les actions, les comportements des Haïtiens par rapport à ces types d'infrastructures.
- Comprendre les facteurs qui influencent l'utilisation des passerelles piétonnes.
- Comprendre si la sous-utilisation ou l'utilisation inefficace des passerelles piétonnes est une forme d'inacceptabilité.
- Analyser l'insertion de ces projets dans le milieu.

## **2.8 PROPOSITIONS**

Le fait que les Haïtiens n'utilisent pas les passerelles piétonnières (si elles sont présentes) peut être lié à beaucoup de raisons. Notamment pour des raisons de culture, de sécurité, de configuration des passerelles. Les habitudes peuvent aussi contraindre les gens à traverser les rues directement parce que c'est beaucoup plus rapide. Une personne sujette à des vertiges par exemple peut ne pas vouloir emprunter des passerelles.

Le choix de l'emplacement des ponts piétonniers est aussi un élément clé, une infrastructure qui n'est pas positionnée au bon endroit peut être une cause de son utilisation inefficace. Si

nous prenons par exemple la passerelle sur la route entre Delmas 32 et 33 en Haïti, la configuration de l'espace par rapport aux activités qui se sont développées, les commerçants sur les trottoirs, les entreprises tout au long de la route, le conflit entre les véhicules et les piétons, le trafic, tout cela complique l'utilisation de la passerelle.

Il y a aussi un autre aspect très important soit l'insécurité ; les délinquants utilisent les passerelles comme abri. Ils dorment sur les passerelles, les gens craignent donc de se faire agresser.

Cela nous amène peut-être à dire que cette infrastructure a été construite dans un endroit non approprié ou qu'il faudrait mettre en place des dispositions nécessaires pour la rendre pratique.

Les décideurs de ce projet ont négligé sans doute des aspects utiles pour l'intégration du projet. Notamment l'aspect sociologique (rapport d'individus et de société), les impacts sociaux, l'identification et l'analyse des besoins réels.

## **2.9 PERTINENCE SCIENTIFIQUE ET SOCIALE**

Cette recherche met à la fois en évidence l'importance que les projets répondent à des besoins spécifiques et réels mais aussi l'acceptabilité et l'utilisation comme étant des concepts importants dans le domaine de la gestion de projet. Elle a donc une pertinence à la fois scientifique et sociale

### **2.9.1 Pertinence scientifique**

Construire des passerelles piétonnes c'est répondre à un besoin de sécurité et de déplacement, en Haïti il n'y a pas vraiment de recherche sur le fait que ces passerelles ne soient pas utilisées de manière efficace. Cette étude vise donc à faire comprendre l'importance de prendre en compte les besoins des utilisateurs et remettre en question les stratégies de gestion de projet en Haïti.

### **2.9.2 Pertinence sociale**

Les concepts acceptabilité et utilisation sont en pleine émergence. Ce sont des thématiques qui sont en construction scientifique. En cherchant à explorer les perceptions, les actions et les comportements des Haïtiens par rapport à ces types d'infrastructures, en identifiant les facteurs qui peuvent influencer l'acceptabilité et l'utilisation, cela permet de mettre en place les bonnes pratiques.

### **2.9.3 Concepts à l'étude**

Pour conclure, tel qu'élaboré dans la recension des écrits, les concepts à l'étude sont : adéquation des finalités des projets avec les besoins, acceptabilité et utilisation des passerelles piétonnes. Nous chercherons à déterminer dans nos résultats, analyse et interprétations s'il y a une corrélation ou une absence de corrélation entre ces variables. Les variables sont représentées visuellement dans la Figure 15 par le diagramme de Venn. Les passerelles piétonnes à Port-au-Prince vont-elles être acceptées et utilisées de façon efficace s'il y a une adéquation entre les finalités des projets et les besoins réels ?

En conclusion, ce second chapitre a présenté le cheminement intellectuel de ce travail de recherche basé sur une approche qualitative en s'inspirant de la technique d'entretien d'explicitation. Les objectifs de recherche et des propositions visant à fournir des explications par rapport aux phénomènes observés ont été présentés ; de même que la pertinence scientifique et sociale et surtout la démarche éthique pour les droits et le respect des personnes participantes et de la confidentialité des données. Les résultats du troisième chapitre apportent des informations pour répondre aux objectifs de recherche.

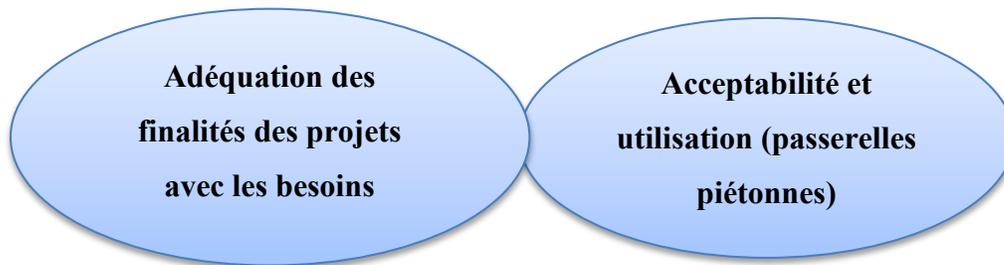


Figure 15 - Diagramme de Venn présentant la corrélation entre les concepts

## **CHAPITRE 3**

### **RESULTATS ET ANALYSE**

#### **3.1 ANALYSE DES THEMES EN LIEN DIRECT AVEC L’OBJECTIF PRINCIPAL ET LES OBJECTIFS SPECIFIQUES DE RECHERCHE**

L’objectif général de cette recherche est de comprendre les besoins réels et les attentes des Haïtiens par rapport aux projets de passerelles piétonnes. J’ai tiré des extraits du vécu des personnes participantes qui apportent des informations pour pouvoir répondre à l’objectif général et aux objectifs spécifiques de l’étude.

##### **3.1.1 Les besoins réels et les attentes par rapport aux projets de passerelles piétonnes**

Toutes les personnes participantes sont unanimes à l’idée de vouloir donner leurs opinions et demandent à être impliquées dans les projets. Les besoins réels et les attentes sont exprimés sous plusieurs aspects dans les témoignages. Certaines personnes mentionnent que les projets de passerelles piétonnes doivent être intégrés dans un plan plus vaste. D’autres suggèrent que la priorité soit accordée aux piétons ; sans oublier les exigences de conception pour faciliter l’accès à la circulation des personnes à mobilité réduite et un plan de maintenance périodique de ces infrastructures.

**Participant #1 :** *« Je ne suis pas ingénieur civil, je ne suis donc pas une personne qui réfléchit à des questions de construction mais je pense que les projets de passerelles*

*piétonnes doivent être intégrés dans un plan macro-construction de réseau routier. Parce quand on pense à des constructions de route il faut penser aux différents usagers : les piétons, les cyclistes, les motocyclistes... Les piétons sont considérés comme les usagers les plus à risque. On sait déjà que les passerelles piétonnes répondent à un besoin mais comment on va arriver à aider les gens à se mettre dans la tête que c'est important de passer sur les passerelles ? »*

**Participant #8 :** *« Comment peut-on espérer que les passerelles piétonnes peuvent à elle seules résoudre des problèmes de sécurité routière. Si on veut que les passerelles soient utilisées, il y a d'autres problèmes à toucher : la circulation des véhicules, les signalisations verticales et horizontales, les gares routières informelles, les marchands sur les trottoirs. On doit regarder les choses d'une manière plus globale. »*

**Participant #3 :** *« Les passerelles piétonnes pourraient être utiles mais ce n'est prioritaire. Selon moi ce serait mieux de mettre des feux pour les piétons et aussi intégré cela dans la culture haïtienne : priorité aux piétons. Il faut d'abord éduquer les conducteurs à prioriser les piétons et ensuite on peut construire des passerelles piétonnes sur les autoroutes par exemple la route 9. »*

**Participant #4 :** *« Dans le cas où l'état voudrait construire de potentiels passerelles il faudra sensibiliser à leur utilisation et l'avantage qui en découle et exposer les risques et s'assurer qu'il y a le besoin avant de lancer tout projet. Il faut toujours s'assurer qu'il y ait un besoin. Si le besoin n'est pas là, le projet ne peut pas aboutir. »*

**Participant #7 :** *« Il faut penser à intégrer la circulation des personnes à mobilité réduite dans les projets de passerelles piétonnes. De plus, ces projets doivent s'inscrire dans un projet de transport beaucoup plus vaste, plus large que de faire des simples projets de passerelles piétonnes. On devrait même forcer les gens à emprunter les passerelles piétonnes en mettant des feux de signalisation pour tous les utilisateurs : véhicules, bicyclettes, piétons. Par force, je veux dire que la situation doit s'imposer elle-même. Cela doit être bien indiqué*

*avec des panneaux. Et ces projets doivent répondre à des besoins bien spécifiques : besoins de circuler en toute sécurité surtout dans les heures de pointe. »*

