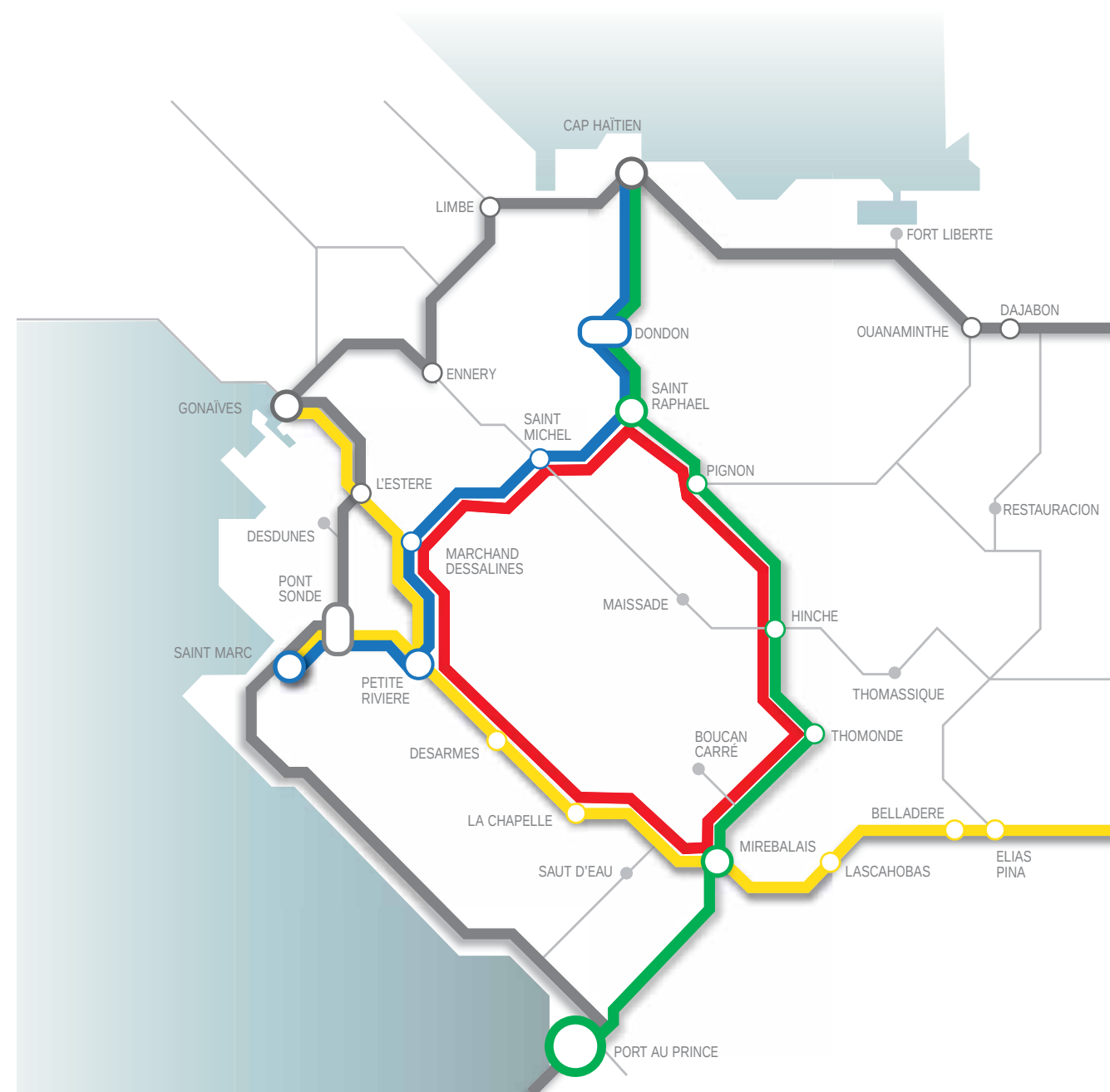




HAITI DEMAIN

BOUCLE CENTRE-ARTIBONITE

OBJECTIFS ET STRATEGIES TERRITORIALES POUR LA RECONSTRUCTION



REPUBLIQUE D'HAÏTI

CIAT
Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire

NOVEMBRE 2010

Le dossier Boucle Centre-Artibonite projette dans le temps un espace conçu comme un tout organique, construit autour d'une ossature routière imaginée de façon à structurer en profondeur un territoire. Il présente un projet concret d'aménagement du territoire conçu pour accueillir un projet économique, l'un induisant l'autre, l'un entraînant l'autre. C'est un modèle de structuration pour le territoire haïtien. Mise en œuvre la boucle Centre-Artibonite constitue un référentiel pour Haïti, demain.

HAITI DEMAIN

BOUCLE CENTRE-ARTIBONITE

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p. 5
1. LA ROUTE	p. 7
- Les villes en réseau - La ville à une demi-heure - Les types de route à développer - Actions engagées / actions à mener - Gestion et économie de la route	
2. LE TERRITOIRE	p. 21
- Une région symbole - La vulnérabilité environnementale - L'organisation du territoire - La structure de la production agricole - L'irrigation et l'eau potable - La production et l'accès à l'énergie - La modernisation de l'économie agricole et le développement des industries de transformation	
3. LES HOMMES	p. 37
- Le peuplement et la propriété du sol - La route à deux vitesses - L'hygiène et la gestion des déchets - Les réseaux de santé - L'éducation et la formation professionnelle - Les pôles d'échange et les pôles de vie sociale	
4. LES PROJETS	p. 53
- Le développement communal - Mirebalais - Thomonde - Hinche - Pignon - Maïssade - Saint-Raphaël - Saint-Michel de l'Attalaye - Marchand-Dessalines - Petite Rivière de l'Artibonite - Verrettes - La Chapelle - Boucan Carré - Lascahobas - Saut d'Eau - Le programme d'investissements - La gouvernance	



INTRODUCTION

La République d'Haïti est caractérisée par une grande diversité éco-climatique tant par sa position géographique que par ses caractéristiques propres, notamment son relief accidenté et une longue façade maritime (plus de 1 000 km pour une superficie totale de 28 000 km²). Ces caractéristiques en font la fragilité naturelle : elle est située dans une zone de grande activité sismique, elle est sur la trajectoire des cyclones, les risques d'inondation y sont aussi importants que les risques de sécheresse. Cette fragilité naturelle est renforcée par une fragilité socio-économique qui se manifeste par une faible capacité d'organisation du territoire et la difficulté sinon l'impossibilité à mettre en place des réponses proportionnées aux risques.

Les dernières années ont été marquées par une aggravation dramatique de la vulnérabilité physique et humaine du pays. En mai 2004, quelques heures de pluies exceptionnelles font disparaître le bourg de Fonds Verrettes et le village de Mapou. En septembre 2004, le cyclone Jeanne fait plus de 5 000 morts, la plupart dans la ville des Gonaïves. Les cyclones Fay, Gustav, Hanna et Ike, ont fait en 2008 moins de victimes mais les dégâts sur les infrastructures et les maisons ont été considérables.

Le message de la nature est clair : les zones côtières, en particulier les villes à forte concentration de population, en aval de bassins versants dégradés, sont en danger.

Les sécheresses sont moins spectaculaires mais dix sécheresses majeures ont été enregistrées entre 1968 et 2000, affectant plus d'un million et demi de personnes. Le changement climatique est une préoccupation dans le monde entier.

Pour Haïti, selon les spécialistes, ce changement climatique prendra entre autres la forme d'une augmentation appréciable du volume des précipitations – et donc des risques accrus pour

l'ensemble des villes côtières ou au débouché des vallées des grands cours d'eau.

Le séisme du 12 janvier 2010 est venu nous rappeler douloureusement que les Antilles sont une zone d'intense activité sismique et que les parties du territoire les plus menacées sont le Sud traversé par la faille Enriquillo et le Nord par la faille Septentrionale. Entre les côtes menacées d'inondation, le Sud périodiquement ravagé par les cyclones, la péninsule Sud et le grand Nord menacés par les tremblements de terre, la région Centre et Artibonite constitue une zone favorable à privilégier pour les investissements publics dans les dix prochaines années à condition de créer de nouvelles logiques territoriales.

Il est aujourd'hui impératif de changer les logiques d'organisation et de structuration du territoire haïtien. Il faut coupler la réflexion sur le territoire avec la nécessité de faire de la décentralisation une réalité, un mode de prise en charge du territoire.

Après un premier dossier « *Haïti demain* » qui offrait une réflexion globale sur l'ensemble du territoire, le dossier Boucle Centre-Artibonite projetée dans le temps un espace conçu comme un tout organique, construit autour d'une ossature routière imaginée de façon à structurer en profondeur un territoire. Rencontres avec les populations concernées, débats avec les autorités politiques et la société civile ont permis de corriger les choix des techniciens et d'intégrer à la conception de la boucle les idées et les vœux de ceux qui feront vivre la boucle.

Le dossier *Boucle Centre-Artibonite* présente un projet concret d'aménagement du territoire conçu pour accueillir un projet économique, l'un induisant l'autre, l'un entraînant l'autre. C'est un modèle de structuration pour le territoire haïtien. Mise en œuvre la boucle Centre-Artibonite constitue un référentiel pour Haïti, demain.



1.

LA ROUTE

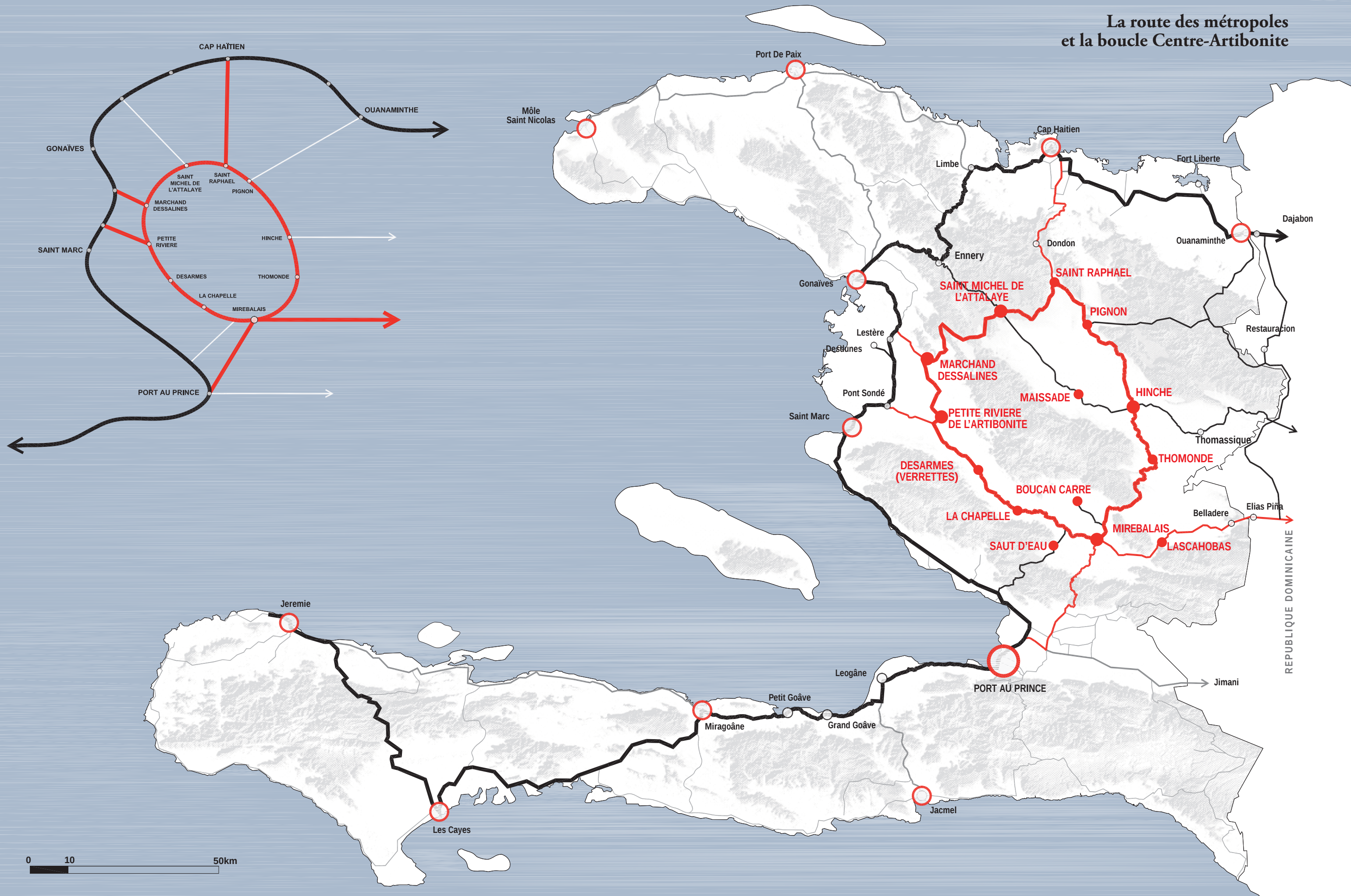
Haïti a vécu pendant tout le XX^{ème} siècle l'expérience sans cesse renouvelée de routes construites à coups de millions de dollars qui augmentent la dette extérieure du pays sans entraîner de développement régional ou national.

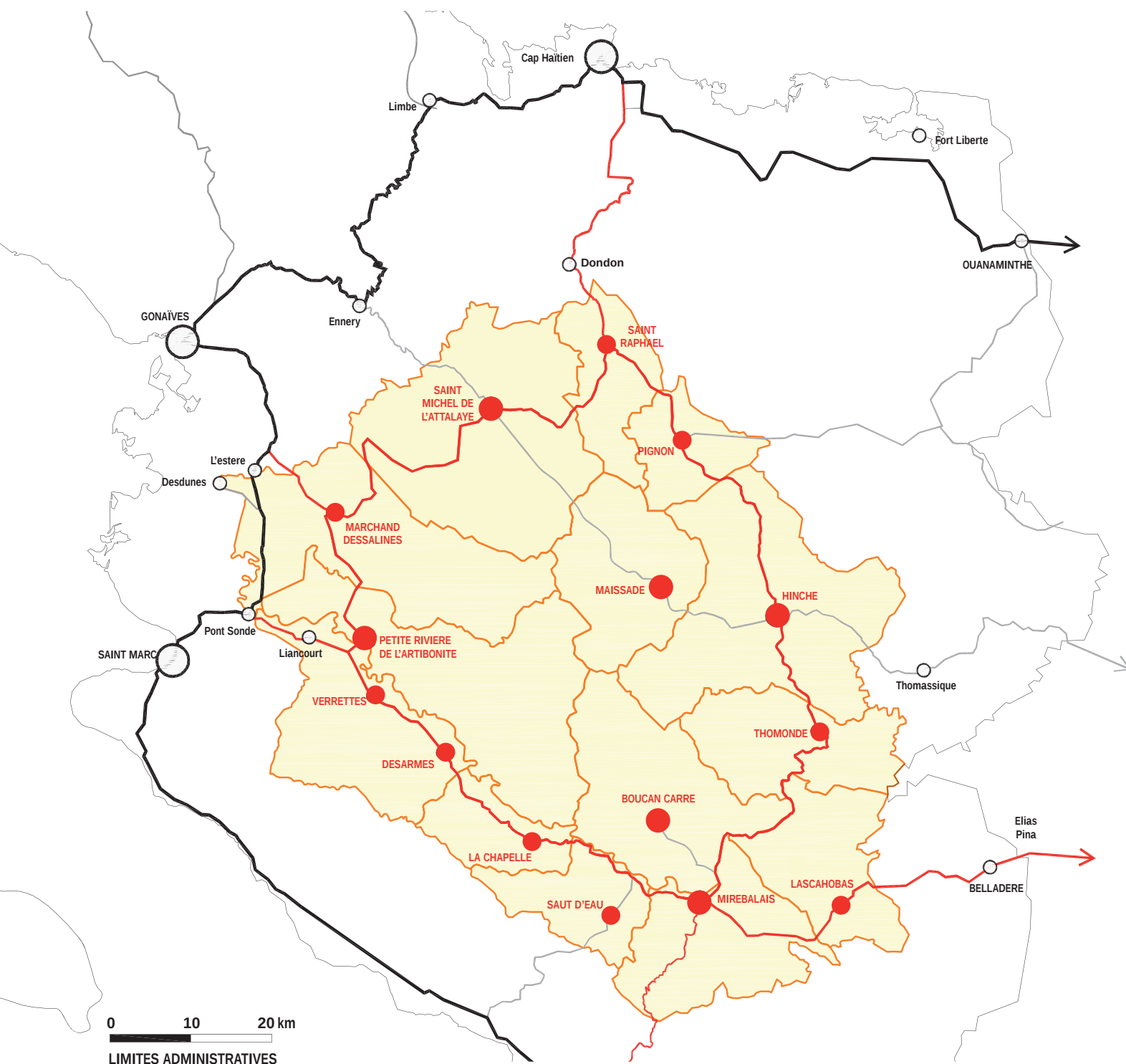
La boucle Centre-Artibonite est conçue pour sortir du raisonnement linéaire de la route productrice en elle-même de développement et de modernisation pour y substituer la route comme colonne vertébrale d'un projet économique et social à organiser.

La boucle Centre-Artibonite a été conçue comme une entité territoriale structurée par une route qui met en relation de façon organique deux espaces différenciés par l'histoire (l'Artibonite française et le Centre espagnol), suivant chacun sa propre logique : l'Artibonite avec ses décennies d'investissements dans les infrastructures agricoles et tournée vers les villes des Gonaïves et Saint-Marc, le Centre replié sur lui-même avec la République Dominicaine comme interlocuteur plus proche que Port-au-Prince.

Compléter le réseau existant de routes liant les 14 communes de la boucle entre elles permettra de dépasser les blocages de l'histoire, de créer un nouvel espace économique et humain, et de proposer un référentiel grandeur nature pour l'aménagement du territoire haïtien.

La route des métropoles et la boucle Centre-Artibonite





LA CONSTITUTION DU TERRITOIRE

La boucle Centre-Artibonite, regroupe 14 communes situées sur 3 départements : l'Artibonite, le Centre et le Nord. Les centres urbains de dix de ces communes jalonnent la boucle ; quatre communes, Boucan Carré, Lascahobas et Saut-d'Eau ouverte sur Mirebalais, et Maïssade à mi-chemin entre Hinche et Saint-Michel de l'Attalaye, occupent l'intérieur du territoire. 1,2 million d'habitants vivent dans cet espace de 4 643 km², pour une densité moyenne de 2,6 habitants à l'hectare.

L'extrême dispersion de la population essentiellement agricole est la caractéristique sociale de cet ensemble. Cette situation est la conséquence directe de la distribution des terres entre les soubresauts de la révolution française et les politiques agraires du pays indépendant entre la fin du 18^{ème} siècle et le premier quart du 19^{ème} siècle. Seulement 23% de la population (222 000 habitants) vivent dans des « centres urbains » c'est-à-dire les « sections urbaines » de chacune des communes avec une densité moyenne de 70 habitants à l'hectare.

Ces centres ne représentent pas pour autant ce que l'on peut attendre d'une ville. Les fonctions de base, l'eau, l'électricité et encore plus les conditions minimum d'assainissement ne sont pas assurées partout et les équipements et les services sont embryonnaires et peu structurés.

C'est tout l'enjeu d'un projet basé sur une triple logique :

- La création d'un lien routier fiable et efficace, créant entre les villes une communauté de pratiques,
- L'amélioration des services dans chacune des cités concernées,
- La mise en œuvre, en s'appuyant sur la situation actuelle, d'un réseau d'équipements mutualisés conçus à l'échelle de la boucle entière.

LES VILLES EN RESEAU

Des bourgs ruraux vivant de leur arrière pays à des villes solidaires constituées en réseaux : une évolution nécessaire pour construire une alternative à la concentration humaine dans les grandes métropoles.

Dans l'histoire récente, ces territoires de l'Artibonite ont fait la fierté d'Haïti quand cette vallée sèche a été transformée en riche plaine rizicole entre 1930 et 1986. Les grands espaces du Plateau Central, peu peuplé et peu urbanisé, ont toujours eu valeur, aux yeux des Haïtiens, de territoires vierges à fort potentiel. La destruction d'une forêt secondaire de pins au cours du XIX^{ème} et du début du XX^{ème} siècle a permis le développement d'une agriculture paysanne vivrière dont les revenus faisaient vivre une population rurale peu nombreuse. Ils ont perdu progressivement leur rôle économique au prix d'une régression du pays tout entier avec le déclin d'une agriculture ouverte aux marchés mondiaux et n'arrivant plus à renouveler la fertilité des sols.

Sauf Mirebalais, Petite-Rivière et Verrettes, tous les bourgs et villes qui forment aujourd'hui l'espace que nous appelons la boucle Centre-Artibonite sont nés après l'indépendance d'Haïti en 1804. Ils se sont construits sur le modèle colonial en damier, même si ce damier tend à disparaître dans la confusion des constructions sans cadre directeur.

Dans un temps différent, ces territoires peuvent reprendre la place qui est la leur en s'appuyant sur des valeurs existantes. Il faut pour cela créer les conditions permettant de mettre en œuvre un réseau de solidarité et de partage basé sur la complémentarité des villes et des productions agricoles, sur la création et la gestion d'un réseau de mobilité performant et sur la mutualisation des services et des équipements.

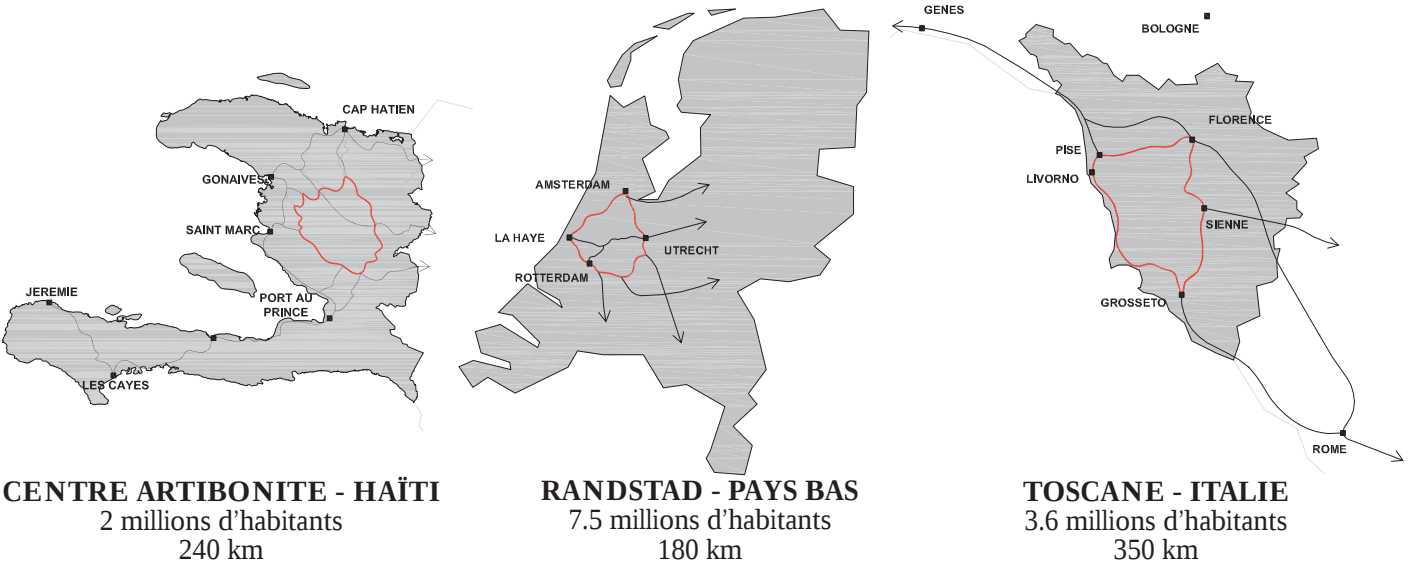
Ce chantier peut devenir le véritable outil de développement régional d'Haïti et donner une direction complémentaire aux efforts de reconstruction de Port-au-Prince après le drame du séisme.

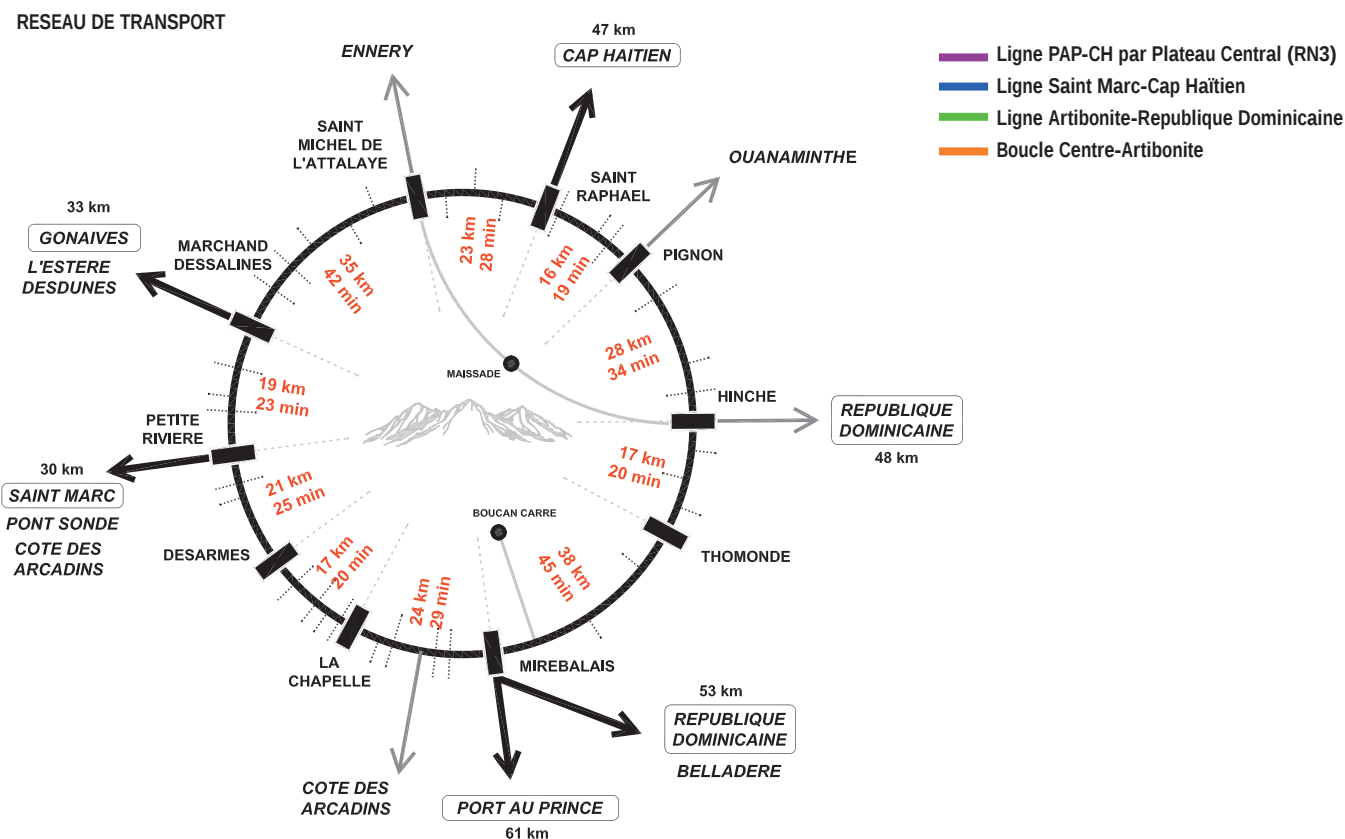
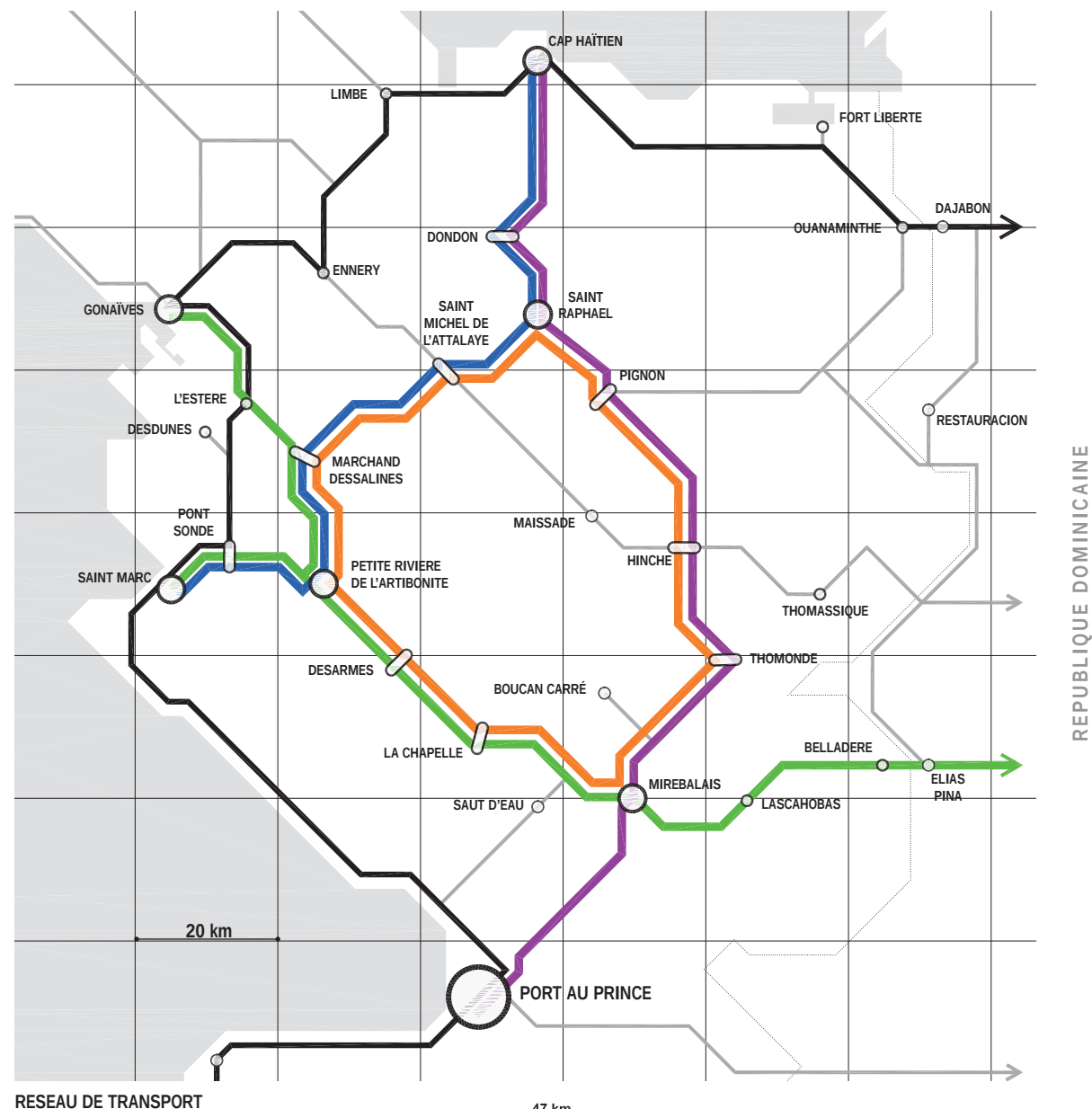
La ville circulaire est un modèle de développement territorial qui associe un réseau de villes à un territoire agricole. En faisant la comparaison avec la « Randstad » hollandaise ou la « Citta continuata » toscane, l'idée n'est pas de chercher une référence dans les modèles de développement européen, mais de mettre en évidence des similitudes d'échelle et de dispositifs urbains. De grands territoires agricoles, des villes organisées en anneaux et une ouverture sur la mer par des villes portuaires sont les valeurs fortes de ces régions économiques.

