SOLIDARITÉS INTERNATIONAL

architectes de l'urgence

CHRIST-ROI

UN SCHEMA D'AMENAGEMENT POUR UN QUARTIER PLUS ACCESSIBLE, SAIN ET ATTRACTIF

Novembre 2013



AVERTISSEMENT

Les opinions et tracés présentés dans les textes et cartes de la présente publication n'impliquent de la part de la Fondation Architectes de l'Urgence (FAU) aucune prise de position. La FAU s'est efforcée de retranscrire au mieux la réalité au travers les informations récoltées auprès de la communauté et des institutions au cours de l'exercice de planification.

REMERCIEMENTS

Ce schéma d'aménagement urbain a été produit grâce au soutien financier de l'Union Européenne (UE), dans le cadre du *projet intégré de reconstruction, d'aménagement urbain et de développement économique du quartier de Christ Roi*. Les opinions qui y sont exprimées ne doivent en aucun cas être interprétées comme étant celles de l'UE ou de ses États membres.

La FAU tient à remercier toutes les institutions qui ont contribué à la réalisation de ce travail et particulièrement :

La Municipalité de Port-au-Prince
Le Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales (MICT)
Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT)
L'Unité de Construction de Logements et de Bâtiments Publics (UCLBP)
Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) et ses différents services

Nous remercions également les partenaires**:**

Solidarités International (SI)
Entrepreneurs du Monde (EdM)

Ainsi que les membres de la communauté du quartier de Christ Roi.

La liste complète des collaborateurs apparaît à la fin de ce document.

CHRIST ROI,

UN SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT POUR UN QUARTIER PLUS ACCESSIBLE, SAIN ET ATTRACTIF

Ce travail a été réalisé par la **Fondation Architectes de l'Urgence**,

en partenariat avec **Solidarités International**

et financé par l'**Union Européenne** (UE).

Port-au-Prince, Novembre 2013.

SOMMAIRE

SOMMAIRE 1

TABLE DES ILLUSTRATIONS 4

SIGLES ET ACRONYMES 6

INTRODUCTION 7

CHAPITRE I : PRESENTATION DU CONTEXTE GENERAL 9

A. Cadre d'intervention 10

B. Méthodologie de travail 11

a. Des ateliers participatifs 11
b. Cartographie 11
c. Étude hydrologique et géotechnique 12
d. Un accompagnement constant de la part des institutions haïtiennes 12

C. Quels enjeux pour un schéma d'aménagement à Christ Roi ? 13

D. Les limites et caractéristiques géographiques et historiques du quartier de Christ Roi 15

a. Les limites de travail 15
b. Contexte géographique 15
c. Un développement non planifié 17
d. Un quartier informel au centre de la métropole 18

CHAPITRE II : RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX D'AMENAGEMENT DU QUARTIER DE CHRIST ROI 21

A. Des systèmes d'assainissement insuffisants et inefficaces 23

B. Des services urbains difficilement accessibles 24

C. Voirie et déplacements : des conditions de circulation difficiles 30

D. Une activité économique dynamique 36

E. Une vie de quartier dynamique 40

F. La problématique du logement, toujours prégnante plus de trois ans après le séisme 44

G. L'environnement et les risques : une vision déformée 48

CHAPITRE III : UNE STRATEGIE D'AMENAGEMENT CONSENSUELLE POUR LE QUARTIER 55

A. Du diagnostic à la stratégie, le processus d'une prise de décision politique 56

a. L'assainissement et l'accessibilité : un consensus au sein du quartier 56
b. Le choix d'une stratégie 57
c. La stratégie d'aménagement 58

B. Présentation des orientations d'aménagement 59

a. Rendre le quartier plus accessible 59
b. Améliorer la salubrité du quartier 60
c. Renforcer l'attractivité du quartier 61
d. Carte du schéma d'aménagement 62

C. Les outils au service de la stratégie de développement urbain 63

a. Un zonage au service des orientations d'aménagement 63
b. Le plan de prévention des risques 69

CHAPITRE IV : LES PROJETS AU SERVICE D'UNE STRATEGIE D'AMENAGEMENT **71**

A. Les projets pour rendre le quartier plus accessible **72**

B. Les projets pour renforcer l'attractivité du quartier **78**

C. Les projets pour améliorer la salubrité du quartier **82**

D. Les projets stratégiques **85**

a. 27 projets au service de la stratégie d'aménagement 85

b. Les projets déclencheurs : 3 projets aux multiples impacts 90

CHAPITRE V : PRÉCONISATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS **93**

A. Les couloirs et drainages **95**

B. Aménagement de la ravine **96**

C. Voirie et déplacements **99**

D. Espaces de loisirs et places publiques **102**

E. Organisation du commerce **103**

F. Réhabilitation et reconstruction de logement **104**

ANNEXES **108**

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figures

Figure 1: Les différentes densités de l'habitat au sein du quartier 17
Figure 2 : Les enjeux d'aménagement 56
Figure 3 : Les orientations d'aménagement pour le quartier 58
Figure 4: orientation n°1, rendre le quartier plus accessible 59
Figure 5: orientation n°2, améliorer la salubrité du quartier 60
Figure 6: orientation n°3, renforcer l'attractivité du quartier 61
Figure 7: Schéma de l'aménagement du site de Bas Norgues 92
Figure 8 : Organisation d'un couloir 96
Figure 9 : Exemple de coupe sur la ravine Nicolas. La voie carrossable à droite serait la rue Christ Roi 98
Figure 10: Coupe de principe d'une voie 100
Figure 11 : Exemple d'aménagement au niveau du pont Martin Luther King 102
Figure 12: Schéma de fonctionnement de l'auto-reconstruction encadrée 105

Cartes

Carte 1: Périmètre d'intervention et limites administratives 15
Carte 2 : Localisation de la zone d'étude 16
Carte 3 : Plan de quartier 19
Carte 4: Des services urbains à améliorer 29
Carte 5: Un cœur de quartier enclavé 32
Carte 6: Un quartier aux déplacements difficiles et dangereux 33
Carte 7: Un développement économique en extension 39
Carte 8: Une vie de quartier dynamique 43
Carte 9: Un quartier en reconstruction 47
Carte 10: Une population exposée aux risques naturels 51
Carte 11: Le schéma d'aménagement 62

Carte 12: Carte de zonage 68
Carte 13: Carte de prévention des risques 70
Carte 14: Projet d'amélioration de l'accessibilité et des déplacements 77
Carte 15: Un quartier attractif au cadre de vie amélioré 81

Photos

Photo 1 : La 1ère ruelle Nazon, cœur du quartier 7
Photo 2 : Atelier participatif 11
Photo 3 : Vue sur la zone dense du quartier 14
Photo 4 : Une maison sur la rue Christ Roi 24
Photo 5 : Kiosque à eau – Pont Christ Roi 25
Photo 6 : Rue Norgues – vue depuis le pont de bas Norgues 32
Photo 7 : Trottoirs occupés sur la rue Christ Roi 37
Photo 8 : Circulation encombrée de taptap au niveau du carrefour Samida 38
Photo 9 : Terrain de basket sur la rue Monplaisir 40
Photo 10: Abris transitoires en bord de ravine 44
Photo 11: Construction dans la ravine Nicolas 51
Photo 12: Les berges de la ravine, un potentiel d'espace pour améliorer le quartier 52
Photo 13: Détails urbains 94
Photo 14: La zone de Mayard vue depuis l'Est 108

SIGLES ET ACRONYMES

CHF: Change Housing Foundation

CIAT : Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire

CNIGS : Centre National d'Informations Géo-Spatiales

DINEPA : Direction Nationale de l'Eau Potable et de l'Assainissement

EDH : Electricité D'Haïti

EdM : Entrepreneurs Du Monde

FAU : Fondation Architectes de l'Urgence

GRET : Groupe de Recherches et d'Echanges Technologiques

LNBTP : Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics

MTPTC : Ministère des Travaux Publics, Transport et Communication

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

ONG : Organisation Non Gouvernementale

OSI : Organisation de Solidarité Internationale

PADF: Pan American Development Foundation

SEEUR : Service d'Entretien des Equipements Urbains et Ruraux

SGU : Service de Génie Urbain

SI : Solidarités International

SIG : Système d'Information Géographique

SMCRS : Service Métropolitain de Collecte des Résidus Solides

SPU : Service de Planification Urbaine

UCLBP : Unité de Construction de Logements et de Bâtiments Publics

UE : Union Européenne

URD : Urgence Réhabilitation Développement

INTRODUCTION

Conséquence du séisme du 12 janvier mais également d'une absence de maitrise de l'espace urbain, le quartier de Christ-Roi s'est développé de manière informelle et cela au cœur même de la capitale.

C'est dans la volonté de rompre avec ce phénomène que le schéma d'aménagement présenté ici a été commandé. Essentiel pour une gestion durable et rationnelle du territoire, le schéma d'aménagement est pensé pour accompagner les institutions haïtiennes, les organisations internationales et les habitants de Christ-Roi dans leur travail de reconstruction.

C'est pourquoi, qu'au-delà, d'un outil technique, ce document est avant tout l'expression d'une vision consensuelle du quartier à court, moyen et long terme. Aussi, les données et ambitions présentées ici ont été établies[1] en lien étroit avec la population, selon les recommandations techniques institutionnelles et sous la supervision d'un comité de pilotage[2].

Réalisé entre février et septembre 2013 par la Fondation Architectes de l'Urgence sur la base du diagnostic urbain participatif préalablement réalisé par Solidarités International, le schéma d'aménagement de Christ-Roi est un document unique dans l'histoire du quartier.



Photo 1: La 1ère ruelle Nazon, cœur du quartie

[1] Réhabilitation de quartiers, guide du professionnel :
Les étapes de la planification urbaine - CIAT - mai 2013.

[2] Comité de pilotage réunissant le Ministère des Travaux Publics, des Transport et des Télécommunications (MTPTC), l'Unité de Construction des Logements et des Bâtiments Publics ainsi que le Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire.

CHAPITRE I : PRÉSENTATION DU CONTEXTE GENERAL

A. Cadre d'intervention

Le gouvernement haïtien, premier acteur de la reconstruction des quartiers de la métropole de Port-au-Prince, a mandaté l'Union Européenne, pour la mise en œuvre d'un « *projet intégré de reconstruction, d'aménagement urbain et de développement économique du quartier de Christ Roi* ». La production d'un schéma d'aménagement est au cœur d'un projet financé par l'Union Européenne et composé de trois partenaires : Solidarités International (SI), chef de file du consortium, la Fondation Architectes de l'Urgence (FAU) et Entrepreneurs du Monde (EdM). Au sein de ce consortium, la FAU est chargée de la réalisation du schéma d'aménagement avec le concours et l'appui des institutions haïtiennes. SI, pour sa part, réalise le schéma d'assainissement qui fait partie intégrante de ce travail.

Ce document s'inscrit dans un cadre légal, définit par le CIAT, le MTPTC et l'UCLBP, et qui vise à encadrer les documents d'urbanisme produits sur le territoire haïtien. Ainsi, le cadre légal haïtien prévoit l'opérationnalisation du schéma d'aménagement en le rendant opposable aux tiers par décret municipal. C'est pourquoi, cet outil de gestion urbaine est destiné, en premier lieu, aux institutions gouvernementales et à la Mairie de Port-au-Prince. Démarche originale dans le contexte haïtien, la production d'un schéma d'aménagement permet de rompre avec la logique déterritorialisée de l'aide humanitaire d'urgence. Document de référence, le schéma d'aménagement doit faciliter le travail d'encadrement des processus de construction/reconstruction afin qu'ils s'inscrivent dans une vision stratégique d'aménagement du territoire.

Ainsi, l'objectif majeur de ce schéma est de proposer une stratégie d'intervention urbaine, approuvée par le gouvernement, et définie suite à un processus de réflexion et de planification communautaire. Par la production et la centralisation d'une information souvent difficilement appréhendable, ce travail doit également permettre de mieux comprendre les quartiers informels afin d'améliorer la qualité des interventions des acteurs présents dans la zone ou désirant y intervenir.

Forte de ses compétences et de son expérience en ingénierie civile et architecture, la FAU propose en fin de document une série de préconisations techniques pour les projets identifiés comme prioritaires et susceptibles de jouer un rôle de levier pour le développement du quartier.

B. Méthodologie de travail

Le manque de données fiables et à jours, inhérents au travail dans les quartiers informels, implique une méthodologie de travail spécifique pour produire les données cartographiques, statistiques et techniques nécessaires.

a. Des ateliers participatifs

L'implication de la population du quartier dans le processus de planification s'avère incontournable pour la qualité de l'information recueillie ainsi que la définition des projets. C'est, en effet, une garantie pour le projet urbain d'être adapté et adopté par la population puisque défini pour et par elle-même. L'approche participative a ainsi été privilégiée dans la première phase de diagnostic et s'est poursuivie lors de la conception du schéma d'aménagement. La concertation avec la population permet de disposer de la vision qu'a la communauté de son quartier et, par conséquent, d'optimiser et d'affiner la définition des stratégies d'action pour le développement du quartier. La Fondation Architectes de l'Urgence a, pour se faire, réalisé avec l'appui de Solidarités International, plus de 30 ateliers de travail[3] au sein desquels les problématiques urbaines inhérentes au quartier ont été abordées par thème, dans le but d'identifier des solutions ainsi qu'un plan d'action.

Ces ateliers ont été définis en fonction des priorités évoquées par la population lors de la réalisation du diagnostic mais aussi selon la répartition géographique des participants au sein du quartier. Au total, six groupes de participants ont débattu autour d'une table ou sur le terrain à propos de l'aménagement du quartier. Certains ateliers ont été organisés de manière à confronter les idées entre différents groupes qui ont dû soutenir, face à d'autres participants, et carte à l'appui, leurs propositions pour le quartier.



Photo 2: Atelier participatif

b. Cartographie

La FAU a utilisé l'outil cartographique comme support principal au sein des ateliers de travail. Il s'agissait de créer, avec les participants, « experts de terrain », une base de données sur le quartier, de localiser les points importants et de faciliter la communication. Des données ont également été collectées sur le

[3] 140 personnes issues de la communauté ont participés à 30 ateliers de travail.

terrain et ont ensuite été cartographiées afin de se doter d'informations reflétant au mieux la situation du quartier. De plus, l'utilisation d'images satellites a permis aux participants de développer leur appréhension de la zone d'étude et de faire émerger une vision plus large et commune des enjeux existant à Christ Roi. La cartographie est, en effet, un outil essentiel dans la compréhension de la démarche de planification territoriale[4].

c. Étude hydrologique et géotechnique

L'étude hydrologique a été réalisée à l'échelle du bassin versant de la ravine Nicolas (appelée également ravine Pintade plus en aval), au-delà du périmètre d'étude. Plusieurs essais au pénétromètre dynamique ainsi qu'à la tarière ont été réalisés mais devront être complétés par une campagne de sondages géotechniques pour la suite du projet.

C'est à partir de données pluviométriques et des analyses du bassin versant, de sa topographie et de sa pédologie (notamment l'imperméabilisation en milieu urbain) qu'ont été calculé et estimé des débits selon différentes intensités pluviométriques. Ces débits ont été calculés pour des périodes de retour allant jusqu'à 100 ans. Grâce à ces données, il est désormais possible d'élaborer des modèles de crues et ainsi d'identifier les zones soumises à un risque d'inondation. Ces travaux ont également permis d'identifier et de cartographier les zones d'habitations soumises aux risques de mouvement de terrain.

d. Un accompagnement constant de la part des institutions haïtiennes

Impliquées dès le début de la démarche, les institutions haïtiennes sectorielles ont apportés leur appui technique et politique à l'ensemble de la démarche. En effet, ce travail est le fruit d'une vision collective de la population mais aussi des institutions qui expriment à travers ce document leurs volontés d'aménagement du territoire et le projet qu'elles portent pour celui-ci. En ce sens, des représentants de la Mairie ont assisté régulièrement aux ateliers avec la communauté, ce qui a permis un échange d'informations voire une confrontation constructive entre les deux visions, utile à l'avancement et à la qualité du projet.

D'autre part, des rencontres de travail avec les principales institutions concernées, CIAT, MTPTC et Mairie, ont eu lieu régulièrement afin de s'assurer de la cohérence et de la conformité des choix techniques proposés dans le schéma d'aménagement. L'étroite collaboration mise en place avec les institutions a permis de garantir la meilleure coordination possible entre les efforts des organisations sur le terrain et ceux des Ministères ou de la Mairie, nécessaire à la réussite du projet.

Enfin, ce document a été validé par les institutions compétentes (MTPTC, le CIAT, l'UCLBP et la Mairie de Port-au-Prince) selon le processus mis en place par l'État haïtien.

[4] L'annexe VI présente une carte de coordination, au mois de septembre 2013, des différents acteurs de la construction et des infrastructures.

C. Quels enjeux pour un schéma d'aménagement à Christ Roi ?

Le quartier de Christ Roi a connu un développement non-maîtrisé, notamment par manque de moyens humains, techniques et financiers permettant un contrôle adapté. Passant d'un quartier résidentiel à un quartier informel, l'objectif principal pour le quartier de Christ Roi, à l'heure actuelle, est donc d'être réaménagé et pensé pour être habité dans de bonnes conditions. Partant de ce postulat, le quartier devrait, à terme, s'intégrer, participer et bénéficier pleinement du fonctionnement de la Métropole de Port-au-Prince. Le schéma d'aménagement est précisément destiné à accompagner ce processus en répondant aux besoins de connaissance de ce territoire. Il a également pour but de donner une représentation fonctionnelle d'un éventail de futurs possibles pour le territoire.

❖ MAITRISER ET ORIENTER LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Le développement non maîtrisé du quartier de Christ Roi dans les années 1980-1990, suite à la chute du régime de Duvalier, a généré d'importants problèmes : dégradation, saturation et rétrécissement des axes de communication, absence des services urbains de base, implantation d'habitations sur des zones dangereuses, dégradation de l'environnement naturel, non-respect des règles de construction et d'implantation du bâti. Il s'agit aujourd'hui de doter le quartier d'un cadre de référence et d'évolution de son tissu urbain, en entamant un processus de régulation à la fois dans le fonctionnement mais aussi l'organisation du territoire.

Le schéma d'aménagement, en tant que document stratégique de prospective, fixe les conditions d'aménagement futur du territoire, tout en matérialisant la présence des autorités publiques dans un quartier marqué par une croissance du tissu urbain non régulée.

Les processus d'aménagement du territoire, accompagnés à travers ce travail, permettront une prise en charge de l'avenir du quartier par les habitants et les autorités publiques.

❖ RESTRUCTURER DURABLEMENT LE QUARTIER

Le séisme du 12 janvier 2010, dans les bouleversements apportés au paysage urbain, ainsi que par l'afflux de fonds et de partenaires impliqués dans la reconstruction, est créateur d'opportunités d'aménagement. Non habitué à travailler dans un contexte urbain d'une telle complexité, le monde humanitaire a du en partie rompre avec ses modes d'actions habituels. La création d'un schéma d'aménagement, ainsi que son inscription dans un cadre légal élaboré par différentes institutions, s'inscrit dans cette volonté d'intégrer l'action humanitaire dans le cadre d'une vision territoriale commune. Cela est d'autant plus important que, dans un contexte de forte présence humanitaire développant d'importants projets, il est indispensable de se saisir des opportunités techniques, financières et foncières pour mettre en place des projets durables au quartier.

En effet, les efforts de la reconstruction sont également l'occasion d'un renouvellement et d'une augmentation du parc immobilier, d'une meilleure mise en application des techniques de construction et d'une extension du nombre de logements. Elle est aussi l'opportunité pour une réorganisation en profondeur de la voirie

ainsi que des réseaux de drainage et d'assainissement qu'elle doit intégrer. Elle est, enfin, le support privilégié d'une sécurisation des quartiers, notamment par l'implantation d'espaces publics ou d'espaces verts sur des sites jugés trop dangereux pour une occupation humaine permanente. En somme, la dynamique de reconstruction en cours dans le pays, appuyée par les financements de la Communauté Internationale, se présente comme une opportunité.

❖ REPERTORIER LES BESOINS POUR ENSUITE AGIR SUR LE FONCIER

Le foncier constitue l'un des principaux obstacles aux projets urbains dans la métropole de Port-au-Prince. Très peu d'espaces sont disponibles et l'identification de leurs propriétaires reste complexe. Toutefois, afin d'élaborer un schéma d'aménagement le plus cohérent possible et de permettre une projection sur le long terme, il est nécessaire de passer outre les contraintes foncières au cours de l'exercice de planification. A cet effet, l'approche préconisée a été, en premier lieu, de localiser les besoins pour ensuite initier un processus d'analyse foncière approfondie sur les zones concernées.



Photo 3: Vue sur la zone dense du quartier

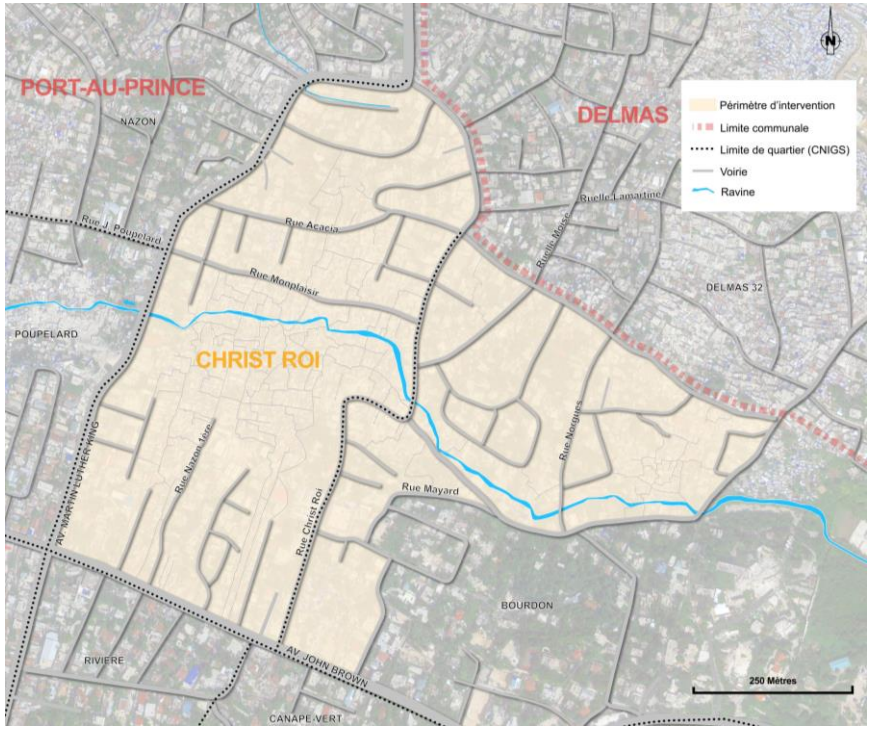
D. Les limites et caractéristiques géographiques et historiques du quartier de Christ Roi

a. Les limites de travail

Les limites d'intervention pour l'étude urbaine, ont fait l'objet d'un choix stratégique afin de faciliter la planification communautaire et donc la concertation avec la population. Ce sont ainsi non pas les limites administratives mais bien les limites du quartier « vécu »[5] qui ont servi de périmètre. Représenté en beige sur la carte ci-contre, l'espace « vécu » est établi au regard des usages que font les habitants de leur quartier. En revanche, ce périmètre élargi par rapport aux limites administratives définies par le CNIGS n'empêche pas la considération des limites communales qui restent la norme légale en Haïti.

Au-delà des limites administratives des quartiers, il est difficile, de par le mode local d'appropriation de l'espace, de se servir des axes routiers comme limite du quartier. Effectivement, à Port-au-Prince l'on déclare venir d'une rue ou d'une impasse : la chaussée est le lieu de vie collective et c'est donc autour de ces espaces que se crée le sentiment d'appartenance à une zone. La rue Christ Roi, axe central et limite administrative, ne constitue donc pas une limite ou une frontière mais bien un axe dynamique, attractif et structurant à l'échelle de ce quartier vécu.

En revanche, les avenues Martin Luther King et John Brown représentent des axes de fort passage, où de grandes maisons individuelles et des commerces font façade et se différencient ainsi de la vie collective qui caractérise les plus petites rues. Dans le même ordre d'idée, l'anonymat de l'individu, caractéristique de la ville, se retrouve uniquement sur ces grands axes et non à l'intérieur du quartier et des axes de moindre importance.



Carte 1: Périmètre d'intervention et limites administratives

b. Contexte géographique

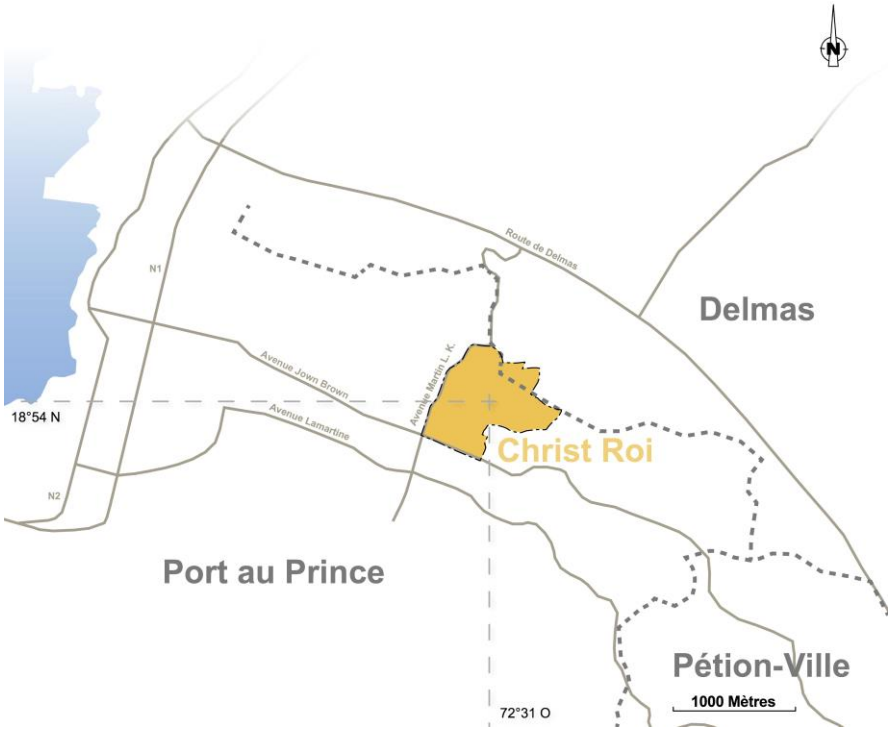
Situé au cœur de la métropole, à l'intersection des avenues John Brown et Martin Luther King, le quartier de Christ-Roi relève de la municipalité de Port-au-Prince. Cet espace comprend plusieurs

[5] Tel que l'entend Armand Frémont dans son ouvrage *La région, espace vécu,* 1976.

axes de communication importants dont la rue Christ Roi, axe Nord/Sud très dynamique qui donne son nom au quartier et, plus à l'Est, le prolongement de la rue Delmas 32. L'Eglise Christ Roi et l'ancienne résidence de la présidente Pascal Herta Trouillot sont des repères urbains forts, situés sur cette même rue Christ Roi et localisés sur le plan de quartier plus bas[6]. C'est un quartier mixte qui comporte des sous-quartiers aux caractéristiques de bâti et socio-économiques hétérogènes. Il est bordé, à l'Est, par celui de Bourdon et, à l'Ouest, par ceux de Nazon et Poupelard, le long de l'avenue Martin Luther King. Au Sud, c'est l'avenue John Brown qui fait office de limite avec les quartiers de Rivière et Canapé Vert. Le Nord de la zone est marqué par la limite communale de Delmas.

La ravine Nicolas, appelée ravine Pintade plus en aval dans le quartier du même nom, traverse la zone d'Est en Ouest et prend sa source à 180 mètres d'altitude, à l'extérieur de la zone d'étude. Le quartier se situe entre 77 et 150 mètres d'altitude et est distant de 3 kilomètres de la mer que l'on aperçoit depuis plusieurs points hauts. En effet, la topographie est marquée par de fortes pentes sus-jacentes à la ravine, formant une cuvette, caractéristique du quartier de Christ Roi. Le site est installé, à l'échelle de la plaine du Cul-de-sac, sur un grand cône d'épandage orienté sud/nord et entrecoupé de collines et valons. La végétation, dans la zone dense, est quasiment absente, seuls quelques arbres subsistent. En revanche, les zones résidentielles qui possèdent davantage d'espaces non construits sont dotées d'une végétation d'ornement plus fournie, essentiellement des arbres.

Distant de 4,5 kilomètres de la faille d'Enriquillo, plus au Sud, le quartier est exposé au risque sismique. D'autres failles secondaires se situent plus près de la zone, jusqu'à moins de 100 mètres pour celle de la vallée de Bourdon, longeant la route de la Panaméricaine. A l'image de l'ensemble de la région, les cyclones et les fortes pluies touchent régulièrement le quartier. Les risques naturels sont nombreux mais, pour la plupart, localisés.



Carte 2 : Localisation de la zone d'étude

[6] Voir plan du quartier, carte 3.

c. Un développement non planifié[7]

Afin de mieux comprendre le rôle du quartier de Christ-Roi dans la métropole de Port-au-Prince, il est nécessaire d'analyser son processus de création et d'évolution.

Avant l'arrivée de ses premiers occupants, la zone aujourd'hui connue sous le nom de Christ-Roi, était réservée à la chasse aux oiseaux.

En 1950, sous la présidence de Paul Magloire, un nouvel axe reliant Lalue (Avenue John Brown) au carrefour Samida fut construit. Cette rue, au départ appelée « Ruelle Nazon », est devenue l'avenue Martin Luther King. Plus tard, la connexion entre l'avenue Martin Luther King et l'autoroute de Delmas a été réalisée sous la présidence de Duvalier père.

Par la suite, les premières maisons en bétons, furent construites à partir de 1954, dans la zone qui va de l'église Christ-Roi à Mayard.

D'après les personnes interrogées, le quartier était à l'époque habité en forte proportion par des catégories sociales aisées, notamment de hauts dignitaires de l'armée d'Haïti, car il offrait une proximité recherchée avec le centre-ville, tout en proposant un environnement serein et calme. A cette époque, tout le périmètre partant de l'avenue Martin Luther King jusqu'à Mayard en passant par Ravine Nicolas et Monplaisir était la propriété de quelques grandes familles : les familles Séjourné, Clément, Gerard Nazon, Julien.

[7] L'ensemble des éléments présentés ici sont issus du document intitulé *Christ-Roi, portrait communautaire d'un quartier de Port au Prince*, réalisé par Solidarites International en 2012.



Zone de faible densité, habitat résidentiel

Zone de densité moyenne

Zone de densité élevée, cœur du quartier

Densité très élevée, camp de déplacés

Figure 1: Les différentes densités de l'habitat au sein du quartier

Jusqu'en 1980, le quartier était essentiellement résidentiel, et avait la réputation d'être une zone calme et « fraiche ». C'est à partir de l'année 198128 que débuta un afflux de nouveaux arrivants, venus de la campagne, rejoignant leurs proches.

Deux évènements majeurs constituent des étapes clés dans le processus d'urbanisation de Christ Roi. En premier lieu, le départ d'une grande proportion d'habitants de la zone suite aux troubles causés par le départ de Jean Claude Duvalier en 1986 : de nombreux habitants ont quitté le quartier, et par la suite, d'autres moins aisés se sont appropriés ces espaces vides. D'autre part, la création d'un trajet de tap-tap en 1991, empruntant la rue Christ-Roi, qui n'existait pas jusqu'alors, a favorisé le désenclavement du quartier et l'installation durable de nouvelles populations. En raison de son statut de quartier résidentiel aisé, le transport était essentiellement assuré par des taxis, et le coût élevé de la course ainsi que l'absence de transport public, dissuadaient les populations aux revenus moins élevés d'habiter à Christ-Roi. Par conséquent, l'instauration d'un trajet de tap-tap desservant le quartier et le reliant au centre-ville, a accéléré de manière fulgurante l'installation de familles modestes.