**Participant #6 :** *« Quand je passe sur une passerelle à Port-au-Prince, je ne me sens jamais totalement en sécurité parce que je me demande toujours quand on a fait une vérification. Quelquefois je regarde l'état de la passerelle parce comme tu sais chez nous, ils peuvent construire quelque chose et même après vingt ans ils ne font aucune vérification. Donc ce n'est pas un endroit où je vais circuler calmement. Je m'empresse tout le temps et je passe rapidement. Donc ils doivent vraiment penser à la vérification de ces constructions. »*

**Participant #5 :** *« Je pense que ce sont les endroits avec une forte circulation qui nécessitent des passerelles. Des zones avec beaucoup de piétons et où les voitures vont vite et que c'est difficile de traverser directement. Dans certaines routes je ne sais pas si c'est une passerelle qui est l'option idéale mais quand même il faut un passage pour que les piétons traversent de façon sécuritaire. »*

**Participant #2 :** *« Il est vrai que les passerelles à Port-au-Prince sont faites pour que les gens traversent en toute sécurité mais dans des situations plus compliquées cela ne répond pas aux besoins. »*

En conclusion, ces résultats soulignent l'importance de recueillir les besoins et les attentes de chaque partie prenante dès la phase de conception du projet. Selon le Guide du Corpus des connaissances en management de projet « Les parties prenantes sont des individus, des groupes, ou des organismes qui peuvent affecter, être affectés ou se croire eux-mêmes affectés par une décision ou le résultat d'un portefeuille, d'un programme ou d'un projet. Elles influencent directement ou indirectement un projet, ses performances ou ses résultats de manière positive ou négative. » (Project Management Institute, 2021, 7<sup>e</sup> édition, p. 31). En effet, Lonchamp (2015) souligne que l'idée d'un projet commence avec l'identification des besoins auprès des différentes parties prenantes.

L'analyse des besoins et des attentes se fait par un processus de gestion des parties prenantes qui consiste avant tout à les identifier afin de mettre en place un plan de communication

efficace pour bien répondre à leurs intérêts, besoins et opinions (Project Management Institute, 2021, 7<sup>e</sup> édition).

### **3.1.2 Les perceptions, les actions et les comportements des Haïtiens par rapport à ces types d'infrastructures**

L'un des objectifs spécifiques de cette recherche est l'exploration des perceptions, des actions et des comportements des Haïtiens par rapport à ces types d'infrastructure. Les personnes participantes ont des perceptions, des actions et des comportements qui dépendent de plusieurs facteurs : circulation actuelle, habitudes, sensation, temps, comportement des conducteurs, etc.

**Participant #7 :** *« Il arrive quelquefois que je passe sur des passerelles et d'autres fois je passe directement dans les rues. Pour moi c'est juste une question d'émotions. Il n'y a pas un aspect rationnel derrière ma décision. Pour être honnête j'y vais par sensation, par feeling. Si je fais confiance à mon humble observation, dans la majeure partie des cas, il n'y a pas toujours beaucoup de gens qui empruntent la passerelle. Ou sinon cela dépend des heures de pointe, entre 16h et 17h il y a des gens qui y passent. Parfois je vois aussi des gens qui sont en haut à ne rien faire et regarder. »*

**Participant #6 :** *« Quand j'utilise les passerelles piétonnes c'est pour éviter de demander passage aux conducteurs comme beaucoup d'autre le font. Quelquefois s'ils sont gentils ils s'arrêtent mais d'autres fois ils ne s'arrêtent pas et disent que c'est pour les piétons qu'on a fait la passerelle. Donc à ce moment-là selon moi la passerelle est la meilleure option. Pour moi cela reste une possibilité quand la circulation est fluide et que je ne peux pas traverser dans la rue. Je me dis même quelquefois que passer sur la passerelle représente un risque pour moi par rapport aux vérifications qui ne sont jamais faites. »*

**Participant #3 :** *« Cela dépend de la circulation. Ce jour était assez calme. C'était dense mais les voitures ne passaient pas vite. Peut-être que c'est la raison pour laquelle j'ai pris la décision de traverser la rue directement aux feux et de ne pas utiliser la passerelle. »*

**Participant #4 :** *« Etant donné que j'habitais à Delmas 33, j'ai dû passer sur cette passerelle quelquefois juste pour voir ce que cela fait mais ce n'était pas nécessaire. Sinon le plus souvent je traverse dans la rue directement. J'ai pu observer aussi que beaucoup d'autres personnes l'utilisent pour l'expérience aussi. C'était une nouvelle infrastructure, on voulait tester c'est tout. Il y a même des gens qui s'amusaient à se prendre en photos sur la passerelle. »*

**Participant #5 :** *« Je passe souvent à Delmas 32 mais je ne pense pas que j'ai utilisé cette passerelle, c'est un carrefour où il y a toujours beaucoup d'embouteillage. C'est un mélange de voitures, de taxis motos, de piétons, de petits marchands. Ce qui fait que la circulation des voitures est lente. Donc ce n'est pas compliqué pour un piéton de traverser directement dans la rue. Les passerelles c'est toujours la dernière option pour moi. »*

**Participant #1 :** *« Je m'apprêtais à utiliser la passerelle pour la première fois pour aller de l'autre côté de la route et soudainement comme il y avait des commerçants éparpillés partout l'idée me vient d'acheter quelque chose j'ai traversé la rue directement en oubliant la passerelle. Je précise que cet oubli est dû au fait que passer sur une passerelle piétonne ce n'est pas dans nos habitudes, ce n'est ni culturel, ni un réflexe. »*

**Participant #8 :** *« Je me rappelle avoir utilisé la passerelle qui se trouve à Delmas 32 une seule fois, c'était nouveau, donc il y a le curieux en moi qui dit c'est un nouvel ouvrage je vais voir, je vais passer dessus et il y a aussi l'envie d'être en haut pour regarder en bas pour voir les voitures passer. Passerelle ou pas pour traverser les rues je fais la même chose : je regarde dans les deux sens pour voir s'il y a des motos ou des voitures qui arrivent et je traverse directement. »*

**Participant #2 :** *« A ma connaissance, le plus souvent les gens disent qu'ils n'ont pas de temps pour passer sur les passerelles, c'est ça le problème. Ils ne voient jamais l'aspect*

*sécurité. Ils disent toujours j'aurai le temps de traverser directement dans la rue bien vite parce que dans nos habitudes on traverse sur la chaussée directement soit avant ou après les voitures. »*

Pérez López (2015), définit le piéton comme une personne « indisciplinée, irresponsable et imprudente avec un comportement « dangereux et imprévisible. » Ce type de comportement indique la violation de règles de circulation par les piétons, par exemple, un piéton qui ne prend pas le temps de passer sur une passerelle piétonne. Cette même autrice mentionne qu'à part le fait que les piétons sont considérés comme les utilisateurs de la route les plus vulnérables, il y a encore des situations qui viennent augmenter cette vulnérabilité. Le fait que dans un pays comme Mexico, la délivrance du permis de conduire ne dépend pas de la réussite aux examens de conduite théoriques et pratiques. La situation n'est pas différente en Haïti, avoir un permis est l'une des choses les plus faciles si une personne a les moyens. La vraie réalité est de prendre un moniteur pour faire quelques tours en voiture dans un espace adapté et après payer son permis. Il n'y a aucune vérification sur les conditions normales d'obtention du permis de conduire.

Comme l'ont souligné Arellana et al. (2020) les piétons n'aiment pas toujours utiliser les infrastructures pour traverser car cela nécessite du temps et des efforts. En définitive les perceptions, les actions et les comportements des Haïtiens dépendent de l'expérience et des informations captées dans le milieu.

### **3.1.3 Les facteurs qui influencent l'utilisation des passerelles piétonnes**

L'analyse des entretiens souligne que plusieurs facteurs peuvent influencer l'utilisation des passerelles piétonnes dépendamment du contexte : la sécurité liée à la décision d'emprunter les passerelles, le temps, le risque d'agression, la vitesse de circulation des véhicules, l'accessibilité, les habitudes, l'environnement de la passerelle, l'esthétique, etc.

**Participant #7 :** « *Je passe sur la passerelle qui se trouve à Trois Mains pour ma sécurité, vu la vitesse avec laquelle les voitures passent. Au lieu d'avoir à surveiller, je me dis que c'est mieux de monter et passer sur la passerelle. Mais si la rue est vide, et que visuellement je peux voir la distance des voitures, je ne vais pas passer sur la passerelle. Un dimanche par exemple, je ne vais pas emprunter la passerelle, cela dépend vraiment de la circulation. »*

**Participant #1 :** « *On ne va pas se mettre à l'idée que ce n'est pas important puisqu'elle aide à mieux sécuriser la vie des gens qui empruntent ces routes et s'assurer qu'il y ait moins d'accident de manière générale. »*

**Participant #3 :** « *Traverser directement dans la rue n'est jamais autant sécuritaire que passer sur la passerelle. »*

**Participant #7 :** « *C'est utile parce que ça me permet de traverser d'un endroit à un autre endroit de manière sécuritaire. »*

Tous les participants sont unanimes avec l'idée que les passerelles piétonnes permettent de traverser de façon sécuritaire. Et qu'il n'y a pas un autre moyen plus sûr de traverser. Le fait que les participants soient conscients que traverser sur les passerelles piétonnes est sécuritaire, pourrait les motiver à utiliser ces infrastructures. Le carrefour Trois Mains est un endroit où généralement la circulation est fluide et où les voitures passent à une vitesse non négligeable. Cette passerelle facilite de manière significative la sécurité des piétons.

