



# HAITI DEMAIN

**OBJECTIFS ET STRATEGIES  
TERRITORIALES  
POUR LA RECONSTRUCTION**



**REPUBLIQUE D'HAITI**  
**Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire**  
**CIAT**

MARS 2010

# OBJECTIFS ET STRATEGIES TERRITORIALES POUR LA RECONSTRUCTION REPUBLIQUE D'HAÏTI

## SOMMAIRE

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| p. 5  | <b>1. Transformer la catastrophe en opportunité</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| p. 11 | <b>2. Les nouvelles solidarités régionales</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- La région Nord</li><li>- La région Capitale</li><li>- La région Sud</li></ul>                                                                                                                                                                              |
| p. 14 | <b>3. Le réseau routier</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Un outil stratégique pour donner forme à une nouvelle identité nationale</li><li>- Un réseau primaire matérialisant les enjeux de la décentralisation</li><li>- Un rôle distributeur vers un réseau secondaire</li><li>- Un réseau tertiaire de routes stratégiques</li></ul> |
| p. 18 | <b>4. Les ports et aéroports</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les équipements stratégiques d'une démarche territoriale</li><li>- Le transport maritime</li><li>- Les aéroports</li></ul>                                                                                                                                               |
| p. 23 | <b>5. La spirale de vulnérabilité</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Un constat alarmant</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                       |
| p. 29 | <b>6. La gestion intégrée des bassins versants</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Un projet global</li><li>- Une chaîne vertueuse associée aux stratégies de reconstruction</li></ul>                                                                                                                                                    |
| p. 35 | <b>7. Les cités en réseau</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| p. 39 | <b>8. Les économies régionales</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| p. 47 | <b>9. La question urbaine</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| p. 51 | <b>10. Typologies du bâti et projets déclencheurs</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les lieux de rencontre et de sociabilité</li><li>- Les lieux d'échange</li><li>- Les pôles de développement</li><li>- Les projets intégrés</li><li>- Les centres villes</li><li>- Le front de mer</li><li>- L'architecture symbolique</li></ul>     |
| p. 66 | <b>11. Quels outils pour la reconstruction ?</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| p. 68 | <b>12. Maquette des projets</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

*" le présent du passé, c'est la mémoire  
le présent du présent, c'est l'action  
le présent du futur, c'est l'attente "*

*Paul Ricoeur*



# 1

## TRANSFORMER LA CATASTROPHE EN OPPORTUNITÉ

-Réduire les inégalités sociales (éducation, habitat)

-Rééquilibrer le territoire national en diminuant le poids de la région de Port-au-Prince ;

-Enrayer le processus de dégradation environnementale pour sortir le pays de son état d'extrême vulnérabilité aux aléas naturels.

Fait rarissime dans l'histoire, un séisme majeur a frappé le cœur d'un pays. Cette catastrophe naturelle a détruit sans discernement les symboles de l'Etat, les bâtiments publics, le patrimoine bâti, les constructions des quartiers formels comme des quartiers informels.

Si les coûts humains et économiques sont aussi élevés, c'est aussi parce que les bâtiments à toutes les échelles de la pyramide sociale n'étaient pas aptes à résister aux effets d'un séisme.

Cette nouvelle situation met en évidence l'état d'extrême vulnérabilité d'un territoire qui s'est détruit au fil du temps, dans sa dimension urbaine comme dans sa dimension environnementale. Dans le cas présent, la notion de faute humaine s'ajoute à celle d'une nature hostile ; ce seul fait nouveau devrait être le support d'un sursaut national permettant de restaurer la confiance de la population.

Redonner le goût de l'action collective et du bien commun est l'un des enjeux de la reconstruction. Ce n'est plus l'objet d'un débat mené en vain depuis trop longtemps, c'est maintenant une nécessité vitale. Construire une économie forte et durable, encadrée par un Etat responsable et décentralisé, était un objectif avant le séisme. Par la nécessité de la situation, il va devoir se réaliser dans l'urgence, avec une conséquence directe : le projet de reconstruction sera le support de la transformation de l'Etat, et non l'inverse.

Cette situation inédite est sans doute une opportunité si l'on sait construire un fil conducteur reliant la mosaïque d'actions qui vont se concrétiser dans les prochaines années. Ce fil conducteur sera articulé autour de trois objectifs centraux :

### *Utiliser les déplacements de population comme un levier pour la déconcentration de l'Etat.*

Un fait nouveau transforme maintenant la vision que l'on peut avoir de ces objectifs : 600 000 personnes sont parties de la capitale après le séisme et Port-au-Prince a perdu 800 000 habitants.

Cette situation dramatique est aussi une opportunité pour l'avenir si l'on sait articuler entre elles des temporalités différentes qu'il faudra conjuguer. Quatre temps peuvent être considérés :

- Le temps de l'urgence vitale
- Le temps « transitionnel »
- Le temps des projets structurants
- Le temps de la transformation sociale

En commençant par ce dernier temps, on peut dire qu'il s'agit d'une échelle « générationnelle ». Un tel projet va se construire sur 20 ans et va se situer au croisement d'une autre mutation : celle de l'avènement des sociétés mondialisées.

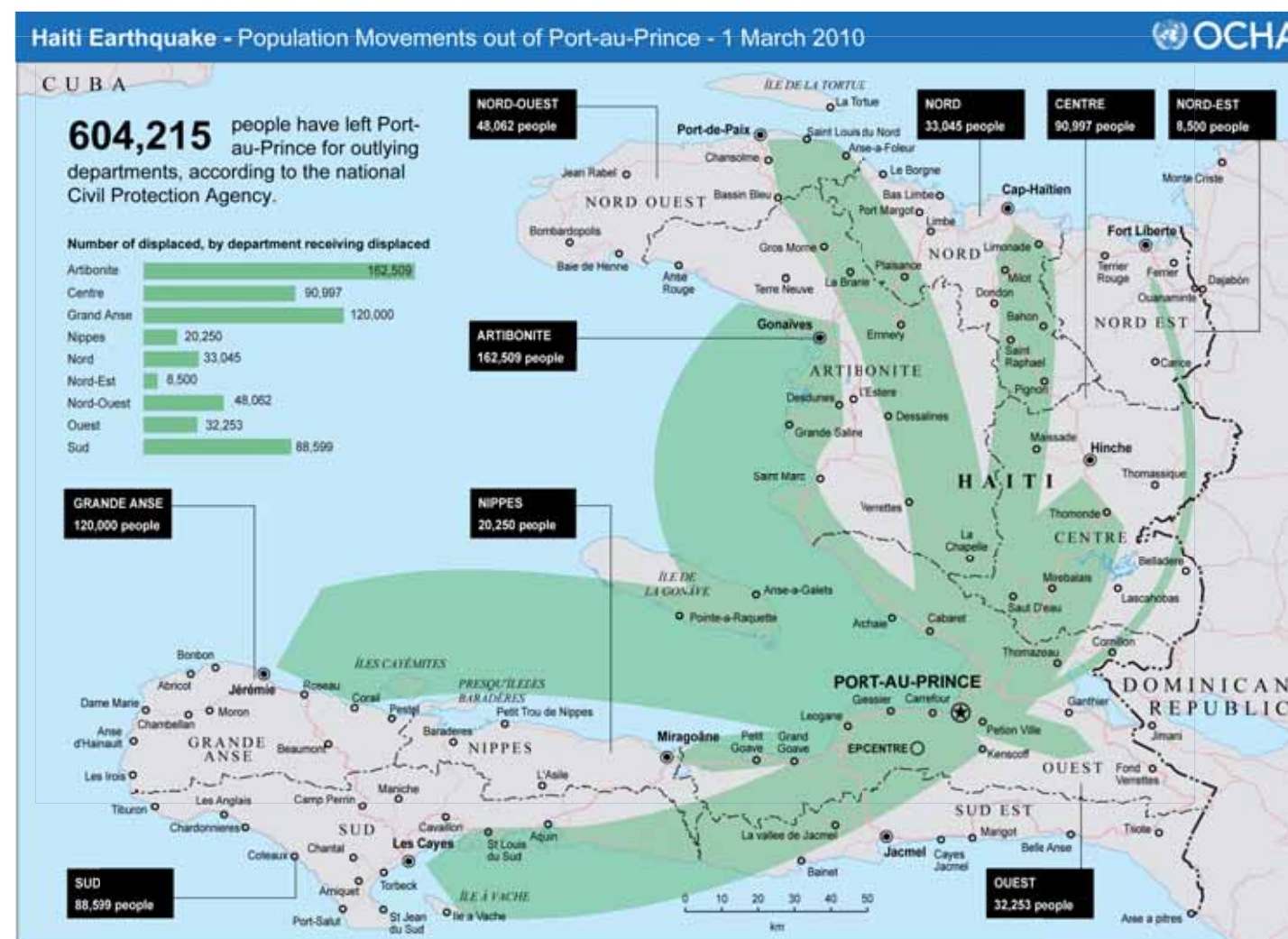
L'intrusion rapide du téléphone portable, détachée d'une sélection par le niveau de vie, en est une expression actuelle. Haïti, par sa diaspora, est aussi une société mondialisée avant l'heure et cette particularité est un atout pour l'avenir.

Le temps des projets structurants, qui commence par les grandes infrastructures, peut s'imaginer sur une période de 10 ans. Cet horizon rejoint aussi l'échéance de la loi Hope II et les objectifs de la communauté internationale.





LE QUARTIER DE TURGEAU



Le temps « transitionnel » est le plus délicat à prendre en compte. C'est dans les deux ans à venir que va se jouer la transformation du pays autour de la question du comportement des populations déplacées.

C'est un mouvement de population considérable qui s'est engagé. Donner le choix à ces populations de concevoir un autre plan de vie en participant dans les régions à la reconstruction nationale est maintenant un enjeu essentiel.

Leur offrir un logement et un travail est un premier cadre de réponse. Il faudra pour cela organiser de façon spécifique des chantiers à haute intensité de main d'œuvre dans les domaines des routes, de l'assainissement et de l'environnement.

### *Reconstruire un système d'éducation: un enjeu immédiat*

Dans l'urgence actuelle, on peut ajouter une considération particulière qui touche à la question de l'éducation. Hormis le nombre inacceptable des victimes, la destruction de milliers d'écoles de l'aire métropolitaine de Port-au-Prince est sûrement le fait le plus révoltant et le plus injuste. Les populations déplacées intègrent beaucoup de jeunes scolarisés et d'étudiants dont les écoles ont été détruites ou ne sont plus en état de fonctionner. S'il y a un sens immédiat à donner à la reconstruction, c'est autour de la mise en œuvre d'une structure d'éducation associée à une politique de santé qu'il faut le situer. La création d'une telle structure, décentralisée et non plus concentrée dans la capitale, serait le symbole du renouveau du pays. La diaspora haïtienne, qui contribue largement au financement des études et dont les racines sont par nature réparties sur le territoire, pourrait être le support d'une telle action mise en œuvre avec l'aide de la communauté internationale.

Cette structuration du projet par les temporalités de l'action doit concerner aussi à tous les actes de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Ces sciences, connues pour s'appliquer sur le long terme et dans un monde formel, doivent ici être repensées dans l'urgence et l'informel. Cela implique d'articuler entre elles des décisions simples et opérationnelles permettant de créer les bases d'un ensemble de « chaînes vertueuses » compréhensibles par la population.

### *Concevoir les actions de la reconstruction comme des chaînes vertueuses et non comme une simple addition de logiques sectorielles.*

A tous les niveaux de l'action territoriale et urbaine, il faudra relier les projets entre eux pour garantir la pérennité des actions entreprises et leur faculté à changer le cours des choses.

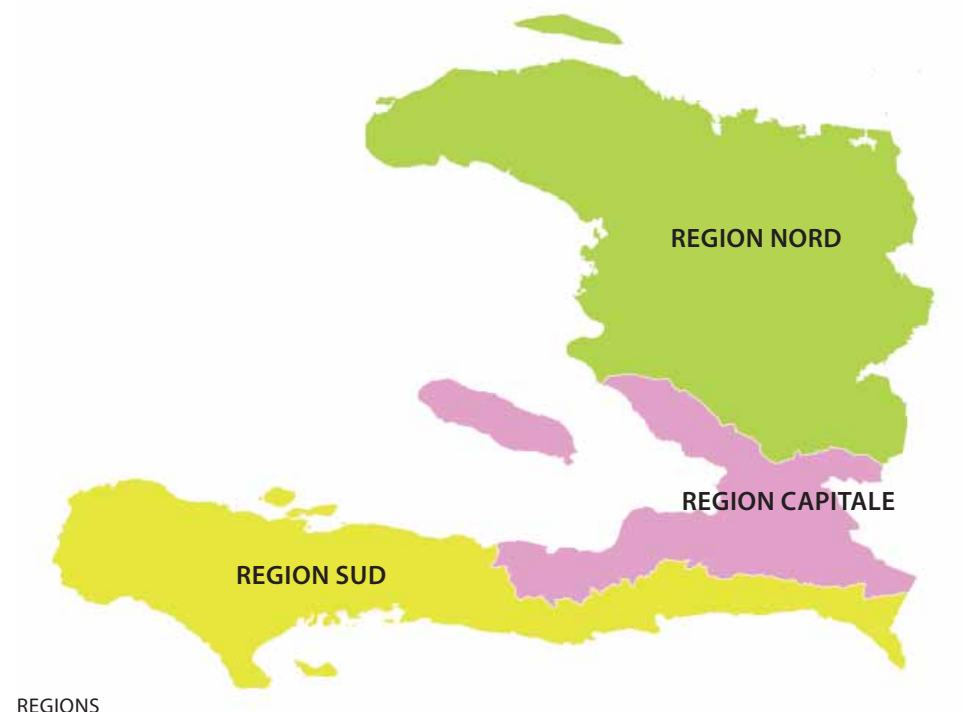
On peut par exemple citer l'idée de garantir un coût de l'énergie domestique en proposant des alternatives à l'utilisation du charbon de bois, associées ensuite à un programme de reboisement qui s'appuierait sur la création effective de trois parcs nationaux. Ces parcs renforceraient eux-mêmes une politique de développement touristique et serviraient de support à la création d'une police de l'environnement.

### *Les projets déclencheurs : un lien entre l'urgence et le long terme.*

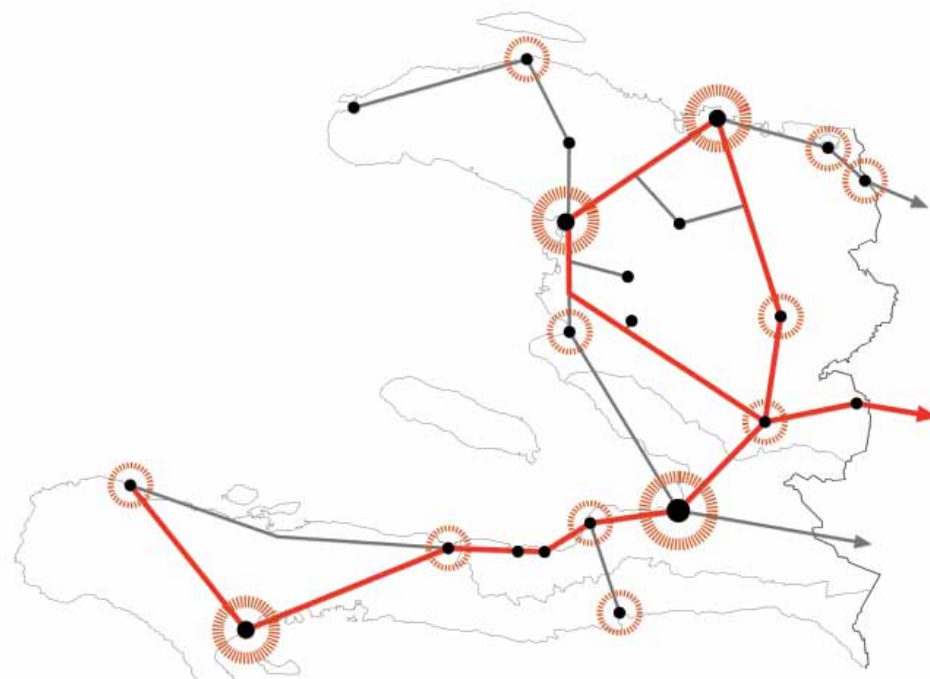
La construction de chaînes de projets prendrait aussi la forme de « projets déclencheurs » matérialisant la présence publique sur le territoire, faisant le lien avec les populations urbaines par le biais des associations de quartier et donnant au plus vite un sens et une visibilité aux actions de reconstruction. Il est important, pour restaurer la confiance de la population dans l'action publique, que la présence de l'Etat soit renforcée et perceptible. En s'appuyant sur des relais locaux, l'Etat pourra multiplier ses moyens d'actions.