La combinaison de ces deux facteurs (des espaces vacants et une bonne desserte avec le reste de la ville), a considérablement augmenté l'attractivité du quartier, entrainant une accélération du processus d'urbanisation et un essor de l'habitat informel, s'insérant dans les espaces vides de la trame urbaine. Ainsi, le quartier de Christ-roi s'est développé rapidement, de manière spontanée et sans réflexion stratégique.

d. Un quartier informel au centre de la métropole

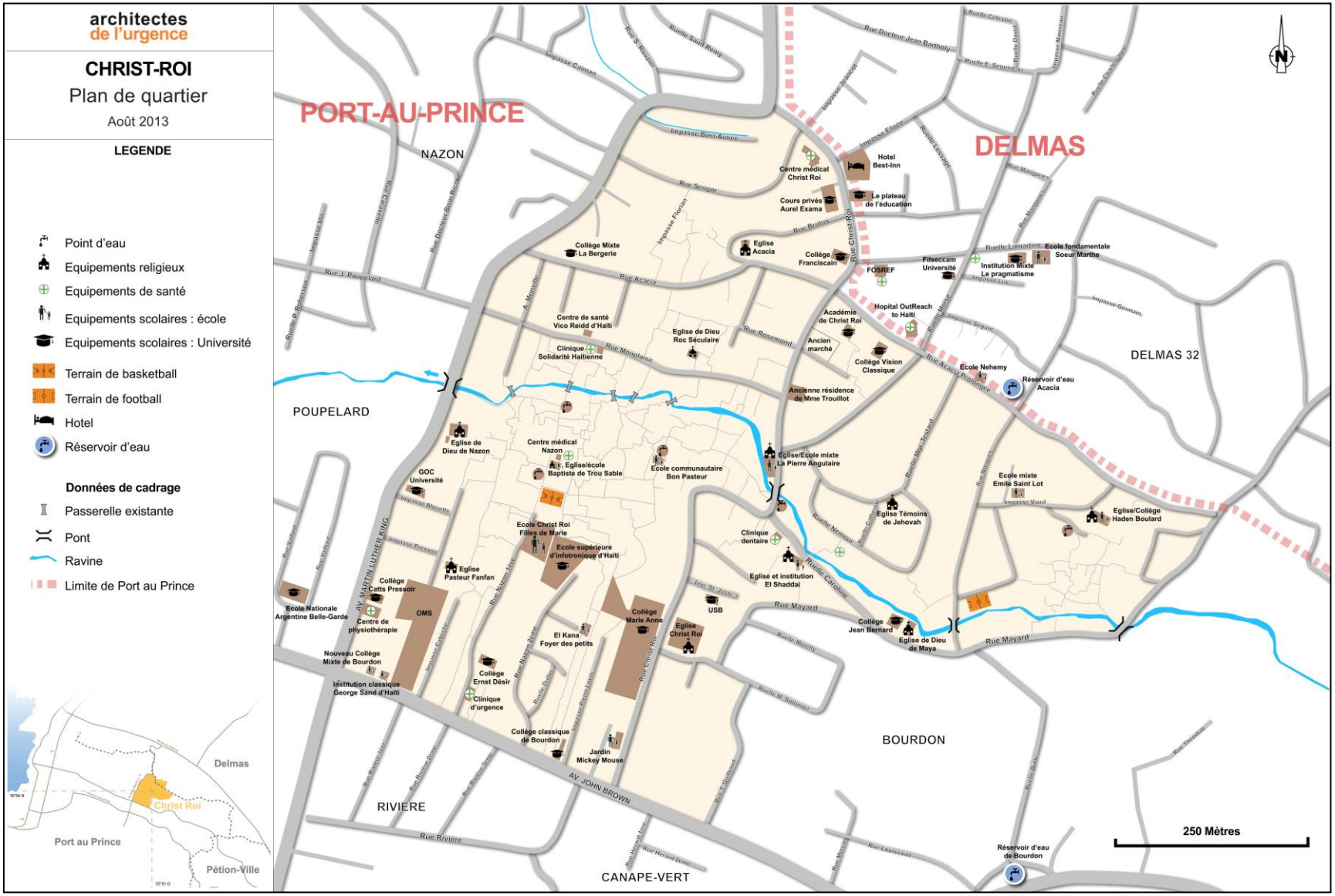
Si le quartier de Christ-Roi a évolué au cours des années passant d'un quartier résidentiel à un quartier informel, il n'en reste pas moins central au sein de la métropole de Port au Prince.

En effet par sa centralité géographique, le quartier de Christ-roi est incontournable dans les déplacements nord-sud notamment pour relier l'autoroute de Delmas et l'avenue John Brown. Cette situation confère un important potentiel économique et commercial au quartier.

Une centralité économique ensuite puisque la bonne accessibilité du quartier permet à ses habitants de travailler, consommer ou s'éduquer dans l'ensemble de la métropole. A la différence de certains quartiers informels, Christ-Roi est un quartier ouvert sur la ville ce qui permet aux habitants du quartier de jouer un véritable rôle dans la vie économique de la métropole.

Il faut également compter sur la centralité symbolique que l'on peut constater par la connaissance que de nombreux port-au-princiens ont de ce quartier. Quartier où cohabitent des ménages de classes moyennes aussi bien que des ménages aux revenus plus limités, Christ-Roi occupe une place à part dans la mosaïque des quartiers de Port au Prince. Cette situation pousse les institutions nationales, locales ainsi que la population de Port au Prince à avoir une connaissance fine et précise du quartier et de ses problématiques.

Cette centralité du quartier de Christ-Roi est indéniablement une force pour ce territoire et il est nécessaire de la prendre en considération dans l'ensemble des actions qui le qu'il est nécessaire d'accompagner dans son développement.



Carte 3 : Plan de quartier

CHAPITRE II : RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX D'AMENAGEMENT DU QUARTIER DE CHRIST ROI



Photo 4: Une maison sur la rue Christ Roi

L'analyse développée dans ce chapitre s'appuie, entre autre, sur le travail de diagnostic urbain réalisé par Solidarités International en 2012 et présenté dans le *Portrait Communautaire du quartier Christ Roi*, qui reprend également l'historique du quartier. Il s'agit, ici, de présenter les grandes lignes de ce diagnostic et d'en extraire les enjeux d'aménagement afin d'éclairer les stratégies abordées dans la suite de ce document. Cependant, au cours des ateliers participatifs menés dans le cadre du schéma d'aménagement, des ajouts, modifications ou précisions ont été faits afin de réorienter et d'affiner les stratégies de développement du quartier.

A. Des systèmes d'assainissement insuffisants et inefficaces

Synthèse du diagnostic urbain

La quasi-totalité du quartier de Christ-Roi souffre d'une situation d'insalubrité due à la défaillance, voire à l'absence d'infrastructures d'assainissement adaptées. Cela concerne aussi bien l'assainissement liquide (eaux usées et eaux pluviales) que l'assainissement solide (collecte des déchets), situation qui impacte dangereusement la qualité de vie des habitants, la santé publique et l'environnement[8]. L'insalubrité du quartier résulte de nombreux facteurs, dont notamment :

- Un assainissement des eaux usées largement défaillant, voire inexistant pour certains ménages. Le manque de moyens des pouvoirs publics, combiné à la paupérisation de la population du quartier, a constitué un frein à la mise en place de solutions d'assainissement efficaces, respectueuses de l'environnement et promouvant un cadre de vie sain et agréable. Rares sont les ménages qui disposent de solutions d'assainissement adaptées: les eaux usées (eaux vannes et eaux grises) sont la plupart du temps déversées à même le sol, à proximité directe des habitations. Ces conditions sanitaires précaires exposent fortement la population aux maladies, et notamment aux maladies hydriques dont le choléra.

- Un système de drainage des eaux de pluie inadapté, dégradé ou inexistant. Le drainage des eaux de pluie est très souvent sujet à des obstructions par des déchets solides qui empêchent l'écoulement des eaux. Par ailleurs le réseau de drainage reste très insuffisant compte tenu de la taille du quartier.

- Une collecte des déchets inefficace, à cause notamment d'un manque de sensibilisation, d'infrastructures et de services. A l'échelle du quartier, des solutions de gestion et de ramassage des déchets (bennes sur l'espace public, collecte chez l'habitant) ont été mises en place par le SMCRS, organisme dépendant du MTPTC et du Ministère de l'Intérieur, chargé du ramassage des déchets. Ces solutions se sont avérées inadaptées à la morphologie du quartier (problème d'accès pour les passages réguliers des camions) et aux comportements des habitants. Les bennes ont donc été retirées par le SMCRS et la situation reste précaire : décharges sauvages dans la ravine, sur les anciens emplacements des bennes et sur la voie publique.

L'assainissement du quartier de Christ-Roi est donc globalement insuffisant et inefficace, ce qui porte atteinte au cadre de vie et expose les habitants à des risques sanitaires importants.

Les enjeux et préconisations

Parmi les mesures importantes de la future stratégie nationale de la DINEPA se trouve l'incitation à l'assainissement **sans subvention** de toilettes individuelles et familiales. Cette mesure jouera un rôle important dans les actions mises en place par les acteurs locaux lors des phases d'amélioration de l'assainissement. Les propriétaires seront donc en charge d'équiper leur logement en infrastructures. Les principaux enjeux identifiés en termes d'assainissement sur le quartier de Christ-Roi sont :

[8] Le schéma d'assainissement en annexe (annexe 1) complète cette partie.

- **Favoriser l'accès à un assainissement des eaux usées de qualité**
  - → Atteindre par des actions pertinentes, efficaces et concertées les personnes ne disposant pas d'accès à l'assainissement en leur offrant une solution adaptée à leurs moyens.
  - → Réhabiliter (ou reconstruire) les installations qui présentent des dangers pour la santé humaine et / ou l'environnement.
  - → Promouvoir un assainissement moderne (toilettes à eaux, réseaux multifamiliaux, système de traitement des eaux usées…).
  - → Développer des solutions innovantes.

- **Développer le réseau de drainage des eaux de pluie**
  - → Réhabiliter ou reconstruire les canaux endommagés.
  - → Construire de nouveaux réseaux dans les endroits identifiés comme problématiques.

- **Améliorer la gestion des déchets solides**
  - → Favoriser le tri des déchets au niveau des ménages.
  - → Mettre en place des systèmes efficaces d'évacuation des déchets ménagers.
  - → Améliorer l'accessibilité du quartier aux services de collecte des déchets.
  - → Travailler avec les acteurs économiques pour développer l'offre de ramassage des déchets.

- **Contribuer à changer les perceptions de l'environnement pour impulser une modification du comportement de la part des habitants**
  - → Sensibiliser aux problématiques de l'eau et l'assainissement et sur les liens avec la santé humaine et l'environnement.
  - → Sensibiliser à la préservation de l'environnement afin de responsabiliser les habitants dans la gestion des déchets.
  - → Soutenir la création de groupes communautaires ou le renforcement d'associations locales pour mettre en œuvre des activités de sensibilisation à l'hygiène, la collecte et la gestion des déchets.

B. Des services urbains difficilement accessibles

Synthèse du diagnostic urbain

Une eau chère mais disponible :

Dans le quartier, l'accès à l'eau combine le service public de l'État (DINEPA) par l'entremise d'un réseau de distribution, la gestion déléguée (par exemple, les kiosques d'eau qui peuvent être alimentés par le réseau de la DINEPA ou par camions), et de petites organisations privées pour les kiosques d'eau traitée, dites par « osmose inverse ».

En ce qui concerne le **réseau de distribution de la DINEPA**, le quartier de Christ-Roi est alimenté par deux systèmes distincts :

- Des sources qui alimentent le Réservoir de Bourdon, ainsi que le versant sud de Christ-Roi jusqu'à la ravine.

- Les forages de La Plaine du Cul-de-Sac au nord de Port-au-Prince qui alimentent le Réservoir de Delmas, qui alimente lui-même les Réservoirs de Nazon et de Norges. Ceux-ci alimentent à leur tour le versant nord de Christ-Roi (jusqu'à la ravine).

Des conduites sont présentes dans pratiquement toutes les rues du quartier, mais l'alimentation n'est pas continue. Certaines conduites sont aussi fermées à cause de travaux pour la réfection des rues.
A cause du rationnement pour l'alimentation des réservoirs de Delmas, Nazon et Norges, la partie nord de Christ-Roi est beaucoup moins alimentée que la partie sud, même si l'infrastructure est présente. La partie sud est alimentée en eau environ une fois tous les 2 jours mais de façon régulière, alors que la partie nord reçoit de l'eau environ une fois par semaine mais très irrégulièrement. La zone peut être sans eau pendant 2-3 semaines.

Ce rationnement est strictement dû aux contraintes de pompage (carburant, électricité) et non pas à la disponibilité de la ressource en eau.

En dehors du réseau d'eau de la DINEPA, il existe une offre de kiosques d'eau communautaire (voir photo 5) et des points privés de distribution d'eau :

- Dans la zone de Trou Sable, telle que l'indique la carte des services urbains, trois kiosques sont alimentés par le réseau de la DINEPA et gérés par un comité d'eau formé par le GRET. Selon une enquête réalisée par SI auprès de 207 ménages au début 2012 (SI, 2012, Portrait communautaire), 30% du volume d'eau utilisé dans Christ-Roi proviendrait de ces kiosques. Le tarif est fixé en moyenne à 1 Gourde par seau de 20 litres.



- **Photo 5 : Kiosque à eau – Pont Christ Roi**

- Cinq réservoirs ont été installés par SI (deux permanents et trois réservoirs), en général à proximité des camps de déplacés (Acacia, Centre Kid, 1re Ruelle Nazon, 2me Ruelle Nazon, Ruelle Caroline), et sont gérés par des comités autonomes. Ces réservoirs sont approvisionnés par camions ravitailleurs, ce qui en augmente le coût à 4 à 5 Gourdes par seau de 20 litres. Selon l'enquête de SI (SI, 2012, Portrait communautaire; SI, 2013, Projet de soutien à la réinstallation des populations sinistrées), 20% du volume d'eau utilisé proviendrait de ces réservoirs.

- Près de 20 boutiques d'eau traitée (« osmose inverse ») sont réparties dans l'ensemble du quartier et vendent de l'eau potable. Ces boutiques sont des commerces privés. Selon l'enquête de SI au début 2012 (SI, 2012, Portrait communautaire), 40% du volume d'eau utilisée proviendrait de telles boutiques. Le prix est fixé à 20 à 25 Gourdes par seau de 20 litres et cette eau est utilisée directement et uniquement pour la consommation.
- Près de 1 000 systèmes de récupération d'eau de pluie ont été installés par CRS et SI.

- Quelques puits et de nombreux réservoirs privés appartiennent à des habitants qui pratiquent également la vente d'eau (5HTG pour un seau de 20l). Selon l'enquête de SI au début de l'année 2012[9], 10% du volume d'eau utilisée dans Christ-Roi proviendrait de ces installations.

[9] SI, 2012, Christ Roi, portrait communautaire d'un quartier de Port-au-Prince.

Il existe par conséquent une multitude de sources de ravitaillement en eau. Celles-ci ne présentent pas la même accessibilité, la même qualité d'eau et ne représente pas le même coût.

Éclairage public et accès à l'électricité des ménages :

Peu de rues disposent de l'éclairage public et, lorsque c'est le cas, il s'agit généralement d'éclairage ponctuel. Ainsi, l'absence de continuité de l'éclairage limite les déplacements de nuit dans les rues comme dans les couloirs qui peuvent être dangereux. Par crainte de ne pas voir et de ne pas être vues, les personnes seules, et notamment les femmes, avouent éviter les déplacements après 21h00. En ce sens, des lampadaires solaires ont été installés dans des points stratégiques du quartier. Cependant ces lampadaires ne sont actuellement pas en quantité suffisante pour permettre de compenser les coupures de l'Electricité De Haiti (EDH).

D'autre part, les logements sont nombreux à être raccordés à l'électricité, mais ce raccord est souvent fait de manière informelle. Toutefois, on observe que certains habitants se sont regroupés afin de pouvoir acheter de manière collective des transformateurs EDH et ainsi se doter d'un raccord légal avec un compteur.

Une offre de soin faible localement mais accessible à l'échelle de la ville :

Les habitants du quartier déplorent la mauvaise qualité des soins dispensés dans les centres de santé du quartier ainsi que le coût trop élevé de la consultation lorsqu'ils s'adressent à des cliniques privées. Cependant, la situation géographique du quartier de Christ Roi, à proximité d'importants axes de communication et au cœur de la métropole, permet un accès plus ou moins satisfaisant à des prestations de santé, même éloignées. En revanche, l'absence d'un

centre de santé communautaire de proximité, pratiquant des soins de qualité et des coûts accessibles capable de prendre en charge les besoins quotidiens et urgents, fait défaut au quartier.

Une offre scolaire de qualité mais inaccessible à la majeure partie des habitants du quartier :

Des établissements de réputation nationale tels que le collège Marie Anne ou encore de l'ESIH, l'Ecole Supérieure d'Infotronique d'Haïti sont situés dans le quartier. Proposant un enseignement de qualité, ces établissements sont financièrement difficilement accessibles pour les habitants du quartier (cf carte 4). Cette difficulté à faire face aux frais d'écolage est un problème prégnant dans le quartier et concerne toutes les tranches d'âge. L'offre éducative, bien que présente dans la zone, est donc en partie inaccessible pour certaines catégories de population. En revanche, il existe de nombreuses écoles et « kindergarten » au sein du quartier mais dispensant une éducation de qualité moindre. On notera que parmi ces établissements, l'école du Bon Pasteur est la seule à offrir la gratuité de l'enseignement.

Les enjeux et préconisations

Plus qu'un manque d'eau, c'est le manque de raccordement et l'inutilisation de réservoirs et de châteaux d'eau qui pénalisent le quartier dans l'accès à l'eau. Certains kiosques à eau, cerclés de rouge sur la carte des services urbains, sont alimentés par camion, induisant un coût élevé. Les raccorder au réseau de la DINEPA permettrait de diminuer sensiblement le prix de l'eau pour les habitants et donc d'accroitre leur influence. De plus, dans les zones mal desservies (Monplaisir, Boulard, Ravine,…), il est nécessaire d'installer de nouveaux kiosques à eau basés sur le même système que ceux de la DINEPA.

En ce qui concerne l'électricité, le regroupement pour l'achat collectif de transformateurs semble être une solution intéressante et efficace dans l'immédiat. Il est également possible de faciliter la régularisation du raccordement à EDH par l'octroi de prêts pour les ménages à faible revenus. Ceci permettrait d'avoir une vision plus claire des besoins en électricité et permettrait à EDH d'ajuster ses capacités de production et de distribution afin de répondre au mieux aux besoins de la population. L'éclairage public, quant à lui, peut être assuré dans un premier temps par les lampadaires solaires, à condition que les panneaux solaires et batteries de ceux-ci soient solidement scellés.

En matière de santé, la position centrale du quartier de Christ Roi permet un accès facilité aux infrastructures de santé métropolitaine qui compense partiellement le manque de service local. Du fait de sa densité, le quartier ne semble pas propice à l'installation d'un établissement d'envergure tel qu'une maternité ou un hôpital. Cependant, un centre de santé communautaire permettrait de couvrir les besoins des plus vulnérables (mobilité réduite, faibles revenus, personnes âgées, seules, etc.) en soins de base et éventuellement de les réorienter si nécessaire vers un autre établissement.

Concernant l'éducation, la présence d'établissements d'excellence dans le quartier est susceptible de constituer une opportunité pour les habitants. En effet, la mise en place de partenariats entre les élèves du quartier et les établissements d'excellence peut permettre à des étudiants du quartier aux faibles ressources financières d'accéder à des formations de qualité, reconnues à

l'échelle du pays. Pour les jeunes n'ayant pas les moyens d'accéder au système éducatif, des formations professionnelles pourraient-être mises en place d'après le même système de partenariat. Enfin, la gratuité de l'éducation et la formation des enseignants est un processus à initier dans le quartier en s'appuyant sur la politique nationale de l'éducation.

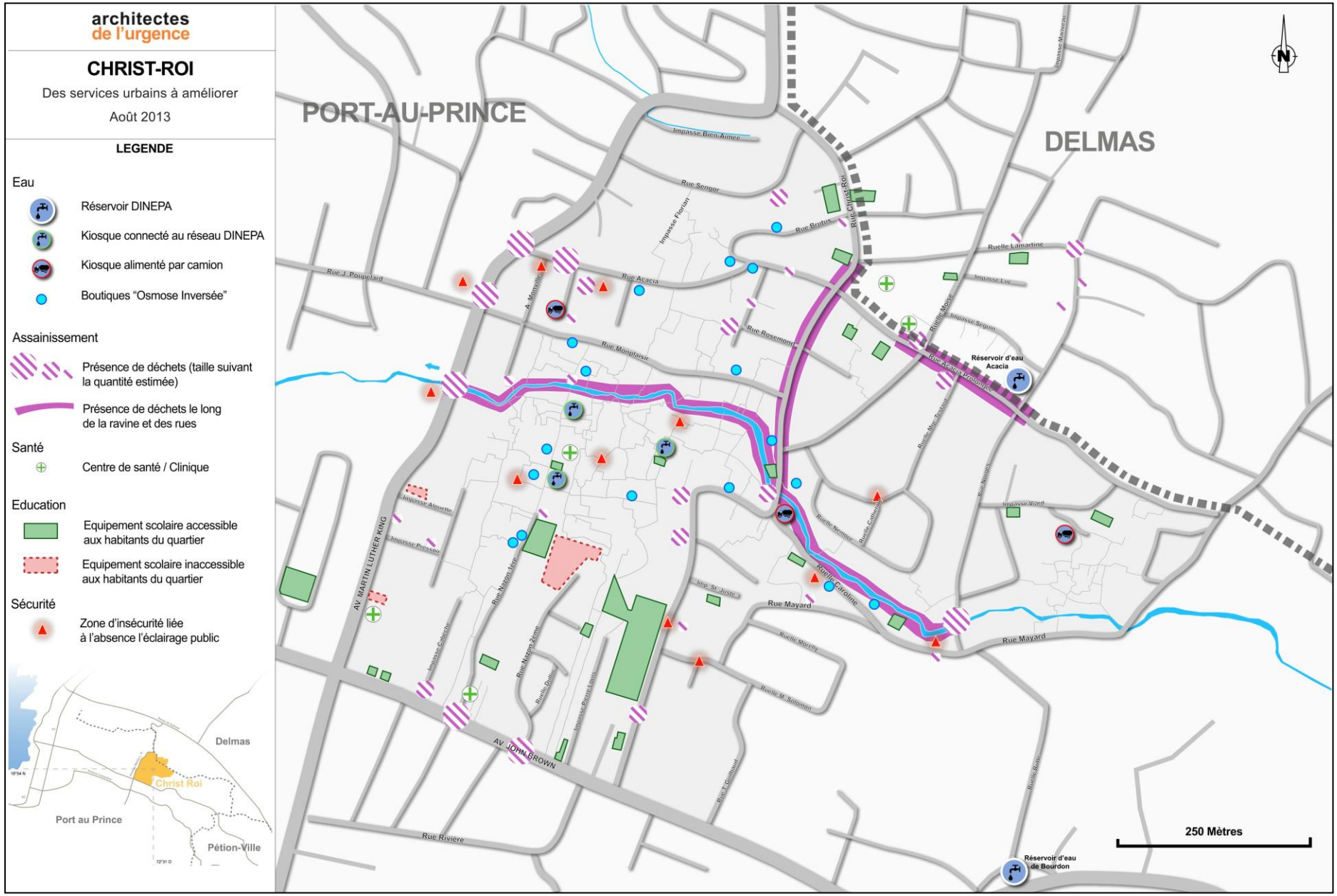
Les principaux enjeux identifiés en termes d'accès aux services urbain de base sont :

- **Améliorer l'accès à l'eau dans le quartier**
  - → Réduire le coût de l'accès à l'eau.

- **Améliorer la couverture en électricité du quartier, afin de satisfaire les besoins en éclairage public et domestique**
  - → Améliorer la sécurité des déplacements de nuit.

- **Proposer une offre de soins de proximité aux habitants**
  - → Améliorer l'accès aux soins de base

- **Garantir l'accès à l'éducation**
  - → Développer des partenariats entre les écoles du quartier et les établissements d'excellence
  - → Mettre à disposition des jeunes sans emploi des possibilités de formations professionnelles.



Carte 4: Des services urbains à améliorer

C. Voirie et déplacements : des conditions de circulation difficiles

Synthèse du diagnostic urbain

L'accessibilité est l'une des conditions de l'intégration du quartier à la Métropole et de son développement économique. Aujourd'hui, bien que connecté au reste de la ville par les avenues John Brown et Martin Luther King, le quartier de Christ Roi souffre du mauvais état général de la voirie ainsi que des nombreux embouteillages. La qualité médiocre de la chaussée, combinée à la forte densité du bâti de certaines zones du quartier, complique la circulation, tant pour les véhicules, notamment les voitures, que pour les piétons, et peut allonger considérablement les temps de déplacement. De plus, l'absence de réseaux dédiés à l'écoulement des eaux de pluie sur la voirie accélère considérablement la dégradation de celle-ci.

Cependant, le mauvais état de la voirie n'est pas le seul frein aux déplacements dans le quartier. Le nombre important d'obstacles sur les voies, escaliers, amas de déchets, constructions légères, carcasses de voitures (voir photo ci-contre) ainsi que l'absence de rues pénétrante permettant une desserte à l'intérieur de la zone dense, compliquent encore les déplacements.

Une part importante du quartier n'est accessible qu'à pied par l'intermédiaire d'un réseau de couloirs de tailles variables, parfois très étroits et souvent glissants dont la carte 5 en exprime l'état et la carte 6 la répartition. Cette configuration engendre une coupure avec l'accès à la dynamique économique insufflée par les grands axes. Les trottoirs, normalement réservés aux piétons, sont envahis soit par des activités commerciales soit par des obstacles divers : murets, marches d'escalier, débris ou matériaux de construction. L'importance de la circulation piétonne, mode de déplacements privilégié de la grande majorité des habitants et des usagers du quartier, notamment les étudiants et élèves des différents établissements scolaires, oblige à penser à un rééquilibrage du partage de la voirie au profit du piéton.



Photo 6 : Rue Norgues – vue depuis le pont de bas Norgues

Une circulation difficile

La dégradation généralisée du revêtement de la chaussée, due à un manque d'entretien et à une mauvaise qualité des revêtements, engendre une usure précoce des véhicules comme de la chaussée et crée des zones accidentogènes. De fait, certaines voiries sont

impraticables sur tout ou partie de leur tracé et incitent les automobilistes à emprunter d'autres voies d'accès qui sont ainsi soumises à des risques de saturation et de blocage de la circulation.

En outre, l'arrêt non-réglementé des transports en commun sur la chaussée suscite également des risques d'accidents et perturbe de manière importante la fluidité de la circulation.

Un cœur de quartier enclavé et difficilement praticable

Le cœur de quartier constitue une zone très densément bâtie dans laquelle il n'existe pas ou très peu d'accès carrossables. Cette situation, handicapante pour le quotidien de la population, peut s'avérer dramatique en cas d'urgence puisque ni les services de secours ni la police ne peut intervenir rapidement dans la zone. Seuls des couloirs permettent les déplacements piéton mais les temps de trajet sont allongés et difficiles de par le tracé de ces voies. Il apparait ainsi nécessaire de restructurer le réseau de couloirs déjà existant en une trame efficace, praticable et agréable.

Les couloirs sont de largeur variable (oscillant entre 70 cm et 2m) et si certains permettent à deux adultes de se croiser, la majorité ne le permet pas et l'acheminement de matériaux de construction ou de mobiliers volumineux est extrêmement difficile. A cette étroitesse s'ajoutent d'autres obstacles : rétrécissements soudains, présence de déchets, constructions empiétant sur le passage. Enfin, la présence d'un revêtement dégradé, de surface glissante, l'absence d'escaliers dans les zones abruptes ou encore l'absence de système de drainage ajoute encore un peu plus à la difficulté d'évoluer dans le cœur du quartier.

Constitué de façon opportuniste, au gré des constructions et destructions successives de bâtiments, le maillage de couloirs génère de micro-espace[10] aux usages multiples (commerciaux, sociaux, de stockage …) qui limitent encore un peu plus les déplacements. Toutefois, en l'absence d'espaces dédiés, ces micro-espaces jouent un rôle fondamental dans le fonctionnement du quartier et deviennent de véritables lieux de sociabilités. Aussi, un tel réseau viaire doit être rationalisé afin de permettre de meilleurs déplacements tout en préservant des espaces publics structurés.

La ravine Nicolas est un espace qui, s'il ne constitue pas une rupture à proprement parler dans le tissu urbain, reste néanmoins un obstacle difficilement franchissable par endroits. En effet, les passages existants sont à la fois peu nombreux et peu sécurisés : passages étroits, non éclairés ou sans garde-corps. De plus, le franchissement de la ravine s'effectue parfois à même le lit du cours d'eau, sans passerelle, ce qui implique une coupure de ces passages lors de fortes pluies. De zone de rupture, la ravine pourrait cependant devenir, à terme, un axe de circulation agréable et stratégique si ses berges étaient aménagées.

Des déplacements dangereux

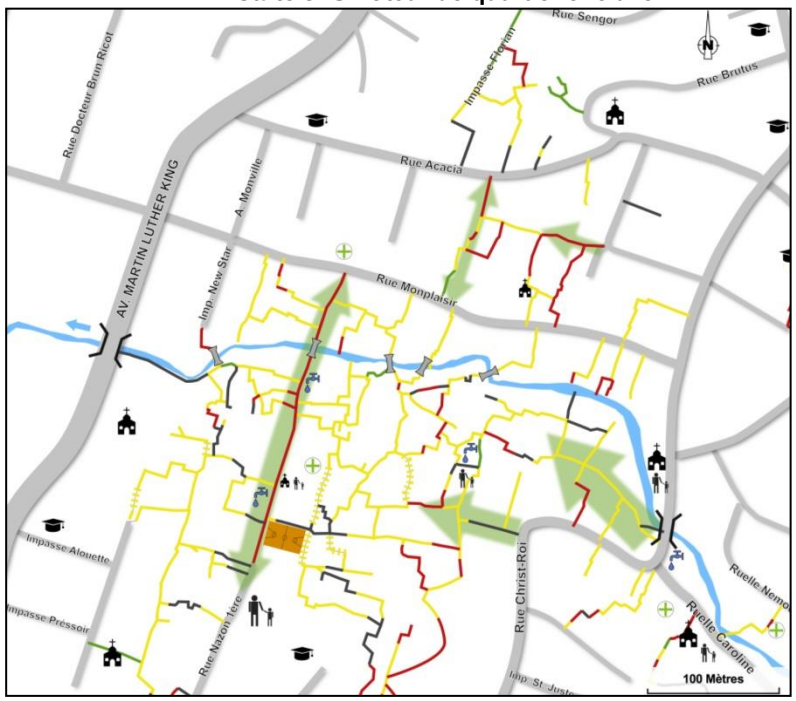
Les espaces dédiés aux piétons, notamment les trottoirs, sont peu nombreux, dégradés et souvent, lorsqu'ils existent, sont impraticables du fait d'un certain nombre d'obstacles : présence de commerces de rue implantés sur le trottoir, obstacles de type

[10] Les micros espaces publics désignent ici les espaces transformés ou non mais occupés comme tels en espace public par la population du quartier. Il peut s'agir d'une simple marche de béton, parfois de plusieurs à la manière de gradins ou encore d'un banc en bois où les gens se retrouvent, discutent, jouent aux dominos…

marches d'escalier, murets, présence de gravats ou de matériaux de construction. Cette situation rend la circulation des piétons difficile et les oblige à emprunter la chaussée pour leurs déplacements ce qui, par conséquent, les exposent au risque d'accident en rapport avec la circulation automobile ou deux roues, tel que figuré dans la carte des déplacements. De plus, l'importance des déplacements piétons au sein de cet espace multiplie encore les risques et le sentiment d'insécurité, justifié au regard du dramatique accident de juin 2013 sur la rue Christ Roi (6 morts et 10 blessés). Il ne s'agit donc pas uniquement d'un besoin d'aménagement visant au confort du piéton mais bien de sa sécurité en priorité.

Des conflits d'usage apparaissent en divers endroits du quartier : le manque d'espaces disponibles à Christ Roi conduit à l'appropriation abusive de certains espaces à caractère public et notamment les espaces de circulation. Sur un même espace restreint, plusieurs usages entrent en conflit : l'installation d'activités commerciales sur les trottoirs, combinée à l'implantation de murets ou de marches d'escalier pour permettre l'accès aux bâtiments privent les piétons d'un espace qui leur est réservé et les obligent à se déplacer sur la chaussée où ils se mettent en danger et représentent une gêne pour la circulation automobile. Cette problématique est figurée sur la carte 6 par la zone de couleur orange. Il s'agit donc, pour régler ces conflits, de rendre à chacun l'espace qui lui est dû : le trottoir aux piétons, la chaussée aux voitures, de créer un espace dédié à l'activité commerciale et de prévoir les aménagements nécessaires à l'accès des maisons dans l'enceinte de la propriété.