Selon Sisiopiku (2003), dans les milieux urbains, beaucoup d'infrastructures visent à faciliter l'accès aux piétons et surtout s'assurer qu'ils circulent de façon sécuritaire. Beaucoup d'efforts ont été faits en ingénierie pour améliorer les techniques apportées à ces infrastructures et surtout pour évaluer leur efficacité en termes de solutions mises en place pour répondre à des besoins. Les besoins, les attentes, les perceptions, les comportements des utilisateurs à l'égard de ces infrastructures sont des indices majeurs pour cette évaluation. Ils sont les mieux placés pour identifier si tout est adéquat à leurs besoins et pour reconnaître tout ce qui contribue à créer un environnement stable qui accroît la probabilité d'utiliser les

espaces conçus pour eux. Cela est très important pour leur sécurité. Lorsque les piétons décident d'utiliser les installations piétonnières, il y a moins de conflits avec les véhicules. Ainsi les chercheurs ont la préoccupation de concevoir des projets d'infrastructures qui répondent à des besoins de sécurité et de confort.

**Participant #6 :** *« Je me rappelle une fois, j'ai évité une passerelle qui se trouvait sur ma route parce que je voulais juste trouver un tap-tap et rentrer chez moi rapidement. Je n'ai même pas pensé à la passerelle. Je n'avais pas le temps de monter des escaliers. C'était beaucoup trop long pour moi. J'ai traversé la rue directement sans regarder pour embarquer dans le tap-tap qui était presque rempli. »*

**Participant #2 :** *« Les gens du village utilisent souvent la passerelle qui se trouvent à l'entrée du Village Solidarité. Mais j'ai remarqué que quand les gens sont pressés. Ils ne passent pas dessus. Cela m'arrivait souvent de me dire que je dois arriver tôt au travail, je suis pressé donc passer sur la passerelle c'est une perte de temps. »*

**Participant #3 :** *« Je n'ai pas pris la passerelle qui se situe à Delmas 32 parce que pour moi il y a trop de chemin à faire. La passerelle se trouve à 20 ou 30 mètres du carrefour donc au lieu de monter les escaliers et faire tout ce trajet, je suis passé directement aux feux rouges pour les voitures. J'étais pressé donc passer sur la passerelle allait me faire perdre du temps. Quant à la passerelle qui se trouve à Trois Mains, je l'évite toujours parce qu'il y a des rumeurs qui disent qu'habituellement il y a des agresseurs qui s'en prennent aux gens. Je préfère risquer ma vie en traversant directement les voies au lieu de passer sur la passerelle et me faire agresser. »*

**Participant #4 :** *« Cela semblait fonctionnel au début le carrefour est très fréquenté, il y a toujours beaucoup de trafic. Je pense que c'est la raison pour laquelle cette passerelle a été construite. Cependant avec le temps, je dirais même quelques semaines après les petits commerçants ont envahi l'entrée du passage. Ce n'est plus accessible, c'est devenu sale. Ils occupent l'espace et mettent leurs marchandises sur les escaliers. Et personne ne peut rien*

*leur dire sinon ils te crient dessus et la maire de la ville n'effectue pas son travail. Donc plus personne n'utilisait cette passerelle à ma connaissance. »*

**Participant #5 :** *« Disons que j'ai décidé une fois de passer sur la passerelle qui se trouve à Trois Mains, je monte les escaliers, et je vois des personnes que je ne souhaite pas rencontrer, soient des bandits ou d'autres personnes qui profitent de la passerelle pour faire leurs affaires. J'ai donc fait demi-tour et je n'ai plus jamais utilisé. »*

**Participant #1 :** *« Les escaliers ont des marches raides, ce n'est pas flexible. Cela n'invite pas les gens à passer. Je suis une personne dynamique donc je traverse directement dans la rue en dessous de la passerelle. »*

**Participant #8 :** *« L'environnement autour de la passerelle ne favorise pas son utilisation en tant que telle : le trafic constant, les marchands sur les trottoirs, les motocyclettes, les gares informelles. Il y a des conflits constants entre les piétons et les marchands sur les trottoirs, des conflits entre les piétons, les taxis motos et les voitures... C'est le désordre total. La route n'est pas large, les voitures ne vont pas vite ; finalement les gens traversent la route directement. C'est juste un ouvrage qui est là et que personne n'utilise. »*

Comme le disent Corriveau et. al (2012), prendre connaissance de ses besoins, c'est ce qui va amener l'individu à poser une action (utilisation). Le processus de décision passe parfois par beaucoup d'étapes et peut être long. Les auteurs ajoutent que certains besoins qui font partie de la pyramide de Maslow peuvent être un motif. Par exemple, le besoin de sécurité peut influencer le processus décisionnel.

**Participant #1 :** *« Je pense qu'au niveau culturel ça va prendre du temps pour que cela puisse s'intégrer parce que ce n'est pas dans nos habitudes. »*

**Participant #4 :** *« Par exemple, la passerelle piétonne aurait pu éviter les accidents de la route mais les gens ne le savent pas. Ce n'est pas dans notre culture. »*

**Participant #2 :** *« Les gens ne comprennent pas l'utilité de la passerelle puisqu'ils vont toujours dire qu'ils auront le temps de traverser. Parce que dans nos habitudes on traverse la rue directement. »*

**Participant #5 :** *« Je pense aussi qu'il faut une sensibilisation pour éduquer les gens pour qu'ils utilisent les passerelles parce que ce n'est pas dans nos réflexes. »*

Comme le mentionnent Wutz et al. (2023, p. 4) d'autres facteurs peuvent aussi influencer l'utilisation comme :

- Les conditions facilitantes, quand tout est déjà mis en place pour occasionner l'utilisation.
- La motivation hédonique, le sentiment ou la sensation de joie éprouvée au moment de l'utilisation.
- L'influence sociale, le fait d'utiliser parce que d'autres personnes de l'entourage le font.
- L'habitude, dont la majorité des personnes participantes ont mentionné en estimant que traverser sur les passerelles piétonnes n'est pas ancrée chez nous, est le fait de poser des actions par réflexe.
- Le risque perçu, qui s'explique par la peur ou d'autres sentiments négatifs ressentis face à l'utilisation.
- La confiance, qui s'oppose au risque perçu, est un sentiment positif face à l'utilisation.

Tous ces facteurs participent au processus de décision des utilisateurs, il faut sensibiliser et trouver des solutions pour les comportements négatifs et encourager les comportements positifs en prenant en compte les besoins et les attentes.

### 3.1.4 La sous-utilisation ou l'utilisation inefficace des passerelles piétonnes comme une forme d'inacceptabilité

Nos résultats montrent qu'il y a une sous-utilisation des passerelles piétonnes. Plusieurs aspects expliquent cette situation : l'absence d'informations et de sensibilisation quant à l'importance d'utiliser ces infrastructures pour traverser de façon sécuritaire, la non-intégration des riverains locaux ou de l'ensemble des parties prenantes dans la phase de conception du projet, l'environnement des passerelles prises en compte pour l'étude.

**Participant #7 :** *« Acceptabilité ou pas je ne sais pas. Les responsables devraient investir dans la sensibilisation des réglementations. Pour tout projet, les gens doivent être informés et sensibilisés aux enjeux même du projet. »*

**Participant #4 :** *« Puisque les gens n'utilisent pas la passerelle de Delmas 32, c'est peut-être une façon pour eux de dire que ce projet n'était pas nécessaire. »*

**Participant #3 :** *« L'acceptabilité des projets en Haïti ce n'est pas quelque chose qu'on aborde. Cela n'existe pas. On oublie souvent les résidents d'une zone comme partie prenante. On ne les considère pas comme des parties prenantes. L'exemple idéal c'est la passerelle à Delmas 32. On n'a pas demandé aux gens s'ils voulaient ce projet, on l'a seulement exécuté et cela a un coût. Je ne sais pas pourquoi on a fait ce projet. S'il y avait une étude des besoins ce n'est pas cela qu'on allait construire. »*

**Participant #5 :** *« Je ne sais pas si le fait que je n'utilise pas souvent les passerelles est une forme d'inacceptabilité. Quelquefois ce n'est pas le moyen le plus sûr. Et il y a beaucoup d'autres aspects qui rentrent en compte, par exemple la sécurité. »*

**Participant #1 :** *« J'ai cette capacité d'analyse ou de réflexion pour me dire que ce n'est pas sécuritaire de traverser directement dans la rue. Mais si on n'a pas mis les balises, les indicatifs pour que je puisse respecter les principes et de plus si je n'ai pas été informé, sensibilisé par rapport à l'utilisation de la passerelle je me laisse aller avec mes propres habitudes. »*

**Participant #8 :** « *Si le public pour lequel le projet a été conçu estime qu'il ne résout pas le problème et ne l'utilise pas, c'est une forme d'inacceptabilité.* »

Peut-on traduire cette sous-utilisation comme une forme d'inacceptabilité ? Le participant #8 a souligné que la sous-utilisation des passerelles par le public pourrait être interprétée comme une forme d'inacceptabilité. Batellier (2015), a écrit sur les manifestations de l'acceptabilité, pour l'auteur, analyser l'acceptabilité d'un projet par un public c'est se fier aux différents jugements par rapport à ce projet.