La tâche va être complexe et les intervenants nombreux. L'action publique devra être précise pour générer des projets simples, quantifiables et maîtrisables dans le temps. Ces projets doivent aussi devenir les leviers de la transformation économique et sociale par une bonne articulation entre les différents objectifs poursuivis. L'enjeu, dans le contexte actuel, sera de construire les liens transversaux permettant de sortir d'une simple addition de logiques sectorielles, qui pourrait être la conséquence naturelle de l'urgence.





REGIONS



RESEAU METROPOLITAIN

| RÉGIONS  | Population avant séisme | Mouvement de population (Personnes déplacées et victimes) | Population actuelle |     |
|----------|-------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------|-----|
| NORD     | 4 424 482               | + 342 000                                                 | 4 766 000           | 47% |
| CAPITALE | 3 867 000               | -854 000                                                  | 3 013 000           | 29% |
| SUD      | 2 164 000               | +262 000                                                  | 2 426 000           | 24% |
| TOTAL    | 10 455 539              |                                                           | 10 206 000          |     |

DEMOGRAPHIE ET REGIONS

# 2

## LES NOUVELLES SOLIDARITÉS RÉGIONALES

L'option d'une décentralisation de l'État haïtien, appuyée sur une meilleure répartition des investissements sur le territoire national, est aujourd'hui reconnue comme une nécessité.

Si dans cet objectif on croise la carte des mouvements de population et celle des limites induites par la géographie, on peut raisonnablement prendre en considération trois grandes régions.

### La région Nord

Le groupement des 5 départements du Nord Ouest, du Nord, du Nord Est, de l'Artibonite et du Centre, articulés autour de la plaine agricole de l'Artibonite, est à ce jour l'ensemble le plus peuplé d'Haïti. En tenant compte des mouvements de population après le séisme, il regroupe 4 766 000 habitants, soit 47% de la population.

Ce territoire est moins sensible aux cyclones et aux risques sismiques que le Sud du pays. Par contre, il implique un immense chantier de gestion des risques hydrauliques liés aux bassins versants, avec un point noir particulier : la ville des Gonaïves.

Cette ville de 300 000 habitants est à la fois le lieu symbole de l'indépendance, une localisation stratégique importante pour l'avenir et un lieu qui nécessite une politique de protection environnementale exceptionnelle.

La politique d'investissements dans les infrastructures, associée à la protection de ces dernières, constitue le grand chantier prioritaire pour permettre le redéveloppement économique du pays.

A cette condition, la plaine de l'Artibonite, la région de Hinche et la façade maritime Nord autour de Port de Paix, Cap Haïtien et Fort Liberté peuvent constituer dans l'avenir des moteurs économiques majeurs d'Haïti. Plus au Sud, Saint Marc et Mirebalais sont les points de jonction privilégiés avec la région Capitale et avec la République Dominicaine.

### La région Capitale

Cet ensemble est recentré sur le département de l'Ouest. C'est la région touchée par le séisme où a été localisée l'immense majorité des victimes.

C'est aussi la région qui a subi dans les dernières décennies un afflux de population considérable; dans les 20 dernières années la population de Port-au-Prince a doublé, passant 1,5 à 2,8 millions d'habitants. Cette situation, directement liée à la dégradation des conditions de vie dans le reste du pays et à une concentration anormale des activités et des services de base dans la capitale, a entraîné ensuite la dégradation de la capitale elle-même, une situation révélée maintenant par l'ampleur des dégâts et le nombre des victimes du séisme.

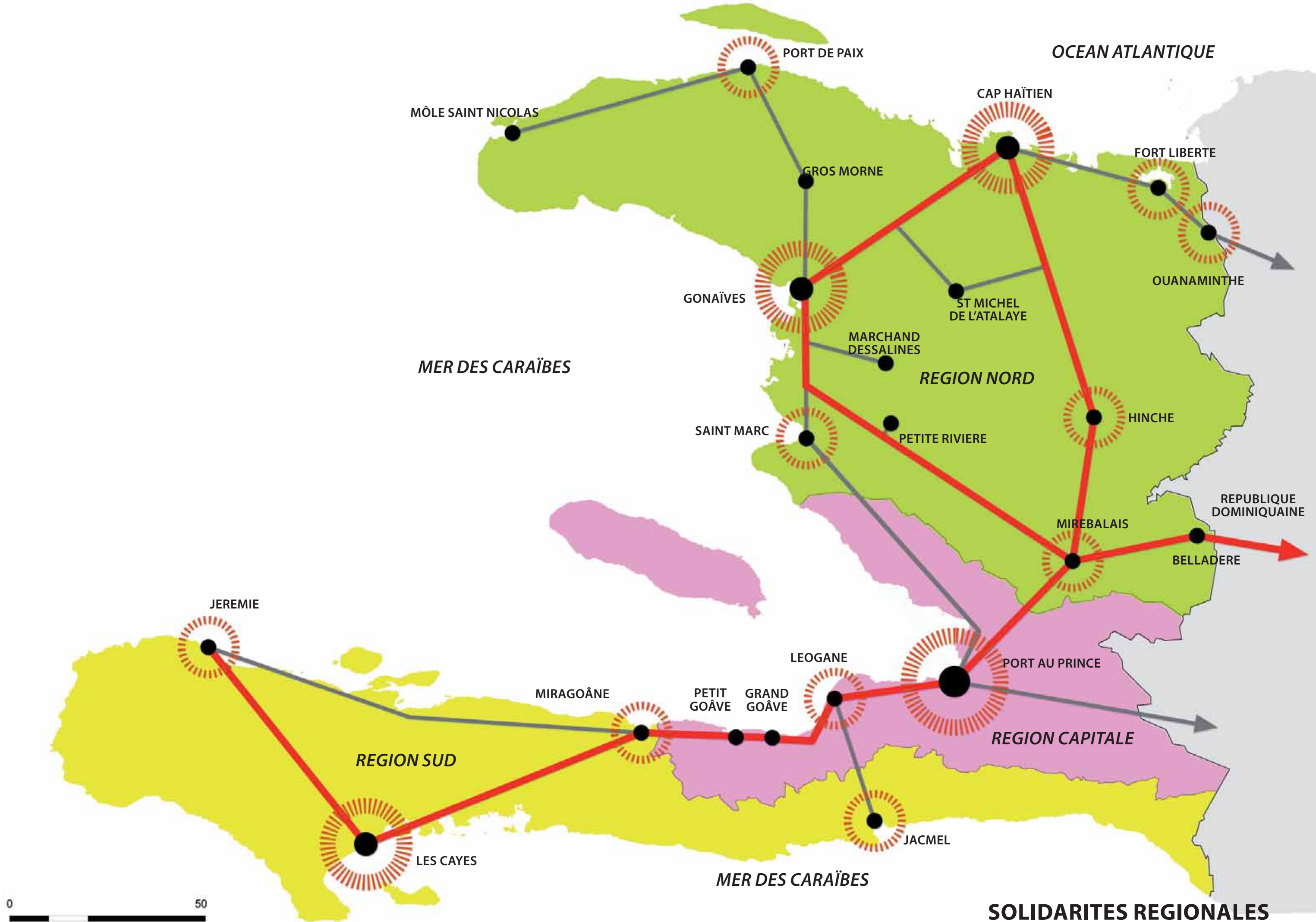
La région capitale pèse 29 % de la population nationale. Sa reconstruction doit être le lieu d'un chantier « qualitatif » basé sur la maîtrise des risques sismiques et environnementaux sans contribuer pour autant à augmenter à nouveau la population. Cette modernisation doit concerner le cœur de la capitale comme le traitement des zones de diffusion de l'urbanisation nécessaires au relogement des populations sinistrées.

### La région Sud

Les quatre départements des Nippes, du Sud, de la Grande Anse et du Sud Est pèsent 24 % de la population. C'est un ensemble vulnérable sur le plan cyclonique, hydraulique et sismique; c'est aussi un territoire qui peut devenir un espace à haut potentiel touristique, agricole et environnemental ouverte sur le Sud de la Caraïbe et l'Amérique latine.

Ces trois alliances territoriales devraient dans la prochaine décennie servir de cadre au redéploiement des efforts de protection environnementale, permettant de réduire la vulnérabilité des populations et des biens. Elles seraient le lieu de la mise en œuvre d'une politique coordonnée de création de nouvelles infrastructures favorisant un développement économique équilibré.

C'est l'articulation entre ces enjeux que nous cherchons à préciser dans le cadre d'une stratégie d'aménagement du territoire. Dans l'urgence créée par des conditions exceptionnelles, le cadre des actions de reconstruction précédera forcément un projet politique capable de créer les conditions d'une gouvernance garantissant ces nouveaux équilibres territoriaux. L'agenda politique devra faire partie de l'agenda général de la reconstruction.



# 3

## LE RÉSEAU ROUTIER

### UN OUTIL STRATÉGIQUE

*Concevoir le réseau routier comme l'élément structurant et le catalyseur des développements urbains.*



Depuis de nombreuses années, des financements internationaux conséquents contribuent à développer le réseau routier du pays sous l'autorité du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications. Le gabarit retenu pour les projets routiers structurant tous les grands axes est celui d'une chaussée de 2 x 1 voie, large de 9m. La route de Saint Marc qui vient d'être réalisée en est l'exemple le plus courant. Ce type de route fonctionne correctement dans une logique de débit important et de vitesse modérée, et est adapté à la réalité locale : la route est un espace public et un lieu d'échange. Ces routes deviendront dangereuses s'il y a la possibilité de rouler à grande vitesse, et deviendront inadaptées face à une forte augmentation de la motorisation. Il faudra considérer aussi région par région la question du développement économique et son incidence sur la circulation des personnes et des marchandises. Pour les axes de circulation majeure, l'évolution à long terme vers des chaussées plus larges et dès maintenant la création des contournements des villes devront être imaginées pour répondre à l'augmentation inévitable du taux de motorisation, surtout s'il n'y a pas d'autre alternative que la route.

La principale difficulté actuelle est l'absence de continuité de ce réseau : la traversée des villes, où la vie sociale et commerciale semble se déverser sur la route, est toujours difficile et pénalisante pour le trafic de transit. Mais au delà d'une constatation à un moment de l'histoire du pays, deux facteurs vont conditionner la qualité de l'étape de reconstruction qui s'engage : la maîtrise des risques environnementaux et la prise en compte de la gestion dans le temps de ces infrastructures.

Sans réponse à ce préalable, ces infrastructures seront détruites aussi vite qu'elles auront été réalisées. C'est une question aussi grave que celle de la maîtrise parasismique des bâtiments et c'est une question récurrente, posée chaque année à la saison des pluies.

Une carte des priorités, associant les ouvrages réalisés aux actions concourant à leur sécurisation et à leur maintenance, devra être établie à l'échelle du pays pour en déduire ensuite un ensemble d'actions concertées articulées entre elles dans le temps.

#### Un réseau primaire matérialisant les enjeux de la décentralisation

La création d'un réseau primaire fiable, continu et protégé est le premier enjeu de la reconstruction. Ce réseau maillé permet de sécuriser la continuité du territoire haïtien. En suivant rigoureusement les

tracés des projets engagés actuellement et en restant dans un premier temps sur la typologie d'un plateau routier large à 2 x 1 voie, un tracé prioritaire de 825 km peut être identifié.

Il se décompose en deux secteurs : la route Sud allant de Jérémie à Belladère (425 km) et la boucle de l'Artibonite greffée sur cette route Sud au niveau de Mirebalais (400 km).

#### La route Sud

Le parcours Jérémie, les Cayes, Miragoâne, Léogâne, Port-au-Prince, Mirebalais, Belladère emprunte le tracé de la route nationale 2 et ensuite emprunte la route nationale 3 prolongée vers la République Dominicaine pour relier Santo Domingo à 260 km depuis la frontière.

#### La boucle de l'Artibonite

Depuis Mirebalais elle emprunte une route de l'intérieur prévue jusqu'à la jonction de Saint Marc pour utiliser ensuite la route nationale 1 vers Gonaïves et Cap Haïtien. Elle reprend ensuite la route nationale 3 vers Hinche et Mirebalais.

Par ce dispositif, la route côtière 1 est protégée des déplacements des poids lourds et trois parcours distincts permettent de relier Port-au-Prince à Cap-Haïtien en équilibrant ainsi la circulation autour de la plaine agricole. Le tronçon montagneux de Gonaïves à Cap-Haïtien devra bien sûr être recalibré pour permettre ainsi la circulation des camions.

#### Un rôle distributeur vers un réseau secondaire

Ce tracé général jouera le rôle d'un réseau distributeur concrétisant le statut central de l'Artibonite. Un réseau secondaire assurerait ensuite les jonctions vers les villes majeures : Port-de-Paix, Fort Liberté et Ouanaminthe au Nord et Jacmel sur la côte Sud.

#### Un réseau tertiaire de routes stratégiques

Le réseau tertiaire prolonge ce premier dispositif vers les petites villes et les zones rurales du pays. Il devra être conçu selon une stratégie de mise en œuvre associée au développement de la production agricole et aux enjeux environnementaux et énergétiques : routes nécessaires au reboisement et aux chantiers de gestion intégrée des bassins versants, accès aux barrages hydrauliques ou à un parc éolien et solaire si celui-ci est mis en œuvre.





LE CABOTAGE SUR LA CÔTE PRÈS DE JÉRÉMIE



LE QUAI CINA



LE PORT DE SAINT MARC



LE PORT DE PORT - AU - PRINCE

# 4

## LES PORTS ET AÉROPORTS

### LES ÉQUIPEMENTS STRATÉGIQUES D'UNE DÉMARCHE TERRITORIALE

#### *Reconstruire la relation à la mer dans le cadre d'un projet économique national.*

Le développement régional, qui sous-tend le cadre de la reconstruction, passe par un maillage du territoire en équipements structurants. Ce maillage répond à un triple objectif :

- Limiter le risque de paralysie du pays en cas de survenance d'aléas naturels
- Favoriser les déplacements des personnes et des marchandises dans le pays
- Créer de nouvelles opportunités d'ouverture vers l'extérieur

Le séisme a montré la nécessité de réduire l'exposition du pays aux risques naturels et sa dépendance vis-à-vis des infrastructures aéroportuaire et portuaire de Port au Prince. Dans cette logique, outre le fait de créer une redondance pour augmenter le nombre de points d'entrées et de sorties du pays par la voie aérienne ou maritime, il faudra profiter de la reconstruction pour mieux protéger ces infrastructures des risques climatiques. Cet objectif supplémentaire peut avoir un impact sur leur localisation, et par conséquent sur le choix entre renforcer l'existant ou créer un nouvel équipement.

#### Le transport maritime

De par sa géographie, Haïti possède une façade maritime exceptionnelle, ramenée à la superficie du pays. Cette configuration doit être mise à profit pour favoriser les activités maritimes et en premier lieu le transport. L'ouverture sur les pays voisins des ports de la côte Nord et de la côte Sud leur donne de plus une vocation touristique affirmée.

Au niveau du fret maritime, Haïti doit se doter de plusieurs ports susceptibles d'accueillir des porte-conteneurs. Ces ports principaux seront situés à Port-au-Prince, Cap Haïtien et aux Gonaïves.