Carte 5: Un cœur de quartier enclavé



Un cœur de quartier enclavé

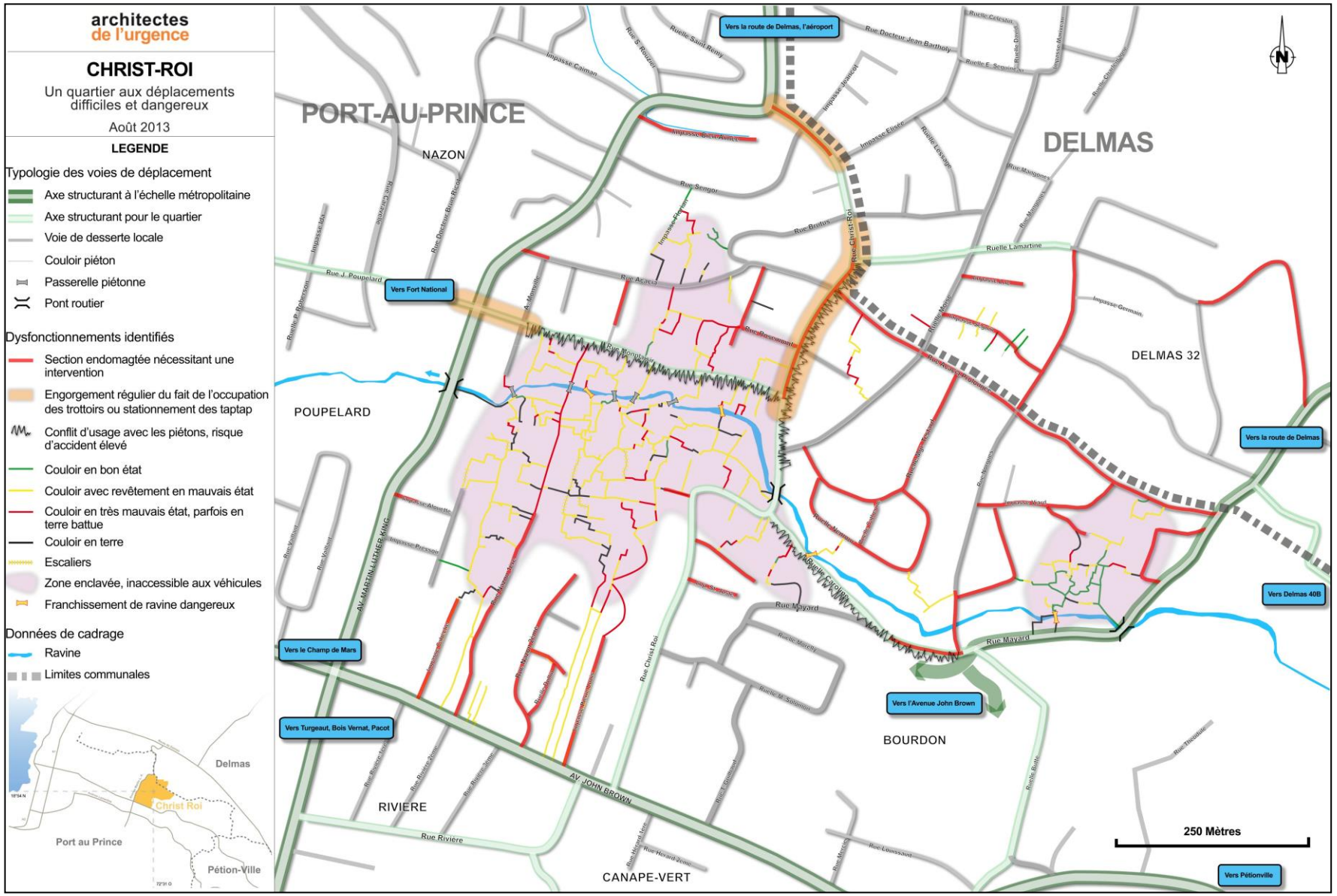
Août 2013

LEGENDE

- Couloir béton en bon état
- Couloir béton en moyen état
- Couloir béton en mauvais état
- Couloir terre en état médiocre
- Escalier
- Principaux flux et accès piétons

Données de cadrage

- Ravine
- Passerelle existante
- Pont routier
- Point d'eau
- Equipements religieux
- Equipements de santé
- Equipements scolaires : école
- Equipements scolaires : Université et collège
- Terrain de basketball



Carte 6: Un quartier aux déplacements difficiles et dangereux

Les enjeux et préconisations

L'enjeu de la connexion du quartier à la ville est primordial pour l'intégration de celui-ci à la dynamique métropolitaine. En effet, pour que le quartier puisse à la fois participer pleinement au développement de la métropole et profiter des effets positifs induits par celui-ci, il est indispensable de pouvoir y accéder et y circuler facilement.

Il convient donc à la fois d'entretenir les axes dégradés mais également de restructurer les voies d'accès au quartier afin d'améliorer significativement les conditions de circulation, le désengorgement des axes saturés et l'amélioration de la qualité de la voirie. La réhabilitation de la voirie doit se faire en prenant en compte les besoins en drainage et en assainissement ainsi que l'éclairage public. Il convient également d'intégrer des espaces réservés aux piétons pour assurer des déplacements sécurisés (trottoirs ou autres).

Enfin, il est possible que des murs d'enceintes, voire des maisons ou les accès à ces maisons, empiètent sur l'espace de la chaussée. La réhabilitation doit tenir compte du tracé idéal et ainsi récupérer l'espace nécessaire à son bon fonctionnement qui inclut notamment des espaces pour piétons. Ces conflits potentiels peuvent être anticipés en examinant le tracé initial de la voirie et en mettant l'accent sur la plus value d'un axe large et régulier pour la circulation et la sécurité des usagers.

Concernant le cœur du quartier, la restructuration du réseau des couloirs peut prendre plusieurs formes : une réhabilitation du revêtement pour les couloirs dégradés, un redimensionnement pour les couloirs où le passage est important, ou encore une création de nouveaux accès dans des zones stratégiques. Ces couloirs ne doivent plus être dessinés en fonction d'opportunité foncière mais doivent être pensés en fonction de leur rôle dans le quartier. Ainsi, cette restructuration doit permettre de rationaliser les déplacements au sein du quartier, de les sécuriser mais aussi de constituer des voies d'évacuation en cas d'urgence Il est important, dans ce contexte, de penser à sortir de la « logique de couloirs » qui est le fruit d'opérations de construction individuelles, non-concertées et opportunistes. Lieux de sociabilité et de commerce, ces couloirs doivent également être pensés afin de structurer et faciliter les usages que l'on observe aujourd'hui. Cela passera par l'aménagement de micro-espaces publics avec des fonctions sociales, de divertissement ou de commerce. Ces couloirs, une fois élargis, pourraient, à terme, servir de support à de futures voies de communication carrossables, afin d'achever véritablement le désenclavement de cet espace dense.

La création de nouveaux points de franchissement et la réhabilitation des passages existants doit également contribuer à la facilitation des déplacements de part et d'autre de la ravine et doit contribuer à réhabiliter l'image de cet espace fortement dégradé et rejeté par les habitants. Dans le cadre de cette réhabilitation, la ravine a vocation à devenir également une voie de desserte du quartier. Il est envisageable de donner à cette nouvelle voie un statut de promenade végétalisée, grâce à des aménagements paysagers et des travaux de sécurisation des berges. En effet, l'espace libéré en bord de ravine, après les travaux de sécurisation, peut devenir un nouvel axe de circulation majeur pour les piétons dans le sens où la ravine permet de traverser de part en part le quartier et de relier ainsi les rues Christ Roi et Martin Luther King.



Photo 7: Trottoirs occupés sur la rue Christ Roi

Enfin, en vue de sécuriser les déplacements, il faudra réhabiliter les trottoirs et créer des cheminements accessibles uniquement aux piétons lorsque cela est possible, notamment pour les axes structurant et les zones à risque d'accidents indiqués sur la carte des déplacements. Cela contribuera à sécuriser les déplacements et à offrir davantage de confort aux piétons. D'autre part, la présence d'établissements scolaires et de centres de santé implique l'aménagement d'accès sécurisés et dédiés aux piétons, notamment lorsque ceux-ci donnent sur une rue carrossable.

Cependant, il apparait que l'accès physique à ces établissements est souvent difficile : absence de parking et d'aménagement des abords immédiats du bâtiment en question. Cette situation expose les usagers aux accidents, particulièrement aux abords des écoles, du fait de la grande fréquentation de ce type d'équipement. Un réaménagement des entrées de ces bâtiments par l'élargissement du trottoir doté de garde-corps, l'implantation de ralentisseurs sur la chaussée pour diminuer la vitesse des véhicules, l'implantation d'obstacles pour éviter le stationnement devant les entrées et permettre une circulation fluide aux abords de ces équipements, sont autant de solutions pour rendre plus surs et accessibles ces divers bâtiments.

Il s'agit ainsi de **renforcer l'accessibilité du quartier et la mobilité interne.**

Les principaux enjeux identifiés en termes d'accessibilité sur le quartier de Christ-Roi sont

- **Connecter le quartier à la métropole**
  - → Créer les conditions d'accessibilité permettant l'intégration du quartier à la Métropole.
  - → Fluidifier le trafic dans et aux abords du quartier.
  - → Assurer la connexion du quartier à la ville pour permettre un accès facilité aux infrastructures d'intérêt métropolitain et ainsi accompagner le développement du quartier.
  - → Créer des voies de dessertes internes au quartier pour désengorger les grands axes qui ceinturent le quartier et fluidifier la circulation.

- **Désenclaver et rendre praticable le cœur du quartier**
  - → Sortir de la logique de couloir dans les zones denses et créer les axes manquants afin d'améliorer les conditions de circulation (raccourcissement des temps de déplacement, accès des services de secours,

acheminement de matériaux de construction, enlèvement des débris liés aux travaux de construction) et permettre l'évacuation en cas de catastrophe.

❖ **Sécuriser les déplacements**
- → Mettre la sécurité du piéton au cœur des aménagements de voirie dans le quartier.
- → Améliorer la sécurité des usagers et habitants du quartier.



Photo 8: Circulation encombrée de taptap au niveau du carrefour Samida

D. Une activité économique dynamique

Synthèse du diagnostic urbain

Les secteurs en bordure des avenues John Brown et Martin Luther King sont particulièrement dynamiques et tournées vers la Métropole. Ils accueillent des activités administratives, de grands commerces et des établissements scolaires à la réputation nationale. C'est le cas, par exemple, des bureaux de l'OMS, du collège Marie Anne ou encore de l'ESIH, l'école supérieure d'infotronique d'Haïti.

D'autre part, Christ Roi se caractérise par une importante activité commerciale, formelle et informelle. Cette activité est source de conflits d'usage et de nuisances importantes. Cependant, et malgré ces points négatifs, l'activité commerciale peut représenter un véritable moteur de développement économique pour le quartier. Si cette activité se développe suffisamment pour étendre sa zone de chalandise hors des limites du quartier, celui-ci profiterait alors d'un essor économique suffisant pour impacter positivement l'aménagement de la zone d'une part (voirie réhabilitée) et la vie des habitants d'autre part (hausse de revenus permettant une amélioration des conditions de vie).

Des activités dynamiques

La zone située en bordure des axes John Brown et Martin Luther King, zone administrative et scolaire sur la carte 7, regroupe des activités d'éducation, de formation professionnelle et de grands commerces, tous très dynamiques. Cette zone tourne le dos à Christ Roi ; elle fonctionne de manière indépendante et autonome par rapport à la vie du quartier dans lequel elle est implantée, les

habitants n'ont généralement pas les moyens financiers d'accéder à ces services. Néanmoins, elle constitue une vitrine pour le quartier, d'autant plus qu'elle est située sur des axes de communication majeurs à l'échelle métropolitaine. Associée aux rues commerçantes du quartier, ces zones constituent « une ceinture économique ». Cependant, le manque de place disponible dans le quartier freine le développement de ces activités.

Un commerce de proximité générant des conflits d'usages

Le développement économique du quartier s'appuie sur une activité commerciale dynamique. Cependant, celle-ci souffre d'un manque de place et génère des nuisances importantes pour les habitants et usagers de la voirie. De nombreux commerces sont présents dans le quartier ; ils se déclinent sous plusieurs formes : boutiques installées dans des locaux donnant sur une rue, marchands d'aliments frais (fruits, légumes, viande), de produits cosmétiques et de vêtements installés à même la rue sur des étals en bois, tel que ceux de la rue Christ Roi, indiqués sur la carte 7 dans la zone de marché. S'ajoute à cela les petits commerces installés dans des kiosques implantés, le plus souvent, à même le trottoir. Enfin, à l'intérieur de la zone dense, on retrouve beaucoup de commerces utilisant comme espace de vente la galerie des habitations. Enfin, à ces types de vente fixe, entre en concurrence les vendeurs ambulants, proposant divers produits ou services.

La plupart de ces commerces occupe l'espace public, notamment la voirie et les trottoirs, et ce aux dépends des usagers légitimes de ces espaces. Ceci constitue une difficulté importante pour la circulation des piétons et des véhicules, les premiers étant chassés du trottoir et circulant désormais sur la chaussée, gênant ainsi la circulation automobile et générant des risques d'accidents. De plus, la présence de ces commerces engendre également des nuisances sonores, des problèmes de salubrité dus à l'accumulation de déchets liés à la vente de produits alimentaires et des conflits d'usage entre les automobilistes, les piétons et les propriétaires de commerces. Les conditions d'hygiène dans lesquelles les produits alimentaires -tels que la viande ou autres produits frais- sont vendus sont particulièrement préoccupantes pour la santé publique.

Les enjeux et préconisations

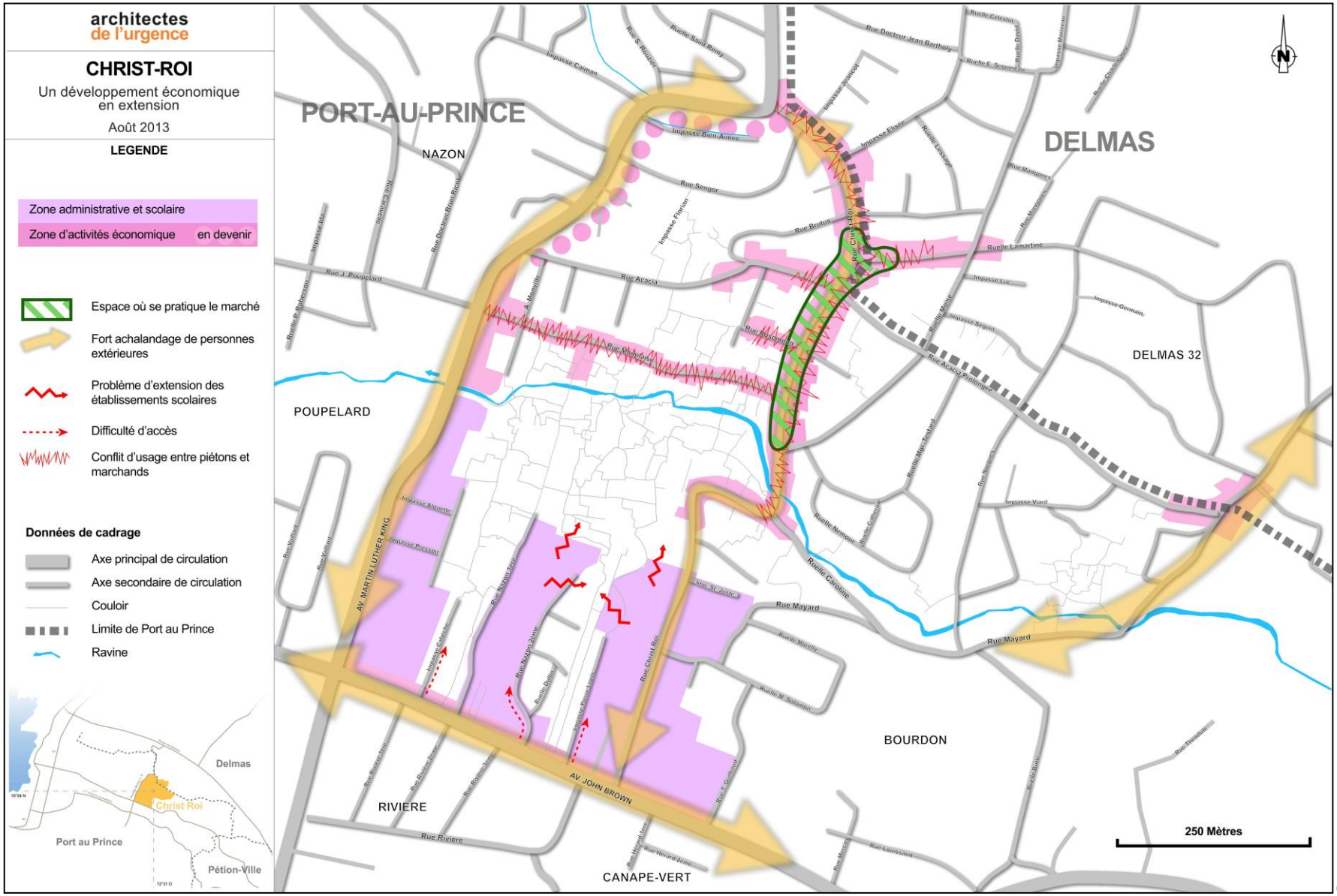
Afin de renforcer l'attractivité de cet espace, son accessibilité doit être améliorée, notamment pour les habitants provenant du cœur du quartier. Un renforcement de l'accessibilité de cette zone permettrait un agrandissement de son aire d'influence et aurait un effet d'entrainement positif sur les espaces environnants. En effet, la proximité immédiate d'une zone dynamique peut avoir des effets bénéfiques pour le quartier tant en termes d'image que de fréquentation accrue -profitant aux commerces environnants (restauration, services divers)- ou encore de visibilité au sein du reste de la ville.

La création d'un marché alimentaire est un enjeu central pour le quartier. Une infrastructure de ce type permettrait non seulement de dynamiser l'activité commerciale mais également de supprimer les nuisances générées par le commerce de rue. De plus, un marché adapté devrait fournir les services de bases pour les commerçants tels que douches, latrines ou encore espaces de stockage. Cependant une telle infrastructure nécessite une gestion rigoureuse pour garantir à la fois le bon fonctionnement du marché mais aussi pour empêcher l'installation de nouveaux marchands de rue aux abords du marché.

Les principaux enjeux identifiés en termes de développement économique sur le quartier de Christ-Roi sont :

- **Mettre en valeur les zones dynamiques**
  - → Créer des opportunités de développement.
  - → Faciliter l'accès des zones dynamiques.
  - → Permettre à la ceinture économique de créer un effet d'entrainement sur l'ensemble du quartier.
  - → Favoriser l'extension des activités dynamiques.

- **Optimiser le commerce de proximité**
  - → Renforcer les activités économiques.
  - → Supprimer les conflits d'usage liés au commerce.
  - → Renforcement de la ceinture économique.



Carte 7: Un développement économique en extension

E. Une vie de quartier dynamique

Synthèse du diagnostic urbain

Le tissu urbain du quartier de Christ Roi est particulièrement hétérogène. Ceci s'explique, en partie, par les vagues successives d'urbanisation et de densification qu'a connue le quartier au cours de son histoire récente. La pression exercée sur le foncier a conduit à une appropriation de la quasi-totalité des espaces disponibles à des fins privées. Des usages de socialisation existent dans le quartier bien que peu d'équipements ou d'espaces publics soient disponibles.

Le quartier de Christ Roi ne compte que très peu d'espaces publics, cependant, il existe une réelle vie de quartier basée sur l'interconnaissance et les rapports de solidarité. Cette vie de quartier se construit dans la rue, au fil de micro espaces publics, dégagés par le tracé sinueux des couloirs. Parfois, ces usages de socialisation empiètent sur les voies de ces usages de socialisation. Ainsi, la vie de quartier, pourtant très dynamique et ancrée dans les systèmes sociaux communautaires, ne dispose pas de lieux de qualité lui permettant de s'exprimer et de s'épanouir pleinement. À titre d'exemple, les parties de basketball ou de football se disputent généralement sur des sections de rue à faible pente, interrompues lors des passages de véhicules, la photo ci-contre illustre le mode d'appropriation de l'espace pour un tel usage avec l'installation d'un panier de basket à même la rue. Il y a donc un réel besoin en termes d'espaces publics, réaffirmé par la population lors des ateliers. Cependant, des micros espaces publics existent dans le cœur de quartier. Ils se situent dans des espaces laissés libres par la non reconstruction d'une maison, dans un élargissement de couloir ou au croisement de deux couloirs. Ces espaces sont dépourvus d'aménagements mais accueillent néanmoins une vie sociale riche.



Photo 9: Terrain de basket sur la rue Monplaisir

Les enjeux et les préconisations

Si l'aménagement d'espaces publics peut paraitre secondaire au regard des problématiques de logement, d'assainissement ou d'accès à l'eau potable, ces espaces participent à un processus d'appropriation du quartier, un processus de création de lien social et d'épanouissement, essentiels pour qu'un quartier aujourd'hui informel puisse exister en tant que quartier de la Métropole. Ces espaces représentent des espaces de respiration et de visibilité, la possibilité de se réunir pour exprimer un avenir et une vision commune. L'expérience du 12 janvier 2010 a montré que ces espaces vides de construction peuvent également servir de lieux de rassemblement en cas de catastrophe naturelle.

L'aménagement et la réhabilitation de ces espaces doit se faire en considérant plusieurs critères. La question foncière constitue la première difficulté. En effet, l'acquisition de terrain peut engendrer des complications foncières lorsque celui-ci n'est pas clairement délimité ou que plusieurs personnes se réclament propriétaire. L'expérience du terrain de basket de la 1ère Ruelle Nazon, en rouge sur la carte de la vie de quartier, est à prendre en considération[11].

La quantité de foncier disponible et susceptible d'être aménagée en espace public est faible. Il s'agit donc de réaliser des arbitrages quant à la destination et à l'aménagement de ces espaces. Jeux pour enfants, terrains de sport, espaces de détente, espaces à vocation culturelle, les usages sont nombreux. Il est cependant possible d'aménager des espaces polyvalents, compatibles avec les usages actuels.

[11] Plusieurs années après la construction du terrain de sport, le propriétaire demande que ce terrain lui soit acheté par la Mairie pour être utilisé comme terrain de sport.

La structuration et l'aménagement des micros espaces publics est une alternative intéressante pour pallier le manque de place dans le quartier. Ces espaces, grâce à des aménagements légers, sont susceptibles d'offrir des lieux de respiration et de constituer une première étape dans le maillage du cœur de quartier et dans la rationalisation des voies de communication qui desservent ces espaces. 27 lieux de ce type, les plus représentatifs, ont été reportés sur la carte de la vie de quartier. En donnant une fonction à ces espaces libres, il est possible de ralentir voire de stopper le processus de densification du bâti, encore en cours actuellement, et qui a conduit à la morphologie actuelle faite d'un enchevêtrement d'habitations de faible hauteur, sans espaces publics et avec des voies de desserte piétonne extrêmement étroites. Dans le même ordre d'idée, afin d'économiser de l'espace, lors de la construction d'équipement communautaire, type bibliothèque (équipement absent à l'heure actuelle dans le quartier) les abords de celui-ci peuvent être aménagés en espace public.

La gestion et l'entretien de ces espaces pose également question. Pour éviter que ces espaces ne deviennent une zone de dépôt de déchets ou soient appropriés et privatisés par un groupe de particuliers, il est nécessaire d'intégrer et de sensibiliser la communauté à leur gestion et à leur préservation.

Il est nécessaire d'aménager des espaces afin de matérialiser et d'ancrer des usages de sociabilité, pour permettre une appropriation collective de l'espace et non plus à des fins privées. Afin de rendre un espace à tous, en tenant compte de la rareté du foncier disponible dans le quartier, il est nécessaire de réaliser dans un premier temps un arbitrage quant à la destination et à la fonction des espaces publics nouvellement libérés. Il serait judicieux de

combiner sur un même espace diverses fonctions (jeux pour enfants, terrains de sport, espaces de détente) et diverses cibles (enfants, jeunes, personnes âgées). Dans un deuxième temps, une politique de gel et de réservation du foncier d'intérêt stratégique devra être mise en place en vue d'aménagements futurs.

La création d'espaces publics de qualité peut contribuer à une amélioration des comportements en matière de dépôts de déchets solides. L'aménagement d'espaces publics, et donc la valorisation des espaces concernés et le fait de leur donner un statut et une fonction pourraient inciter les populations à changer leur comportement en termes de dépôt des déchets pour préserver ces espaces nouvellement créés et agréables. Ces espaces publics deviendraient de fait un bien commun à préserver.

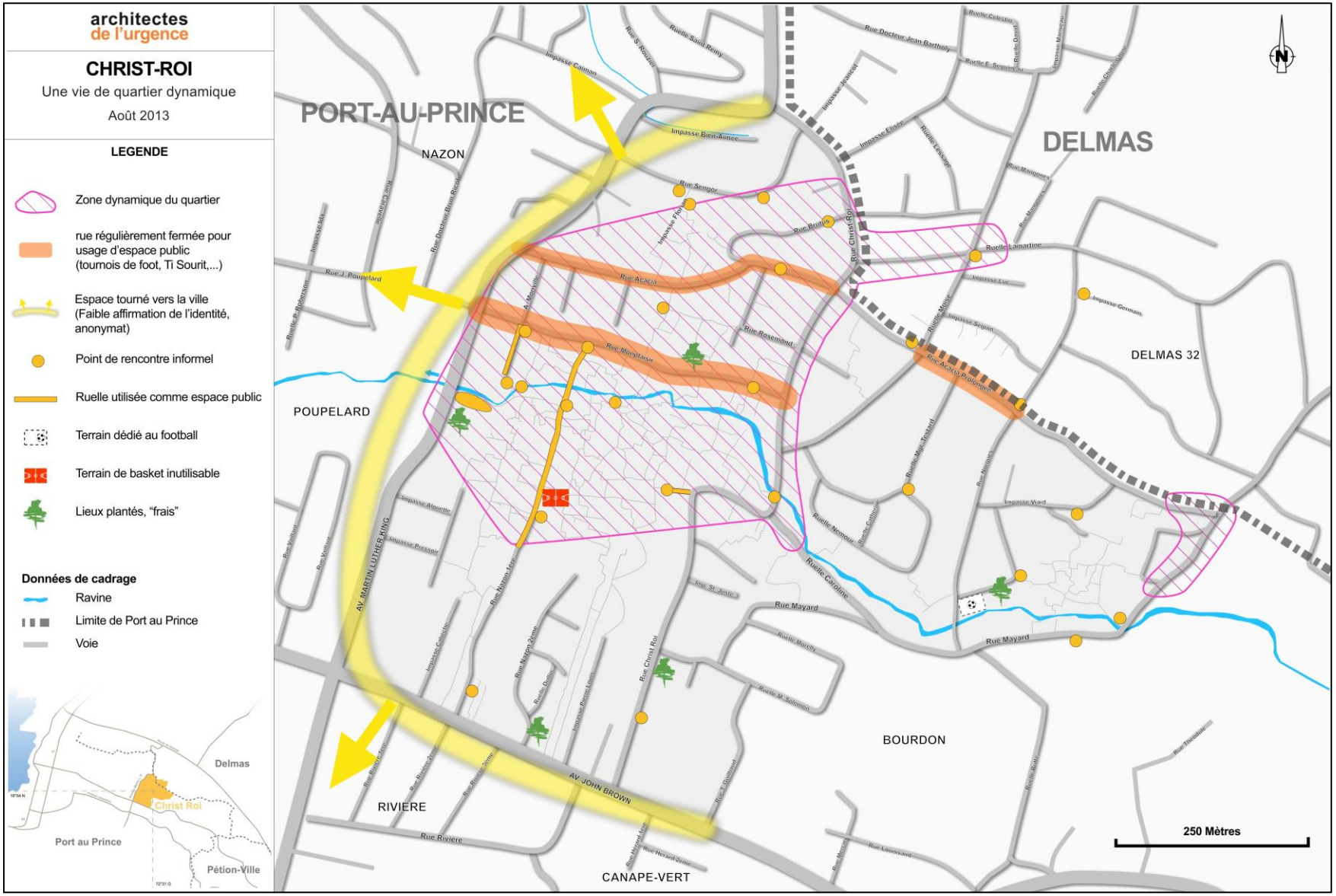
La mise en réseau des espaces publics présents dans le quartier (à l'heure actuelle ou en projet) peut également servir de support à une restructuration de la trame urbaine et notamment de la voirie.

Les principaux enjeux identifiés afin de renforcer les dynamiques sociales du quartier de Christ-Roi sont

- → **Améliorer la qualité d'usage de l'espace public**
  - → Permettre à tous de mieux vivre ensemble.
  - → Créer des espaces dédiés à l'usage « espace public ».

- → **Création d'un patrimoine commun**
  - → Renforcer la vie de quartier existante.

- → **Offrir un cadre de qualité pour la vie du quartier**
  - → Profiter pleinement de la vie de quartier.
  - → Valoriser le cadre de vie des habitants.



Carte 8: Une vie de quartier dynamique

F. La problématique du logement, toujours prégnante plus de trois ans après le séisme

Synthèse du diagnostic urbain

Fortement impacté par le séisme du 12 janvier 2010, le quartier garde encore des traces de la catastrophe, plus de 3 ans après. Le MTPTC estime l'impact lié au séisme sur les bâtiments dans le quartier de Christ Roi à plus de 50% du total des constructions. Les destructions sont plus particulièrement concentrées le long de la ravine. En effet, ici, le taux de maisons évaluées « rouges » s'élève à 65 %.

Plusieurs camps abritant des sinistrés ou des ménages à faible revenus subsistent ainsi que de nombreux abris transitoires (T-shelters) qui font maintenant partie du paysage urbain. De même, des débris, témoins de l'auto-reconstruction menée par les habitants, subsistent toujours dans le quartier, entassés partout où il y a de l'espace : ravine, espace public ou encore voirie. À ce sujet, et au regard de la situation économique de la majorité des ménages du quartier, la reconstruction par les habitants, amorcée moins d'une année après le séisme, n'a pas toujours été faite selon les règles parasismiques ou même de sécurité basique. Par conséquent, de nombreux bâtiments dangereux subsistent dans le quartier, mettant en péril les constructions voisines ainsi que leurs habitants.

Des habitats peu sûrs

Dès le lendemain de la catastrophe du 12 janvier, les habitants se sont efforcés, en fonction de leurs moyens et de leurs capacités, de répondre au plus vite au besoin de logements. La reconstruction a ainsi débuté à l'initiative des habitants, avec la réutilisation des matériaux de construction des maisons détruites par le séisme. Certains n'ont pas eu d'autre choix que d'emménager dans un camp au sein du quartier ou ailleurs. Plusieurs mois après le séisme des abris temporaires ont été distribués et installés sur la dalle de béton des maisons détruites.



Photo 10: Abris transitoires en bord de ravine

Composés de panneaux de bois, de bâches plastiques et de tôles ondulées, ces abris ne garantissent ni la sécurité, ni l'intimité de leurs occupants, à l'image des abris précaire que l'on retrouve dans les camps. Ils sont dépourvus de tout confort et ne peuvent évoluer

pour répondre aux besoins d'un ménage. Pourtant, leur coût[12] équivaut souvent au prix d'un logement d'une pièce en bloc, donc durable. Ce point soulève un problème présent à l'échelle nationale : la population n'a pas été accompagnée, dès qu'elle a montré les signes d'une capacité, dans la reconstruction durable et sûre des logements détruits.

Aujourd'hui, la reconstruction est en plein essor mais ne bénéficie pas d'un accompagnement technique et financier permettant d'éviter les erreurs du passé. En effet, la méconnaissance et la perception déformée des risques de la part de la population et l'absence de règlement d'urbanisme contraignant conduisent les habitants du quartier à construire en dépit de règles de sécurité basiques et à s'implanter dans des zones soumises à de nombreux risques : inondations, glissements de terrain. La mauvaise qualité des matériaux employés combinée à de mauvaises techniques de construction rendent ces habitations particulièrement vulnérables en cas de catastrophes naturelles : séisme, épisode cyclonique. Ces constructions présentent ainsi un danger non seulement pour leurs occupants mais aussi pour les constructions voisines d'autant plus que la forte densité du bâti rend l'évacuation d'urgence complexe et dangereuse.

Un fort besoin de logements

Divers types de ménages sont représentés dans le quartier de Christ Roi. Afin de maintenir cette mixité, il est important d'adapter l'offre de logements à chacune de ces catégories : familles, couples, personnes célibataires, étudiants …

[12] De 1500 à plus de 5000 dollars US pour 18 mètres carrés théoriquement habitable trois ans.