### **3.1.5 L'insertion des projets de passerelles piétonnes dans le milieu**

Les résultats montrent que l'environnement dans lequel la passerelle est intégrée joue un rôle important pour son acceptabilité et son utilisation. D'où l'importance de consulter les parties prenantes pour éviter les mauvaises conséquences. Des études récentes ont démontré qu'il faut tenir compte de tous les aspects utiles pour la réussite d'un projet comme avoir toutes les informations sur l'environnement du projet, la population, les besoins et les attentes, les perceptions, les enjeux, la complexité, etc (Corriveau et al. 2012). En d'autres termes, une analyse globale pour s'assurer que le projet va être bien inséré dans le milieu.

**Participant #7 :** « *La passerelle qui se trouve à Trois Mains est bien située, elle répond à une certaine demande de circulation, surtout pendant les heures de pointe. Par exemple, entre 6h-8h du matin et 16h-17h du soir, avec toutes les voitures qui passent, la passerelle est idéale pour les piétons. Mais je serai curieux de savoir combien de gens utilisent cette passerelle.* »

**Participant #4 :** « *Je pense que ce qui explique le fait que la passerelle à Trois Mains est beaucoup plus utilisée que celle de Delmas 32 c'est le positionnement. Déjà il n'y a pas de commerçants pour bloquer le passage. De plus, c'est une zone industrielle avec une autoroute, les voitures circulent très vite. Par conséquent, les gens sont obligés de passer sur la passerelle.* »

**Participant #5 :** « À Trois Mains par exemple la circulation est très fluide. Ce projet est donc intégré au bon endroit. De plus, les conducteurs savent que la passerelle est là, ils ne vont pas ralentir. C'aurait été plus sécuritaire de passer sur la passerelle. Je veux dire du point de vue de la sécurité routière mais s'il y a des agresseurs c'est donc plus sécuritaire de traverser directement dans la rue. »

**Participant #1 :** *En Haïti, plus particulièrement dans les villes avec une grande densité de population ou dans les zones dont la circulation est très fluide, je pense qu'il y a cela comme nécessité. »*

**Participant #8 :** « Je ne me rappelle pas avoir utilisé la passerelle à Delmas 32 plus d'une fois, à mon avis ce n'est pas vraiment adapté à l'espace. En permanence cela devrait répondre à un besoin puisqu'il y a les routes et passants. Et les passerelles sont faites pour être utilisées par les piétons. Mais ce n'est pas le cas. Quand on essaie de résoudre un problème il y a toujours d'autres problèmes isolés. »

Il y a le milieu avant le projet et le milieu après le projet. Le milieu, l'environnement, la configuration de chaque passerelle piétonne diffère face à l'utilisation. La position même peut favoriser l'utilisation par rapport à d'autres passerelles. Dans notre étude nous avons trois passerelles sur six qui ne sont pas utilisées parce qu'elles n'ont pas été conçues au bon endroit. C'est le cas de la passerelle à Delmas 32, qui est dans une zone avec beaucoup d'activités marchandes et des deux passerelles à Cité Soleil, qui sont situées dans des endroits à fortes insécurités.

### **3.2 ANALYSE DES THEMES EMERGEANTS**

D'autres points ne figurant pas dans les objectifs de recherche sont émergés dans les récits des personnes participantes. Je les ai regroupés sous forme de thématique. Cela permet de voir d'autres perspectives.

### 3.2.1 Première expérience

Pour certains participants, l'utilisation d'une passerelle piétonne était uniquement liée à l'envie d'une première fois ou première expérience. Ce n'est pas un type d'ouvrage qu'on retrouve beaucoup en Haïti. Et quand finalement, il y a cette nouvelle infrastructure dans une zone, les gens sont curieux de l'utiliser juste pour voir l'effet que cela fait.

**Participant #1 :** « *En retournant sur mes pas, j'ai décidé cette fois de passer sur la passerelle parce que je voulais à tout prix faire l'expérience. Je monte les escaliers, il n'y a rien d'attrayant.* »

**Participant #4 :** « *J'aurais pu prendre la route directement, mais j'ai coupé juste pour utiliser la passerelle une première fois pour voir la sensation de se trouver en haut. J'ai pu observer que beaucoup d'autres gens l'utilisent aussi pour l'expérience.* »

**Participant #8 :** « *C'est un nouvel ouvrage, il y a aussi le côté curieux en moi qui dit, je vais passer dessus parce que je suis tout le temps sur la chaussée ou sur le trottoir donc j'avais envie de regarder tout cela en étant en haut.* »

En conclusion, toutes les personnes participantes étaient contentes au préalable à l'idée de passer sur une passerelle piétonne une première fois. Cette première expérience est très importante pour l'utilisateur car cela peut amener à une seconde expérience voire une habitude ou cette première expérience peut se transformer en dernière expérience.

### 3.2.2 Campagnes de sensibilisation

Nos résultats montrent la nécessité d'avoir des campagnes de sensibilisation autour de l'importante et de l'utilisation des passerelles piétonnes. Une campagne de sensibilisation

sert à informer et sensibiliser, de mettre à la disposition du grand public de l'information sur les infrastructures.

**Participant #1 :** « *Il faut encourager par des campagnes de sensibilisation et faire en sorte que ce soit attrayant pour que les gens puissent avoir envie de le faire. Il faut aussi une politique plus élaborée et une communication constante qui doit s'échelonner sur une longue période pour que tout le monde soit sensibilisé et informé.* »

**Participant #4 :** « *Dans le cas où l'Etat Haïtien voudrait construire d'éventuels passerelles, déjà il faut faire la sensibilisation par rapport à leur utilisation.* »

**Participant #7 :** « *Les gens doivent être sensibilisés aux enjeux du projet.* »

**Participant #2 :** « *Avant de dire qu'il faut une passerelle à tel endroit, il faut aussi une campagne de sensibilisation, parce que si ce n'est pas fait, les gens ne vont pas comprendre l'utilité de la passerelle.* »

En conclusion, ces résultats montrent l'importance de mettre en place des campagnes de sensibilisation pour informer et sensibiliser les gens. Et la majorité de nos personnes participantes estiment ne pas être sensibilisées et informées par rapport aux enjeux et surtout à l'importance de passer sur les passerelles piétonnes pour leur sécurité. Il faut mettre en place un système d'informations continu.

### **3.2.3 Accessibilité**

Presque toutes les personnes participantes pensent que les passerelles ne sont pas accessibles. Avoir des ponts piétonniers accessibles à tous et à toutes est une préoccupation majeure. Les projets en Haïti ne prennent pas en compte la situation des personnes à mobilité réduite. Selon les personnes participantes, il faudrait repenser nos pratiques de conception de projet et encourager l'inclusion.

**Participant #2 :** « *Par exemple ma mère est commerçante et quand elle rentre avec ses marchandises elle ne peut pas passer sur les passerelles parce qu'elle ne peut tout simplement pas monter les escaliers. Donc le niveau d'accessibilité me fait toujours réfléchir.* »

**Participant #4 :** « *Les petits marchands ont bouché les escaliers, ce n'est plus accessible.* »

**Participant #1 :** « *[...]. Normalement ce n'est pas accessible aux gens qui pourraient avoir des problèmes de mobilité.* »

**Participant #8 :** « *Le fait que ce soient des escaliers et bien ce n'est pas accessible à des personnes, par exemple, sur une chaise roulante ou même une personne âgée.* »

**Participant #4 :** « *Les passerelles sont souvent inaccessibles, il y a des gens qui établissent domicile sur les passerelles, c'est un peu difficile et compliqué de passer sur ces passerelles-là.* »

**Participant #7 :** « *Mais le problème c'est qu'il y a toujours que des escaliers. C'est pour une catégorie de gens. Cela n'a pas été conçu pour favoriser le déplacement de toutes les catégories de personnes.* »

Selon Lévy et Gohet (2003), les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite rencontrent souvent des difficultés dans les espaces publics, favoriser leur accès en créant un environnement pouvant leur donner la possibilité de se déplacer, en tout temps sans contraintes est un facteur important. Il faut créer un plan d'actions qui servira à mettre en place les bons moyens pour permettre à tout le monde d'utiliser les services. Les auteurs soulignent (p.13) que la loi « solidarité et renouvellement urbain de décembre 2000 intègre la notion d'accessibilité dans le cadre des plans de déplacements urbains et prévoit de nombreuses mesures destinées à l'accessibilité ou l'adaptation. »



Figure 16 - Passerelle située sur la route de Delmas. Cette photo met en évidence les accès des passerelles qui sont bloqués par les activités marchandes.