180 km de périmètre aux Pays-Bas pour 7,5 millions d'habitants, 350 km en Toscane pour 3,6 millions d'habitants et 240 km en Haïti pour un potentiel de 2 millions d'habitants donnent les échelles de comparaison entre les modèles similaires qui tirent leur culture et leur potentiel de leurs spécificités géographiques. Sans chercher d'autres analogies, l'idée développée pour Haïti consiste à imaginer une alternative économique et urbaine à la prolifération anarchique des grandes métropoles.

Ce « réseau urbain » bien organisé et connecté aux villes portuaires de Saint-Marc et des Gonaïves à l'ouest, du Cap-Haïtien au nord, à Port-au-Prince au sud, et à la République Dominicaine à l'est peut devenir un véritable outil de développement :

- En construisant un cadre propice aux investissements économiques et plus particulièrement au développement d'activités agro-alimentaires complémentaires de la production agricole ;
- En rationalisant et favorisant les débouchés rapides de la production agricole ;
- En offrant aux habitants un milieu de vie et un niveau d'équipement suffisant situé dans un juste équilibre entre le monde rural et un monde urbain fournissant des services et des emplois.





LA VILLE A UNE DEMI-HEURE

Un territoire « séquencé » pour maîtriser le temps, faciliter la circulation des denrées et des personnes et répartir efficacement les équipements collectifs.

Dix centres urbains à égale distance

Les dix centres urbains qui composent la boucle sont répartis de façon presque uniforme, en nuancant le propos pour les deux tronçons de liaison entre Mirebalais et Thomonde et de Saint-Michel de l'Attalaye à Marchand-Dessalines qui ont des caractéristiques plus montagneuses et sont moins habités. Il en est de même de Maïssade et de Boucan Carré à l'intérieur de la boucle.

La distance moyenne entre ces pôles est de 24 km, une distance qui se rapproche de la logique de disposition historique des « chefs-lieux » que l'on devait pouvoir atteindre en une journée de cheval. Ici en appliquant la vitesse conventionnelle de 50 km/h de moyenne pour les voies goudronnées modernes, telles qu'elles sont conçues en Haïti, chaque ville est potentiellement reliée à la suivante dans un temps d'une demi-heure.

Des transports collectifs structurants

Le développement du réseau routier va modifier considérablement les temps de déplacement entre des pôles urbains aussi proches que mal reliés et ce simple fait va fortement transformer la relation entre les habitants de ces cités.

Il peut sembler paradoxal d'introduire des échelles de temps dans un territoire où la notion même de temps semble abolie depuis longtemps mais c'est pourtant la première donnée à prendre en compte pour bâtir les hypothèses de structuration économique et sociale du territoire.

Des villes solidaires

C'est la notion de « ville à une demi-heure » qui servira de guide à l'organisation des services de base, les équipements de premier rang (hôpitaux majeurs ou universités) étant répartis selon d'autres critères de localisation sans être situés à plus d'une heure et demie de distance de tout point situé sur la boucle.

Ce mode de structuration sera complété par un réseau performant de « rabattement » par les routes agricoles qui pénètrent plus profondément dans le territoire. Ces voies radiales et non plus circulaires détermineront la position de points de connexion situés dans les villes centres ou entre ces dernières.

Des réseaux, des parcours et des pôles

La route en Haïti a de nombreuses fonctions : lieu de déplacement, espace public, espace commercial. De plus, le transport des personnes est presque toujours associé au transport de marchandises sans souci d'efficacité ou de maîtrise du temps.

Dans une évolution économique introduisant des activités de transformation et où les emplois secondaires, tertiaires et de services vont s'ajouter aux emplois agricoles et commerciaux, la rationalisation de l'espace routier et une dissociation des modes de déplacement va devenir une nécessité.

Par sa constitution, la boucle est le lieu idéal pour la mise en œuvre d'un réseau « séquencé » de transports collectifs. Toutes les heures ou toutes les demi-heures, un bus pourrait ainsi partir de chacune des villes en introduisant ici de nouvelles pratiques et là de nouvelles habitudes.

Ce réseau ne devrait pas pour autant être conçu comme un réseau circulaire. Il semble plus intéressant d'intégrer dans le système de transport les liaisons avec les métropoles côtières (Cap-Haïtien, Les Gonaïves, Saint-Marc, Port-au-Prince) ainsi que vers Belladère et Elias Pina (en République Dominicaine).

Trois parcours « tangentiels », des Gonaïves et de Saint-Marc vers Belladère, de Saint-Marc vers le Cap Haïtien et de Port-au-Prince vers le Cap-Haïtien desserviraient ainsi l'ensemble de la boucle.

Ces parcours créent trois points majeurs de connexion : Mirebalais, Saint-Raphaël et Petite Rivière de l'Artibonite. Ce rôle particulier dans la boucle devra être pris en compte pour anticiper un développement économique et un afflux de population plus important que dans les autres villes-étapes. Il faudra donc y mettre des équipements et y organiser une expansion urbaine plus rapide.

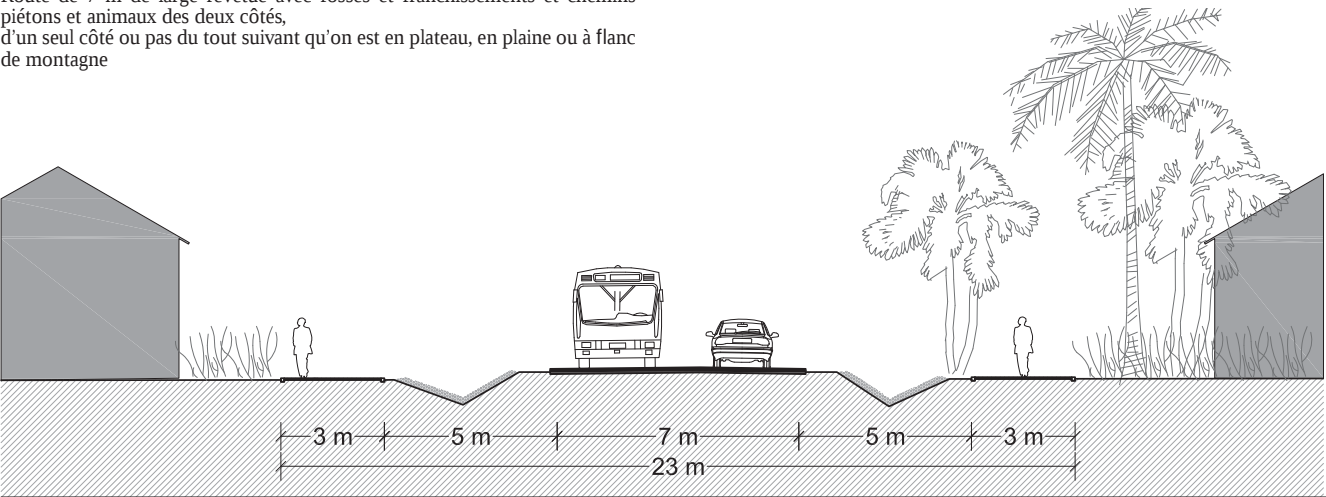
La boucle

Périmètre	240 km
Population potentielle	2 millions d'habitants
Parcours	50 km/h
Etapes	10 villes à 26 km / 30 min en moyenne
Jonctions stratégiques	10
Un maillage fin de route agricole	

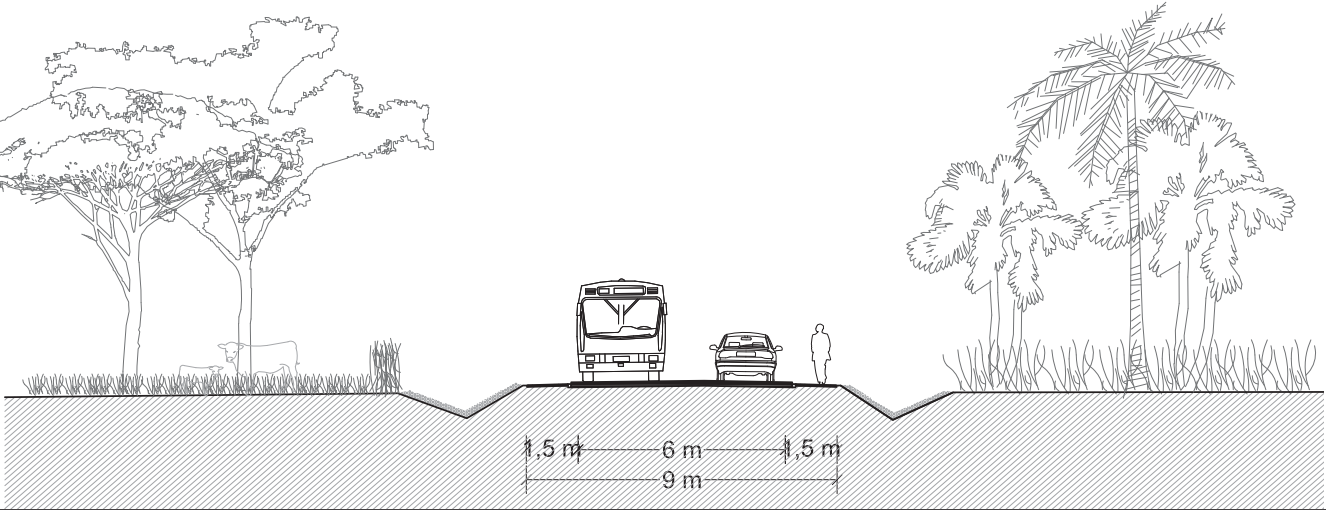
A l'échelle nationale, le réseau routier interurbain haïtien est classé en trois niveaux :

- **le réseau structurant**, formé par les routes nationales qui relient les chefs-lieux des dix départements et qui constituent les itinéraires nationaux principaux. Ce réseau doit pouvoir être parcouru à vitesse raisonnable (de l'ordre de 60 à 80 km/h), avec un maximum de sécurité et de confort.
- **le réseau secondaire**, assurant la desserte de centres urbains importants et les liaisons entre les routes

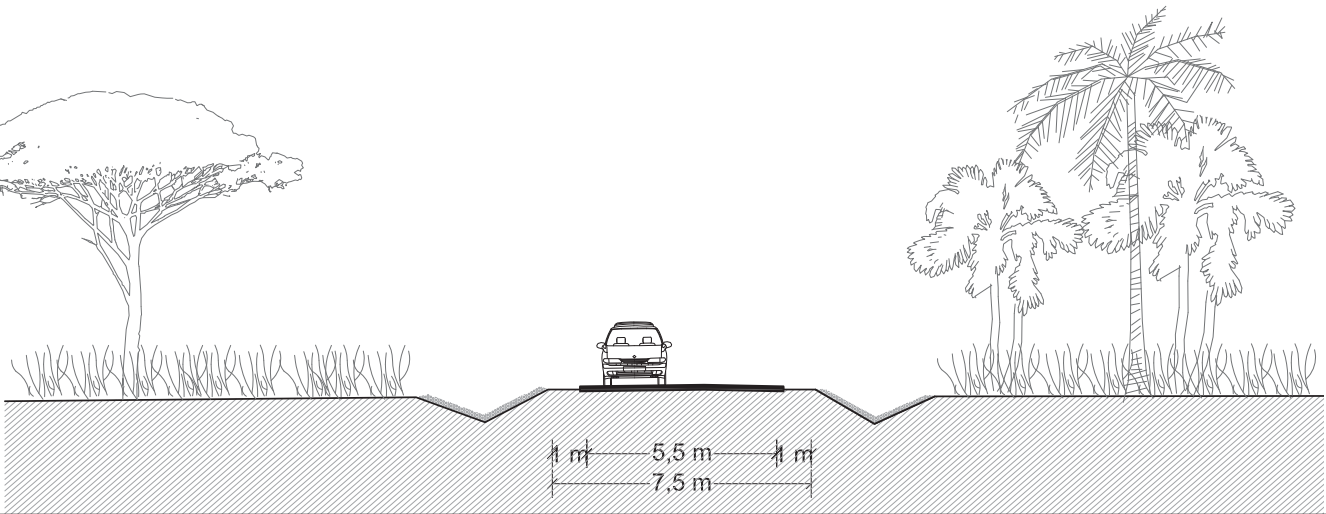
Route de 7 m de large revêtue avec fossés et franchissements et chemins piétons et animaux des deux côtés, d'un seul côté ou pas du tout suivant qu'on est en plateau, en plaine ou à flanc de montagne



Route de 6 m de large revêtue avec fossés et franchissements



Route de 5,5 m de large non revêtue avec fossés et franchissements



nationales. Une grande partie de ce réseau n'est pas revêtue.

- **le réseau tertiaire**, constitué par les dessertes locales qui jouent un rôle économique et social important, notamment dans le domaine de l'agriculture. Ce réseau est formé de routes non revêtues et ne dispose quasiment pas de franchissement des cours d'eau.

A l'intérieur de la boucle Centre-Artibonite, les trois niveaux de routes ont été identifiés et feront l'objet d'aménagements spécifiques à chaque type.

LES TYPES DE ROUTE À DÉVELOPPER

Des routes hiérarchisées et fiables adaptées aux situations urbaines comme à la circulation des denrées agricoles forment un réseau propice au développement social et économique.

LE RESEAU STRUCTURANT : Le tracé de la boucle

Le rôle majeur de la boucle elle-même dans la mise en cohérence du territoire justifie qu'elle soit classée en totalité dans le réseau structurant.



UNE VOIE SECONDAIRE : La diagonale Ennery / Thomassique

La diagonale Ennery/Thomassique qui constitue un accès direct à la République Dominicaine et un axe de desserte important des territoires agricoles du Plateau Central, peut être considérée comme une liaison secondaire et traitée comme telle. Il en est de même des accès à Boucan-Carré et à Saut-d'Eau.



LE RESEAU TERTIAIRE : Les routes agricoles

Ce sont les routes agricoles qui permettent à la population dispersée à travers les territoires de la boucle et aux produits agricoles de rejoindre les petits centres ruraux, les bourgs et les villes.

Ce réseau est très dense : plus de 1500 km de routes non revêtues et de pistes avec 180 franchissements de rivières utilisés à pied et perturbés en saison des pluies. Un linéaire de routes agricoles a été identifié et fera l'objet des interventions.





ACTIONS ENGAGÉES / ACTIONS À MENER

La boucle Centre-Artibonite est un ruban de 240 km. De nombreux projets routiers engagés depuis plusieurs années permettent d'affirmer que la boucle peut devenir très vite une réalité.

La situation actuelle de l'axe Port-au-Prince / Cap-Haïtien via Hinche (RN3) se présente comme suit :

- Le tronçon entre Port-au-Prince et Mirebalais est déjà en service ;
- La section Mirebalais / Hinche / Pignon / Saint-Raphaël sera une route neuve avec une plateforme de 9m ;
- La section Saint-Raphaël / Cap-Haïtien sera également achevée en 2013 et prendra en compte la déviation nécessaire pour éviter le passage dans l'aire du Parc National Historique Citadelle / Sans-Souci / Ramiers classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Les travaux engagés sur cet axe permettront d'améliorer spectaculairement le réseau primaire à l'horizon 2013. Vers l'est, la route de Mirebalais vers Belladère et la République Dominicaine sera réalisée en 2013.

Dans l'axe est/ouest, la route existante entre Mirebalais et Pont Sondé est de qualité satisfaisante mais nécessite un entretien périodique.

En revanche, au nord et à l'ouest du Plateau Central, la partie de la boucle qui relie Saint-Raphaël, Saint-Michel de l'Attalaye, Marchand-Dessalines et Petite Rivière de l'Artibonite, est actuellement une route non revêtue avec peu d'ouvrages de franchissements.

Sur le réseau secondaire, les travaux entre Marchand-Dessalines et L'Estère sont en cours et seront terminés en 2011. La route entre Saut d'Eau et Cabaret est quasiment achevée, hormis quelques ouvrages de franchissement. Enfin, parmi les liaisons prévues dans le schéma routier, certaines sont actuellement dans un état médiocre : la route de Saint-Michel à Ennery, qui se prolonge ensuite par la RN1 vers Gonaïves, est une simple piste avec de nombreux passages à gué. Il en est de même pour les itinéraires Hinche / Thomassique / Pedro Santana et Pignon / Ouanaminthe.

Achever la boucle et le réseau structurant

Le classement de la boucle en réseau primaire a une incidence limitée en termes de financement, car, compte tenu des travaux neufs déjà programmés, seulement 80 km (soit un tiers de la boucle) restent à financer. Il s'agit du tronçon reliant Saint-Raphaël à Petite Rivière de l'Artibonite, en passant par Saint-Michel et Marchand-Dessalines. Ce programme de travaux comportera un ouvrage d'art important permettant de franchir l'Artibonite au niveau de Petite Rivière et de rejoindre la route Pont Sondé – Mirebalais. Le montant d'investissement des tronçons manquants est estimé à 74,5 millions \$US.

Relier la boucle aux villes proches et à la République Dominicaine

Les projets restant à étudier concernent le renforcement des liaisons vers l'est (Hinche-Pedro Santana, estimée à 26 millions \$US et Pignon-Ouanaminthe, estimée à 44 millions \$US), ainsi que la jonction entre Hinche – Maïssade – Saint-Michel de l'Attalaye (30 millions \$US), qui joue un rôle structurant pour le territoire situé à l'intérieur de la boucle.

Améliorer le réseau des routes agricoles

La proposition d'un réseau de 800 km de routes agricoles en bon état peut paraître ambitieuse par rapport à la situation actuelle. Cependant, eu égard au développement économique attendu et à la répartition de la population sur le territoire, cet objectif ne semble pas disproportionné. Bon nombre de pistes agricoles sont aujourd'hui en mauvais état et les franchissements de rivières impraticables après de fortes pluies coupent régulièrement la plupart de ces routes en saison des pluies. La concrétisation de ce réseau impliquera des travaux lourds pour environ 520 km de pistes et une remise à niveau de 280 km déjà identifiés dans le classement du MTPTC. Le coût de ces travaux sur le réseau secondaire peut être estimé à 360 millions \$US.

2/ Relier la boucle aux villes proches et à la République Dominicaine

Jonction	Distance	Financement	Mise en service
Mirebalais / République Dominicaine via Lascahobas	22,8 km	Centre National de l'Equipeement	2013
	42,0 km	Fonds Européen de Développement	2014
Saint-Raphaël / Cap Haïtien via Barrière Batant	30,2 km	Fonds Européen de Développement	2013
	16,6 km	Banque Mondiale	
Mirebalais / Port-au-Prince	60,9 km	Fonds Européen de Développement	2010
Marchand-Dessalines / L'Estère	12,0 km	Agence Française de Développement	2011
Saut-d'Eau / Cabaret	32,5 km	Centre National de l'Equipeement	2010
Hinche / République Dominicaine via Thomassique	25,7 km	25 900 000 \$US à financer	
	16,0 km		
Pignon / Ouanaminthe via La Victoire, Mont Organisé et Baptiste	9,9 km	44 000 000 \$US à financer	
	43,0 km		
	18,1 km		
Saint-Michel de l'Attalaye / Ennery	25,9 km	A financer	

1/ Le réseau structurant de la boucle Centre-Artibonite

Section	Distance	Financement	Mise en service
Mirebalais / Thomonde	35,3 km	Fonds Européen de Développement	2011
Thomonde / Hinche	20,6 km	Fonds Européen de Développement	2011
Hinche / Pignon	29,5 km	Agence Française de Développement	2013
Pignon / Saint-Raphaël	16,0 km	Agence Française de Développement	2013
Saint-Raphaël / Saint-Michel de l'Attalaye	21,6 km	15 300 000 \$US à financer	
Saint-Michel de l'Attalaye / Marchand-Dessalines	38,9 km	38 000 000 \$US à financer	
Marchand-Dessalines / Petite Rivière de l'Artibonite	20,2 km	21 200 000 \$US à financer	
Petite Rivière de l'Artibonite / Désarmes	21,6 km	Fonds d'Entretien Routier	
Désarmes / La Chapelle	13,5 km	Fonds d'Entretien Routier	
La Chapelle / Mirebalais	27,6 km	Fonds d'Entretien Routier	
TOTAL	244,8 km	74 500 000 \$US à financer	

GESTION ET ÉCONOMIE DE LA ROUTE

Dans la reconstruction d’Haïti, la route est un secteur économique à part entière et non une action isolée venant de l’extérieur.

Dans le contexte haïtien actuel, il faut donc concevoir un dispositif réaliste en matière d’entretien routier.

Les tâches d’entretien routier peuvent être classées en deux catégories :

- le cantonnage, activité à haute intensité de main d’œuvre nécessitant peu de matériel et concernant essentiellement les dépendances de la route : accotements, fossés et ouvrages de drainage, talus...
- les travaux nécessitant des moyens mécaniques (reprofilage des chaussées, traitement des nids de poule et fissures...)

Ces tâches peuvent être exécutées par différents acteurs :

- le cantonnage peut être réalisé soit en régie, soit par des organisations communautaires de base (OCB) ou par des petites entreprises en lien avec les CASECs et les mairies ;
- l’entretien périodique nécessitant du matériel peut être réalisé en régie (via des centres d’entretien et un parc de matériel) ou par des entreprises en lien avec les mairies ;
- les grosses réparations sont confiées à des grandes entreprises routières en lien avec le MTPTC.

Pour des travaux à haute intensité de main d’œuvre (HIMO) comme le cantonnage, les Organisations Communautaires de Base constituent une alternative crédible. Ces associations de riverains peuvent assumer des tâches d’entretien courant et peuvent être facilement mobilisées en Haïti dans la mesure où ce dispositif HIMO est créateur d’emplois et générateur de revenus pour les riverains de la route.

De plus, en faisant participer les riverains à des travaux d’intérêt général, il responsabilise ces derniers aux problèmes d’entretien et d’exploitation de la route. Cependant, le recours aux OCB ne doit pas se faire au détriment de la qualité des prestations, et un minimum de formation et de permanence des équipes est nécessaire. Pour les travaux mécanisés, l’absence d’un secteur privé réellement structuré pose la question de conserver un minimum de moyens au niveau de l’Etat ou des collectivités.

Compte tenu des aléas climatiques, cette option peut en outre s’avérer utile pour réparer au plus tôt les dégâts dus à des causes imprévisibles, ou pour des travaux d’urgence. Pour qu’un tel dispositif fonctionne, un minimum de matériel doit être disponible dans des centres d’entretien répartis sur la boucle. Il n’est sans doute pas souhaitable de dimensionner ce dispositif pour entretenir tout le réseau (structurant, secondaire et tertiaire), et l’objectif visé est d’assurer un niveau minimum de service.

L’équipement de ces centres pourrait permettre d’assurer l’entretien périodique de 200 km de routes (chargeur, niveleuse, compacteur, camions).

Dans cette logique et en tenant compte de la densité du réseau routier (chaussées revêtues et non revêtues), on pourrait imaginer d’implanter 5 centres d’entretien à Mirebalais, Hinche, Saint Raphaël, Saint Michel de l’Attalaye et Petite Rivière de l’Artibonite.

L’émergence d’un véritable secteur privé de travaux publics

Il est souhaitable qu’un tissu d’entreprises puisse voir le jour en Haïti, et vienne renforcer la capacité de construction et d’entretien du réseau routier. Pour cela, plusieurs conditions sont nécessaires:

- les entreprises doivent pouvoir anticiper leur activité sur plusieurs années pour investir et embaucher. Ce besoin de visibilité nécessite de la part des maîtres d’ouvrage publics une programmation fiable des travaux neufs et des travaux d’entretien.

- l’activité de travaux publics nécessite une certaine solidité financière, que ce soit pour l’acquisition ou la location des matériels, ou pour obtenir les garanties financières demandées par le maître d’ouvrage. Le secteur bancaire a donc un rôle majeur dans le développement de ce secteur.

- enfin, il est impératif de prévoir un dispositif de formation si l’on veut constituer un secteur disposant d’un vrai professionnalisme. Cette dimension est indispensable pour assurer la qualité des réalisations et l’efficacité de l’entretien routier. Il est à noter qu’une partie de la formation des personnels pourra être assurée sur les chantiers eux-mêmes.

Le coût d’un entretien routier assurant la pérennité des investissements

Pour garantir la pérennité des investissements, il est important de prendre en compte le coût d’entretien dès leur programmation.

Le document de « Stratégie Nationale d’Entretien Routier », établi par le MTPTC en 2008, retient un coût annuel de 7 500 à 10 000 \$US par an pour l’entretien courant d’un km de route.

Sur cette base, l’entretien annuel du réseau structurant de la région Centre-Artibonite peut être estimé à 1,9 M\$, et celui du réseau secondaire à 7,5 M\$ pour 800 km de routes agricoles.

L’entretien routier, un problème national

Sur le territoire haïtien, les effets de la pluviométrie tropicale sont aggravés par les pentes importantes et la déforestation. Ces écoulements engendrent diverses formes d’érosion qui fragilisent les infrastructures, sans parler du risque de destruction des routes et des pistes lié à la forte augmentation du débit des rivières. De plus, l’absence d’ouvrages de franchissement rend les itinéraires très aléatoires en saison des pluies.

Pour ces raisons, le réseau routier est en général très dégradé, ce qui est bien sûr préjudiciable en termes de qualité de service, mais interroge aussi sur la pertinence de continuer à construire des infrastructures dont la durée de vie s’avère très courte faute d’un entretien approprié.

Malgré la création en 2003 du Fonds d’Entretien Routier (FER), une véritable politique d’entretien routier n’a jamais pu être mise en œuvre, le paradoxe étant que les crédits collectés ne parviennent pas à être consommés. Il nous semble que la priorité est de mettre en place un entretien courant et préventif des routes, alors qu’actuellement l’entretien curatif et la réparation lourde constituent la pratique usuelle.

Le projet de boucle Centre-Artibonite ne peut se concevoir sans un dispositif d’entretien routier réellement efficace. En effet, au-delà de la réalisation de tronçons neufs, la bonne desserte de l’ensemble de ce territoire implique que les routes agricoles, constituées de pistes non revêtues, soient dans un état général satisfaisant.

La route, une source d’activité économique

La route, tant pour sa construction que son entretien, favorise la création d’emplois qui bénéficie en principe au tissu d’entreprises existant.

Pour cette raison, mais aussi à cause des échecs de régies mises en place dans différents pays, les bailleurs de fonds préfèrent développer le secteur privé. De plus, le recours à des entreprises permet de clarifier les fonctions de maîtrise d’ouvrage, maîtrise d’œuvre et d’exécution des travaux. Enfin, un secteur privé performant permet une plus grande souplesse d’intervention.

Cependant, la situation actuelle en Haïti est caractérisée par un manque d’entreprises de travaux publics qualifiées. Les entreprises de taille nationale sont peu nombreuses, il existe quelques dizaines d’entreprises de petite ou moyenne taille travaillant pour l’entretien ou la réhabilitation, mais celles-ci sont mal structurées. Enfin, pour des travaux manuels, il existe des micro-entreprises travaillant avec un nombre restreint de personnel peu formé et très peu de matériel.



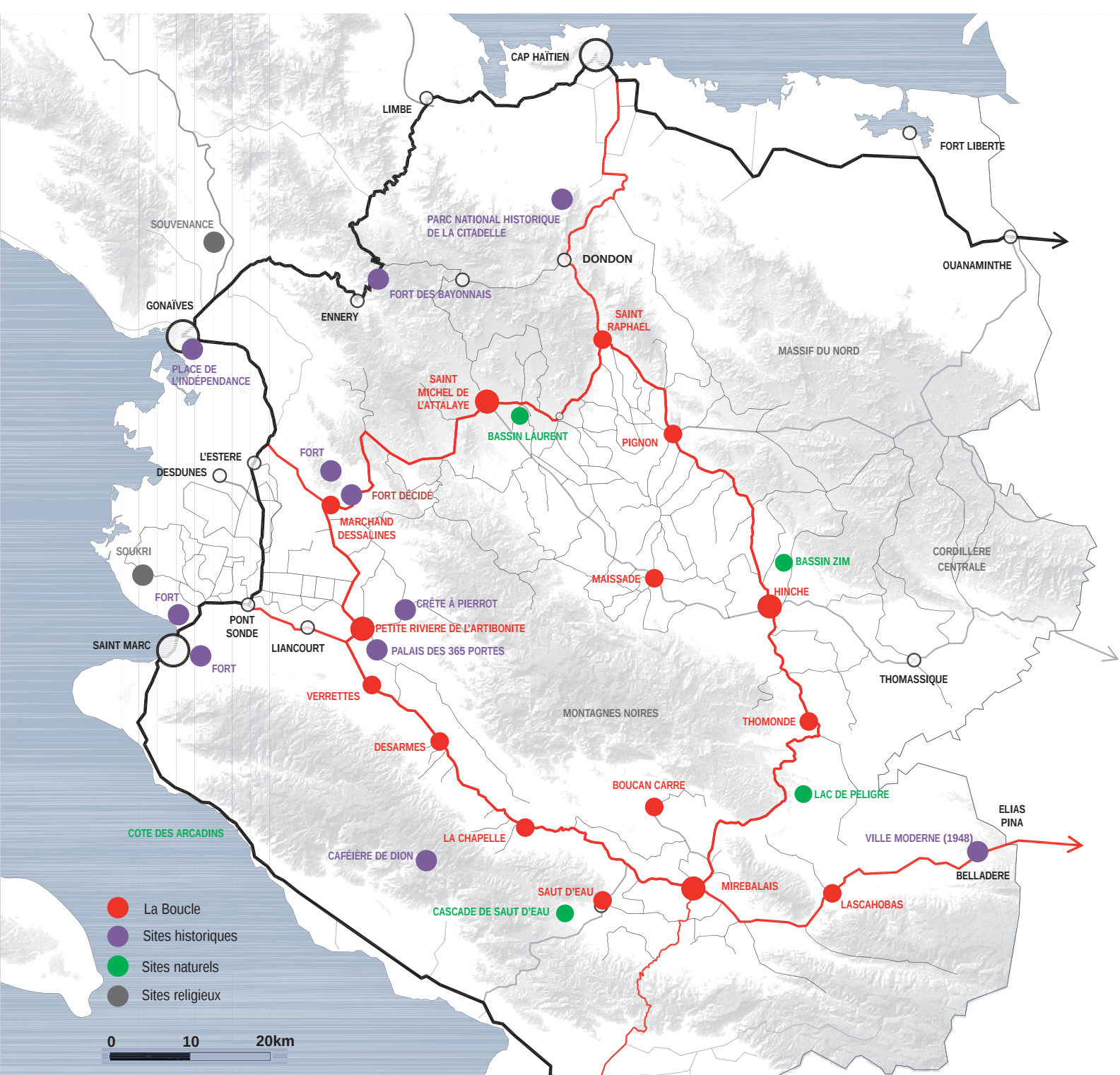


2. LE TERRITOIRE

Le territoire de la boucle est avant tout une succession de terroirs agricoles déployant des systèmes agraires divers caractérisés par leur faible rentabilité.

La forêt primaire dominée par le pin a disparu il y a une cinquantaine d'années, de même que le café qui n'existe presque plus sur des terroirs autrefois célèbres pour leur qualité, la chaîne des Matheux notamment.

La transformation de ce paysage structuré par l'agriculture passera par la modernisation des pratiques agricoles, la valorisation sur place des produits agricoles et la création d'un secteur non-agricole de l'économie.



PATRIMOINES

Chute de Bassin Zim



Palais des 365 portes



Entrée de la Citadelle Henry



UNE RÉGION SYMBOLE

Lieu des luttes de l'indépendance et de la construction du pays, le Centre et l'Artibonite concentrent des patrimoines naturels, historiques et culturels supports pour une économie touristique complétant le développement côtier.