La pérennisation des camps pose également question. Ces camps connaissent des dynamiques de renouvellement de population. Les familles qui sont aujourd'hui dans les camps ne le sont pas toutes suite à la catastrophe mais simplement parce qu'un camp offre une alternative peu coûteuse pour un logement. En effet, il arrive que les nouveaux arrivants dans la métropole, les étudiants ou les nouveaux ménages, souvent de condition modeste, s'installent en premier lieu dans les camps ou dans un abri qu'ils louent, du fait de la faiblesse de leurs moyens. L'option des camps ne permet pas d'assurer aux ménages une quelconque qualité de vie, mais doit leur permettre d'épargner suffisamment pour accéder à un logement correct. L'augmentation de l'offre locative diversifiée doit ainsi contribuer à diminuer le coût des loyers et à ralentir, voire stopper, ce processus de repeuplement des camps.

A ce jour, les camps restant dans le quartier sont installés sur des propriétés privées. Sauf décision contraire des pouvoirs publics, ces camps ne sont donc pas voués à se pérenniser, le départ des occupants sera fonction de l'offre locative disponible à l'échelle de la ville. Si ce n'est pas le cas, l'Etat devra veiller à réintégrer ces populations dans le tissu urbain en veillant à empêcher les évictions forcées.

Les enjeux et préconisations

Il s'agit de saisir l'opportunité de la reconstruction pour sensibiliser et former les populations aux techniques de construction parasismique et paracyclonique. Cette reconstruction doit également permettre d'améliorer la qualité d'usage du logement : un logement plus sûr mais aussi plus sain, équipé de sanitaires et de réseaux d'évacuation des eaux usées.

Concernant le besoin de logements, le quartier est actuellement confronté à un manque d'espace disponible pour bâtir de nouveaux bâtiments en sécurité. Le développement vertical et collectif du logement constitue une alternative intéressante permettant de contourner le problème de saturation de l'espace. Ce type de constructions permettrait de libérer de l'espace pour les circulations tout en offrant des espaces de vie d'une surface convenable pour les ménages.

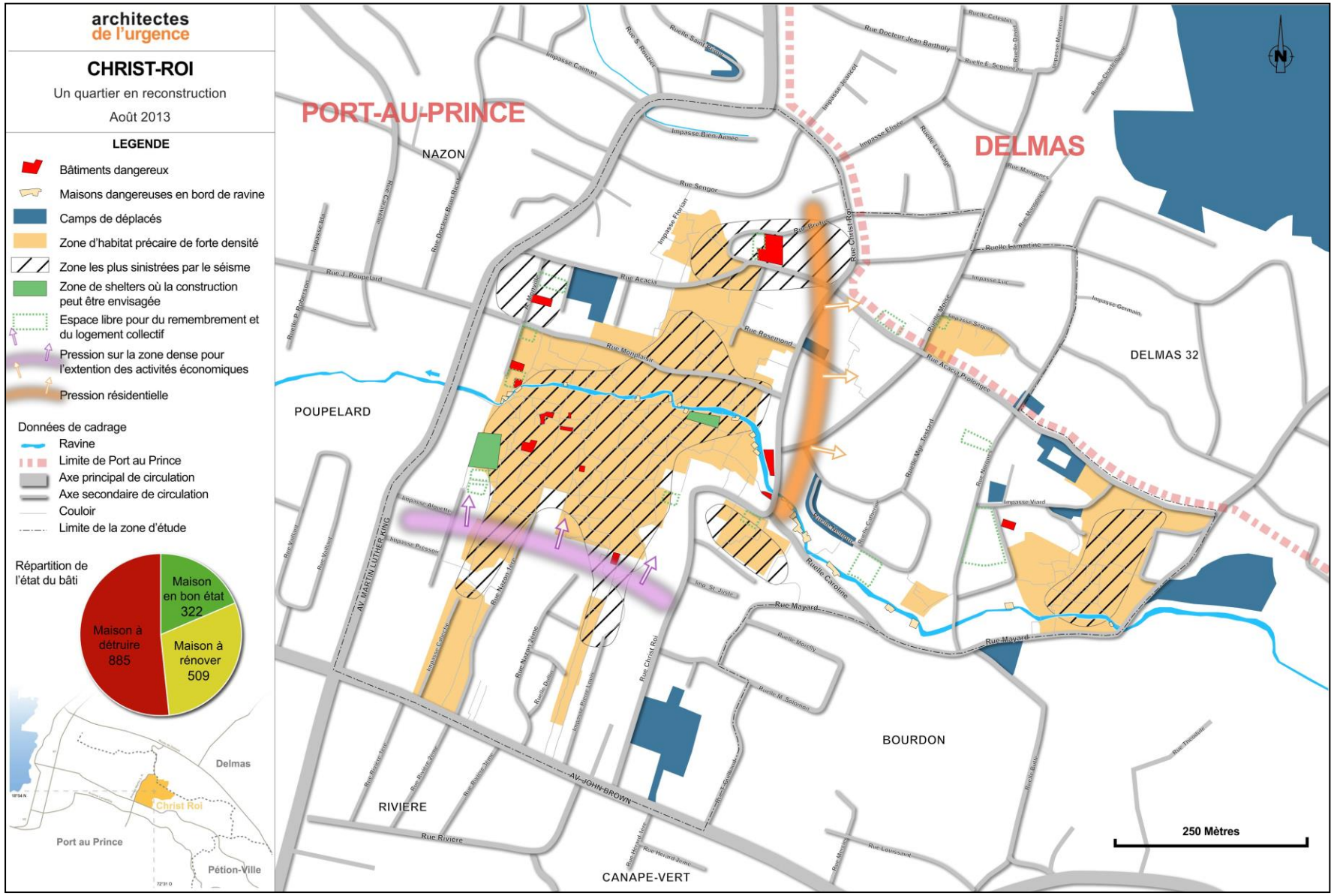
Dans cette optique et afin de contribuer efficacement à la disparition des abris temporaires, il est nécessaire d'augmenter l'offre locative et de repenser la forme de l'habitat. Aujourd'hui, la saturation de l'espace ne permet pas de loger l'ensemble de la population dans des conditions décentes et complique le raccordement aux réseaux urbains (assainissement, eau potable, électricité). La construction en hauteur (sur 2 ou 3 niveaux), sous un régime de copropriété permettrait de dégager de l'espace au sol pour la réalisation d'aménagements urbains : voiries plus larges, places publiques, équipements communautaires, et de loger plus de ménages tout en offrant des logements plus grands. Actuellement, une part des ménages, 5 personnes en moyenne, vit dans des logements composés d'une seule pièce pour une surface habitable d'environ 20 m². Toutefois, la copropriété ne fait pas partie des mœurs et des pratiques usuelles en matière de logement. Il est donc nécessaire, pour aller dans ce sens, de sensibiliser la population à ces modes de propriété et à leurs avantages. En effet, les membres d'une même copropriété seraient en mesure, en mutualisant leurs moyens, d'équiper leur logement en transformateurs EDH ou en solution performante d'assainissement, ce qui augmenterait significativement leur qualité de vie. D'autre part, en termes de construction, des économies peuvent être réalisées par exemple dans la construction de murs mitoyens ou encore par des achats groupés de matériaux de qualité.

Le processus d'auto-reconstruction en cours dans le quartier est également à prendre en compte et à utiliser comme levier pour le développement des bonnes pratiques de construction. Effectivement, l'encadrement et l'accompagnement technique des ménages qui ont entrepris la construction de leur logement s'avère être une opportunité pour dispenser des formations aux bonnes pratiques et les ancrer dans les savoir-faire locaux. Comme présenté précédemment, ce processus d'auto-reconstruction est effectif depuis près de trois ans dans les quartiers. Premiers acteurs de la reconstruction du pays, il apparait pertinent d'accompagner les habitants dans leur entreprise en s'assurant que les normes parasismiques sont respectées ainsi que les règlements en vigueur produits par le MTPTC. Cet accompagnement peut également être complété par un système de crédit ou de subvention, selon les moyens disponibles.

Les principaux enjeux identifiés en termes de logements sur le quartier de Christ-Roi sont

- **Renforcer la qualité de l'habitat**
  - → Adapter les techniques de construction aux risques.
  - → Créer des logements de qualité.
  - → Réparer les maisons endommagées par le séisme.

- **Diversifier l'offre de logements**
  - → Répondre aux besoins de la population en matière de logement.
  - → Améliorer l'accès à un logement de qualité.
  - → Améliorer les conditions de vie des familles.



Carte 9 : Un quartier en reconstruction

G. L'environnement et les risques : une vision déformée

Synthèse du diagnostic urbain

La perception des risques et la manière de s'en prémunir semblent supplantées par d'autres facteurs tels que le besoin d'espace ou le manque d'opportunité pour construire. En témoigne l'implantation d'habitations sur des zones à forte pente, sur les berges de la ravine voire au-dessus ou dans la ravine elle-même. Les techniques de construction tentent, pourtant, de s'adapter aux conditions météorologiques du pays : la plupart des habitations sont des constructions en dur afin de résister aux fortes pluies et aux vents violents liés à la saison cyclonique. En revanche, le risque sismique, ceux liés aux glissements de terrain ou aux inondations ne sont pas pris en compte ni dans l'implantation des habitations ni par les techniques de construction.

L'environnement est aujourd'hui très dégradé au sein du quartier, l'interface « environnement » a totalement disparue, il n'est plus possible de l'identifier. Il en existe cependant un : la ravine Nicolas qui traverse le quartier de part en part. A première vue cet espace n'a plus rien de naturel : absence totale de végétation, berges de la ravine bétonnées, dégradation avancée et présence de déchets.

Pourtant, la préoccupation environnementale, synonyme de qualité de vie, est forte chez les habitants du quartier : elle doit ainsi être au cœur des opérations d'aménagement. En effet, celle-ci a deux objectifs : d'une part, elle doit viser une meilleure prise en compte des risques naturels et permettre de s'en protéger plus efficacement ; d'autre part, elle répond aux exigences du développement durable dans une zone dont la couverture végétale est faible et où l'imperméabilisation des sols est systématique.

Une population vulnérable exposée aux risques naturels

Deux facteurs aggravent la vulnérabilité des habitants de ce quartier face aux aléas naturels : la localisation d'habitations dans des zones à risques (inondation, glissement de terrain) d'une part, et la mauvaise qualité des bâtiments, générateurs de vulnérabilité, d'autre part. Le risque le plus visible se situe au niveau de la ravine Nicolas, traversant la zone dense du quartier, elle expose une partie des habitations construites trop proches du lit du cours d'eau aux risques d'inondation, représenté en bleu sur la carte des risques (Carte 10). En effet, l'urbanisation très dense dans ce secteur a contraint une partie des riverains à s'installer à proximité immédiate de la ravine, voire dans la ravine elle-même. Ces ménages se sont implantés sur les derniers espaces libres et le plus souvent, les plus exposés aux risques. Malgré la source de nuisances que représente cet environnement (présence de déchets, odeurs, insalubrité et risque d'inondation) des ménages de diverses catégories ont profité du foncier disponible : de la petite maison à un seul étage et doté d'un toit de tôle à la grande maison sur trois niveaux comportant une dalle de béton, disposant d'un réservoir et d'un branchement à EDH. Toutefois, très peu de ces constructions semblent adaptées au potentiel risque d'inondation de ce milieu.



Photo 11: Construction dans la ravine Nicolas

L'implantation des maisons à proximité immédiate de la ravine suscite un autre type de risque, celui de l'effondrement des berges. Les fortes pluies enregistrées pendant la saison cyclonique peuvent considérablement affouiller les berges et provoquer des effondrements constituant un risque de première importance pour les maisons implantées sur ces espaces. De plus, la configuration du cours d'eau, étroit et encaissé entre deux murs de blocs en béton dans les secteurs les plus denses, semble être favorable à la formation de crue d'embâcle : Si un bâtiment s'effondre dans le lit de la ravine il peut créer un barrage, retenir une importante quantité d'eau et de matière jusqu'à ce qu'il cède, c'est alors une « vague » puissante qui déferle sur la partie avale du quartier.

D'autre part, la méconnaissance de la nature des sols conduit les habitants à s'installer dans des zones particulièrement vulnérables : sols peu stables, argiles gonflantes. Outre le risque de mouvement de terrain, ces sols sont également susceptibles d'amplifier les ondes sismiques lors d'une secousse et ce d'autant plus si le relief du site accroit le phénomène[13].

La carte des risques, présentée plus loin (Carte 10), a été réalisée à partir des données de l'étude hydrologique[14] et d'un diagnostic géotechnique sommaire impliquant plusieurs essais au pénétromètre dynamique.

[13] Phénomène appelé « effet de site » : Les caractéristiques et le comportement mécanique des couches superficielles peuvent modifier l'impact de la secousse sismique.
[14] Voir l'annexe 2.

Des espaces dégradés et délaissés

La ravine Nicolas est l'expression même de l'insalubrité du quartier, les habitants s'en plaignent, elle dégrade l'image du quartier ainsi que la qualité de vie localement. Exutoire des eaux usées, zone de dépôt de débris et des déchets ménagers, cet espace de 874 mètres de long a tout pour être repoussant, d'où la construction de murs sur la 1ère ruelle Nazon afin d'en cacher sa vue. Ailleurs, comme au niveau du pont de la rue Christ Roi, le spectacle que la ravine offre est désolant et justifie le rejet de cet espace par les habitants. De plus, l'espace ayant acquis un statut de zone sans valeur, y jeter des déchets apparait moins dérangeant : la présence d'ordures encourage cette pratique et la faible couverture du SMCRS relativise ce geste.

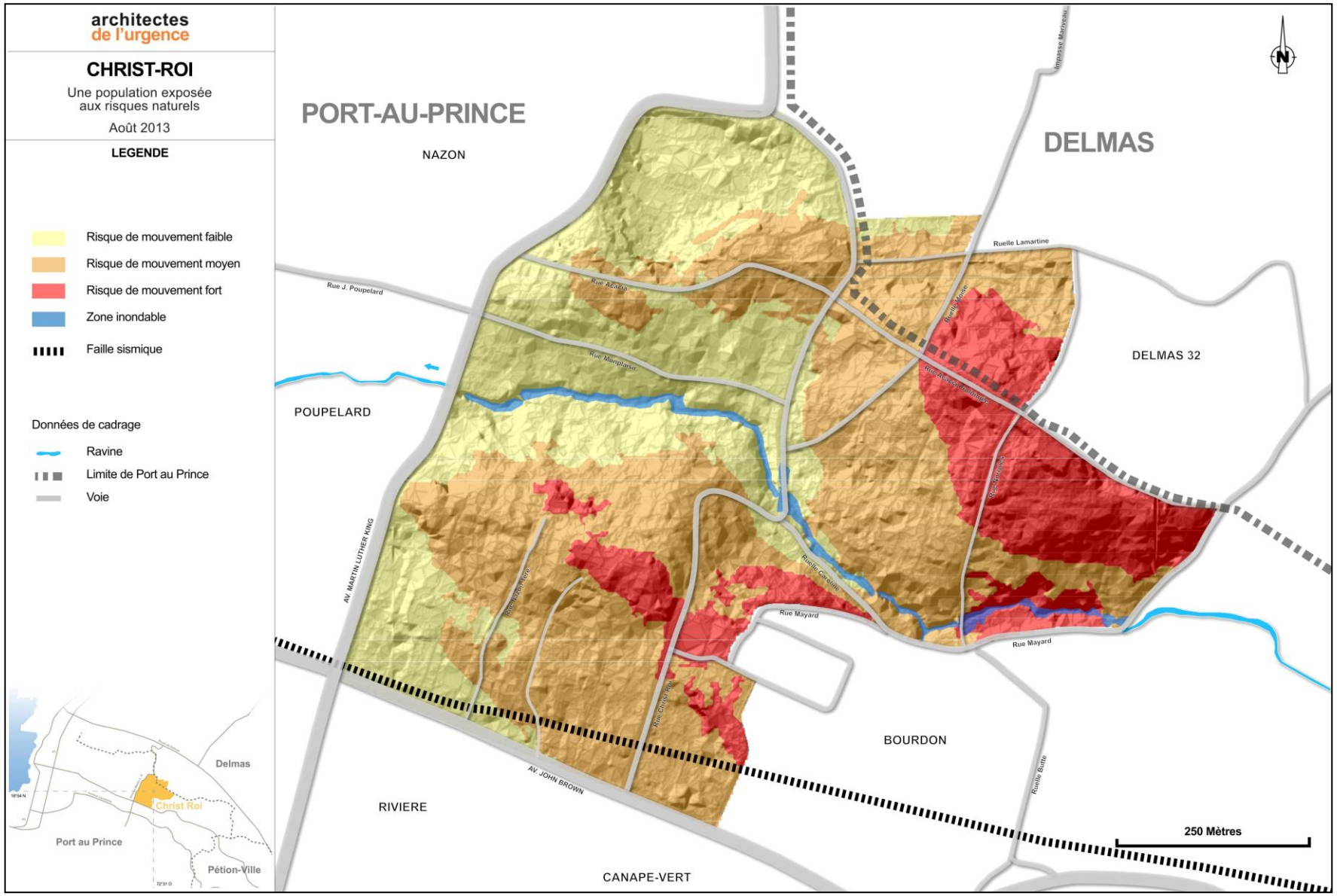
Plusieurs actions stratégiques permettraient pourtant de briser ce cycle mais, avant toute chose, la sécurisation des berges de la ravine semble être une priorité à l'échelle du quartier en termes de sécurité et d'aménagement urbain. En effet, il y a environs 160 habitations installées directement sur les berges du cours d'eau. Constituées d'alluvions, les berges sont particulièrement instables surtout dans les zones où soumises à un fort affouillement.

Les enjeux et préconisations

La sécurisation des berges d'une ravine n'obéit pas à une règle fixe et systématique, chaque environnement possède ses spécificités auxquelles il faut s'adapter. Il est fortement déconseillé, à ce titre, de modifier le tracé originel du cours d'eau mais en revanche il faut lui laisser l'espace disponible de part et d'autre de celui-ci afin de le laisser évoluer librement. Le choix technique pour la sécurisation des berges de la ravine Nicolas doit être fait après une étude fine des caractéristiques de celle-ci. Le revêtement en béton qui se fait généralement dans la métropole ou encore la couverture de la ravine tel que le souhaite quelques habitants sont ainsi à remettre en question avant la prise d'une décision. Un cours d'eau, tel que celui-ci, représente une importante surface d'infiltration dans un environnement largement imperméabilisé et pourrait être une opportunité pour réintroduire de la nature en ville, en faire un espace de respiration, un espace frais. Néanmoins, ces perspectives n'écartent pas le fait qu'une sécurisation des berges, quelle qu'elle soit, s'impose pour la sécurité du quartier.

L'aménagement d'une zone tampon, aux abords de la ravine et selon la règlementation du MTPTC en vigueur, permettrait à la fois de préserver cet espace naturel par sa mise en valeur et de protéger durablement la population du risque d'inondation en empêchant l'implantation de nouvelles constructions dans cette zone. C'est aussi un moyen de faciliter les déplacements à l'intérieur du quartier et de créer de nouveaux espaces publics de qualité et dotés de végétation. Cette action doit passer par la création d'une zone non-constructible (dite « zone tampon »).

Dans un premier temps, l'aménagement de cette zone peut se contenter des espaces libérés lors des travaux de sécurisation. C'est, ainsi, une opportunité pour la création d'un axe de circulation piéton le long de la ravine et reliant la rue Christ Roi à l'avenue Martin Luther King : il est nécessaire, en effet, d'occuper immédiatement les espaces libérés avec des aménagements publics afin d'éviter les implantations privées. À titre d'exemple, lorsque le cheminement piéton n'occupe pas toute la surface, il serait stratégique de créer des espaces publics et des espaces verts afin d'occuper ces zones.



Carte 9: Une population exposée aux risques naturels

Enfin, à terme, lorsque la zone tampon sera totalement libérée de ses constructions, le cheminement piéton pourrait évoluer en une voie réservée aux secours et évacuations d'urgence tout en gardant sa fonction de promenade, de desserte et d'axe transversal. La place alors disponible devrait permettre l'implantation de terrains de sports, notamment au niveau du pont Martin Luther King et de celui de Christ Roi, ainsi que d'espaces publics plus vastes, dotés de jeux pour enfants notamment.

Ces préoccupations environnementales supposent également la végétalisation du quartier à différentes fins. Il s'agit en premier lieu d'apporter du confort aux usagers par la création d'ombrages, source de fraîcheur. La plantation de végétation et l'embellissement que cela suscite dans les rues et places publiques doit aussi avoir un effet positif sur l'image du quartier et l'appropriation de l'espace. En effet, un quartier vert, agréable et frais, ne peut que véhiculer une image positive en son sein comme à l'extérieur.

L'aménagement doit valoriser le cadre naturel et s'attacher à réintroduire l'idée de nature dans le milieu urbain, dans le but d'améliorer l'attractivité d'un territoire susceptible, désormais, d'offrir un cadre de vie agréable à ses travailleurs comme à ses habitants. Il s'agit donc de réintroduire cette notion d'environnement et de milieu naturel, afin de non seulement augmenter la qualité de vie et la qualité d'usage de l'espace public par le verdissement de l'espace, mais également afin de retrouver une conscience de ce qu'est la nature et des risques qu'elle peut générer. La (re)valorisation de l'espace de la ravine dans cette optique de redécouverte du milieu naturel peut servir de colonne vertébrale à une amélioration significative de la qualité environnementale du quartier. Cette revalorisation ne peut se concevoir sans intégrer une réflexion sur les solutions d'assainissement au sein du quartier. De plus, cette revalorisation peut servir de prétexte à l'implantation d'une nouvelle voie de communication, entièrement piétonne, qui permettrait dans le même temps de désenclaver le cœur de quartier et d'améliorer significativement les conditions de circulation des piétons tant du point de vue de leur sécurité que de leur confort de déplacement. Cet aménagement est susceptible de servir de référence à l'échelle de la métropole et de faire entrer Port au Prince dans une dynamique écologique de développement durable.



Photo 12: Les berges de la ravine, un potentiel d'espace pour améliorer le quartier

Concernant la prévention des risques, l'élaboration d'une carte de risques corrélée à des règles d'implantation et de construction strictes est indispensable afin de protéger les bâtiments et les populations. Il est possible de réaliser des ouvrages de mitigation, notamment dans la ravine : sécurisation des berges, curage ; et dans les zones de forte pente et/ou les zones où les sols sont instables.

L'auto-reconstruction, mode de reconstruction privilégié par la population, doit être encadrée strictement par des professionnels du bâtiment, formés aux techniques de construction parasismique et paracyclonique. En effet, sensibiliser les populations aux risques et aux moyens de s'en prémunir doit contribuer à créer une culture du risque et, à terme, à formaliser une politique de gestion des risques dans laquelle les populations auraient un rôle prépondérant. Cependant, il ne suffit pas d'améliorer les qualités structurelles de l'habitat, il faut également réglementer l'implantation des constructions, notamment aux abords de la ravine Nicolas.

La prise en compte des risques naturels doit guider les aménagements urbains dans une optique de réduction des risques mais aussi et surtout dans un souci de réduire l'exposition des activités humaines à ces mêmes risques. La gestion des risques repose sur deux éléments : la réduction des risques et de l'exposition à ceux-ci d'une part et de la gestion de la situation de crise d'autre part.

La réduction des risques s'appuie sur le renforcement du bâti. Cela passe par l'adaptation des techniques de construction aux normes parasismiques et paracycloniques et par l'amélioration de la qualité des matériaux de construction. La création d'ouvrages de protection complète cette action de réduction des risques.

La gestion de situation de crise passe par des aménagements urbains : couloirs et voies d'accès suffisamment larges pour permettre l'accès des secours et l'évacuation des victimes, espaces publics libres de constructions pour servir de lieux de refuge, de rassemblement, de distribution d'eau et de nourriture. La prise en compte de l'aléa naturel doit donc se faire dans les domaines de l'habitat et de la structuration du tissu urbain.

Les principaux enjeux environnementaux du quartier de Christ-Roi sont :

- **Réduire l'exposition de l'habitat aux risques**
  - → Élaborer une stratégie de gestion de situation de crise.
  - → Améliorer les conditions d'habitat.
  - → Préserver l'environnement pour maîtriser les risques.

- **Réinvestir et valoriser les espaces délaissés et pollués du quartier**
  - → Réintroduire l'idée de nature au sein du quartier.
  - → Réconcilier le quartier avec son environnement naturel.

CHAPITRE III : UNE STRATEGIE D'AMENAGEMENT CONSENSUELLE POUR LE QUARTIER

A. Du diagnostic à la stratégie, le processus d'une prise de décision politique

a. L'assainissement et l'accessibilité : un consensus au sein du quartier

Au regard des résultats des ateliers de travail et des discussions engagées avec les autorités concernées durant la phase de diagnostic, il ressort que l'accessibilité et l'accès aux services urbains, notamment ce qui relève de l'assainissement, apparaissent primordiaux aux yeux de l'ensemble des acteurs du territoire. Il s'agit, en effet, des deux enjeux faisant consensus au sein du quartier. Cette préoccupation est en grande partie influencée par la problématique de la ravine Nicolas et des couloirs urbains limitant les déplacements et vecteurs d'insalubrité. Les autres enjeux mentionnés sont considérés comme complémentaires bien que tout aussi pertinents les uns que les autres. Cependant, le consensus s'est fixé sur les enjeux de la salubrité et de l'accessibilité comme urgence d'aménagement pour le quartier de Christ Roi.

Ci-contre, la figure résume les six grands enjeux d'aménagement inhérent à Christ Roi avec, au centre, l'axe consensuel pour l'aménagement du quartier.

Le 19 juillet 2013, lors d'une rencontre de l'ensemble des acteurs du territoire, institutions, organisations internationales et locales, associations de quartier et une partie de la population, un vote à propos de l'importance des enjeux d'aménagement a été fait par la population présente. L'assainissement et l'accessibilité en étaient exclus car faisant déjà consensus : le but était de donner une orientation d'aménagement à cet axe central. C'est le développement économique qui fut alors choisi par les votants.

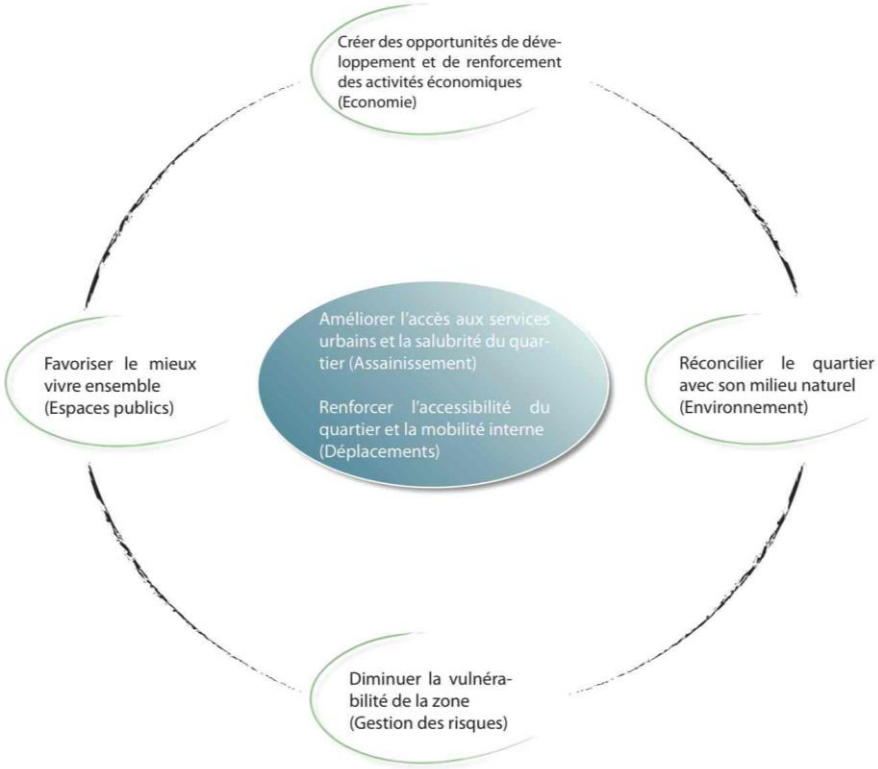


Figure 2 : Les enjeux d'aménagement

b. Le choix d'une stratégie

L'opérationnalisation du schéma d'aménagement passe par la définition et l'adoption d'une stratégie d'aménagement marquée dans le temps, nécessaire à la mise en œuvre du projet urbain. Ce processus de définition émane d'une prise de décision politique puisqu'il engage le territoire dans une vision à long terme. Cette vision, ce souhait pour l'avenir, peut différer selon que l'on se place du point de vue des habitants, des techniciens ou des représentants politiques. Il s'agit donc de confronter les visions et faire émerger un consensus en aménageant des espaces de discussion autour d'informations objectives. La prise en main de l'aménagement du territoire par ses acteurs ne peut se faire qu'à ces conditions : la rencontre, la connaissance, le débat et l'apprentissage des besoins et des compétences des uns et des autres. On comprend ainsi pourquoi une telle décision relève d'un choix politique : que veut-on pour le futur du territoire?

Une stratégie d'aménagement, comprise comme un plan d'action, doit permettre d'atteindre dans le temps des objectifs de développement. Ces objectifs ont été définis en concertation avec la population et les institutions publiques en tenant compte du fonctionnement actuel du territoire et des capacités de ses acteurs. Il s'agit d'adapter au mieux le mode d'action aux ressources techniques, financières et humaines dans le but d'atteindre les objectifs fixés préalablement.

La stratégie conduit à faire des choix nécessaires à la priorisation de l'action. En effet, dans un contexte de ressources limitées et face à l'importance des besoins (cf. partie II), il est nécessaire de prioriser l'action. Ainsi, certaines opérations d'aménagement revêtent un caractère déclencheur et sont susceptibles, en impactant la structure du quartier, de répondre à plusieurs problématiques de manière simultanée. Par exemple une action sur la voirie peut améliorer l'accessibilité du territoire, renforcer son attractivité, sécuriser le cadre de vie, faciliter le drainage et donc améliorer la salubrité.

C'est ainsi que s'effectue le passage du diagnostic urbain à la stratégie d'aménagement et dans cette optique que l'adoption d'une stratégie s'est faite avec les autorités publiques et la population.

c. La stratégie d'aménagement

Au cours des échanges avec les autorités et une partie des habitants de Christ Roi, plusieurs préoccupations et souhaits ont émergés quant à l'avenir du quartier. Afin de créer les conditions d'un développement harmonieux et profitable à tous du quartier, une stratégie d'aménagement a été définie.

Il s'agit de profiter du processus de reconstruction en cours dans le pays pour améliorer le fonctionnement du quartier en facilitant son intégration dans le fonctionnement de la métropole et formaliser ainsi la partie informelle du quartier.

Pour réaliser cette stratégie le quartier doit se donner un délai de dix années au cours desquelles se fera la mise en œuvre du schéma.

Cette stratégie d'aménagement se décline en trois orientations qui visent à :

- Rendre le quartier plus accessible en y facilitant les déplacements internes et externes,

- Améliorer la salubrité du quartier en modifiant les fonctions de la ravine Nicolas

- Renforcer l'attractivité du quartier et le rendre d'avantage propice aux investisseurs économiques

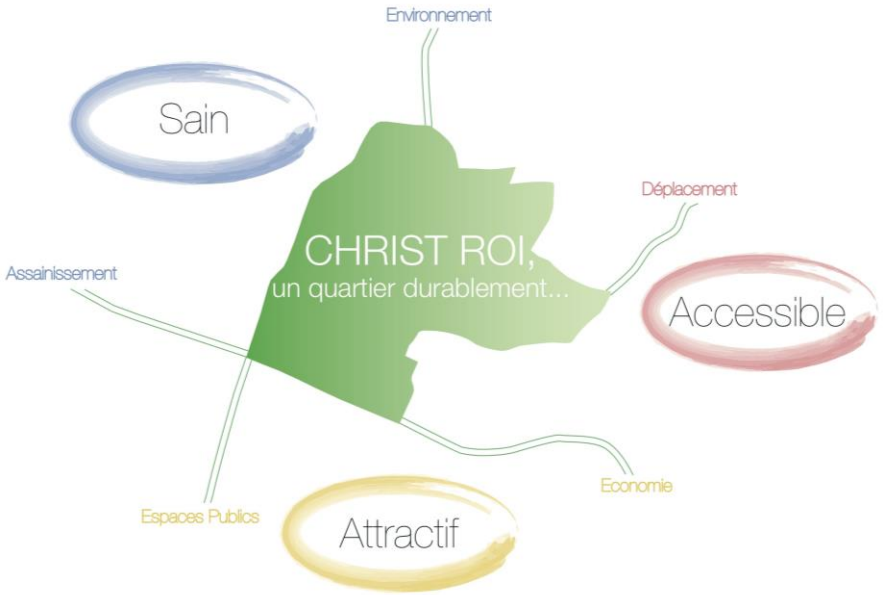


Figure 3 : Les orientations d'aménagement pour le quartier

B. Présentation des orientations d'aménagement

a. Rendre le quartier plus accessible

Prioritaire aussi bien pour les institutions que pour la population, rendre le quartier plus accessible est au cœur du projet urbain de Christ Roi.