### 3.2.4 Modification de l'utilité

Nos résultats montrent que les passerelles piétonnes servent de support pour les affiches publicitaires. La modification de l'utilité d'un projet est surtout vue dans un contexte où les décideurs, équipes de projet redéfinissent les objectifs de départ. Cela arrive dans la plupart des cas quand les besoins et attentes des parties prenantes évoluent ou changent. Mais dans le contexte où on voit que le projet est utilisé pour des finalités différentes, est-ce une problématique qu'on aborde ?

**Participant #3 :** *« Les passerelles sont utilisées pour la publicité, il y a toujours de grands panneaux publicitaires qui couvrent les passerelles et cela facilite les agressions vues que les passerelles sont totalement couvertes. »*

**Participant #5 :** « Pour le moment ce sont les panneaux publicitaires qui s'affichent sur la passerelle et c'est utile aussi pour les personnes qui dorment dans la rue mais ce n'est pas trop utilisé par les piétons. »

**Participant #8 :** « Et la passerelle à d'autres fonctions comme faire de la publicité. Les fameux panneaux publicitaires. Justement on affiche les panneaux publicitaires là-dessus. Je me rappelle la dernière fois où j'ai vu des panneaux d'eau [...]. »

En conclusion, utiliser les passerelles pour des affiches publicitaires est un problème qui doit être pris au sérieux car cela entrave l'utilisation des passerelles dans un sens ou cela affecte non seulement l'esthétique mais aussi la sécurité parce que les panneaux publicitaires cachent les personnes qui circulent sur les passerelles, cela favorise les cas d'agression.



Figure 17 - Passerelle située sur la route de Delmas. Cette photo met en évidence les affiches publicitaires sur les passerelles.  
Crédit photo : Groniston Dorémé, août 2024.



Figure 18 - Passerelle située sur la route de l'aéroport près du carrefour Trois Mains. Cette photo met en évidence les affiches publicitaires sur les passerelles.  
Crédit photo : Groniston Dorémé, août 2024.

### 3.2.5 Risques (se faire agresser, traverser directement dans la rue)

Des participants mentionnent que passer sur une passerelle ou traverser directement sur la chaussée peut représenter un danger. Pérez López (2015), se demande à quel moment les piétons savent qu'ils peuvent traverser sans aucun risque. Ces derniers surveillent toujours et prennent surtout en compte la fluidité et la vitesse des véhicules. Puis vient le moment où les voitures s'arrêtent au feu rouge, c'est à ce moment que les piétons choisissent de traverser sans craindre de se faire renverser.

**Participant #3 :** *« Passer sur la passerelle et se faire agresser est un risque, traverser directement dans la rue est un autre risque. Je choisis de traverser directement dans la rue en prenant mon temps. »*

**Participant #4 :** *« En Haïti, quand on traverse la rue directement, on prend un risque parce qu'il y a toujours beaucoup de mouvements de véhicules et le vrai danger ce sont les motocyclettes qui peuvent arriver de partout. »*

**Participant #6 :** « *A chaque fois que je suis obligée de passer sur la passerelle je sais que je prends un risque parce comme je l'ai dit tantôt je ne sais pas si on fait des vérifications. Mais comme je ne suis pas ingénieur je ne peux pas voir moi-même si la passerelle à des problèmes je passe quand même.* »

**Participant #1 :** « *Cette passerelle, on voit beaucoup plus de gens qui l'empruntent tout simplement parce qu'il y a beaucoup plus de risque. Je ne sais comment une personne peut facilement courir pour traverser la rue.* »

**Participant #2 :** « *Quand je me suis retrouvé en haut sur la passerelle j'ai regardé en bas et j'ai pris conscience du risque que je prends quand je traverse la rue.* »

Les témoignages montrent que le risque peut être en traversant la route directement ou en traversant la passerelle. Les risques étant déjà identifiés, il est important de mettre en place des mesures en créant des situations pour que les gens se sentent en confiance quand ils empruntent les passerelles ; faire des inspections, vérifier l'état des matériaux, revoir la configuration des passerelles, interdire les affiches publicitaires, présence régulière de la police dans les environs pour empêcher que les gens se fassent agresser. Ce sont des mesures qui vont motiver les gens à emprunter les passerelles et diminuer les risques de traversée dans les rues.

### **3.2.6 Impact de l'esthétique**

Nos résultats exposent que l'esthétique des passerelles piétonnes, qui s'avère être un élément important, est négligée. Comme le montrent les figures 19 et 20, une passerelle dans un état pareil peut choquer les utilisateurs. Une infrastructure qui répond aux normes d'esthétique peut largement contribuer à inciter les gens à l'utilisation. On aura même tendance à vouloir rester dans cet espace parce cela apporte un sentiment de confort.

**Participant #8 :** « *Et au point de vue esthétique, c'est zéro.* »

**Participant #4 :** *Avec le temps, c'est négligé, ce n'est pas entretenu, c'est devenu sale ce n'est pas beau. »*

**Participant #1 :** *« Je veux parler du besoin esthétique aussi, on ne peut pas construire de n'importe quelle façon. »*

**Participant #7 :** [...] des passerelles qui soient esthétiques et propres. »

En conclusion Gravari-Barbas (1998) souligne qu'au cours des années 80 l'esthétique urbaine commence à être un enjeu pour les décideurs de projets locaux. Cela prend une ampleur totale et a un impact à court et long terme. Selon Reeve (1996), l'esthétique est un facteur qui stimule l'expérience.

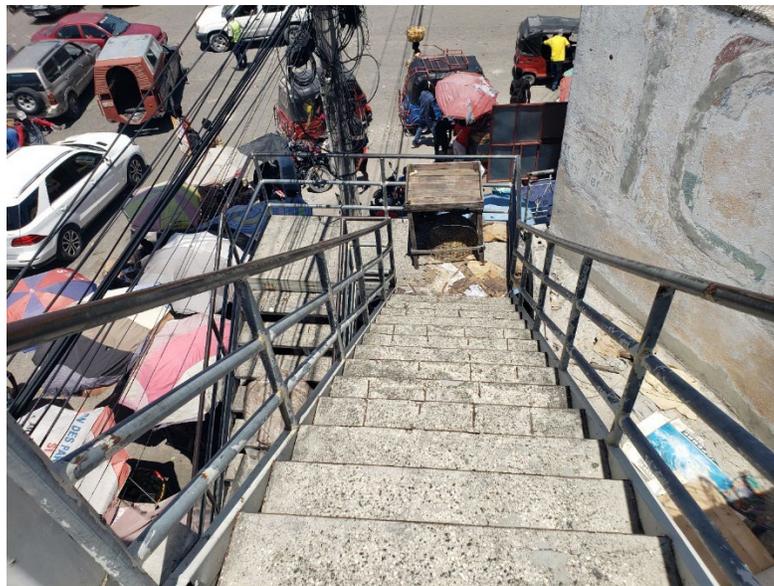


Figure 19 - Passerelle située sur la route de Delmas. Cette photo met en évidence le non esthétique de la passerelle.

Crédit photo : Groniston Dorémé, août 2024.



Figure 20 - Passerelle située sur la route de Delmas. Cette photo met en évidence l'insalubrité de la passerelle.

Crédit photo : Groniston Dorémé, août 2024.

### 3.2.7 Règles de circulation

Trois des personnes participantes ont précisé qu'il y a une absence de règles de circulation en Haïti. La participante #4 par exemple précise n'avoir jamais entendu parler de priorité aux piétons. Il y a aussi les feux de signalisation qui ne sont pas toujours fonctionnels. Citons aussi les piétons qui circulent à même la chaussée, les véhicules stationnés sur les trottoirs, aucune indication sur la route. Cela montre qu'il y a encore beaucoup d'efforts à faire à ce niveau.