Patrimoine naturel et sites remarquables

Le bassin versant de l'Artibonite offre une grande diversité de paysages et de milieux : du Plateau Central à la vallée de l'Artibonite, des mornes aux plaines, des savanes aux rizières. Certains sites naturels sont particulièrement remarquables et méritent d'être protégés, mis en valeur et aménagés : Bassin Zim à Hinche, Bassin Laurent à Saint-Michel de l'Attalaye, la cascade de Saut d'Eau, les abords du lac de Péligre...

Patrimoine historique

La boucle est à cheval sur deux territoires dont le passé est sensiblement différent : à l'ouest, le département de l'Artibonite faisait partie de la colonie française de Saint-Domingue tandis que la partie est, dans le département du Centre, était colonie espagnole et est devenu territoire haïtien au début du 19^{ème} siècle.

C'est dans l'ouest et au nord de la boucle que se sont déroulées les grandes batailles qui ont mené à l'indépendance d'Haïti : Ravine à Couleuvre (février 1802), Crête à Pierrot (mars 1802), Vertière (novembre 1803). Après l'indépendance, des fortifications ont été construites pour que la jeune nation haïtienne soit en mesure de faire face à toute invasion étrangère.

Cette politique a laissé des traces importantes à Milot/Dondon (citadelle Henry, seul site haïtien classé au patrimoine mondial de l'UNESCO), forts de Saint-Marc, des Bayonnais, de Marchand Dessalines et de la chaîne des Matheux. De plus, c'est aux Gonaïves que l'Indépendance a été proclamée le 1^{er} janvier 1804. La partie est de la boucle attire par des réalisations plus récentes : urbanisation de Belladère (1948-1950), barrage de Péligre (1956).

Le Palais des 365 Portes à Petite Rivière de l'Artibonite mérite un projet de réhabilitation et pourrait accueillir une médiathèque et des expositions.

Patrimoine culturel

La boucle est un riche terroir religieux où les sanctuaires de Souvenance (Gonaïves) et Soucri (Pont-Sondé) sont symboliques des grands « lacous » de la vallée de l'Artibonite et attirent chaque année une foule considérable.

De même, la fête de Notre Dame du Mont Carmel à Saut d'Eau (16 juillet) et la fête de Saint-Jacques à Plaine du Nord (25 juillet) ont donné naissance à un pèlerinage qui part de Ti Tanyen pour se terminer à Plaine du Nord ;



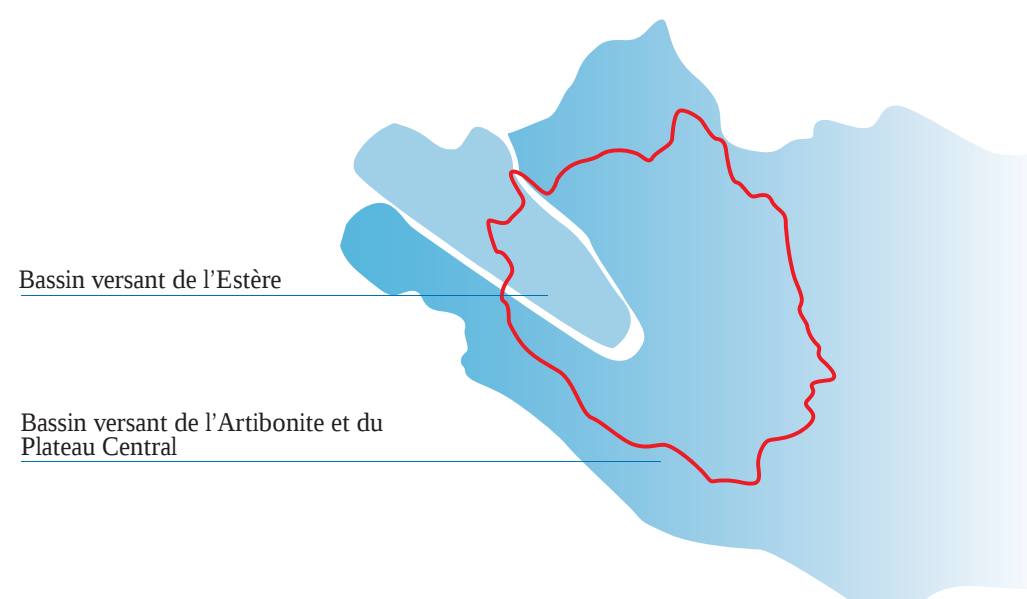
Fête Mont-Carmel à Saut d'Eau

il est fréquenté par hougans, mambos, hounsins venant de l'ensemble du pays. Une partie du patrimoine naturel (Bassin Zim) et du patrimoine historique (Citadelle Henry) a connu une réinterprétation religieuse et fait l'objet de rituels assez intenses.

Il est nécessaire de créer une capacité d'accueil (chambres d'hôtes, gîtes ruraux, petits hôtels) dans la boucle pour attirer une clientèle qui donne encore la préférence au tourisme de plage – même si le réseau routier permettra aux touristes de la Côte des Arcadins et à ceux qui passent par l'escale de croisière de Labadie de rajouter une dimension culturelle à leur séjour.



Bassins versants



LA VULNÉRABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'action sur les bassins versants est un acte essentiel de la restauration environnementale du pays. C'est une finalité en elle-même et dans le cas de la boucle Centre Artibonite une action de confortation d'un projet global.

Des montagnes dénudées

C'est au centre de la boucle, dans la chaîne des Montagnes Noires que se trouve la ligne de partage des eaux qui divise la boucle en deux bassins versants : celui de l'Estère d'un côté, celui de l'Artibonite de l'autre. Les Montagnes Noires et les Matheux ont leur versant sud très sec et colonisé par les cactus et les bayahondes. Le versant nord est plus humide, plus peuplé et utilisé pour la polyculture vivrière.

Quand on sait que ces espaces sont quasi totalement déboisés, qu'ils sont pâturés presque toute l'année et qu'on y produit encore du charbon de bois, on peut comprendre les différents types d'érosion qui mettent en péril aussi bien l'avenir de ces populations de montagne que les riches plaines irriguées de l'aval. Ce sont ces utilisations abusives qui créent pour les villes densément peuplées de l'aval un danger mortel.

Pérenniser les actions dans la boucle

Les actions dites de Défense / Restauration des Sols ont été jusqu'ici peu efficaces en Haïti. En proposant une stratégie nouvelle, pour accompagner la création d'une économie nouvelle, on arrivera à une meilleure maîtrise de l'eau dans la boucle.

Nous proposons :
 - une protection de la forêt sèche des versants sous le vent des montagnes de la boucle ;
 - la mise en défens systématique, de l'amont vers l'aval, de l'ensemble des ravines du réseau hydrographique [voir photos] ;
 - la construction systématique d'ouvrages de retenue d'eau en accompagnement des routes, drainages et chemins agricoles



Crédit photo : SOS Enfants sans Frontières et Zanmi Lasanté Paris



Crédit photo : SOS Enfants sans Frontières et Zanmi Lasanté Paris



Réalisation d'un seuil en gabions à Boucan Richard, Gros-Morne - Crédit photo : SOS Enfants sans Frontières et Zanmi Lasanté Paris

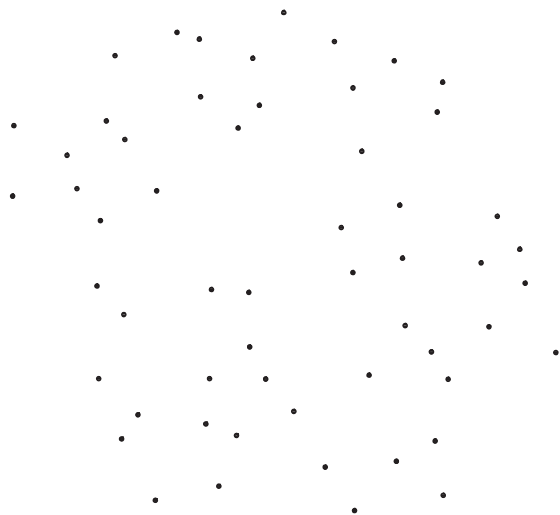
L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

Comme dans la plupart des autres régions du pays, la boucle Centre-Artibonite est caractérisée par un habitat rural dispersé, un habitat linéaire le long des routes et des concentrations à caractère urbain.
En partant de cette réalité physique et sociale fragmentée le projet propose de construire les liens facilitant les pratiques quotidiennes et permettant la modernisation du territoire.

UN HABITAT RURAL DISPERSÉ

Le monde rural haïtien est dominé par le minifundium (très petites parcelles paysannes), qui, du fait du partage égalitaire, n'ont pas cessé de se morceler au fil des générations. L'habitat a suivi le morcellement du foncier créant des nuages de points habités répondant à des logiques simples : sites exondés, proximité d'un point d'approvisionnement en eau, etc.

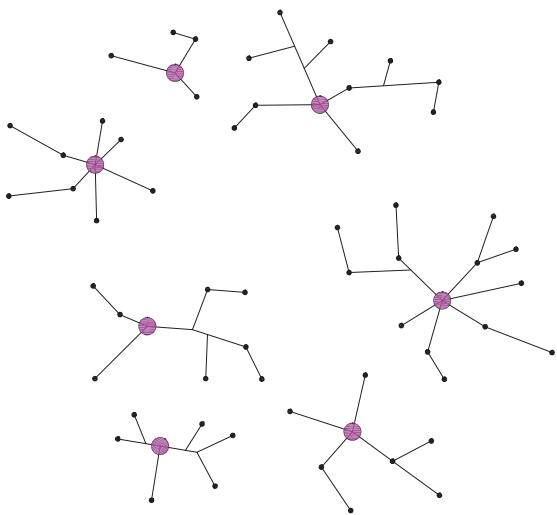
C'est dans cette campagne marquée le plus souvent par des haies de délimitation des parcelles et un embocagement autour des maisons que se fait la production agricole.



DES POINTS DE RASSEMBLEMENT

Avec le temps et la croissance démographique, des pôles d'activités sont nés dans les sections communales (poste militaire, église ou chapelle, route, moulin, marché, école, etc.), donnant naissance à des zones de concentration de population que l'IHSI a appelé des « localités » et qui ne sont pas prises en compte par l'administration territoriale.

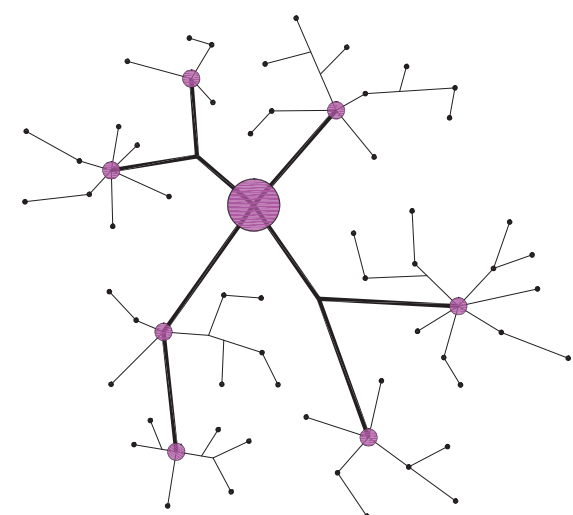
C'est le premier niveau des échanges et des transformations agricoles.



DES CENTRALITES URBAINES : LES BOURGS

Les bourgs et villes, chefs-lieux de communes, constitués avant ou après l'indépendance, sont des points de convergence pour les populations venant de la campagne, en quête de services à la tête desquels on retrouve l'école, l'eau et l'électricité. C'est le lieu d'échange par excellence, les productions locales tendant partout à être supplantées par les importations : farine de blé, riz importé, textiles d'occasion, etc.

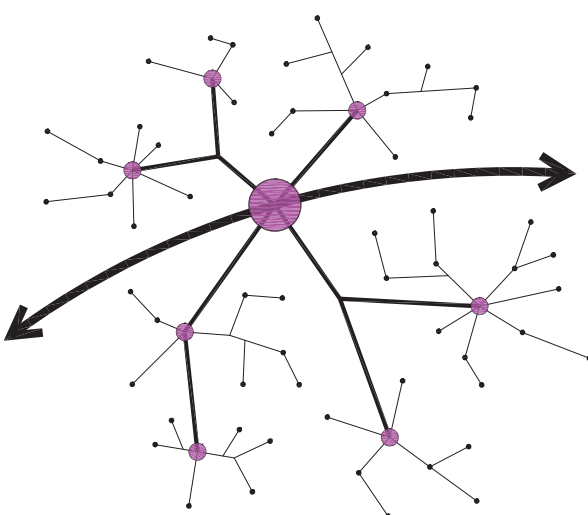
Leur poids démographique s'est alourdi avec les années, même si la boucle n'a pas connu la spectaculaire augmentation de la proportion d'urbains qu'a connu l'Ouest du pays.

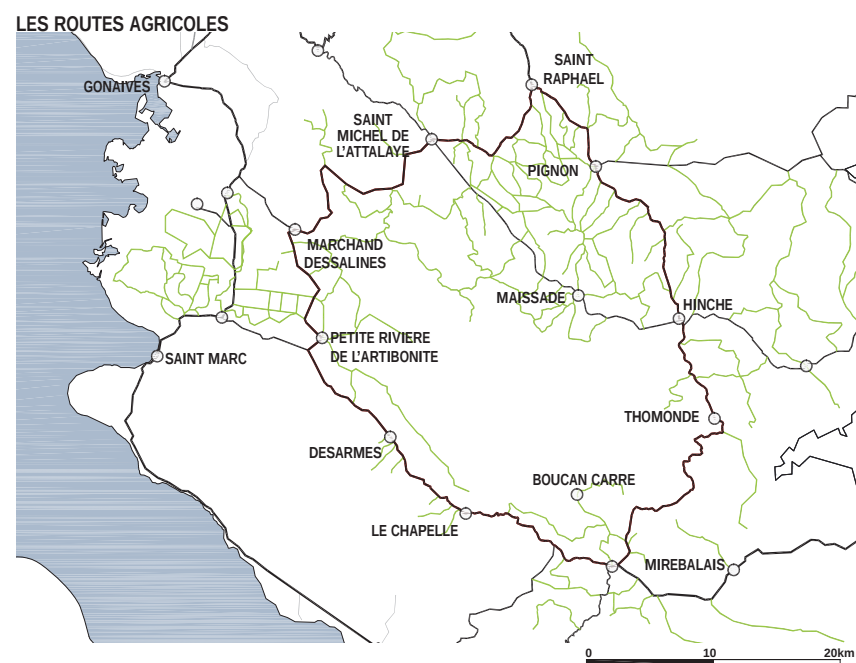
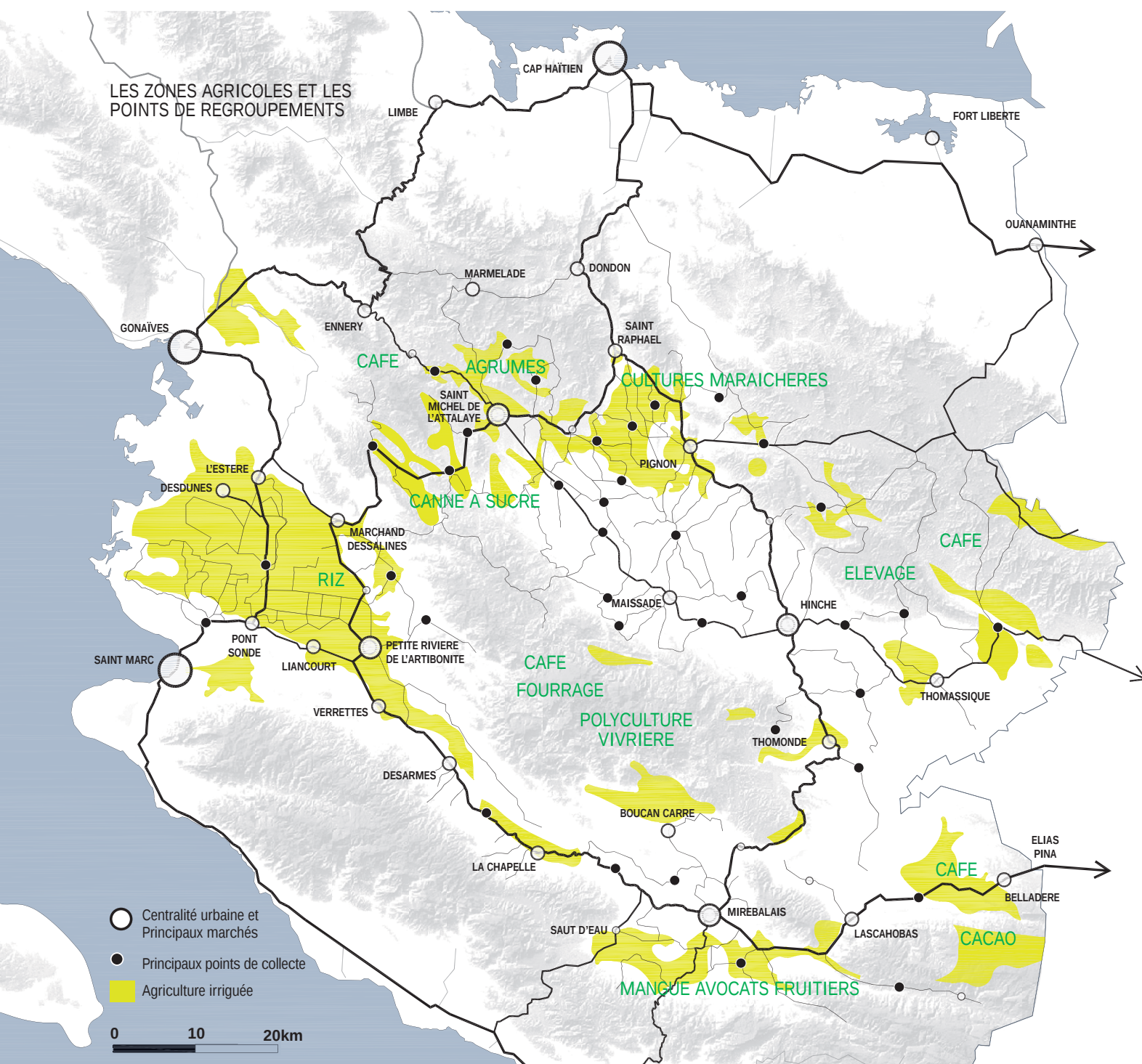


UN RESEAU METROPOLITAIN : LA BOUCLE CENTRE-ARTIBONITE

Ce sont ces villes et bourgs qui constituent les étapes de circuits commerciaux plus ou moins structurés qui dessinent le réseau des échanges et des services pour une population dite « urbanisée » à 32,5% dans l'Artibonite et 16,3% dans le Centre.

Ce sont ces villes et bourgs qui constituent le point de départ vers d'autres régions et vers la capitale.





LA STRUCTURE DE LA PRODUCTION AGRICOLE

Un ensemble d'agrosystèmes de grande qualité ont fait dans l'histoire la richesse du pays. C'est ce territoire à multiples facettes qui pourra être intensifié et modernisé par le projet.

Ce territoire ne peut être décrit comme un espace traversé en son centre par une chaîne de montagne qui va de Saint-Michel de l'Attalaye à Thomonde / Boucan Carré – les Montagnes Noires avec à l'ouest une plaine ouverte sur la mer, la vallée de l'Artibonite et à l'est le Plateau Central. Cette géographie détermine trois grands agro-systèmes :

- Un système dominé par la riziculture et le maraîchage, de Marchand-Dessalines et Petite Rivière de l'Artibonite jusqu'à Mirebalais ;
- Un système dominé par la canne et les cultures de zones sèches comme le sorgho, le manioc et le pois d'Angole ;
- Un système de polyculture vivrière de montagne dominé par les tubercules (patate) et le maïs ou le sorgho.

La banane est partout présente, dans les espaces irrigués comme dans les fonds frais du Plateau Central et des Montagnes Noires.

Cette agriculture, déployée sur des parcelles très petites, très peu mécanisée (un peu de culture attelée autour de Hinche), utilisant peu d'intrants (quelques engrais azotés dans la vallée de l'Artibonite) a connu ou connaît quelques poches de production très particulières : citron vert (limettes) et oranges amères (bigarades) au sud de Saint-Raphaël pour la maison Lapostole (Cointreau), vétiver entre Saint-Michel de l'Attalaye et Maïssade (huiles essentielles).

Une agriculture en mutation

Les nouvelles opportunités liées à l'agriculture dans la partie de la boucle située sur le Plateau Central, semblent être d'un côté la mangue francisque achetée par les exportateurs de Port-au-Prince, le tamarin, le pois d'Angole et les avocats partant vers le marché dominicain.

La canne qui existe depuis plusieurs siècles sur le plateau prend un essor nouveau avec la multiplication des moulins à canne et des unités de transformation produisant un sucre populaire (le rapadou), du sirop (pour les guildives du Plateau et de la plaine de Léogane) et du clairin (alcool populaire). Au coeur de cette production dérivée de la canne se trouvent les communes de Saint-Michel de l'Attalaye et de Pignon.

La détérioration du système d'irrigation de la vallée de l'Artibonite et des structures de gestion de ce système, de même que la concurrence du riz importé des États-Unis, tendent à diminuer les surfaces emblavées en riz au profit de cultures maraîchères dont le marché reste porteur : aubergine, échalotes, tomates.

Des pistes d'intensification et de modernisation

La modernisation de l'agriculture passera par les axes suivants :

- Exploration des voies possibles d'irrigation par pompage (béliers hydrauliques, norias) à partir des cours d'eau encaissés du Plateau Central ;
- Agrandissement des vergers de mangues, avocats, fruits divers (tamarin, goyave), amélioration des conditions de transport et création de centres de tri, de conditionnement et/ou de transformation ;
- Amélioration des unités de transformation de la canne (utilisation de la bagasse, amélioration du rendement thermique, introduction de nouvelles chaudières pour remplacer les chaudières coloniales, etc.) ;
- Appui à la culture attelée (charrues, charrettes) ;
- Appui à l'amélioration de la conduite de l'élevage (une complémentarité est à trouver avec l'Artibonite et ses abondants déchets utilisables pour l'alimentation animale) ;
- Création de distilleries productrices de rhum ou d'alcool pharmaceutique ;
- Renforcement du pôle technologique de Pignon (fabrication / réparation de moulins, fabrication / réparation de cuves, etc.) ;
- Appui à la création, au maintien ou à la modernisation des unités de transformation du riz ;

- La boucle principale et les routes agricoles croisent un très grand nombre de ravines. Chaque franchissement est un lieu de stockage potentiel de quantités importantes d'eau permettant de multiplier la valeur ajoutée des terres agricoles en aval du barrage par 50 ! Ces ouvrages seront calculés pour résister à des immersions temporaires.



Canaux d'irrigation du Bas Artibonite



Lac réservoir de Péligre



Lac collinaire à Pandiassou



L'IRRIGATION ET L'EAU POTABLE

L'eau source de richesse ou danger physique et sanitaire. La maîtrise de tous les échelons de l'irrigation et de la distribution de l'eau potable est une condition nécessaire du développement.

En Haïti, l'eau est à la fois une opportunité, une fragilité, et une menace. Le pays est bien arrosé (1400 mm en moyenne) mais seulement 10 % de l'eau de ruissellement est utilisée (90% en irrigation, 10 % pour les usages domestiques).

Le plus grand bassin d'irrigation est la région de l'Artibonite avec environ 25 000 ha. Dans le secteur de la boucle, l'eau utilisée pour les besoins humains est essentiellement une eau de surface très vulnérable. Le projet de route du développement oblige à créer une multitude d'ouvrages de franchissement permettant à la fois de stocker, d'écarter, de turbiner.

Régulation et irrigation

Le bassin versant de l'Artibonite (9 500 km² au total, 6 800 en Haïti et 2 700 en République Dominicaine) joue un rôle de premier ordre dans le cycle de l'eau de l'île d'Hispaniola. Avec une moyenne de 2000mm de pluie par an sur le haut des mornes, de 1800mm de pluie sur le haut bassin et de 1500mm en aval de Péligre, la ressource en eau est abondante et perpétuellement renouvelée.

L'Artibonite est le fleuve le plus important d'Haïti avec un débit moyen annuel estimé entre 85 et 101 m³/s à Péligre.

En revanche, l'abondance des pluies et la violence des orages couplées à la faiblesse du couvert végétal (la forêt de pins qui couvrait les rives de l'Artibonite jusqu'au début du 20ème siècle ne subsiste plus qu'à l'état de traces) entraînent ruissellement et érosion et provoquent des épisodes de crues et d'inondations, en particulier dans la basse vallée de l'Artibonite.

Retenir l'eau en amont

Pour limiter les phénomènes de crues en aval, il convient de retenir l'eau, le plus en amont possible : mise en œuvre de petits périmètres irrigués (PPI), construction d'impluviums, de micro-retenues maçonnées et de citernes près des habitations, aménagement de micro-barrages dans les ravines, aménagement de lacs collinaires. Ces points de rétention permettront en outre de réguler la ressource et d'en améliorer l'accès. Ils permettront de développer l'irrigation et d'augmenter ainsi les rendements agricoles.

Rehausser le barrage de Péligre

Le barrage de Péligre initialement construit pour constituer un réservoir d'eau et faciliter l'irrigation des terrains en aval a vu sa capacité se réduire fortement ces dernières années du fait de la sédimentation progressive du lac. Le rehaussement du barrage de 3m permettra de restaurer sa capacité de stockage.

Développer les retenues collinaires et l'irrigation sur le Plateau Central

Les lacs collinaires construits à partir de la fin des années 70 sur le Plateau Central ont permis la mise en valeur des terrains adjacents pour du maraîchage en saison sèche et amélioré les conditions de vie des paysans situés à proximité. Il faut appuyer aujourd'hui la gestion sociale de ces équipements.

Les travaux de réhabilitation des routes agricoles et de modernisation de la route Saint-Raphaël – Saint-Michel de l'Attalaye – Marchand Dessalines pourraient être l'occasion de tels projets en profitant de la présence des engins de terrassement nécessaires à la réalisation dans les règles de l'art des digues de retenues collinaires conçues comme un accompagnement à la construction de routes.

Entretenir et développer les systèmes d'irrigation

Les canaux d'irrigation du Bas Artibonite nécessitent un entretien régulier. Il faut réunir avec les institutions responsables (ODVA, Ministère de l'Agriculture) les moyens humains et matériels de cet entretien.

D'autres systèmes d'irrigation peuvent être développés pour augmenter les surfaces de terres irriguées et accroître les rendements agricoles.

Conforter et développer les réseaux urbains

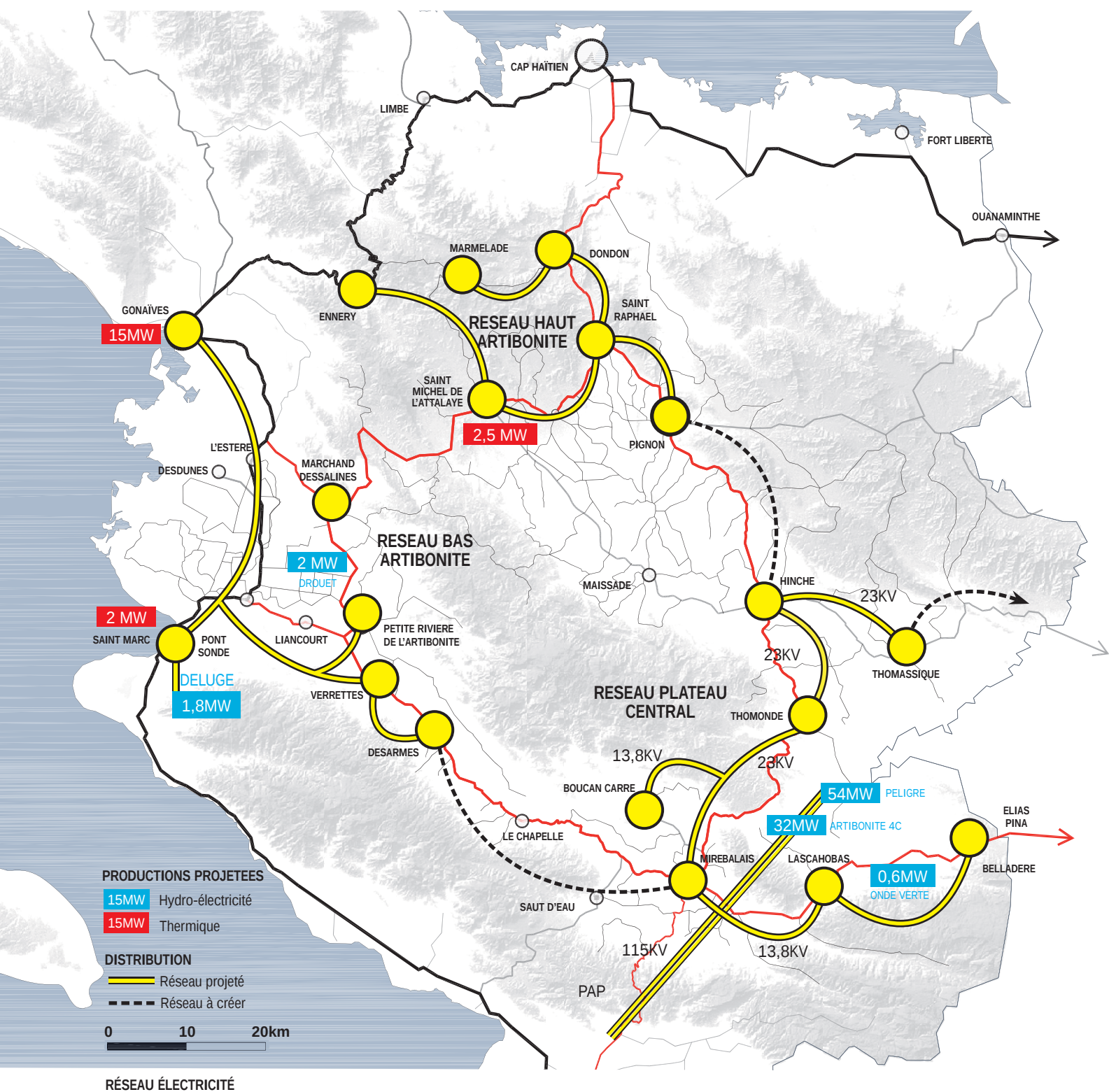
Pour améliorer l'accessibilité à l'eau potable et répondre aux enjeux d'hygiène, la Direction Nationale de l'Eau Potable et de l'Assainissement (DINEPA) a inscrit parmi ses priorités dix projets d'eau et d'assainissement dans les villes de la boucle : Mirebalais, Thomonde, Hinche, Pignon, Saint Raphaël, Saint Michel, Marchand Dessalines, Petite Rivière, Verrettes, La Chapelle.

Ces projets visent à sécuriser les réseaux existants et à les développer.

Les actions en matière de gestion des déchets solides permettront en outre d'améliorer la qualité des eaux.

Répondre aux besoins en milieu rural

En complément des projets de réseau urbain d'eau potable et d'assainissement, la DINEPA s'est attaquée au problème de l'accès à l'eau potable et à l'assainissement en milieu rural. Le département de l'Artibonite a été choisi pour développer un projet pilote.



Barrage de Péligre



Éclairage photo voltaïque sur le Plateau Central



LA PRODUCTION ET L'ACCÈS À L'ÉNERGIE

L'accès à l'énergie est la seconde condition nécessaire du développement. Le potentiel de la boucle est très important, la question maintenant consiste à établir des priorités et à maîtriser toutes les formes de production adaptée à chaque situation locale.