Quartier informel au cœur de l'agglomération, les habitants de Christ Roi travaillent, s'éduquent, achètent ou se soignent dans l'ensemble de la capitale. Pour autant, engorgés et dégradés, les axes de communication qui relient le quartier à la ville ne permettent pas une interaction optimale. Ce constat est non seulement vrai pour les déplacements externes mais également pour les transports internes au quartier. Sur la base de ce constat, rendre le quartier plus accessible a été ciblé comme l'une des orientations prioritaires pour le quartier de Christ Roi.

En premier lieu, il s'agit donc de faciliter les liaisons entre les rues de Delmas 32 et l'avenue John Brown en fluidifiant la circulation sur la rue Christ-Roi et l'avenue Martin Luther King (cf figure n°3). Ce travail permettra non seulement aux habitants de Christ-Roi de mieux se déplacer mais facilitera également les liaisons nord-sud pour les usagers externes au quartier. De même, il conviendra d'aménager des axes stratégiques comme la rue Norgues, Moïse, Lamartine ou Accacia pour créer des itinéraires de contournement des grandes avenues et ouvrir le quartier à l'Est et au Nord. Cela contribuera à renforcer l'attractivité et la visibilité économique du quartier auprès des nombreux port-au-princiens qui traverse Christ Roi tous les jours sans s'y arrêter.

Améliorer l'accessibilité du quartier passe également par la restructuration du réseau viaire en créant des nouveaux axes pénétrant dans les zones les plus denses (cf. figure n°3). Cela implique la création d'accès manquants et l'élargissement de certains couloirs. Ces percées doivent permettent de dédensifier le tissu urbain et permettre l'accès des services d'urgence.

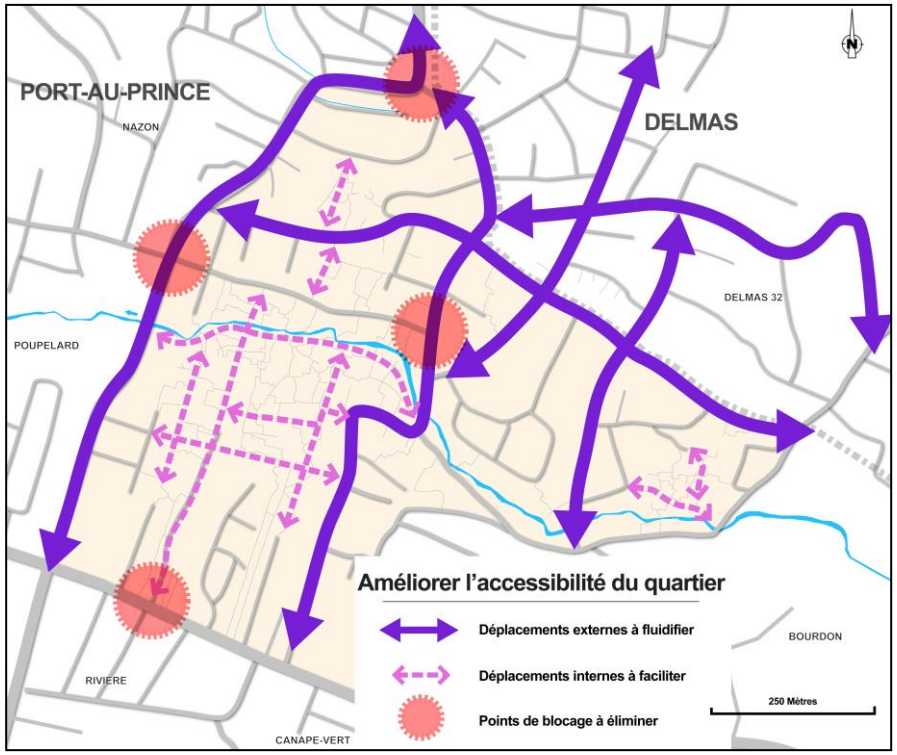


Figure 4: Orientation n°1, rendre le quartier plus accessible

b. Améliorer la salubrité du quartier

Primordiale dans un contexte d'endémisation du choléra, améliorer la salubrité du quartier est un préalable à l'amélioration des conditions de vie des habitants de Christ Roi. Cela doit se traduire par un important investissement légal, financier et juridique autour de la ravine Nicolas qui centralise la majorité des problèmes de salubrité du quartier. En jouant le rôle d'égout, de décharge mais aussi de mangeoire pour les animaux, la restructuration de la ravine Nicolas doit être un levier de l'amélioration de la salubrité du cœur de quartier.

Exutoire des excrétas, le travail sur la ravine doit être en lien avec l'amélioration de l'assainissement individuel sur l'ensemble du bassin versant. En favorisant le développement de mini-réseau d'assainissement, il sera possible, à court terme, de diminuer fortement la quantité d'eaux noires rejetées dans la ravine.

Respectable de la majorité des déchets produits dans la zone, une véritable politique de gestion des déchets solides doit être mise en place. En l'absence d'une politique à l'échelle de l'agglomération, il est nécessaire de mettre en place un système de gestion interne au quartier.

En diminuant les risques de maladies, d'inondation et de glissement de terrain, l'aménagement de la ravine Nicolas permettra également d'en valoriser les berges. Traversant le quartier d'Est en Ouest, les berges de la ravine sont une formidable opportunité pour améliorer l'accessibilité interne au quartier.

L'enjeu de cette orientation est de profiter d'un espace dégradé et déprécié pour créer une dynamique urbaine permettant de valoriser le quartier et de le rendre plus salubre pour ses habitants.

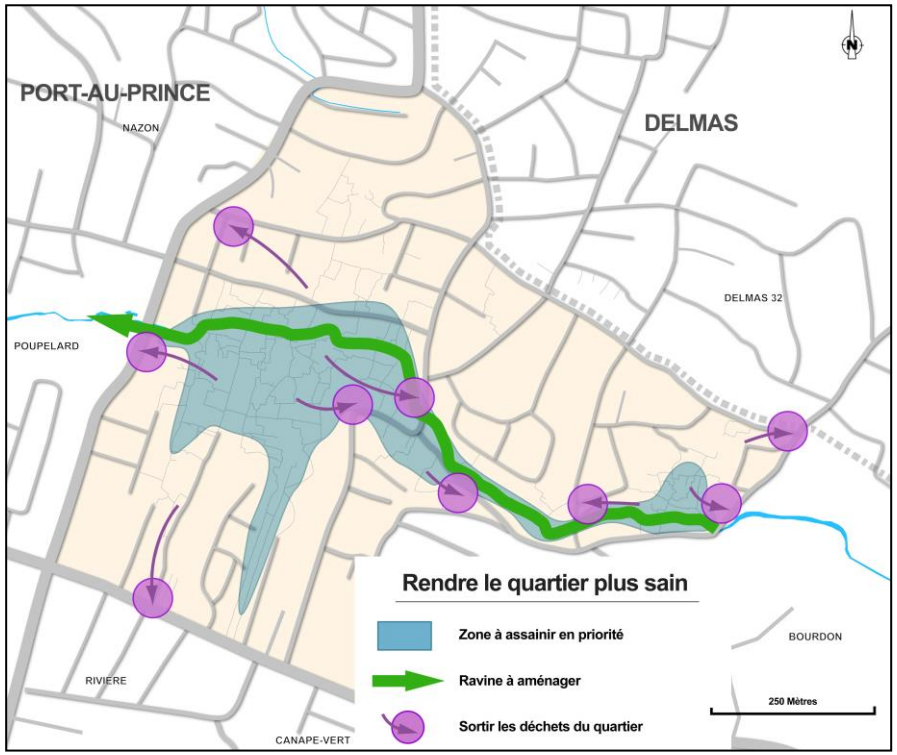


Figure 5: Orientation n°2, améliorer la salubrité du quartier

c. Renforcer l'attractivité du quartier

Dans un contexte extrêmement difficile, il est important de rendre le quartier de Christ Roi plus attractif et propice au développement d'activités économiques. L'amélioration de l'accessibilité et de la salubrité du quartier contribuera également à cette orientation.

Avec un fort potentiel lié à la présence de plusieurs équipements éducatifs reconnus, à la centralité du quartier et à la présence d'un tissu socio-économique hétérogène, le développement du quartier passera par un essor de son secteur économique.

Aussi, le développement des établissements scolaires d'excellence et les administrations présentent dans la zone doit être prévu et facilité afin de contribuer au rayonnement du quartier dans la Métropole. Ce développement doit s'accompagner de solutions pour la cohabitation entre ces établissements et les habitants du quartier.

De plus, la production d'équipements et d'infrastructures dédiées à l'économie doit être recherchée afin de diminuer le commerce de rue et les conflits d'usage qui y sont liés. Cela passera par la production d'espaces exclusivement dédié au commerce notamment le long de la rue Christ Roi mais également par l'intégration de micros-espaces pour le commerce dans les zones les plus denses. Ainsi, les couloirs, actuellement occupés partiellement par des activités économiques (restauration, vente..) doivent être aménagés pour diminuer les conflits d'usage, augmenter la visibilité et la qualité des biens et services vendus. Ainsi restructurées, les couloirs et les micro-espaces publics deviendront de véritables lieux de sociabilité.

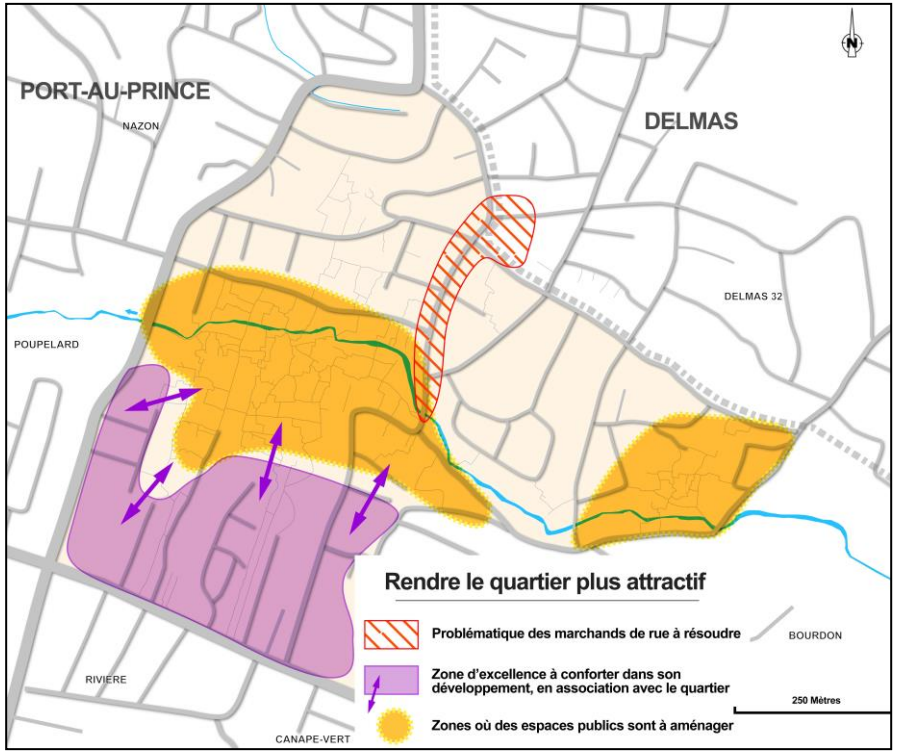
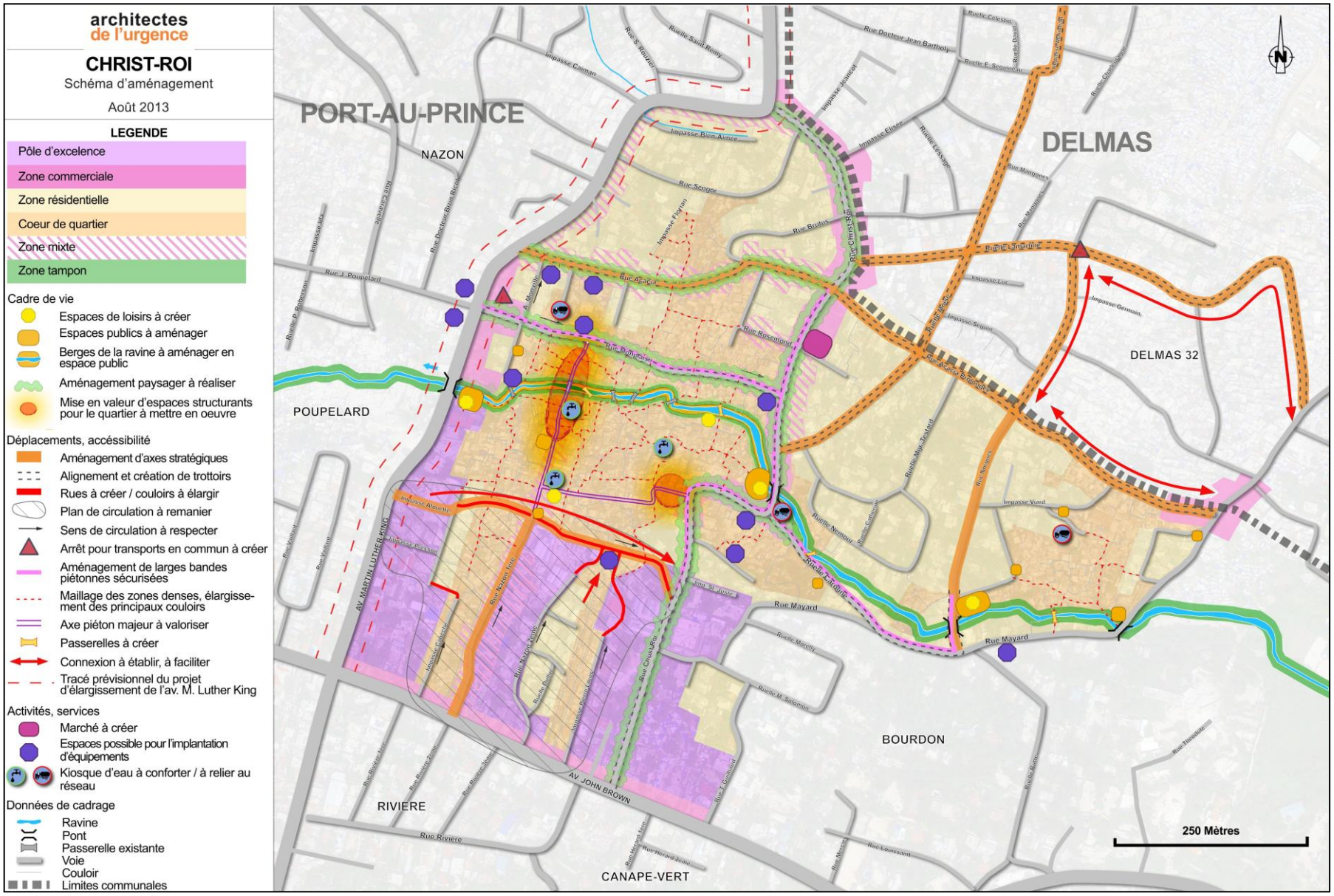


Figure 6: Orientation n°3, renforcer l'attractivité du quartier

d. Carte du schéma d'aménagement



Carte 10: Le schéma d'aménagement

C. Les outils au service de la stratégie de développement urbain

a. Un zonage au service des orientations d'aménagement[15]

Issue d'un développement non planifié, le quartier s'est développé sans orientation dans l'usage des sols. Cette situation engendre de grosses disparités de densité qui est à l'origine de nombreux disfonctionnement. Aussi, à partir de la situation existante il convient de mettre en place une règlementation quand à l'usage des sols prenant en compte la nature des activités qui y sont propices (commerces, industrie, équipements publics, logement …), ainsi que la densité construite (nombre de logements par hectare).

Ce n'est que par une vraie planification de l'espace que ne sera possible la mise en place d'infrastructures capables de restructurer le quartier en profondeur. Aussi, il est proposé ici, une analyse de la densité actuelle du bâtit et de celle à atteindre en fonction des usages et potentialités des sous-zones de Christ-Roi.

Afin de permettre à la municipalité ainsi qu'à l'ensemble des institutions compétentes de prendre les mesures conservatrices nécessaires à la mise en place de la stratégie urbaine, un plan de zonage a été produit. Il a vocation à avoir la même durée de validité que l'ensemble du schéma d'aménagement. Au même titre que le schéma d'aménagement, le plan de zonage pourra être révisé si le contexte évolue fortement ou s'il est décidé de modifier le projet urbain.

Le plan de zonage et son règlement doivent encadrer le type d'activité qui sera permis sur le territoire de Christ-Roi. Les zones se caractérisent ainsi par des fonctions bien distinctes et correspondent à des enjeux particuliers. En ce sens, le zonage sert les orientations d'aménagement.

Mise en garde : En l'absence d'un recensement fiable et actualisé, la densité d'habitants à l'hectare est estimée à partir du nombre de logements et de la taille moyenne des ménages (5 personnes selon l'enquête logement réalisée par SI en juin 2013). Il conviendrait d'actualiser les préconisations quand à l'usage des sols de Christ-Roi en fonction des résultats du recensement en cours (2013) mais dont les résultats ne sont encore pas disponibles.

- Zone n°1 : Pôle éducatif

Vitrine pour le quartier, cette zone doit être mise en valeur afin que la renommée nationale des établissements scolaires et administratifs qui la composent bénéficie à la visibilité et à l'image du quartier. La priorité sur le foncier sera donnée à ces établissements qui souhaitent actuellement se développer mais qui ne le peuvent pas, faute d'espace. Les extensions pourront se faire sur des terrains à fonction résidentielle en contrepartie de la mise en place de partenariat avec les élèves du quartier n'ayant pas les moyens d'accéder à ces établissements. Le respect des normes parasismiques pour ces bâtiments devra être rigoureusement contrôlé au regard du grand nombre d'élèves accueillis chaque jour dans ces murs.

[15] En l'absence d'un recensement fiable et actualisé, l'estimation des densités d'habitants à l'hectare sont estimés à partir de la surface bâtie déviée par la superficie moyenne des logements observés (20m2) et la taille moyenne des ménages.

Au niveau des déplacements, l'accès sera facilité par la création d'une nouvelle voie traversante entre la rue Christ Roi et l'avenue Martin Luther King. Les rues à sens unique seront larges d'au moins 6,80m, la voie faisant 4m de large, avec 1,40m de largeur de trottoir de part et d'autre. Il conviendra de prévoir des espaces de stationnement pour faciliter l'accès par des personnes externes aux établissements et administrations. Les abords des établissements scolaires seront sécurisés pour les piétons par des gardes corps, des marquages au sol matérialiseront les passages piétons, en particulier sur la rue Christ Roi.

Densité actuelle : entre 300 per/ha² et 400 per/ha²
Densité recommandée: 400 per/ha²

Règles de construction : restriction de l'octroie de permis de construire pour des logements individuels au profit de logements collectifs (logements étudiants, logements pour des familles avec enfants en âge d'être scolarisés …), création de réserves foncières pour l'extension ou l'implémentation d'équipements éducatifs.

Objectif : Permettre l'aménagement de voies d'accès piétonnes et automobiles, sécuriser des espaces fonciers afin de permettre l'extension des services d'éducation et la création d'espaces publics, limiter les besoins en accès routier en augmentant la quantité de logements disponibles dans la zone.

- Zone n°2 : Les espaces commerciaux d'influence métropolitaine

Cette partie du quartier est la plus animée mais sans doute une des plus polluée par les rejets de déchets de l'activité commerciale. Afin de réduire ses nuisances, de conserver son attractivité et de l'améliorer il faudra aménager et adapter cette partie aux usages qu'elle accueille. Des espaces fonciers (environ 150 m^2) devront être mobilisés afin de permettre la mise en place de point de collecte et de traitement des déchets. L'aménagement de la zone commerciale est une priorité pour le gouvernement, notamment la mise en place d'une solution durable pour la résolution de la problématique des marchands sur les trottoirs.

Il conviendra de faciliter la circulation des véhicules sur les axes de cette zone en libérant les commerces installés sur la chaussée. L'ensemble des demandes de permis de construire octroyés dans la zone devra être évalué en fonction des besoins fonciers liés à la structuration de l'activité économique. De même, la circulation piétonne sera sécurisée par la libération des trottoirs de toute activité. Les conflits d'usage de l'espace disparaitront et laisseront place à une cohabitation positive entre véhicules, piétons et commerçants. Des espaces de stationnement seront à prévoir sur les parcelles ou sur des places de parking prévus à cet effet (retrait sur la voirie).

Concernant les dispositions constructives, les nouvelles constructions seront de deux niveaux au moins et devront intégrer l'espace dédié à l'étal à l'intérieur de la parcelle. Il faudra également harmoniser et aligner les façades afin de mettre en valeur ces axes marchands et les rendre agréables à vivre. La plantation d'arbres d'ornement devrait compléter l'aménagement de ces espaces en apportant une touche esthétique et d'ombre.

Densité : entre 300 per/ha² et 400 per/ha²
Densité recommandée: 800 per/ha²

Règles de construction : usage exclusivement commercial des rez-de-chaussée, emprise foncière maximale des bâtiments de 60% en prévoyant l'intégration d'espaces de stationnement, toute nouvelle construction sera de type n+2 à n+4.

Objectif : rendre possible l'aménagement de voies piétonnes, aérées et sécurisées afin de faciliter l'accès aux logements et le caractère commercial de la zone

- Zone n°3 : Les espaces commerciaux internes au quartier

Le développement d'activités économiques, notamment l'ouverture de nouvelles boutiques au rez-de-chaussée des habitations, est à prévoir le long des axes passants. Il conviendra d'assurer une cohabitation harmonieuse entre la fonction commerciale, de transport et d'habitations de cette zone afin de ne pas créer de nuisances. Les activités bruyantes ne pourront pas s'installer dans cette partie (discothèque, etc.).

A l'image de la zone commerciale, la zone mixte devra intégrer des espaces de stationnement sur les parcelles ou sur des places de parking prévus à cet effet. Le rez-de-chaussée des bâtiments sera réservé au commerce. Concernant les dispositions constructives, les nouvelles constructions seront de deux niveaux au moins et devront intégrer l'espace dédié à l'étal à l'intérieur de la parcelle.

Densité : entre 400 per/ha² et 600 per/ha²
Densité recommandée: 600 per/ha²

Règles de construction : toute nouvelle construction doit être alignée à la voirie, les bâtiments mitoyens seront favorisés, la largeur minimale entre deux constructions doit être de 3m, l'emprise foncière maximale des bâtiments sera d'un maximum de 70 %, les nouvelles constructions doivent intégrer la prise en charge sur la parcelle de toutes les activités commerciales prévues, toute nouvelle construction sera de type n+1 à n+2, des réserves foncières devront être prévues afin de permettre l'aménagement de petits espaces publics facilitant l'accès aux activités commerciales.

Objectif : rendre possible l'aménagement de voies piétonnes, aérées et sécurisées afin de faciliter l'accès aux logements et le caractère commerciale de la zone

- Zone n°4 : Zone résidentielle à préserver

Cette partie représente pour le quartier des espaces de respiration voire de décompression de l'espace au regard de la densité du bâti présent dans le reste du quartier. La zone est aujourd'hui d'environ 20 logements / hectare, il conviendra de préserver cette trame aérée qui permet également une forme de mixité sociale au sein du quartier.

À moyen terme, le réseau viaire sera entièrement réhabilité et les axes stratégiques du quartier, comme la rue Norgues, Acacia et Moïse, pourront jouer pleinement leur rôle d'axe de contournement et de desserte locale améliorée. Leur largeur sera de 10,80 mètres, chaque voie faisant 4m de large et avec au moins 1, 40m de trottoir de part et d'autre.

Il conviendra également de préserver les arbres, l'alignement sur rue ainsi que les trottoirs libérés de constructions (marches d'escaliers, mur de clôture, etc.). En effet, l'aspect boisé de cette zone est important à préserver pour l'image du quartier, la qualité de vie de ses habitants et la fraicheur que cette végétation apporte aux piétons notamment.

Densité : entre 200 per/ha² et 300 per/ha²
Densité recommandée: 400 per/ha²

Règles de construction : l'emprise foncière des bâtiments sera d'un maximum de 40 %, les logements collectifs de type n+2 à n+3 pourront élargir leurs empreintes foncières maximales à 60%.

Objectif : Préserver les accès routiers de qualité, maintenir un tissu résidentiel de qualité afin de favoriser la mixité sociale au sein du quartier, permettre l'aménagement d'espaces publics.

- Zone n°5 : Zone résidentielle à restructurer

Les projets d'aménagement visent à rendre cette zone accessible et dotée de services urbains de base. À court terme, les déplacements seront facilités par le maillage d'un réseau de couloirs élargis, au moins 2 mètres, équipés de systèmes de drainage. A moyen et long terme, les accès carrossables seront facilités par le percement de nouvelles voies ainsi que par l'élargissement de l'impasse Silva, axe piéton important.

L'aménagement du cœur de quartier est la seconde priorité, après la zone commerciale, pour le gouvernement. Plus précisément, son désenclavement et la facilitation des déplacements en son sein.

La densification verticale du bâti et la copropriété sont à encourager afin de libérer de la surface au sol en vue d'aménagements d'espaces boisés, de jardins privés ou de petits espaces publics. L'élévation du bâti devra se faire de manière à ne pas nuire au prospect (vue, aération, lumière…). Les dispositions constructives dans cette partie devront intégrer les préconisations faites en matière d'assainissement.

Il conviendra de préserver dans ces zones des espaces fonciers afin de permettre la mise en place d'équipements et d'infrastructures de loisirs. Par ailleurs des espaces fonciers existants sont également à préserver dans la perspective de leur aménagement.

Densité : entre 400 per/ha² et 600 per/ha²
Densité recommandée: 700 per/ha²

Règles de construction : toute nouvelle construction doit être alignée à la voirie, les bâtiments mitoyens seront favorisés, la largeur minimale entre deux constructions doit être de 2m, l'emprise foncière maximale des bâtiments sera de 60 %, des réserves foncières doivent être prévues pour permettre la mise en place des réseaux et de voies piétonnes, toute nouvelle construction sera de type n+1 à n+3.

Objectif : densifier verticalement la zone en favorisant la construction de logements collectifs, profiter de la construction de nouveaux logements pour élargir les voies d'accès et permettre une meilleure circulation de l'air dans la zone, libérer des espaces fonciers afin de permettre la mise en place d'équipements et d'infrastructures publiques.

- Zone n°6 : Zone Inconstructible

Il s'agit de créer une bande foncière inconstructible en bord de ravine afin de bénéficier d'une zone tampon en cas de fortes crues. Ainsi, les berges de la ravine doivent être préservées de toute construction afin de prévenir les risques mais aussi dans l'optique d'aménager cet espace fragile et pollué en un lieu agréable et sécurisé. A long terme, les abords de la ravine seront sécurisés, et, entre le pont Christ Roi et le pont Martin Luther King il sera possible de se déplacer le long d'un cheminement dédié aux piétons, agrémenté d'arbres, de petites places publiques, d'éclairage et de terrains de sports.

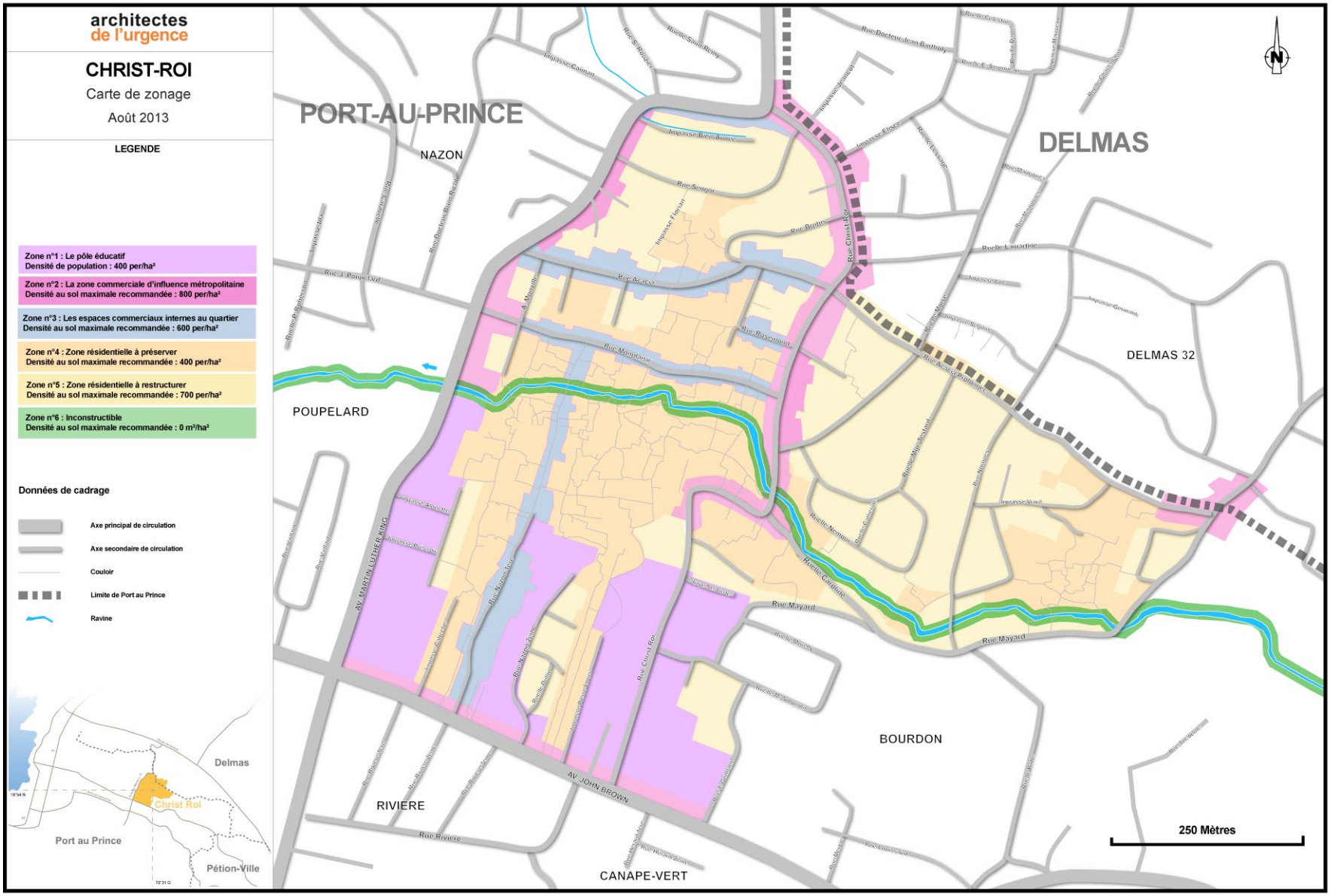
La zone tampon a donc vocation à marquer un espace de sécurité entre la ravine et les habitations pour limiter le risque d'inondation mais aussi préserver les berges de la ravine. La zone sera large de 10 mètres de part et d'autre des berges de la ravine[16]. Les nouvelles constructions dans cette zone seront interdites à l'exception des aménagements des espaces publics. Le cheminement piéton ne devra pas être inférieur à 3 mètres de large pour permettre la circulation des véhicules de secours et d'entretien.

Densité : 400 per/ha² et 600 per/ha²
Densité recommandée: 0 per/ha²

Règles de construction : aucune construction n'est autorisée

Objectif : rendre possible l'aménagement d'un cheminement piéton, créer une zone tampon entre les eaux de la ravine et les habitations, créer des espaces publics manquants au quartier.

[16] Tel que le préconise le MTPTC.



Carte 11: Carte de zonage

b. Le plan de prévention des risques

Le risque zéro n'existe pas, il y a toujours un risque, mais dans certaines zones l'aléa est plus faible ou du moins il est plus facile d'en diminuer la vulnérabilité. C'est le cas ici des zones constructibles qui peuvent être, certes, très exposées au risque de mouvement de terrain mais qui nécessitent une étude géotechnique approfondie pour confirmer cela et ce, d'autant plus au regard de la forte installation humaine sur cette zone. En revanche, le choix d'indiquer les zones de la ravine comme inconstructibles doit permettre de prévenir les installations futures dans cette zone qui est doublement exposée au risque. Effectivement, mouvement de terrain et inondation se cumulent sur ces espaces.

D'autre part, l'ensemble du site du quartier de Christ Roi a été identifié comme comportant un sol de fondation de qualité médiocre, de classe D selon le micro zonage sismique du MTPTC[17]. Cela signifie que la lithologie du site est fortement propice à l'amplification des ondes sismiques, ce que nous avons décrit précédemment comme étant le phénomène d'effet de site. Ceci implique de prendre les mesures nécessaires face au risque sismique, présent à l'échelle métropolitaine.

Enfin, le risque cyclonique est à considérer également dans les aménagements et constructions mais ne figure pas sur la carte ci-dessous puisqu'il s'agit d'un risque présent à l'échelle de la Caraïbe et n'a pas de pertinence à l'échelle d'une carte de quartier.

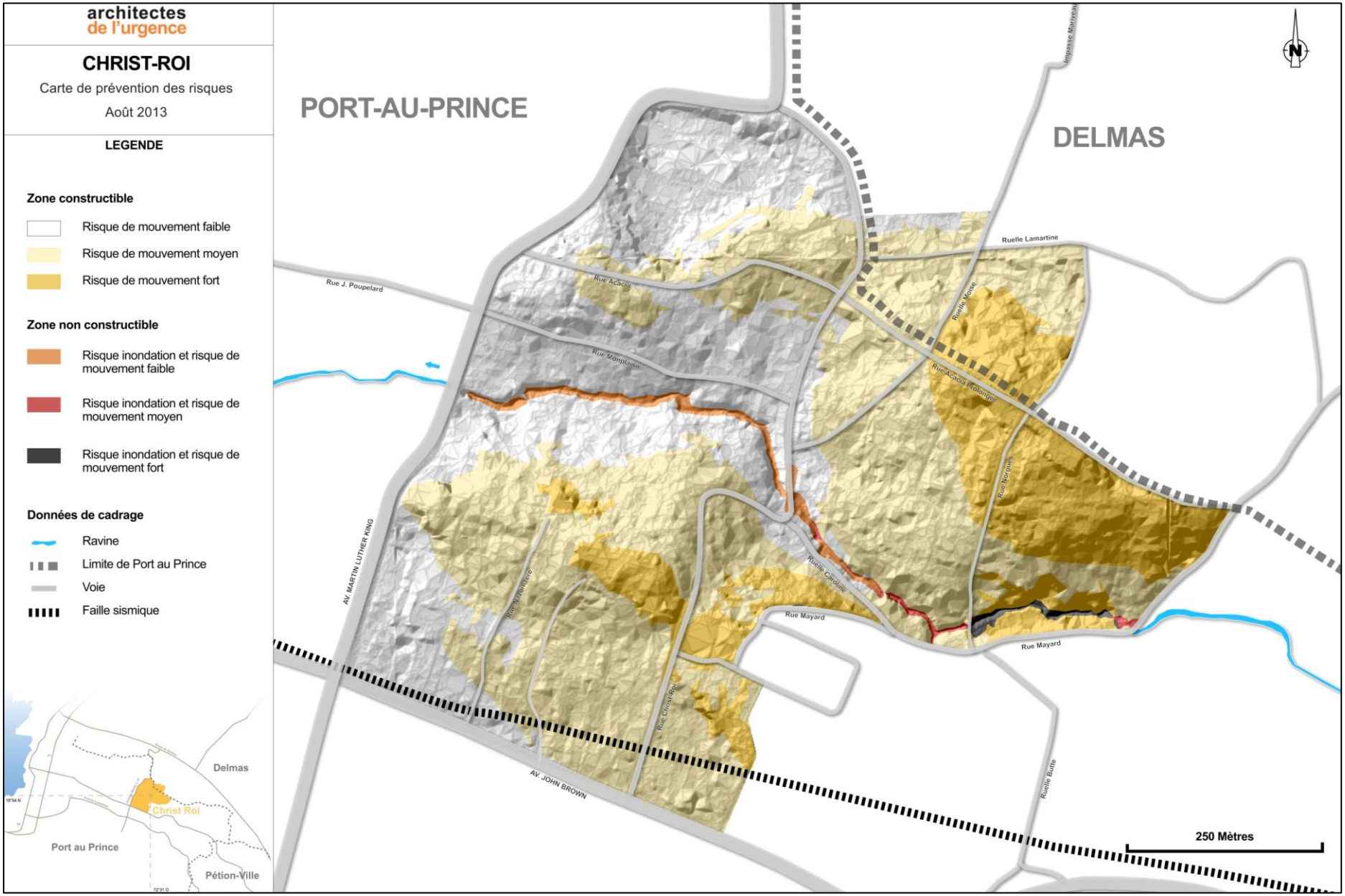
Zone constructible :

Les zones indiquées comme constructibles présentent, en plus des risques sismiques et cycloniques, un risque de mouvement de terrain. Ce risque est plus accentué selon la stabilité du sol et la pente. Ces deux facteurs ont permis de délimiter des zones comportant différentes intensités de ce risque. Comme préconisé précédemment, il conviendra de consolider cette analyse par une étude géotechnique poussée.

Zone non constructible :

Les zones signalées comme non constructibles sur la carte de prévention des risques se situent le long de la ravine. L'étude hydrologique a en effet permit de définir les zones inondables par la ravine Nicolas. Dans cette zone se cumule également le risque de mouvement de terrain. Il conviendra donc pour cette zone de ne pas construire de nouvelles habitations dans un premier temps et à long terme de libérer totalement cet espace afin de protéger les habitants aujourd'hui exposés au risque d'inondation ou encore d'effondrement des berges.

[17] Micro zonage sismique de Port-au-Prince, MTPTC, 2013.



Carte 12: Carte de prévention des risques

CHAPITRE IV : LES PROJETS AU SERVICE D'UNE STRATEGIE D'AMENAGEMENT

Le projet urbain terminé, il est nécessaire d'opérationnaliser dans le temps la stratégie d'aménagement. Ainsi, le schéma d'aménagement présente, spatialise et hiérarchise les projets et actions à mettre en place pour atteindre les objectifs de développement préconisés. Deux catégories se dégagent : les projets prioritaires, réalisables à court et moyen terme et les projets à long terme, nécessitant un phasage plus complexe.

A. Les projets pour rendre le quartier plus accessible

- **Requalification des axes structurants**

Les rues Acacia, Norgues, Lamartine et la ruelle Moise sont des axes structurants à l'échelle du quartier et constituent des voies de contournement lorsque la rue Christ Roi et les avenues John Brown et Martin Luther King sont engorgées. La rue Monplaisir possède un caractère structurant, associée à une fonction commerciale importante, la rue est en sens unique et c'est en partie cela qui la rend agréable à vivre et à utiliser. Il apparait donc pertinent de conserver ce sens unique afin de préserver ce dynamisme économique, d'autant que la rue Acacia, parallèle à la rue Monplaisir, permet de circuler dans le sens opposé. A ce propos, la rue Acacia pourrait être envisagée en sens unique (rue Christ Roi vers avenue Martin Luther King). La 1ère ruelle Nazon représente également un axe structurant et elle le sera d'autant plus si les aménagements prévus sont réalisés, la transformant en rue sortante.

Il s'agit d'harmoniser la largeur de la voirie sur l'ensemble de ces tracés afin d'augmenter la lisibilité de la trame viaire et de ne pas perturber la circulation par des rétrécissements de la voirie. Un alignement des façades sera nécessaire, accompagné si besoin d'un recul des bâtiments qui empiéteraient de manière trop importante sur la largeur de la voirie. A ce sujet, plusieurs habitants participant aux ateliers de travail et propriétaires de maisons donnant directement sur la rue Monplaisir, ont déclarés être prêt à accepter un retrait de façade, y voyant là une opportunité pour l'amélioration de la rue. La restructuration doit prévoir un trottoir de part et d'autre de la chaussée, d'une largeur suffisante pour assurer au piéton un déplacement en toute sécurité.

- **Maillage du cœur de quartier par l'aménagement de larges couloirs**

Le cœur de quartier bénéficie d'un intense réseau de voies piétonnes mais reste difficilement praticable. Il s'agirait de s'appuyer sur celui-ci et d'aménager les couloirs structurants en un véritable réseau piéton, large et permettant des déplacements sécurisés. Ces voies seraient toutes connectées aux axes principaux du quartier, servant également d'accès facilité aux secours ou d'évacuation en cas d'urgence. Cet aménagement doit être structurant pour le cœur de quartier en termes de déplacements puisqu'il contribue au désenclavement de la zone mais, aussi, en ce qui concerne le cadre de vie puisque cela permettrait d'aérer les espaces de vie que sont les couloirs et les petites places.

Les couloirs principaux, préalablement identifiés par la population, seront larges d'au moins 2 mètres afin de permettre un croisement aisé des usagers et prendront en compte les déplacements des personnes à mobilité réduite. Un système de drainage sera intégré dans la conception de ces couloirs. Il faudra, en outre, démolir les marches d'escaliers et autres constructions débordant sur ces

axes. Cela impliquera une sensibilisation et une concertation communautaire préalablement afin que le projet soit intégré au mieux.

- **Aménagement d'accès faciles et sûrs pour les équipements du quartier**

Les écoles, centres de santé, églises ou autre lieux qui connaissent d'importants passages seront doté d'un accès facilité et sécurisé, en particulier lorsque ceux-ci donnent directement sur un axe carrossable. Les sorties d'écoles ou encore l'accès aux centres de santé se feront plus facilement, des pentes douces seront installés, et en toute sécurité, des garde-corps marqueront une limite physique des usages. De même que pour les couloirs, les déplacements des personnes à mobilité réduite devront être pris en compte dans les aménagements.

Afin de sécuriser l'accès des établissements recevant du public, il sera nécessaire de créer un retrait dans l'alignement des bâtiments et de protéger l'espace ainsi libéré par des garde-corps dans le cas de voies de faible largeur. Dans le cas d'une voie à forte fréquentation, il faudra créer des dos d'âne qui ralentiront les véhicules tout en offrant une surface suffisamment large pour accueillir un passage piéton surélevé. Enfin, si l'espace le permet, des stationnements seront prévus à proximité.

- **Création de cheminements piétons sécurisés**

Afin de sécuriser leurs déplacements et d'améliorer la qualité de l'achalandage des commerces, les piétons se verront attribuer un espace dédié. Dans la rue Monplaisir ainsi que la rue Christ Roi, cela se fera par l'élargissement des trottoirs existants de part et d'autre de la chaussée pour s'adapter à la fonction commerciale présente dans ces deux rues. Le cheminement piéton « amélioré » de la rue Christ Roi s'étendra du croisement avec la rue Acacia jusqu'au débouché de la nouvelle rue transversale en face de l'église Christ Roi. Dans la ruelle Caroline, il sera nécessaire de créer un trottoir, à ce jour inexistant, pour accueillir le flux piéton et ainsi relier le nouvel équipement de loisir de Bas Norgues avec le reste du quartier. Cet aménagement permettra de canaliser le flux piéton important de ces rues en constituant un réseau de desserte « inter zone » : le quartier vert, le cœur de quartier et le pôle d'excellence seront ainsi connectés entre eux.

Réalisable à moyen terme, cet aménagement intègrera des éléments de protection installés dans les zones susceptibles d'être dangereuses, garde-corps par exemple ou encore plots implantés pour empêcher le stationnement des véhicules sur le trottoir. Cela implique l'alignement des bâtiments par le recul des façades, notamment pour la ruelle Caroline et la rue Monplaisir.

- **Mise en place d'un cheminement piéton le long de la ravine**

Réalisable à moyen terme, après la sécurisation des berges de la ravine, un cheminement piéton sera installé le long de la ravine Nicolas facilitant ainsi les déplacements dans le cœur de quartier. Cet axe reliera le pont Christ Roi au pont Martin Luther King et sera connecté aux couloirs structurants. Le tracé sera également connecté aux passerelles franchissant la ravine. Ce cheminement viendra s'intégrer dans le réseau piéton du cœur de quartier, désenclavant la zone mais aussi améliorant le cadre de vie par la valorisation de cet espace. À long terme, lorsque la zone tampon

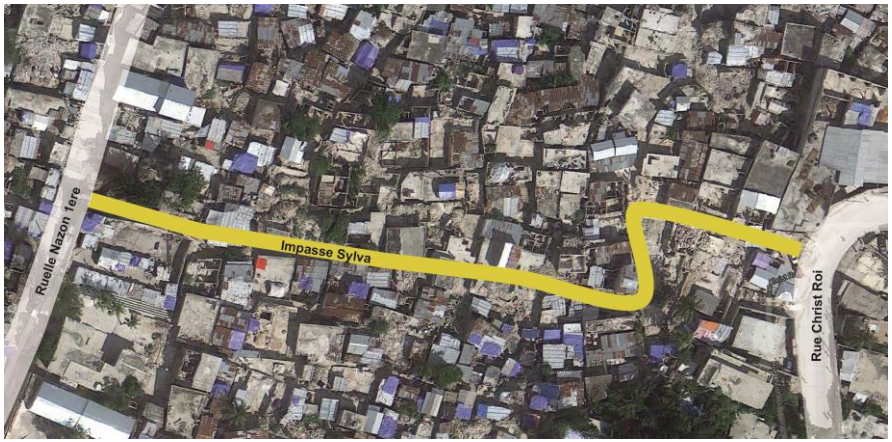
sera effective, la largeur de l'axe pourra être augmenté afin de permettre un accès aux véhicules d'entretien et de secours.

La géographie des berges décidera sur quelle rive cet aménagement sera le plus facilement réalisable après les travaux de sécurisation. Il faudra, en effet, coordonner ce projet avec celui de l'aménagement de la ravine, prévu en plusieurs phases. Afin de sécuriser les déplacements, des garde-corps seront installés du côté de la ravine, de même, le tracé sera doté d'un éclairage public fonctionnant par panneaux solaires. Il est probable que les travaux de sécurisation des berges libèrent beaucoup d'espaces mais, pour la réalisation de ce cheminement, il sera éventuellement nécessaire de reculer plusieurs façades de maisons.

- **Élargissement de l'impasse Sylva**

L'élargissement et l'aménagement de l'impasse Sylva en axe piéton, à l'image de la 1ère ruelle Nazon, devrait permettre de confirmer le rôle structurant de cet axe pour le cœur de quartier. Il permettra de relier la rue Christ Roi et la 1ère ruelle Nazon facilement pour les piétons et sera également ouvert aux véhicules de secours et d'entretien.

Cet aménagement pourra être fait simultanément avec la création des couloirs structurants. Cependant, il implique de nombreuses destructions de façades de maisons, de retraits d'escaliers privés et de déplacements de commerces de rue. La largeur préconisée pour cette voie est d'environ 6 mètres afin de permettre l'éventuel accès de véhicule.



- **Réhabilitation du pont Norgues**

Le pont Norgues représente un passage stratégique pour le quartier, il est en effet l'un des 4 ponts à franchir la ravine Nicolas. Difficilement utilisable et dangereux aujourd'hui, sa remise en fonction permettrait le raccord de la rue Mayard à la rue Accacia puis Lamartine, constituant ainsi un véritable axe de contournement et désengorgeant la rue Christ Roi. D'autre part, le futur équipement du terrain de sport de bas Norgues se verrait facilement accessible.

Cette opération de recalibrage, réalisable à moyen terme, devra être coordonnée avec le revêtement de la rue Norgues, axe structurant pour le quartier. Il serait également judicieux d'accorder ces travaux avec ceux prévus pour l'aménagement du terrain de sport de bas Norgues. Afin de remettre le pont dans l'axe du tracé initial de la voirie, la démolition des murs de clôtures de part et d'autre de la rue sera nécessaire. Enfin, un trottoir sécurisé par des garde-corps pour les piétons devra être intégré dans la largeur du pont.

- **Création de points de franchissement sur la ravine**

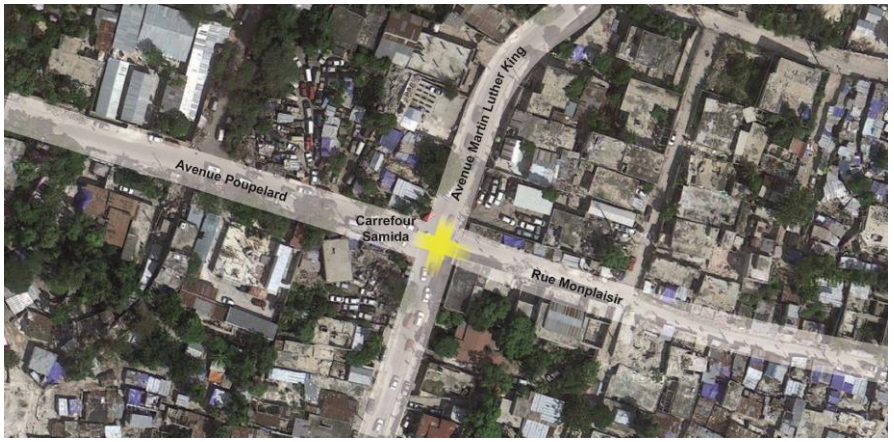
Dans la ravine Nicolas, 4 franchissements s'effectuent actuellement à même le lit du cours d'eau. Des passerelles piétonnes seraient construites afin de faciliter les déplacements à l'intérieur du quartier. Ces 4 passerelles seront à créer après la réalisation des travaux de sécurisation des berges de la ravine. La largeur de celles-ci doit permettre à deux personnes de se croiser aisément. Sur tous les ouvrages, des garde-corps seront installés. Ainsi qu'un éclairage public qui garantira la sécurité des usagers.

Les passerelles existantes seront confortés lorsque nécessaire. D'autre part, les passerelles détruites lors des travaux de la ravine seront reconstruite en considérant les recommandations faites ici.

- **Régulation des transports en commun**

La création d'un arrêt de taptap à l'entrée de la rue Monplaisir devrait diminuer l'encombrement du « carrefour Samida » ainsi que l'entrée de la rue Monplaisir. Les véhicules s'arrêteront désormais sur le bas- côté, dans un espace aménagé à cet effet. De même, le terminus de cette destination au croisement de la rue Lamartine et de la rue Norgues, doit être aménagé de la même façon mais en tenant compte de l'arrêt prolongé des taptap alors en fin de course. Cependant, cet équipement pourrait se transformer, à terme, en simple station d'arrêt rapide si la rue Lamartine est aménagée jusqu'à la rue de Delmas 32.

Également, une étude pour le réaménagement du carrefour Samida devra être menée et intégrer le possible élargissement de l'avenue Martin Luther King. Afin que ces aménagements soient fonctionnels et appropriés, il est primordial d'impliquer dans ce projet les associations de transport en commun ainsi que la Mairie de Port-au-Prince qui veillerait au bon usage des équipements.



- **Réhabilitation de la voirie**

La réhabilitation de la voirie doit permettre de réduire les risques d'accident, de préserver les véhicules et d'augmenter les vitesses de déplacement pour plus de fluidité. Elle doit également permettre de rehausser le caractère urbain du quartier et d'améliorer son image. Cette réhabilitation concerne en priorité les rues Acacia et Acacia prolongée, la 1ère et la 2ème ruelle Nazon, la rue Christ Roi, la rue Norgues et une section de la ruelle Caroline.

Il s'agit de réparer et revêtir à nouveau la voirie avec les matériaux les plus adaptés (béton hydraulique ou bitumineux pour les fortes pentes, adoquins pour les pentes faibles). Il est nécessaire d'intégrer des solutions de drainage afin d'augmenter la durée de vie du revêtement. L'entretien régulier de la voirie devra être fait.

- **Aménagement des couloirs existants**

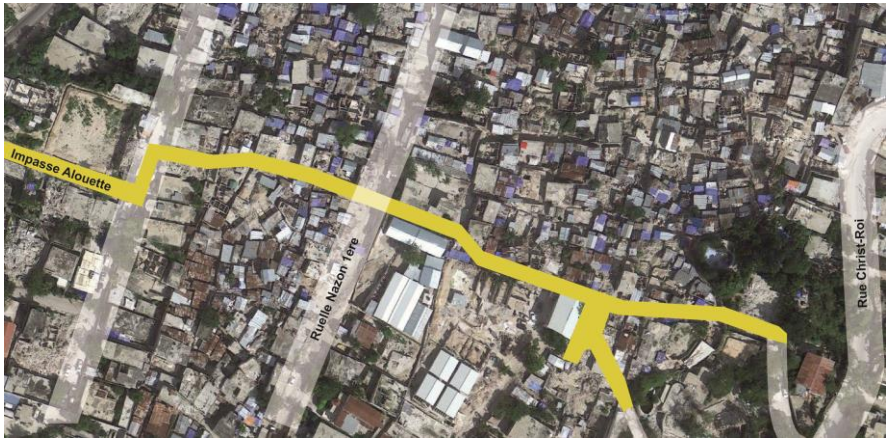
Le réseau de couloirs existants, celui n'étant pas compris dans les couloirs structurants, sera, à terme, réhabilité afin de faciliter les déplacements piéton secondaires et l'accès aux espaces privés (logements, cours). Le revêtement sera repris ainsi que l'intégration du drainage qui reliera les plus gros drainages sur les couloirs structurants notamment. Lorsque cela sera nécessaire, les façades seront alignées afin d'offrir un passage minimum.

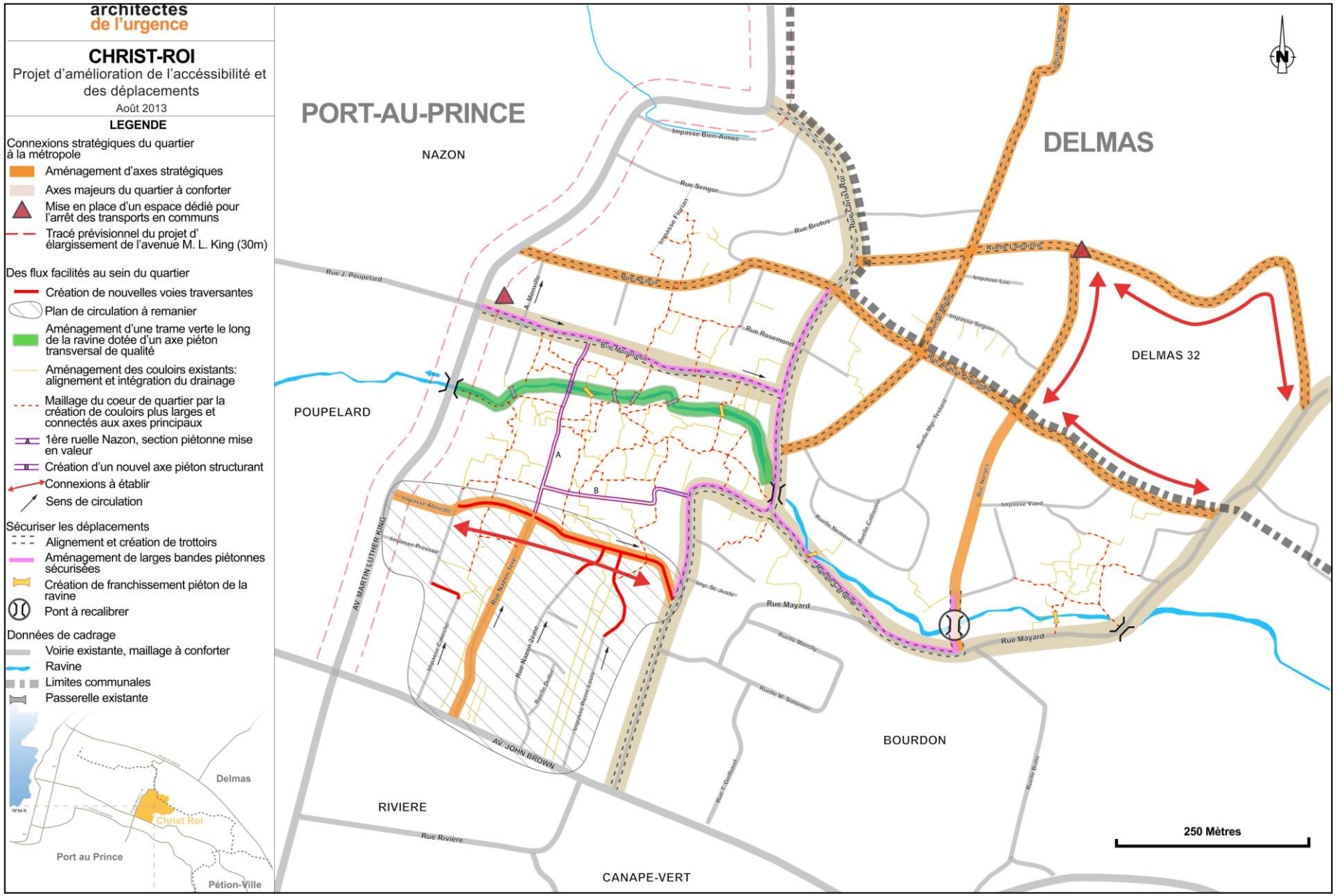
- **Création d'une nouvelle rue dans le cœur de quartier**

Il s'agit de réaliser une nouvelle voie destinée à relier entre elles l'impasse Alouette, la rue Christ Roi ainsi que les ruelles Nazon. Cette voie, située sur une ligne de crête afin d'éviter les fortes pentes, permettra d'une part un accès aux services de secours dans cette partie du quartier, et d'autre part, d'associer la zone dynamique située en bordure de l'avenue John Brown au reste du quartier. Le cœur de quartier pourra ainsi bénéficier du rayonnement de la zone dynamique dont la fréquentation est importante (étudiants, clients, professionnels). Deux conséquences bénéfiques pour le cœur de quartier : augmentation de l'activité économique liée à l'amélioration de l'accessibilité mais aussi renversement de l'image négative du cœur de quartier. Cet aménagement, en plus de l'accessibilité améliorée, vient encourager les activités du pôle d'excellence qui est incité à rester dans la zone.

Le réseau viaire nouvellement créé entre l'impasse Alouette, la rue Christ Roi et les ruelles Nazon, la circulation se fera en sens unique. L'accès à ces voies se fera par les avenues John Brown et Martin Luther King afin d'éviter les ralentissements sur ces axes lors des périodes d'affluence. La sortie se fera dans la rue Christ Roi, au niveau de l'église, afin de déboucher dans une zone de circulation fluide. La rue Christ Roi permet ensuite de rejoindre l'avenue John Brown.

Les constructions situées sur le tracé de cette future voie de circulation devront être détruites. En ce sens, ce projet devra intégrer un programme de relogement pour les ménages affectés et des dédommagements pour les propriétaires. A ce jour, 53 maisons sont concernées par cette percée dont 23 devront être démolies.





Carte 13: Projet d'amélioration de l'accessibilité et des déplacements

B. Les projets pour renforcer l'attractivité du quartier

a. Espaces publics

- **Aménagement de micros espaces publics**

De nombreux espaces de sociabilisation ont été identifiés à travers le quartier. Il s'agirait de s'appuyer sur ces usages et d'y aménager des petites places publiques, dotées de mobilier urbain, d'éclairage public et plantées d'arbres. Ces interventions permettront de valoriser ces lieux de rencontre, de passage et qui parfois sont la vitrine du quartier. En effet, l'image que renvoient ces lieux est importante à la fois pour les habitants mais aussi pour les personnes de passages dans le quartier. Ces petites places, souvent connectées aux axes piétons du cœur de quartier, représenteront de véritables espaces de respiration dans la zone dense. L'adaptation de ces lieux aux pratiques des usagers est à considérer dans les aménagements. A savoir : la construction de bancs en gradins, l'installation de petites tables fixe pour jouer aux dominos et de lampadaires à énergie solaire.

Ces opérations devront être coordonnées avec les travaux qui seront menés dans les couloirs du fait de l'interrelation de ces espaces. D'autre part, les organisations du quartier pourraient prendre en charge la construction d'une partie de ces aménagements permettant ainsi une meilleure intégration des projets et une valorisation des initiatives locales.

- **Matérialisation des lieux de sociabilisation sur la 1ère ruelle Nazon piétonne**

Afin de valoriser cet axe piéton d'importance, la 1ère ruelle Nazon fera l'objet d'aménagement de petits espaces de sociabilisation sur ses côtés, laissant la voie centrale libre. Le cadre de vie sera ainsi amélioré, des arbres seront plantés pour leur ombrage et l'esthétique. Cette opération se matérialisera par la construction de bancs ou de petits gradins, à l'image de ce qui existe déjà à proximité de la ravine sur ce même axe.

- **Remise en fonction du terrain de sport de la 1ère ruelle Nazon**

Ancien et unique terrain de sport du quartier, aujourd'hui délabré et recouvert de débris et autres déchets, il sera réhabilité en terrain de basket. Cet espace est socialement important pour le quartier, il peut également être un lieu de regroupement en cas de catastrophe et c'est enfin un repère urbain majeur dans la zone. La priorité pour cet espace est aujourd'hui la résolution de la question foncière avant toute intervention. Les gradins seront conservés au regard de la polyvalence du lieu : évènement sportif, culturel, religieux…. Lors de la réhabilitation du terrain il faudra intégrer des latrines et un local technique, permettant le stockage de matériel sportif. Un grillage clôturera l'ensemble de l'espace et des lampadaires solaires seront installés.

- **Construction d'un terrain de sport à Bas Norgues**

L'espace libre de la zone de bas Norgues est aujourd'hui utilisé comme terrain de football. Un terrain sera aménagé afin d'améliorer la pratique du sport dans ce lieu et de permettre l'organisation de divers événements communautaires. A cet effet, des gradins seront construits ainsi qu'un local technique et des latrines. L'espace, éclairé par les lampadaires solaires, sera clôturé par un grillage. L'aspect boisé du quartier vert sera conservé par la plantation de nouveaux arbres et d'un aménagement paysager.

Cet aménagement nécessite une sécurisation préalable du site par la construction d'un mur de soutènement. La sécurisation peut également être réalisée par un talus doté d'enrochement mais il consommerait alors plus d'espace. Cet ouvrage sera à coordonner avec la construction de la route.

- **Aménagement d'espaces publics le long des berges de la ravine**

Au terme des travaux de sécurisation des berges de la ravine, un cheminement piéton sera aménagé. Cependant, des espaces resteront libres, non construits. Ils seront alors aménagés en petites places publiques, connectées entre elles par ce nouveau chemin piéton. Ces espaces seront plantés d'arbres, dotés de mobilier urbain, d'espaces de jeux pour les enfants, de lampadaires solaires et représenterons ainsi pour le quartier des lieux de rencontre et d'échange, de qualité. Ils seront accessible depuis les grands axes mais aussi reliés aux couloirs structurant ainsi que la 1ère ruelle Nazon. Deux places publiques marqueront l'entrée dans cet enchainement de lieux de vie, celle du pont Martin Luther King et celle du pont Christ Roi. Elles seront les vitrines de ce projet ambitieux qui donnera l'exemple à l'échelle de la métropole.

Ce projet permettra de préserver les espaces libérés par les travaux et éviter ainsi toute réappropriation à des fins privées. En ce sens, il faudra dans un premier temps matérialiser ces espaces le plus rapidement possibles par de simple muret, revêtement léger ou plantations. Ces premières interventions laisseront la place à des travaux d'aménagement plus durable. Ces opérations sont à coordonner avec les travaux de sécurisation de la ravine mais aussi avec ceux prévus pour les terrains de sports sur les berges.

- **Construction de terrains de sport le long des berges de la ravine**

La libération d'espaces le long de la ravine et la mise en place de la zone tampon permettra la construction de petits terrains de sport. Quasiment absents du quartier, les terrains de sports, même de petite taille, viendront agrémenter la vie de quartier. Les deux espaces les plus propices à accueillir ces aménagements sont ceux du pont Christ Roi et du pont Martin Luther King. Des terrains, en terre battue ou en revêtement en béton, seront aménagés, dotés de lampadaires solaires et de gradins si la place est disponible. Un troisième terrain pourra être aménagé dans les environs de la passerelle Saïlle.

Ces projets sont à coordonner avec les places publiques et le cheminement piéton le long de la ravine.

- **Mise en valeur d'espaces emblématiques pour le quartier.**

L'installation d'une œuvre d'art dans un espace emblématique de Christ Roi permettra de renforcer l'identité du quartier et de créer un nouveau repère urbain. Cette œuvre valorisera le quartier, lui donnant une dimension artistique, une référence qui pourra être véhiculée à l'échelle de la ville. La 1ère ruelle Nazon, sur sa partie piétonne, est prédisposée à une telle installation de par sa topographie mais aussi sa localisation au cœur du quartier. Toutefois, l'impasse Sylva, après son aménagement et élargissement, sera également un point d'entrée important pour le cœur de quartier et tout aussi visible puisqu'ouverte directement sur la rue Christ Roi.

b. Activités économiques

- **Création du « marché Christ Roi »**

La construction d'un marché à l'emplacement du terrain disponible sur la rue Christ Roi permettra d'encadrer le commerce de rue des axes dynamiques. Pratiquant le commerce à même la chaussée, les marchands de produits alimentaires notamment pourront exercer dans de bonnes conditions d'hygiène, ne mettant pas en péril la salubrité publique. De plus, l'installation des marchands à l'intérieur du marché libérera les trottoirs et la chaussée, supprimant les conflits d'usage et fluidifiant la circulation. L'image du quartier sera alors améliorée et ce d'autant plus si l'architecture du bâtiment du marché est conçue dans un souci esthétique.