**Participant #4 :** *« Il y a souvent de feux de signalisation qui ne fonctionnent pas. Premier arrivé, premier servi. Si c'est la voiture qui vient avant tu sais que tu dois attendre, il n'y a pas de priorité pour les piétons. Moi je ne savais même pas cela. C'est quand je suis arrivée au Canada que j'ai vu des panneaux priorité aux piétons. Avant je n'avais jamais vu cela de toute ma vie. »*

**Participant #7 :** *« Surtout à Trois Mains où il n'y a pas de feux de signalisation, la passerelle aide pour la circulation des piétons. »*

**Participant #2 :** *« Il n'y a aucun panneau qui indique une limite de vitesse, j'ai été témoin d'un accident une fois. Le conducteur a percuté une personne qui traversait la rue. »*

Comme tout autre pays, Haïti a des règles de circulation qui sont régies par le code de la route, mais ces règles de circulation ne sont pas toujours respectées. On pourrait commencer par dire que le mieux c'est de sensibiliser les gens quant aux respects de ses principes. Mais avant il faut se questionner sur la manière dont certains Haïtiens ont obtenu leur permis de conduire. C'est un problème qu'il faut donc résoudre en amont. Toute la procédure pour obtenir son permis de conduire doit changer de façon radicale. Il faut passer les épreuves théoriques et pratiques et avoir la note requise pour avoir son permis. C'est un moyen efficace pour avoir des conducteurs responsables.

## **CHAPITRE 4**

### **DISCUSSION**

Le quatrième et dernier chapitre présente la discussion et vise à faire le lien entre les résultats et la revue de littérature du premier chapitre. Cela permettra d'interpréter et de mettre en contexte les éléments des entretiens avec le cadre conceptuel. Le but est d'expliquer l'objectif général soit les besoins réels et les attentes quant aux projets de passerelles piétonnes et aussi les objectifs spécifiques qui en découlent à savoir les perceptions, les actions et les comportements des Haïtiens face à ces types d'infrastructures ; les facteurs qui influencent l'utilisation ; la sous-utilisation ou l'utilisation inefficace comme une forme d'inacceptabilité ; l'insertion de ces projets dans le milieu. Les thèmes émergents (première expérience, accessibilité, risque, modification de l'utilité, campagnes de sensibilisation, règles de circulation) qui ont attiré l'attention dans les objectifs de recherche y sont inclus afin de voir tous les apports que cette étude apporte dans le domaine.

Les résultats de cette étude fournissent beaucoup d'informations concernant les besoins et les attentes des Haïtiens par rapport aux projets de passerelles piétonnes. Ces besoins et ces attentes qui ne sont pas pris en compte sont pourtant clairement définis et touchent beaucoup d'aspects : des passerelles piétonnes accessibles et adaptées à toutes les catégories de personnes et surtout sur les autoroutes, un plan de réhabilitation pour la durabilité de ces ouvrages et la sécurité des piétons, la sensibilisation quant à l'utilité de ces ouvrages et les avantages de les utiliser surtout en matière de sécurité routière. Boivin et al. (2022) nous ont rappelé que les utilisateurs des projets sont souvent mis de côté, les responsables du projet se désintéressent de leurs préoccupations. Loch et Kavidias (2011) ont parlé de l'approche participative, axée sur les parties prenantes, qui vise à prendre en compte les besoins et les attentes dès la phase de conception et la phase de planification des projets. Ceci permet notamment d'aboutir à des projets mieux planifiés et intégrés dans leurs environnements, en prenant en compte la configuration et la complexité de l'espace, la diversité, les réalités

sociales. Cela permet par la suite d'obtenir un bon niveau d'acceptabilité pour l'infrastructure érigée.

Ce facteur devrait être pris en compte dans le cadre de tout projet et ne devrait pas être une exception pour Haïti. Pourtant, il est à remarquer que ces projets de passerelles piétonnes ne prennent pas tout à fait en compte la réalité de l'environnement du projet.

Les Haïtiens ont besoin de projets routiers plus larges et modernes : des routes en bon état avec des signalisations adéquates, des projets dans lesquels les usagers sont placés au centre ; soient des infrastructures qui garantissent leur confort et leur sécurité. Les résultats sont en accord avec Arellana et al. (2020) qui ont souligné que les projets de construction prennent davantage en compte la mobilité des véhicules que celle des piétons. Les résultats illustrent le fait que les passerelles piétonnes semblent être des projets isolés, qui ne prennent pas en compte la réalité de l'espace. On aurait tendance à croire que construire des passerelles piétonnes pourrait réduire le problème. En effet, Demiroz et al. (2015) ont noté que ces passerelles ne résolvent pas les problèmes rencontrés par les piétons et ne favorisent pas une traversée des routes où il y a beaucoup de trafic. Ce qui nous pousse à suggérer que ces projets devaient prendre en compte des aspects tels que l'absence de signalisations, les marchés et les gares automobiles informels. Ce qui conduirait bien sûr à une nouvelle planification de l'espace et ces projets ne sauraient alors se résumer qu'à la construction de passerelles pour piétons.

Selon Corriveau *et al.* (2012), l'étape de l'analyse des besoins est un point essentiel dans tout projet. Cela permet alors d'obtenir des solutions durables. Les résultats renforcent l'importance d'une analyse des besoins des utilisateurs pour que les projets de passerelles piétonnes soient acceptés et utilisés à Port-au-Prince. L'analyse des besoins est un long processus. Chaque partie prenante doit apporter ses préoccupations, ses attentes, ses opinions. Cela nécessite l'élaboration d'un plan de communication efficace. Rota (2009) ajoute que collecter de façon efficace les besoins va permettre de fixer les objectifs.

Les nouvelles approches parlent beaucoup de l'engagement des parties prenantes dans les projets. Les gestionnaires de projet doivent acquérir ou renforcer leurs compétences, ces compétences englobent la gestion des parties prenantes et la gestion de la communication élaborées dans le Guide du Corpus des connaissances en management de projet. Il faut poser les bonnes actions et identifier les bonnes pratiques professionnelles pour l'amélioration de l'acceptabilité et de l'utilisation. En effet, Boivin et al. (2022), expliquent qu'il y a eu beaucoup de progrès en gestion de projet avec les méthodes agiles qui placent les parties prenantes au centre de tout projet. De plus, ils soulignent qu'il ne faut pas négliger les savoirs des parties prenantes, cela peut permettre d'avoir des projets « plus acceptables, plus utilisables, plus rentables » (p. 31).

Les résultats de cette étude montrent aussi que les perceptions, les actions et les comportements des Haïtiens par rapport à ces types d'infrastructures sont variés : quelques participants prennent le temps de vérifier la distance et la vitesse des voitures avant de traverser la rue. Ce témoignage rejoint Bertillus et Dulaski (2014), qui expliquent en effet que la vitesse avec laquelle les voitures approchent, a un impact significatif sur le comportement des piétons.

Les participants reconnaissent qu'ils préfèrent traverser les rues directement et ils se retrouvent même quelquefois à passer bien vite devant un véhicule pour ne pas utiliser une passerelle. Ces témoignages rejoignent Sinclair et Zuidgeest (2015), qui indiquent que la mise en place des passerelles piétonnes ne signifie pas que les conflits entre véhicules et piétons seront évités et que les piétons utiliseront ces infrastructures. Les comportements des piétons sont considérés comme les causes principales des accidents.

Traverser la rue directement est l'option la plus rapide pour certains de nos participants et Bernhoft et Carstensen (2008) soulignent que beaucoup d'usagers, surtout les plus jeunes, se concentrent davantage sur l'alternative la plus rapide tandis que les piétons les moins âgés préfèrent les installations les plus sûres pour traverser. Yannis et Gollas (2009) ont aussi fait la même remarque en notant que le comportement des piétons dépend aussi de leur valeur subjective du temps, de leur attitude face aux risques et de leurs capacités physiques.

La marche à pied est le principal moyen de déplacement de beaucoup d'haïtiens. D'une part, il faudrait une sensibilisation quant à l'utilité des passerelles piétonnes pour diminuer les perceptions négatives et les comportements qui mettent les piétons dans des situations de danger. Ces campagnes de sensibilisation devraient surtout commencer à l'école avec les enfants, mais aussi dans les endroits publics comme les marchés, les églises, les magasins voire dans les rues. D'autre part, il faudrait que les projets de passerelles piétonnes tiennent compte des besoins réels et soient adaptés à la réalité des utilisateurs et de l'espace. Il est essentiel de mettre en œuvre des stratégies pour que les Haïtiens s'approprient ces infrastructures. Barcenilla et Bastien (2009) expliquent que l'appropriation est la façon dont l'utilisateur cerne l'objet ou le projet et surtout comment ce dernier s'aligne avec ses valeurs et cultures.

Les résultats exposent plusieurs facteurs pouvant influencer l'utilisation des passerelles piétonnes à Port-au-Prince : la sécurité quant à l'obligation d'utiliser les passerelles, la vitesse de circulation des véhicules particulièrement les bouchons récurrents, la longueur du trajet, les commerçants qui occupent les escaliers, les marchés sur les trottoirs, les gares et les stations de taxi-motos informelles sur les voies de circulation et les carrefours, l'état de salubrité, le risque par rapport aux agresseurs sur les passerelles, les caractéristiques géométriques (pente, hauteur des contremarches, largeur des marches, présence de palier) des escaliers, le facteur temps, les habitudes.