Actuellement, on trouve dans la boucle les installations suivantes :

- Barrage de Péligre (54MW théorique mais irrégulier en saison sèche) ;
- Micro-centrales d'Onde Verte (0,6MW), de Drouet (0,5MW fonctionnel sur 2MW installés) et de Délugé (1,8MW) ;
- Centrales thermiques des Gonaïves (15MW), de Saint-Marc (2MW) ;
- Groupes électrogènes (Hinche, Pignon, Saint-Michel...) ;
- Installations solaires individuelles.

La politique énergétique de la boucle se déclinerait à trois niveaux :

- La confortation du réseau primaire autour des barrages Péligre et Artibonite 4C ;
- La recherche de solutions durables pour les réseaux secondaires ;
- Le développement de points d'accès à l'énergie dans chaque petite communauté.

Exploiter le potentiel hydro-électrique pour le réseau primaire

Réseau Plateau Central

Le projet de barrage Artibonite 4C en aval de Péligre est envisagé depuis 1983. 47m de chute offrirait un potentiel de 32MW. Mise en réseau avec Péligre, l'énergie produite serait distribuée essentiellement vers PAP mais aussi localement : le réseau primaire desservira Thomonde, Hinche, Thomassique (ligne 23kV) et Boucan Carré (piquage 13,8kV). Un branchement vers Mirebalais et Lascahobas permettrait en outre de réserver la production de la centrale d'Onde Verte à Belladère. Au total 420 000 habitants soit 20% de la population de la boucle bénéficieraient du projet.

Rechercher des solutions durables pour les réseaux secondaires

Réseau Bas Artibonite

Les communes du Bas Artibonite sont branchées au réseau constitué des centrales thermiques des Gonaïves et de Saint-Marc et les centrales hydro-électriques de Drouet et de Délugé. La rénovation complète des équipements électromécaniques des centrales Drouet (un seul des quatre groupes est actuellement fonctionnel), Délugé et Onde Verte rétablirait un service normal pour 76 000 usagers et permettrait de limiter le recours aux énergies fossiles.

L'installation d'une centrale au barrage alimentant la prise d'eau du canal d'irrigation de Caneau mérite d'être étudiée. La chute brute avoisine seulement 4m mais un débit d'équipement de 28 m³/s fournirait 1MW, appoint adapté à 20 000 usagers.

Des turbines au fil de l'eau installées sur l'Artibonite en aval de Pont Sondé pourraient fournir 12 à 15MW et limiter la dépendance énergétique.

Réseau Haut Artibonite

Le projet de développement d'une centrale thermique à Saint-Michel de l'Attalaye au profit des communes de St-Michel, de St-Raphaël, de Pignon, de Dondon, de Marmelade et d'Ennery pourrait aussi s'accompagner d'une usine de valorisation énergétique de la bagasse et de la mise en valeur du potentiel hydro-électrique des rivières voisines.

La mise en valeur des 25 000 ha de Savane Diane autour d'un projet intégré agricole-industriel-énergétique permettrait le développement d'une production énergétique susceptible de répondre aux besoins de la transformation agricole et des populations locales.

Utiliser les énergies renouvelables pour un apport communautaire ponctuel autour des bâtiments à usage collectif et des unités de transformation agricole

Micro-centrales hydro-électriques

La boucle Centre-Artibonite croise plusieurs sites pouvant se prêter à la réalisation de micro-barrages permettant de produire une électricité « locale » bon marché. L'échec des micro-centrales réalisées dans les années 80 essentiellement causé par l'absence de maintenance ne doit pas conduire à l'abandon de cette technique.

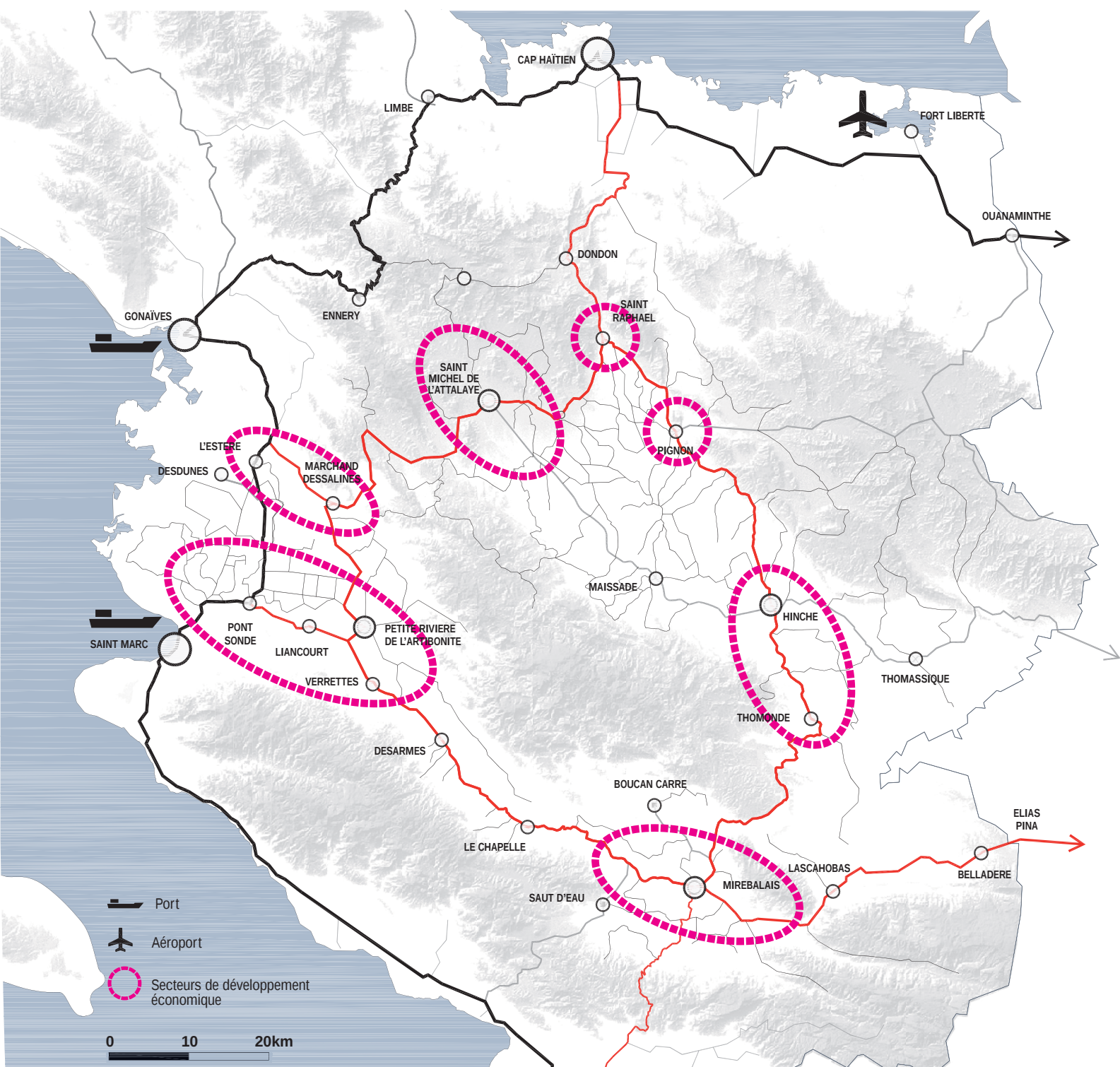
Des projets hydro-électriques d'ampleur plus modeste mais non négligeable pour des dessertes locales ont été identifiés depuis 1980 mais leur puissance reste à déterminer :

- Voûte à Minguet sur le Bouyaha,
- Granan sur le Guape,
- Roche Rameau sur le Platana,
- Bassin Laurent sur l'Attalaye.

Avec 1 à 2MW par centrale, ces projets bénéficieraient à 120 000 personnes.

Energie solaire

Dans les sections communales éloignées du réseau primaire, l'énergie solaire offre aux populations des points d'accès à l'énergie. Les « maisons communales » pourront viser l'autonomie énergétique avec 28 panneaux photovoltaïques en toiture et un groupe électrogène en secours. Des lampadaires solaires et des points de recharge pour téléphones portables constitueront des relais au coeur des sections communales et aux croisements des routes agricoles. Ils constitueront des lieux de sociabilité et le premier niveau de regroupement et d'accès aux services.



La création d'emplois, une nécessité absolue pour fixer les populations

La création d'emplois est une priorité absolue. Il s'agit d'aller au-delà d'une réponse de court terme consistant à recourir à des chantiers HIMO, et le projet d'aménagement de la région Centre Artibonite doit créer les conditions matérielles du développement économique, par les infrastructures de transport et la mise à disposition de terrains accueillant des entreprises.

Le développement économique de ce territoire s'appuiera en premier lieu sur son potentiel actuel, à savoir les productions agricoles qu'il s'agit de mieux valoriser. Les routes existantes ou en travaux vers trois des plus grandes villes d'Haïti, qui sont également les ports principaux, constituent également un atout majeur, Saint-Marc en particulier, débouché naturel de la boucle sur la mer et pour lequel de nombreux projets sont à l'étude. Enfin, le potentiel d'échanges avec la République Dominicaine, qui reste encore peu exploité à ce jour, pourra se révéler avec l'amélioration des liaisons routières.

LA MODERNISATION DE L'AGRICULTURE ET LE DEVELOPPEMENT DES INDUSTRIES DE TRANSFORMATION

Une première priorité : valoriser la production agricole

L'existence d'infrastructures de qualité est une condition essentielle pour que l'ambition de développement puisse se concrétiser, mais elle n'est pas suffisante : un réseau routier performant n'est qu'un outil permettant d'amplifier le potentiel économique, à condition que les bases soient saines.

Ainsi, pour la région Centre-Artibonite, parallèlement à la question des infrastructures, se pose celle du rendement de la production agricole. Dans un premier temps, sans attendre l'amélioration des conditions de transport, il est déjà possible de réduire le pourcentage de pertes des produits agricoles par un meilleur conditionnement dès la zone de production. A titre d'exemple, le taux de pertes actuel pour les mangues, estimé à 50%, est énorme et le gain que l'on peut escompter grâce à un meilleur conditionnement est sans proportion avec le coût de celui-ci. L'entretien des réseaux d'irrigation existants et la création de nouveaux systèmes sont également nécessaires à une plus grande rentabilité.

Cette modernisation du secteur agricole ne peut s'imaginer sans la disponibilité pour les agriculteurs d'un crédit bon marché qui permette l'accès aux outils, aux intrants et compense les effets destructeurs de l'ouverture du marché haïtien aux produits agricoles venant de l'étranger.

Créer des conditions attractives pour les entreprises

D'autres outils de modernisation peuvent être mis en place : introduction des balances dans les marchés, système de collecte des données statistiques sur les volumes de productions... Une politique foncière encourageant le remembrement des exploitations agricoles faciliterait la réalisation de certains travaux agricoles.

Moderniser l'agriculture signifie aussi diminuer le nombre d'emplois dans ce secteur. Le développement économique du territoire passera nécessairement par l'implantation d'autres types d'activités économiques. Pour cela, la région Centre-Artibonite doit réunir d'autres conditions :

- une disponibilité foncière pour accueillir des activités nouvelles ;
 - la présence d'une main d'œuvre qualifiée.
- Peuvent s'y ajouter des modalités juridiques et financières favorisant l'investissement, telles que la création de zones franches.

Sur le plan spatial, le projet de la région Centre-Artibonite identifie des emplacements dans chacune des villes de la boucle pour des zones à vocation économique. Ainsi, plus de 350 ha de zones économiques pourront être

créés le long de la boucle, permettant l'implantation d'activités, que viendront compléter les filières de valorisation des productions agricoles. L'ensemble de ces zones représente un potentiel de 70 000 à 80 000 emplois pour des industries de transformation ou des manufactures.

La création par les collectivités locales de sites dédiés, conjuguée à un cadre juridique approprié, permettra de déclencher une dynamique auprès des investisseurs privés. Les villes de la boucle constitueront ainsi le support d'initiatives économiques, catalyseurs de la croissance et de la création d'emplois.

Toutefois, même avec une forte volonté politique, les conditions du décollage économique des zones franches sont difficiles à définir précisément. La production des zones franches correspond en effet à des produits arrivés à maturité, dont les modes de production sont totalement standardisés et soumis à une intense concurrence, qui favorise leur transfert vers des pays à bas coût de main d'œuvre. Pour Haïti et la région Centre-Artibonite, en utilisant les facilités données par la loi Hope, on peut anticiper le développement des activités manufacturières, avec principalement l'assemblage textile et l'agro-industrie.

Vers le développement

Le développement d'industries de transformation constitue une première étape. L'enjeu sera ensuite d'évoluer vers plus de valeur ajoutée en attirant les secteurs reposant sur une technologie plus avancée et une main d'œuvre peu onéreuse (produits pharmaceutiques, composants électroniques), ainsi que des activités de service.

La région Centre-Artibonite devra exploiter l'avantage de ses liaisons directes vers les grands ports du pays et la République Dominicaine, et se donner les moyens d'utiliser une main d'œuvre disponible, compétente, et polyvalente, aussi bien dans des secteurs d'activités peu qualifiants que dans d'autres plus techniques. Par lui-même, le développement économique peut induire des effets d'apprentissage et d'accroissement du capital humain, mais ceux-ci devront être amplifiés par une politique de formation professionnelle.

Sur le plan urbain enfin, l'émergence d'une activité économique dans les villes de la boucle aura une incidence sur la demande de logements à proximité des pôles d'emplois. En conséquence, un déplacement de population vers les villes de la boucle est à prévoir, et un gros effort de développement et de structuration des villes et des bourgs de la boucle est à organiser. L'enjeu pour le territoire sera, une fois le développement économique enclenché, de conserver l'équilibre urbain/rural recherché par son système de villes en réseau.



3.

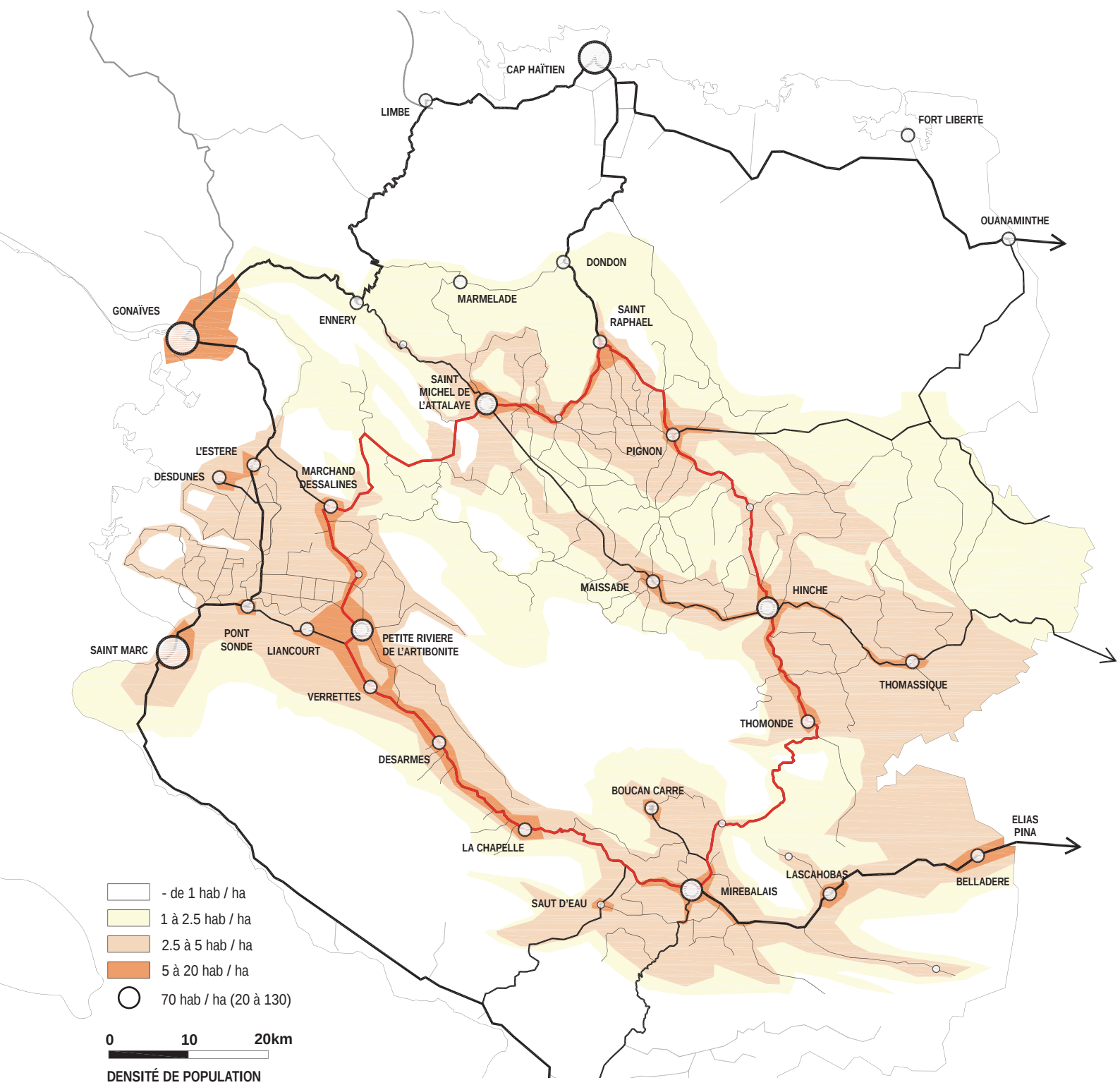
LES HOMMES

La création du réseau de routes qui fait la colonne vertébrale de la boucle Centre-Artibonite n'est pas une fin en soi. L'objectif premier du réseau routier proposé est de construire un réseau urbain structuré. Ce territoire aménagé et équipé pourra alors donner naissance à une économie modernisée capable de faire vivre 2 millions d'habitants.

La boucle offre un nouvel équilibre entre densité de population, mode de vie et réalités économiques.

Les villes peuvent devenir une véritable alternative entre de grandes concentrations urbaines déshumanisantes et un habitat dispersé qui garde loin des services une population rurale démunie.

La boucle doit offrir aux populations en demande de ville les services indispensables à leur bien-être et les infrastructures sans lesquelles aucun projet économique ne peut être élaboré.



Habitat linéaire sur la route de Désarmes à La Chapelle



LE PEUPLEMENT ET LA PROPRIÉTÉ DU SOL

La boucle de l'Artibonite accueille aujourd'hui 1.2 millions d'habitants. La moitié environ de cette population, soit 500 000 personnes, est concentrée dans la partie de la boucle située dans le département de l'Artibonite. La détérioration du contexte de la production agricole pousse vers les villes des populations en quête de services, principalement d'écoles. Ces mouvements de population (doublement de la population urbaine en 20 ans) a pour conséquence un mal-développement des villes et bourgs dont l'organisation est laissée à l'initiative privée et n'est pas relayée par l'administration tandis que la campagne est mitée par un habitat dispersé qui crée ses propres pôles de regroupement autour des marchés et le long des routes. Les zones agricoles sont fortement peuplées (1,5 à 3 habitants à l'hectare) et les zones urbanisées font 70 habitants à l'hectare en moyenne pour 110 à 120 habitants dans les villes côtières. La route La Chapelle Pont-Sondé se présente comme une urbanisation presque continue concentrant 30 à 50 habitants à l'hectare.

Il est nécessaire de prendre en charge aussi bien la population agricole que celle qui part s'entasser dans ces bourgs et villes de la boucle sans moyens décents d'existence.

L'Artibonite et le Plateau Central, intégrés à des moments différents au territoire haïtien, présentent néanmoins des traits communs quant à la propriété foncière :

- Une dispersion de l'habitat rural qui s'explique en grande partie par le fait que les paysans construisent là où ils ont une certaine sécurité foncière, en général sur des terres familiales ou des terres achetées au gré des disponibilités du marché foncier ;
- Un minifundium très accentué dans les parties irriguées et donc plus intensivement exploitées : autour de Dessalines et Petite Rivière, sur la rive gauche de l'Artibonite, dans le périmètre irrigué de Saint-Raphaël ;
- Des parcelles plus grandes dans le Plateau Central dominé par la culture de la canne et l'élevage extensif ;
- Des petites parcelles paysannes dans les montagnes au nord et à l'ouest de la boucle.

Ces parcelles sont souvent en indivision familiale, les générations s'étant succédées sur la terre sans procéder à des partages formels. Cette indivision familiale est à l'origine des conflits parfois violents qui sont nés du partage de l'indivision quand l'Artibonite a été mise en valeur par l'irrigation à partir de la première moitié du 19e siècle.

Le domaine privé de l'Etat

Une grande confusion règne à propos des terres du domaine privé de l'Etat. Du fait du rattachement plus récent du Centre à la République d'Haïti, les distributions de terres des années 1810/1820 qui fondent la petite propriété paysanne dans le reste du pays n'y ont pas eu lieu – et ce sont des distributions plus sporadiques qui se sont faites ultérieurement, parallèlement à une appropriation privée née tant de la colonisation agricole progressive de ces espaces par les Haïtiens quel des transactions foncières avec les propriétaires espagnols puis dominicains qui fondent la propriété. On retrouve

donc encore de larges pans de terres du domaine privé de l'Etat – même si elles ne sont pas bien connues de l'administration et que l'on ne pourra en mesurer l'importance qu'au fur et à mesure que l'on construira une bonne connaissance du foncier dans cette partie de la boucle.

Dans l'Artibonite, les conflits nés de la mise en valeur de la vallée ont poussé l'exécutif à intervenir directement dans les questions foncières et à créer des « statuts d'exception » qui, jusqu'à la réforme agraire de 1996-1998 ont compliqué la situation des exploitants et des propriétaires par des saisies, des séquestres, des « mises sous contrôle ». La propriété privée et la propriété domaniale se confondent aujourd'hui et cette confusion est au cœur des conflits et des mauvaises performances de l'administration dans l'Artibonite.

Lever les blocages fonciers

Structurer la ville demande une capacité d'anticipation – des plans directeurs –, une bonne connaissance du foncier – un cadastre – et une capacité de libérer de façon ordonnée du foncier pour la création de lotissements sur des terrains viabilisés capables d'accueillir les nouveaux habitants. Les interventions foncières sont donc inséparables d'une politique urbaine dont les objectifs sont explicités et inscrites dans un calendrier. La création de réserves foncières publiques pour la construction des équipements collectifs, les appuis financiers et les normes de construction sont autant d'outils indispensables à la modernisation des villes de la boucle.

De même, la modernisation de l'agriculture que l'on imagine pour la boucle ne peut se faire sans une politique de remembrement avec comme objectif majeur la création d'exploitations agricoles de taille suffisante pour faire des exploitants agricoles de vrais entrepreneurs avec une vraie capacité de négociation.

Une réforme de la fiscalité foncière est également nécessaire pour prendre en compte non seulement la propriété bâtie, comme c'est le cas actuellement, mais également la nue-propriété.

La gestion du foncier agricole et foncier urbain supposent l'existence de Plans d'Occupation de Sols et des outils élémentaires d'aménagement du territoire qui doivent être créés par la législation haïtienne.

<i>Territoire considéré</i>	<i>Densité moyenne (habitants/ha)</i>
Centre ville des métropoles (hors boucle) (Saint-Marc, Gonaïves)	110 à 200
Centre ville des chefs-lieux d'arrondissement (ex. Mirebalais)	70 à 130
Centre ville des villes relais (ex. Saint-Raphaël)	50 à 90
Quartier urbain périurbain (ex. urbanisation linéaire entre Désarmes et La Chapelle)	30 à 50
Zone agricole relativement peuplée (ex. zone rurale de l'Artibonite)	1,6 à 3
Zone agricole peu peuplée (ex. zone rurale du Centre)	1 à 1,6

Population actuelle : 1,2 Millions d'habitants
Population attendue : 2 Millions d'habitants

*La route espace social et économique
de référence dans l'imaginaire haïtien*

LA ROUTE A DEUX VITESSES

La route en Haïti est l'espace social de référence. La vitesse va changer ce statut et devenir génératrice de risques. La route à deux vitesses est la réponse urbaine à cette contradiction.

La route en Haïti est le lieu de tous les échanges. Dans les villes, le bord de route est approprié par les marchands ambulants et dans les zones périurbaines, c'est le mauvais état des chaussées qui sert de régulateur de vitesse. Même pour les voies goudronnées, les usages restent ceux de la piste en terre ravinée par les usagers et les intempéries. Certains axes récents échappent en partie à cette situation, comme les liaisons PAP-Saint Marc ou PAP-Mirebalais. Dans ces situations, la vitesse accentue bien sûr le danger et change la relation avec les usagers traditionnels de la route.

Dans la plupart des cas, la traversée des villes n'a pas suivi les nouveaux aménagements routiers. Les traversées de Cabaret ou Saint-Marc encombrées par les marchés montrent cette situation. La réalisation d'un contournement de Mirebalais est une tentative pour traiter cette question. Chaque fois que la géographie le permet, les contournements des centres devront être effectués. C'est aussi l'occasion de structurer des zones de développement urbain et d'installer des **pôles d'échanges**, bien équipés et situés en marge de la route. Les questions urbaines ne traitent pas pour autant la question d'un nouveau rapport à la vitesse introduit par les nouveaux réseaux.

La création d'une bande asphaltée de 7m sur une plateforme de 9m présente deux faiblesses:

- D'une part, elle ne traite pas ou elle traite mal les questions hydrauliques ce qui entraîne une dégradation rapide des ouvrages dans toutes les zones sensibles.

- D'autre part, elle ne respecte pas la vie sociale établie de part et d'autre de la route, exprimée de façon continue par le « chemin des écoliers ».

Dans d'autres situations, de larges plateformes empierrées remplissent tous les rôles liés à la vie sociale et la circulation. C'est le cas, par exemple de la nouvelle route qui relie la RN1 à Saut-d'eau.

En associant deux modèles, on pourrait imaginer les voies asphaltées de 7m sur des plateformes larges (20 à 25m) en traitant simultanément trois questions :

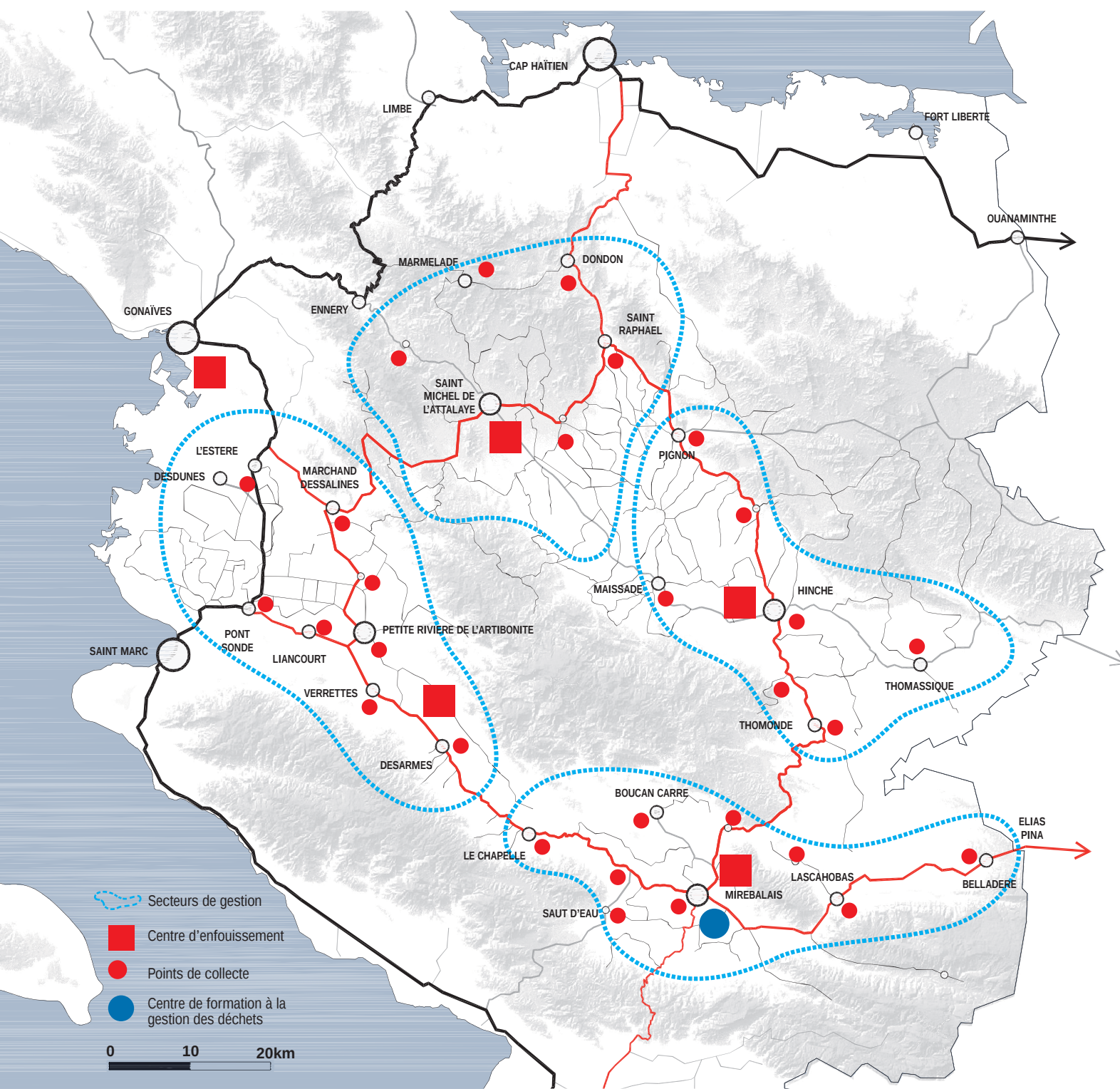
- La route passante (50km/h),
- La protection hydraulique,
- Et la route « lente » destinée aux piétons, aux vélos et aux ânes.

Ce dispositif n'a pas besoin d'être continu et peut être réalisé en fonction de chaque situation urbaine, péri-urbaine ou rurale. Pour chaque tronçon routier, les études préalables de tracé devraient préciser cette question « urbaine ».

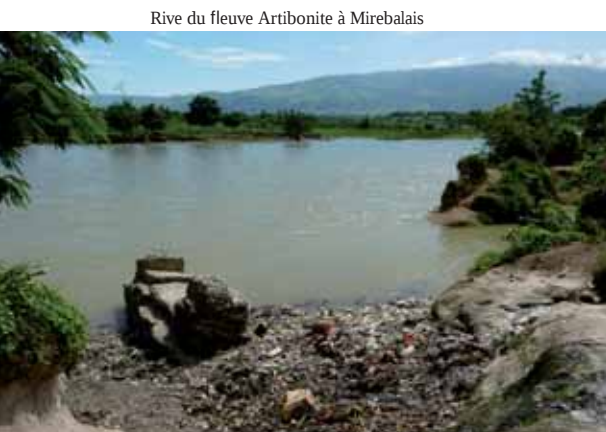
Ce dispositif ouvre la voie à une réflexion plus large sur les équipements collectifs qui vont rythmer et structurer les parcours urbains. **Les pôles d'échanges et les lieux de vie** seront les équipements de base associés au projet routier, mais conçus aussi comme des points structurants des pôles urbains.







ORGANISATION DE LA GESTION DES DÉCHETS SOCIALES



Rive du fleuve Artibonite à Mirebalais



Rivière Guayamouc à Hinche



Campagne de sensibilisation aux déchets

L'HYGIÈNE ET LES DÉCHETS

Le manque d'hygiène est responsable de bon nombre de maladies diarrhéiques qui constituent la première cause de mortalité infantile en Haïti. Depuis l'apparition du choléra dans le pays en octobre 2010, la question de l'hygiène est au cœur de la politique de santé publique. Le fait que l'épidémie ait commencé au cœur même de la boucle, à Grand Boucan (commune de Mirebalais) et Grande Saline interpelle. Il est aujourd'hui impératif d'avoir une politique forte dans le domaine avec pour objectif une latrine pour chaque maison. La question de l'eau potable est également lancée tout le long du fleuve Artibonite.