Ce projet nécessitera en premier lieu une étude quant à la pérennité de son fonctionnement, il faudra en effet s'assurer qu'un marché est effectivement une bonne solution pour le quartier et que les clients et marchands auront intérêt à s'y rendre. De plus, cette opération sera accompagnée d'une enquête auprès des marchands afin de cibler au mieux les besoins. Il faudra également mettre en place un comité de gestion, en lien avec la Mairie, qui administrera l'espace du marché mais veillera aussi à ce que les trottoirs de la rue Christ Roi et alentours ne soient pas occupés par les marchands non autorisés. L'espace identifié pourrait accueillir près de 150 marchands dans le cas d'un marché à étage en incluant des espaces de fonctionnements (douches toilettes, entrepôts). Enfin, pour s'assurer un achalandage meilleur, une voie sortante pourrait être aménagé de l'autre côté du marché, débouchant ainsi sur la rue Moïse.



Carte 14: Un quartier attractif au cadre de vie amélioré

C. Les projets pour améliorer la salubrité du quartier

a. Accès aux services urbains

- **Amélioration de l'assainissement individuel**

Dans un souci de responsabilisation des habitants, la DINEPA proscrit la construction d'ouvrage d'assainissement individuel. Aucune construction ne sera donc réalisée. En revanche, un appui sera fourni aux habitants pour les sensibiliser sur les problématiques de l'assainissement et sur les liens avec la santé humaine et l'environnement.

Au besoin, un soutien ponctuel sera apporté pour l'étanchéisation des fosses déjà existantes afin d'assurer une protection adéquate de la ressource en eau (protection de la nappe phréatique).

Un travail avec les vidangeurs de fosse de latrines (Bayakou) est également envisagé afin de consolider et pérenniser l'ensemble de la filière de l'assainissement individuel.

- **Amélioration de l'assainissement semi-collectif**

L'assainissement semi-collectif consiste à mettre en place un mini réseau pour un groupe réduit de ménages (environ 10 ménages). Ce réseau est connecté en aval à une fosse de récupération des eaux usées et, éventuellement, à un ouvrage de traitement secondaire. Ce type de solution se rapproche des systèmes d'assainissement des villes dites développées.

A l'heure actuelle, Christ-Roi ne compte qu'une seule réalisation de ce type (zone Bas Norgues). Le projet d'aménagement de Christ Roi promeut ce type de réalisation, ce qui aura pour but de :

- ✓ Faciliter l'accès aux fosses pour les camions vidangeurs en installant les fosses à des endroits stratégiques,
- ✓ Limiter les coûts d'entretien par ménage,
- ✓ Sensibiliser les habitants aux principes de gestion commune,
- ✓ Réaliser un premier pas vers un assainissement « moderne » (toilettes à eau, réseaux d'assainissement et station de traitement des eaux usées).

- **Installation d'un réseau de drainage des eaux de pluies**

Des canaux seront créés dans les zones jugées critiques afin d'assurer un drainage adéquat des eaux. Les canaux endommagés et non fonctionnels seront réhabilités. La redirection des eaux de pluies se fera vers la ravine où des exutoires auront été prévus lors de la sécurisation des berges. Ce projet est donc à coordonner avec les divers aménagements prévus dans la zone de la ravine.

Enfin, les canaux identifiés comme prioritaires à réaliser sont précisés dans le schéma d'assainissement en annexe 1. Des solutions techniques y sont également proposées.

- **Raccordement des kiosques de vente d'eau au réseau de la DINEPA.**

Le raccordement des kiosques de vente d'eau au réseau de la DINEPA permettra de réduire considérablement les coûts de vente de l'eau. Trois kiosques sont à raccorder au réseau, celui du pont Christ Roi, celui de la zone de Mayard et un sur la rue Acacia. Ces raccords sont à coordonner autant que possible avec les opérations de revêtement de la voirie. Un nouveau kiosque sera construit dans la rue Monplaisir, un emplacement dédié à cette fonction et appartenant à la Mairie existe déjà. Il faudra également le raccorder au réseau de la DINEPA.

Lors de la création de nouveaux kiosques, l'espace réellement utilisé par les usagers devra être considéré afin de ne pas occasionner de gène sur la circulation piétonne et automobile. Un espace sera ainsi matérialisé et adapté aux usages : entreposage de seaux et file d'attente notamment.

- **Construction d'équipements publics**

La construction d'équipements publics, tel que centre de santé, sous-commissariat ou encore bibliothèque est nécessaire pour le quartier. Un des freins à l'implantation de ces équipements est la disponibilité foncière. C'est pourquoi plusieurs emplacements pouvant recevoir un équipement ont été identifiés.

Un sous commissariat au niveau du carrefour Samida apparait comme une position stratégique pour les services de police : à la croisée de Christ Roi, Ravine Pintade, Nazon et non loin de Fort National, les deux terrains libres dans cette zone permettrait d'asseoir la présence policière qui ne l'est que durant la journée.

Pour la construction d'un centre de santé communautaire, les rues calmes seront préférées, à l'instar de la rue A. Monville ou Acacia. Toutefois, le centre de santé de la rue Monplaisir pourrait être repris en charge par le MSPP[18] afin de le transformer en centre de santé communautaire et donc accessible à tous.

Une bibliothèque, ou centre culturel de quartier trouverait sa place en différents points du quartier. Proche de la rue Mayard, Christ Roi ou encore de la nouvelle rue traversante, ces espaces apparaissent stratégique pour ce type d'équipement.

b. Diminuer la vulnérabilité de la zone

- **Sécurisation des berges**

La sécurisation des berges de la ravine Nicolas est une priorité en termes de prévention des risques. Cet aménagement permettra d'éviter les risques d'effondrements des maisons construites sur celles-ci par le sapement des matériaux. Ce projet est aussi la première étape d'un vaste aménagement sur les berges de la ravine qui vise notamment à valoriser ces espaces en les dotant d'aménagements urbains de qualité.

Les travaux de sécurisation impliqueront la démolition de nombreuses maisons avant la construction des ouvrages de mitigation. Ainsi, les expulsions des ménages ne se feront qu'à

[18] Ministère de la Santé Publique et de la Population

condition qu'une solution de relogement soit trouvée et prise en charge par l'opérateur des travaux de sécurisation. Il est à noter que, certains habitants sont conscients de la situation dangereuse dans laquelle ils se trouvent en logeant trop proche de la ravine et sont ainsi prêt à faciliter les démolitions de leur propre maison.

Le choix technique des ouvrages sera à déterminer par la conduite d'une étude hydraulique. Les techniques végétales pour le traitement des berges sont envisageables, le bassin versant étant relativement petit, mais devront être justifiées par une étude au préalable. Enfin, les aménagements prévoiront un accès spécifique au lit de la ravine pour les besoins de curage.

- **Élaboration d'un plan de prévention des risques**

Afin de compléter et de soutenir la démarche de sécurisation des berges, un plan de prévention des risques sera élaboré pour l'ensemble du quartier de Christ Roi. Il sera accompagné d'une étude géotechnique de la zone et complété par l'étude hydrologique déjà réalisée. Ce plan de prévention devra également tenir compte du micro zonage sismique réalisé par le MTPTC pour la zone de Port-au-Prince.

- **Réduction de l'exposition de l'habitat aux risques naturels**

La reconstruction post séisme, déjà entamée par la population du quartier, fera l'objet d'un encadrement technique. En effet, l'encadrement de l'auto reconstruction permettra de produire de nouveaux logements sûrs, répondant aux normes parasismiques et paracycloniques. De plus, les professionnels du bâtiment, ceux qui continueront à construire dans le quartier de Christ Roi dans plusieurs années encore, seront formés aux bonnes pratiques de construction. Cet accompagnement devra également permettre d'appliquer les préconisations faites dans ce schéma d'aménagement et notamment en ce qui concerne le respect des zones non constructibles.

Une étude géotechnique poussée devra venir affiner les résultats de la carte de prévention des risques qui, actuellement, ne recommande pas la construction sur les berges de la ravine. Ce résultat est la conséquence de deux facteurs : le risque d'inondation ainsi que celui de mouvement de terrain. Dans les zones dites « constructibles », le risque n'est pas absent, il s'agira de prendre en compte le niveau de celui-ci et d'adapter les constructions en conséquence.

c. Réconcilier le quartier avec son environnement naturel

- **Doter le quartier d'espaces verts**

La plantation d'arbres et de végétaux d'ornement permettra de créer d'avantage de lieux « frais » et ainsi d'améliorer la qualité de vie et l'esthétique du paysage urbain. D'autre part, il faudra sensibiliser les habitants à préserver et développer le patrimoine végétal du quartier.

- **Création d'une zone tampon végétalisée**

La mise en place d'une zone tampon non constructible aux abords de la ravine Nicolas intervient directement à la suite des projets de sécurisation et d'aménagement des berges. En effet, l'instauration

d'une bande non constructible[19] de part et d'autre des berges devrait permettre de sécuriser durablement les habitants du quartier des risques naturels. C'est en effet au sein de ce périmètre que sont concentrés la majeure partie des risques naturels du quartier, notamment ceux d'inondation. D'autre part, la plantation d'arbres et d'espèces infiltrantes dans cette zone améliorerait l'équilibre écologique de la ravine tout en dotant le quartier d'un espace vert.

Au sein de cette zone, les aménagements publics seront autorisés à l'instar du cheminement piéton, des passerelles, des terrains de sport ou encore des places publiques. Cette zone doit venir appuyer et aider à la pérennisation de l'ensemble de l'aménagement de la ravine, projet phare pour le quartier.

D. Les projets stratégiques

a. 27 projets au service de la stratégie d'aménagement

Ces projets répondent aux orientations d'aménagement présentées précédemment et ont déjà été décrit. Le tableau qui suit liste ces projets par domaine d'action et les positionne par rapport aux orientations stratégiques, les priorise et propose une estimation du budget nécessaire à leur réalisation, lorsque cela a été possible.

D'autres projets devront être mis en œuvre pour parvenir à l'accomplissement de la stratégie d'aménagement. Cette stratégie et les orientations qui sont proposées sont précisément là pour orienter la définition des futures actions sur le territoire.

Au regard de la stratégie d'aménagement approuvée par le gouvernement, la priorité pour le budget des projets doit être mise pour l'aménagement urbain, il nécessite notamment plus de fonds que le logement. A ce titre, il est important de miser sur les infrastructures, la réhabilitation et la création d'espaces publics.

[19] 10 mètres selon le MTPTC

	Projet	Orientations strategiques			Description	Résultats attendus	Vision	Politiques nationales séctorielles
		Renforcer l'accessibilité du quartier	Rendre le quartier plus sain	Rendre le quartier plus attractif				
Aménagement de la ravine	Sécurisation des berges de la ravine entre le pont Martin Luther King et Pont Christ Roi				Démolition des maisons situés au bord de la ravine Canalisation de la ravine Mise en place de garde corps	Les risques liés à la ravine (effondrement des berges et inondations) sont diminués et mieux prix en compte par les aménageurs et les populations.	Court terme (1 à 5 ans)	Constitution de 1987, Art. 36-5 Décret du 12 octobre 2005, Art. 95 décret du 12 Octobre 2005, Art. 112 Décret du 12 octobre 2005, Art. 33 décret du 12 Ocotobre 2005, Art. 121 Décret du 12 Octobre 2005, Art. 120 Loi du 29 mai 1963, Art. 45 Décret du 12 Octobre 2005, Art. 149 Loi du 29 mai 1963, Art. 1
	Sécurisation des berges de la ravine entre le pont Christ Roi et le pont Norges				Démolition des maisons situés au bord de la ravine Canalisation de la ravine Mise en place de garde corps	Des espaces rendus libres sont susceptibles de répondre à d'autres besoins (espaces publics notamment).	Court terme (1 à 5 ans)	
	Cheminement piéton en bord de ravine du pont Martin Luther King au pont Christ Roi				Création d'un passage de 2m50 de largeur pour un cheminement piétonnier	Le cœur de quartier est désenclavé.	Moyen terme (5 à 10 ans)	
	Zone tampon en bord de ravine entre le pont Christ Roi et le pont Martin Luther King				Création d'aménagement publics sur une bande de 10m, de part et d'autre des berges de ravine	Les espaces en bord de ravine sont rendus non constructibles. Des espaces publics et de loisirs sont aménagés dans la zone tampon pour figer le foncier et pallier le manque d'espaces publics dans le quartier. Les normes en matière d'usage des sols sont respectées. La dimension environnementale est réintroduite au sein du quartier.	Court terme (1 à 5 ans)	
	Zone tampon en bord de ravine entre le pont Christ Roi et le pont Norges				Création d'aménagement publics sur une bande de 10m, de part et d'autre des berges de ravine	L'image du quartier est améliorée.	Court terme (1 à 5 ans)	
	Passerelles entre le pont Christ Roi et le pont MLK (passerelles 1, 2, 3, 4, cf. plan de voirie)				Création de passerelles piétonnes	L'accessibilité est améliorée. Le passage au dessus de la ravine est sécurisé pour les piétons.	Court terme (1 à 5 ans)	

	Projet	Orientations strategiques			Description	Résultats attendus	Vision	
		Renforcer l'accessibilité du quartier	Rendre le quartier plus sain	Rendre le quartier plus attractif				
Espaces publics et de loisirs	Terrain Bas-Norges				Aménagement de la voirie aux abords du terrain , y compris restructuration du pont	Des espaces publics et de loisirs de qualité sont créés dans le quartier.	Court terme (1 à 5 ans)	Constitution de 1987, Art. 36-5 Décret du 12 octobre 2005, Art. 95 décret du 12 Octobre 2005, Art. 112 Décret du 1er Juin 2005, Art. 4 Loi du 29 mai 1963, Art. 5 et Art. 6 Décret du 1er Juin 2005, Art. 9 Décret du 6 janvier 1982, Art. 32 , Art 33, Art. 35, Art. 36, Art. 36, Art. 37 Loi du 29 mai 1963, Art. 14
					Création d'un espace multi fonctionnel	Ces espaces vides de construction font fonction de lieux de rassemblement en cas de situation d'urgence.		
					Mise en place d'éclairage public	Le phénomène d'appropriation/détournement des espaces de circulation à des fins d'usages de loisirs est stoppé.		
	Place publique 1ere ruelle Nazon				installation de bancs, de végétation, d'éclairage public	Le cadre de vie est valorisée et l'image du quartier est améliorée.	Moyen terme (5 à 10 ans)	
	Place publique pont MLK				installation de bancs, de végétation, d'éclairage public		Moyen terme (5 à 10 ans)	
	Place publique pont Christ Roi				installation de bancs, de végétation, d'éclairage public		Moyen terme (5 à 10 ans)	
	Terrain de basket 1ere ruelle Nazon				Evacuation des gravats		Court terme (1 à 5 ans)	
					Reprise des éléments endommagé par le séisme			
					Installation d'un éclairage public			
Développement économique	Marché Christ Roi				Création d'un espace marché	L'activité économique du quartier est dynamisée.	Long terme (+ 10 ans)	
						La salubrité du quartier est renforcée.		
						Les espaces de circulation aux abords du marché sont libérés.		
						Les conflits d'usage sont supprimés.		
						La qualité des produits alimentaires est améliorée.		

	Projet	Orientations strategiques			Description	Résultats attendus	Vision	Politique nationale séctorielle
		Renforcer l'accessibilité du quartier	Rendre le quartier plus sain	Rendre le quartier plus attractif				
Voirie	Rue Monplaisir				Elargissement et création d'un trottoir, alignement des bâtiments	L'accessibilité du quartier est améliorée. Les déplacements notamment piétons sont sécurisés. Les conflits d'iusage sont supprimés. La plus grande accessibilité au quartier favorise l'activité économique.	Long terme (+ 10 ans)	Constitution de 1987, Art. 36-5 Décret du 12 octobre 2005, Art. 95 décret du 12 Octobre 2005, Art. 112 Décret du 1er Juin 2005, Art. 4 Loi du 29 mai 1963, Art. 5 et Art. 6 Décret du 1er Juin 2005, Art. 9 Décret du 6 janvier 1982, Art. 32 , Art 33, Art. 35, Art. 36, Art. 36, Art. 37 Loi du 29 mai 1963, Art. 14
	Rue Acacia/ rue Acacia prolongé				Reprise de la chaussée et des trottoirs avec intégration du drainage		Moyen terme (5 à 10 ans)	
	1ere ruelle Nazon				Reprise de la chaussée et des trottoirs avec intégration du drainage		Court terme (1 à 5 ans)	
	Rue Christ Roi				Reprise des trottoirs de la rue Christ Roi		Moyen terme (5 à 10 ans)	
	Rue Mayard				Elargissement de la voirie avec création de trottoirs		Moyen terme (5 à 10 ans)	
	Liaison entre la 1ere ruelle Nazon et la rue Christ Roi				Création d'une nouvelle voie reliant la 1ere ruelle Nazon, la deuxième ruelle Nazon, l'impasse Pierre Louis, et la rue Christ Roi Destruction et restructuration de maisons		Long terme (+ 10 ans)	
	Arrêt de tap tap carrefour Samida				Création d'un retrait dans le trottoir pour permettre le rangement des tap tap sans gêner la circulation automobile		Court terme (1 à 5 ans)	
Services urbains	Solutions d'assainissement pour le quartier				Mettre en œuvre des solutions d'assainissement dans le quartier (cf. schéma d'assainissement)	Les conditions sanitaires sont améliorées da+H57ns le quartier.	Court terme (1 à 5 ans)	
	Kiosques d'eau				Raccordement des 3 kiosques d'eau non raccordé au réseau de la DINEPA	L'accès à l'eau potable est amélioré. Le cout d'accès à l'eau potable est réduit pour les populations.	Court terme (1 à 5 ans)	
	Installer l'éclairage public sur les voiries réhabilitées/ crées				Installation de lampadaires solaires	Les conditions de circulation, nocturnes sont améliorées. Le sentiment d'insécurité est diminué	Court terme (1 à 5 ans)	

	Projet	Orientations strategiques			Description	Résultats attendus	Vision	Politique national sectorielle
		Renforcer l'accessibilité du quartier	Rendre le quartier plus sain	Rendre le quartier plus attractif				
Couloirs / Drainage	Drainage principal de la rue Monplaisir, et des couloirs reliant la rue Monplaisir à la ravine Nicolas				Reprise du réseau de drainage de la rue Monplaisir en intégrant des réseaux secondaire dans les couloirs reliant la rue Monplaisir à la ravine Nicolas.	Les conditions sanitaires du quartier sont améliorées. L'évacuation des eaux de pluis vers la ravine est améliorée.	Court terme (1 à 5 ans)	
					Elargissement des couloirs concernés			
					Reprise des revêtements béton avec intégration des réseaux			
	Couloirs prioritaires de la zone ravine Nicolas Sud				Reprise du revêtement béton avec intégration des réseaux	La logique de couloirs est abandonnée au profit de voies piétonnes	Court terme (1 à 5 ans)	
					Elargissement des couloirs			
	Couloirs prioritaires zone Mayard				Reprise du revêtement béton avec intégration des réseaux		Court terme (1 à 5 ans)	
					Elargissement des couloirs			
	Couloirs prioritaires zone Acacia				Reprise du revêtement béton avec intégration des réseaux		Court terme (1 à 5 ans)	
					Elargissement des couloirs			
	Couloir impasse Sylva				Reprise du revêtement béton avec intégration des réseaux		Moyen terme (5 à 10 ans)	
					Elargissement du couloirs			

b. Les projets déclencheurs : 3 projets aux multiples impacts

L'on pourrait appeler ces projets des projets « composés », dans le sens où ils comportent de nombreux domaines d'actions. Toutefois, ils répondent également à plusieurs enjeux d'aménagement simultanément. En ce sens, ces projets sont déclencheurs puisqu'ils permettent d'initier et de lancer le processus d'aménagement du quartier. Effectivement, la mise en œuvre d'un seul projet déclencheur va répondre à différents enjeux d'aménagement de manière coordonnée et ce suivant un phasage.

- **L'aménagement de la ravine Nicolas**

La sécurisation de la ravine Nicolas est un projet majeur pour l'aménagement du quartier, au-delà de faire la quasi-unanimité des habitants, cette opération apparait comme prioritaire dans la gestion des risques naturels au sein du quartier. D'autre part, cet aménagement devrait permettre d'améliorer l'accessibilité du cœur de quartier et d'en sécuriser les déplacements. C'est aussi l'occasion d'intégrer des solutions d'assainissement ainsi que de faire déboucher les drainages des couloirs dans la ravine. La libération d'espace permettra la création de places publiques et d'espaces de loisirs pour tous. Enfin, ce projet devrait fortement améliorer l'image du quartier en le présentant comme exemple d'aménagement intégré de ravine dans un quartier de la Métropole.

L'aménagement de la ravine Nicolas implique, dans un premier temps, la sécurisation des berges du cours d'eau et, pour cela, la destruction des maisons obstruant cette opération. Dans un second temps, il faudra aménager les espaces libérés par un cheminement piéton continu entre le pont Christ Roi et le pont Martin Luther King. Si l'espace le permet, des places publiques, des espaces verts et des petits terrains de sport seront aménagés. Après les opérations de sécurisation des berges, des passerelles de franchissement seront construites pour permettre le raccord entre les couloirs de part et d'autre de la ravine. Enfin, à long terme, la zone tampon des 10 mètres[20] sera libérée de toute construction, de nombreux espaces verts agrémenteront cette promenade ponctuée d'espaces aménagés. Le cheminement pourra alors être élargi, à au moins 3 mètres, et permettre aux véhicules de secours et d'entretien d'accéder au cœur du quartier en cas de besoin.

- **La mise en place du marché Christ Roi**

La création d'un espace adapté pour les marchands installés sur les trottoirs de la rue Christ Roi devrait permettre d'améliorer à la fois les conditions de commerces mais aussi les déplacements sur cet axe stratégique. De plus, les conditions d'hygiène et de salubrité seront améliorées pour tous : marchands, clients et riverains. Effectivement, la gestion des déchets produits par le marché serait organisée. Cet aménagement devrait par ailleurs permettre de supprimer les conflits d'usage de la rue et notamment de mettre en sécurité les marchands ainsi que les piétons. D'autre part, la circulation automobile se verra fluidifiée par la chaussée libérée de tout obstacle. Enfin, la structure du marché pourrait être en acier et conçue de façon artistique, ce qui contribuerait à améliorer l'esthétique de la rue.

[20] Loi du 29 Mai 1963 établissant les règles spéciales relatives à l'habitation et à l'aménagement des villes et des campagnes en vue de développer l'urbanisme.

La libération du terrain[21] désigné dans la rue Christ Roi est la première étape de cet aménagement avec, en parallèle, l'organisation de la future gestion du marché. On pourrait imaginer impliquer les marchands dans ce processus, comme dans la conception, par le biais d'ateliers de concertation. Une fois le marché construit, les marchands s'installent à l'intérieur, les trottoirs sont libérés puis réhabilités. Enfin, l'éclairage public est installé.

- **L'aménagement du terrain de sport de bas Norgues**

L'espace de bas Norgues représente plusieurs enjeux à l'échelle du quartier. Son aménagement en terrain de sport permettrait d'une part de répondre au besoin en infrastructure de ce type mais serait aussi une opportunité pour la connexion de la rue Norgues à la rue Mayard. Ceci implique le recalibrage du pont Norgues, actuellement très délabré, ce qui contribuerait à la sécurisation des déplacements. Il est prévu de considérer la multifonctionnalité du terrain de sport et ainsi d'y intégrer un podium, favorisant l'organisation d'événements culturels. La construction de gradins affirmera ce rôle de lieu multifonctionnel. Dans le même ordre d'idée, un espace de jeux pour enfants sera aménagé aux abords du terrain ainsi que plusieurs bancs en retrait de la voirie proche du pont. Enfin, ce lieu de rencontre se verra agrémenté d'arbres.

Dans un premier temps, il faudra sécuriser le terrain en le terrassant et en construisant un mur de soutènement par exemple. La reprise du pont devra être coordonnée avec la sécurisation de la ravine et l'aménagement de la voirie. Une fois l'accès facilité, les gradins seront construit, le revêtement du terrain sera fait ainsi que les locaux techniques et la pose d'un grillage autour de l'équipement. Les espaces de rencontre seront également aménagés. Enfin, le mobilier urbain, l'éclairage public et le matériel sportif sera installé.

[21] Il s'agirait d'un terrain de la Marie, donné par l'ancienne présidente Pascal Herta Trouillot.



Figure 7: Schéma de l'aménagement du site de Bas Norgues

CHAPITRE V : PRÉCONISATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

Avant-propos :

Les préconisations sont données à titre informatif. Elles n'ont pas de valeurs normatives et doivent être comprises comme des moyens de faciliter la mise en œuvre des projets.

Chaque projet dans le quartier devra être validé par les autorités gouvernementales compétentes.

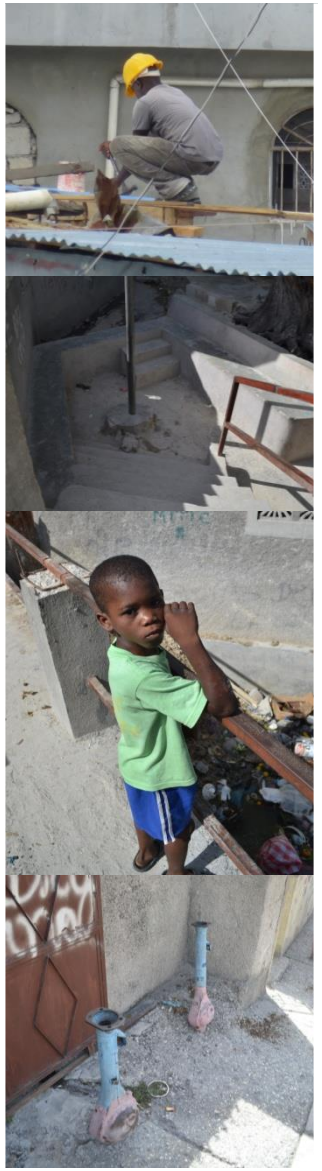


Photo 13:
Détails urbains

A. Les couloirs et drainages

Adressage :

Un adressage pourra être mis en place afin de faciliter la gestion urbaine du quartier. Cet adressage doit servir notamment aux améliorations en termes de réseaux, pour les futurs recensements et la gestion des questions foncière.

Dispositions constructives :

Les travaux dans les couloirs prioritaires consisteront essentiellement à :

- Démolir les obstacles (marches d'escaliers pour l'accès privé, pas de portes, etc.), et reculer les façades des maisons donnant sur les couloirs pour atteindre une largeur minimale de 2m de passage. Le tracé des couloirs devra être le plus direct possible.
- Reprise des réseaux d'eau et des réseaux d'assainissement existants, enfouis à une profondeur suffisante pour éviter sa détérioration.
- Mise en place de réservations pour faciliter la mise en œuvre de réseaux futurs (canalisation avec un bouchon accessible, où les habitants pourraient venir se raccorder en cas de besoin, sans être obligé de rouvrir le couloir).
- Dimensionnement et mise en œuvre des réseaux de drainage (rigole ou caniveaux, en fonction de la typologie du terrain).
- Dimensionnement et mise en œuvre d'un revêtement durable.
- Afin de favoriser l'accessibilité[22], les marches seront à éviter ou prévoir un cheminement secondaire en pente douce pour les personnes à mobilité réduite. Les pentes resteront préférentiellement inférieures à 5%. En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5 % est possible. Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2mètres et jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 mètre. Il est donc préconisé entre deux fortes pentes de créer un palier de repos (1m20 x 1m40). Un garde-corps permettant de prendre appui est conseillé le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 mètre de hauteur.

Les réseaux de drainages ne devront pas servir à l'évacuation des déchets, notamment parce qu'ils obstruent les canaux. Les canaux pourront par exemple être recouverts par des caillebotis métalliques amovible, fixés par des charnières ancrées pour éviter les vols, laissant ainsi un accès aux canaux pour l'entretien. Les travaux dans les couloirs devront surtout s'accompagner d'une politique de sensibilisation des riverains sur la problématique des déchets et de l'entretien régulier de ces canaux. (cf. annexe 1 : schéma d'assainissement).

Phasage :

Les travaux d'élargissement et de redéfinition des couloirs devront préférentiellement s'effectuer à la suite d'opérations de construction/réhabilitation de logement occasionnant du remembrement parcellaire.

[22] Extrait de la règlementation handicapé française, (Arrêté du 15 janvier 2007)

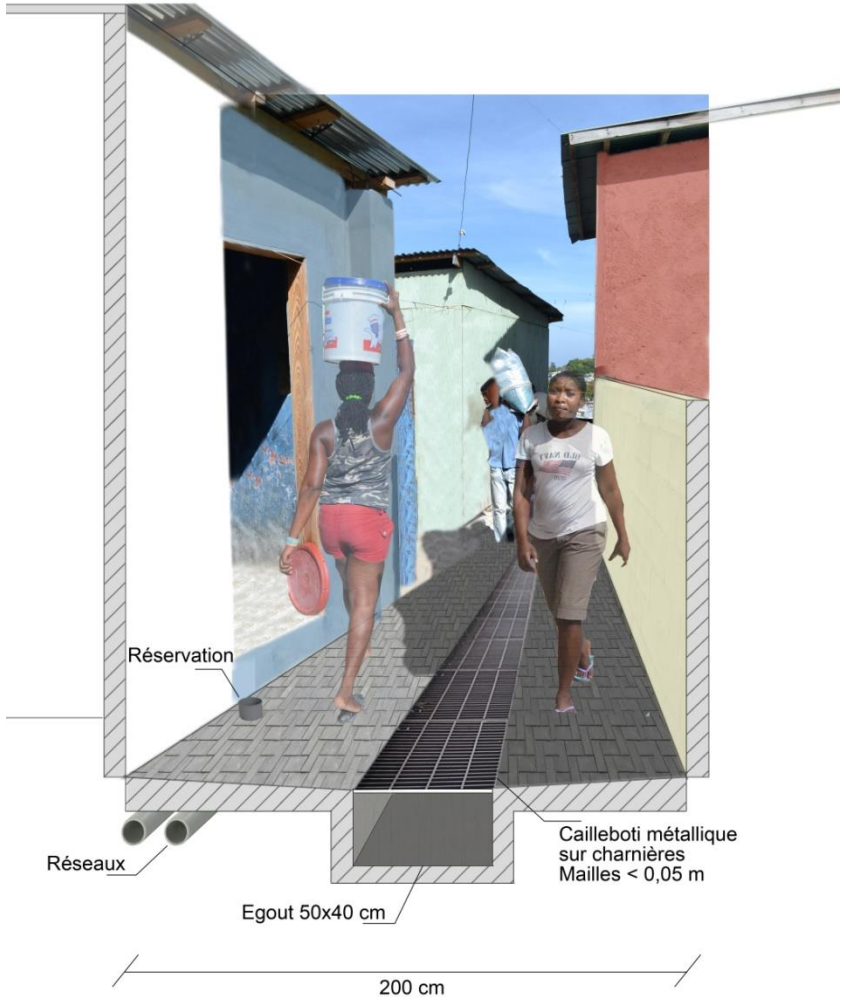


Figure 8 : Organisation d'un couloir

B. Aménagement de la ravine

Sécurisation des berges

Les travaux de sécurisation de la ravine consisteront à mettre en œuvre des berges durables, capables de résister à des crues centennales. Les choix techniques de mise en œuvre (gabions, enrochement, palplanche, murs de soutènement etc.) devront être justifiés par une étude hydraulique et validés par le MTPTC.

Démolition des maisons

Les travaux entraineront la démolition des maisons en bord de ravine pour permettre la reprise du mur.
Environ 140 entre le pont Martin Luther King et le pont Christ Roi.
Environ 40 entre le pont Christ-Roi et le pont Norges.

Aménagement d'une zone tampon

Les zones situées sur une bande de 10 m de part et d'autre des berges sont déclarées inconstructibles et sont considérées comme une zone tampon entre la ravine et les espaces bâtis. Enjeux de cette zone :

- Définition du tracé de la berge
- Aménagement d'un cheminement piéton en bord de ravine de 3m, permettant un accès pour l'entretien et les secours, avec une voie d'accès dans le lit de la ravine (pente <12%). Intégration d'un réseau de drainage
- Aménagement de terrains de sports
- Aménagement d'espaces verts
- Aménagement d'espaces de rencontre
- Aménagement de solutions d'assainissement

Passerelles Piétonne

Les passerelles piétonnes permettront de (re)créer des liaisons de part et d'autre de la ravine Nicolas en toute sécurité. La largeur sera au minimum de 1,40m (2 Unités de Passage)[23] et des garde-corps seront installés (hauteur > 1m). Des obstacles (chicanes, plots, etc.) pourront être mis en place pour dissuader la circulation des 2 roues motorisés, tout en laissant un passage de 90cm (1 Unité de Passage) pour les personnes à mobilité réduite.

Phasage :

1) Délimitation de zones inconstructibles situées dans la bande des 10 m de part et d'autre des berges de la ravine avec le MTPTC et la Mairie de Port au Prince. Des mesures devront être prises pour empêcher toutes reconstructions sur les terrains vides (occupation par des espaces publics temporaires par exemple afin de geler le foncier rendu disponible pour des aménagements futurs).

2) Démolition des maisons situées directement sur les berges des ravines.

3) Travaux de sécurisation de la ravine.

4) Aménagement des terrains rendus disponibles.

5) Démolition des maisons situées dans la bande des 10m du MTPTC de part et d'autre de la ravine et aménagement des terrains libérés.

Priorisation des tronçons :

Les travaux de sécurisation des berges devront s'effectuer en une seule fois par tronçon entier.

Du fait de sa position centrale dans le quartier, la partie entre le pont Martin Luther King et le pont Christ Roi devra être traitée prioritairement. En effet, l'impact de cet aménagement, du fait de la densité importante du secteur qu'il traverse, sera le plus important.

Les espaces en bordure des grands axes (rue Christ Roi et rue Martin Luther King) feront l'objet d'un traitement particulier : prise en compte de la dimension esthétique des aménagements, visibilité et image positive pour le quartier.

[23] La largeur de passage est calculée dans la réglementation française en fonction d'une largeur type appelée: **Unité de Passage (U.P) de 0,60 mètre** qui correspond à l'encombrement d'une personne se présentant de front. Toutefois, les petites largeurs prises isolément peuvent paraître un peu étroites. Aussi, celles-ci sont portées respectivement à : Dégagement 1 U. P : 0,90 m (au lieu de 0,60m) Dégagement 2U. P : 1,40 m (au lieu de 1,20 m).

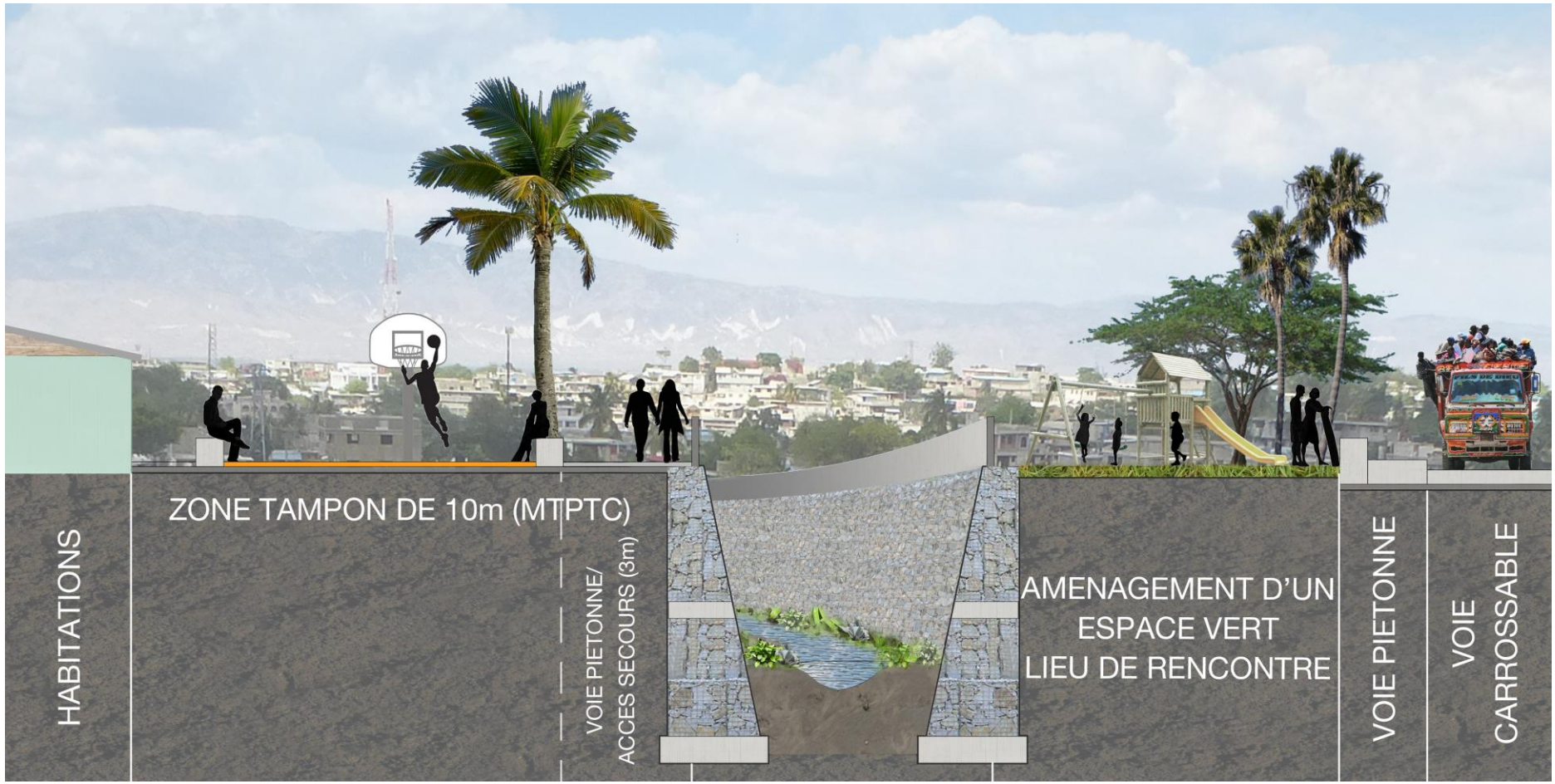


Figure 9 : Exemple de coupe sur la ravine Nicolas. La voie carrossable à droite serait la rue Christ Roi

C. Voirie et déplacements

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux activités qu'elles doivent desservir.

Les voies se terminant en impasse devront être transformées en rue traversantes dans la mesure du possible afin de rationaliser et fluidifier la circulation. Si la configuration l'empêche, elles devront être aménagées de telle sorte que les véhicules légers puissent faire demi-tour.

Les voies seront classées en plusieurs catégories :

- les axes principaux structurants :

Double sens : voies carrossables majeures d'au moins 10m80 de large, chaque voie faisant 4m de large et avec au moins 1m40 de trottoir de part et d'autre (largeur de 2 véhicules en sens inverse et 1 véhicule garé sur le côté)

Sens unique : voies carrossables majeures d'au moins 7m de large, la voie faisant 4m de large et avec 1m40 de largeur de trottoir de part et d'autre (largeur de 1 véhicule sur la chaussée et 1 véhicule garé sur le côté)

- Les axes secondaires :

Double sens : voies carrossables secondaires d'au moins 6m90 de large, la voie faisant 4m50 de large et avec 1m20 de largeur de trottoir de part et d'autre (largeur de 2 véhicules en sens inverse). Zone d'élargissement de la voie ponctuel de 1 à 2 mètres de largeur pour faciliter les croisements.

Ces dimensions de voirie sont celles recommandées, mais pourront varier pour s'adapter à la zone dans lesquelles elles se situent.

Éclairage

Un éclairage public sera mis en place sur les trottoirs. Afin d'éviter les vols, les batteries et les panneaux solaires seront scellés.

Drainage

La chaussée devra être légèrement bombée afin de permettre une bonne évacuation des eaux de pluie. Un système de drainage de la voirie devra être étudié et mis en œuvre (caniveaux, drains sous la chaussée, etc.). (cf. annexe 1 : schéma d'assainissement)

Trottoirs et cheminements piétons:

Les trottoirs devront être suffisamment larges pour permettre la circulation des piétons en toute sécurité sur le bas-côté d'un axe routier. Enjeux de cette zone :

- Largeur standard : 1m40
- Largeur conseillée (zone de fort passage piéton et routier, zones d'activités etc.) : 2m (ex : rue Monplaisir, rue Christ Roi, ruelle Caroline)
- Les trottoirs pourront être rétrécis à certains endroits spécifiques à 90cm de large lorsque la largeur de la route n'est pas suffisante

Pour favoriser l'accessibilité, les obstacles doivent être supprimés (marches d'escalier des bâtiments, échoppes de

loto, étals de commerçants, véhicules abandonnés, matériaux de construction etc.) et le terrain nivelé pour éviter les paliers et les pentes trop forte (à l'entrée des maisons notamment).

- Afin de favoriser l'accessibilité, les marches seront à éviter ou prévoir un cheminement secondaire en pente douce pour les personnes à mobilité réduite. Les pentes resteront préférentiellement inférieures à 5%. En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5 % est possible. Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2m et jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50m. Il est donc préconisé entre deux fortes pentes de créer un palier de repos (1m20 x 1m40). Un garde-corps permettant de prendre appui est conseillé le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40m de hauteur.

Les trottoirs seront surélevés par rapport à la voie, avec des bateaux lorsque des accès véhicules sont nécessaires, ou devant un passage piéton.

Si l'emprise le permet, dans les zones de fort passage (piéton et routier), de configuration dangereuse ou aux abords des établissements scolaires et des établissements recevant du public en général, une protection physique pourra être mise en place (garde-corps métallique, muret, potelet, etc ...).

Parking

Des places de parking en créneau de 2m x 5,80m[24] le long des rues pourront être mises en place aux abords des lieux attractifs, notamment des zones commerciales. Si la voie est en sens unique, les places seront placées prioritairement à droite du sens de circulation.

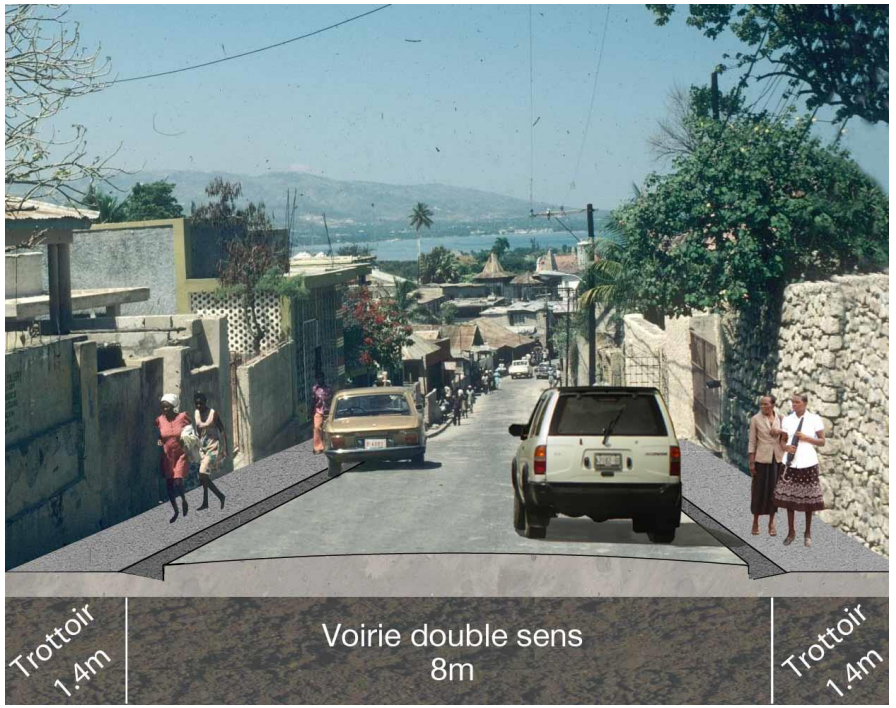


Figure 10: Coupe de principe d'une voie

[24] Norrme française NF P 91-100

Revêtement au sol

Revêtement	Mise en œuvre	Adhérence	Durabilité Entretien	Autres	Type de rue
Béton bitumineux	Facilité et rapidité de mise en œuvre Main d'œuvre et outillage spécialisé Plus difficile à mettre en œuvre dans les endroits exigus, à cause de l'encombrement des machines	Bonne adhérence Convient aux fortes pentes	Moins durable que les autres revêtements Facilité et rapidité de réparation		Axes principaux Axes secondaires
Béton hydraulique	Mise en œuvre plus difficile et plus longue Supervision très rigoureuse	Adhérence moyenne Convient aux pentes <10%	Réparation plus difficile		Axes principaux Axes secondaires Couloirs (pente <10%)
Adoquin ou pavé	Travaux à forte intensité de main d'œuvre Supervision rigoureuse	Adhérence médiocre A éviter sur des pentes > 8% Possibilité d'utiliser des adoquins antidérapants	Facilité de réparation	Esthétique Utilisation possible de matériaux recyclés pour les voies piétonnes	Axes secondaires Couloirs (pente <8%) Places publiques

D. Espaces de loisirs et places publiques

Créer des espaces polyvalents et privilégier les usages multiples :

Un même espace doit pouvoir servir à la fois à des activités sportives (basket, football…) culturelles (spectacles etc.) de rencontre (sociabilisation) et de détente. A cet effet pourront être mis en œuvre :

- Des gradins
- Des éclairages publics
- Un revêtement de jeux multisports (béton par exemple), prenant en compte le drainage.
- Un podium ou une scène
- Des tables de jeux (dominos par exemple).

Pour les terrains de sport de taille importante (terrain Norges ou terrain de basket 1ere ruelle Nazon) des sanitaires, des vestiaires et un local de stockage pourront être aménagés.

La gestion devra être assurée par un comité de gestion qui sera encadré par la mairie pour éviter l'appropriation de l'équipement à des fins privées. Des grillages devront être installés afin de sécuriser l'équipement et les usagers.

Espaces pour les enfants :

Des espaces publics pour les enfants seront installés (balançoires, toboggans etc.). Ils seront clos pour les mêmes raisons de sécurité.

Places publiques :

Composition type d'un espace public:

- Mobilier urbain
- Revêtement (gravier, adoquin)
- Jeux pour enfants
- Végétaux
- Poubelles
- Éclairage

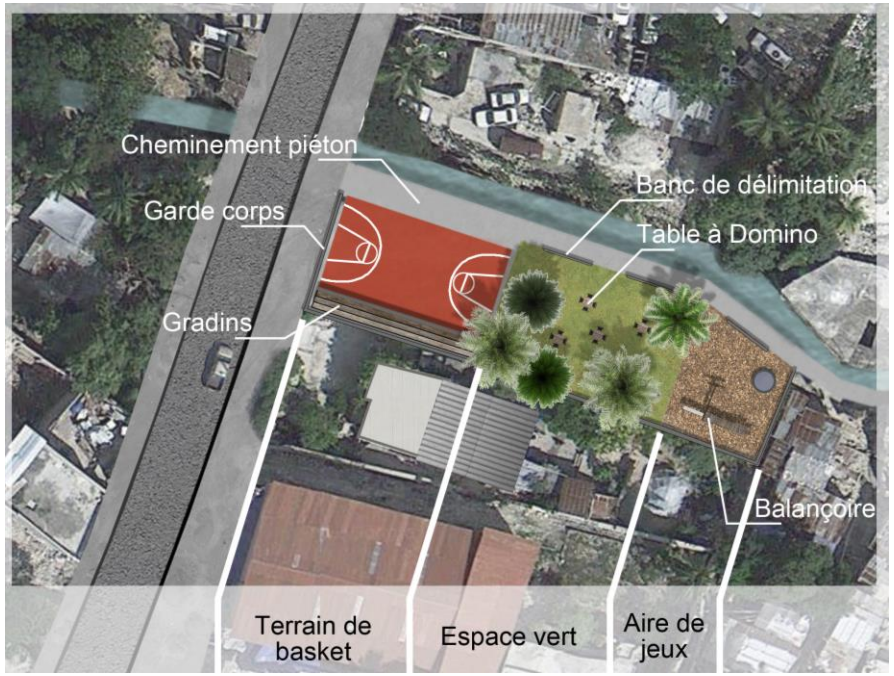


Figure 11 : Exemple d'aménagement au niveau du pont Martin Luther King

E. Organisation du commerce

Le Marché de Christ Roi

Organisation du marché :

- Gestion par un comité de marchands encadré par la mairie de Port-au-Prince
- Division des espaces : alimentaire, produits cosmétiques et combustibles…

Foncier :

Le terrain de l'ancien marché au charbon de la rue Christ Roi ; occupé auparavant par un camp lié au séisme du 12 janvier 2010, a été libéré en juin 2013. D'une superficie de 480m^2, il ne sera pas suffisamment grand pour accueillir la totalité des marchands (environ 300) mais reste le seul terrain disponible dans la zone. Il serait donc souhaitable de créer un marché sur deux niveaux afin d'optimiser l'espace et d'accueillir ainsi plus de marchands et limiter ainsi le maintien des marchand dans la rue.

Détails architecturaux

Le marché pourra être réalisé en structure acier. Il pourra être constitué d'allées principales, reliées entre elles par des allées transversales. Pour faciliter la circulation des clients au milieu des marchandes, les allées seront larges de 2m minimum.

Pour rendre le marché plus attractif, un « bar », alimenté en partie par les produits du marché, pourra être installé à l'intérieur. S'il y a un étage il pourra être disposé sur une terrasse faisant face à la rue et dont l'accès se fera par l'intérieur du marché (augmentation de l'achalandage des étals, visibilité). D'autre part, la création d'une voie sortante sur la rue Moïse permettrait d'augmenter le passage à travers le marché.

Des sanitaires (douches et toilettes), un local de stockage, et un bureau pour le gérant du marché devront être installés au RDC.

La dimension moyenne d'un emplacement est de 1m40 x 1m20 minimum. Afin de permettre une meilleure appropriation des lieux, les étals ne seront pas construits et les marchands eux-mêmes devront installer leurs présentoirs. Cette option permet également d'utiliser l'espace comme abris en cas d'urgence, puisque pouvant être libéré rapidement.

Phasage :

1) Libération du terrain
2) Occupation provisoire de la rue Christ Roi par les marchandes sur un zonage encadré et délimité physiquement pendant la durée des études et des travaux
3) Construction du marché, installation des marchands et libération de la rue Christ Roi
4) Contrôle continu de l'occupation de la rue Christ Roi, pour éviter une réinstallation des marchandes

Ces opérations devront être réalisées en partenariat étroit avec le comité de marchands et la Mairie de Port-au-Prince. Ils seront notamment en charge de déterminer les commerces autorisés au sein du marché (les commerçants du quartier seront prioritaires), et de faire respecter l'interdiction d'installation du commerce informel dans la rue Christ Roi.

Rues commerçantes

L'aménagement des rues commerçantes devra permettre de favoriser l'installation et le développement des activités commerciales formelles.

Les trottoirs devront être d'une largeur supérieure à 2m pour faciliter le passage des piétons. Des places de parkings et des espaces de livraisons (stationnement temporaires) devront être installés.

Concernant le commerce informel, il devra être cantonné dans des espaces temporaires matérialisés (par de la peinture au sol par exemple). Ces espaces seront attribués par des comités locaux encadrés par la mairie de Port-au-Prince, pour une durée déterminée. Ces espaces devront permettre une bonne circulation des piétons sur le trottoir (passage de minimum 90cm) et ne pas empiéter sur la chaussée, afin de supprimer les conflits d'usage.

F. Réhabilitation et reconstruction de logement

Les opérations de réhabilitation ou de reconstruction de logement devront impérativement être réalisées dans le cadre de la politique nationale du logement de l'UCLBP. Tous les logements devront être construits dans le respect des normes en vigueur établies par le MTPTC, et notamment être parasismique et paracyclonique. Chaque logement devra disposer d'une solution d'assainissement.

Remembrement parcellaire

Les travaux sur le logement devront être l'occasion de procéder à un remembrement parcellaire permettant ainsi l'élargissement et/ou la modification du tracé des couloirs (voir préconisation « couloirs et drainage »), l'élargissement de la voirie, ou la création d'infrastructures.

Densification du logement

Les opérations de logement devront essayer au maximum de densifier le bâti de manière verticale afin d'augmenter la capacité locative du quartier et de libérer de la surface utile au sol.

Exemple de méthodologie : l'auto-construction encadrée

La méthodologie à apporter pour la réhabilitation ou la reconstruction de logement particulier pourra être celle de l'auto-construction encadrée, en accord avec l'UCLBP et le MTPTC.

L'enjeu est de renforcer les dynamiques de construction existantes en agissant directement sur les différents acteurs à savoir :

- Les propriétaires, renforcés dans leur rôle de maitre d'ouvrage
- Les fournisseurs, en agissant sur la qualité des matériaux
- Les constructeurs, en agissant sur la formation et la supervision des chantiers

L'operateur de construction peut délivrer une subvention logement au propriétaire (limité par l'UCLBP), mais celle-ci devra être délivrée sous respect de certaines conditions. Le propriétaire pourra apporter un complément de financement en fonction de son projet.

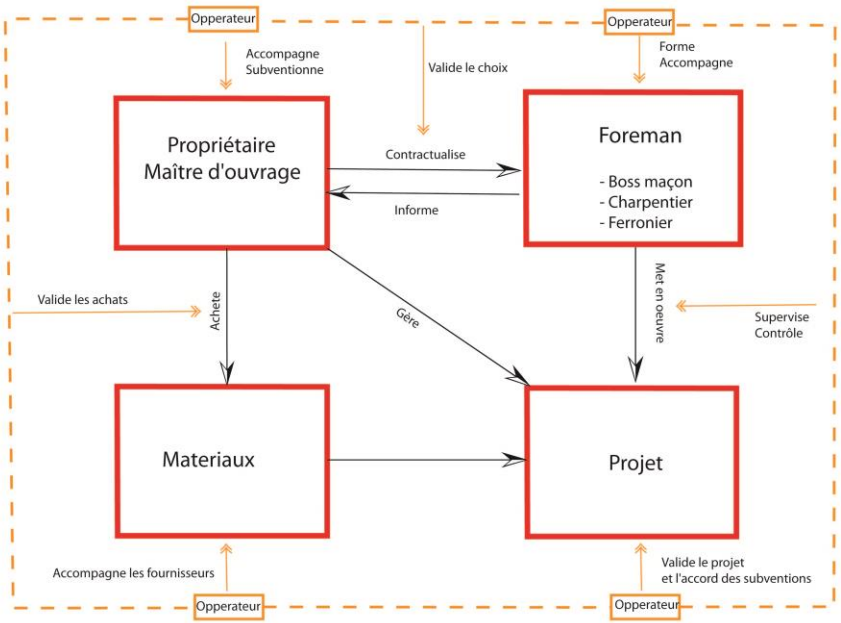


Figure 12: Schéma de fonctionnement de l'auto-reconstruction encadrée

Phasage :

1) <u>Recueil des besoins</u>

Une permanence pour la construction pourra être assurée dans le quartier afin d'appuyer les propriétaires dans leurs projets de construction et de reconstruction. Le propriétaire devra justifier d'un titre de propriété et d'un montant mobilisable pour réaliser son projet. Le choix parmi ces projets se fera en fonction de la faisabilité technique, financière, mais surtout de sa cohérence avec le schéma d'aménagement (zones à risques, restructuration des couloirs, élargissement de voirie, création d'infrastructures etc.).

2) <u>Conception du projet</u>

L'opérateur de construction devra réaliser avec le propriétaire l'ensemble des études techniques du projet (études terrain, réalisation des plans etc.) afin de garantir une construction parasismique et paracyclonique. Ces études pourront être réalisées par l'opérateur lui-même, ou de préférence par une entreprise spécialisée dans la maitrise d'œuvre présente dans le quartier.

3) <u>Formations dans le secteur du bâtiment</u>

Des formations seront dispensées pour l'ensemble des intervenants du secteur du bâtiment afin de renforcer durablement la qualité et la sécurité de la construction dans le quartier. On distinguera principalement :

- Les formations pour les propriétaires visant à les sensibiliser à la construction durable et au suivi de chantier
- Les formations pour les Formen visant à développer les connaissances techniques, la gestion et l'entreprenariat
- Les formations des boss et des ouvriers visant à développer des savoir-faire précis

Ces formations s'efforceront d'avoir un impact le plus large possible, et de s'accompagner d'un suivi terrain régulier, y compris sur les chantiers non subventionnés.

4) Certification des matériaux

Le choix des matériaux pour les projets de construction sera systématiquement contrôlé et validé, au niveau des quincailleries, en coordination avec le Laboratoire National du Bâtiment et des Travaux Publics. Une action d'amélioration de la qualité des matériaux pourra être menée auprès des fabricants/fournisseurs.

5) Supervision des travaux

Le propriétaire en tant que maître d'ouvrage devra gérer son projet dans sa globalité. Il contractualise le Forman, achète et stocke les matériaux, suit le bon déroulement des travaux. Il participe aussi au financement de son chantier.

L'opérateur de construction devra assurer néanmoins le contrôle de ces travaux, notamment pour l'ensemble des étapes importantes du projet (ferraillage, mise en œuvre du béton etc.). En partenariat avec le MTPTC, la validation des étapes conditionnera le versement de la subvention.

Cette approche doit permettre de faire évoluer de manière durable les comportements des différents acteurs de la construction. En privilégiant le développement des connaissances techniques et l'entreprenariat dans le quartier, et ne plaçant pas comme opérateur direct une entité étrangère au quartier, il est possible de développer des savoirs faire et de généraliser des bonnes pratiques de construction au sein du quartier et dans le secteur de la construction plus généralement. La conformité de la construction aux exigences parasismiques et paracycloniques est assurée en maîtrisant le versement des subventions au propriétaire, le but étant de s'assurer d'une reconstruction qualitative et durable des logements.



Photo 14: La zone de Mayard vue depuis l'Est

ANNEXES

I. Schéma d'assainissement (Se référer au dossier d'annexes**)**

II. Étude hydrologique (Se référer au dossier d'annexes)

III. Liste des institutions ayant participés au schéma d'aménagement

IV. Liste des participants aux ateliers de travail

V. Liste des organisations ayant participé à ce travail

VI. Plan d'occupation du sol

VII. Carte de coordination

III. Liste des institutions ayant participés au schéma d'aménagement

Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC) et ses différents services
Alfred Piard, Directeur des Travaux Publics

Service de Planification Urbaine (SPU)
Jocelyne Desinor, Chef du Service de Planification Urbaine

Service de Génie Urbain (SGU)
Léopold Lamour, Chef du Service de Génie Urbain

Service Entretien des Équipements Urbains et Ruraux (SEEUR)
Joisuéus Nader, Chef du Service Entretien des Équipements Urbains et Ruraux

Direction Nationale de l'Eau Potable et de l'Assainissement (DINEPA)
Edwige Petit, Directrice de l'Assainissement

Service Métropolitain de Collecte des Résidus Solides (SMCRS)

Unité de Construction de Logements et de Bâtiments Publics (UCLBP)

Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire (CIAT)
Rose-May Guignard, Chef de Service Urbanisme et Habitat

Municipalité de Port-au-Prince
H. Elie Altâgrace, Coordinatrice des ONG et des ATL

Sully Guerrier Rodrigue Fils, Directeur de l'Aménagement et de la Gestion du Territoire

IV. Liste des habitants de Christ Roi ayant participés aux ateliers de travail

ADONIS Junior
AGENT Aurélus
ALPHONSE Mickerline
ANOBLE Théodore
ANTHONIE Sima
ANTOINE Junior
ARCHILLE Zidor
ARISTIL Rodrigue
ASRB
ATISME Marie Carline
ATISME Magalie
AUDA Sulfane
AUZERRE Manoucheca
AZOR Dérosia
BASTIEN Cliford
BEAUBRUN Boston
BERNE Marie Dania
BERTRAND Marie Lourde
BIDONNE Miguerson
BUTEAU Ronald
CADET Vanessa
CALIXTE Tarel
CALIXTE Rodrigue
CALIXTE Casseus
CASSIS Louissaint
CASSIS Josette
CELESTIN Phanelia
CELESTIN Micheline
CHAPRON Jean Gérard
CHARISTYL Sergo
CHERY Jean Nixon
CHEVELON Océan Micane
D'HAITI Jean Marc
DECIUS E. Sophonie
DEMERVIL Wilner
DERAVIL Réginald
DÉRIVAL Marie Dieulita
DESIR Jean Dimy
DESSAINT Mozart
D'OR Y. Richard
DORVALIS Wilfrid
DUFFAULT Grenael
DUVERGE Venette
DUVERSEAUX Yvrose
EDOUARD Jean claude JR.
EXUME Alain
FANFAN Jocelyn
FELIX Yvrose
FELIX Carline
FERTIL Renette
FRANCILLON Pierre Fidèle
FRANCOIS Nikelson
FRANCOIS Amouse
FRANÇOIS Pierre Richard
GASPARD Marie Lucque
GERRIER Jesumène
GRACIA Florial
GUERRIER Lisca Marie Florence
HORIGENE Jr. Thomas
HUBERT Jean Michael
INNOCENT Esther
ISAAC Floren
ISIDORE Cedana
ISIDORE Cedana
ISRAEL Pierre Jean
JABRUN Dieumaitre
JACQUES Marie Claudine
JANVIER Reginald
JEAN Hubert Michael
JEAN Bernard
JEAN BAPTISTE Waswood
JEAN CHARLES Ilsemère
JEAN CHARLES Astrel
JEAN PIERRE Presley
JEANTY Viviane
JOSEPH Ronal
JOSEPH Kency
JOSEPH Joséphine
JULIEN Tibène
JUPITER Paul Hubert
LAGEURRE Sefane
LAGUERRE Arland
LAROSE Adeline
LAURORE Frandy
LAVOIS Alson
LEMEUBLE Yves Francois
LEROY Myrtha
LEXINE Relio
LEXINE Jean Lusavoir
LOUINE Gilbert
LOUIS Lyns
LOUIS Jean Yves Bernard
LOUIS Jean Raymond
LOZIER Natacha
LOZIER Harryson
LUCSAMA Rosena
MATHHURIN Joseph Jean
MEDACIER Marie Susette
MELISCA Wilfrid
MESADIEU Francia
MICHELET Dauphin
MILORD Roland
MUSAC Paul Hervé
NAPOLEON Roseline
NEPTUNE Harry
NERETTE Rosamène
NETY Max
OCTAVIUS Wilson
PETIT-FRERE Wilner
PIERRE Nadette
PIERRE Marie Yacinthe
PIERRE Dachenie
PIERRE JOHN Guerby
PIERRE LOUIS Régine
PIERRE LOUIS Emmanuel Elysée
PIERRE LOUIS Christine
PRIME Ferdinand
PYGEOLE Rolande
RAPHAËL Frantz
REJOUIS Heccel
ROSENEY Jean Yves Abner
SAINT FELIX Lina
SAINT FLEURY Moïse
SAINT FLEURY Ginia
SAINT JOY Jean Serge
SAINT VAL Louisenie
SOLIDAIRE Valina
SYLVESTE Maxime
TARDIEU Guerlande
TOUSSAINT Melanie
VALSAINT Willy
VICTOR Davidson
ZAMOR Ilores

V. Liste des organisations ayant participé à ce travail

Fondation Architectes de l'Urgence

Patrick Martin, chef de projet
Eline Weinaug, urbaniste
Pierre Paya, ingénieur
Pierre Delahaye, architecte
Sylvert Aurélus, coordinateur terrain
Cindy Cavely, géologue
Félix Duvelson, hydrologue

Solidarités Internationale

Silvère Jarrot, coordinateur urbain
Géraldy Nogar, adjoint coordinateur urbain
Mathieu Jequeces, coordinateur WASH
Mathieu Foiret, assistant coordinateur WASH
Agnès Faure, chargée d'appui institutionnel
Benjamin Biscan, coordinateur infrastructure
Wisly Dorestin, responsable de la mobilisation communautaire
Gladimy Simplice, mobilisateur
Samuel Maxilien, mobilisateur
Yvenique Bathard, mobilisatrice

Entrepreneurs du Monde

Hélène Mauduit, Chef de projet

CHF

Goudsouzian Nubar, directeur pays
Karl-André Charles, directeur technique

CRS

Caroline Millet, Coordinatrice de terrain

PADF

Jean Charles-Edouard, Coordinateur Technique

VII. Carte de coordination des projets d'infrastructures et de logements réalisés ou en cours de réalisation en 2013