Le temps est un aspect important dans le processus décisionnel des piétons. En effet, les passerelles sont considérées comme des options qui font perdre du temps car traverser la route directement est plus rapide et, dans beaucoup de cas, cela ne représente pas un grand risque notamment quand la vitesse de circulation des véhicules est relativement faible. Ce résultat est en accord avec Arellana et al. (2020) qui expliquent que les piétons n'aiment pas souvent les infrastructures pour traverser la route, ils ont donc cette tendance à traverser de manière informelle. Ces infrastructures ne sont pas souvent utilisées parce que cela nécessite du temps et des efforts supplémentaires. De plus, si le piéton doit marcher pour rejoindre la passerelle, il va choisir une autre alternative.

La sécurité est un élément essentiel dans le choix des piétons. Arellana et al. (2020) ont noté que les ponts pour piétons réduisent les accidents dus aux traversées des routes. Cependant les passerelles piétonnes à Port-au-Prince ne répondent pas aux exigences de sécurité. Les photos de certaines des passerelles, en particulier celles de Delmas 32, montrent que ces dernières sont négligées et n'ont pas été entretenues depuis un certain temps : marches détruites, insalubrité. Ce qui, bien sûr, favorise la mise hors service de ces infrastructures. Il faudrait appliquer des contrôles pour vérifier l'état général de ces infrastructures et procéder à leurs entretiens périodiques et ponctuels.

Pichère (2015) note que Maslow a regroupé les besoins des humains sous une forme de pyramide et cette pyramide est utilisée dans beaucoup de domaines. Sarthou-Lajus (2024), ajoute que le besoin de sécurité est un besoin fondamental qui doit être satisfait.

Les habitudes sont aussi des paramètres qui obligent les Haïtiens à traverser la route directement. Wutz et al. (2023) expliquent que par habitudes nous répétons les actions de façon automatique. Les habitudes sont liées à la perception par rapport aux passerelles piétonnes ; certains témoignages révèlent que ces infrastructures ne sont pas utiles et ne sont pas placées au bon endroit.

La conception et la configuration d'une passerelle peuvent ne pas faciliter son utilisation ; par exemple une passerelle qui n'est pas accessible pour les personnes à mobilité réduite.

Selon une recherche menée dans la ville de Mexico par Pérez López (2015), les personnes ne se sentent jamais en sécurité dès qu'il s'agit de traverser les rues. Et l'une des causes principales de cette peur est le comportement des conducteurs. Soit parce qu'ils ne respectent pas la limite de vitesse, ne s'arrêtent pas pour les piétons ou parce qu'ils ne respectent pas les feux de signalisation. Toutefois, l'utilisateur, après son observation de la vitesse des véhicules et la largeur de la route, prend sa décision et celle-là varie suivant son habileté physique. C'est donc pour cela que plusieurs participants ont souligné le fait qu'ils ont tendance à utiliser la passerelle qui se trouve au carrefour Trois-Mains à cause de la

grande vitesse des véhicules sur ce tronçon de route et de sa largeur. Alors que leurs comportements diffèrent par rapport à la passerelle de Delmas 32 parce que les activités qui s'organisent aux abords de la route empêchent le trafic à grande vitesse, et pour la plupart du temps, nuisent complètement au trafic.

Quant aux autres facteurs énoncés par Wutz et al. (2023), à savoir les conditions facilitantes, l'influence sociale, la motivation hédonique, le risque perçu, la confiance, ils doivent être pris en compte pour que les projets puissent mieux répondre aux besoins réels.

Les résultats montrent que les gens ne sont pas informés et sensibilisés par rapport à ces types de projet, d'où la sous-utilisation ou l'utilisation inefficace des passerelles piétonnes. Friser et Yates (2019, p. 189) ont défini l'acceptabilité comme « le jugement des populations à propos des politiques ou les projets proposés par les décideurs et les promoteurs ». Les témoignages des participants révèlent aussi que l'acceptabilité des projets n'est pas un sujet qu'on aborde en Haïti. Cela montre donc pourquoi les projets ne répondent pas aux besoins et aux attentes car les bénéficiaires/utilisateurs qui constituent de véritables parties prenantes ont été écartés dans la phase de conception et de planification de ces projets. Or, Batellier (2015) souligne que l'acceptabilité est vue comme une modalité pour que le projet soit admis.

Revenons à cette approche de l'acceptabilité sociale selon Hamelin (2023) : l'acceptabilité sociale se réfère aux impressions et aux comportements des utilisateurs. Elle cherche à prédire le comportement individuel ou collectif par rapport à un projet, une innovation technologique, en tenant compte des théories de l'action raisonnée et du comportement planifié<sup>14</sup>. Quant à Dourish (2003), il précise que la manière dont l'utilisateur va prendre son temps pour adapter le projet dans sa vie quotidienne est une étape très importante dans le processus d'acceptabilité.

---

<sup>14</sup> Ajzen I. (1991) « The theory of planned behavior », *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-210.

L'analyse de l'insertion des projets dans le milieu est fondamentale. Sisiopiku (2020) note que le comportement des piétons et le respect de l'emplacement du passage pour piétons doivent être étudiés en prenant en compte les critères de l'environnement. Cela rentre en concordance avec les résultats car en effet, quand on pense à un projet il ne faut pas le considérer comme un élément isolé mais comme un élément intégré dans son environnement. Cet aspect est essentiel car il détermine si oui ou non, le projet, une fois exécuté, résoudra vraiment le problème pour lequel il a été conçu. Dans le cas où l'intégration du projet dans son environnement n'est pas prise en considération, on se retrouve à la fin avec une infrastructure ou un ouvrage inopérant ou non effectif, ou qui ne dessert pas le public pour le service désigné.

Sisiopiku et Akin (2003) montrent que l'emplacement de passages pour piétons par rapport à la destination du trajet complet est le facteur le plus influent pris en compte par les piétons pour décider de traverser ou non à un endroit spécifique. Batellier (2015, p. 26), pose une question fondamentale quant à l'adéquation entre le milieu et le projet : « est-ce le bon projet pour le bon milieu ? ». Il souligne que l'environnement du projet est analysé par le public et influence la dynamique d'utilisation. La question que pose l'auteur se pose notamment pour les passerelles. Ces projets ne devraient-ils pas prendre en compte une reconfiguration et/ou une nouvelle planification de l'espace ?

Les entretiens avec les personnes participantes nous ont permis de comprendre leurs expériences avec de telles infrastructures et leurs perceptions vis-à-vis de celles-ci. De ces entretiens, on a pu retenir les termes émergents tels que : première utilisation, campagne de sensibilisation, accessibilité, modification de l'utilité, risque d'agression, impact de l'esthétique, règles de circulation. Leurs apports en ce sens nous ont permis de mieux cerner l'acceptabilité et l'utilisation de ces projets et de comprendre ce qui pourrait être fait dans les projets futurs et similaires pour améliorer les pratiques de gestion de projet.

## CONCLUSION GÉNÉRALE

À partir des vécus ou témoignages des personnes participantes, nous avons répondu à notre objectif principal de recherche qui était de comprendre les besoins réels et les attentes des Haïtiens par rapport aux projets de passerelles piétonnes et nos objectifs spécifiques à savoir : explorer les conceptions, les actions et les comportements ; les facteurs qui influencent l'utilisation ; la sous-utilisation ou l'utilisation inefficace comme une forme d'inacceptabilité ainsi que l'insertion de ces infrastructures dans le milieu. Les propositions visant à fournir des explications sur l'insertion des passerelles dans le milieu et les facteurs qui influencent l'utilisation ont été pour la plupart validées.

Plusieurs autres éléments importants sont dégagés dans les résultats : les campagnes de sensibilisation sur l'utilité des passerelles doivent s'échelonner sur plusieurs périodes ; le fait que les passerelles soient détournées de leur vraie utilité et soient des supports pour des affiches publicitaires ; les risques soulevés quant aux personnes qui n'ont pas de domiciles et qui sont souvent de potentiels agresseurs qui résident sur les passerelles.

Cette recherche souligne l'importance de prendre en compte les préoccupations des utilisateurs les plus vulnérables de la route dès la phase de conception des projets de passerelles piétonnes, c'est un facteur clé qui favorise l'acceptabilité et l'utilisation. En outre, elle fournit des stratégies de recueil de besoins, de communication, de participation, de sensibilisation concrètes et simples pour l'implication de toutes personnes concernées de près ou de loin dans de tels projets.

Cette étude montre qu'il existe une corrélation entre les concepts (adéquation des finalités des projets avec les besoins / acceptabilité et utilisation des passerelles piétonnes), les résultats montrent clairement que les passerelles piétonnes seront mieux acceptées et utilisées si elles répondent à des besoins réels et prennent en compte la réalité des utilisateurs et de l'environnement.