La destruction partielle du port actuel de Port au Prince, qui concentre 80% du trafic maritime du pays, pose dans l'immédiat la question de sa remise en état pour retrouver un minimum de fonctionnalité. En revanche, la perspective d'un développement de sa capacité renvoie à la question de son maintien à plus long terme sur le site actuel.

En effet, le blocage quasi permanent des voies de Port-au-Prince situées le long de la façade maritime est préjudiciable au fonctionnement urbain mais aussi à l'efficacité économique de l'activité portuaire. Un déplacement des deux ports et une restructuration du marché de la Croix des Bossales constitue une option permettant de résoudre cette problématique. Un site susceptible d'accueillir un nouveau port se trouve au Nord de la capitale, vers l'île à Cabris, où le tirant d'eau permet de créer un port permettant d'accueillir les plus gros porte-conteneurs.

L'hypothèse d'un transfert ouvrirait la possibilité de créer une nouvelle plateforme économique performante au Nord Ouest de la capitale. Le déplacement des installations portuaires libérerait aussi un site central de Port-au-Prince et créerait les conditions d'une transformation urbaine majeure.

Les deux autres ports principaux du pays offrent des débouchés maritimes aux pôles économiques développés dans le cadre de la région Nord, notamment la production agricole de l'Artibonite.

L'un de ces débouchés est le port de Cap Haïtien, pour lequel des travaux de dragage réguliers sont nécessaires pour assurer un tirant d'eau suffisant.

Outre la question du transport, la création d'un port majeur aux Gonaïves répond à une problématique d'aménagement du territoire. Gonaïves, ville importante du pays, a vu sa population passer de 200 000 à 300 000 habitants après le séisme.

S'il pose la question de la nécessaire restructuration urbaine de la ville, dans un contexte de vulnérabilité avérée aux risques météorologiques, ce déplacement spontané de population s'inscrit dans la logique de renforcement régional souhaité par l'Etat et doit autant que possible être pérennisé. L'existence d'un port d'importance nationale contribuera à la création d'emplois, critère essentiel pour le maintien durable des populations.

Par ailleurs, des ports relais pour le trafic régional Caraibéen, sans incidence sur le transport maritime du pays mais générateurs d'activité économique, pourront être réalisés à l'initiative d'investisseurs privés, par exemple sur la côte Nord à Môle Saint Nicolas, ainsi que sur la côte Sud vers Saint Louis du Sud.

En complément des trois ports principaux, six ports secondaires complètent l'armature du transport maritime: Port de Paix, Fort Liberté, Saint Marc, Miragoâne, Jérémie, Les Cayes et Jacmel.

Dans les autres villes côtières, où le cabotage joue un rôle important surtout là où il n'existe pas d'alternative par la route, une infrastructure plus simple constituée de quais voire de simples débarcadères, est suffisante. Ces aménagements pourraient être installés dans les villes situées sur la partie Nord de la presqu'île du Sud, entre Anse-à-Veau et Les Irois, et sur la côte Sud-Est entre Marigot et Anse-à-Pitre.

#### Les aéroports

Toujours dans une logique d'équilibre régional et d'ouverture sur l'extérieur, le trafic aérien international sera réparti sur trois aéroports principaux situés à proximité des villes principales : Cap Haïtien, Port-au-Prince et les Cayes.

Compte tenu du volume de passagers actuels (900 000/an pour Port-au-Prince), des aéroports monopiste sont largement suffisants, même dans une hypothèse de croissance forte du trafic. La capacité de tels aéroports peut en effet atteindre 9 millions de passagers/an, à condition de disposer d'un dispositif de taxiways et de stationnement performant. L'effort devra donc porter sur ces infrastructures ainsi que sur la modernisation des conditions d'accueil des passagers dans les aéroports et la modernisation des outils d'aide à la navigation. Il convient de plus d'envisager un allongement des pistes à 2800 – 3000 m, permettant l'accueil des moyens et longs courriers dans le respect des normes environnementales actuelles (bruit et consommation de carburant).

La vulnérabilité de l'actuel aéroport de Cap Haïtien, situé en zone inondable, conduit à proposer un nouveau site à Madras, à une vingtaine de km à l'Est de Cap Haïtien. Cette nouvelle localisation favorisera le développement touristique de la côte Nord Est d'Haïti, autour de Fort Liberté et dans tout le secteur de l'habitation Dauphin.



## LES PORTS ET LES AEROPORTS



# 5

## LA SPIRALE DE LA VULNÉRABILITÉ

### Un constat alarmant

Le séisme du 12 janvier 2010 a révélé de manière extrêmement brutale la très grande fragilité du pays vis-à-vis des éléments naturels. Les images spectaculaires liées au tremblement de terre peuvent momentanément éclipser mais non gommer d'autres calamités plus récurrentes et tout aussi dévastatrices. Les inondations des plaines agricoles, des villes d'estuaires, les glissements de terrains, l'obstruction de chenaux d'écoulements naturels sont toutes dues à l'imperméabilisation croissante des sols liée à la surexploitation des ressources disponibles. La déforestation spectaculaire a laissé le pays sans défense face à l'érosion. Même les territoires classés en « zones protégées » n'échappent pas à la destruction : la grande forêt des Pins par exemple a perdu près de 12 000 hectares de forêt de haute qualité ; sa surface s'est réduite à 4 000 hectares. Le fait qu'il n'existe pas de loi permettant de conférer des droits de propriété foncière indiscutables, conjugué à une forte pression démographique (qui a augmenté les cultures sarclées requérant une forte intensité de main d'œuvre au détriment des cultures à forte intensité de terres, telles que des plantations d'arbres fruitiers) sont les principales causes politiques et économiques de cette situation catastrophique.

### Beaucoup d'expertises – peu de réalisations

Les premiers projets d'aménagement des bassins versants, de reboisement et de conservation des sols, apparus dans les années 1940 à 1980 se sont souvent soldés par des échecs car ils accordaient la priorité à l'aspect physique du processus ; le problème était considéré comme un problème technique auquel il fallait apporter des solutions techniques.

Depuis les années 1980, une approche plus réaliste cherche à intégrer le monde agricole avec ses

motivations sociales et économiques. Elle dépasse le seul cadre de la conservation des eaux et des sols ; elle considère le reboisement comme un facteur de développement rural. L'ensemble du territoire a été cartographié et les travaux d'expertises ont permis d'élaborer un nombre impressionnant de programmes d'actions.

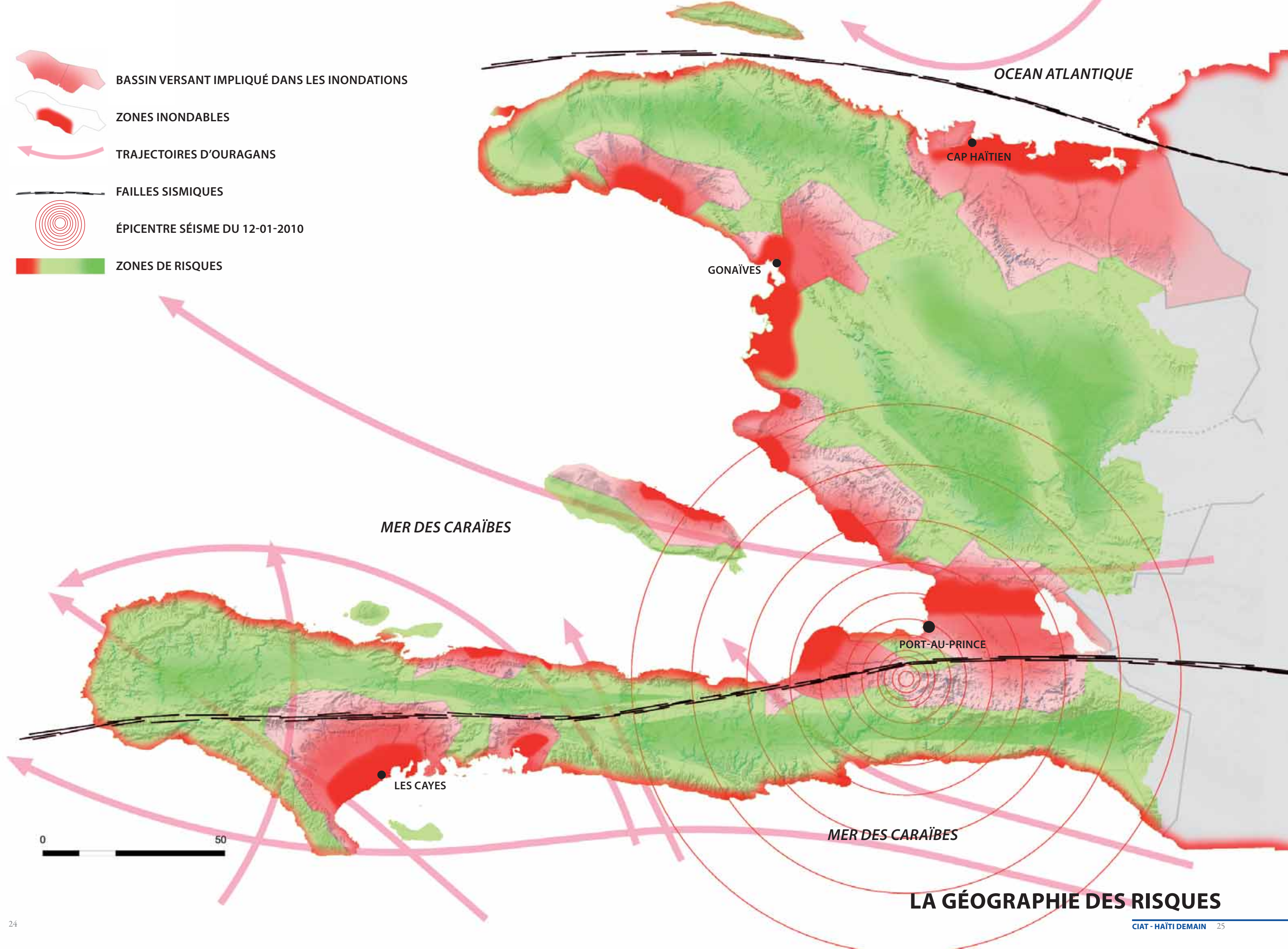
Sur le terrain, cette masse de connaissances sur ce qu'il faudrait faire est en total décalage avec les réalisations concrètes. Il n'existe toujours pas, par exemple, de modèle d'un traitement réussi qui pourrait servir de référence.

Le choc du séisme doit mobiliser le Gouvernement, le Parlement et les donateurs pour éliminer les nombreux « ralentisseurs » qui gangrènent les bonnes volontés. Il faudrait aussi mettre le monde paysan au cœur du dispositif. Seuls une démultiplication des actions et un intérêt mutuel peuvent venir à bout d'un tel chantier.

### La déforestation, emblème d'une situation catastrophique

Le taux de couverture forestière d'Haïti est aujourd'hui de moins de 2% (contre 47% en République Dominicaine), tous types confondus (mangroves, forêts sèches, réserves forestières, parcs naturels). 30 millions d'arbres sont coupés annuellement pour couvrir 70% des besoins énergétiques, sans que parallèlement aucun projet de reboisement ne vienne les régénérer.

A court terme, l'existant doit être conservé avant tout. Parallèlement, il faut faire en sorte que les arbres plantés représentent une valeur patrimoniale alors qu'actuellement, leur valeur provient de leur transformation en charbon.

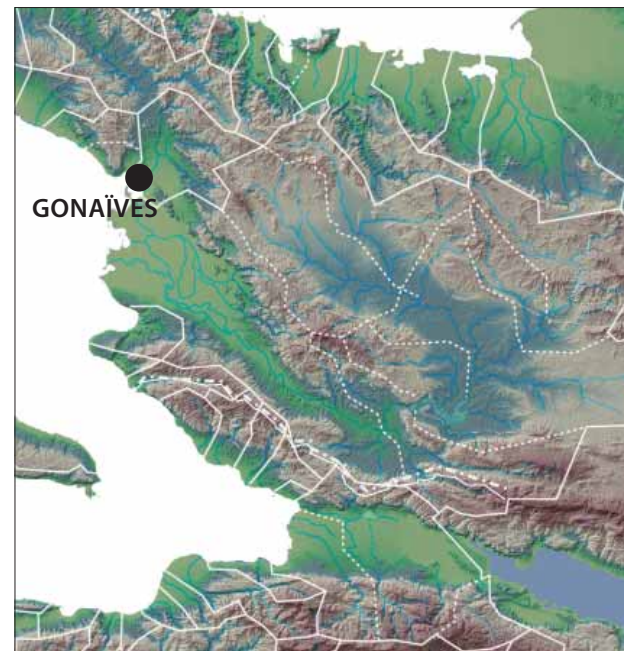


## LE CAS DES GONAÏVES

Cette ville symbole de l'indépendance est devenue au fil du temps la victime de la dégradation écologique des bassins versants. 300 000 personnes vivent au débouché de cet immense collecteur d'eau que représente la vallée de l'Artibonite.

Les photos des inondations de 2008 montrent l'ampleur d'un désastre qui se reproduira. Les images actuelles montrent aussi une ville qui n'arrive pas à se débarrasser des traces de la boue qui s'est déversée sur elle.

Le sauvetage de cette métropole, qui a reçu le plus de réfugiés après le séisme, est une cause nationale. Il devra être intégré dans une vision plus large : celle du traitement des bassins versants et d'un nouveau développement des plaines agricoles.



BASSINS VERSANTS DE L'ARTIBONITE



# 6

## LA GESTION INTÉGRÉE DES BASSINS VERSANTS

### UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT

Le terme « gestion des bassins versants » est un concept qui a beaucoup évolué au fil du temps. D'un sujet technique, il est devenu tout un programme avec de multiples facettes visant à créer une cogestion de la ressource. L'idée de base est que les arbres jouent un rôle fondamental dans la conservation des sols, la préservation des ressources en eau et des écosystèmes. Pour cette raison, le reboisement ne peut avoir de véritables impacts s'il n'est pas inséré dans un plan de développement économique et social et si des dispositions ne sont pas prises pour remplacer le bois de feu, le charbon de bois et le bois de construction par des matériaux de substitution. Dans ce pays, où 80% du territoire est situé dans des zones à forte pente, les mauvaises pratiques culturelles créent des dégâts considérables en faisant disparaître la terre végétale, aggravant ainsi le risque en milieu urbain. Les dégâts annuels tous risques confondus sont évalués à 1,6 milliard USD.

*Inscrire la politique des bassins versants dans une vision ambitieuse en termes d'aménagement du territoire.*

Pour casser cette spirale, le bassin versant doit faire l'objet d'un traitement autour de certaines filières agricoles comme le café, le cacao, la plantation d'arbres fruitiers pour créer de nouvelles richesses.

Ces projets doivent impérativement être adossés à un plan de gestion piloté par des structures locales (organismes de bassin). Ce processus demandera une durée de 10 ans pour être durablement installé.

*Traiter comme priorité absolue la question de l'énergie domestique pour en finir avec la déforestation.*

Pour faire de la gestion et de l'aménagement des bassins versants le symbole de la restauration du territoire, deux mesures complémentaires méritent d'être inscrites dans le programme de reconstruction :

Faire baisser la valeur des arbres coupés en mettant à la disposition de 700 000 familles des équipements de cuisson alimentés au gaz propane; parallèlement les installations des boulangeries, distilleries et blanchisseries doivent être modifiées.

Ce programme devrait être achevé à la fin de la période de « l'urgence transitionnelle » et bénéficier de crédits liés à la reconstruction du pays. Aucune politique de reboisement n'est durable sans une politique ambitieuse en matière d'énergie.

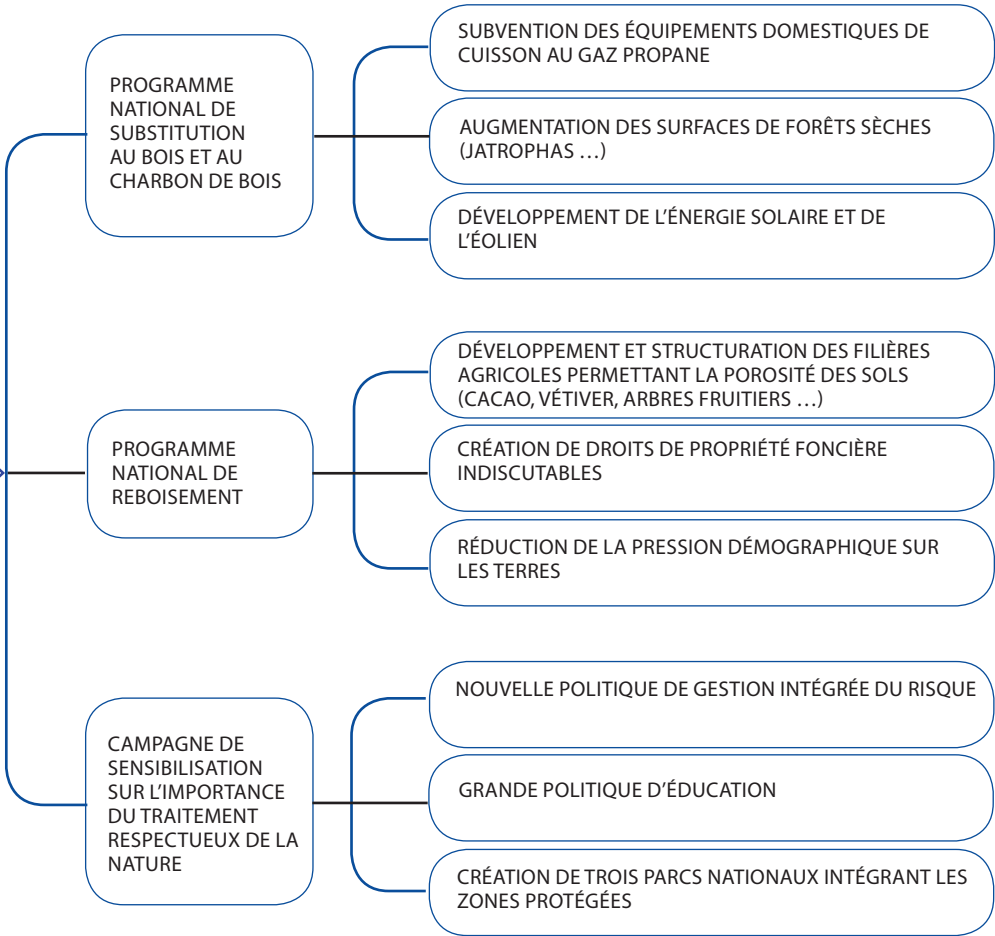
*Trois parcs nationaux mis sous l'autorité des plus hautes instances de l'Etat.*

Modifier la politique de protection des zones naturelles. Les zones protégées actuelles doivent être sanctuarisées et gardées par une police environnementale. Mais cette mesure doit être amplifiée pour marquer les esprits par la mise en place de trois grands parcs nationaux sur le modèle de la République Dominicaine.

Ces parcs englobent les plus beaux paysages au Nord et au Sud du pays et donnent un signe fort sur la volonté de reconstruire le système naturel du pays. Dans l'attente d'une réforme des structures de l'Etat, ces trois grands parcs devraient être directement rattachés aux plus hautes autorités de l'Etat.

UNE CHAÎNE VERTUEUSE  
ASSOCIÉE AUX STRATÉGIES  
DE RECONSTRUCTION

INONDATIONS  
DÉFORESTATION  
GLISSEMENTS DE  
TERRAINS

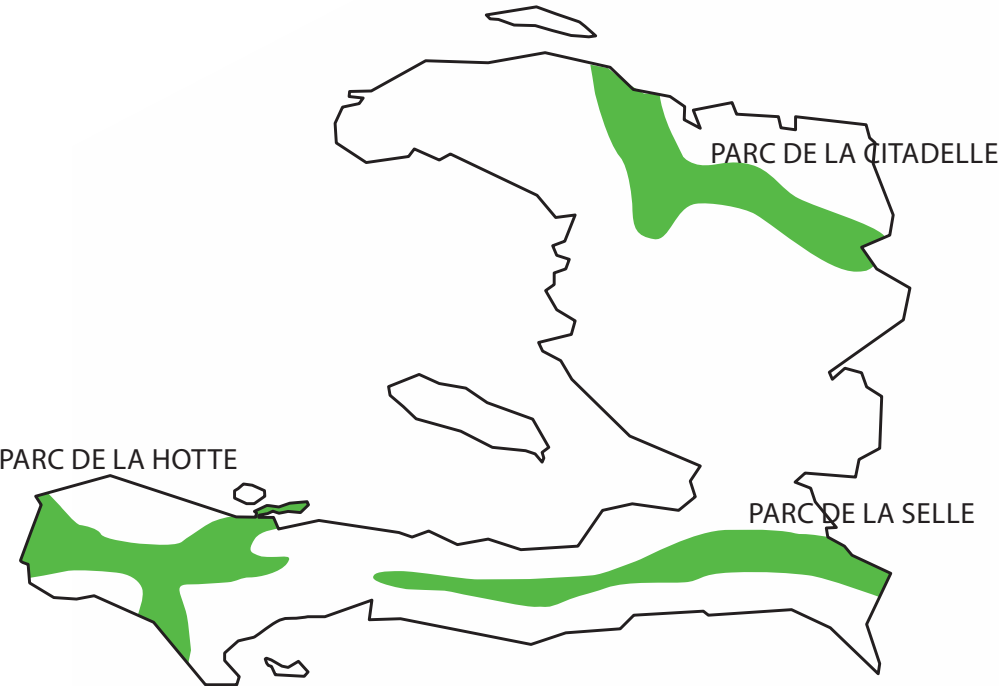


Subventionner l’achat d’un kit propane et fixer le prix de cette énergie domestique est un acte essentiel pour stopper la consommation de charbon de bois. Associer cet usage quotidien au téléphone portable est une évolution intéressante vers un principe de mobilité compréhensible pour tous.

| L'URGENCE VITALE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | L'URGENCE TRANSITIONNELLE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | LES PROJETS STRUCTURANTS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | LE TEMPS GÉNÉRATIONNEL                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Les grandes annonces en matière environnementale</li><li>• Importation de charbon et de bois de construction</li><li>• Substitution des équipements de cuisson dans des maisons endommagées</li><li>• Utilisation d'une partie de Cash for Work pour des travaux environnementaux d'urgence</li><li>• Sanctuarisation des zones protégées en créant une police environnementale.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Institution de droits de propriété indiscutables</li><li>• Mise en place du programme national de substitution au charbon de bois</li><li>• Renforcement des structures publiques en matière d'agriculture et d'environnement</li><li>• Traitement des bassins versants prioritaires</li><li>• Campagne de sensibilisation de l'importance du reboisement.</li><li>• Lancement du système éducatif à tous les niveaux</li><li>• Études de programmation de trois grands parcs nationaux.</li><li>• Mise en plan de pépinières et production de plantules</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Traitement des bassins versants liés aux parcs nationaux.</li><li>• Développement d'une industrie du tourisme dans les zones protégées.</li><li>• Protection des ouvrages issus du programme de reconstruction</li><li>• Mise en place des structures de gouvernance décentralisées des zones traitées.</li><li>• Mise en place progressive des parcs nationaux sous l'égide des plus hautes instances de l'Etat.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Atteindre un niveau de boisement identique à la République Dominicaine : 50%</li><li>• Faire de l'activité agricole une économie prospère.</li><li>• Atteindre un niveau de développement permettant de réduire très sensiblement la vulnérabilité du pays aux phénomènes naturels.</li></ul> |

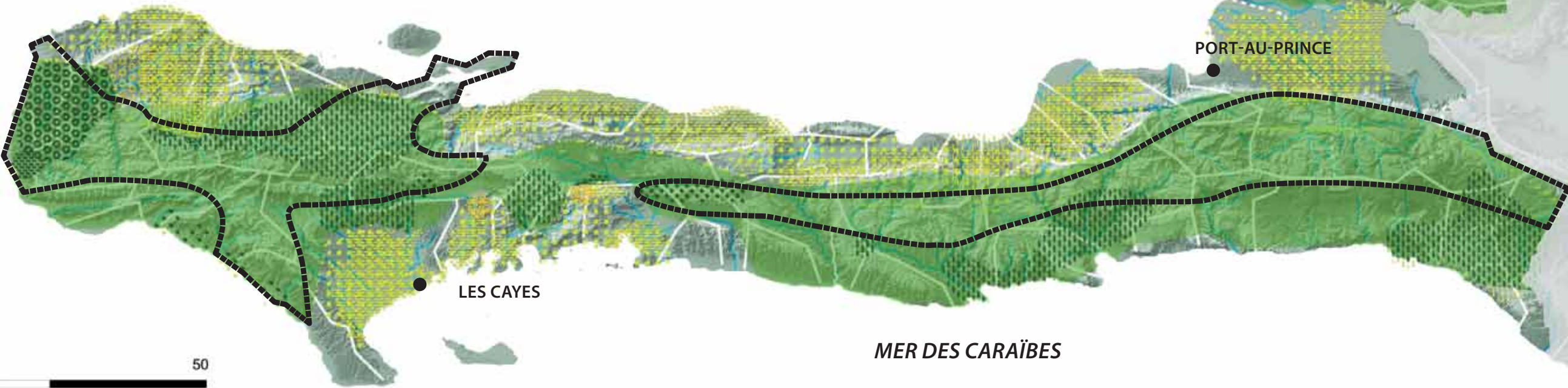


LOCALISATION DES 3 PARCS NATIONAUX



- PLAINE AGRICOLE ETAT PROJETE
- PLAINE AGRICOLE ETAT ACTUEL
- ZONE A REBOISER
- CULTURE CACAO & CAFE
- LIMITE PARCS NATIONAUX

MER DES CARAÏBES



LE PROJET FORESTIER ET AGRICOLE

*Construire des réseaux de villes pour mutualiser les équipements et les services et enrayer la constitution de grandes concentrations urbaines.*

*Associer dans un même projet économique et sur un même territoire l'agriculture et les industries de transformation.*



BOUCLE DU CENTRE ET DE L'ARTIBONITE



RANDSTAT HOLLANDAISE

# 7

## LES CITÉS EN RÉSEAU

Le développement du réseau routier va progressivement réduire les temps de parcours et les rendre plus fiables. Cette maîtrise du temps autorisera une répartition plus rationnelle des fonctions urbaines sur le territoire. Elle permettra aussi de générer des modèles urbains sortant de la logique de prolifération des villes à partir de leur centre. Ce processus a progressivement asphyxié Port-au-Prince en multipliant les problèmes sociaux et sanitaires. L'assainissement, l'espace public, les services et les équipements n'ont pu suivre cette extension anarchique de la population.

Le développement de la mobilité associé au développement rapide des moyens de communication virtuels vont changer les comportements des habitants. Les villes en réseau sont un modèle contemporain intéressant quand les territoires s'y prêtent.

La « boucle » du Centre et de l'Artibonite peut être pensée sur un tel modèle à l'image d'une sorte de « Randstad haïtienne ». En Hollande, à une échelle comparable, plus de 7 millions d'habitants sont disposés le long de cette cité linéaire presque continue entourant une grande plaine agricole.

Autour des plaines du Centre et de l'Artibonite, des ensembles habités pourraient être conçus à partir des villes existantes, en bénéficiant d'un réseau d'équipements et de services hiérarchisés et répartis dans les différents secteurs urbains.

L'ouverture sur la mer aux Gonaïves, à Cap-Haïtien et à Saint Marc, les universités à proximité de Mirebalais et Saint Michel de l'Attalaye, les marchés et les gares routières répartis sur les nœuds d'échanges principaux et tous les autres équipements (santé, administration, écoles, etc.) seraient mutualisés à une échelle permettant leur optimisation. Un transport collectif fiable et cadencé circulerait sur cette boucle dans les deux sens selon une vitesse commerciale garantie, en faisant le lien avec les transports traditionnels mieux structurés dans chaque ensemble urbain.

Sur cette base d'équipements communs, on peut imaginer cinq conurbations développées sur des distances de 30 km environ (tous les services seraient à moins d'une demi-heure des lieux résidentiels).

Ces ensembles seront conçus à partir des villes existantes :

**Les Gonaïves**, en allant vers Marchand Dessalines serait le premier ensemble. Sa réalisation permettrait de dynamiser les Gonaïves et d'abord autrement la question de la vulnérabilité de la ville ;

**Saint Marc**, Pont Sondé et Petite Rivière formeraient le deuxième ensemble urbain ;

**Mirebalais** et La Chapelle auront un rôle particulier en contact direct avec Port-au-Prince et sur la route menant à Santo Domingo. Cette localisation et la présence d'une nouvelle université en feront un secteur particulièrement attractif.

**Hinche** et Pignon formeront les cités de la plaine centrale.

**Saint Michel de l'Attalaye** et Saint Raphaël au Nord compléteront ce dispositif qui intégrerait une seconde université.

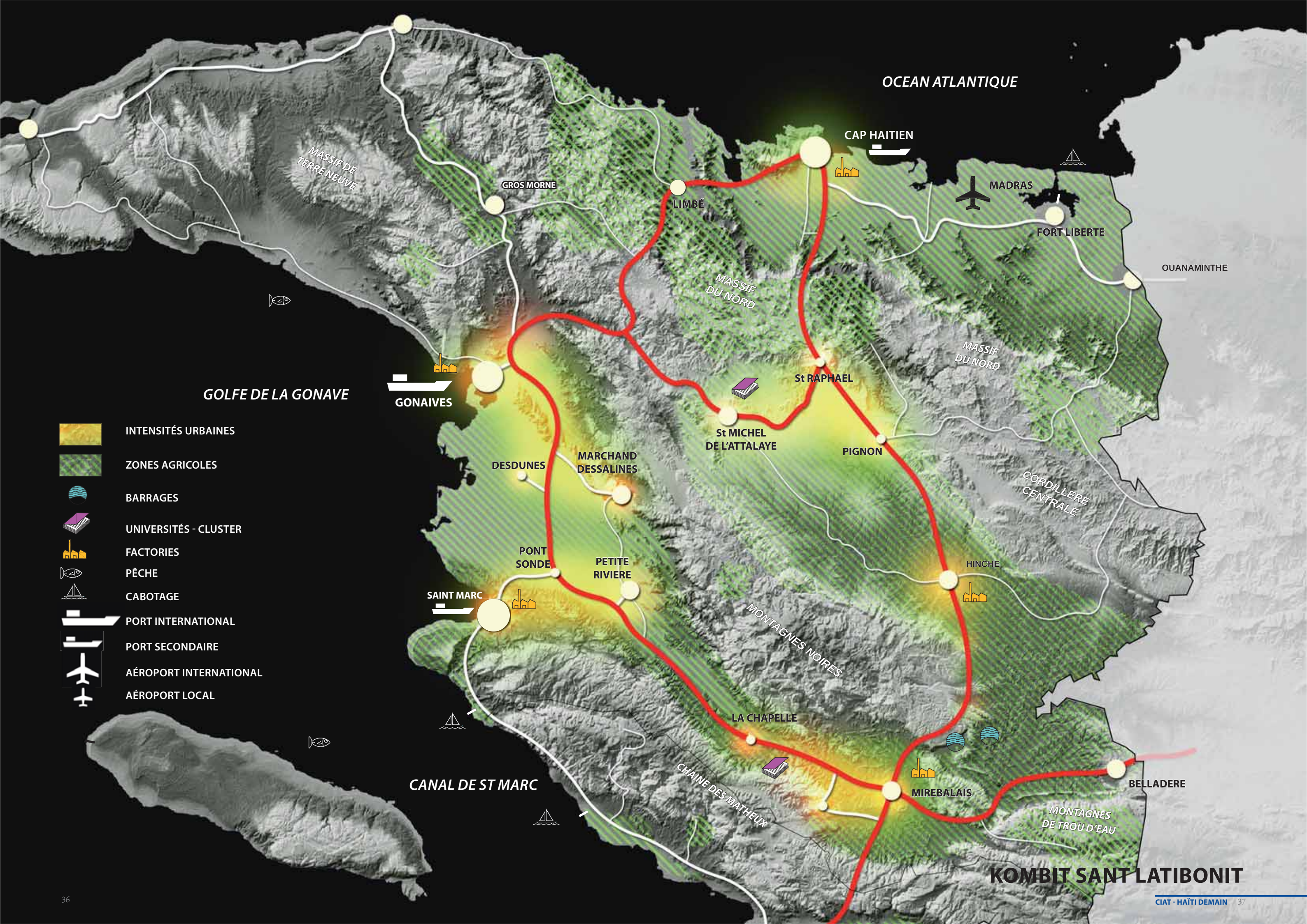
La boucle, connectée par deux grands axes au **Cap Haïtien**, est de nature à donner à la capitale du Nord une véritable dimension caribéenne.

Les plaines du Centre et de l'Artibonite sont les grandes régions agricoles et d'élevage d'Haïti. Un dispositif urbain nouveau, reposant sur une route connectée aux ports de conteneurs des Gonaïves, de Cap Haïtien et de Port-au-Prince (quand ce dernier sera déplacé vers l'Ouest) rejoignant facilement la République Dominicaine, permettrait de créer des zones attractives destinées aux industries de transformation. Disposer ensuite un ensemble de zones franches le long de ce parcours accélérerait son développement.

Historiquement, l'agriculture et les activités urbaines ont été dissociées en occasionnant un sous-équipement des plaines agricoles au profit des villes. Partout dans le monde, on cherche maintenant à mixer les économies industrielles et urbaines pour offrir aux populations un cadre de vie agréable et un même niveau d'équipement.

C'est le pari que l'on peut faire en Haïti pour développer les industries de transformation, moderniser et redynamiser l'agriculture tout en offrant un autre choix de vie aux populations qui se sont concentrées dans les villes, avec pour conséquence la création de grandes zones de pauvreté.

Après le séisme, les départements de l'Artibonite et du Centre atteignent une population de 2,6 millions d'habitants. Cette boucle de 300 km (en passant par Saint Michel de l'Attalaye) offre une grande marge de développement tout en restant proche de la nature et en évitant les grandes concentrations urbaines.



OCEAN ATLANTIQUE

CAP HAITIEN

MADRAS

FORT LIBERTE

OUANAMINTHE

GOLFE DE LA GONAVE

GONAIVES

St RAPHAEL

St MICHEL  
DE L'ATTALAYE

PIGNON

CORDILLERE  
CENTRALE

HINCHE

SAINT MARC

PONT  
SONDE

MARCHAND  
DESSALINES

PETITE  
RIVIERE

MONTAGNES NOIRES

LA CHAPELLE

CHAINE DES MATHEUX

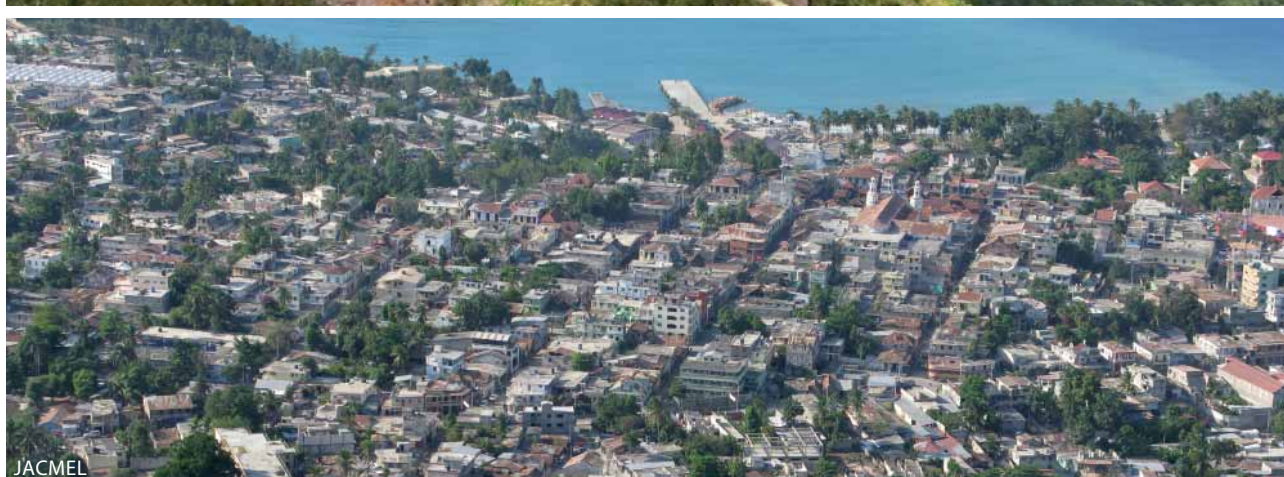
MIREBALAIS

BELLADERE

MONTAGNES  
DE TROU D'EAU

KOMBIT SANT LATIBONIT

- INTENSITÉS URBAINES
- ZONES AGRICOLES
- BARRAGES
- UNIVERSITÉS - CLUSTER
- FACTORIES
- PÊCHE
- CABOTAGE
- PORT INTERNATIONAL
- PORT SECONDAIRE
- AÉROPORT INTERNATIONAL
- AÉROPORT LOCAL



# 8

## LES ÉCONOMIES RÉGIONALES

Les infrastructures principales vont redessiner le territoire haïtien. Autour des nouvelles dessertes par les ports, les aéroports et les routes, des économies régionales vont pouvoir se renforcer et concrétiser un principe d'attractivité qui ne soit plus concentrée seulement à Port-au-Prince.

Cet objectif pour le futur trouve sa racine dans la nouvelle carte de répartition des populations constatée un mois et demi après le séisme :

**47% pour la région Nord**  
**29% pour la région Capitale**  
**24% pour la région Sud**

Ces poids relatifs de la population donnent déjà une indication pour une répartition possible des efforts d'aménagement du territoire dans le futur.

La phase de reconstruction va constituer un effet de levier dans ce sens, avec trois axes prioritaires :

- le traitement des zones sinistrées
- la prise en compte des 600 000 habitants qui ont trouvé refuge hors de la région capitale
- l'accélération des chantiers environnementaux et agricoles pour permettre la sécurisation des populations et des nouvelles infrastructures.

### La région Nord

On peut considérer que la région Nord, et particulièrement le Centre et l'Artibonite, constituera dans le futur la meilleure chance pour structurer l'économie nationale. C'est aussi le seul endroit où un modèle de développement original mixant l'agriculture, l'élevage et les activités de transformation peut être imaginé à partir de la structuration d'un réseau de villes moyennes.

La côte Nord (Port de Paix, Cap Haïtien, Fort Liberté, Ouanaminthe) est aussi une zone à fort potentiel de développement. Un nouvel aéroport international réalisé sur le site de Madras ouvrirait la possibilité de développer une zone touristique de grand intérêt conçue selon trois axes :

- le tourisme de masse mis en œuvre sur le secteur de l'habitation Dauphin, avec au centre la baie de Fort Liberté propice à la construction d'une grande marina d'hivernage pour les bateaux de plaisance
- le tourisme historique concentré autour de la citadelle et de Cap Haïtien

- le tourisme de nature et de découverte dans la zone située entre Borgne et Anse-à-Foleur, prolongée vers Port de Paix et l'Île de la Tortue.

Ces zones seraient le prolongement naturel des installations de la côte Nord de la République Dominicaine (Monte Christi et Puerto Plata).

La pointe du Môle Saint Nicolas est très bien placée pour la réalisation d'un hub maritime international de conteneurs, mais elle offre aussi un réel potentiel touristique.

### La région Capitale

Elle tirera naturellement profit de sa reconstruction et de sa modernisation. En effet, son poids, même réduit au profit des autres régions, restera considérable.

Dans la situation actuelle de réduction de la population, il n'y a pas forcément d'intérêt à imaginer de grandes extensions de la capitale. La reconstruction du centre est le premier enjeu, associée à la relocalisation des populations sinistrées (450 000 environ) dans de nouveaux quartiers fragmentés. Le véritable développement satellite au Nord doit être mis en œuvre sur le nouveau pôle urbain de Mirebalais, qui sera sans doute le lieu symbole de la décentralisation.

La côte des Arcadins débarrassée de la circulation lourde retrouvera aussi sa vocation touristique liée directement à la capitale.

### La région Sud

Sur la côte Nord de la péninsule, Miragoâne fera le lien avec le réseau de villes situées dans la zone d'influence de Port-au-Prince : Léogâne, Grand Goâve et Petit Goâve.

Les côtes Ouest et Sud, de Jérémie aux Cayes et à Jacmel, devraient redevenir l'espace d'excellence naturelle et agricole qu'elles étaient. Pour cela, la bande côtière devra être confortée et protégée par le traitement des massifs. La création de deux parcs nationaux, à partir des seuls massifs boisés existant encore, est pour cela une action préalable. La recomposition du paysage et la formation d'une police de l'environnement seront menées de front dans un tel cadre.

Cette côte Sud tournée vers la Jamaïque, le Sud de la Caraïbe et l'Amérique Latine peut retrouver sa place dans l'offre mondiale du « tourisme de nature ».

Il y a aussi la place sur cette côte pour un autre port. Des projets privés existent, qui sont peut-être viables dans le cadre d'un environnement restauré.

Le développement des filières de pêche est une action engagée autour d'un ensemble de villages côtiers. Elle devra être développée d'une façon rationnelle sur l'ensemble du littoral par des méthodes de pêche allant au - delà du plateau continental.







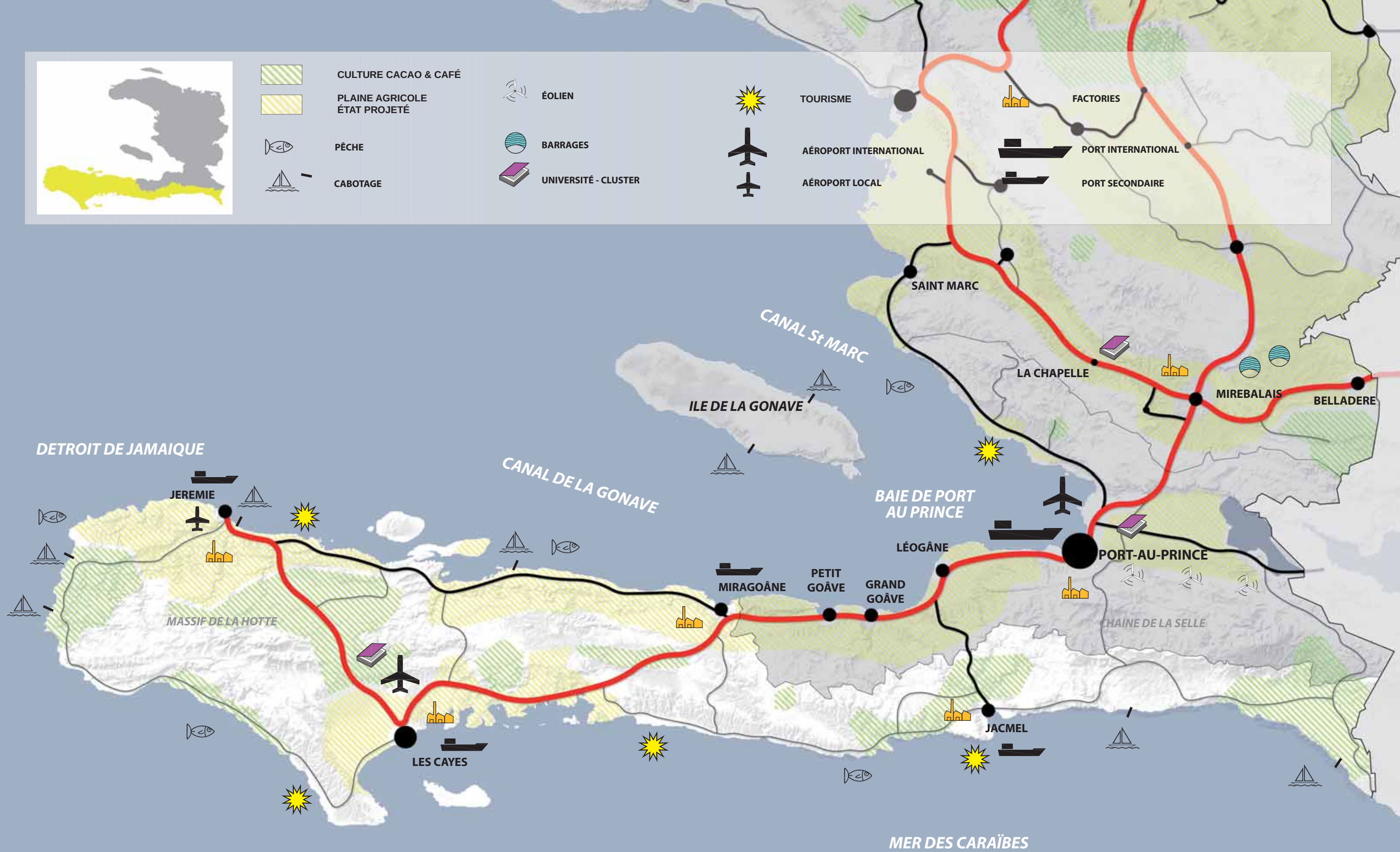
CULTURE CACAO & CAFÉ  
PLAINE AGRICOLE  
ÉTAT PROJETÉ

PÊCHE  
CABOTAGE

ÉOLIEN  
BARRAGES  
UNIVERSITÉ - CLUSTER

TOURISME  
AÉROPORT INTERNATIONAL  
AÉROPORT LOCAL

FACTORIES  
PORT INTERNATIONAL  
PORT SECONDAIRE





# 9

## LA QUESTION URBAINE

### *Adapter les démarches urbaines aux réalités du pays pour reprendre progressivement la maîtrise des villes.*

Le pays vit depuis de nombreuses années sur un mode où la survie prime sur toute autre considération. Le déboisement et sa cohorte de conséquences dramatiques en est l'expression première. L'afflux des populations vers les villes a eu ensuite pour effet d'accroître la bidonvilisation des territoires urbains. La nation comme les villes sont dans un processus de désintégration et dans un état de grande vulnérabilité.

Le royaume de l'informel et de l'absence de contrôle explique l'ampleur du drame actuel. Le séisme n'était pas inscrit dans l'imaginaire des haïtiens. Il agit maintenant comme un révélateur d'une situation générale.

« Plus jamais cela » est le slogan le plus entendu en ce moment. Il peut s'appliquer à la construction de nouveaux territoires urbains mis en œuvre dans le cadre de la reconstruction. Il peut s'appliquer à la reconstitution des zones « formelles » qui ont été démolies comme le centre de Port-au-Prince où une démarche de bonnes pratiques peut être envisagée.

La question sera plus compliquée pour tous les quartiers informels qui ont résisté au séisme mais qui présentent maintenant les mêmes lacunes qu'avant le 12 janvier.

Agir directement sur l'ensemble de ces territoires est une tâche insurmontable dans le temps court. Il faudra imaginer d'autres mouvements de population vers des régions développées dans le cadre d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire, pour pouvoir reconquérir ensuite les quartiers d'habitats indignes qui subsistent aujourd'hui.

Chaque type d'organisation du logement, depuis les bidonvilles jusqu'aux damiers des centres villes justifiera de trouver une méthode d'intervention adaptée. Depuis les modèles d'intervention indiens, comme ceux qui ont été adoptés pour la ville de Gujarat jusqu'aux plans d'aménagement urbain de type européen, il n'y aura pas une solution, mais un ensemble de solutions permettant de stabiliser la ville et réguler son développement.

Jusqu'au 12 janvier, le risque sismique ne faisait pas partie de la réalité haïtienne. Il faut maintenant le prendre en compte et c'est l'occasion pour tous d'entretenir un autre rapport à la modernité.

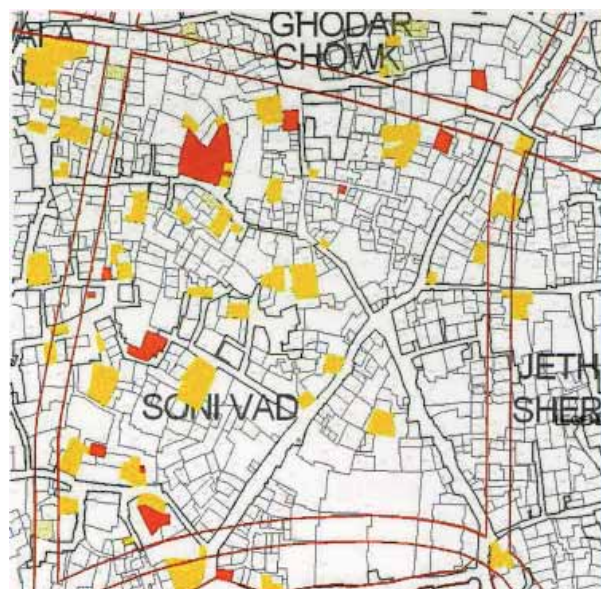
La reconstruction de Port-au-Prince sera le lieu de cette prise de conscience. Il faudra reconstruire selon des règles parasismiques garantissant l'avenir, mais surtout il faudra en finir avec le laisser-aller qui génère un habitat précaire installé sur des sites dangereux. Une politique du logement sera nécessaire et il faut l'entreprendre dans le cadre du chantier de réinstallation des familles qui ont perdu leur maison, qu'elles veuillent rester à Port-au-Prince ou qu'elles acceptent de vivre dans d'autres régions.

Par contre, les habitants des quartiers défavorisés ont le droit d'accéder à un niveau minimum de services de base, que l'on peut atteindre grâce des actions ponctuelles menées en partenariat avec eux. Les associations de quartier structurant la vie sociale sont les interlocuteurs qui peuvent donner un sens différent à « l'action urbaine » dans un contexte où le sous-équipement en moyens humains et financiers empêche de construire une véritable politique d'urbanisme. Les réactions des habitants, qui se sont organisés dans la crise par des comités d'urgence souvent spontanés, sont les prémices d'une telle organisation qu'il faut renforcer et à laquelle il faudrait donner un cadre légal.



### *Un principe de bonne pratique adapté à l'habitat défavorisé*

VILLE DE GUJARAT EN INDE  
AVANT



APRÈS



## LE FONCIER

### *Une question récurrente qui est devenue un frein à l'action et au développement des villes.*

Dans les différentes temporalités de la reconstruction, la mise en œuvre de chaque projet nécessite une action foncière qui dépendra fortement du contexte urbain.

#### **Les enjeux fonciers de l'urgence**

Sur les sites détruits par le séisme, l'Etat est amené à prendre rapidement position, pour autoriser ou non la reconstruction in situ, en fonction de la vulnérabilité aux risques sismiques et climatiques.

Derrière cette première priorité se profile immédiatement la question foncière. En effet, si un site est déclaré inconstructible, il faut trouver des terrains appropriés pour reloger les habitants. Dans ces actions d'urgence, la maîtrise du foncier ne doit pas être un obstacle, et dès lors qu'un site de relogement est trouvé, l'État doit pouvoir en prendre possession rapidement si nécessaire par une décision d'occupation temporaire. Bien entendu, un tel dispositif d'urgence ne peut se concevoir que si l'indemnisation des propriétaires est effective.

#### **Les actions foncières dans le monde de l'informel**

L'omniprésence de l'informel en Haïti, qui se traduit notamment par l'occupation foncière temporaire ou permanente, pose la question du droit des sols et des dysfonctionnements dans ce domaine.

Une part significative de la forme urbaine existante en Haïti provient en effet d'un mécanisme d'occupation informelle des terrains. Les habitants s'installent sans titres sur des terrains et y réalisent leur logement en auto-construction. L'Etat, faute de moyens de contrôle appropriés, n'a pas été en mesure d'empêcher cette occupation auto-organisée et illégale, alors que dans le même temps les propriétaires fonciers concernés restent généralement passifs.

Il en résulte une situation complexe, où se superposent des intérêts contradictoires, avec d'un côté les propriétaires officiels disposant de droits et de l'autre des habitants aspirant à être régularisés et à devenir propriétaires après 20 ans d'occupation de fait. Cette situation constitue un équilibre fragile, avec une tension sociale latente. Une rupture du statu quo privilégiant le droit, et donc les propriétaires officiels, au détriment des occupants informels, comporte un risque social certain. A l'inverse, le fait de régulariser l'occupation informelle pose la question de l'indemnisation des propriétaires.

Dans la période de l'urgence transitionnelle, un projet déclencheur comme la création de services publics dans des quartiers informels permettra de montrer aux habitants que l'Etat est bien présent, mais ne règlera pas cette question délicate, sur laquelle l'Etat aura à prendre position dans le temps de la reconstruction.

Dans un autre registre, les projets déclencheurs portant sur les lieux d'échange visent à canaliser l'occupation souvent anarchique du domaine public par les activités marchandes, et à redonner à la voirie un minimum d'efficacité dans sa fonction de transport. Ces projets nécessitent de disposer d'emprises foncières situées dans les villes pour créer des espaces d'échanges (marchés, gares routières). Il sera sans doute difficile de recourir à l'utilité publique dans ce cas et le foncier devra être acquis à l'amiable, avec éventuellement un dispositif de préemption urbaine en appui.

#### **Les projets dans un contexte urbain structuré**

Pour les projets déclencheurs tels que la création de pôles de développement, la réalisation de projets intégrés, la reconstruction d'un damier situé en centre-ville ou la reconquête de la bande littorale, les options en matière d'action foncière publique dépendent de la complexité du parcellaire et de la motivation des propriétaires fonciers concernés par l'opération.

Pour mettre en œuvre ces projets, la puissance publique pourra adopter plusieurs stratégies possibles:

- Partir d'une emprise foncière publique, et le cas échéant agréger des terrains complémentaires pour atteindre une taille suffisante. C'est typiquement la stratégie pour la mise en œuvre des pôles de développement dans les villes moyennes.

- Laisser l'initiative de la reconstruction aux propriétaires et imposer uniquement des directives d'urbanisme. Pour simplifier et accélérer la mise en œuvre, l'Etat peut de plus pousser les propriétaires à se regrouper dans une association foncière urbaine.

Eventuellement, l'Etat pourrait aussi décider d'intervenir ponctuellement, en acteur de substitution, lorsque des propriétaires souhaitent sortir de l'opération. Il rachèterait alors le foncier, avec l'option de devenir membre de l'association foncière urbaine ou de le porter temporairement avant de le revendre à un autre investisseur.

Ce mode d'intervention est adapté à une configuration foncière complexe de type quartier en damier.

- dans un registre d'intervention plus fort, l'État peut décider d'assumer un rôle de régulateur foncier: un outil opérationnel public assure alors le remembrement de toute l'opération et pilote une opération publique d'aménagement. Les propriétaires privés présents dans l'opération peuvent y rester et recevoir des droits à construire en échange de l'apport de leur terrain, ou sortir du projet moyennant compensation monétaire. Ce mode d'intervention est adapté à des projets intégrés ou d'une certaine envergure se déroulant sur une durée longue, comme la reconquête d'une façade littorale.

#### **Les infrastructures**

Compte tenu de leur durée de réalisation et s'agissant d'investissements publics, une anticipation foncière est possible, avec des outils simples :

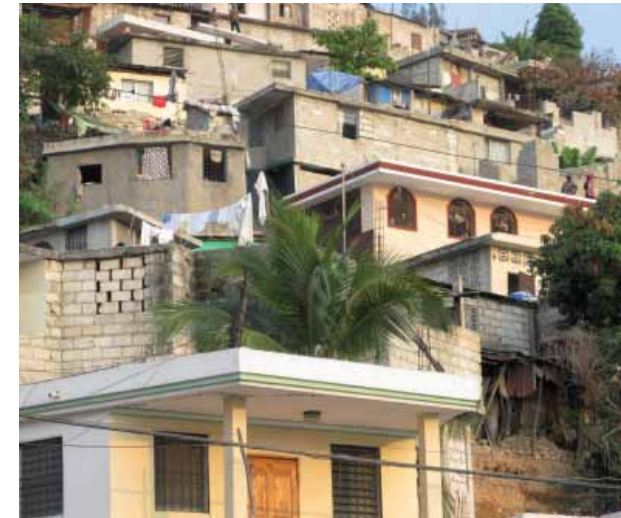
- L'inscription d'emprises réservées dans les documents d'urbanisme
- Un droit de préemption permettant de constituer les réserves foncières
- La déclaration d'utilité publique et l'expropriation

#### **Disposer de compétences en matière d'action foncière**

Que ce soit dans les actions d'urgence d'aujourd'hui, dans l'urgence transitionnelle des mois et années à venir, ou dans la mise en œuvre des projets d'infrastructures, l'Etat est et sera confronté à la problématique du foncier.

Il a donc besoin de se doter de compétences spécifiques; à cet effet, la création d'un outil public dédié à l'action foncière, organisé avec l'objectif d'une efficacité opérationnelle maximale, tout en capitalisant le savoir-faire, est une piste intéressante.

La mise en œuvre des projets pose de plus le postulat que l'Etat saura faire respecter un droit des sols lisible, basé sur le respect du domaine public comme de la propriété privée, et intégrant les prérogatives d'intérêt général.



# 10

## L'ESPACE BÂTI ET LES PROJETS DÉCLENCHEURS

Pour agir dans l'urgence générée par le séisme et selon des temporalités graduées, il faudra conjuguer cette démarche avec celle de « projets déclencheurs », permettant de mener des actions identifiées et maîtrisées.

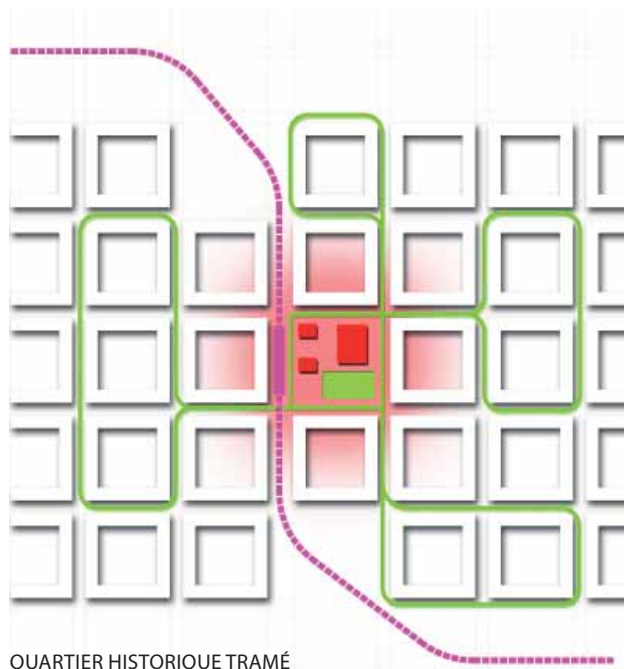
Ces projets poursuivent 3 objectifs :

- Matérialiser sur le terrain la présence de la puissance publique et créer des points de contact avec la population
- Apporter à la population un minimum de services pour éviter l'idée d'une reconstruction à deux vitesses.
- Constituer des chantiers pilotes ou prototypes, en incluant dans leur mise en œuvre une pédagogie des risques et des bonnes pratiques de construction.

Ces projets peuvent se situer à différentes échelles et poursuivre des objectifs différents. Ils seront répartis sur le territoire selon une programmation à établir. Les projets prototypes d'une telle démarche devront être associés à des sites touchés par le séisme.

Dans l'urgence et en restant lié à la notion de dommages qui est l'un des fondements de la reconstruction, les 7 chantiers suivants illustrent l'idée de ces projets déclencheurs :

- 1- Les lieux de rencontre et de sociabilité : points de services intégrés aux quartiers informels.
- 2- Les lieux d'échange : structuration des grands marchés et des pôles d'intermodalité dans les villes.
- 3- Les pôles de développement (un exemple) : le site du lycée de Léogâne.
- 4- Les projets intégrés : le secteur du parc de Martissant des mornes à la mer
- 5- L'urbanisme et l'habitat formel : reconstruction du « damier » de Port-au-Prince.
- 6- La question de la bande littorale : reconstruction de la frange maritime de Port-au-Prince.
- 7- L'architecture symbolique : reconstruction du Champ de Mars.



QUARTIER HISTORIQUE TRAMÉ



QUARTIER INFORMEL STABILISÉ

BIBLIOTECA PARQUE ESPANA\_GIAN CARLOS MAZZANTI, MEDELLIN



BIBLIOTECA LEON DE GRIEFF, GIAN CARLOS MAZZANTI, MEDELLIN



## 1 - LES LIEUX DE RENCONTRE ET DE SOCIABILITÉ

*Exprimer la présence publique dans les quartiers défavorisés.*

*Donner un cadre formel aux relations avec les représentants des habitants.*

Le premier type de projet déclencheur consisterait à concevoir un ensemble de micro-équipements collectifs insérés en bordure des quartiers défavorisés. Ils ont pour objectif d'apporter aux populations un minimum de services collectifs, de construire les bases de maison des « comités de quartier » et d'installer la présence publique pour favoriser ensuite la transformation de ces quartiers. De nombreux exemples existent qu'il faudra adapter ensuite à chaque situation.

Au Maroc, dans les quartiers de logements sociaux, ce sont les fours à pain et les bains (Hammam) qui sont les équipements de base de ces programmes. En Colombie, à Medellín et Bogotá, ce sont de petites médiathèques qui sont associées à des lieux de service.

Dans les villes haïtiennes, des lavoirs publics relayés par des bornes fontaines et par des restaurants de rue bien structurés seraient des équipements nécessaires.

On pourrait aussi penser à intégrer systématiquement les points de distribution du propane et des cartes de téléphone portable. Une association avec les industriels de ces secteurs essentiels devrait être envisagée pour créer ces liens.

On peut ensuite penser à associer ces équipements à un plateau libre (un terrain de football) servant de lieu de sport et de fête, mais aussi de lieu de rassemblement dans les situations de crise.

Les locaux de la maison de quartier deviendraient alors des PC de crise naturels.

Des terrains de 8 000 à 10 000 m<sup>2</sup> associés à des bâtiments de quelques centaines de m<sup>2</sup> suffiraient à remplir ce rôle de points de références pour des quartiers défavorisés de plusieurs milliers d'habitants.

Pour tous ces projets, l'appui des associations de femmes sera recherché.

PLACE INTERMODALE, PUNTO DE ENCUENTRO, LAS AGUAS, BOGOTA





ROUTE NATIONALE 1 DANS LA TRAVERSÉE DE SAINT MARC



## 2 - LES LIEUX D'ÉCHANGE

*Construire de nouveaux lieux d'échange autour des marchés et des gares routières.*

*Associer ces projets aux nouveaux réseaux routiers en protégeant la fluidité du trafic.*

« La route est le salon du peuple » .

C'est une réalité physique et culturelle, les routes constituent l'espace public majeur du pays. Les transports collectifs nombreux et colorés rythment la vie de ces routes. Ils sont certes peu performants mais rendent un service adapté à une situation économique. Ils associent la mobilité à la sociabilité et à une esthétique pour constituer une culture et une tradition.

La constitution d'une classe moyenne ajoute à cette situation un autre paramètre : la fonction de « drive-in » attribuée à la route dans les secteurs urbains. Cette fonction d'échange commerciaux entre les automobilistes et les marchands arrive à son paroxysme aux abords des marchés jusqu'à la thrombose générale de l'espace.

Tous ces facteurs nient toute maîtrise du temps, un fait qui va s'aggraver avec l'augmentation de la motorisation individuelle et qui s'oppose physiquement à l'idée d'un développement économique maîtrisé sur le territoire.

Les plateaux routiers de 9 m qui président à la réalisation des réseaux inter-urbain majeurs répondent aux besoins dans la situation actuelle et il y répondront d'autant mieux quand des alternatives de parcours seront créées sur les axes majeurs du pays.

Par contre pour garantir sur les longues distances une vitesse réelle de l'ordre 50 à 60 km/h il faudra mettre en œuvre une politique systématique de contournement des villes.

Ce sera l'occasion d'un projet urbain basé sur le déplacement et la rationalisation des marchés associé à la création de gares routières et de pôles de services. Sans changer la logique des « TAP TAP » ce dispositif permettrait de mettre en œuvre des réseaux de bus à horaires fixes sur les grands axes d'échanges créés dans le cadre de la reconstruction.

LE MARCHÉ DE PORT AU PRINCE



POINT DE VENTE DE CARTES TÉLÉPHONIQUES





LE SITE DU LYCÉE

LE CENTRE DE LÉOGÂNE



LE LYCÉE DE LÉOGÂNE



### 3 - LES PÔLES DE DÉVELOPPEMENT

*Associer des programmes d'équipement et de service sur des sites stratégiques (3 hectares).*

*En faire des lieux symboliques de la reconstruction, intégrant la pédagogie des risques.*

De nombreuses écoles ont été détruites par le séisme. Il y a maintenant l'urgence et la nécessité de reconstruire ce réseau d'éducation à Port-au-Prince bien sûr mais aussi dans tout le pays pour équilibrer les services en fonction de la nouvelle carte démographique d'Haïti. C'est un préalable à toute hypothèse de régionalisation.

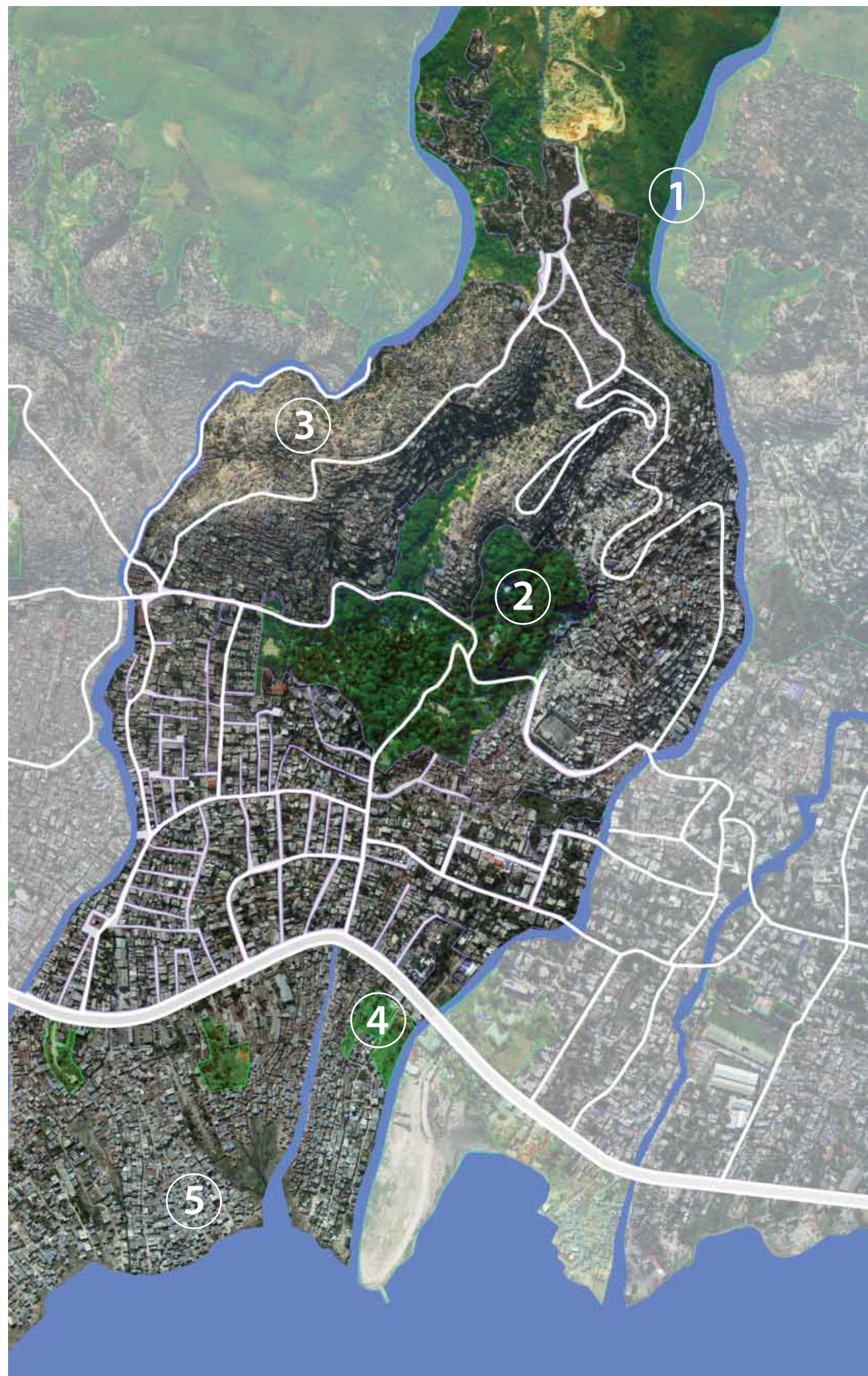
Si la construction des écoles est une première nécessité on peut aussi utiliser cette situation pour construire un nouveau réseau de lieux publics intégrant d'autres fonctions et devenant **les lieux de référence de la reconstruction et de la gestion des crises**.

La réduction de la vulnérabilité climatique sera longue et le pays doit vivre et se reconstruire en intégrant le risque. Les pôles de développement pourraient avoir comme mission complémentaire l'expérimentation et la diffusion du savoir dans une forme accessible à la population.

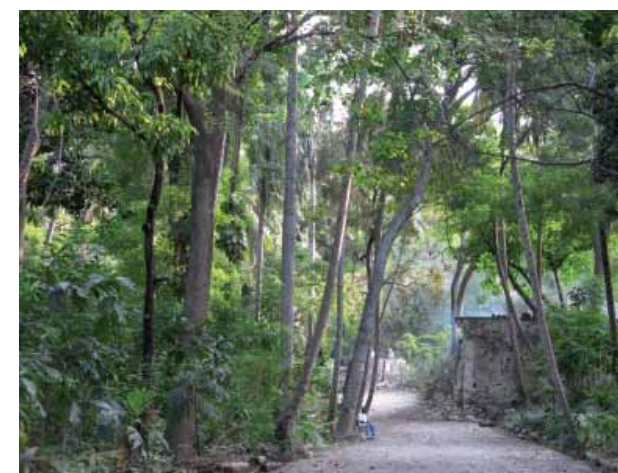
Le site du lycée de Léogâne construit par l'architecte Mangonès et détruit par le séisme peut être le prototype d'un tel dispositif public étendu ensuite aux principales villes du territoire.

Le terrain de 3 hectares, bien situé en bordure de la RN1 comprend encore des logements et un grand amphithéâtre qui ont résisté au séisme.

Il intègre aussi de beaux espaces plantés et un terrain de football transformé en site d'accueil pour un camp de toile. Ces lieux sécurisés intégrant des structures de télécommunication modernes et fiables et construits selon les règles de sécurité transmissibles à la population et aux constructeurs, pourraient être les vitrines de bonnes pratiques constructives. Ils affirmeraient dans le pays une maîtrise de la modernité indissociable d'un tel effort de reconstruction.



L'ANCIEN HÔTEL DE L'HABITATION LECLERC



LE PARC DE L'HABITATION



LES SECTEURS D'HABITAT ENTOURENT LES RAVINES DU PARC



#### 4 - LES PROJETS INTÉGRÉS

*Introduire dans des sites identifiés et maîtrisés la notion de projets concertés.*

*Associer des problématiques et des méthodologies adaptées à chaque type d'enjeu.*

Associer dans des projets pilotes les questions environnementales, sociales, culturelles et urbaines sera l'un des axes de la reconstruction. S'ils sont inscrits dans des périmètres bien définis et maîtrisés, ils peuvent servir de laboratoires méthodologiques et opérationnels pour la transformation urbaine.

Le site du parc de Martissant situé à l'ouest de Port-au-Prince exprime parfaitement cette famille de projets. Un décret d'utilité publique a déjà été promulgué autour du parc regroupant l'habitation Leclerc et les résidences Dunham et Mangonès.

La gestion de ce projet environnemental et culturel a été confiée à l'ONG FOKAL qui a géré la concertation pour le relogement des familles qui occupaient l'ancien hôtel.

La question maintenant serait de prolonger l'emprise du décret jusqu'à la mer pour développer le projet selon 5 axes de travail :

1. Le traitement hydraulique et paysager des mornes qui surplombent le parc.
2. L'aménagement de ce magnifique espace boisé qui témoigne à lui seul de la luxuriance oubliée de l'île par le saccage systématique des espaces boisés.
3. La restructuration des quartiers collinaires et des ravines qui entourent le parc
4. Le traitement spécifique de ce secteur de la route Nationale 2 que l'on peut resituer dans le cadre général de l'amélioration de la sortie ouest de Port-au-Prince.
5. L'éradication de l'habitat indigne qui occupe une ancienne décharge sur la bande côtière et le réaménagement de ce secteur.

Une ou plusieurs structures d'exécution pourraient dans un temps maîtrisé (10 ans) mener à bien la transformation de cette zone d'aménagement concertée.



PORT AU PRINCE : OCCUPATION DES COEURS D'ÎLOT AVANT LE SÉISME



LE DAMIER DE JACMEL



LE DAMIER DE JÉRÉMIE

## 5 - LES CENTRES VILLES

*Restaurer les centres villes.*

*Utiliser la reconstruction du damier de Port-au-Prince comme laboratoire méthodologique.*



Les damiers orthogonaux sont les symboles de la structuration historique des villes. Celui de Port-au-Prince s'est progressivement paupérisé. Certaines rues étant envahies par des corporations comme c'est le cas pour les garagistes. C'est maintenant un champ de ruines peu de bâtiments ayant résisté au séisme.

Un urbanisme maîtrisé inscrit dans un parcellaire identifié peut exprimer dans ces situations l'esprit d'un renouveau urbain.



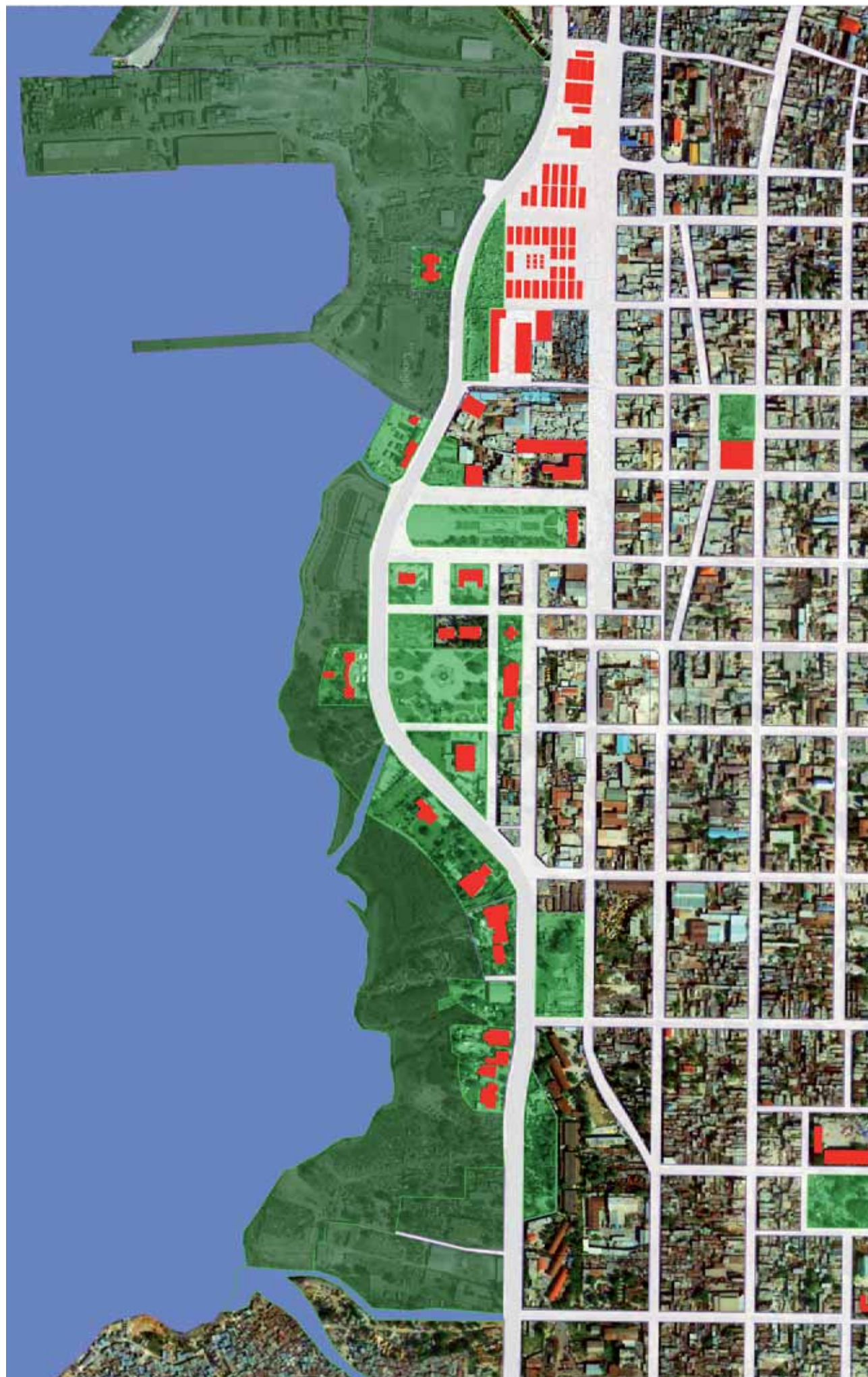
C'est l'occasion de fixer les règles d'un grand projet urbain réalisé rapidement, établi par une maîtrise d'ouvrage unique et associant les propriétaires des terrains dans une structure adaptée en leur laissant le choix de céder leur bien ou de le valoriser dans le cadre d'un projet collectif.

La maille régulière des rues de 15m de largeur orientées Nord Sud et Est Ouest devrait être conservée mais ces rues doivent être équipées de façon diverses depuis les voies piétonnes jusqu'aux rues passantes. L'esprit de cette nouvelle cité sera donnée par la proportion des façades limitées sans doute à 3 niveaux avec un rez-de-chaussée haut bordé par une arcade continue. Ce rez de chaussée sera divisible en fonction des besoins commerciaux.



Les cœurs d'îlots remplis au fil du temps devraient être libérés pour aménager des jardins et des passages sur lesquels pourraient s'ouvrir des bâtiments légèrement plus hauts 5 à 6 niveaux n'impactant pas le front des rues mais apportant la diversité physique et fonctionnelle à la ville. Certains cœurs d'îlots pourraient aussi être restructurés pour accueillir selon des règles claires et en toute sécurité les corporations qui ont progressivement occupé les rues.

Certains îlots devraient être repensés pour intégrer des squares publics ou des équipements collectifs. La reconstruction du damier de Port-au-Prince serait ensuite le support pour une vaste réflexion sur la restauration et la mise à niveau des centres d'un réseau de villes historiques : Les cayes, Jacmel, Port-au-Prince, Port de Paix, Cap Haïtien, etc.



LA COTE DE PORT-AU-PRINCE



LE PARC DU BICENTENAIRE



LES CAYES



SAINT MARC

## 6 - LA QUESTION DE LA BANDE LITTORALE

*Rétablir des liens physiques et écologiques avec la mer.*

*Reconquérir la bande littorale en commençant symboliquement par la capitale.*

La question des fronts de mer se pose dans toutes les villes. La population haïtienne tourne le dos à la mer et a négligé cette façade jusqu'à en faire un nouveau drame environnemental.