L'action de sensibilisation sur l'hygiène sera accompagnée du déploiement visible d'une véritable politique de gestion des déchets solides et des excréta.

La stratégie générale de gestion des déchets solides sur la boucle Centre-Artibonite se doit de rester :
- Ambitieuse car c'est la mise en œuvre d'une prise de conscience collective au regard de l'environnement, de la santé humaine et animale, et de l'énergie.
- Et réaliste afin que l'ensemble de la population puisse adhérer à ces ambitions. Il est indispensable que chaque habitant voie réellement l'impact de la politique de gestion des déchets solides ; et cette vitrine passe dans un premier temps par la notion de propreté d'un lieu partagé par tous sur une section communale ou en ville : **le marché**. Ce lieu de vie est le lieu à embellir afin que tous aspirent à cette « propreté ».

Tisser un système de gestion hiérarchisé pour donner à tous un accès aux services

La prestation de nettoyage, regroupement, collecte, transit et de traitement est la toile d'araignée à tisser et à étendre à l'ensemble de la population concernée étape par étape et dans un calendrier à définir.

Cette toile possède son maillage principal qui est représenté par les routes principales et secondaires de la boucle Centre-Artibonite. Ce lien entre les différents secteurs géographiques est le fil qui permet de réaliser cette ambition de gestion des déchets ménagers sur chacun de ces secteurs de gestion.

Nettoyer et collecter cœurs de ville et marchés en priorité

La première étape consiste à mettre en place une Gestion des Déchets Ménagers en ville afin d'apporter le service de nettoyage et de collecte à la population « urbaine ».

Le point centralisateur de la collecte des déchets solides est le marché, lieu d'échange, de discussion et de consommation de produits organiques. Des points secondaires seront implantés par la suite sur d'autres quartiers de la ville et sur les autres marchés du secteur concerné, en cohérence avec les capacités de circulation des véhicules de collecte et de l'existence de lien routier.

Les marchés seront nettoyés de manière journalière afin de créer le regroupement des déchets solides et leur évacuation en combinant une approche « sanitaire » et une entrée « déchets ».

La seconde étape consistera en l'extension du service aux populations rurales selon les moyens et les circuits envisageables. Des centres de compostage seront déployés à proximité des pôles de vie sociale dans chaque section communale de la boucle. Les habitants qui y apporteront leurs déchets organiques pourront recevoir du compost en échange.

Installer dans chaque secteur géographique de la boucle un site de traitement

Chaque secteur sera organisé autour d'un centre de traitement, site efficace et compréhensible par tous : installation de stockage qui sert d'exutoire aux déchets produits. Le lien est symbolisé par le trajet entre le point de regroupement principal ou secondaire et le site d'enfouissement.

Quatre unités de traitement / stockage seront ainsi implantées sur la boucle, un sur chacun des secteurs géographiques définis autour de :
- Mirebalais ;
- Hinche ;
- Saint-Michel de l'Attalaye ;
- Petite-Rivière (site de Marin).

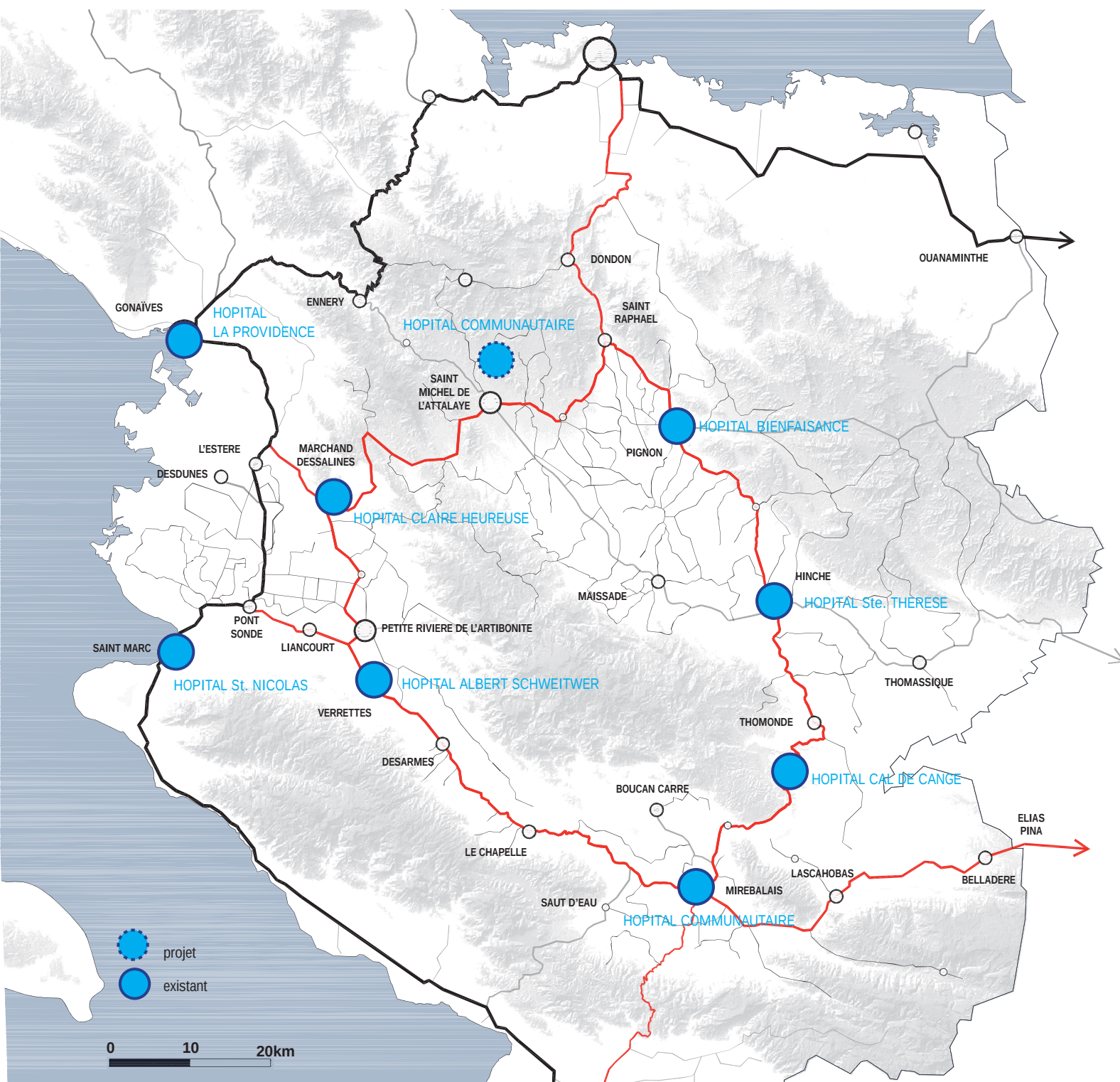
Organiser le transport entre centres de collecte et centres de traitement

Le transport entre points de regroupements et unités de traitement / stockage dépend des liens routiers ; cette donnée impose donc l'implantation non seulement des exutoires mais aussi des points de départ des déchets et ceci pour chacun des secteurs et communes concernés. Les véhicules de transfert des déchets solides devront aussi optimiser la quantité transportée en fonction de la consommation en carburant du véhicule. Ces véhicules devront être adaptés à l'état des routes.

La gestion des déchets solides sur la boucle de l'Artibonite s'inscrira en outre dans un plan national en en constituant un maillon important.

C'est également un axe de création d'emploi de tous niveaux (du manœuvre au responsable de site d'enfouissement) qui nécessite le développement de formations professionnelles adaptées.

Cette ambition nécessite des coûts d'investissement (matériels, plateformes, installation de stockage...) et d'exploitation (personnel, entretien des véhicules, gestion des sites, consommation des véhicules...) importants. Elle nécessite de mettre en œuvre une filière globale de gestion et traitement des déchets solides et une méthode de financement durable.



COUVERTURE HOSPITALIÈRE

Hôpital Bienfaisance de Pignon



Hôpital Sainte-Thérèse de Hinche



LES RÉSEAUX DE SANTÉ

L'accès aux soins et l'organisation de la prévention sont une question centrale dans des territoires fragmentés. Trois niveaux d'équipements sont nécessaires pour répondre aux attentes de la population.

Renforcer les trois niveaux d'accès aux soins :

- Antennes médicales de proximité situées au plus près des populations, à proximité des lieux de vie et d'échanges (marchés, maisons communales...);
- Dispensaires et centres de santé dans les différentes sections communales;
- Hôpitaux implantés sur la boucle et accessibles en une demi-heure;

En confortant les infrastructures existantes, en consolidant le maillage et en favorisant la formation du personnel de santé.

Renforcer les établissements hospitaliers et les mettre en réseau

Les différents établissements hospitaliers présents sur la boucle devront être renforcés pour s'adapter à l'élargissement de leur aire de chalandise tout en améliorant leur capacité d'accueil et la qualité des soins offerts.

Ce réseau d'excellence s'articulera autour des établissements déjà présents :

- L'hôpital communautaire de Mirebalais, qui fait aujourd'hui l'objet d'un projet de développement d'hôpital universitaire, déjà en travaux;
- L'hôpital de Cange et le réseau des établissements Zanmi Lasanté associés;
- L'hôpital Sainte-Thérèse à Hinche;
- L'hôpital Bienfaisance de Pignon;
- L'hôpital communautaire de Saint-Michel de l'Attalaye à renforcer pour le doter des services de chirurgie;
- L'hôpital Claire Heureuse de Marchand Dessalines;
- L'hôpital Albert Schweitzer à Deschapelles.

Développer un réseau de dispensaires autour de chaque hôpital de référence

La mise en réseau des dispensaires et centres de santé autour des hôpitaux de référence doit permettre un accès plus large au soin de santé et une diffusion plus efficace des compétences.

Le réseau Zanmi Lasanté est un exemple à développer et reproduire. La mise en réseau des dispensaires autour d'un hôpital de référence favorise les échanges entre dispensaires et personnels médicaux, améliore la qualité des soins, offre des opportunités de spécialisation.

Développer des antennes médicales de proximité

La situation sanitaire des femmes est un sujet de préoccupation majeure. Le taux de mortalité en couches (630 décès pour 100 000 naissances) et le taux de mortalité infantile (57 décès avant l'âge d'un an pour 1000 enfants nés) restent les plus élevés de la région. Réduire ces taux nécessite de développer des centres de santé de proximité dans toutes les sections communales.

Ces lieux d'accueil et d'information pourraient utilement se localiser près des marchés, lieux où se concentre une forte présence féminine. Ces centres pourraient être animés par des matrones et des infirmières spécialisées dans la prise en charge des femmes enceintes, la maternité et de la pédiatrie. Ils pourraient être en charge d'actions de sensibilisation à l'hygiène et aux soins infantiles et accueillir les personnes en difficulté et leur prodiguer les soins d'urgence avant de les orienter, quand les cas le nécessitent vers les dispensaires ou les hôpitaux mieux équipés.

Sensibilisation, information, orientation, notamment en matière de contraception, telles seraient les missions de ces centres créés à l'intention des femmes et des enfants et implantés au plus près des communautés rurales.

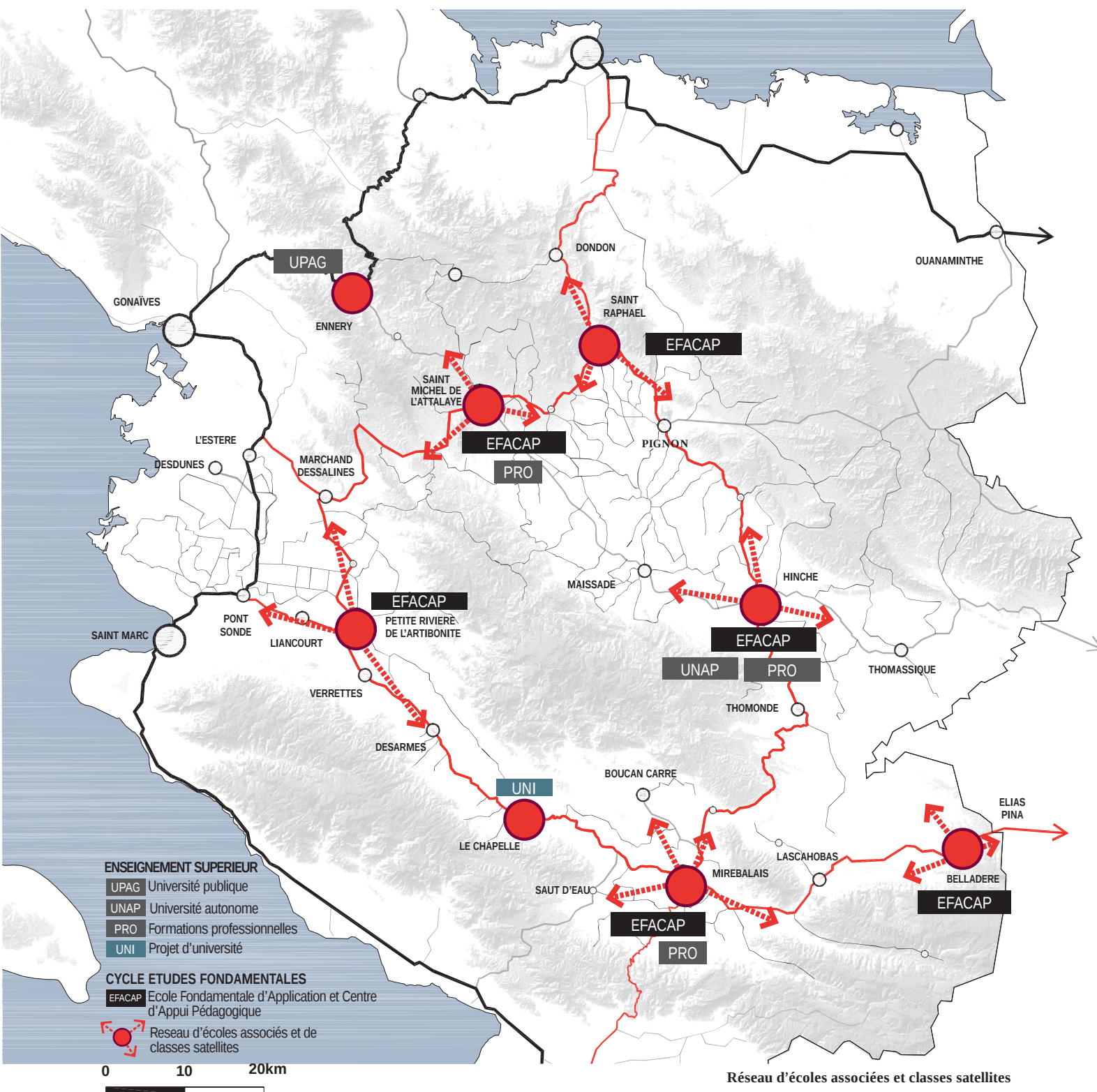
Développer la formation aux métiers de la santé

Il n'est pas de système de santé durable sans un système solide de formation. Ce système de formation doit couvrir tous les métiers de la santé : matrones, auxiliaires, infirmiers/infirmières, médecins, spécialistes, techniciens de laboratoire, radiologues...

Formation initiale et formation continue doivent être développées parallèlement sur le modèle des hôpitaux universitaires.

L'hôpital Bienfaisance de Pignon est déjà équipé de salles d'opération connectées en visioconférence à des amphithéâtres et pourrait être renforcé dans ses missions universitaires de formation. L'hôpital en construction à Mirebalais constituera également un centre de formation essentiel pour la région.

La formation continue devrait être développée de manière à bénéficier de la mise en réseau des antennes de santé, des dispensaires et des hôpitaux. Chaque personnel de santé devrait ainsi pouvoir bénéficier d'une semaine de formation par semestre.



L'ÉDUCATION ET LA FORMATION PROFESSIONNELLE

*La jeunesse est la richesse du pays.
 L'éducation est la condition nécessaire
 pour combattre la pauvreté.
 La structuration des réseaux d'éducation
 est un axe prioritaire de l'effort de
 reconstruction.*

Le système éducatif haïtien est structuré en deux grands niveaux : l'école fondamentale dont le cursus est sanctionné par deux examens, le CEP et le Brevet, et le secondaire qui se termine avec les examens du Bac I et II.

Le système souffre de la faiblesse normative et de contrôle du ministère, de l'hétérogénéité des programmes, de la qualité approximative des enseignements et des enseignants et de la disparité des âges dans une même salle de classe (différence d'âge pouvant aller jusqu'à dix ans au sein d'une même cohorte).

École fondamentale

Le Plateau Central et l'Artibonite sont connus comme des départements où le niveau de l'enseignement est faible, ainsi que le taux de scolarisation.

L'extrême dispersion de la population rurale influe fortement sur l'âge d'entrée à l'école des enfants et le taux de scolarisation. On constate ainsi un décalage de deux à trois ans entre les villes et les campagnes : les élèves doivent en effet attendre d'être suffisamment grands pour pouvoir se rendre à l'école, quand celle-ci se trouve à plus de cinq kilomètres de leur domicile.

La scolarisation universelle est un objectif pour lequel des ressources devront être mobilisées.

Pour remédier au problème de la qualité de l'éducation, le Ministère de l'Éducation Nationale et de la Formation Professionnelle a développé dans son Plan National d'Éducation et de Formation (PNEF 1997) le système des EFACAP (Ecole Fondamentale d'Application, Centre d'Appui Pédagogique). Mis en œuvre dans quatre départements dont le Centre, il a pour objectif d'améliorer la formation des maîtres et d'augmenter la qualité de l'enseignement. Les EFACAP couplent au sein d'un même campus les activités d'enseignement et de formation des professeurs.

Il est nécessaire aujourd'hui de conforter le système des EFACAP en étendant le maillage aux départements du Nord et de l'Artibonite, en dotant notamment Saint-Raphaël, Saint-Michel de l'Attalaye et Petite Rivière de l'Artibonite d'écoles pilotes et en y rattachant un réseau d'écoles associées et de classes satellites.

Les EFACAP, mises en réseau, assureront leur rôle d'animation des écoles tant publiques que privées, et relaieront l'information jusque dans les classes satellites (1er cycle, de 6 à 9 ans), implantées dans les sections communales au plus près des enfants.



Secondaire

Le « nouveau » secondaire n'a toujours pas été conçu ni mis en œuvre depuis la réforme de l'éducation de 1997. Des lycées d'excellence devront être implantés dans chaque ville de la boucle.

Formation professionnelle et enseignement supérieur

Pour lutter contre le chômage des jeunes et l'importance des mouvements internes vers les grands centres urbains (Port-au-Prince, Cap Haïtien, Gonaïves), il faut certes offrir localement des opportunités de développement mais également une diversité de formations professionnelles en connexion avec la réalité des besoins des populations et les opportunités du territoire.

Plusieurs projets sont d'ores et déjà en préparation :

- Métiers de la santé (projet du Ministère de la Santé publique et de la Population à Mirebalais) ;
- Métiers de l'eau, de l'assainissement et des déchets solides (projet de la DINEPA et du GDS à Mirebalais).

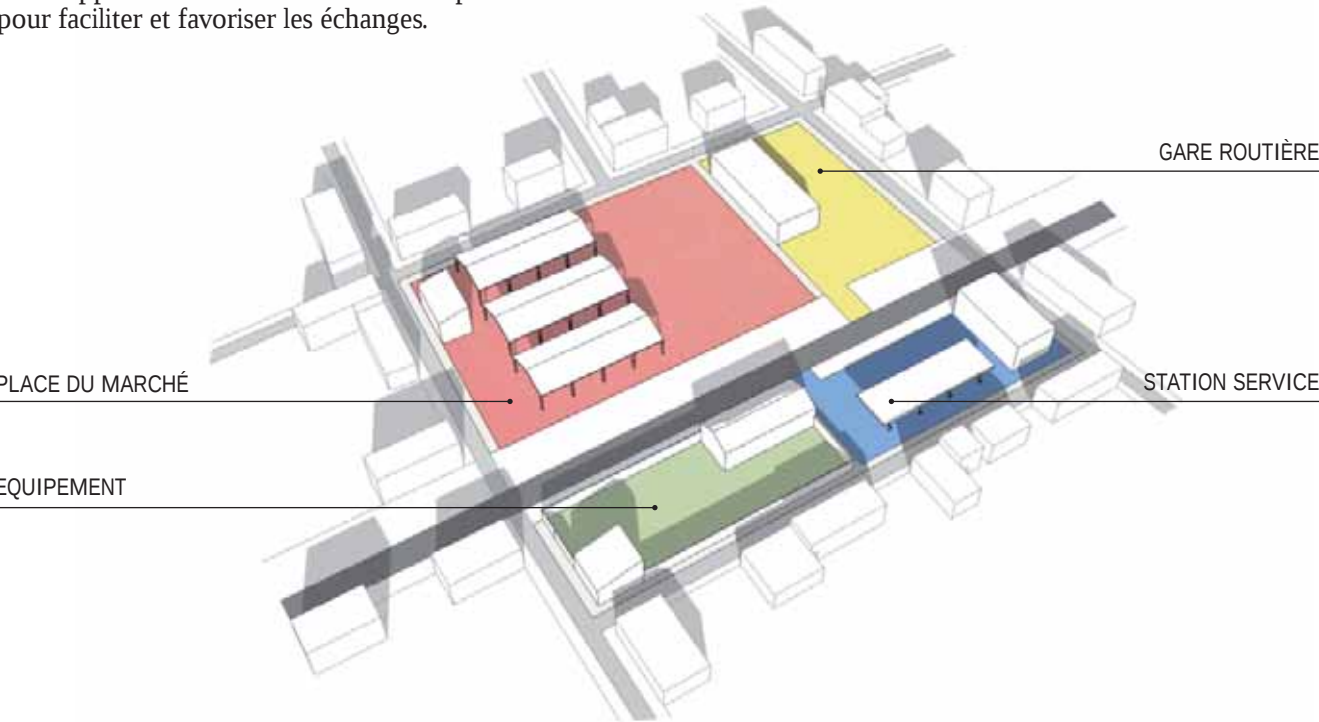
D'autres thématiques méritent d'être développées :

- Agro-alimentaire et agro-industrie, à Hinche autour du pôle universitaire et de l'EMDH (Ecole Moyenne d'Agriculture de Hinche), et à Saint-Michel en cohérence avec le projet de développement agricole de Savane Diane ;
- Filière construction et métiers de la route, à Saint-Michel de l'Attalaye en cohérence avec le projet de Centre Régional de l'Équipement ;
- Pôle « informatique et communication » dans le Bas Artibonite ;
- Ecoles de langues pour faciliter les échanges internationaux, particulièrement avec la République Dominicaine.



PÔLE D’ÉCHANGE

Développé dans chacune des 10 villes étapes de la boucle pour faciliter et favoriser les échanges.



PÔLE DE VIE

Développé sur l’ensemble du territoire de la Boucle Centre - Artibonite pour structurer la vie sociale au sein de chacune des 58 sections communales et pour y créer un lieu de rassemblement et d’accueil en cas de crise.



LES PÔLES D’ECHANGE
ET LES PÔLES DE VIE SOCIALE

Disposés selon le séquençage de la boucle (la ville à une demi-heure) des lieux publics matérialisent les fonctions d’échange et de pôles de la vie sociale. Ils sont administrés comme des « domaines » intégrant plusieurs fonctions publiques ou privées. Ils installent sur le terrain la présence de l’état et des collectivités locales.

Les pôles d’échange

Ils seront associés au réseau de transports collectifs et à « l’inter-modalité » avec les moyens de transports traditionnels faisant du cabotage et pénétrant plus profondément dans le pays par les routes agricoles.

De petites **gares routières** normalisées feront la jonction avec la route en séparant les bus rapides desservant les grands axes, des transports locaux peu développés actuellement, mais qui vont apparaître avec le nouveau réseau routier. Cette situation permet une meilleure organisation de ces modes traditionnels.

A cette fonction de base, on pourrait associer de nouveaux **marchés** mieux structurés et garantissant la sécurité et un **équipement sanitaire** géré comme une hôtellerie sociale. Cette politique de « marchés » devra être vue de façon globale pour permettre dans un même temps la mise à niveau des grands marchés traditionnels qui existent déjà sur la boucle ou dans les secteurs de liaison comme ceux de L’Estère et de Pont Sondé. La valorisation des espaces publics dans les pôles urbains commence à devenir un enjeu. Les programmes de pose d’adoquins sur les places et les voiries en est la première manifestation. C’est une solution pour améliorer la qualité des espaces mais sans préparation des lieux et sans véritables stratégies de pose et d’entretien, autres que de remplacer l’enrobé, ces aménagements risquent d’aboutir rapidement à un état de délabrement qui semble toucher tout ce qui est « commun » en Haïti.

Dans les villes, les espaces de référence en termes de qualité et de maintenance sont les écoles, les tribunaux et les églises. C’est une question de valorisation de la fonction et c’est surtout une question de gestion pour des lieux ouverts au public et non abandonnés à tous comme semblent l’être la plupart des marchés.

Dans ce contexte compliqué, il faudrait associer la création de nouveaux lieux publics au statut du « domaine » : des lieux organisés et gérés par une autorité dans lesquels une population est accueillie pour y exercer une activité donnée. Ces lieux devraient être des espaces de référence en matière de sécurité, de propreté et d’équipement (énergie, fonctions sanitaires, moyens de communication etc...).

Ces « pôles » peuvent être de tailles différentes et avoir plusieurs fonctions tout en restant relié à la route. A ces équipements publics pourra être associé un équipement privé comme par exemple les petits pôles commerciaux disposés en U autour d’une station service.

C’est peut être aussi l’endroit pour disposer un réseau de postes de police associés aux villes comme à la route. Ces 10 pôles d’échange constituent les points de repère d’un réseau routier fiable et structuré. Ils ne sont pas « réservés » à la boucle de l’Artibonite et peuvent utilement jalonner les grands axes du pays.

Leur fréquence, leur modalité et leur bonne gestion est le gage de la lisibilité et de la réussite, à l’image des installations de services autoroutiers.

Les pôles de vie sociale

Une autre question est aussi régulièrement posée dans les sections communales : l’absence de lieu de centralité et de vie sociale principalement pour la nombreuse population adolescente de l’île. Dans chaque section communale, on pourrait ainsi créer de petits « domaines » de 3 ou 4 hectares associant le sport, les loisirs, la culture et la santé pensée en termes de prévention à destination de la population jeune. Cet « agglomérat » de fonctions devrait intégrer un ensemble de lieux permanents : un terrain de football, un gymnase, des plateaux sportifs annexes d’une petite médiathèque conçue comme un pôle de nouvelles technologies et comme un point de communications et de sécurité. Cet ensemble deviendrait en cas de crise climatique le point de référence de la ville tout en étant vécu au quotidien comme un lieu de sport, d’évènements festifs et de communication avec le pays et l’étranger.

D’autres fonctions scolaires comme l’éducation permanente, sanitaires comme un dispensaire de prévention ou sociales comme une maison des associations, ou une maison des Femmes pourraient être associés au programme en fonction de la situation locale. Des séchoirs communs et des greniers à grain pourraient aussi y être développés.

Si ces pôles sont associés à la centralité et à la densité urbaine, ils pourraient aussi être les « têtes de réseau » d’autres lieux disposés au cœur des sections communales.

La première question sera de créer ces lieux, mais le vrai problème tient dans leur gestion. Dans le cadre de la décentralisation, les collectivités territoriales seront dotées des moyens nécessaires. Dès aujourd’hui, les collectivités territoriales peuvent s’appuyer sur les actions de coopération décentralisées et les ONG pour développer des projets locaux sur la base d’un programme commun.



4.

LES PROJETS

La boucle du Centre et de l'Artibonite est conçue comme un projet global et cohérent d'aménagement du territoire adapté à une situation particulière.

Ces projets couvrent l'ensemble des champs d'intervention capables de structurer le territoire et de permettre la modernisation de l'économie d'un territoire agricole.

Ils se déclinent ensuite par thèmes et par communes à des échelles maîtrisables et opérationnelles.