Toutefois, je tiens à préciser que cette recherche contient des limites. D'une part, les passerelles piétonnes ne sont pas des infrastructures qu'on retrouve beaucoup en Haïti. Cela réduit le nombre d'expériences et limite dans ce cas les résultats. D'autre part, il y a deux des six passerelles à l'étude qui sont situées à Cité Soleil qui ne sont pas prises en compte dans le cadre de cette étude parce qu'elles se trouvent dans des zones qui sont sous le contrôle des groupes armés. Des endroits, depuis même avant cette situation d'insécurité extrême, beaucoup de gens ne fréquentaient pas. Il s'agit de la passerelle au Carrefour Vincent et celle à Place Soleil. Des témoignages sur l'utilisation de ces passerelles auraient probablement influencé les résultats.

Il aurait été aussi intéressant d'observer le comportement des piétons de toutes les catégories d'âge et des personnes à mobilité réduite durant les heures de pointe en prenant en considération la circulation des véhicules pour faire une comparaison entre les flux de traversée sur les passerelles et directement dans les rues.

Ce travail de recherche peut ouvrir d'autres perspectives pour des recherches futures comme l'engagement des parties prenantes, la gestion des parties prenantes, les bonnes pratiques pour améliorer l'acceptabilité, l'approche participative, l'analyse des perceptions et comportements pour une acceptabilité et une utilisation optimale. Et surtout dans le cadre des futurs projets de construction de passerelles piétonnes en Haïti.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.
- Alexandre, B., Reynaud, E., Osiurak, F., & Navarro, J. (2018). Acceptance and acceptability criteria: a literature review. *Cognition, Technology & Work*, 20, 165-177.
- Arellana, J., Saltarín, M., Larrañaga, A. M., Alvarez, V., & Henao, C. A. (2020). Urban walkability considering pedestrians' perceptions of the built environment: a 10-year review and a case study in a medium-sized city in Latin America. *Transport reviews*, 40(2), 183-203.
- Barcenilla, J. & Bastien, C. (2009). L'acceptabilité des nouvelles technologies : quelles relations avec l'ergonomie, l'utilisabilité et l'expérience utilisateur ? *Le travail humain*, 72, 311-331. <https://doi.org/10.3917/th.724.0311>
- Batellier, P. (2015). *Acceptabilité sociale: cartographie d'une notion et de ses usages*. Montréal: Cahier de recherche: Les Publications du Centr'Ere UQAM.
- Boivin, S., Leyrie, C., & Boigey, P. (2022). Pour des parties prenantes engagées dans les projets : Réflexions théoriques et pratiques. PUQ.
- Boutinet, J. P. (2002). Projet. In *Vocabulaire de psychosociologie* (pp. 222-230). Érès.
- Boutinet, J. P. (2012). *Anthropologie du projet*. Puf.
- Bureau, S. (2000). Analyse des besoins de formation. Développement International Desjardins, Québec.
- Cantillo, V., Arellana, J., & Rolong, M. (2015). Modelling pedestrian crossing behaviour in urban roads: A latent variable approach. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 32, 56-67.

Caron-Malenfant, J., & Conraud, T. (2009 p.14). *Guide pratique de l'acceptabilité sociale: pistes de réflexion et d'action*. Éditions DPRM.

Chen, X., Chen, Z., Yang, J., Pan, F., & Wang, R. (2022). Analysis of Path Distribution Characteristics and Safety Impact of Pedestrians Crossing in the Advance Right-Turn Lane. *Journal of Advanced Transportation*, 2022(1), 2924008.

Coa, J., Rojas, J., & Sanchez, A. (2024). Assessment of the Impact of a Pedestrian Bridge at an Urban Intersection. In *Emerging Cutting-Edge Developments in Intelligent Traffic and Transportation Systems* (pp. 79-88). IOS Press.

Corriveau, G., Larose, V., Menvielle, W., Nomo, T. S., Gélinas, J., & Cadieux, P. (2012). *Guide pratique pour étudier la faisabilité de projets*. PUQ.

Couet, L., & Grandidier, E. (2014). L'espace public au cœur de la reconstruction : l'exemple de Martissant à Port-au-Prince, Haïti. *Field Actions Science Reports. The journal of field actions*, Special Issue 9).

David, A. (1999, May). Logique, épistémologie et méthodologie en sciences de gestion. In *Conférence de l'AIMS* (Vol. 23).

Des Mesnards, P. H. (2011). *Réussir l'analyse des besoins*. Editions Eyrolles.

Dourish, P. (2003). The appropriation of interactive technologies: Some lessons from placeless documents. *Computer Supported Cooperative Work (CSCW)*, 12, 465-490.

Fortin, M.-J., & Fournis, Y. (2014). Vers une définition ascendante de l'acceptabilité sociale. 22, 237.

Fortin, M.-J., & Fournis, Y. (2014 p.232). Vers une définition ascendante de l'acceptabilité sociale: les dynamiques territoriales face aux projets énergétiques au Québec. (E. Sciences, Ed.) 232.

Friser, A., & Yates, S. (2019/61 VOL.XXV). L'acceptabilité sociale est une question de démocratie participative. 192.

Garel, G. (2003). Le Management de projet. La découverte.

Giger, J.-C. (2008). Examen critique du caractère prédictif, causal et falsifiable de deux théories de la relation attitude-comportement : la théorie de l'action raisonnée et la théorie du comportement planifié. *L'année Psychologique*, 108(1), 107-131.

Gravari-Barbas, M. (1998). Belle, propre, festive et sécurisante : l'esthétique de la ville touristique. *Norois*, 178(1), 175-193.

Hamelin, F. (2023). *Acceptation sociale, l'innovation publique à l'épreuve du faisable*. (E. éditions, Éd.) Questions de société 2023.

Hamelin, F. (2023). *L'acceptation sociale : L'innovation publique à l'épreuve du faisable*. Éditions EMS.

Jordan, P. W. (1999). Pleasure with products: Human factors for body, mind and soul. *Human factors in product design: Current practice and future trends*, 21, 206-217.

Kaasinen, E. (2003). User needs for location-aware mobile services. *Personal and ubiquitous computing*, 7(1), 70-79.

Lévy, G., & GOHET, P. (2003). L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite. *La Documentation française*.

Loch, C., & Kavadias, S. (2011). Implementing strategy through projects.

Lonchamp, J. (2015). Analyse des besoins.

Martineau, S. (2007). L'éthique en recherche qualitative : quelques pistes de réflexion. *Recherches qualitatives*, 5, 70-81.

Martinet, A. C. (2020). Chapitre 10. Quelle épistémologie pour la recherche en management en Afrique ? In *La recherche enracinée en management* (pp. 175-193). EMS Editions.

Midler, C. (1996). Modèles gestionnaires et régulations économiques de la conception. *Cahiers-Centre de recherche en gestion*, (13), 11-26.

Obeng-Atuah, D., Poku-Boansi, M., & Cobbinah, P. B. (2017). Pedestrian crossing in urban Ghana: Safety implications. *Journal of Transport & Health*, 5, 55-69.

Pérez López, R. (2015). Quand le piéton défie la ville : traverser la chaussée à Mexico. *Environnement Urbain/Urban Environment*, (Volume 9).

Pichère, P. (2015). La pyramide de Maslow : Comprendre et classer les besoins humains. 50 minutes.

Rota, V. M. (2009). *Gestion de projet. Vers des méthodes agiles*, Eyrolles, France.

Samset, K. (2010). Project Alignment: Needs, Objectives and Effects. In *Early Project Appraisal: Making the Initial Choices* (pp. 104-112). London: Palgrave Macmillan UK.

Sarthou-Lajus, N. (2024). La demande de sécurité.

Sem, P., & Cornet, A. (2018). *Méthodes de recherche en sciences économiques et de gestion*.

Sisiopiku, V. P., & Akin, D. (2003). Pedestrian behaviors at and perceptions towards various pedestrian facilities: an examination based on observation and survey data. *Transportation research part f: traffic psychology and behaviour*, 6(4), 249-274.

Théodat, J. M. (2013). Port-au-Prince en sept lieues. *Outre-Terre*, 3536(1), 123-150.

Thiétart, R. A. (2014). *Méthodes de recherche en management-4ème édition*. Dunod.

Vermersch, P. (2014). *L'entretien d'explicitation*. Esf.

Wa Mwewa, D. M. (2020). Chapitre 2. Épistémologie et méthodologie adoptée. *Business Science Institute*, 58-66.

Wutz, M., Hermes, M., Winter, V., & Köberlein-Neu, J. (2023). Factors influencing the acceptability, acceptance, and adoption of conversational agents in health care: integrative review. *Journal of Medical Internet Research*, 25, e46548.

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/271291607372517595/pdf/Urban-Mobility-in-Haiti-A-Diagnostic.pdf>

<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/ad%C3%A9quation/1060>