Le parc du bicentenaire après la dernière guerre a été la dernière tentative pour reconquérir cette façade. L'extension du Port et la bidonvilisation générale de la bande côtière a détruit ces efforts. Le rapport à la mer va forcément évoluer. La diaspora Haïtienne induit d'autres comportements par une relation liée à l'idée des vacances. La jeune génération de plus en plus mondialisée par les moyens de communication virtuelle intégrera naturellement d'autres standards de vie.

La reconstruction de Port-au-Prince et de son centre ne peut pas se faire sans aborder cette question de façon radicale. La ville doit à nouveau s'ouvrir sur la mer.

La réhabilitation des quais du port est une nécessité mais son déplacement vers le secteur de l'île à Cabris doit être étudiée en même temps que la restauration des quais.

Ces plateformes libérées offriront pour l'avenir une zone d'aménagement nouvelle à traiter bien sûr en fonction d'une évaluation claire de la prise en compte des risques sismiques.

Le déplacement ou la forte restructuration du marché doit s'intégrer dès maintenant à cette réflexion pour construire une promenade de bord de mer digne de la capitale d'un état. Depuis les terrains de l'alliance française jusqu'au quai sud du Port une réflexion d'aménagement doit être entreprise dès maintenant et menée dans le même temps que la reconstruction du damier.

Ce travail doit être l'occasion d'une réflexion générale sur la maîtrise de la façade littorale dans toutes les agglomérations de façon à éradiquer définitivement l'occupation des ces sites par un habitat indigne.



PALAIS PRÉSIDENTIEL



PALAIS DE JUSTICE



LE REICHSTAG À BERLIN, NORMAN FOSTER ARCHITECTE

#### légende du plan :

- 1- PALAIS PRÉSIDENTIEL
- 2 - PALAIS DES MINISTÈRES
- 3 - PALAIS DE JUSTICE
- 4 - DIRECTION GÉNÉRALE DES IMPÔTS
- 5 - HÔPITAL GÉNÉRAL
- 6 - CASERNES DES SALINES

PALAIS DES MINISTÈRES



## 7 - L'ARCHITECTURE SYMBOLIQUE

*Faire de la qualité architecturale et technique (maîtrise parasismique) un symbole du renouveau du pays.*

*Utiliser la reconstruction du Champ de Mars comme vitrine de cette politique.*

Le Champ de Mars est le centre symbolique de l'Etat. La destruction a touché tous les bâtiments publics, le palais présidentiel, les ministères, le parlement, le palais de justice, la DGI, la cathédrale et bien d'autres bâtiments.

A cette échelle, c'est une véritable refondation qui est possible en réorganisant fondamentalement la structure de ce lieu.

L'espace public et une nouvelle conception du réseau routier seront les premiers actes de cette transformation. C'est l'architecture monumentale qui donnera ensuite son sens à la modernisation de l'Etat.

Le débat est lancé sur les principes de reconstruction du palais présidentiel. La masse imposante de ce monolithe blanc fait partie du lieu, bien qu'il ait déjà été reconstruit cinq fois au cours de l'histoire.

Faut-il le reconstruire à l'identique ou concevoir un projet complètement nouveau ? Dans tous les cas, ce sera l'objet d'un grand concours international et l'exemple qui peut à ce stade éclairer le débat est celui du Reichstag à Berlin où une coupole contemporaine est venue couronner le bâtiment historique réhabilité.

Au-delà de ce cas symbolique, le renouveau d'une politique architecturale dans la capitale comme dans tout le pays sera un acte fort de la reconstruction.

# 11

## QUELS OUTILS POUR LA RECONSTRUCTION ?

La vision prospective proposée dans le présent dossier conjuguée au travail d'évaluation des besoins après désastre (PDNA) permet d'aborder l'avenir en sachant d'où l'on vient et où on souhaite aller. Reste à savoir comment.

La création d'une ou plusieurs entités spécifiques est évoquée et il est vrai qu'un contexte aussi exceptionnel peut justifier la mise en place d'outils exceptionnels. La définition précise de cette ou ces entités sort du strict cadre du présent document mais un certain nombre de principes et quelques pistes d'organisation peuvent néanmoins contribuer à donner rapidement un socle à la future organisation.

### Quelques principes

Le processus de reconstruction doit être l'occasion de refonder et de renforcer l'Etat. Toutes les structures nationales impliquées dans la reconstruction doivent donc être pilotées par les autorités nationales.

Ce processus doit aussi permettre à la décentralisation de franchir une étape significative : les collectivités territoriales devront donc nécessairement y être étroitement associées.

Comme on l'a vu l'effort de reconstruction démarre dans l'urgence vitale (immédiat), suppose d'importantes réalisations dans le temps court (deux ans) et doit se prolonger dans le moyen terme (dix ans) et même le long terme (vingt ans). Toute structure mise en place doit intégrer à minima les trois premières temporalités et donc être rapidement effective et efficace mais aussi robuste et proactive.

L'effort de reconstruction suppose des moyens humains et financiers très importants dont une partie sera apportée par la communauté internationale. Il est souhaitable que ces moyens puissent être mis à disposition de façon très efficiente : procédures accélérées et harmonisées (fonds unique ou guichet unique). S'agissant des moyens financiers, l'ambition décrite dans le présent document dépasse très largement les capacités de l'aide sous forme de subvention. Ce constat et l'attente forte de nombreux acteurs à tous les niveaux de l'échelle sociale conduisent à imaginer un appui complémentaire sous forme de prêt selon des mécanismes à préciser. Pour être conséquent, l'Etat doit lui aussi prendre un

certain nombre d'engagements vis-à-vis des citoyens et des partenaires et mettre en place un dispositif lisible, transparent et efficace.

### Quelques pistes

En adéquation avec les quelques principes présentés ci-dessus, l'Etat haïtien doit se doter des outils adaptés aux contraintes des chantiers à mener

#### *Aménagement du territoire et développement régional :*

- conception et réalisation de grandes infrastructures routières, portuaires et aéroportuaires, ainsi que de grands équipements structurants en matière de santé et d'éducation
- conception et réalisation de zones d'activités économiques profitant du nouveau cadre d'aménagement et contribuant à son renforcement
- réalisation d'une partie de ces infrastructures et équipements en partenariat avec le secteur privé national et international

Pour atteindre ces objectifs, un fonds spécial d'aménagement du territoire pourrait être mis en place. Il flècherait de façon claire et volontariste un pourcentage des financements vers la province (avec si possible une progression dans le temps aboutissant à minima à un équilibre 50-50 entre la capitale et le reste du pays à horizon trois ans).

#### *Développement local*

- réalisation de projets déclencheurs au niveau des communes pour entraîner une urbanisation ordonnée, le développement des services de base à la population, l'amélioration de l'habitat, la protection et la mise en valeur des richesses naturelles et patrimoniales
- mise en place de structures de gestion adaptées à chacun de ces projets pour leur permettre de se maintenir dans la durée

Pour atteindre ces objectifs, un fonds de développement local pourrait être créé.

#### *Question du foncier*

Rien de sérieux ne pourra se réaliser sans une prise en compte de l'enjeu foncier. La question de l'absence de cadastre constituait déjà un handicap pour toute politique d'aménagement. Il faut y remédier par la mise en place rapide d'outils qui, dans un premier temps pourront être simplifiés. Ce travail, interministériel par nature doit être lancé rapidement par le CIAT.

La situation créée par le séisme dans la région de Port-au-Prince et dans plusieurs villes importantes rend par ailleurs possible le portage foncier de zones stratégiques par la puissance publique. Il ne faut pas manquer cette occasion de maîtriser la planification de leur aménagement et de leur développement futur.

Une agence foncière pourrait être créée dans cet esprit. Elle pourrait émerger, suivant la nature des projets, au Fonds spécial d'aménagement du territoire ou au Fonds de développement local

#### *Protection des espaces naturels et politique de reboisement*

- création de trois parcs naturels et mise en place simultanée d'une police de l'environnement
  - mise en œuvre d'une politique de reboisement
- Cette politique hautement stratégique pourrait être placée directement sous l'autorité du Président de la République et émerger aux deux fonds évoqués ci-dessus

#### *Education, formation, communication*

Le grand chantier de la reconstruction constitue le laboratoire en grandeur réelle de la réaction d'un Etat à une catastrophe naturelle de grande ampleur.

La culture du risque et la réduction des vulnérabilités serviront de référence si la mise en œuvre de l'ensemble des projets et programmes est accompagnée par une politique d'éducation et de formation ainsi que par une politique de communication

Ces quelques pistes permettent de dessiner les contours des outils opérationnels et de pilotage à mettre en place ou à consolider.

**Au niveau opérationnel**, afin de mettre en œuvre très rapidement et de façon cohérente l'ensemble du programme, une entité unique pourrait être créée dont la vocation serait :

- d'assurer la réalisation effective du programme national d'aménagement du territoire et de développement régional en mettant en œuvre directement ou avec l'appui des unités d'exécution existantes (UTE du MEF, UCE du MTPTC

notamment) le Fonds spécial d'Aménagement du Territoire

- d'accompagner les projets de développement local par une ingénierie spécialisée et par un appui aux ressources humaines locales en mettant en œuvre le Fonds de Développement Local. Pour ce volet, l'entité nationale devrait être fortement décentralisée dans sa structure et son fonctionnement.
- de contribuer à la création d'une agence foncière ou en assumant les missions d'une telle agence
- de préparer les conditions techniques et juridiques permettant de mettre en place dans les meilleurs délais les parcs naturels et la politique de reboisement
- de contribuer à la mise en place des politiques d'éducation, formation et communication

Une entité de ce type présenterait les avantages suivants :

- point d'entrée unique pour tous les bailleurs au niveau opérationnel pour réaliser le programme de reconstruction défini par le Président de la République et le Premier Ministre en accord avec les pays donateurs ;
- développement des outils institutionnels nécessaires à la mise en place de ce programme
- souplesse dans la mise en œuvre des projets ;
- moyens d'études et d'analyse de très haut niveau par la mutualisation ;
- pilotage de l'assistance technique extérieure ;
- faculté d'être rémunéré pour cette mission de maîtrise d'ouvrage déléguée ;
- lutte contre la corruption plus efficace par des audits externes et internes réguliers ;
- recrutement à des salaires internationaux d'Haïtiens de la diaspora ;
- création de compétences et de ressources nécessaire à un renforcement de l'Etat.
- vision pluridisciplinaire des projets ;
- possibilité de montage financier innovant (prêts, partenariat avec des privés...) ;
- possibilité de mener des opérations d'aménagement financées sur des prêts concessionnels à long terme.

**En matière de pilotage**, les responsabilités doivent être clairement assumées au plus haut niveau de l'Etat et du gouvernement.

L'ensemble du gouvernement doit ensuite être directement impliqué dans ce chantier d'envergure nationale. Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (éventuellement élargi) pourra ici, conformément à son mandat, jouer pleinement son rôle d'impulsion et de coordination ainsi que de lien avec les partenaires techniques et financiers pour la préparation à l'amont des décisions stratégiques à proposer.

12

MAQUETTE  
DES PROJETS

|                              | Investissement<br>USD | Urgence | Transitionnel | Structurant |
|------------------------------|-----------------------|---------|---------------|-------------|
| Routes                       |                       |         |               |             |
| Réseau principal             | à déterminer          |         |               |             |
| la route sud                 | à déterminer          | •       | •             |             |
| Port au Prince - Mirebalais  | à déterminer          |         | •             |             |
| Boucle de l'Artibonite       | à déterminer          | •       | •             |             |
| Réseau régional              | à déterminer          |         |               |             |
| Traversée de Port au Prince  | à déterminer          |         |               | •           |
| Région Nord                  | à déterminer          |         | •             |             |
| Région capitale              | à déterminer          |         | •             |             |
| Région sud                   | à déterminer          |         | •             |             |
| Réseau stratégique et Urbain | à déterminer          |         | •             |             |

|                                      |              |   |   |  |
|--------------------------------------|--------------|---|---|--|
| Ports                                |              |   |   |  |
| Réaménagement port de Port-au-Prince | à déterminer | • |   |  |
| Transfert du Port de Port-au-Prince  | à déterminer |   | • |  |
| Réaménagement port des Gonaïves      | à déterminer |   | • |  |
| Réaménagement port du Cap Haitien    | à déterminer |   | • |  |
| Port de Paix                         | à déterminer |   | • |  |
| Fort Liberté                         | à déterminer |   | • |  |
| Saint Marc                           | à déterminer |   | • |  |
| Miragoanes                           | à déterminer |   | • |  |
| Les Cayes                            | à déterminer |   | • |  |
| Jacmel                               | à déterminer |   | • |  |
| Ports de cabotage et Embarcadère     | à déterminer |   | • |  |

|                                            |              |   |   |  |
|--------------------------------------------|--------------|---|---|--|
| Aéroports                                  |              |   |   |  |
| Restructuration aéroport de Port-au-Prince | à déterminer | • |   |  |
| Madras - Cap Haitien                       | à déterminer |   | • |  |
| Les Cayes                                  | à déterminer |   | • |  |

|                                                |              |  |   |  |
|------------------------------------------------|--------------|--|---|--|
| Développement Régional                         |              |  |   |  |
| Centre universitaire de la Chapelle            | à déterminer |  | • |  |
| Centre universitaire de St Michel de l'Atalaye | à déterminer |  | • |  |

|                                                                                   | Investissement<br>USD | Urgence | Transitionnel | Structurant |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------|---------------|-------------|
| Environnement                                                                     |                       |         |               |             |
| Cash for Work pour plantation des zones agricoles                                 | à déterminer          | •       |               |             |
| Rattachement du traitement des Bassins Versants à la Présidence ou à la Primature | à déterminer          |         | •             |             |
| Subvention des équipements domestiques de cuisson                                 | à déterminer          | •       |               |             |
| Traitement de quatre bassins versants prioritaires                                | à déterminer          | •       |               |             |
| Conversion des installations artisanales ou industrielles                         | à déterminer          |         | •             |             |
| Renforcement du système de gouvernance public                                     | à déterminer          |         | •             |             |
| Organisation et structuration des filières agricoles                              | à déterminer          |         | •             |             |
| Mise au point d'un système éducatif                                               | à déterminer          |         | •             |             |
| Renforcement des sites protégés et extensions                                     | à déterminer          |         | •             |             |
| Traitement de tous les bassins versants à risque                                  | à déterminer          |         |               | •           |
| Création de trois parcs nationaux                                                 | à déterminer          |         | •             |             |
| Réformes constitutionnelles                                                       | à déterminer          |         |               | •           |

|                                                               |              |   |   |  |
|---------------------------------------------------------------|--------------|---|---|--|
| Questions Urbaines et Projets Déclencheurs                    |              |   |   |  |
|                                                               |              |   |   |  |
| Projets de reconstruction dans l'aire métropolitaine          | à déterminer |   | • |  |
| Acquisition de foncier stratégique                            | à déterminer | • |   |  |
| Reconstruction du Centre de Port-au-Prince                    | à déterminer |   | • |  |
| Reconstruction du Front de mer                                | à déterminer |   | • |  |
| Reconstruction du Champ de Mars                               | à déterminer |   | • |  |
| Reconstruction des quartiers des autres communes de l'agglo   | à déterminer |   | • |  |
| Projets structurants dans les quartiers d'habitat spontané    | à déterminer |   | • |  |
|                                                               |              |   |   |  |
| Projets dans les villes de province                           | à déterminer |   | • |  |
| Projets déclencheurs                                          | à déterminer |   | • |  |
| Acquisition de foncier stratégique                            | à déterminer | • |   |  |
| Structuration des grands marchés et des pôles d'intermodalité | à déterminer |   | • |  |
| Projets structurants dans les quartiers d'habitat spontané    | à déterminer |   | • |  |

**OBJECTIFS ET STRATEGIES  
TERRITORIALES  
POUR LA  
RECONSTRUCTION  
REPUBLIQUE D'HAITI**

Dossier réalisé par :



avec l'appui de :

**Bernard Reichen**  
Architecte-Urbaniste  
Reichen et Robert & Associés

**SETEC**  
Bureau d'ingénierie

**Dossier financé  
par la Banque Mondiale**



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

**CIAT**  
Comité Interministériel  
d'Aménagement du Territoire