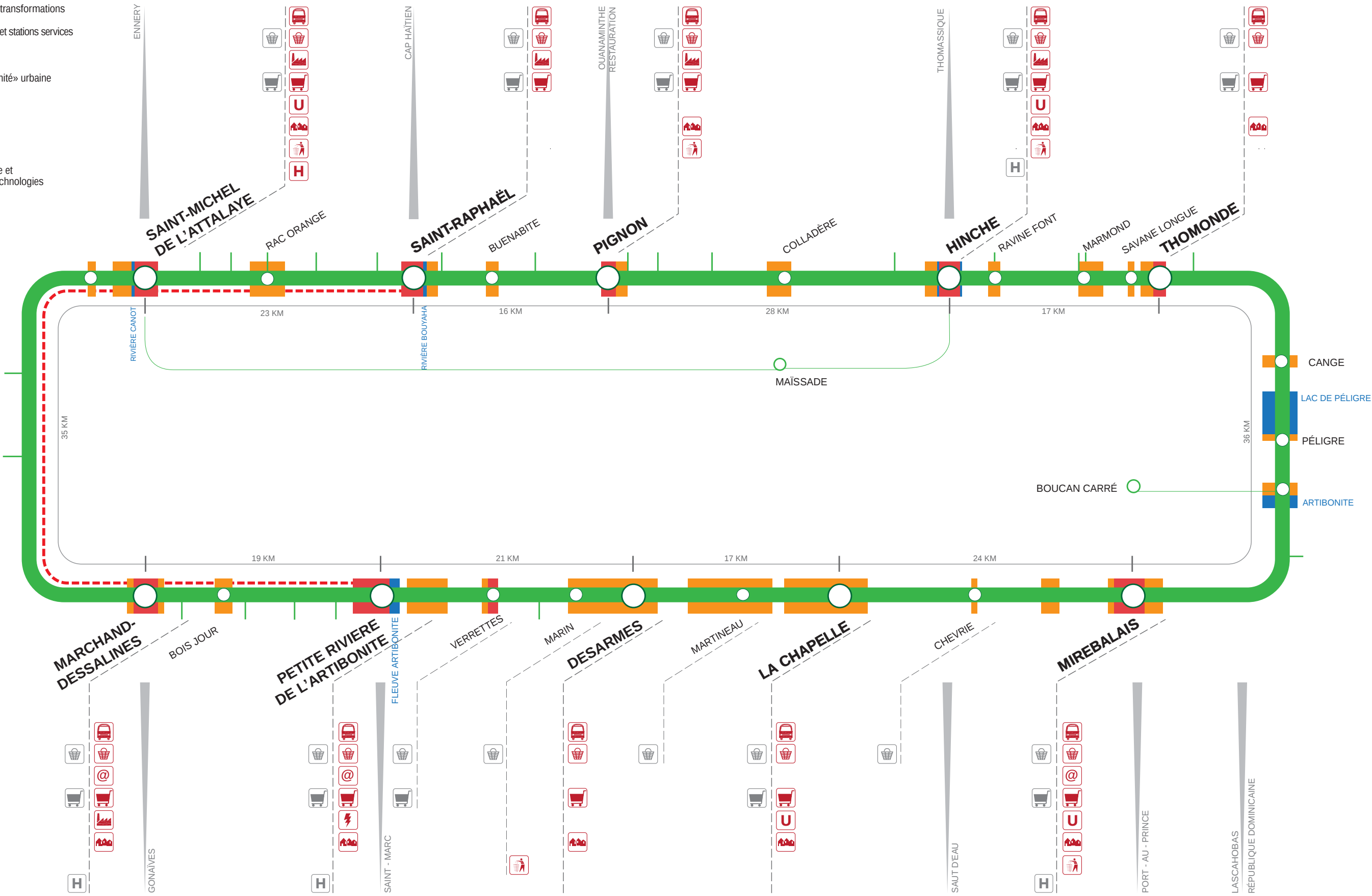
NB :

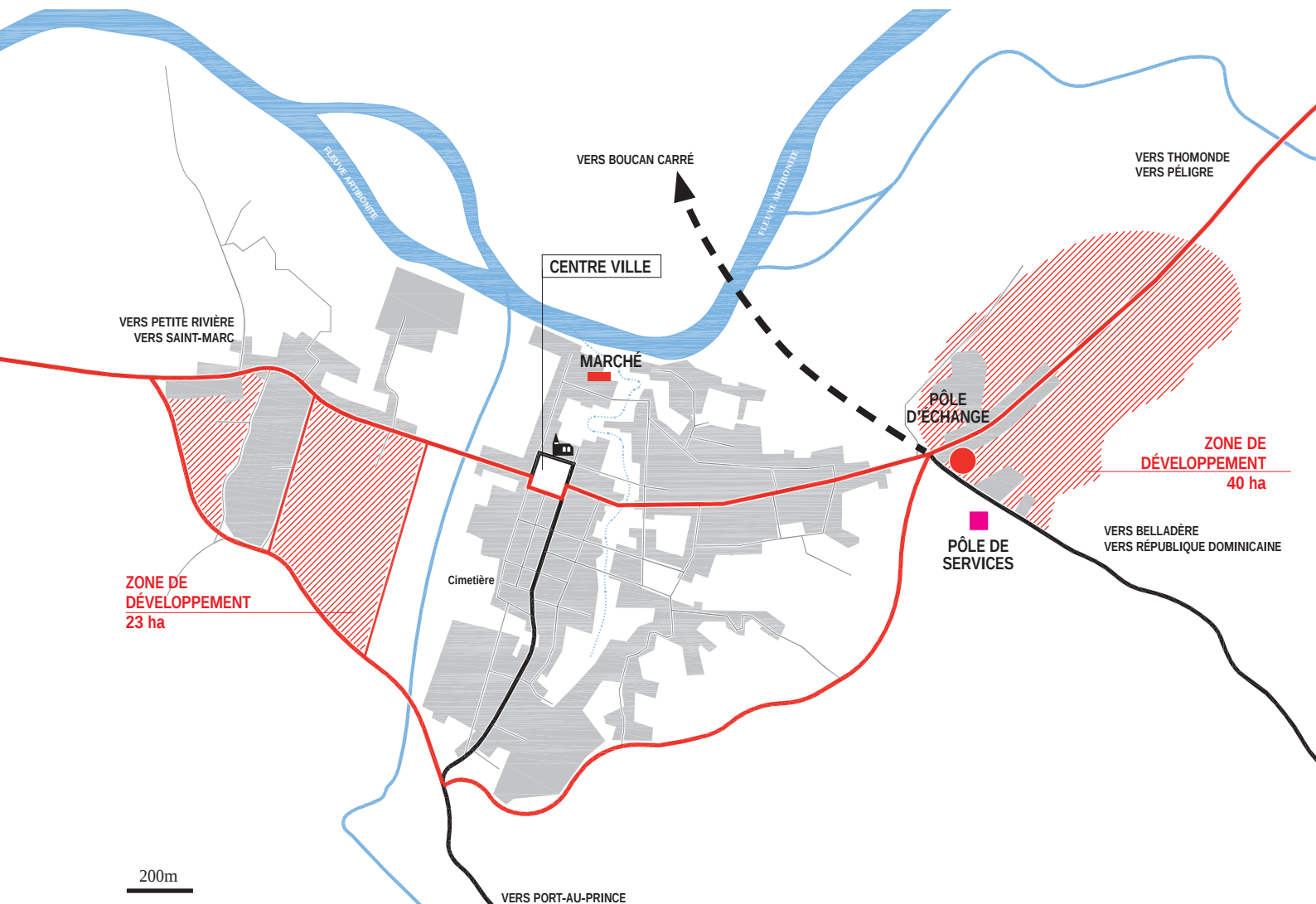
*Les schémas de principe sont proposés à titre d'illustration.
La localisation précise des équipements et zones de développement
devra faire l'objet d'études de faisabilité et de concertation avec les
populations locales.*

LE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL

- EXISTANT

PROJET
- Zone urbaine dense
 - Zone urbaine diffuse
 - Route agricole
 - Partie de la boucle qui reste à financer
- Gare de bus
- Marché
- Factories et transformations
- Commerces et stations services
- Université
- Nouvelle «unité» urbaine
- Déchets
- Hôpital
- Énergie
- Médiathèque et nouvelles technologies





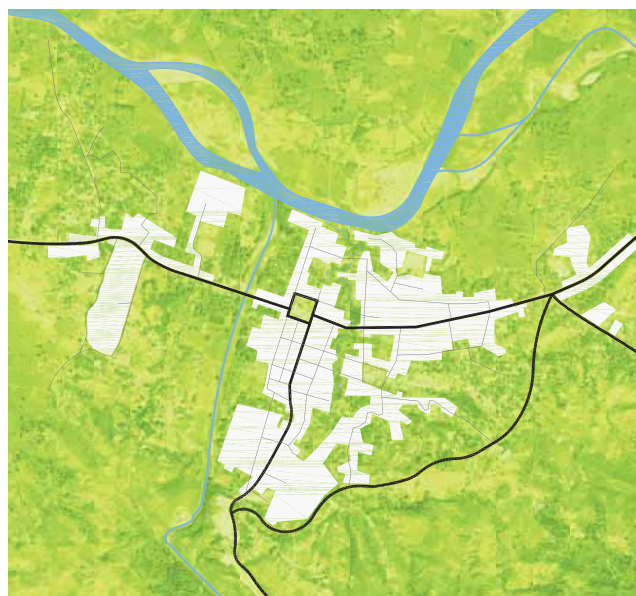
MIREBALAIS

Cette commune d'abord consacrée à l'élevage et ensuite à la culture de l'Indigo, du coton et du café occupe une place stratégique dans le projet Centre-Artibonite. Elle constitue un carrefour majeur entre l'axe Port-au-Prince – Cap Haïtien et la liaison Saint-Marc – Belladère et fait le lien entre Saut d'Eau, Boucan Carré et Lascahobas. La route vers Port-au-Prince a été ouverte en 2010 et le contournement Sud/Est est en cours de réalisation. Deux zones de développement peuvent être mises en œuvre vers Saint-Marc et surtout au carrefour des routes menant vers Thomonde et Lascahobas / Belladère. C'est à cet endroit que peut être connectée une voie de désenclavement de Boucan Carré (axe avec un pont sur la rivière Artibonite).

Ville carrefour, elle sera dotée d'un important pôle d'échange permettant de faciliter les transports vers Port-au-Prince, Cap Haïtien, Saint-Marc et Belladère et la République Dominicaine, ainsi que les déplacements locaux vers Boucan Carré, Saut d'Eau et les différentes sections communales. Ville relai, son pôle d'échange offrira un nouvel espace dédié au marché, un pôle d'équipements publics et une station service.

Mirebalais accueille par ailleurs des équipements d'importance régionale avec l'EFACAP, la construction du nouvel hôpital communautaire, le projet d'école des métiers de la santé, le projet d'école des métiers de l'eau et de l'assainissement, et l'implantation d'un centre de traitement des déchets.

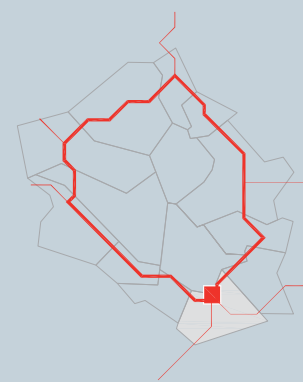
En outre, chacune des 4 sections communales, ainsi que la ville de Mirebalais, seront dotées d'un pôle de services rassemblant un stade, un pôle multimédia avec accès à l'énergie et aux technologies de l'information et de la communication, un équipement scolaire et un centre de santé.



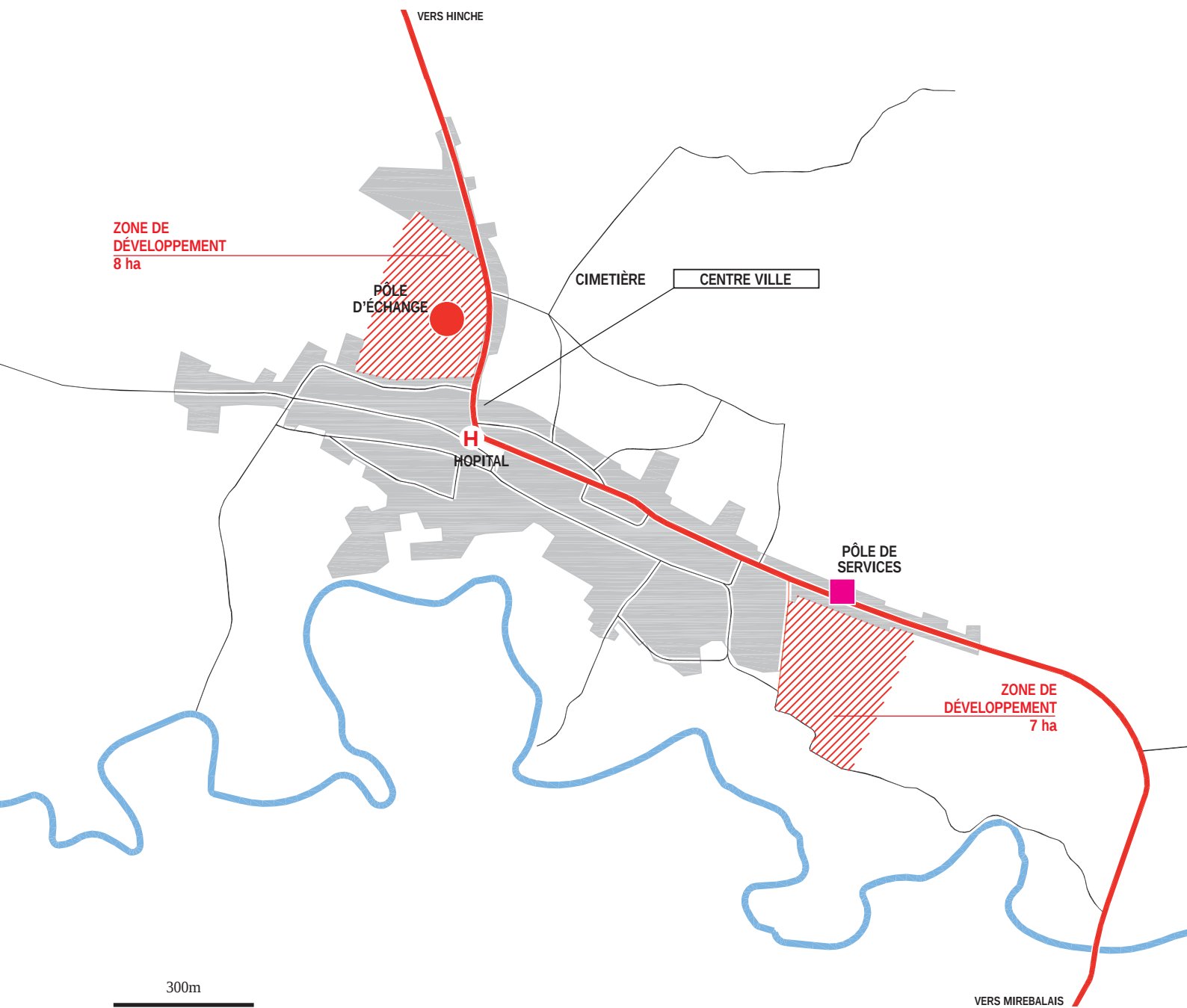
VEGETAL / BATI EXISTANT



Equipements proposés pour la commune de Mirebalais				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	5	\$4 325 000	À financer
Viabilisation et plateformes zones d'activités économiques	\$220 000	63	\$13 860 000	À financer et à phaser
Total			\$22 495 000	



- DÉPARTEMENT DU CENTRE
- 89 000 habitants
- 330 kilomètres carrés
- Section urbaine : 16 000 habitants
- Densité globale : 2,7 h./hectare
- Densité du centre : 74,1 h./hectare



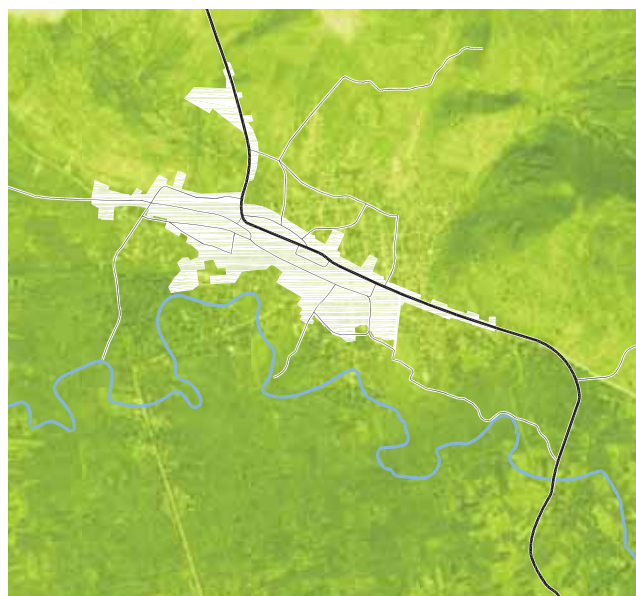
THOMONDE

Thomonde marque l'entrée du plateau central après le barrage de Péligre et le site de l'hôpital de Cange C'est une commune agricole dont l'économie repose sur la culture des fruits, du tabac, du café et de la canne à sucre.

Elle se présente comme une ville route très allongée longeant la rivière Thomonde. Elle tire son charme de son caractère rural et de sa faible densité. Deux zones de développement peuvent être envisagées à l'Est sur la route de Mirebalais et à l'ouest en direction de Hinche.

Ville relai de la boucle Centre-Artibonite, elle sera dotée d'un pôle d'échange rassemblant transports régionaux (ligne Port-au-Prince – Cap Haïtien), transports locaux (liaisons avec les différentes sections communales et les communes limitrophes), marché, pôle d'équipements publics et station service.

La ville et les 4 sections communales de Thomonde seront dotées d'un pôle de services rassemblant un stade, un pôle multimédia avec accès à l'énergie et aux technologies de l'information et de la communication, un équipement scolaire et un centre de santé. Le projet de barrage hydro-électrique Artibonite 4C et la construction d'un réseau électrique vers Hinche, Thomassique et la République Dominicaine offriront un accès facilité à l'énergie électrique en ville. Dans les sections communales, ce sont les pôles de service qui offriront cet accès à l'énergie.

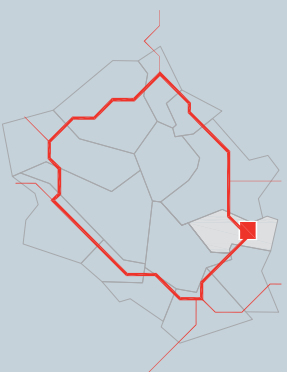


VEGETAL / BATI EXISTANT



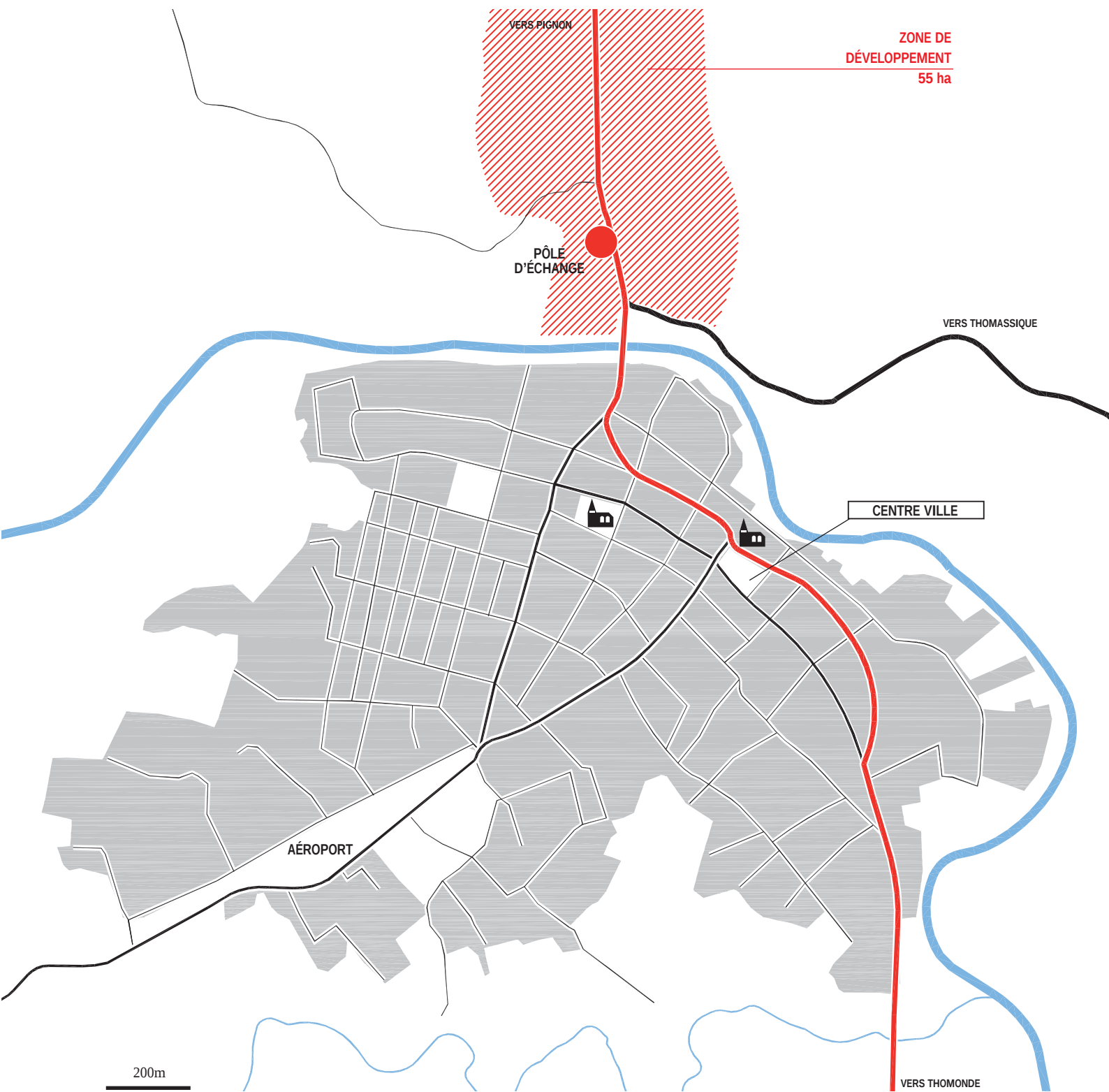
Equipements proposés pour la commune de Thomonde				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	4	\$3 460 000	À financer
Viabilisation et plateformes zones d'activités économiques	\$220 000	15	\$3 300 000	À financer et à phaser

Total	\$11 070 000
-------	--------------



- DÉPARTEMENT DU CENTRE

- 56 000 habitants
- 360 kilomètres carrés
- Section urbaine : 9 000 habitants
- Densité globale : 1,6 h./hectare
- Densité du centre : 16,6 h./hectare



HINCHE

Hinche est une importante commune, chef lieu de département du centre. La ville disputée entre Haïti et la République Dominicaine a été déclarée Haïtienne par les accords de 1929 et le Traité de 1936.

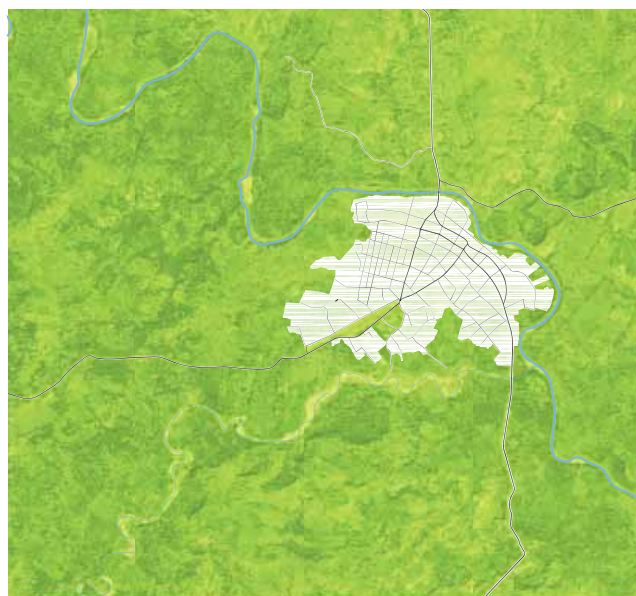
La ville fédère le grand plateau d'agriculture et d'élevage du centre. Au-delà de la route de Port-au-Prince / Cap Haïtien, elle est aussi reliée à Thomassique vers la République Dominicaine et à Maïssade vers Saint-Michel de l'Atalaye. Au nord de la rivière Guayamouc vers Pignon, une grande zone de développement peut être mise en œuvre pour y créer des industries de transformation agro-alimentaire.

Ville relai de la boucle Centre-Artibonite au carrefour de la Nationale 3 et de la route Saint-Michel – Maïssade – Hinche – Thomassique – Cerca-la-Source – République Dominicaine, elle sera dotée d'un pôle d'échange rassemblant transports régionaux (ligne Port-au-Prince – Cap Haïtien), transports locaux (liaisons avec Maïssade, Thomassique, Cerca La Source et la République Dominicaine, et avec les différentes sections communales), marché, pôle d'équipements publics et station service.

La ville et chacune des 4 sections communales de Hinche seront également dotées d'un pôle de services rassemblant un stade, un pôle multimédia avec accès à l'énergie et aux technologies de l'information et de la communication, un équipement scolaire et un centre de santé.

Le projet de barrage hydro-électrique Artibonite 4C et la construction d'un réseau électrique vers Hinche, Thomassique et la République Dominicaine offriront un accès facilité à l'énergie électrique en ville. Dans les sections communales, ce sont les pôles de service qui offriront cet accès à l'énergie.

Hinche accueille par ailleurs des équipements d'importance régionale avec l'EFACAP, l'hôpital Sainte-Thérèse, un pôle de formations professionnelles et l'implantation d'un centre de traitement des déchets.

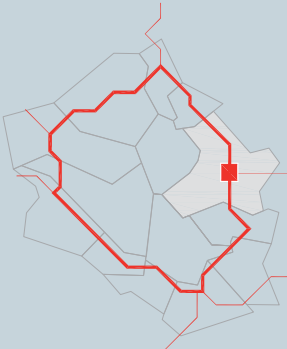


VEGETAL / BATI EXISTANT



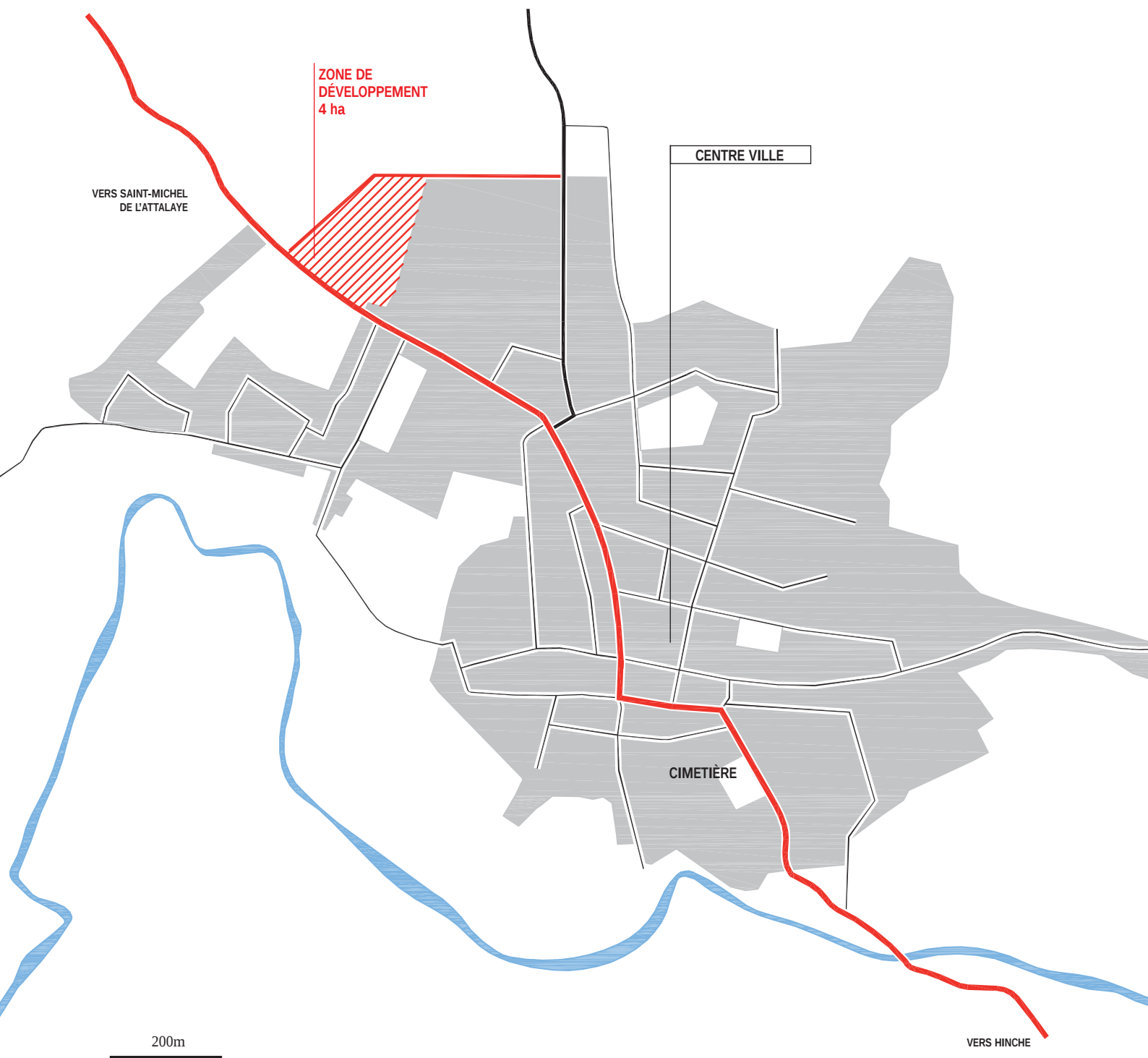
Equipements proposés pour la commune de Hinche				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	6	\$5 190 000	À financer
Viabilisation et plateformes zones d'activités économiques	\$220 000	55	\$12 100 000	À financer et à phaser

Total	\$21 600 000
-------	--------------



- DÉPARTEMENT DU CENTRE

- 110 000 habitants
- 588 kilomètres carrés
- Section urbaine : 32 000 habitants
- Densité globale : 1,9 h./hectare
- Densité du centre : 81,6 h./hectare



MAÏSSADE

Située au cœur de la boucle Centre-Artibonite, Maïssade est au centre du plateau, sur la route de Hinche à Saint-Michel.

L'économie locale repose sur la culture de la canne à sucre, du café, du coton et des fruits. On y pratique l'élevage et la récolte du miel. La création de nouveaux lacs collinaires permettra la mise en valeur des terres et leur exploitation tout au long de l'année.

Une petite zone de développement sur la route de Saint-Michel peut être mise en œuvre pour installer le pôle d'échange et de services nécessaire.

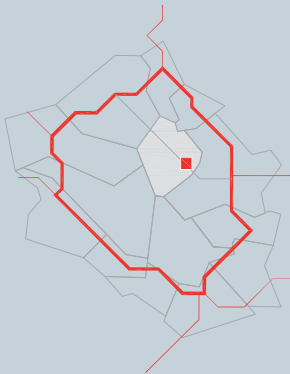
Les 3 sections communales de Maïssade seront également dotées d'un pôle de services rassemblant un stade, un pôle multimédia avec accès à l'énergie et aux technologies de l'information et de la communication, un équipement scolaire et un centre de santé.



VEGETAL / BATI EXISTANT

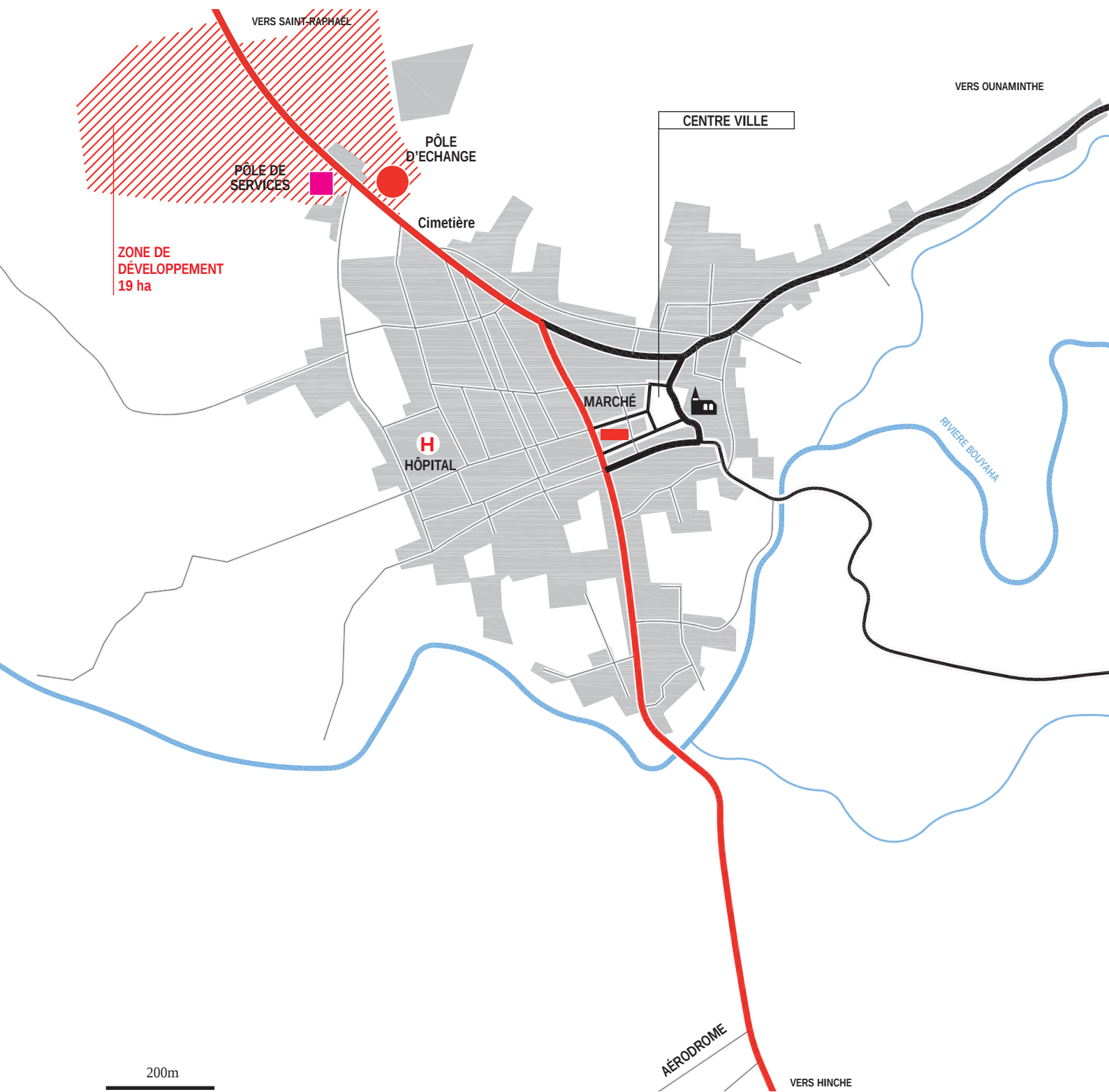
Equipements proposés pour la commune de Maïssade				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	5	\$4 325 000	À financer

Total	\$8 635 000
-------	-------------



- DÉPARTEMENT DU CENTRE

- 53 000 habitants
- 288 kilomètres carrés
- Section urbaine : 11 000 habitants
- Densité globale : 1,8 h./hectare
- Densité du centre : 23,4 h./hectare



PIGNON

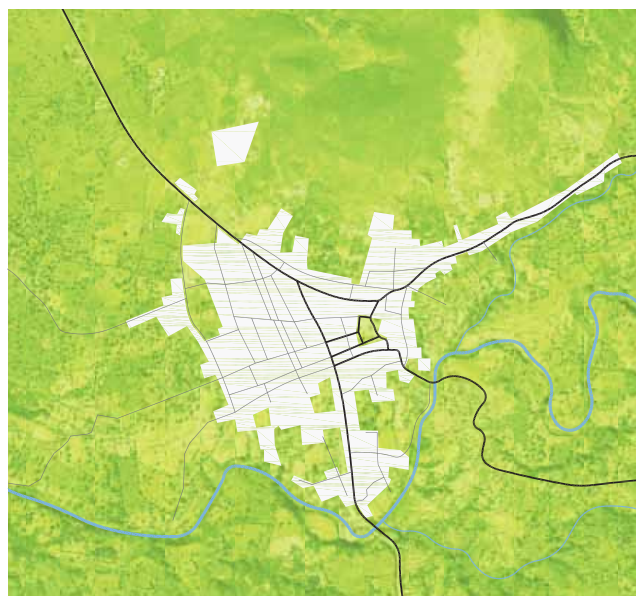
Pignon marque l'entrée du département du nord sur la route nationale 3. Située au cœur d'une région de production de canne à sucre, la ville est réputée pour ses guildives. C'est à Pignon que se trouve le seul atelier de mécanique agricole en appui à la transformation de la canne, à la culture attelée et à l'entretien des pompes à eau.

Au nord de la ville, une zone de développement peut être mise en œuvre aux abords de la route de Saint-Raphaël pour y créer des industries de transformation agro-alimentaire.

Ville relais de la boucle Centre-Artibonite, elle sera dotée d'un pôle d'échange rassemblant transports régionaux (ligne Port-au-Prince – Cap Haïtien), transports locaux (liaison avec Ouanaminthe et la République Dominicaine, et avec les différentes sections communales), marché, pôle d'équipements publics et station service.

La ville et chacune des 2 sections communales de Pignon seront également dotées d'un pôle de services rassemblant un stade, un pôle multimédia avec accès à l'énergie et aux technologies de l'information et de la communication, un équipement scolaire et un centre de santé.

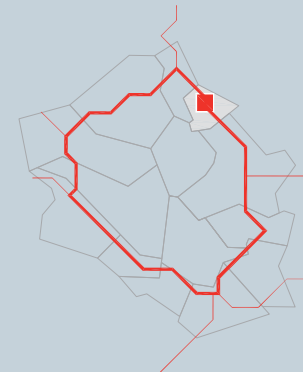
L'hôpital Bienfaisance de Pignon, dont la réputation dépasse les frontières du département, devra être renforcé suite à l'extension de son aire d'attraction avec l'amélioration des routes.



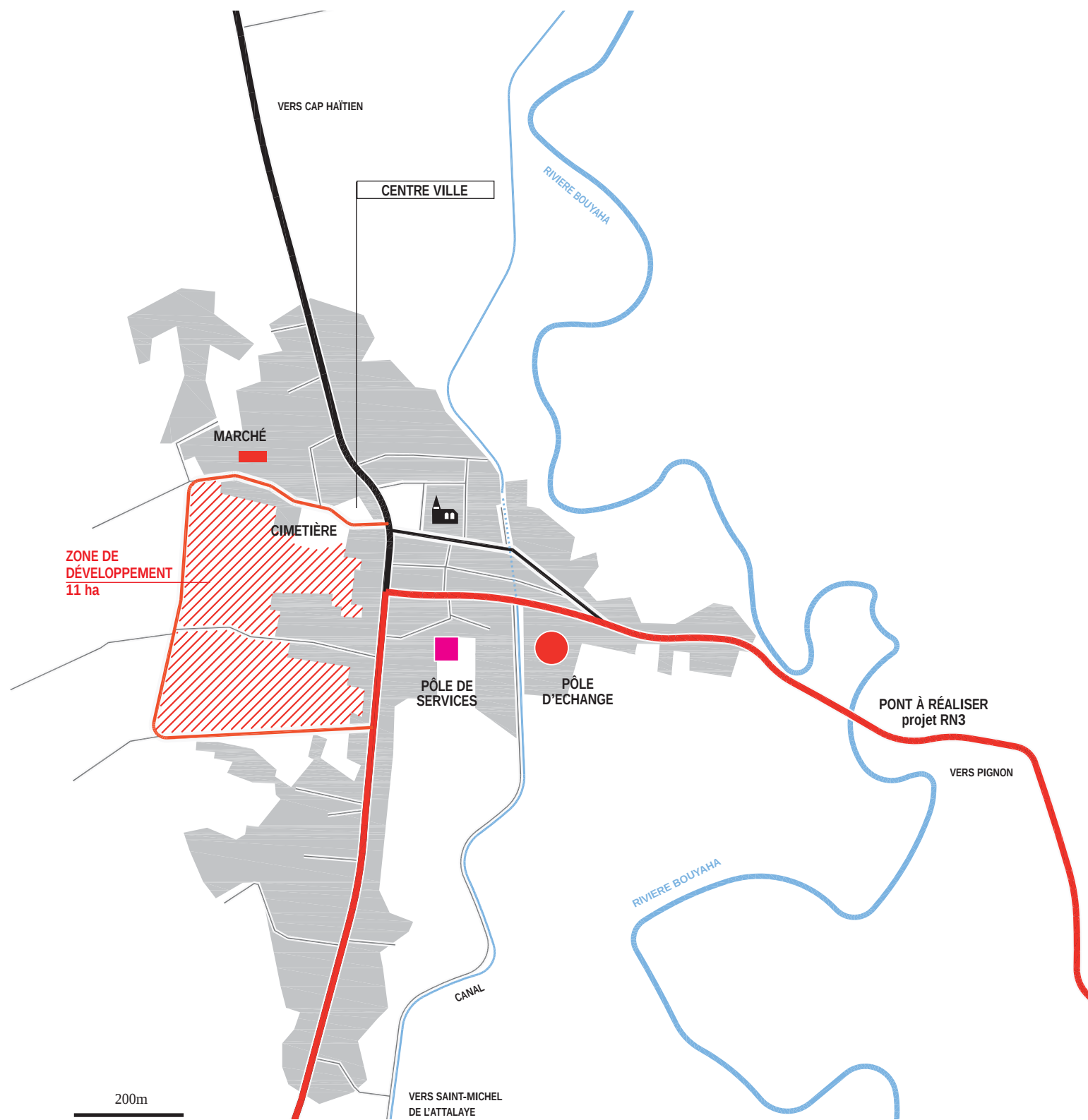
VEGETAL / BATI EXISTANT



Equipements proposés pour la commune de Pignon				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	3	\$2 595 000	À financer
Viabilisation et plateformes zones d'activités économiques	\$220 000	19	\$4 180 000	À financer et à phaser
Total			\$11 085 000	



- DÉPARTEMENT DU NORD
- 40 000 habitants
- 140 kilomètres carrés
- Section urbaine : 12 000 habitants
- Densité globale : 2,8 h./hectare
- Densité du centre : 130,4 h./hectare



SAINT-RAPHAËL

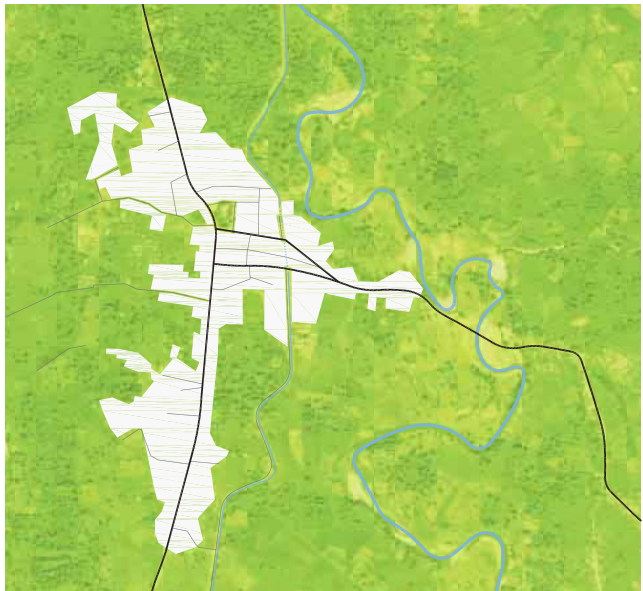
Saint-Raphaël doit sa réputation de grenier du Nord à la richesse de la région agricole qui l'entoure. Les productions sont variées (légumes, carotte, riz, oignon, piment...) et l'amélioration des routes facilitera les débouchés des produits.

A l'ouest de la ville, une zone de développement peut être mise en œuvre pour créer des industries de transformation agro-alimentaire.

Située au carrefour de la nationale 3 et de la route de Saint-Michel de l'Attalaye et de l'Artibonite, son marché est un lieu d'échange réputé.

Ville relai de la boucle Centre-Artibonite, elle sera dotée d'un pôle d'échange rassemblant transports régionaux (ligne Port-au-Prince – Cap Haïtien et ligne Saint Marc – Cap Haïtien), transports locaux (liaison avec les différentes sections communales et les différents secteurs agricoles), marché d'importance régionale, pôle d'équipements publics et station service.

La ville et chacune des 4 sections communales de Pignon seront également dotées d'un pôle de services rassemblant un stade, un pôle multimédia avec accès à l'énergie et aux technologies de l'information et de la communication, un équipement scolaire et un centre de santé.

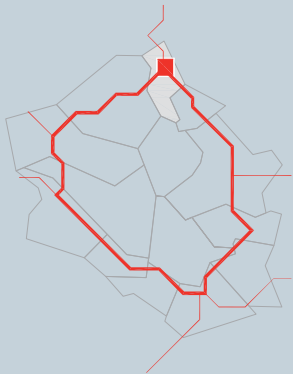


VEGETAL / BATI EXISTANT



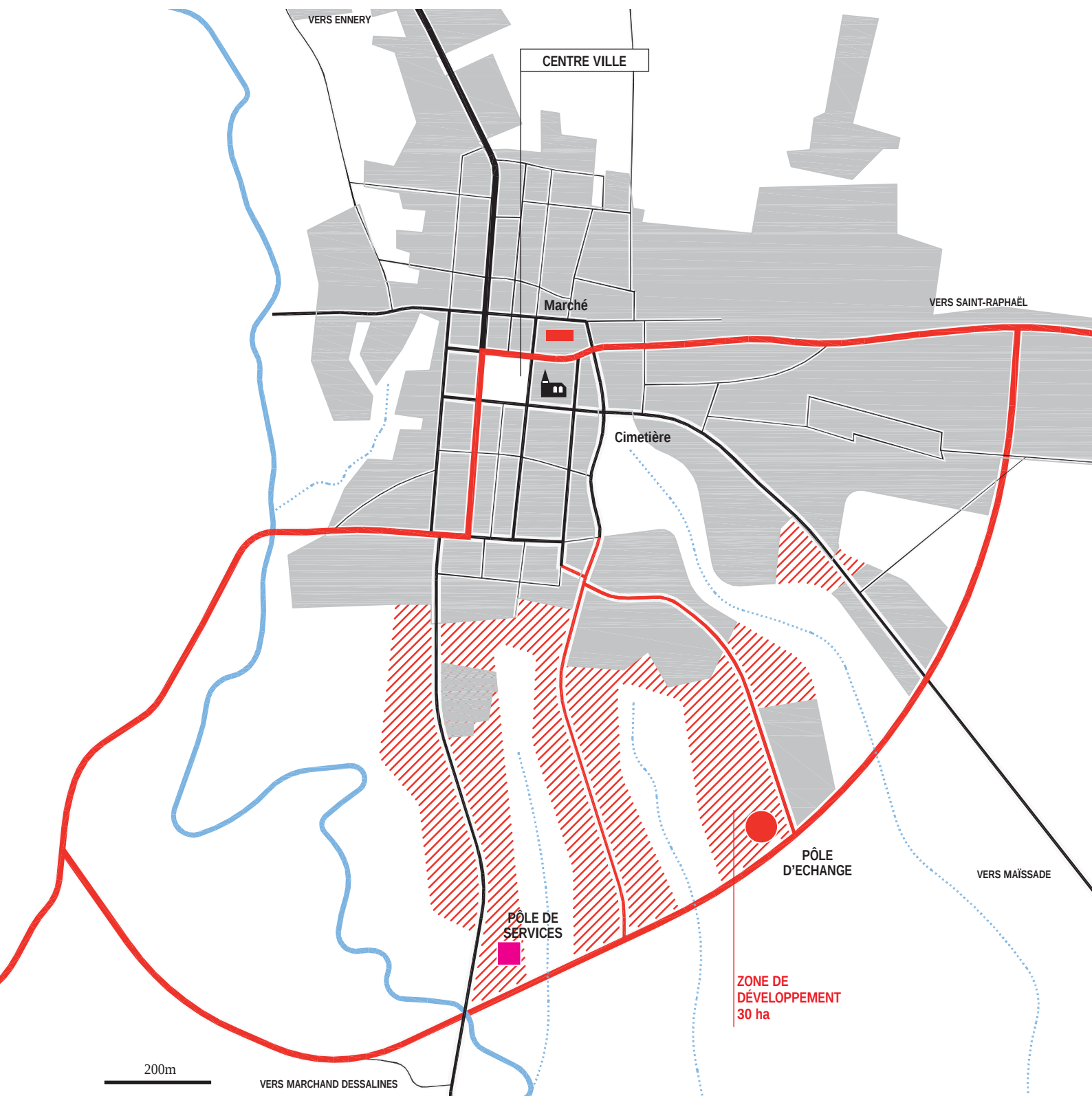
Equipements proposés pour la commune de Saint Raphaël				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	5	\$4 325 000	À financer
Viabilisation et plateformes zones d'activités économiques	\$220 000	11	\$2 420 000	À financer et à phaser

Total	\$11 055 000
-------	--------------



- DÉPARTEMENT DU NORD

- 49 000 habitants
- 184 kilomètres carrés
- Section urbaine : 13 000 habitants
- Densité globale : 2,7 h./hectare
- Densité du centre : 72,4 h./hectare



SAINT-MICHEL DE L'ATTALAYE

Saint-Michel de l'Atalaye est un carrefour important situé à la rencontre des départements de l'Artibonite, du Centre et du Nord. Elle est au cœur d'un réseau en étoile qui la lie à Ennery, à Marmelade, à Dondon, à Saint-Raphaël, à Maïssade et à Marchand Dessalines.

La création d'une route de contournement permettra de développer une grande zone de développement au sud-est de la ville.

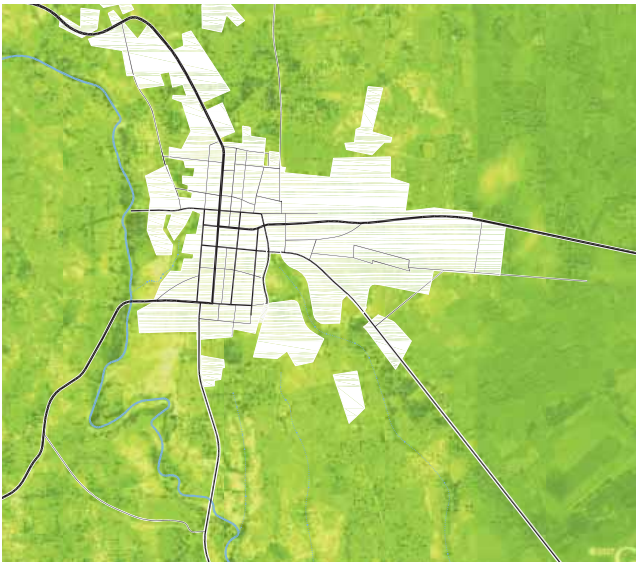
Ville relai de la boucle Centre-Artibonite au cœur d'un vaste plateau agricole, elle sera dotée d'un pôle d'échange rassemblant transports régionaux (ligne Saint-Marc – Cap Haïtien), transports locaux (liaisons avec Ennery, Marmelade, Dondon, Maïssade et les huit sections communales), marché, pôle d'équipements publics et station service.

La ville et chacune des 8 sections communales de Saint-Michel seront également dotées d'un pôle de services rassemblant un stade, un pôle multimédia avec accès à l'énergie et aux technologies de l'information et de la communication, un équipement scolaire et un centre de santé.

Un projet de centrale thermique devrait faciliter l'accès à l'énergie électrique en ville. Dans les sections communales, ce sont les pôles de service qui offriront cet accès à l'énergie.

Saint-Michel accueille par ailleurs des équipements d'importance régionale avec un projet d'EFACAP, un projet d'hôpital, la montée en puissance d'un centre régional de l'équipement, un pôle de formations professionnelles et l'implantation d'un centre de traitement des déchets.

En outre, les terrains de Savane Diane pourraient être mis en valeur dans un grand projet agricole, industriel et énergétique.

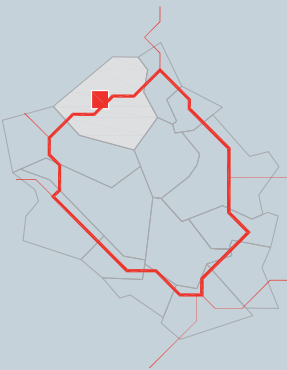


VEGETAL / BATI EXISTANT



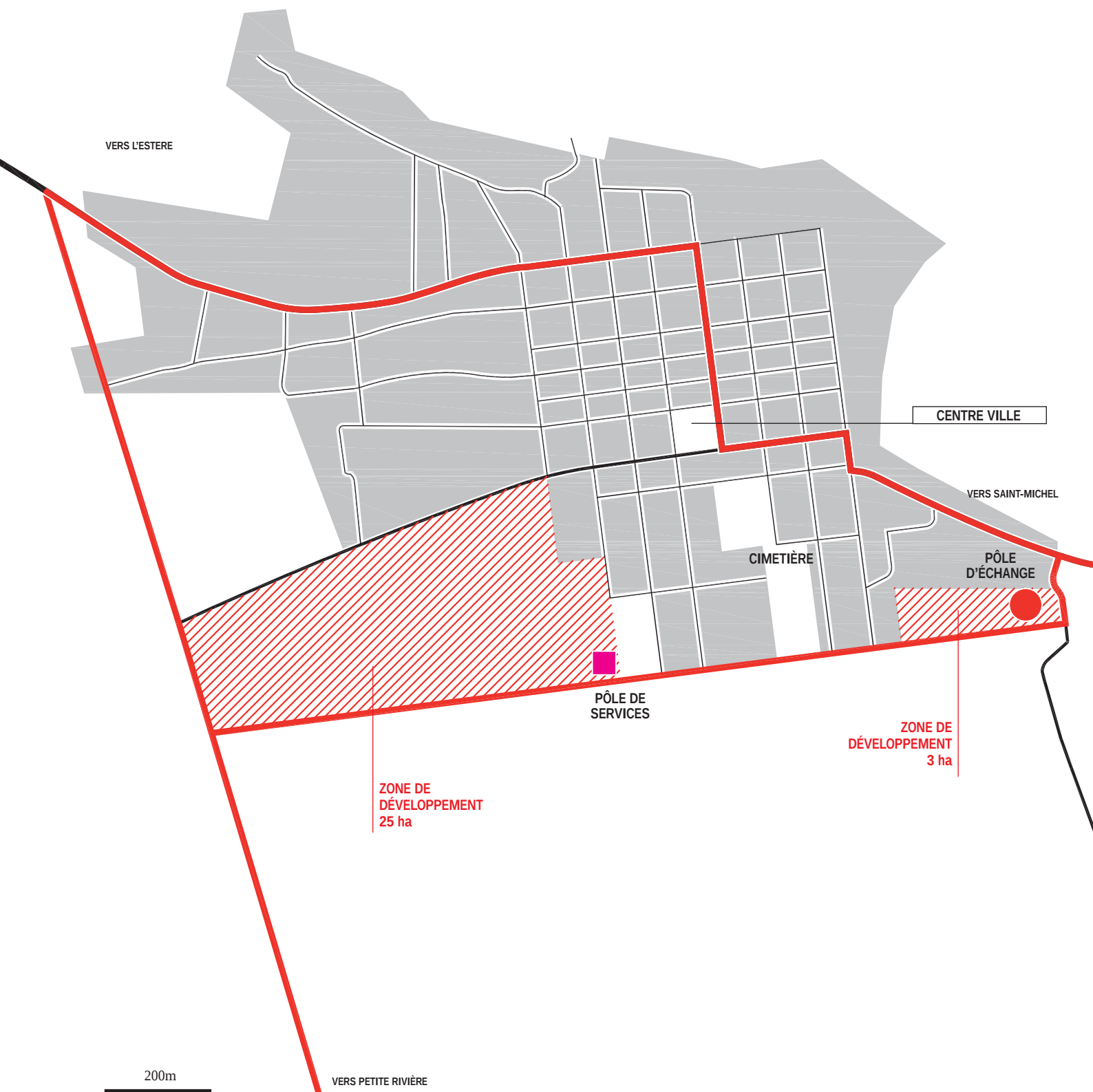
Equipements proposés pour la commune de Saint Michel de l'Attalaye				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	9	\$7 785 000	À financer
Viabilisation et plateformes zones d'activités économiques	\$220 000	30	\$6 600 000	À financer et à phaser

Total	\$18 695 000
-------	--------------



- DÉPARTEMENT DE L'ARTIBONITE

- 140 000 habitants
- 613 kilomètres carrés
- Section urbaine : 31 000 habitants
- Densité globale : 2,2 h./hectare
- Densité du centre : 109,4 h./hectare



MARCHAND DESSALINES

Marchand Dessalines est située à l'aplomb des Montagnes Noires dans la partie occidentale du bassin du fleuve Artibonite. L'économie de la ville est principalement basée sur l'agriculture (café, riz, maïs, petit-mil, haricots, pois congo, fruitiers et légume) et l'élevage (bovin, équin, caprin, avicole et apicole).

La ville est marquée par le rôle qu'elle a joué dans l'histoire d'Haïti : théâtre de batailles à l'époque de l'indépendance, capitale de l'Empire de Jacques 1er, elle est entourée de forts classés Patrimoine National.

Au carrefour des routes entre L'Estère, Petite Rivière de l'Artibonite et Saint-Michel de l'Atalaye, une zone de développement peut être mise en œuvre pour y localiser des factories.

Ville relai de la boucle Centre-Artibonite, elle sera dotée d'un pôle d'échange rassemblant transports régionaux (ligne Saint Marc – Cap Haïtien et ligne Gonaïves – Belladère et la République Dominicaine), transports locaux (liaison avec les différentes sections communales et les différents secteurs agricoles), marché, pôle d'équipements publics et station service.

La ville et chacune des 6 sections communales de Marchand Dessalines seront également dotées d'un pôle de services rassemblant un stade, un pôle multimédia avec accès à l'énergie et aux technologies de l'information et de la communication, un équipement scolaire et un centre de santé.

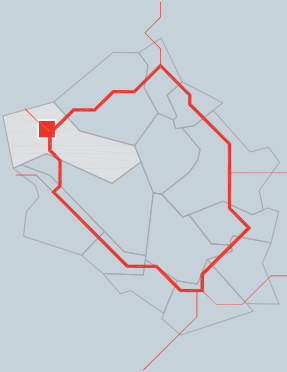


VEGETAL / BATI EXISTANT



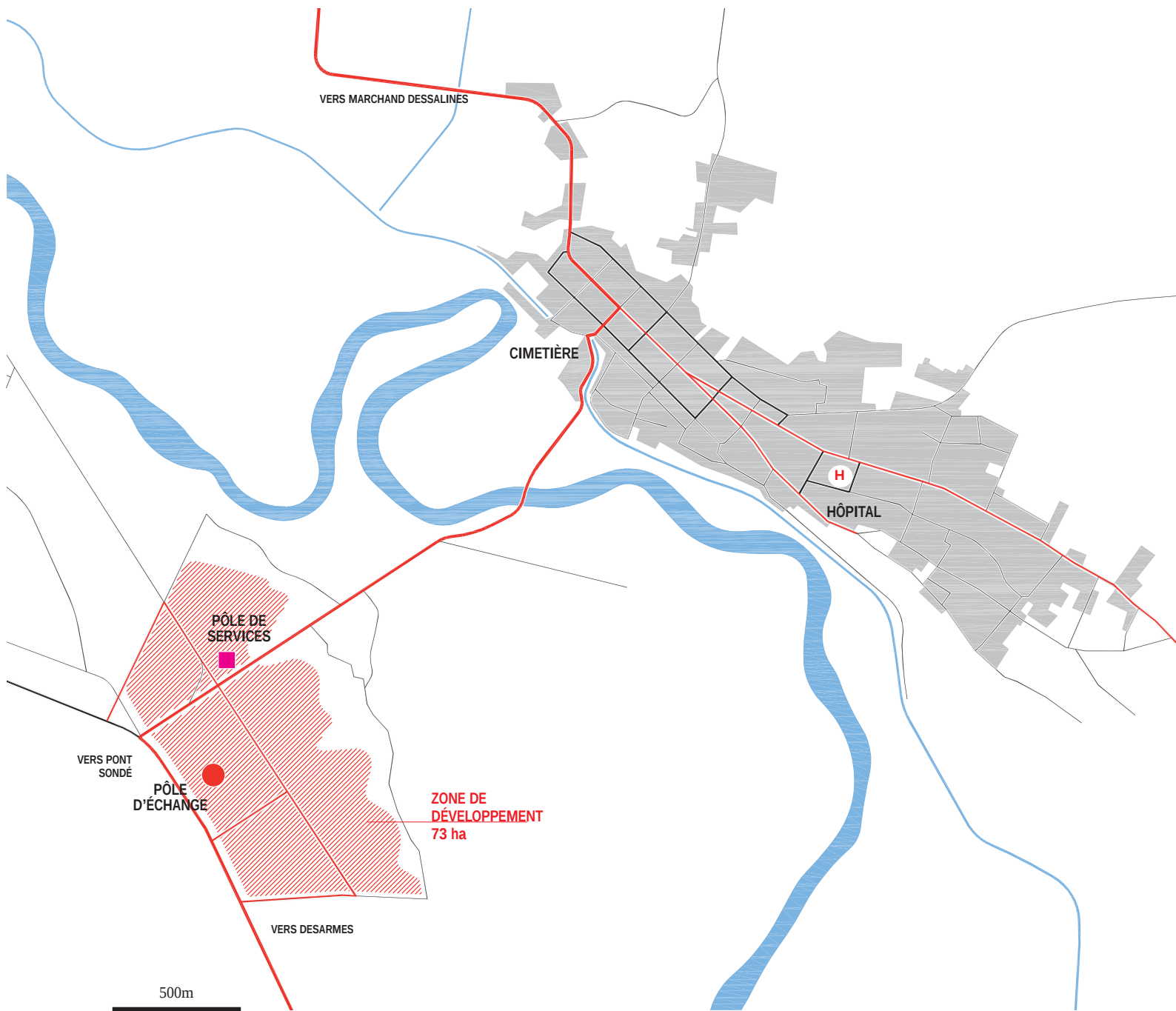
Equipements proposés pour la commune de Marchand Dessalines				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	7	\$6 055 000	À financer
Viabilisation et plateformes zones d'activités économiques	\$220 000	28	\$6 160 000	À financer et à phaser

Total	\$16 525 000
-------	--------------



- DÉPARTEMENT DE L'ARTIBONITE

- 165 000 habitants
- 474 kilomètres carrés
- Section urbaine : 26 000 habitants
- Densité globale : 3,5 h./hectare
- Densité du centre : 118,1 h./hectare



PETITE RIVIÈRE DE L'ARTIBONITE

Petite Rivière de l'Artibonite est un carrefour important du Bas Artibonite. Elle porte également les marques du rôle qu'elle a joué au moment de l'indépendance et son patrimoine (Fort de la Crête-à-Pierrot et Palais des 365 Portes) nécessite d'être entretenu et réhabilité.

La création d'un pont sur l'Artibonite et d'une liaison directe à la route de Saint-Marc à Mirebalais offrira l'opportunité de développer une grande zone de développement sur la rive gauche de l'Artibonite.

Ville relai de la boucle Centre-Artibonite au centre du système d'irrigation et des rizicultures du Bas Artibonite, elle sera dotée d'un pôle d'échange rassemblant transports régionaux (ligne Saint-Marc – Cap Haïtien et ligne Gonaïves – Belladère et la République Dominicaine), transports locaux (liaisons avec les sections communales), marché, pôle d'équipements publics et station service.

La ville et chacune des 6 sections communales de Petite Rivière seront également dotées d'un pôle de services rassemblant un stade, un pôle multimédia avec accès à l'énergie et aux technologies de l'information et de la communication, un équipement scolaire et un centre de santé.

Petite Rivière accueille par ailleurs des équipements d'importance régionale avec un projet d'EFACAP, un pôle de formations professionnelles et l'implantation d'un centre de traitement des déchets à Marin.

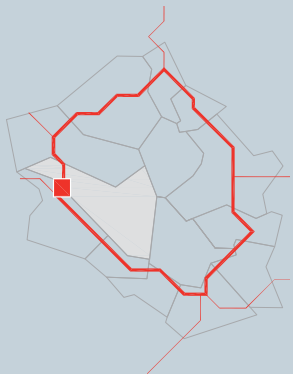


VEGETAL / BATI EXISTANT



Equipements proposés pour la commune de Petite Rivière de l'Artibonite				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	8	\$6 920 000	À financer
Viabilisation et plateformes zones d'activités économiques	\$220 000	73	\$16 060 000	À financer et à phaser

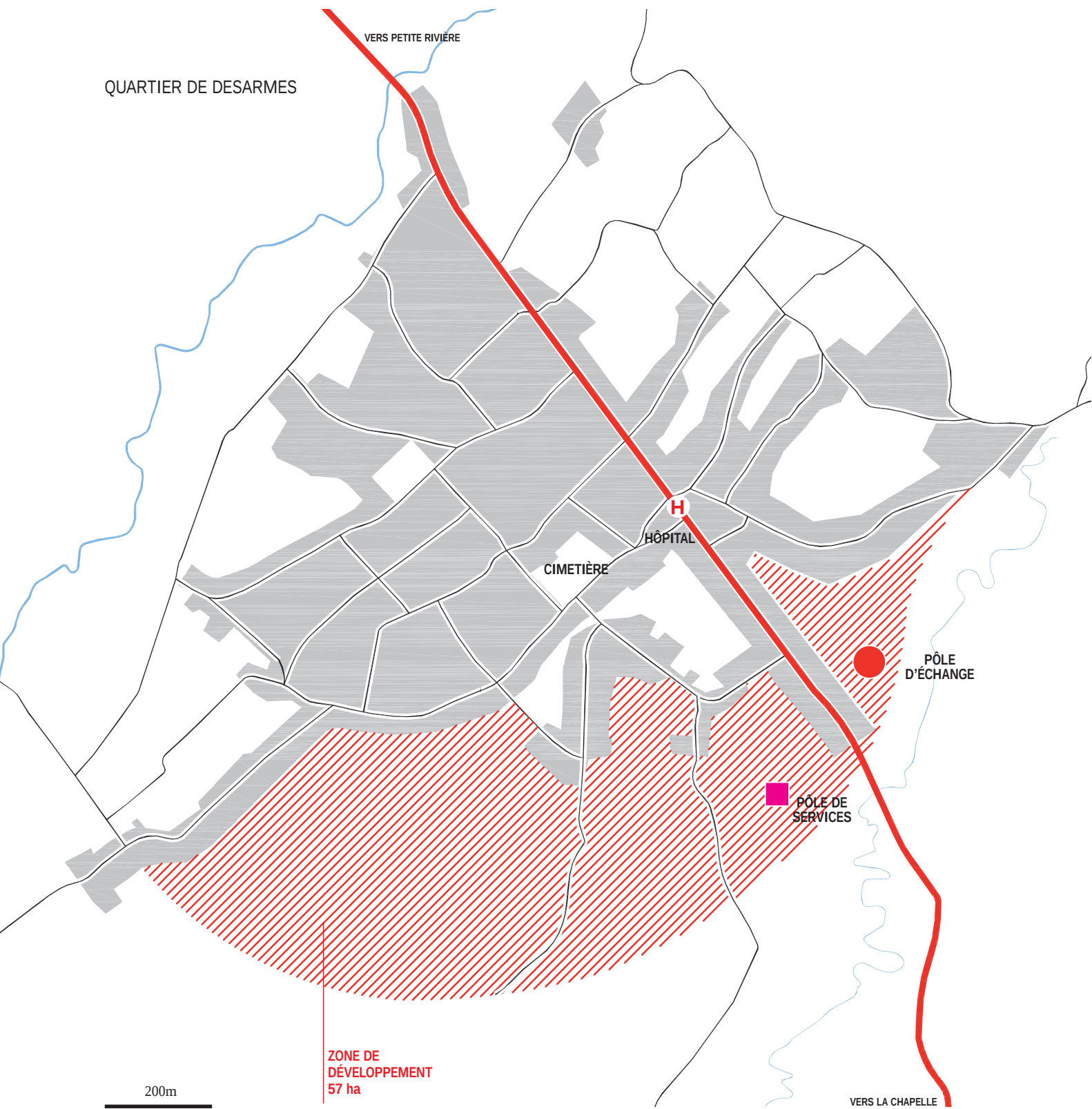
Total	\$27 290 000
-------	--------------



- DÉPARTEMENT DE L'ARTIBONITE

- 155 000 habitants
- 506 kilomètres carrés
- Section urbaine : 35 000 habitants
- Densité globale : 3,1 h./hectare
- Densité du centre : 113,3 h./hectare

QUARTIER DE DESARMES



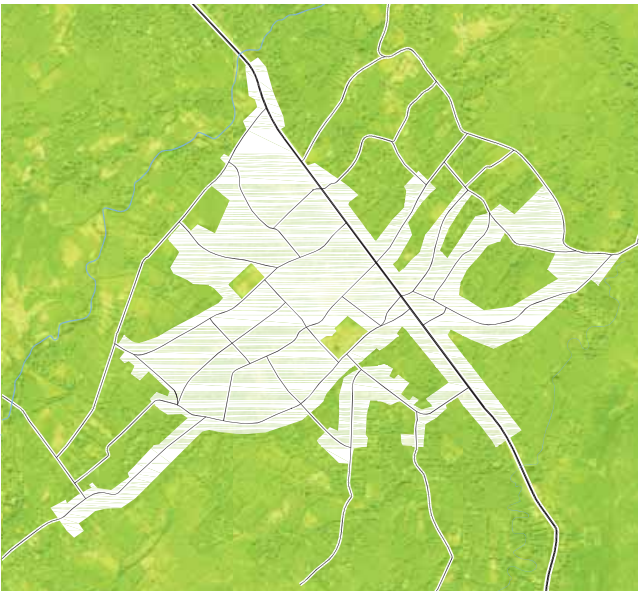
VERRETTES

Quartier de Verrettes, Desarmes est localisé le long de la route de Saint-Marc à Pont Sondé, sur la rive gauche du fleuve Artibonite. L'économie locale repose sur la culture du citron vert, du café et du riz

Au sud du quartier, une zone de développement peut être mise en œuvre pour étendre la ville.

Ville relai de la boucle Centre-Artibonite, elle sera dotée d'un pôle d'échange rassemblant transports régionaux (ligne Saint Marc – République Dominicaine et ligne Gonaïves – République Dominicaine), transports locaux (liaison avec les différentes sections communales et les différents secteurs agricoles), marché, pôle d'équipements publics et station service.

Le quartier de Desarmes ainsi que la ville et les autres quartiers et sections communales de Verrettes seront également dotées d'un pôle de services rassemblant un stade, un pôle multimédia avec accès à l'énergie et aux technologies de l'information et de la communication, un équipement scolaire et un centre de santé.

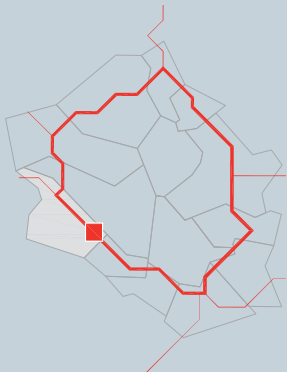


VEGETAL / BATI EXISTANT



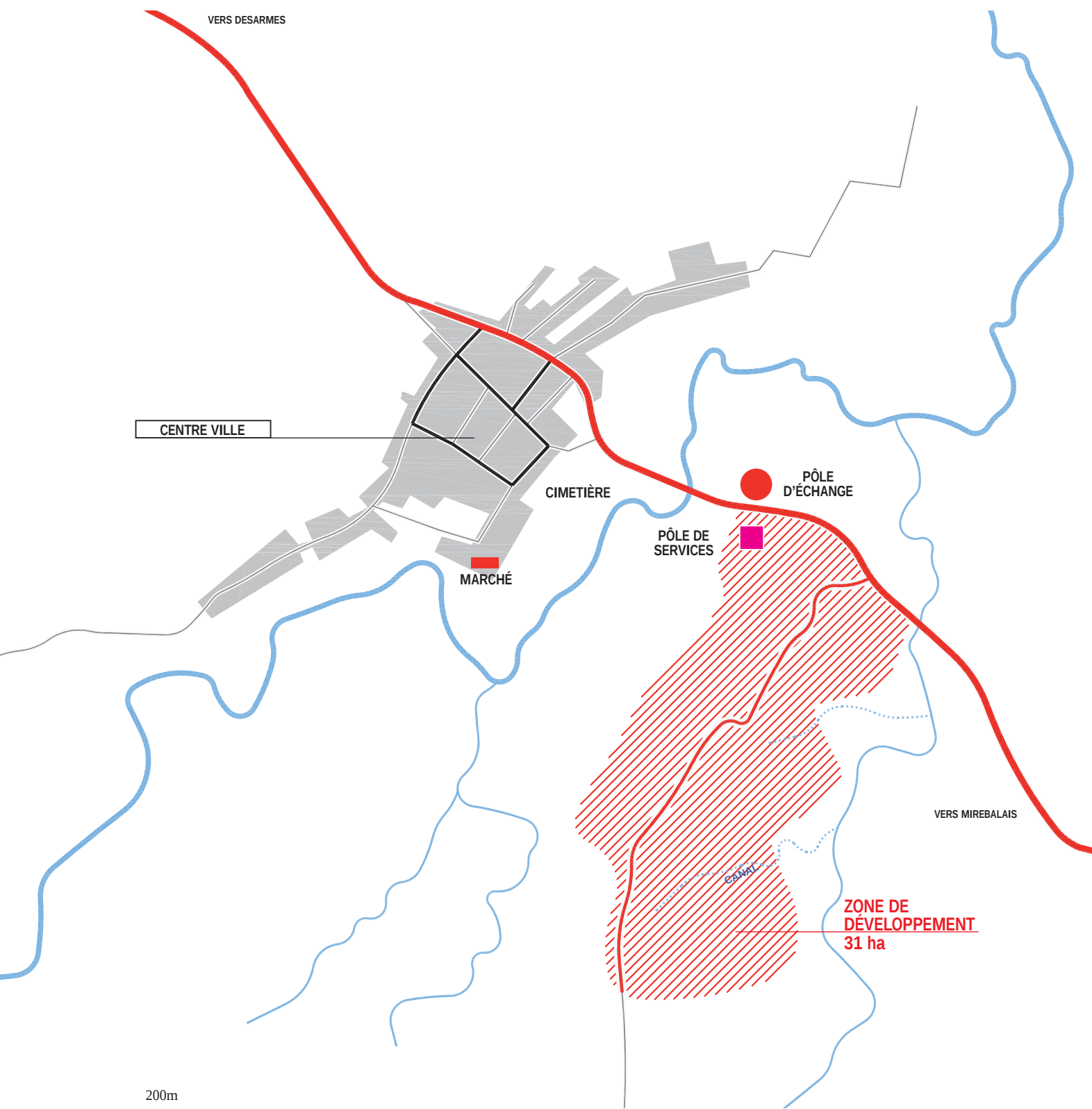
Equipements proposés pour la commune de Verrettes				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	9	\$7 785 000	À financer
Viabilisation et plateformes zones d'activités économiques	\$220 000	57	\$12 540 000	À financer et à phaser

Total	\$24 635 000
-------	--------------



- DÉPARTEMENT DE L'ARTIBONITE, COMMUNE DE VERRETTES

- 131 000 habitants (commune de Verrettes)
- 9 514 habitants (quartier de Desarmes)
- 356 kilomètres carrés (commune de Verrettes)
- 2,5 kilomètres carrés (quartier de Desarmes)
- Section urbaine : 38 000 habitants (Verrettes, Liancourt, Desarmes)
- Densité globale : 3,7 h./hectare
- Densité de Desarmes : 37,0 h./hectare



LA CHAPELLE

La Chapelle est localisée sur le territoire vallonné de la rive gauche du fleuve Artibonite. L'économie locale repose essentiellement sur la production de légumes.

Une zone de développement peut être mise en œuvre pour étendre la ville en créant un second quartier à l'est du centre actuel, sur la route de Mirebalais.

Ville relai de la boucle Centre-Artibonite, elle sera dotée d'un pôle d'échange rassemblant transports régionaux (ligne Saint Marc – République Dominicaine et ligne Gonaïves – République Dominicaine), transports locaux (liaison avec les différentes sections communales et les différents secteurs agricoles), marché, pôle d'équipements publics et station service.

La ville ainsi que les 2 sections communales de La Chapelle seront également dotées d'un pôle de services rassemblant un stade, un pôle multimédia avec accès à l'énergie et aux technologies de l'information et de la communication, un équipement scolaire et un centre de santé.

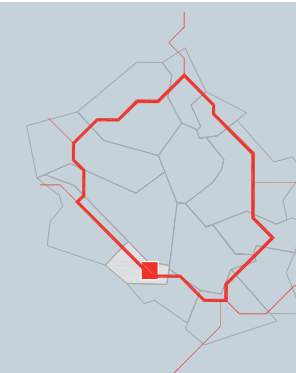


VEGETAL / BATI EXISTANT



Equipements proposés pour la commune de La Chapelle				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	3	\$2 595 000	À financer
Viabilisation et plateformes zones d'activités économiques	\$220 000	31	\$6 820 000	À financer et à phaser

Total	\$13 725 000
-------	--------------



- DÉPARTEMENT DE L'ARTIBONITE

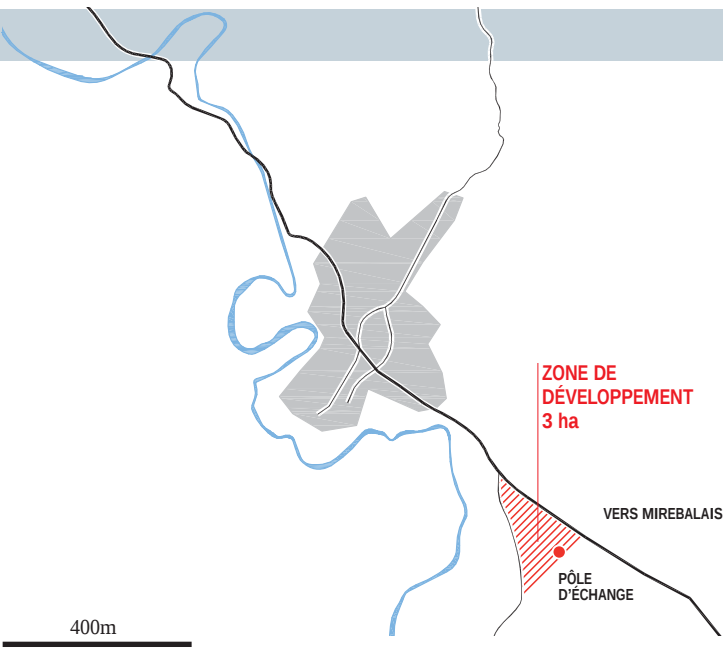
- 28 000 habitants
- 143 kilomètres carrés
- Section urbaine : 5 000 habitants
- Densité globale : 2,0 h./hectare
- Densité du centre : 18,7 h./hectare

BOUCAN CARRÉ

Boucan Carré est situé entre les Montagnes Noires et le Fleuve Artibonite.

Une petite zone de développement peut être mise en œuvre sur la route de Mirebalais pour y créer un pôle d'échange et de services, transports locaux (liaison avec les différentes sections communales et les différents secteurs agricoles), marché, pôle d'équipements publics et station service.

Les 3 sections communales de Boucan Carré seront également dotées d'un pôle de services rassemblant un stade, un pôle multimédia avec accès à l'énergie et aux technologies de l'information et de la communication, un équipement scolaire et un centre de santé.



- DÉPARTEMENT DU CENTRE

- 51 000 habitants
- 353 kilomètres carrés
- Section urbaine : 3 000 habitants
- Densité globale : 1,4 h./hectare
- Densité du centre : 7,1 h./hectare



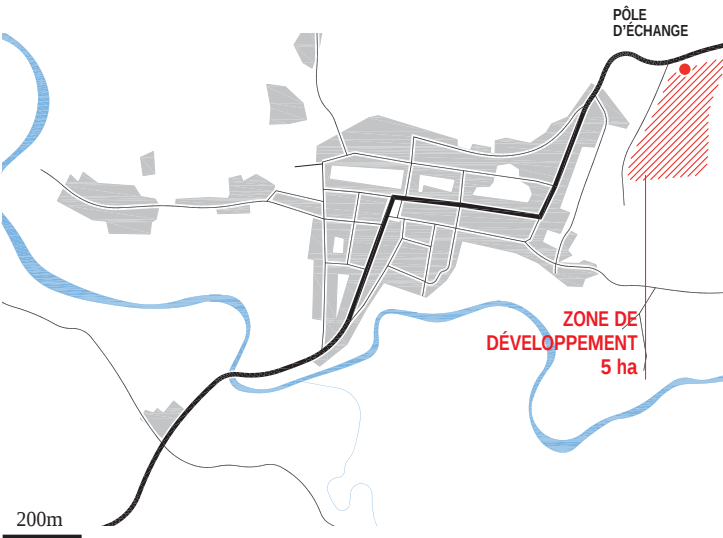
Equipements proposés pour la commune de Boucan Carré				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	5	\$4 325 000	À financer

Total	\$8 635 000
-------	-------------

LASCAHOBAS

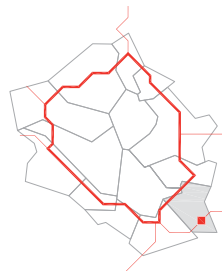
Située sur la route de Mirebalais à Belladère, Lascahobas pourrait accueillir une petite zone de développement autour d'un pôle d'échange et de services qui réunirait marché, gare routière et équipement public.

Chacune des 3 sections communales serait également doté d'un pôle de vie sociale avec stade, médiathèque, équipement scolaire et centre de santé.



- DÉPARTEMENT DU CENTRE

- 61 000 habitants
- 225 kilomètres carrés
- Section urbaine : 8 100 habitants
- Densité globale : 2,7 h./hectare
- Densité du centre : 95,8 h./hectare



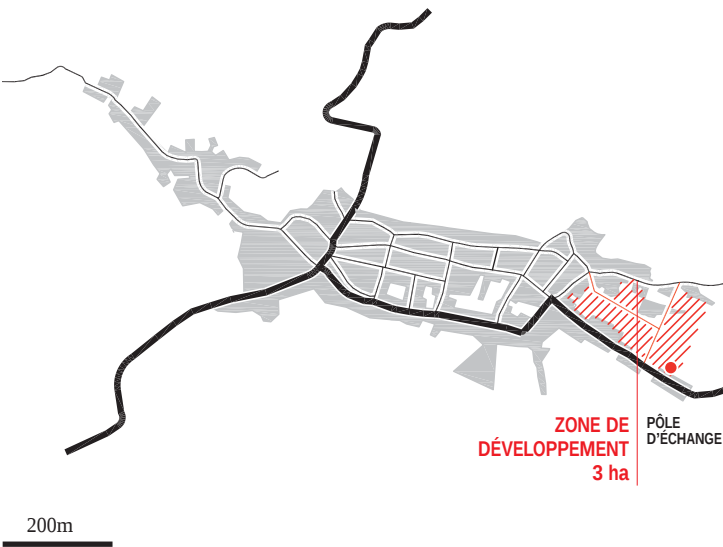
Equipements proposés pour la commune de Lascahobas				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	4	\$3 460 000	À financer

Total	\$7 770 000
-------	-------------

SAUT D'EAU

La commune de Saut d'Eau est réputée pour sa cascade et la fête de Notre-Dame du Mont-Carmel qui attire un nombre impressionnant de visiteurs.

Une zone de développement avec marché et gare routière permettrait d'améliorer l'accueil des pèlerins. La création d'un pôle de vie sociale dans chacune des 4 sections communales permettra de rapprocher les services des populations.



- DÉPARTEMENT DU CENTRE

- 38 000 habitants
- 179 kilomètres carrés
- Section urbaine : 4 100 habitants
- Densité globale : 2,1 h./hectare
- Densité du centre : 19,2 h./hectare



Equipements proposés pour la commune de Saut d'Eau				
	Coût unitaire	Nombre	Montant	Financement
Pôle d'échanges	\$4 310 000	1	\$4 310 000	À financer
Pôles de service (un par section communale)	\$865 000	5	\$4 325 000	À financer

Total	\$8 635 000
-------	-------------

BAS PLATEAU CENTRAL (MIREBALAIS)	Maîtrise d’ouvrage	Investissement
Réhabilitation de 100 km de pistes agricoles	MTPTC	\$ 40 000 000,00
Aménagement de zone franche (viabilisation et plateforme de 63 ha)	MTPTC / Coll. locales	\$ 13 860 000,00
Collecte des déchets sur le secteur de Mirebalais (9 points de collecte)	Collectivités locales	\$ 250 000,00
Centre de traitement des déchets de Mirebalais	Collectivités locales	\$ 1 250 000,00
Hôpital communautaire de Mirebalais	Zami LaSante	PM
Renforcement de l'EFACAP de Mirebalais	MEN	PM
Pôles d'échange / Pôles de services	Collectivités locales	\$ 40 580 000,00

HAUT PLATEAU CENTRAL (HINCHE)	Maîtrise d’ouvrage	Investissement
Réhabilitation de 300 km de pistes agricoles	MTPTC	\$ 120 000 000,00
Aménagement de zone franche (viabilisation et plateforme de 89 ha)	MTPTC / Coll. locales	\$ 19 580 000,00
Collecte des déchets sur le secteur de secteur de Hinche (6 points)	Collectivités locales	\$ 300 000,00
Centre de traitement des déchets de Hinche	Collectivités locales	\$ 1 250 000,00
Renforcement de l'Hôpital de Cange	Zami LaSante	PM
Renforcement de l'Hôpital Sainte-Thérèse de Hinche	MSPP	PM
Renforcement de l'Hôpital Bienfaisance de Pignon	PFH	PM
Renforcement de l'EFACAP de Hinche	MEN	PM
Lac collinaire et irrigation (ex. lac de 20ha)	Communauté locale	\$ 320 000,00
Pôles d'échange / Pôles de services	Collectivités locales	\$ 25 905 000,00

HAUT ARTIBONITE (ST-MICHEL)	Maîtrise d’ouvrage	Investissement
Réhabilitation de 250 km de pistes agricoles	MTPTC	\$ 100 000 000,00
Aménagement de zone franche (viabilisation et plateforme de 41 ha)	MTPTC / Coll. locales	\$ 9 020 000,00
Collecte des déchets sur le secteur de secteur de Saint-Michel (4 points)	Collectivités locales	\$ 250 000,00
Centre de traitement des déchets de Saint-Michel de l'Attalaye	Collectivités locales	\$ 2 000 000,00
Hôpital communautaire de Saint-Michel de l'Attalaye	MSPP	PM
Développement d'un EFACAP à Saint-Michel	MEN	PM
Lac collinaire et irrigation (ex. lac de 20ha)	Communauté locale	\$ 320 000,00
Projet de centrale biomasse à Savane Diane	Agro-industrie	\$ 65 000 000,00
Unités industrielles de transformation de la canne à sucre	Agro-industrie / Energie	\$ 85 000 000,00
Amélioration du rendement thermique des petites unités	Energie	\$ 8 000 000,00
Pôles d'échange / Pôles de services	Collectivités locales	\$ 27 635 000,00

BAS ARTIBONITE (PETITE RIVIERE)	Maîtrise d’ouvrage	Investissement
Réhabilitation de 150 km de pistes agricoles	MTPTC	\$ 60 000 000,00
Aménagement de zone franche (viabilisation et plateforme de 189 ha)	MTPTC / Coll. locales	\$ 41 580 000,00
Collecte des déchets sur le secteur de secteur de Petite Rivière (7 points)	Collectivités locales	\$ 450 000,00
Centre de traitement des déchets de Marin (Petite Rivière)	Collectivités locales	\$ 1 000 000,00
Renforcement de l'Hôpital Claire Heureuse de Marchand Dessalines	MSPP	PM
Renforcement de l'Hôpital Albert Schweitzer de Deschapelles	HAS	PM
Développement d'un EFACAP à Petite Rivière	MEN	PM
Pôles d'échange / Pôles de services	Collectivités locales	\$ 33 690 000,00

INVESTISSEMENTS PAR SECTEUR GEOGRAPHIQUE

Outre la réhabilitation du réseau routier secondaire, nous proposons dans les différents secteurs de la région Centre-Artibonite la mise en place d'une gestion des déchets, qui s'inscrit dans le prolongement des actions menées en matière d'hygiène par la DINEPA qui développe pour chacune des 10 villes de la boucle des projets prioritaires pour améliorer l'accès à l'eau potable et à l'assainissement.

Dans chaque secteur, il conviendra également de définir des actions en matière de Défense et de Restauration des Sols, pour lequel un budget de 10 M\$ doit permettre d'obtenir des résultats sur les bassins versants prioritaires.

Les quatre secteurs seront également renforcés au niveau des équipements de santé et d'éducation.

En matière d'équipements urbains, nous proposons pour chacune des 14 villes de la boucle de développer un pôle d'échange doté des équipements suivants : Marché, Gare routière, Station service, Equipement multimédia.

Dans les 58 sections communales des 14 communes directement attachées au projet de la boucle Centre-Artibonite, nous proposons l'implantation d'un pôle de vie sociale articulé autour des équipements suivants : Plateau sportif (stade et bloc sanitaire), Equipement scolaire (6 salles de classes de 40 m2 + terrain de 300 m2), Centre de santé (3 pièces de 40 m2), Alimentation électrique des relais communal isolé (28 panneaux photovoltaïques).

Enfin, certaines actions seront de nature à favoriser le développement économique :
- la viabilisation et la réalisation des plateformes de zones franches ;
- les projets d'irrigation (les tableaux mentionnent le coût pour un lac collinaire, mais ce type d'ouvrage devra être réalisé autant que possible dans la région).

Pour concrétiser l'ensemble de ces actions, des budgets devront être investis pour le développement du crédit agricole (20 M\$) et la mise en place d'un cadastre, notamment dans les parties urbaines (14 M\$).

Nota : PM = pour mémoire.

LE PROGRAMME D’INVESTISSEMENTS

EQUIPEMENTS A L'ECHELLE DE LA BOUCLE CENTRE-ARTIBONITE

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

La réalisation du réseau structurant sous maîtrise d'ouvrage du MTPTC est une condition préalable au développement de la région. Compte tenu des projets déjà engagés, le coût des tronçons nécessaires à l'achèvement de la boucle est estimé à 74,5 M\$.

La route secondaire allant de Saint-Michel à la République Dominicaine via Maïssade, Hinche et Thomassique, est estimée à 55,6 M\$.

ROUTES	Investissement	Financement
RN3 Hinche - Cap Haïtien (Barrière Battant)	PM	FED / AFD
Las Cahobas - Belladère - République Dominicaine	PM	FED
Saint-Raphaël - Saint-Michel	\$ 15 300 000,00	À financer
Saint-Michel - Marchand-Dessalines	\$ 38 000 000,00	À financer
Marchand-Dessalines - Petite Rivière	\$ 21 200 000,00	À financer
Marchand-Dessalines - L'Estère	PM	FER
Pont Sondé - Mirebalais	PM	FER
Saint-Michel - Maïssade - Hinche	\$ 29 700 000,00	À financer
Hinche - Thomassique - République Dominicaine	\$ 25 900 000,00	À financer
Saut d'Eau - Lafito	PM	CNE
Centre Régional de l'Equipement	PM	

ENERGIE

Hormis le grand projet Artibonite 4C, l'ensemble des actions proposées restent à financer : 44 M\$ d'investissements pour les nouvelles micro-centrales et environ 5 M\$ pour réhabiliter les centrales existantes.

Il est à noter que la filière de valorisation de la biomasse (déchets de la canne à sucre) permettra également de produire de l'énergie à l'usage des agro-industries.

ENERGIE	Investissement	Financement
Réhaussement de la digue du barrage de Péligre	\$ 20 000 000,00	BID
Barrage Artibonite 4C (Conception-Réalisation-Exploitation-Maintenance)	\$ 180 000 000,00	Brésil + autres à trouver
Réhabilitation de la centrale de Drouet	\$ 2 300 000,00	À financer
Réhabilitation de la centrale de Délugé	\$ 1 900 000,00	À financer
Réhabilitation de la centrale d'Onde Verte	\$ 1 000 000,00	À financer
Construction d'une centrale sur la prise d'eau du barrage Caneau	\$ 4 000 000,00	À financer
Raccordement des centrales au réseau (par centrale)	\$ 460 000,00	À financer
Déploiement du réseau	PM	À financer
Projet de micro-centrale à Voûte à Minguet, Bouyaha	\$ 10 000 000,00	À financer
Projet de micro-centrale à Granan, Guape	\$ 10 000 000,00	À financer
Projet de micro-centrale à Roche Rameau, Platana	\$ 10 000 000,00	À financer
Projet de micro-centrale à Bassin Laurent, Attalaye	\$ 10 000 000,00	À financer

FORMATION, CULTURE, PATRIMOINE

Le tableau ci-contre reprend les projets déjà retenus par le Gouvernement en matière d'équipements dédiés à la formation, ainsi que deux actions de mise en valeur du patrimoine naturel et historique de la région. Le chiffrage de ces projets n'a pas été réalisé dans le cadre de cette étude, puisqu'il est assuré directement par les porteurs de projets.

FORMATION, CULTURE, PATRIMOINE	Maître d’ouvrage
Centre de formation professionnelle sur les métiers de la santé (Mirebalais)	MSPP
Centre de formation professionnelle sur les métiers de l'eau (Mirebalais)	DINEPA
Centre de formation professionnelle sur la filière construction (Hinche)	MTPTC - Entreprises de BTP
Centre de formation professionnelle en agronomie (Saint-Michel)	MARNDR
Rénovation du Palais des 365 Portes, Petite Rivière de l'Artibonite	ISPAN
Bornage du Parc National Historique de la Citadelle, Patrimoine mondial de l'humanité (UNESCO)	ISPAN

LA GOUVERNANCE

La boucle réunit, dans une logique d'aménagement, des espaces qui sont légalement et administrativement dans d'autres logiques : les 14 communes et 58 sections communales de la boucle sont situées dans trois départements (le Nord, l'Artibonite et le Centre) et sept arrondissements. Certaines communes appelées à jouer un rôle majeur (Petite Rivière de l'Artibonite et Saint-Michel de l'Attalaye) ne sont pas les chefs-lieux de leur arrondissement. L'intercommunalité est l'outil le plus approprié pour donner de la cohérence aux actions de mise en place et de gestion de la boucle. Quatre pôles ont été définis : Mirebalais, Saint-Michel de l'Attalaye, Petite Rivière de l'Artibonite et Hinche. Ces quatre pôles auront un rôle de leaders dans l'opération.

La mise en place de la boucle demandera une volonté politique forte qui viendra d'abord de l'Etat central et qui se traduira concrètement par de nécessaires arbitrages au niveau du budget. Il faut imaginer les dispositifs fiscaux qui permettront d'assurer les coûts récurrents des infrastructures : entretien routier, entretien des bâtiments, fonctionnement des équipements, fonctionnaires supplémentaires.

Déconcentration et décentralisation seront les maîtres mots. Il y a des fonctionnaires de l'Etat central à redéployer pour faire marcher les équipements et la boucle peut être vue comme le banc d'essai de la fonction publique territoriale. Les collectivités territoriales devront monter en puissance pour définir les nouvelles règles du jeu, notamment en ce qui a trait aux normes d'aménagement de l'espace urbain et rural et au respect de ces normes.

Il faudra enfin redessiner la carte administrative de la boucle dans le souci constant d'efficacité, d'équilibre et de durabilité de ces limites pour que les espaces à administrer ne soient plus à géométrie variable. La maîtrise du territoire passe aussi par la maîtrise du foncier : cadastrer au moins les espaces urbanisés et leurs environs immédiats est indispensable pour orienter l'évolution des bourgs et villes.

Tout doit être mis en œuvre pour faciliter l'entrepreneur local et attirer les capitaux venant des autres régions du pays ou de l'étranger.

GLOSSAIRE

- AFD : Agence Française de Développement
- BID : Banque Interaméricaine de Développement
- DINEPA : Direction Nationale de l'Eau Potable et de l'Assainissement
- EFACAP : Ecole Fondamentale d'Application / Centre d'Appui Pédagogique
- EMDH : Ecole Moyenne d'Agriculture de Hinche
- FED : Fonds Européen de Développement
- FER : Fonds d'Entretien Routier
- GDS : Gestion des Déchets Solides
- HIMO : Haute Intensité de Main d'Œuvre
- MSPP : Ministère de la Santé Publique et de la Population
- MTPTC : Ministère des Travaux Publics, Transports et Communication
- OCB : Organisation Communautaire de Base
- PNEF : Programme National de l'Education et de Formation
- PNH : Parc National Historique
- PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement
- PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement
- UNAP : Université Autonome de Port-au-Prince
- UNESCO : Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture
- UPAG : Université Publique de l'Artibonite aux Gonaïves



Dossier réalisé par :

CIAT
Comité Interministériel
d'Aménagement du Territoire

avec l'appui de :
Bernard Reichen
Architecte-Urbaniste
Reichen et Robert & Associés

SETEC
Bureau d'ingénierie

Alfred Peter
Paysagiste

Dossier financé
par la Banque Mondiale



REPUBLIQUE D'HAITI

CIAT

Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire