INITIATIVE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (UrDI)

POUR LA ZONE DE CANAAN, PORT-AU-PRINCE

ANALYSE ET DIAGNOSTIC URBAINS EXHAUSTIFS

2016

UCLBP

CROIX-ROUGE HAITIENNE

American Red Cross

USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE

ONU-HABITAT POUR UN MEILLEUR AVENIR URBAIN

Remerciements

Ce projet a été financé par USAID et coordonné par UCLBP en collaboration avec le Gouvernement Haïtien représenté par Unité de Construction de Logements et de Bâtiments Publics (UCLBP).

Ces analyses et diagnostics ont été mis au point par l'équipe d'ONU-Habitat, composée d'urbanistes membres du LAB de design et de Planification Urbaine à Kenya ainsi que de l'équipe de pays en Haïti, avec le support de USAID, UCLBP, la Croix-Rouge Américaine et la Croix-Rouge Haïtienne.

Manager du Projet : Louis Jadotte

Auteurs: ONU-Habitat

L'équipe de pays en Haïti: Louis Jadotte, Sergio Blanco, Oloferne Edouard, Manuel Romulus;

Le LAB de design et de planification urbaine:
Rogier Vandenberg, Javier Torner, Niina Rinne, Christelle Lahoud, Ivan Thung, Ben Zhang.

Branche de l'économie urbaine: Liz Paterson

Branche de la Législation, foncier et gouvernance urbaine:
Gianluca Crispi

Contributeurs: Mathilde Rullier, Jacob Kalmakoff, Agnes Sandstedt, Joy Mutai, Chiranjay Shah,
My Zetterquist Helger;

Design et graphisme: Christelle Lahoud, Niina Rinne.

(Format Tabloid)

Clause de non-responsabilité

Les opinions des auteurs exprimées dans cette publication ne reflètent pas nécessairement les opinions de l'Agence des Etats Unis pour le Développement Internationale ou du Gouvernement des Etats Unis d'Amérique.

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

32, rue Faubert, Pétion-Ville, Haïti

Tel: (509) 2816-5595

www.uclbp.gov.ht

Programme des Nations Unies pour les établissements Humains (ONU-Habitat)

Delmas 56, #4, Port-au-Prince, Haiti

www.onuhabitat.org

United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat)

P.O Box 30030 00100 Nairobi GPO KENYA

Tel: 254-020-7623120 (Office Central)

www.unhabitat.org

INITIATIVE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (UrDI)

POUR LA ZONE DE CANAAN, PORT-AU-PRINCE

ANALYSE ET DIAGNOSTIC URBAINS EXHAUSTIFS

UCLBP

CROIX-ROUGE HAITIENNE

American Red Cross

USAID FROM THE AMERICAN PEOPLE

ONU HABITAT
POUR UN MEILLEUR AVENIR URBAIN

TABLE DES MATIÈRES

1. PARADIGME DE PLANIFICATION DE L'ONU-HABITAT 8
1.1. LE LAB DE PLANIFICATION URBAINE ET DE DESIGN 8
1.2. PRINCIPES DE PLANIFICATION 8
1.3. APPROCHE DE LA PLANIFICATION INTÉGRÉE 8
1.4. UNE APPROCHE A TROIS PILIERS 9
1.5. VISION DU LAB POUR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE 10
1.6. LA VISION DU LAB DE PLANIFICATION URBAINE ET DE DESIGN 11

2. CONTEXTE DU PROJET 12
2.1. APERÇU 12
2.2. RESPONSABILITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN 14
2.3. GOUVERNANCE 16

3. INITIATIVE DE DÉVELOPPENT URBAIN 18
3.1. ANALYSE À MULTIPLES ÉCHELLES 19
3.2. MÉTHODOLOGIE DES CHARRETTES 20
3.2.1. PREMIÈRE CHARRETTE 20
3.2.2. DEUXIÈME CHARRETTE 20
3.2.3. RÉSULTATS DES CHARRETTES 21

4. ÉCHELLE RÉGIONALE 22
4.1. INTRODUCTION 22
4.2. ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX 22
4.3. POPULATION ET DENSITÉ DE LA POPULATION 24
4.4. RÉSEAU VIAIRE RÉGIONAL 25
4.5. TRANSPORTATION ET MOBILITÉ 25

5. ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE 26
5.1. INTRODUCTION 26
5.2. POPULATION 28
5.3. ÉTALEMENT URBAIN 28
5.4. ACTIVITÉS PRINCIPALES 30
5.5. DIRECTIONS DES PRIORITÉS DE CROISSANCE 31
5.6. CONTRAINTES AU DÉVELOPPEMENT URBAIN DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE DE PORT-AU-PRINCE 32

6. CANAAN ET SES ENVIRONS 34
6.1. CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES DU SITE 34
6.2. ANALYSE DES BASSINS VERSANTS 36
6.3. TERRES ADEQUATES 39
6.4. ANALYSE DE L'USAGE ACTUEL DES TERRES 40
6.5. DÉFI DE LA CROISSANCE URBAINE 41
6.6. STRUCTURE URBAINE 42
6.6.1. RÉSEAU VIAIRE 42
6.6.2. ESPACES PUBLICS 43
6.7. INFRASTRUCTURES ET SERVICES PUBLICS 45
6.7.1. EAU ET ASSAINISSEMENT 45
6.7.2. DRAINAGE 45
6.7.3. CONNEXIONS ÉLECTRIQUES 46
6.7.4. TÉLÉCOMMUNICATION 46
6.7.5. ÉDUCATION 46
6.7.6. SANTÉ 46
6.7.7. AUTRES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS 47
6.8. ÉCONOMIE URBAINE 48
6.8.1. ÉCONOMIE SPATIALE ET MOYENS DE SUBSISTANCE 48
6.8.2. SECTEURS ÉCONOMIQUES DE CANAAN 50
6.8.3. GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT 51
6.9. DYNAMIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES 52
6.10. RÉGIME FONCIER 53
6.11. GOUVERNANCE URBAINE 53

7. DIAGNOSTIC 54
7.1. PRINCIPAUX DÉFIS ET CONTRAINTES : 54
7.2. LES RECOMMANDATIONS PROPOSÉES 56

8. MARCHE A SUIVRE 60

LISTE DES ACRONYMES

UPD-LAB	Urban Planning and Design LAB
GES	Gaz à Effet de Serre
UCLBP	Unité de Construction de Logements et de Bâtiments Publics
RN	Route Nationale
PaP	Port-au-Prince
USAID	United States Agency for International Development
CRA	Croix Rouge Américaine
ONG	Organisation Non Gouvernementale
MPCE	Le Ministère de la Planification et de la Coopération Externe
MTPTC	Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications
MICT	Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales
MENFP	Ministère de l'Éducation Nationale et de la Formation Professionnelle
MEF	Ministère de l'Économie et des Finances
DGI	Direction Générale des impôts
DINEPA	Direction Nationale de l'Eau Potable et de l'Assainissement
EDH	Électricité d'Haïti
IHSI	Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique

LISTE DES TABLES

Table 1. Activités planifiées clés et documents produits pour le développement d'Haïti de 1974 jusqu'en 2012. Adoptés par la République d'Haïti 15
Table 2. Données basée sur les estimations de 2015 du gouvernement Haïtien. Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique 16
Table 3. (1971) (1982) Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (fournit par Clive Thornton). (2003) (2009) Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (web). 16
Table 4. Fréquence et Impact des Désastres Naturels, 1971–2014 Source: EM-DAT: The OFDA/CRED International Disaster Database. 22
Table 5. Scénario de croissance métropolitaine en 2035. Élaboration basée sur les estimations de croissances. data: (IHSI) 28
Table 6. Croissance estimée de Canaan, Haïti: Population actuelle 200,000 habitants. Source: Croix-Rouge américaine enquête de base de référence 41
Table 7. Établissement principal urbain / public dont les ménages voudraient avoir accès globalement et par quartier. Data: ARC 46
Table 8. Métier exercé par genre (échantillon de 90 hommes et 84 femmes). (Source: Katelyn Leader 2014) 48
Table 9. Distribution de la population dans les quinze quartiers 53

LISTE DES FIGURES

Fig.1: Projet Rubavu, Rwanda 9
Fig.2: Lignes directrices pour la planification urbaine du Myanmar 10
Fig.3: Ateliers du LAB urbain 11
Fig.4: Épicentre du séisme de Haïti en 2010 13
Fig.5: Éléments structuraux d'Haïti 13
Fig.6: Chronologie des crises à Haïti. (Humanitarian Response plan 2016, OCHA) 13
Fig.7: Structure des projets urbains et dirigeants de la gestion. Source: CIAT - Plan d'aménagement du Nord/Nord-Est. 14
Fig.8: Plan d'action pour la récupération nationale et le développement d'Haïti 2010, MPCE 15
Fig.9: Haiti Demain 2010, CIAT 15
Fig.10: Planification spatiale stratégique de toute la ville 2009, ONU-Habitat 15
Fig.11: PSDH 2012, MPCE 15
Fig.12: Organigramme général des municipalités dans la zone métropolitaine de Port-au-Prince. Source: Municipalité de Carrefour 16
Fig.13: Divisions administratives d'Haïti: 10 départements 17
Fig.14: Ouest départements: cinq arrondissements 17
Fig.15: Communes des cinq arrondissements 17
Fig.16: Diagramme à échelles multiples 19
Fig.17: Groupes de discussion pendant la deuxième Charrette à Haïti 21
Fig.18: Groupes de discussion pendant la première Charrette à Haïti 21
Fig.19: Taux de pauvreté par département. Source: ECVMAS 2012; World Bank and ONPES 2014. 22
Fig.20: Zones à risque d'inondation d'Haïti. Source: Guilland, 2005. 23
Fig.21: Potentiel du sol d'Haïti. Source: Ortiz 23
Fig.22: Zones vertes et agricoles d'Haïti. Source: FAO 23
Fig.23: Zones topographiques d'Haïti. Source: Bibliothèque du congrès 23
Fig.24: Pourcentage urbain par commune d'Haïti. Data: IHSI 24
Fig.25: Influx des migrants vers p Port-au-Prince et leurs origines. Source: Croix-Rouge américaine rapport de base de référence 24
Fig.26: Zones économiques principales à Haïti à l'échelle régionale. Source: CIAT analyse 24
Fig.27: Réseau viaire d'Haïti à l'échelle régionale. Source: CIAT analyse. 25
Fig.28: Transportation et mobilité à Haïti à l'échelle régionale. Source: CIAT analysis. 25
Fig.29: Département de l'Ouest avec la zone métropolitaine de PaP et Canaan. 26
Fig.30: Diagrammes des éléments structurels de la zone métropolitaine de Port-au-Prince. 27
Fig.31: Mer et Rivières (échelle métropolitaine) 27
Fig.32: Topographie et zones agricoles (échelle métropolitaine) 27
Fig.33: Infrastructure (échelle métropolitaine) 27
Fig.34: Population des principaux arrondissements et communes (Data provenant de l'institut Haïtien de statistique et d'informatique, 2009) 28
Fig.35: Port-au-Prince et zone métropolitaine en 2015 et croissance attendue jusqu'en 2035 28
Fig.36: Zones en croissance rapide de la zone métropolitaine de Port-au-Prince 29
Fig.37: Comparaison d'images aériennes du tissu urbain entre 2010 et 2016. 29
Fig.38: Diagrammes diagnostics de la région métropolitaine 30
Fig.39: Diagrammes des directions de la croissance dans la zone métropolitaine 31
Fig.40: Contraintes naturelles au développement urbain 32
Fig.41: Contraintes agricoles au développement urbain 32
Fig.42: Contraintes environnementales au développement urbain 32
Fig.43: Disponibilité des terres et direction de croissance dans la zone métropolitaine 33
Fig.44: Diagrammes des risques environnementaux 34
Fig.45: Quartiers les plus affectés par les pentes fortes 35
Fig.46: Quartiers les plus affectés par les inondations 35
Fig.47: Quartiers les plus affectés par l'érosion 35
Fig.48: Diagramme de classification Strahler des cours d'eau 36
Fig.49: Diagramme de délimitation des bassins versants 36
Fig.50: Classification Strahler des cours d'eau de la zone nord de Port-au-Prince 36
Fig.51: Bassins versants et cours d'eau numérotés sur Open Street Map 36
Fig.52: Diagramme du point d'écoulement du bassin versant 37
Fig.53: Points d'écoulement des bassins versants de la zone nord de Port-au-Prince 37
Fig.54: Points d'écoulement des bassins versants de la zone nord de Port-au-Prince 37
Fig.55: Diagramme des points de chevauchement primaires 38
Fig.56: Diagramme des points de chevauchement secondaires 38
Fig.57: Délimitation des bassins versants dans la zone nord de Port-au-Prince 38
Fig.58: Carte des terres appropriées de la zone métropolitaine nord de Port-au-Prince et Canaan 39
Fig.59: Superposition des risques environnementaux 39
Fig.60: Diagrammes d'usage des terres de la zone métropolitaine 40
Fig.61: Carte d'usage des terres de la zone métropolitaine 40
Fig.62: Croissance urbaine de 2010 jusqu'en 2014 de la zone métropolitaine nord de Port-au-Prince 41
Fig.63: Hiérarchie du réseau viaire dans la zone étendue de Canaan 42
Fig.64: Marché ouvert 43
Fig.65: Espaces publics dans la zone étendue de Canaan 43
Fig.66: Parc 43
Fig.67: Terrain de sport 43
Fig.68: Réseau viaire et points d'accès à la Route Nationale 1 dans la zone étendue de Canaan. 44

Fig.69: Provision d'eau dans la zone étendue de Canaan (Source: Open Street Map) 45
Fig.70: Accès à l'eau propre dans la zone étendue de Canaan. Data: ARC 45
Fig.71: Accès formel à l'électricité (Source: Open Street Map) 46
Fig.72: Niveau d'éducation global atteint par les ménages. Data: ARC 46
Fig.73: Établissement publics dans la zone étendue de Canaan (Source: Open Street Map) 47
Fig.74: Investissements principaux dans la zone étendue de Canaan 51
Fig.75: Plaque tournante de transport de Bon Repos 51
Fig.76: Camp Corail à Haïti. Source: Yves Perrier 51
Fig.77: Cimenterie CINA. Source: http://flashhaiti.com/ 51
Fig.78: Dynamiques socio-économiques dans la zone nord de Port-au-Prince 52
Fig.79: Communes et utilité publique dans la zone métropolitaine nord de Port-au-Prince et Canaan. 53
Fig.80: Utilité Publique à l'intérieur des frontières administratives 53
Fig.81: Les quinze quartiers de la zone d'étude 53
Fig.82: Recommandations pour la zone métropolitaine 59

1. PARADIGME DE PLANIFICATION DE L'ONU-HABITAT

1.1. LE LAB DE PLANIFICATION URBAINE ET DE DESIGN

Le LAB est une initiative d'appui au développement urbain durable développée par l'Agence ONU-Habitat afin d'apporter une réponse rapide aux demandes des autorités nationales et locales. Le LAB est un service intégré à l'Agence qui utilise la planification spatiale comme un outil coordonnant les aspects économiques, légaux, sociaux, et environnementaux du développement urbain durable, en les traduisant en projets concrets qui matérialisent le travail de l'ONU-Habitat. Le LAB adopte une approche holistique proactive grâce à son équipe multidisciplinaire d'urbanistes et d'experts financiers et légaux. Ainsi, le LAB est devenu le service de consolidation interne à l'Agence où différents domaines d'expertise se rejoignent pour élaborer des solutions concrètes et intégrées. Les domaines d'interventions du LAB sont:

- Stratégies à l'échelle de la ville
- Planification d'extensions de la ville (et planification de nouvelles villes)
- Remplissage urbain, densification et renouvellement
- Lignes directrices de planification et développement des capacités
- Changement climatique et planification urbaine

Le lab travaille actuellement sur des projets concrets mêlant expertises internationale et locale dans plus de 20 pays et 40 villes d'amérique latine, d'afrique, du moyen-orient, d'europe et d'asie. Le lab est aussi la pierre angulaire du réseau global de lab de planification et de conception urbaine, une initiative soutenue par les états membres lors du 25ème conseil d'administration de l'onu-habitat.
Le reseau promeut la collaboration d'experts internationaux travaillant ensemble dans differents pays avec des partenaires locaux pour proposer des projets realisables.

1.2. PRINCIPES DE PLANIFICATION

Le principe de haute densité offre la population et l'activité de base nécessaires pour former un quartier durable; une densité de rue adéquate est la base matérielle; un usage des terres varié et la mixité sociale façonnent l'utilisation des terres et la vie sociale dans le quartier; et la limitation de la spécialisation de l'usage des terres est la première étape vers des quartiers mixtes.

Ils équilibrent la croissance démographique et économique, l'urbanisation rapide et le développement urbain durable, et tentent d'établir un nouveau système urbain. Ainsi, la population et les infrastructures urbaines créent des économies d'échelle; la diversité des réseaux sociaux et la diversité des utilisations des terres se soutiennent et se développent ensemble; et l'espace urbain et les citadins vivent et se développent en harmonie.

Outre de bonnes décisions de planification et de conception, ces principes exigent l'appui de cadres juridiques, une analyse de la société et de l'économie locale, une technologie de l'infrastructure et une capacité appropriées, et la capacité institutionnelle de faire appliquer les décisions.

Les cinq principes sont:

1. Un espace adéquat pour les rues et l'espace public dans un réseau viaire efficace
   - 30-35% pour les rues, 15-20% espace public / 50% pour les parcelles
   - Au moins 18 km de longueur des rues
   - Au moins 80 passages piétons par km2
2. Usage des terres varié
   - Au moins 40% de la superficie allouée à une utilisation économique
   - Spécialisation du territoire limitée; les blocs à usage unique devraient couvrir moins de 10% de l'ensemble du quartier
3. Mixité sociale
   - 20-50% des zones résidentielles dédiés aux logements à faible coût
   - Chaque type de bail ne devrait pas dépasser 50% du total
4. Densité adéquate
   - Au moins 15 000 personnes par km2, c'est-à-dire 150 personnes/ha
5. Connectivité
   - Accent sur les distances à parcourir à pied et les transports en commun

1.3. APPROCHE DE LA PLANIFICATION INTÉGRÉE

L'approche du LAB est dérivée de l'expérience du programme de financement espagnol "Réaliser un développement urbain durable". Le programme a mis en place avec succès une approche à trois piliers de planification, de législation et d'économie, afin de déclencher le développement durable de villes du Rwanda, du Mozambique, des Philippines, de la Colombie et d'Egypte.

Dans la méthodologie du LAB, la planification est appliquée comme un processus itératif. En tant que fruit de l'interaction et de l'engagement de toutes les parties prenantes, la planification devient le moyen d'influencer et de mettre en œuvre les programmes gouvernementaux complexes, affectant la prospérité économique, la réduction de la pauvreté, la cohésion sociale, l'inclusion, la stabilité politique et la prévention des conflits, tout en abordant des questions transversales telles que le changement climatique et les droits de l'homme.

Le LAB encourage à intégrer la conception tout au long du processus de planification, puisque les explorations de conception peuvent réellement contribuer à la définition du problème et la formulation des objectifs. Ce faisant, le processus séquentiel de planification est remplacé par un processus itératif de planification dans lequel les plans sont développés, testés et améliorés. Cela fournit de l'espace pour toutes sortes de parties prenantes de contribuer et de participer à un processus axé sur l'implémentation.

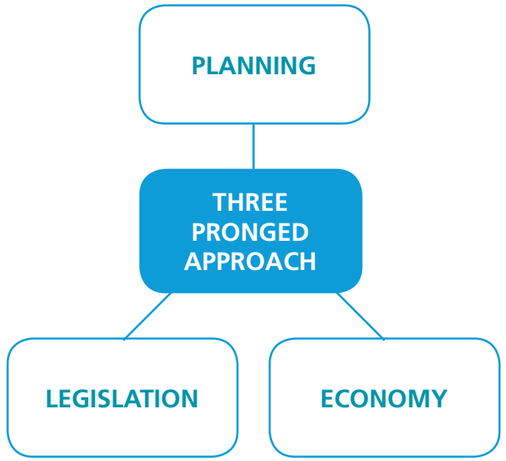
La méthodologie du LAB de «travail par la pratique» permet à l'ONU-Habitat de mettre ses connaissances en pratique, en appliquant, promouvant et pilotant les principes de l'ONU-Habitat pour le Développement Urbain Durable. Au sein du LAB et du Réseau des LAB, des groupes d'experts sont déployés pour des missions internationales afin de fournir un soutien à long terme et élaborer des propositions concrètes.

1.4. UNE APPROCHE A TROIS PILIERS

Pour aider les villes à surmonter leurs défis et améliorer le développement urbain durable, l'ONU-Habitat a adopté une approche plus stratégique et intégrée pour relever les défis et opportunités auxquels font face les habitations humaines du 21ème siècle, approche qui considère l'urbanisation comme un facteur clef du développement durable.

Cette nouvelle approche incorpore trois piliers urbains essentiels qui forment une méthodologie de travail intégrée. Ces trois éléments essentiels sont: la Législation Urbaine, la Planification et la Conception Urbain et la Finance Urbaine, et ils sont utilisés comme une stratégie à trois piliers pour promouvoir l'urbanisation urbaine durable.

Cette approche stratégique et intégrée adoptée par l'ONU-Habitat est donc plus systématique, et va au-delà de la résolution des symptômes d'une urbanisation défaillante. L'approche est, au contraire, intégrée, plutôt que sectorielle, transformatrice plutôt que fragmentaire, et lie l'urbanisation et l'habitat humain avec le développement durable en se focalisant sur la prospérité, la qualité de vie, l'économie urbaine et l'emploi.



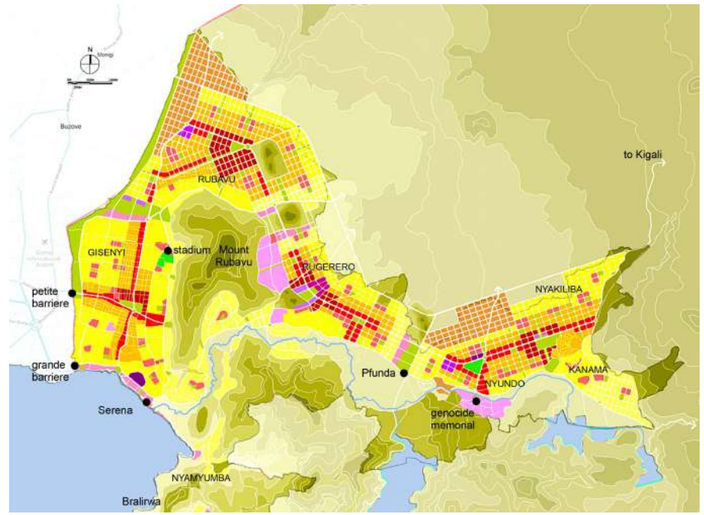


Fig.1: Projet Rubavu, Rwanda

I. LÉGISLATION URBAINE

Le premier pilier de l'approche de l'ONU-Habitat pour une urbanisation effective peut être atteint en mettant l'emphase sur l'établissement d'un système de règles et régulations fournissant un cadre légal solide et prévisible sur le long terme. Une attention spéciale devrait être portée sur les domaines de la comptabilité, l'applicabilité et le développement de capacité pour mettre en oeuvre le cadre légal lorsqu'applicable.

II. PLANIFICATION URBAINE ET DESIGN

Le pilier suivant focalise sur l'attention spécifique à porter à la conception des espaces communs, puisque c'est l'un des facteurs principaux de génération de valeur urbaine avec la disposition et la connectivité appropriée des rues et l'allocation d'espaces ouverts. La clarté du plan des blocs et parcelles constructibles, y compris une concentration appropriée et une considération pour l'usage économique varié de la zone construite, est également importante pour la conception des espaces communs, afin que les besoins de mobilité et les coûts par habitant des prestations de service puissent être réduits. Finalement, la conception devrait faciliter le renforcement de la mixité sociale et l'interaction, tout comme les aspects culturaux de la ville.

III. FINANCE URBAINE

Le pilier final du plan d'urbanisation de l'ONU-Habitat répond au besoin d'une finance urbaine forte et efficace. Le succès de sa mise en œuvre dépend de la qualité de sa base financière, y compris la capacité d'investissements publics initiaux afin de générer des bénéfices économiques et financiers et de couvrir les coûts de gestion. Les plans financiers devraient contenir un plan réaliste de revenu, incluant le partage des valeurs urbaines entre tous les acteurs, et une provision de dépense pour répondre aux besoins du plan urbain.

Finalement, ces trois piliers devraient être équilibrés pour assurer des résultats urbains positifs et réalisables. Cet équilibre devrait mener à l'augmentation des synergies intersectorielles, des partenariats focalisés sur la réalisation, et des procédures efficaces et rationalisées.

1.5. VISION DU LAB POUR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

ONU-Habitat supporte les pays dans le développement d'une méthode de planification urbaine et de systèmes pour adresser les défis actuels d'urbanisation comme la croissance de la population, expansion urbaine, pauvreté, inégalité, pollution, congestion, tout comme la biodiversité urbaine, la mobilité urbaine et l'énergie, en promouvant sa vision aux échelles nationales, régionales, et de la ville, pour réaliser des villes plus compactes, mieux intégrées et connectées socialement inclusives et résilientes au changement climatique.

PLUS COMPACTE:

Met l'accent sur une forme urbaine durable (forme, densité et usage des terres) qui réduit la surexploitation des ressources naturelles, promeut la viabilité économique, l'habitabilité, la qualité environnementale et l'équité sociale. Le compactage urbain vise à augmenter la densité de population des zones construites et des zones résidentielles, à intensifier l'économie, l'activité sociale et culturelle urbaine, et à manipuler la taille, forme, structure et systèmes d'habitation urbain dans la recherche de bénéfices environnementaux, sociaux et de durabilité globale, pouvant être dérivés de la concentration des fonctions urbaines.

MIEUX INTÉGRÉE:

Une approche holistique au développement urbain qui lie des dimensions de vie urbaine variées, qu'elles soient sociales, économiques, environnementales, politiques ou culturelles. L'emphase est mise sur le lien entre les aspects spatiaux du développement urbain et les éléments économiques, sociaux et environnementaux, en particulier en vue d'atteindre une mixité sociale et d'usage. L'intégration verticale et horizontale contribue aussi aux éléments cruciaux de l'approche intégrée. L'intégration est verticale en termes d'intégration et d'engagement rapides des intervenants variés engagés dans le développement urbain, venant du gouvernement ou non, et de l'administration. L'intégration est horizontale par l'intégration de politiques sectorielles variées, et d'actions du secteur public ainsi que du secteur privé engagés dans le développement durable.

MIEUX CONNECTÉE:

Implique le développement de politiques, plans et conceptions offrant une meilleure connectivité physique, sociale et virtuelle entre les habitants de différentes zones. Cela concerne les villes et entités connectées aux habitations voisines, aux régions à et l'arrière-pays, avec lesquels elles partagent des ressources. Cela inclut les stratégies nationales et régionales tel que le développement de réseaux et de corridors pour remédier aux besoins de transport, basés sur une compréhension globale des dynamiques des flux humains et de marchandise et de toutes les interactions influentes, dont les échanges nationaux et internationaux. La connectivité promeut des innovations dans le commerce, le gouvernement et l'éducation, permettant aux villes de tirer bénéfice de leur complémentarité dans leurs structures de production et de service.

SOCIALEMENT INCLUSIVE:

Conférer certains droits aux individus dans une société, reconnaitre la diversité et promouvoir l'égalité en donnant la parole à ceux dont la voix n'a pas souvent été entendue dans les politiques publiques conventionnelles. Cette approche promeut le concept de planification participative qui n'est pas limité à l'intégration des intervenants qui ont le plus d'influence, mais intègre dans le processus de conception des plans qui affecteront leurs vies aussi tous les acteurs ayant une vision particulière des besoins des femmes et des plus vulnérables, y compris, entre autres, les enfants et les jeunes, les personnes âgées, les personnes handicapées, les pauvres, les personnes dépourvues de terres, les migrants ruraux, les personnes déplacées à l'intérieur et les peuples indigènes.

RÉSILIENTE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE:

Reconnaitre le rôle des villes dans l'atténuation et l'adaptation au changement climatique, ainsi que le rôle potentiel que les villes peuvent jouer en tant que centre d'innovation, de développement et d'application de nouvelles technologies et de solutions dans l'effort de réduire, d'arrêter, de renverser et de s'adapter au changement climatique global. Les activités humaines dans les villes sont des contributeurs majeurs au changement climatique et la source d'une portion considérable des émissions globales de gaz à effets de serre (GES), particulièrement du CO2. La résilience au changement climatique inclut donc des politiques, stratégies, plans et conceptions qui promeuvent l'adaptation au changement climatique et l'atténuation des émissions de GES.

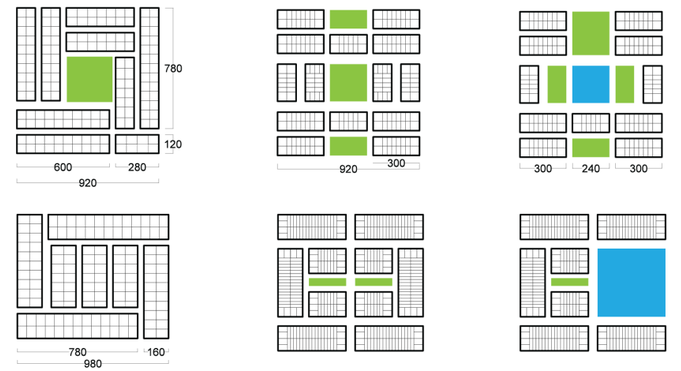


Fig.2: Lignes directrices pour la planification urbaine du Myanmar

Le pouvoir transformateur de la planification urbaine peut débloquer:

La prospérité économique

En étant une plate-forme de croissance pour le commerce agricole, industriel et les services, un développement urbain adéquat des quartiers, espaces publics, et réseau viaire facilite les échanges et promeut la compétitivité. Les villes génèrent actuellement 80% du PIB global tout en logeant plus de 50% de la population mondiale. Cependant, une planification et infrastructure déficiente peut réduire la productivité commerciale de 40%.

La réduction de la pauvreté

Grâce à une approche consultative communautaire, la planification et la conception urbaine ont le potentiel d'améliorer les moyens de subsistance en permettant l'accès aux services, aux services de base et aux opportunités économiques, encourageant les communautés à décider de leur futur.

L'intégration sociale

L'intégration sociale, l'inclusion et la cohésion peuvent être promus par des mesures de planification et conception urbaine à différentes échelles, incluant la planification nationale, régionale et de la ville, et la conception de quartiers et d'espaces publics. Les logements sociaux, la fourniture de typologies de logement pour des groupes sociaux et des revenus variés, l'accès aux transports publics et aux services de base sont des variables spécifiques de planification affectant la cohésion sociale.

La stabilité politique

La planification peut contribuer à stabiliser la gouvernance urbaine en installant des structures institutionnelles et des objectifs communs générant un consensus politique et un agenda partagé pour le développement à long terme. La coopération inter-régionale et municipale est possible grâce à des plans stratégiques urbains concrets rassemblant différents leaders politiques pour atteindre un but commun. La planification est un outil puissant pour éviter la ségrégation dans les villes, et façonne des villes plus inclusives et équitables qui, grâce à l'engagement des habitants, préviennent les mouvements sociaux négatifs.

Le changement climatique

Les villes sont victimes de facteurs climatiques tels que les changements de précipitation, l'élévation du niveau de la mer, les vagues de chaleur et les tempêtes de vent et de pluie. Des solutions spécifiques de planification et de conception urbaine comme l'allocation d'usage des terres et de zonage, la protection des zones vertes et la création d'espaces publics, le contrôle de la forme des bâtiments et de la ville et la fourniture de transports publics, entre autres, peuvent avoir un impact sur l'adaptation des villes et l'atténuation du changement climatique. Le modèle urbain a aussi un fort impact sur l'émission des gaz à effet de serre. Pour chaque pourcentage de croissance qui a lieu dans le centre de la ville plutôt que dans les banlieues, approximativement 5 millions de tonnes de CO_2 par habitant sont évités.

Prévention et résolution de conflit

Des mesures émises par un gouvernement central, telles que les évictions forcées et les démolitions, peuvent faire l'objet d'un conflit dans au sein des habitations. Planifier en avance, aligner les attentes du gouvernement et des communautés et améliorer la capacité de représentation et de participation à travers des mécanismes de planification façonnant les villes, permettent de prévenir et de résoudre les processus complexes de développement urbain.

L'émancipation des femmes et des jeunes

La planification et la conception d'espaces compacts, socialement diversifiés et à usage polyvalent dans les villes sûres et accessibles à travers différents modes de transport, permettent aux groupes vulnérables d'exploiter les ressources économiques et culturelles de la ville. La planification urbaine occupe un rôle clé dans la compréhension de la relation des groupes vulnérables à la ville, afin de planifier des villes qui permettent leur valorisation.

1.6. LA VISION DU LAB DE PLANIFICATION URBAINE ET DE DESIGN

Le LAB de planification et de conception urbaine se concentre sur sa présence et son engagement dans les pays en développement, le déploiement des expertises locales et la promotion du développement urbain durable. Le lancement de projets et la multiplication des fonds d'amorçage grâce à l'utilisation du pouvoir intégratif qui réunit les intervenants, les résidents, les politiciens et les spécialistes autour d'un projet concret, font du LAB un succès. Ce processus multipartite et participatif renforce l'engagement politique et la mobilisation des intervenants, et génère une visibilité et un soutien aux projets.

Le LAB est en quête de partenaires pour financer l'initiative, ce qui permettra de répondre aux demandes et aux besoins des pays et des villes plus rapidement et avec une plus grande flexibilité, de s'engager à long terme et de créer de nouveaux projets.

Fig.3: Ateliers du LAB urbain

2. CONTEXTE DU PROJET

La mise en place du premier camp de déplacés suite au tremblement de terre qui a frappé Haïti en 2010, un grand nombre d'habitants s'est déplacé vers Canaan, une zone désertique située dans la périphérie nord de Port-au-Prince. Actuellement, une population d'environ 200 000 personnes vit à Canaan, qui s'est développée de façon informelle et n'est pas desservie de manière adéquate par les réseaux d'infrastructure.
La croissance rapide de la région et l'absence d'une vision commune pour le développement de Canaan représentent une menace pour l'accessibilité, la fourniture de logements et d'infrastructure adéquats, le développement économique, la sécurité et la qualité de vie des résidents.
Les objectifs du projet visent à surmonter les défis de la connectivité, des infrastructures, des risques environnementaux, de la gestion de l'eau et de l'espace public. Une vision stratégique et une nouvelle structure urbaine permettant d'améliorer le développement urbain durable seront proposées.

2.1. APERÇU

© UN-Habitat HA1-2016-M001

Port-au-Prince, la capitale d'Haïti, est situé dans la baie du sud du pays. La langue officielle est le français, mais il est moins utilisé dans la vie quotidienne que le créole haïtien.

Topographie

Haïti est connu pour ses montagnes escarpées, ses petites plaines côtières et ses vallées fluviales. Haïti est considéré comme le pays le plus montagneux des Caraïbes. L'altitude moyenne est de 470 m et le point le plus élevé se trouve à 2 680m, sur la chaîne de la Selle. La longueur de la côte est de 1 771 km.

Climat

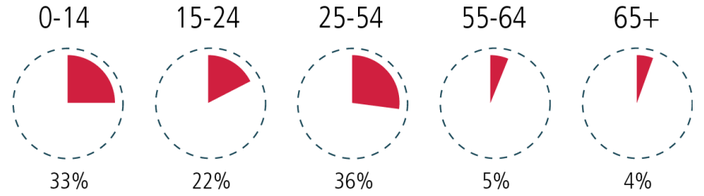
Le climat d'Haïti est tropical et semi-aride là où les montagnes de l'est coupent les vents. Le pays a deux saisons des pluies, et la pluie est particulièrement abondante sur les plaines et sur les pentes des montagnes orientées à l'est et au nord. En raison de son climat et de la déforestation, le pays est sujet aux sécheresses et aux inondations.

Démographie

10, 787 656
Habitants

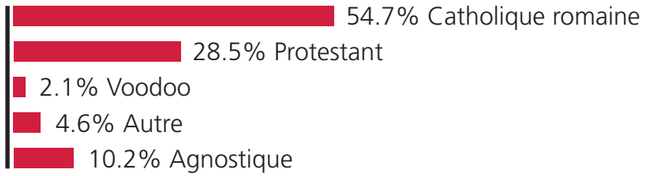
49.7%
50.3%

Structure des générations



Religion

La religion principale en Haïti est le catholicisme romain. Dans de nombreux cas, les associations d'église soutiennent les communautés vulnérables dans l'éducation de leurs enfants et en prenant soin des malades et des personnes âgées.



Aide humanitaire 2010-2016

Haïti a subi une série de catastrophes naturelles au cours des 5 dernières années: tremblements de terre, ouragans, sécheresses, sans oublier les tsunamis. Depuis 2010, le pays dépend de l'aide humanitaire provenant de différentes organisations internationales et d'ONG. Les catastrophes naturelles de 2010 ont laissé 2,1 millions de personnes déplacées, et ont toujours un impact important sur la situation économique du pays aujourd'hui. Malgré les efforts engagés vers le redressement, le la série d'événements environnementaux d'août et octobre 2012 a produit davantage de dommages. Aujourd'hui, 60% de la population haïtienne vit dans la pauvreté et lutte quotidiennement pour surmonter et résister aux différentes crises.

Haïti a connu une forte diminution de la présence des travailleurs humanitaires œuvrant à l'allégement des souffrances et l'amélioration des conditions de vie; de 512 acteurs en 2010, ils sont passés à 84 au début de l'année 2016. Les organisations restantes ont donc plus de responsabilités et se doivent de fournir une assistance de qualité en dépit des contraintes financières et de l'augmentation des besoins.

Les camps existants, répartis à travers la région métropolitaine de Port-au-Prince, sont également affectés par la baisse de la présence humanitaire. Le manque de services de base et les conditions difficiles sont les raisons principales d'une relocalisation vers les zones d'utilité publique comme Canaan, situé dans la commune de Croix-des-Bouquets.

Fig.4: Épicentre du séisme de Haïti en 2010

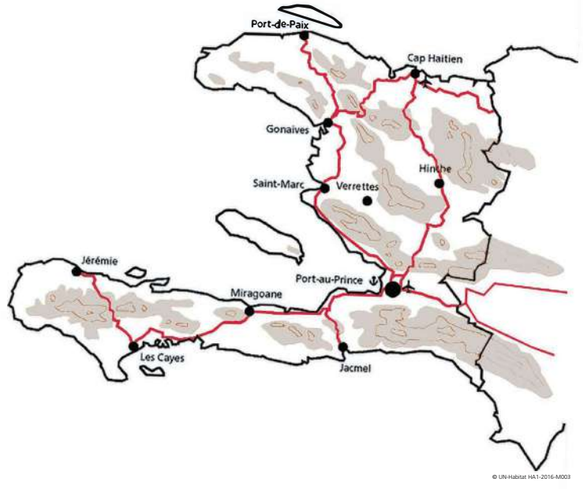


Fig.5: Éléments structuraux d'Haïti

Chronologie des crises à Haïti

© UN-Habitat HA1-2016-D001

Fig.6: Chronologie des crises à Haïti. (Humanitarian Response plan 2016, OCHA)

2.2. RESPONSABILITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

D'autres aspects du développement urbain relèvent de la responsabilité des agences suivantes (Fig. 7):

Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT):

Le CIAT a été créé en 2009 pour répondre à un besoin alarmant d'actions cohérentes et coordonnées dans le domaine de l'aménagement du territoire. L'institution inclut plusieurs ministères et est présidée par le Premier Ministre. Son rôle est de développer les politiques gouvernementales couvrant l'utilisation des terres, les bassins versants, l'assainissement et le développement urbain et régional..[1]

Le Ministère de la Planification et de la Coopération Externe (MPCE):

La mission du MPCE consiste à "élaborer des plans nationaux de développement économique et social et à améliorer les systèmes de planification afin de permettre l'utilisation optimale des ressources disponibles pour un développement économique et social équilibré."[2]

Le ministère a déjà développé de nombreuses initiatives urbaines et divers plans directeurs pour différentes villes. L'initiative urbaine la plus récente est le «Plan stratégique de développement d'Haïti (PSDH)» en 2012 qui sert de consultation publique guidant le développement et identifiant les projets clés pouvant faire d'Haïti un pays émergent en 2030. Ce plan stratégique rassemble les idées de développement futur dans chacun des quatre principaux piliers: économique, institutionnel, social et territorial.

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

Le MTPTC assure la conception, la planification, la mise en œuvre, la maintenance, la surveillance, la supervision et l'évaluation de toutes les infrastructures physiques d'aménagements urbains et ruraux, les routes, les ports et les aéroports, les systèmes de communication, et les systèmes d'approvisionnement en eau. Il établit également les normes et standards techniques pour la planification et la construction.[3]

L'Unité de Construction de Logements de Bâtiments Publics (UCLBP):

L'UCLBP est l'unité du gouvernement haïtien chargée du logement et des bâtiments publics. L'UCLBP se charge des règlements, des directions stratégiques et mises en œuvre des constructions publiques, tout en encourageant les investissements privés et reconstituant les zones urbaines détruites par le tremblement de terre 2010.

Le Ministère de l'Économie et des Finances (MEF):

Créé en 1987, le ministère de l'Économie et des Finances a pour mission fondamentale de formuler et de piloter les finances de l'État haïtien pour favoriser la croissance et le développement socio-économique durable du pays. Parmi d'autres responsabilités, le MEF gère le capital, le budget national et les propriétés de l'État.

Le Ministère de l'Intérieur et des collectivités territoriales (MICT):

Le MICT est l'organe central chargé de concevoir, définir et mettre en œuvre la politique exécutive concernant la surveillance des autorités locales, l'immigration, l'émigration et la protection civile.

Le Ministère de l'Agriculture des ressources naturelles et du développement rural (MARNDR) :

Le MARNDR est une entité étatique qui définit la politique économique du gouvernement dans les domaines de l'agriculture, des ressources naturelles, de la reproduction des animaux et du développement. En outre, le MARNDR met en œuvre des outils pour répondre aux besoins des communautés en recherchant des marchés favorables et des technologies de production adaptées.

Le Ministère de l'Environnement (MDE):

La tâche principale du MDE est de promouvoir le développement durable et de protéger l'environnement.

Les municipalités

Bien que les municipalités aient le droit de produire des plans d'urbanisme, beaucoup d'entre elles ne disposent pas des capacités pour le faire. Les plans sont généralement fournis par les ministères du gouvernement central.

Le gouvernement central est responsable de la planification du développement national et régional et des politiques urbaines. La planification des municipalités doit suivre les cadres nationaux, même si elles ont une autonomie limitée. Il n'y a pas de plan directeur légalement approuvé pour la zone métropolitaine de Port-au-Prince. De nombreux plans directeurs et initiatives ont été produits au cours des années dans le but de guider les investissements privés à Haïti. (Table 1)

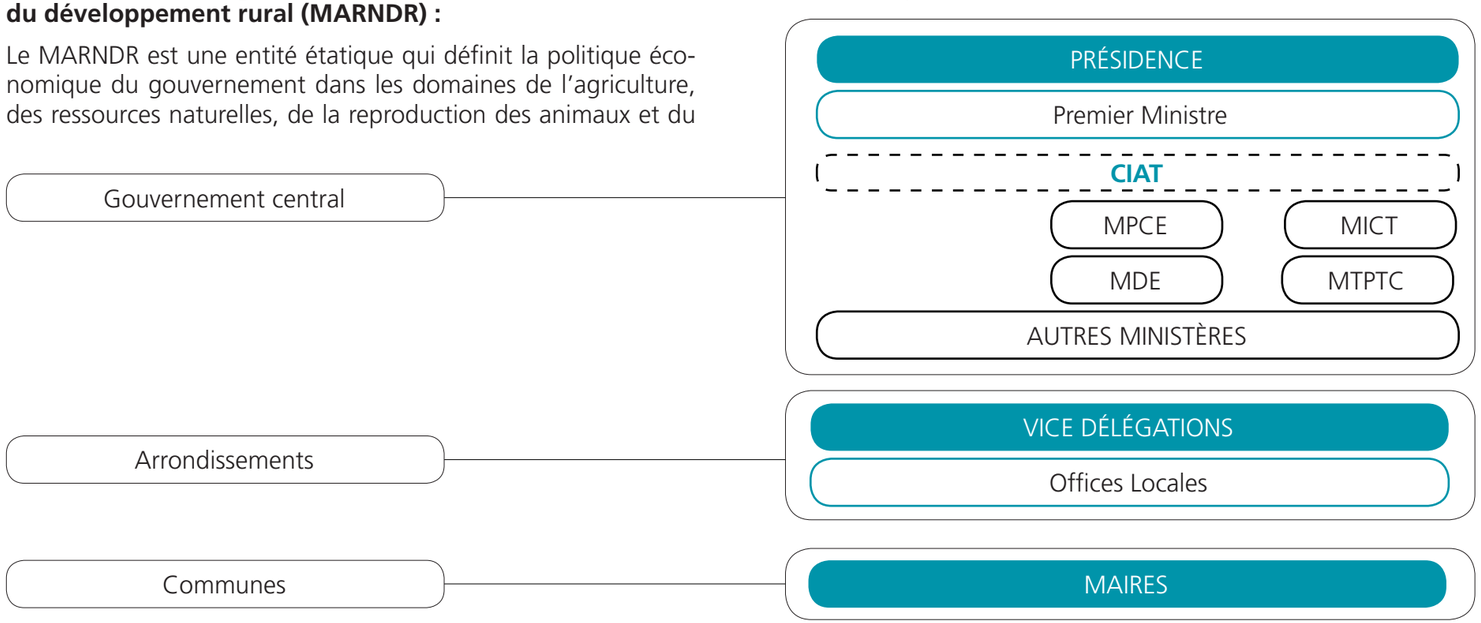


Fig.7: Structure des projets urbains et dirigeants de la gestion. Source: CIAT - Plan d'aménagement du Nord/Nord-Est.

1. http://ciat.gouv.ht/
2. MPCE. http://www.mpce.gouv.ht/
3. http://www.mtptc.gouv.ht

Année	Nom du document	Agence en charge du développement
1974- 1976	Plan de développement de Port-au-Prince et de sa région métropolitaine	UNDP et PADCO (compagnie privée) pour le prédécesseur du MPCE
1988	Plan directeur d'urbanisme de Port-au-Prince	ONU-HABITAT et Lavalin (compagnie privée) pour MTPTC
1996	Plan National du logement et de l'habitat	ONU-HABITAT
1996	Projet d'appui aux municipalités et projet d'appui en aménagement du territoire	ONU-HABITAT
1997	Plan directeur de circulation pour l'aire métropolitaine de PaP	MTPTC, Pluram international et Lavalin (compagnies privées)
1998	Actualisation du schéma directeur d'eau potable pour l'horizon 2015	CAMEP et Tractebel développement (compagnie privée)
1998	Schéma directeur d'assainissement por la région métropolitaine de PaP	MTPTC et Groupement SCP-GERSAR-Lavalin (compagnies privées)
1998	Plan de drainage pour la région métropolitaine de PaP	MTPTC et Lavalin (compagnie privée)
1999	Schéma directeur du front de mer de la ville de PaP	Commission pour la Commémoration des 250 ans de la Fondation de la Ville de Port-au-Prince, Université polytechnique de la Catalogne
2000	Concept général pour le développement de Port-au-Prince	Commission pour la Commémoration des 250 ans de la Fondation de la Ville de Port-au-Prince, Jimenez-Pons et Urbanex (compagnies privées)
2003	Plan-Programme de développement de la zone métropolitaine de Port-au-Prince	MPCE, Experco International et Daniel Arbour et associés (compagnie privées), financées par la Banque Interaméricaine de Développement
2009	Planification spatiale stratégique de toute la ville	ONU-Habitat
2010	Haïti Demain: Objectifs et stratégies territoriales pour la reconstruction d'Haïti	CIAT
2010	Plan d'action pour la récupération nationale et le développement d'Haïti	MPCE dirigé par UNDP
2011	Port-au-Prince Plan Directeur	MPCE, la fondation du prince pour l'environnement bâtit
2011	Port-au-Prince Plan de Redéveloppement	Municipalité de Port-au-Prince
2011	Vil Nou Vie A (La ville que nous voulons)	MPCE, ONU-Habitat
2012	Plan stratégique de développement d'Haïti (PSDH)	MPCE, Groupe IBI/DAA

Table 1. Activités planifiées clés et documents produits pour le développement d'Haïti de 1974 jusqu'en 2012. Adoptés par la République d'Haïti

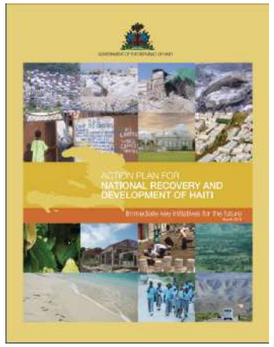


Fig.8: Plan d'action pour la récupération nationale et le développement d'Haïti 2010, MPCE

Fig.9: Haiti Demain 2010, CIAT

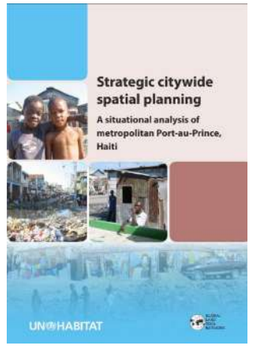


Fig.10: Planification spatiale stratégique de toute la ville 2009, ONU-Habitat

Fig.11: PSDH 2012, MPCE

2.3. GOUVERNANCE

Selon la constitution de la Commission nationale pour la réforme administrative (République d'Haïti & PNUD 2005), il devrait y avoir trois principales autorités locales et régionales:

- Département: rôle politique;
- Commune: responsabilités opérationnelles;
- Section communale: représente et défend les intérêts des citoyens.

Administrativement, Haïti est divisé en dix départements, celui de l'Ouest étant le plus peuplée avec 4 029 705 habitants. Les départements sont divisés en 42 arrondissements, 145 communes et 571 sections communales. Au cours des 30 dernières années, le département de l'Ouest a connu une croissance exponentielle comparativement aux autres départements. Bien que le département des Gonaïves soit légèrement plus grand en surface, la concentration de la population se trouve dans le département de l'Ouest car Port-au-Prince (PaP) offre plus de services de base et de possibilités d'emploi. La répartition inégale de la population dans les départements est évidente. Le département de l'Ouest absorbe à lui seul 40% de la population totale avec une forte concentration à PaP.

Il y a 20 communes dans le département de l'Ouest. Leurs tâches varient d'une commune à l'autre en fonction de leurs ressources. En général, elles ont quelques responsabilités opérationnelles comme l'entretien des rues, des marchés, des espaces publics, des parkings, des installations sportives, des cimetières et des décharges, et dans certains cas, la gestion des écoles publiques. L'eau et l'assainissement, la gestion du trafic, la gestion des déchets et l'aménagement du territoire restent des responsabilités de niveau national. La Fig.12 ci-contre montre l'organisation générale des municipalités.

L'État soutient financièrement les municipalités qui, en retour, doivent avancer les impôts fonciers et municipaux collectés conjointement avec la Direction Générale des Impôts. Les municipalités reçoivent des revenus de diverses sources (publicité, parking, cimetières, etc.), mais ceux-ci sont faibles et représentent à peine 3% du revenu de l'État. (République d'Haïti & PNUD 2005)

Un renforcement institutionnel et une bonne gouvernance permettraient aux autorités locales de répondre aux besoins des citoyens. Une bonne gouvernance urbaine devrait assurer l'accès aux besoins de la vie urbaine, comme le logement, la sécurité d'occupation, l'eau potable, l'assainissement, la propreté de l'environnement, la santé, l'éducation, la nutrition, l'emploi, la sécurité publique et la mobilité.

Département	Capitale	Aire (km²)	Population
Artibonite	Gonaïves	4,984	1,727,524
Centre	Hinche	3,675	746,236
Grand'Anse	Jérémie	1,912	468,301
Nippes	Miragoâne	1,267	342,525
Nord	Cap-Haïtien	2,106	1,067,177
Nord-Est	Fort-Liberté	1,805	393,967
Nord-Ouest	Port-de-Paix	2,176	728,807
Ouest	**Port-au-Prince**	**4,827**	**4,029,705**
Sud-Est	Jacmel	2,023	632,601
Sud	Les Cayes	2,794	774,976

Table 2. Données basée sur les estimations de 2015 du gouvernement Haïtien. Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique

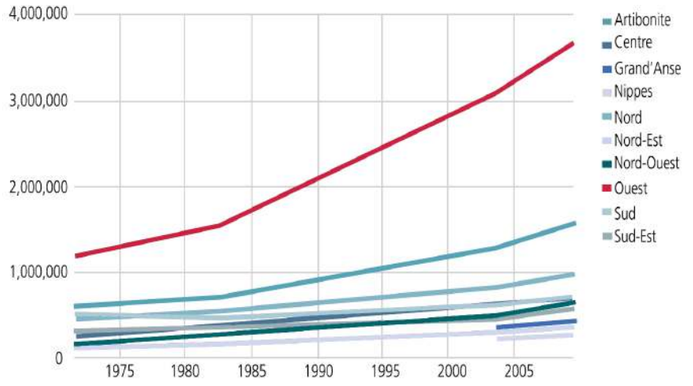


Table 3. (1971) (1982) Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (fournit par Clive Thornton). (2003) (2009) Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (web).

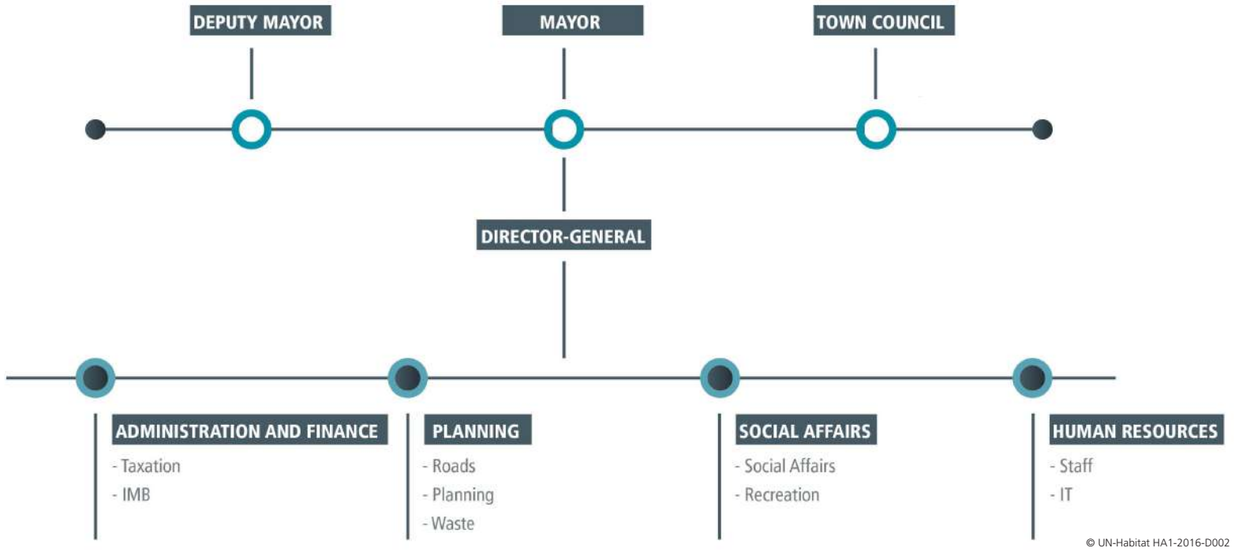


Fig.12: Organigramme général des municipalités dans la zone métropolitaine de Port-au-Prince.
Source: Municipalité de Carrefour

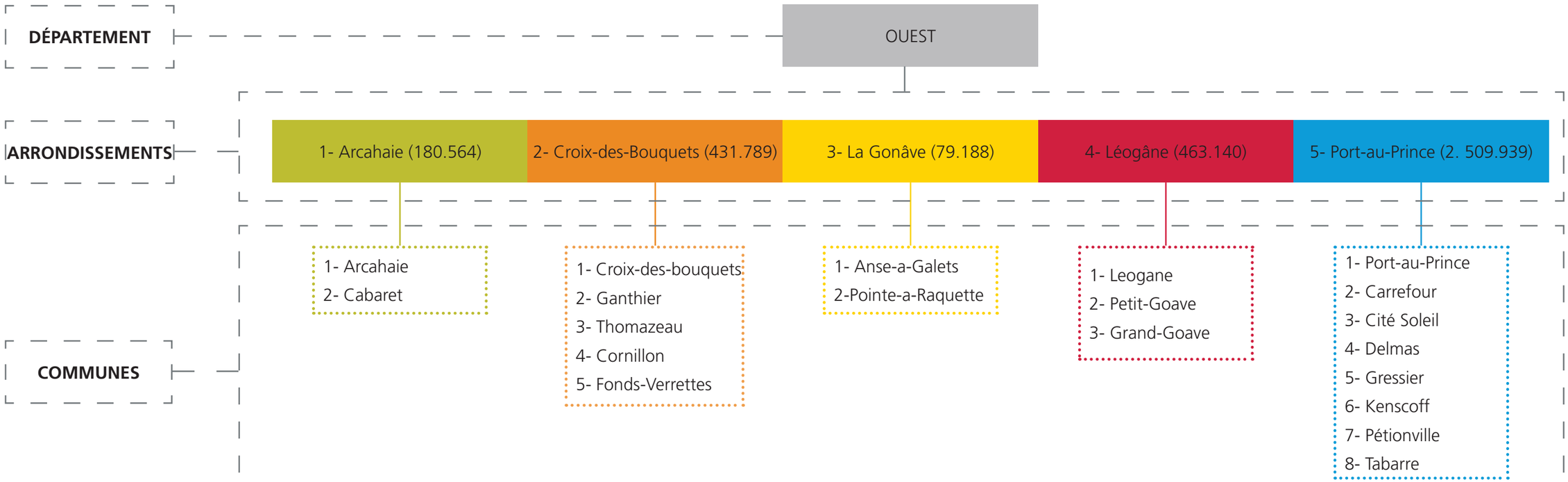


Fig.13: Divisions administratives d'Haïti: 10 départements

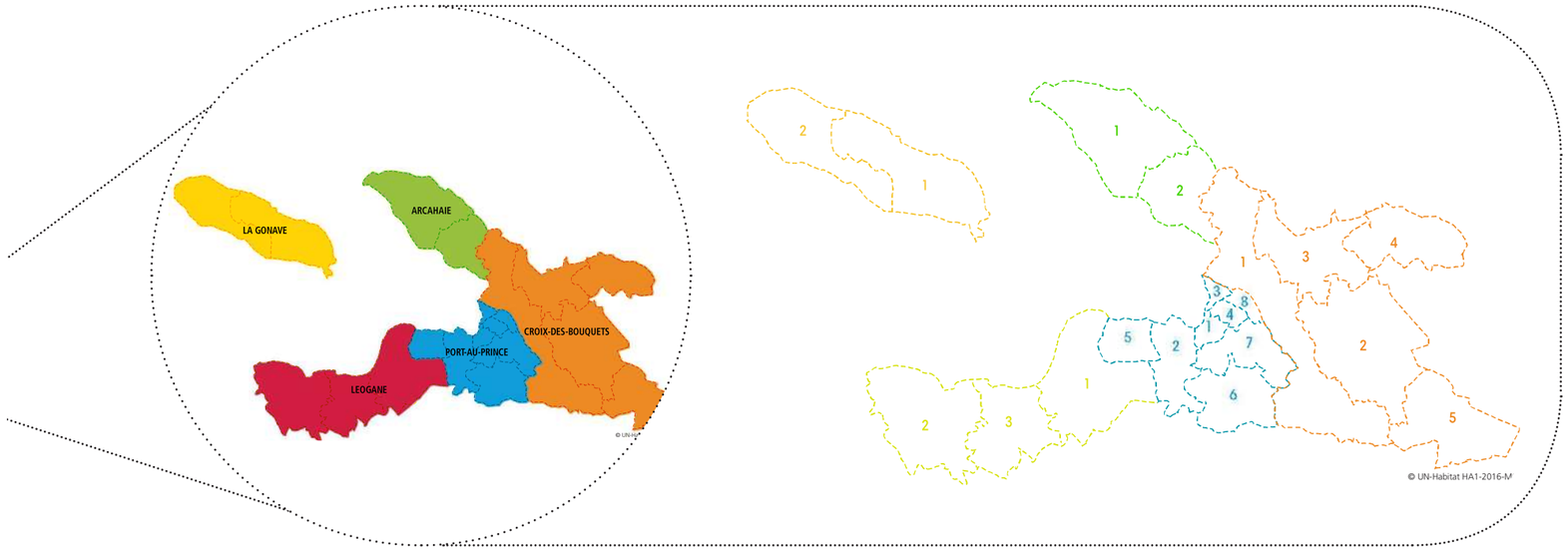


Fig.14: Ouest départements: cinq arrondissements

Fig.15: Communes des cinq arrondissements

3. INITIATIVE DE DÉVELOPPENT URBAIN

L'Initiative de Développement Urbain (UrDI) se base sur une discussion continue entre toutes les parties prenantes concernées. L'objectif est de dresser la liste des besoins et des exigences de la région et de trouver des solutions pour un développement durable.

Cette section du document souligne le rôle de l'initiative et renforce l'argumentation en faveur d'une amélioration de l'état actuel. Elle donnera une définition claire de la nécessité de l'initiative et listera les faits et les principaux obstacles susceptibles d'entraver le bon développement de cette région en croissance rapide.

Haïti est le pays le plus pauvre de l'hémisphère occidental et connaît l'instabilité politique depuis longtemps. Cette instabilité politique a conduit à des conditions de vie médiocres avec une exclusion économique et sociale de nombreuses couches de la société. Haïti fait face à l'épuisement des ressources, l'affaiblissement des perspectives économiques, au manque de sécurité et à l'augmentation de la violence. Aujourd'hui, avec environ 10 millions d'habitants et une croissance rapide, son statu quo est celui d'un pays appauvri où le manque de services de base représente une menace pour le développement.

Le tremblement de terre de 2010, l'événement le plus dévastateur qu'ait récemment connu la région, a conduit à une détérioration rapide de la situation du pays. Suite à cette crise environnementale, une zone dans le nord métropolitaine de Port-au-Prince, Canaan, a été déclarée d'utilité publique pour accueillir les personnes vulnérables qui ont été laissées sans abri après le tremblement de terre. Aujourd'hui Canaan accueille environ deux cent cinquante mille habitants (250 000).[1]

La migration perpétuelle vers Canaan ne cesse de grandir et conduit malheureusement à une urbanisation incontrôlée. Depuis 2011, plusieurs actions ont été menées uniquement en vue de trouver les meilleures approches de restructuration du territoire conformément aux normes et principes urbains et de les aligner avec la vision internationale du développement urbain.

Le gouvernement haïtien est conscient du défi que représente la croissance rapide et de son impact sur la planification urbaine et le développement territorial. En même temps, le gouvernement voit le potentiel offert par la zone en question, Canaan, qui couvre 33km2 de la zone métropolitaine de Port-au-Prince, et la nécessité de la restructurer. Canaan a le potentiel d'être une solution pour la question cruciale du déficit de logements mais est aussi confrontée à des menaces urbaines, économiques, juridiques, sociales, et environnementales graves.

1. Rapport de base de référence de la Croix-Rouge américaine

Ce plan d'action pour la restructuration urbaine de Canaan, bien que coordonné par l'UCLBP, laisse place aux différentes parties prenantes, à qui la constitution et les lois accordent le pouvoir d'intervenir dans la gestion des terres et du développement urbain. Le plan d'action, selon l'UCLBP, se concentre sur quatre (4) principales actions prioritaires:

- Autonomisation des projets de coordination territoriale par le MICT;
- Régulation et restructuration du tissu urbain par la MTPTC et la DINEPA;
- Construction de la résilience et renforcement des mesures de prévention des risques par le MICT / Protection Civile (DPC);
- Soutien et promotion des initiatives privées par l'UCLBP.

L'Initiative de Développement Urbain se penche sur tous les points prioritaires qui relèvent du plan d'action de l'UCLBP, en fournissant une compréhension holistique à différents niveaux. L'initiative étudie les besoins de la région à différentes échelles et rassemble différentes parties prenantes par le biais d'une série de Charrette favorisant la prise de décision participative.

Afin de parvenir à une intégration sociale accrue et de transformer le développement urbain potentiel en opportunités économiques, l'initiative aborde deux défis principaux:

1. Garantir que Canaan se développera comme un district de la ville et non pas comme un établissement informel souffrant du déficit de services et d'infrastructures;

2. Canaliser les développements actuels dans la frange nord et les transformer en opportunités.

3.1. ANALYSE À MULTIPLES ÉCHELLES

Une analyse urbaine globale sera menée à différentes échelles. L'analyse des deux premières échelles (régionales et métropolitaines) sera générique tandis qu'elle sera approfondie à l'échelle de la ville, pour laquelle un diagnostic et des recommandations seront présentés. À l'échelle de l'établissement informel lui-même, l'étude révèlera les préoccupations et les aspirations des communautés locales tout en les confrontant aux résultats des analyses et diagnostics des échelles supérieures.

Planification régionale:

Mots-clés: zones économiques, infrastructure principale, corridor, système urbain

La planification à cette échelle permet d'identifier comment les villes croissent et où se situe le besoin en investissements. En outre, les routes importantes et les connexions à construire ou améliorer seront identifiées.

Planification métropolitaine:

Mots-clés: Agglomération, zones économiques, infrastructure

Cette échelle se concentre sur l'organisation et la définition de la façon dont la ville utilisera ses propres ressources comme l'eau et l'agriculture. Elle portera également sur les ressources naturelles à protéger et le renforcement de l'économie.

Planification de la ville:

Mots-clés: utilisation des terres, zone de transformation, plans d'extension

Cette échelle se penche sur une approche intégrée du développement des infrastructures, de l'extension urbaine, de la densification des liens avec le monde rural / agricole. Elle crée un cadre stratégique pour la prise de décision et définit des projets de transformation clés pour le court, moyen et long terme. Elle relie et équilibre les interventions sectorielles et contribue aux politiques sectorielles. De plus, l'analyse à ce niveau devrait permettre de créer une narrative pour les dirigeants de villes et ainsi les guider dans leurs prises de décisions pour le développement futur de leurs villes.

Planification de l'établissement:

Mots-clés: espaces publics, quartiers, parcelles

L'analyse de l'établissement se concentrera sur les quartiers ou une partie des quartiers. Une présentation plus détaillée sera fournie, incluant l'usage des terres et le réseau d'espaces privés et publics. La fourniture de services et d'infrastructure est également prise en compte. Une série de projets catalytiques pouvant être stimulateurs d'activités de développement relèveront de cette échelle.

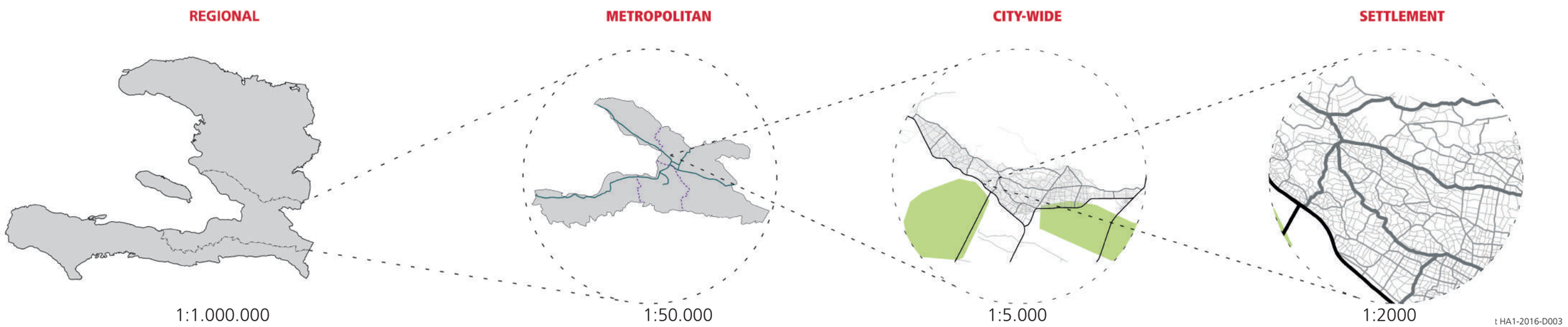


Fig.16: Diagramme à échelles multiples

3.2. MÉTHODOLOGIE DES CHARRETTES

L'ONU-Habitat, en collaboration avec l'UCLBP et la Croix-Rouge américaine, a organisé une série de Charrettes regroupant différentes institutions nationales et locales, le secteur privé, les communautés, les ONG, les professionnels de planification et le milieu universitaire pour discuter de la situation actuelle et d'une vision pour le futur de la région de Canaan.

Les Charrettes visent à favoriser la coopération et le dialogue des différents acteurs vers une vision négociée pour l'avenir de Canaan.

Les méthodologies participatives des Charrettes permettent aux différentes parties prenantes de réfléchir sur la situation actuelle de la région et de présenter leurs idées et leurs besoins pour le développement de la région. Une méthodologie d'apprentissage par la pratique est appliquée pour cartographier les principales caractéristiques sociales, spatiales, économiques et environnementales de la région, permettant à des groupes de travail multidisciplinaires d'élaborer une vision stratégique et une structure urbaine pour Canaan.

La Charrette rassemble un grand nombre d'acteurs reconnus qui travaillent sur les différents défis de la région, tels qu'USAID, la Croix-Rouge américaine, Global Communities et Habitat pour l'Humanité. Certaines de ces organisations travaillent directement avec les communautés pour renforcer la dimension participative de l'exercice de planification proposé.

3.2.1. PREMIÈRE CHARRETTE

La première Charrette a eu lieu le 4 Novembre 2015 et a réuni un grand nombre des principaux acteurs concernés par les défis de la région, tels que des ministères (MPCE, MTPTC, MICT, MENFP et MEF y compris la DGI), des entreprises de service public (DINEPA et EDH), des autorités locales (municipalités de Croix-des-Bouquets et Thomazeau), des universités, des représentants du secteur privé et d'organismes professionnels, des agences internationales et des ONG ainsi que des membres des communautés.

Les objectifs de la Charrette étaient triples:

- Parvenir à une compréhension factuelle du processus d'urbanisation dans la région de Canaan, à partir des principales zones économiques et financières, juridiques et institutionnelles, spatiales, sociales et environnementales.
- Elaborer une vision commune pour le développement urbain et l'amélioration de la région de Canaan.
- Evaluer conjointement la meilleure façon de prioriser les interventions et les actions à Canaan.

La vision stratégique a été structurée autour de cinq piliers: la structure spatiale globale, le développement socio-économique, le cadre institutionnel, le cadre normatif et le cadre financier. Quelques défis et opportunités ainsi que les investissements principaux en cours influençant le développement de la région ont été identifiés: (1) Port Lafito, (2) Hôpital Communautaire de Bon Repos, (3) Zone touristique et hôtels aux frais d'Arcadins, (4) Poste de police au carrefour de la RN1 et RN9, (5) Centre de Canaan, (6) Principales églises, les églises de quartier et des espaces publics, (7) Écoles, (8) Développements résidentiels, Village Lumane Casimir, (9) Plaques tournantes de transport, Bon Repos et proche de la station de police au carrefour de la RN1 et RN9, (10) Parcs micro-industriels et (11) Projets d'infrastructure à petite échelle à Canaan qui seront développés par Global Communities et Habitat pour l'Humanité.

En outre, la Charrette a abordé la structure urbaine de Canaan avec un accent particulier sur les thèmes suivants:

- Réseau viaire et mobilité
- Drainage
- Espaces publics
- Services urbains
- Phases prioritaires et d'intervention

3.2.2. DEUXIÈME CHARRETTE

La deuxième Charrette a eu lieu du 14 au 18 mars 2016. L'ensemble du processus des Charrettes a été structuré suivant le plan de travail établi par l'Initiative de Développement Urbain, avec des livrables concrets dans quatre domaines principaux, qui touchent aux différentes composantes du développement urbain telles que la planification urbaine spatiale et stratégique, la socio-économie urbaine, le droit et la législation de l'urbanisme, la gouvernance, le développement des capacités et la résilience.

- Analyse et diagnostic
- Plan de développement urbain stratégique
- Structure urbaine et le plan d'amélioration
- Processus participatif

Les objectifs de la deuxième Charrette étaient triples:

1- Validation de l'analyse préliminaire et du diagnostic de la zone métropolitaine de Port-au-Prince et accord sur une vision pour l'avenir de Canaan.

2- Identification des orientations stratégiques et élaboration des scénarios de développement urbain pour le développement territorial de la région.

3- Validation du travail effectué après la Charrette 1 en termes d'analyse, de diagnostic, de stratégies et de plans structurels

Les cinq jours de la Charrette ont été structurés de manière à assurer une participation significative des différents groupes. En ce sens, des réunions et un atelier ont été menées le premier jour avec la communauté, et en compagnie des candidats à la mairie pour les trois municipalités concernées le deuxième jour. Les troisième et quatrième journées ont été réservées à une discussion en séance plénière avec toutes les parties prenantes. Une réunion préparatoire a été organisée une semaine avant la Charrette avec les autorités locales.

Fig.17: Groupes de discussion pendant la deuxième Charrette à Haïti

Fig.18: Groupes de discussion pendant la première Charrette à Haïti

3.2.3. RÉSULTATS DES CHARRETTES

Les conclusions tirées des différents groupes dans les deux Charrettes étaient:

- La zone de Canaan, Bon Repos et les développements le long des routes nationales vers le nord représentent la clé pour déverrouiller le développement durable de la partie nord de la zone métropolitaine de Port-au-Prince. Planifier en avance et fournir suffisamment d'espace, d'infrastructure et de service guidera la croissance pour créer une ville plus compacte, connectée et résiliente.

- Canaan a une bonne localisation spatiale, un potentiel économique et social à développer et se positionne comme un possible centre pour l'emploi, la logistique, l'agro-business et le commerce. Les constructions et activités liées au tourisme ont également le potentiel de générer des emplois et de fournir des logements socialement inclusifs et abordables pour la population.

- Le potentiel agricole doit être correctement évalué et quantifié dans les zones le long de la route nationale 1 et de la route 9, afin de décider si la terre devrait rester agricole, ou bien être proposée pour le développement urbain.

- Parties intégrantes de la structure urbaine de Canaan, le développement des routes principales et du réseau viaire est un point clé pour améliorer l'accessibilité à Canaan.

- Afin d'améliorer la connectivité à l'intérieur de Canaan, la consolidation du corridor nord-est partiellement existant reliant Onaville et Saint-Christophe servirait également à promouvoir des investissements dans la région, transformant ce corridor en véritable boulevard nord-est de Canaan.

- Il est important de créer un mécanisme technique pour délimiter la croissance urbaine et les zones non-aedificandi liées à l'érosion, aux inondations et aux ravines. Une démarcation pour limiter l'expansion de Canaan vers les collines du nord devrait également être proposée et mise en œuvre (barrière végétales).

- Il est nécessaire de mettre en place un mécanisme de protection des rues et des espaces publics contre les empiètements, et de permettre la fourniture d'espace pour des installations et services afin d'équilibrer la densification. La création de terrains de sport et aires de jeux est un moyen de préserver et de générer de l'espace public dans les zones existantes et celles en développement.

- La limitation de l'extension incontrôlée de la zone vers les zones à risque et non économiquement réalisables au nord, à l'ouest et à l'est est nécessaire pour éviter que les municipalités soient dans l'incapacité de fournir les services et l'infrastructure adéquats. Des clôtures de pierre et des murs de végétation pourraient être utilisés; les communautés pourraient les surveiller et en assurer le respect des limites.

- Des interventions de conservation des sols et de reboisement dans les ravines principales font partie des objectifs de différents projets catalytiques proposés. Ceux-ci devraient intégrer la gestion de l'eau avec la conception des ravines, le reboisement, l'agriculture urbaine et l'espace public. Un cadre juridique (en développement) pour la protection des zones de reboisement et des zones non-aedificandi et un mécanisme communautaire devraient être mis en place pour limiter l'établissement de nouveaux arrivants dans les zones voisines des ravines et pour déplacer les populations existantes vers des zones plus sûres.

- Le développement des centralités de Canaan pour promouvoir les investissements et la planification dans les zones commerciales, qui sont officieusement consolidées en tant que centres d'activité, dans le but de capter des revenus pour l'État pour les réinvestir dans la région.

- Création d'un centre administratif unique où les gouvernements nationaux et locaux peuvent être représentés au niveau du quartier dans un emplacement central pour chacun des 15 quartiers.

- La situation foncière devrait être clarifiée afin de permettre le développement économique de la région.

4. ÉCHELLE RÉGIONALE

4.1. INTRODUCTION

Haïti occupe la partie occidentale de l'île d'Hispaniola, partagée avec la République Dominicaine. Avec une superficie de 27 750 kilomètres carrés, Haïti est considéré comme le troisième plus grand pays de des Caraïbes après la République Dominicaine et Cuba.

L'urbanisation du pays s'y développe rapidement en affectant fortement la vulnérabilité du pays face aux catastrophes naturelles. Au cours des deux dernières décennies, à cause du manque de planification urbaine et de régulation de la croissance, les zones urbaines connaissent une forte expansion exerçant une pression sur l'environnement. A cause de la croissance urbaine non planifiée, la population s'installe dans des zones vulnérables, des zones naturelles protégées ou dans des écosystèmes côtiers.

De nombreux facteurs ont conduit Haïti à être l'un des pays les plus pauvres et les plus inégalitaires au monde. L'instabilité politique, les catastrophes naturelles et le manque d'intérêt pour l'investissement font parties de ces facteurs. Cela a limité le pays dans ses aspirations pour le développement urbain.

La description régionale se concentre sur une perspective globale concernant l'infrastructure reliant la région et les zones économiques où les services commerciaux, publics et de gouvernance sont présents. La situation environnementale est examinée, ainsi que le système urbain, la population et la densité du logement. La planification à cette échelle aide à identifier comment les villes grandissent et où les investissements sont nécessaires pour améliorer les connexions de la région.

6,3 Millions
Habitants

Ne peuvent pas satisfaire leurs besoins fondamentaux

2,5 Millions
Habitants

Ne peuvent pas couvrir leurs besoins alimentaires

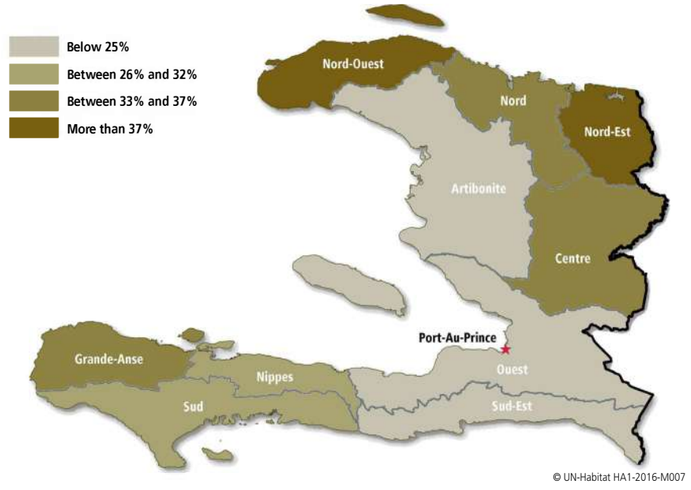


Fig.19: Taux de pauvreté par département. Source: ECVMAS 2012; World Bank and ONPES 2014.

4.2. ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

Haïti est très exposé aux risques environnementaux tels que les ouragans, les inondations, les tempêtes tropicales et les tremblements de terre. De 1971 à 2014, Haïti a fait face à plus du double de nombre de catastrophes que la République Dominicaine bien que les deux pays partagent la même île. Alors que la population touchée à Haïti atteint 23 427 personnes au cours des dernières années, le nombre de victimes en République Dominicaine s'élève seulement à 311.

Ces catastrophes ont déplacé plus de 1 million de personnes et ont eu un impact énorme sur la baisse du PIB national. Les personnes installées dans des zones inondables ou côtières sont les plus touchées. Avec des ressources et des capacités limitées pour faire face, ces risques, encore aujourd'hui, ont un lourd impact sur l'infrastructure, la qualité de la construction et la suffisance de la fourniture des services de base.

Le développement des établissements dans les régions côtières, zones moins prônes aux catastrophes naturelles, se produit actuellement. Cependant, l'urbanisation dans les régions éloignées du littoral est souvent limitée soit par la probabilité d'inondation, soit par des défis topographiques.

Comparaison de l'impact des désastres naturels entre Haïti et la République Dominicaine, 1971–2014

Pays/groupe	Nombre de désastres naturels	Désastres/ an	Désastres/ surface (`000 km²)	Désastres/ population (millions)	Morts/ population (millions)	Dommage total / PIB
Haïti	137	3.1	5.0	13	23,427	1.776
Excluant les séismes (2010)	136	3.1	4.9	13	1,855	0.22
République Dominicaine	60	1.4	1.2	6	311	0.05

Table 4. Fréquence et Impact des Désastres Naturels, 1971–2014 Source: EM-DAT: The OFDA/CRED International Disaster Database.

Zones à risque d'inondation

L'inondation est l'événement naturel affectant Haïti le plus régulièrement, ce qui est en partie lié aux activités de déboisement qui prennent part dans le pays.

Les zones les plus touchées à Haïti sont la capitale Port-au-Prince, Cap-Haïtien, la zone sud de Gonaïves et Les Cayes (voir Figure 20). La plupart de ces zones sont larges et plates et entourées de hautes montagnes.

Potentiel du sol

Haïti a été confronté au cours des dernières années au problème d'érosion des sols, particulièrement en montagne. L'érosion est partiellement causée par les activités humaines qui ont lieu sur les contreforts. Afin de réduire ce risque, les techniques d'agroforesterie améliorant la fertilité du sol seront nécessaires, ainsi que des actions de prévention de la déforestation. Les conditions du sol semblent excellentes dans les zones où le risque d'inondation est élevé. Les zones adéquates sont à Port-Au-Prince, Cap-Haïtien et Les Cayes (voir Figure 21). Le reste du pays souffre d'un pauvre état des sols.

Agriculture

L'agriculture soutient l'économie d'Haïti. Dans le passé, la majorité de la population active travaillait dans l'agriculture, mais aujourd'hui ce domaine est en déclin. Les raisons de cette diminution sont les faibles niveaux de technologie agricole, l'urbanisation et l'insécurité foncière.

Les terres agricoles se trouvent principalement dans l'Ouest et le département du Nord, où l'état du sol est déjà excellent. (voir Figure 22).

Topographie

Le relief d'Haïti est généralement très montagneux. Il y a trois principales chaînes de montagnes, l'une allant d'est en ouest le long de la péninsule sud tandis que les deux autres s'étendent au nord-ouest à travers l'île. Entre elles, il y a des plaines fertiles convenant à l'agriculture.

La déforestation le long des pans de collines en Haïti a entraîné le phénomène d'érosion.

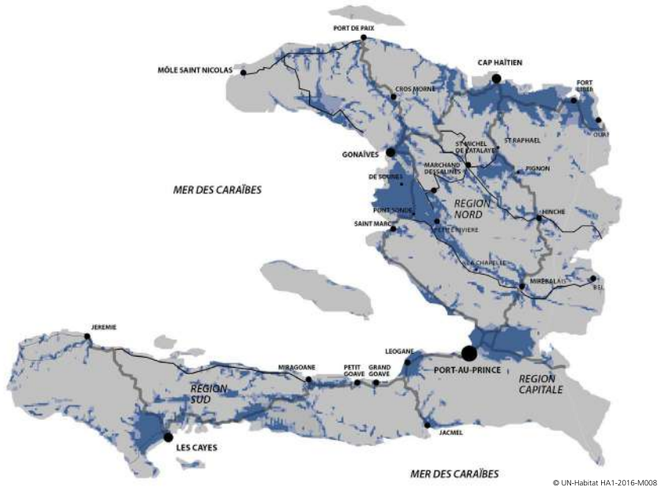


Fig.20: Zones à risque d'inondation d'Haïti. Source: Guilland, 2005.

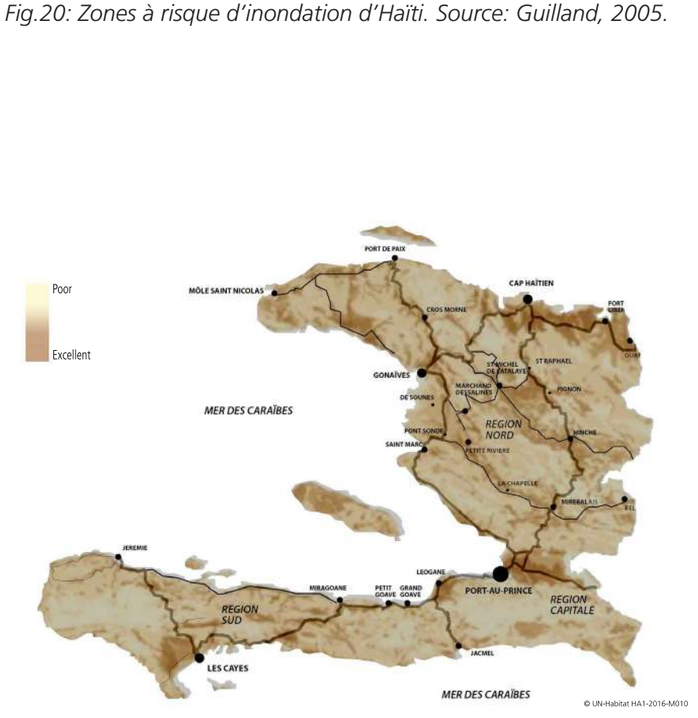


Fig.21: Potentiel du sol d'Haïti. Source: Ortiz

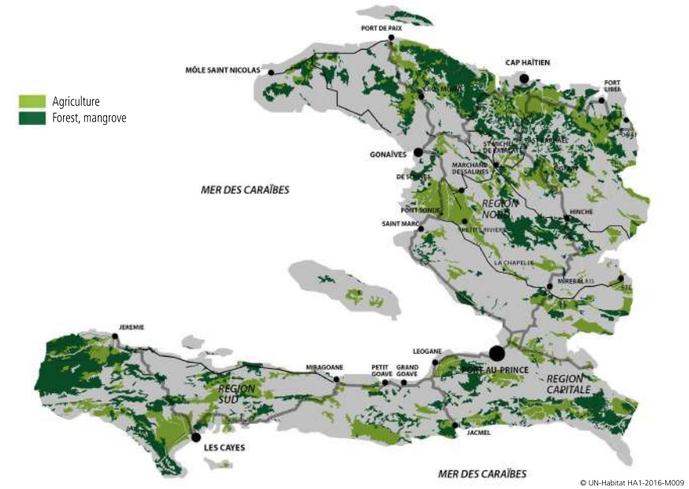


Fig.22: Zones vertes et agricoles d'Haïti. Source: FAO

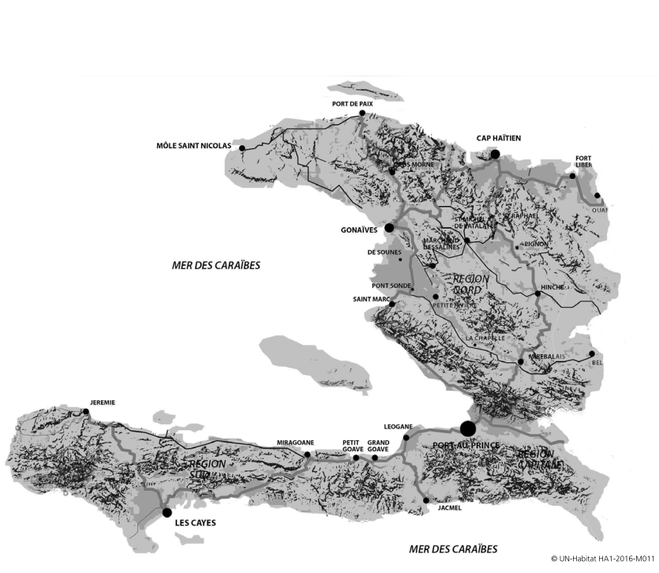


Fig.23: Zones topographiques d'Haïti. Source: Bibliothèque du congrès

4.3. POPULATION ET DENSITÉ DE LA POPULATION

Actuellement, 10,7 millions de personnes vivent en Haïti (Banque Mondiale, 2015). La densité de la population en Haïti en 2015 était estimée à 388 personnes par kilomètre carré. La population est répartie comme indiqué sur la carte, tandis que l'urbanisation en cours densifie rapidement les régions urbaines, y compris Port-au-Prince.

Le taux de chômage était de 6,8% en 2014 selon l'indice de chômage de la Banque Mondiale.

L'indice de Gini est une mesure de la répartition du revenu des résidents d'un pays. Ce chiffre se situe entre 0 et 100 et repose sur le revenu net des résidents. Il contribue à définir l'écart entre les riches et les pauvres, avec 0 représentant l'égalité parfaite et 100 représentants l'inégalité absolue. Le coefficient de Gini est de 59,2% en Haïti selon le rapport du PNUD publié le 15 novembre 2013.

Urbanization

En 2015, 53,9% de la population haïtienne vit en zone urbaine1. Cap-Haïtien et Port-au-Prince sont considérés comme les arrondissements les plus urbanisés d'Haïti. L'urbanisation est mesurée en fonction de la forte densité de population et de l'infrastructure du cadre bâti. Pour cela, les haïtiens considèrent Port-au-Prince comme une destination de choix pour se délocaliser. Les personnes s'installant à Port-au-Prince sont non seulement de différentes régions du pays, mais viennent aussi d'autres pays tels que les États-Unis et le Mexique[2] (Voir Fig.25.)

Haïti est le pays le plus pauvre de l'hémisphère occidental, selon l'Indice de Développement Humain des Nations Unies. Les trois quarts de la population vivent sous le seuil de pauvreté de 2 $ par personne et par jour et plus de la moitié (56%) sous le seuil de pauvreté absolue de 1 $ par personne et par jour. La pauvreté extrême est essentiellement un phénomène rural (58% contre 20% en région urbaine). L'agriculture reste le principal revenu de la majorité des habitants d'Haïti. Pour éviter l'extrême pauvreté, le déplacement vers les régions métropolitaines, où les possibilités d'emploi sont plus nombreuses, constitue une tendance à la hausse. Si elle n'est pas planifiée correctement, l'urbanisation est accompagnée d'établissements informels, de pollution, de déchets urbains et d'une pression sur l'infrastructure.

ZONES ÉCONOMIQUES

Import et Export + Commerce

Les routes nationales et les routes artérielles dans la direction sud-ouest sont des connexions importantes puisqu'elles facilitent les possibilités d'importation et d'exportation avec la République Dominicaine frontalière à l'est. La bande côtière a de la valeur économique en raison du tourisme et de l'accès aux activités maritimes. Les aéroports se trouvent également dans les principaux centres économiques indiqués sur la carte ci-dessous.

Héritage + Tourisme

Les 1 700 km de la côte d'Haïti ainsi que les trois parcs nationaux (le parc national historique dans le nord, le parc national Macaya et le parc national La Visite dans le sud) attirent des touristes. Le parc La Visite a récemment reçu le titre de réserve de biosphère par l'UNESCO[3].

1. Population urbaine (% du total). Source: Nations Unies, Prospects d'urbanisation du monde

2. Croix-Rouge américaine Rapport de base de référence

3. Ministère du tourisme et des industries créatives

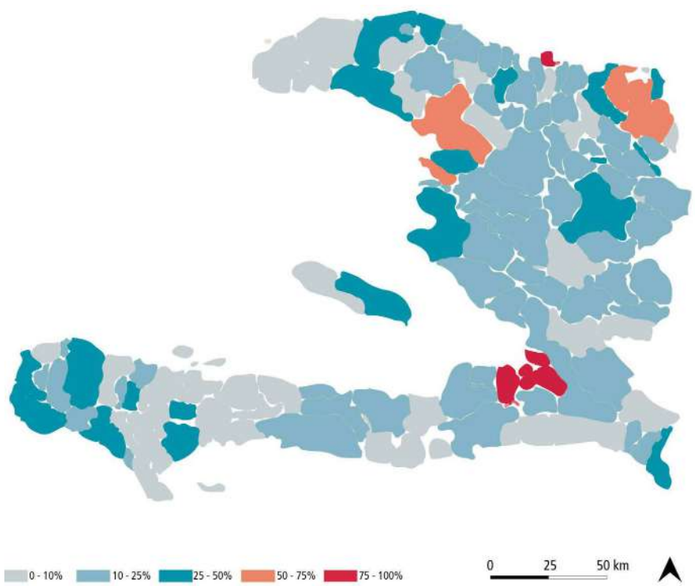


Fig.24: Pourcentage urbain par commune d'Haïti. Data: IHSI

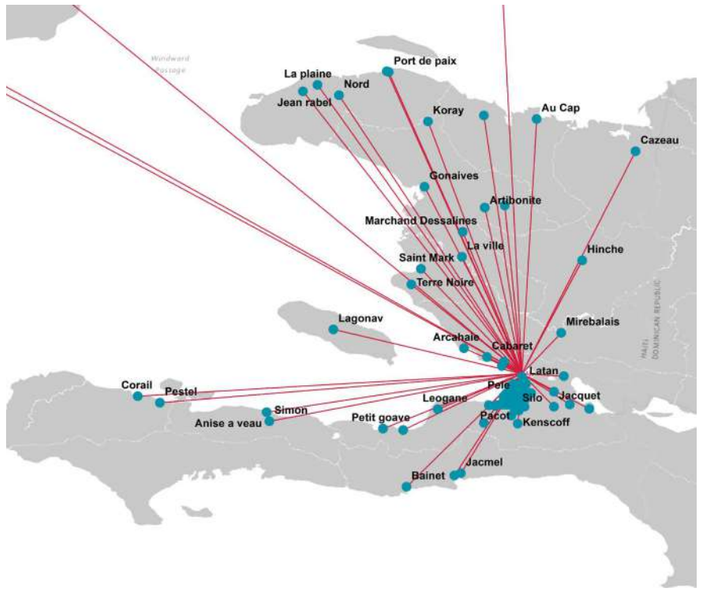


Fig.25: Influx des migrants vers p Port-au-Prince et leurs origines. Source: Croix-Rouge américaine rapport de base de référence

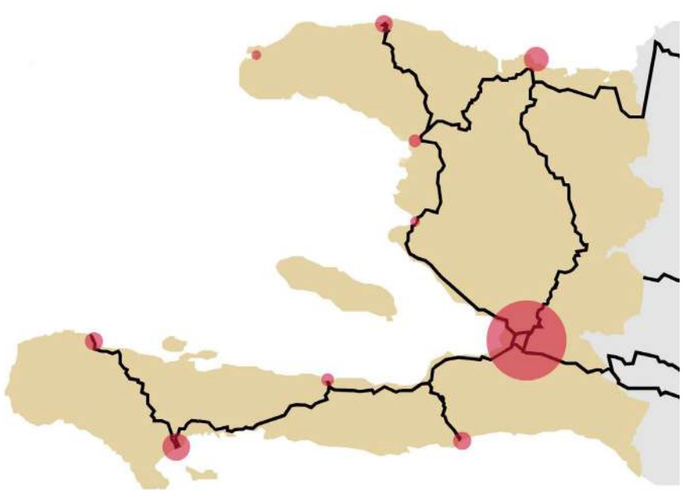


Fig.26: Zones économiques principales à Haïti à l'échelle régionale. Source: CIAT analyse

4.4. RÉSEAU VIAIRE RÉGIONAL

Le réseau viaire d'Haïti est construit autour des quatre routes nationales qui commencent à Port-au-Prince et se dispersent dans quatre directions principales. (Fig.25)

- La Route Nationale 1 (RN1) commence à Port-au-Prince et suit la côte nord du golf de Gonâve en direction de Saint-Marc et de Gonaïves dans le département du département de l'Artibonite pour ensuite se diriger vers Cap-Haïtien dans le département du Nord.

- La Route Nationale 2 (RN2) commence à Port-au-Prince et se dirige vers le sud-ouest le long de la côte jusqu'à Miragoane, puis tourne vers le sud, aux Cayes, pour finalement se diriger vers le Nord et atteindre Jeremie.

- La Route Nationale 3 (RN3) relie la capitale à Cap-Haïtien en passant par Mirebalais, Hinche, Pignon, et St.Raphael.

- La Route Nationale 8 (RN8), suit la vallée à l'est et relie la zone métropolitaine de Port-au-Prince avec la République dominicaine.

- La Route Nationale 9 (RN9) est la dernière route construite, reliant RN1 avec RN2. Cette route a été faite pour réduire le nombre de véhicules et de camions passant à travers les différentes activités économiques sur RN1 et réduisant ainsi la congestion.

© UN-Habitat HA1-2016-M015

Fig.27: Réseau viaire d'Haïti à l'échelle régionale. Source: CIAT analyse.

4.5. TRANSPORTATION ET MOBILITÉ

Il y a quatre ports situés le long du littoral de la ville et l'aéroport est relié à la principale infrastructure routière existante et aux zones industrielles le long de la RN1.

À l'échelle régionale, Port-Au-Prince, est relié par la route et par mer avec la région Nord ainsi que la région Sud, avec les principales villes de Cap-Haïtien, Gonaïves et Les Cayes. La proximité des villes secondaires telles que Mirebalais, Saint Marc, Miragoane et Jacmel définit la capitale dans le centre des principales activités productives, industrielles, logistiques, touristiques et des services.

© UN-Habitat HA1-2016-M016

Fig.28: Transportation et mobilité à Haïti à l'échelle régionale. Source: CIAT analysis.

5. ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

5.1. INTRODUCTION

Au cours des dernières décennies, la population des municipalités formant la région métropolitaine de Port-au-Prince a augmenté très rapidement, passant de 300 000 habitants dans les années 1960 à environ 2 760 000 en 2015 selon les estimations de l'IHSI[1]. La surface de la ville a également augmenté de façon exponentielle atteignant 158 km2 et occupant la plupart des terres propices à l'urbanisation, mais également des zones exposées aux risques naturels et des terres agricoles riches de la plaine du Cul-de-Sac.

Malgré quelques efforts, à différentes périodes, pour établir des mécanismes de planification et de gestion urbaine visant à exploiter son développement, la ville a grandi avec une supervision et un contrôle très limités résultant en dysfonctionnements, notamment des services, infrastructures et logements accessibles, transport et mobilité, et de conditions environnementales, sociales et économiques.

Cependant, quelle que soit la difficulté des conditions pour ses habitants, la ville continue d'attirer les migrants tant de zones urbaines que rurales, car elle offre de meilleures opportunités pour gagner sa vie.

Le séisme de 2010 a exposé et exacerbé les nombreux défis urbains de Port-au-Prince et du pays dans son ensemble. Outre les vies humaines perdues, environ un million et demi de personnes ont été laissées sans abri et de grandes parties de la région métropolitaine ont subi des dommages, y compris des installations de services publics et de base. Après plusieurs années de déclin, le centre-ville a subi un tel choc que son relèvement reste incertain.

1. IHSI (2015). Population totale, de 18 ans et plus. Ménages et densités estimés en 2015. Port-au-Prince.

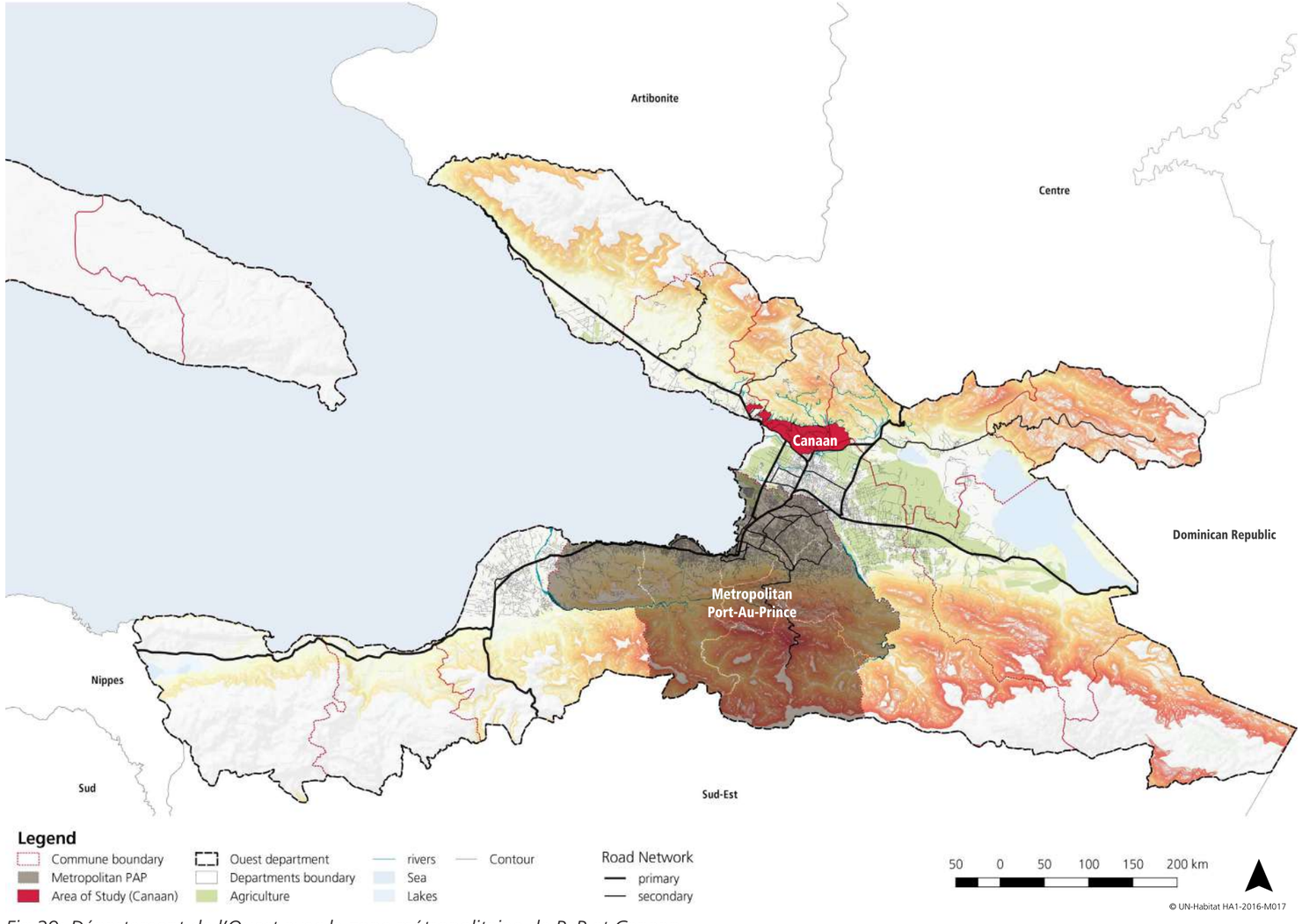


Fig.29: Département de l'Ouest avec la zone métropolitaine de PaP et Canaan.

ÉLÉMENTS STRUCTURELS

Plusieurs éléments définissent la structure métropolitaine de la grande zone de Port-au-Prince, comme le Golf de Gonave à l'ouest, la plaine du Cul-de-Sac, les rivières et les lacs dans et autour de la ville, et les routes principales. Les pentes abruptes de la chaîne Matheux au nord et du Massif de la Selle au sud créent une frontière naturelle qui limite la croissance urbaine de la région métropolitaine.

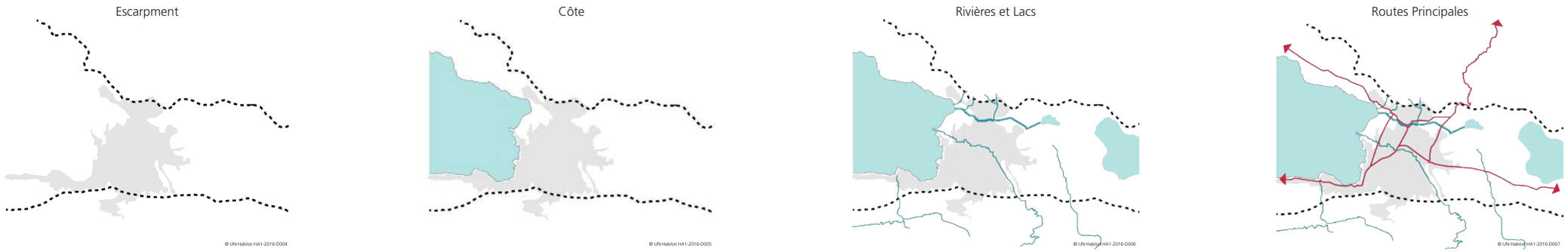


Fig.30: Diagrammes des éléments structurels de la zone métropolitaine de Port-au-Prince.

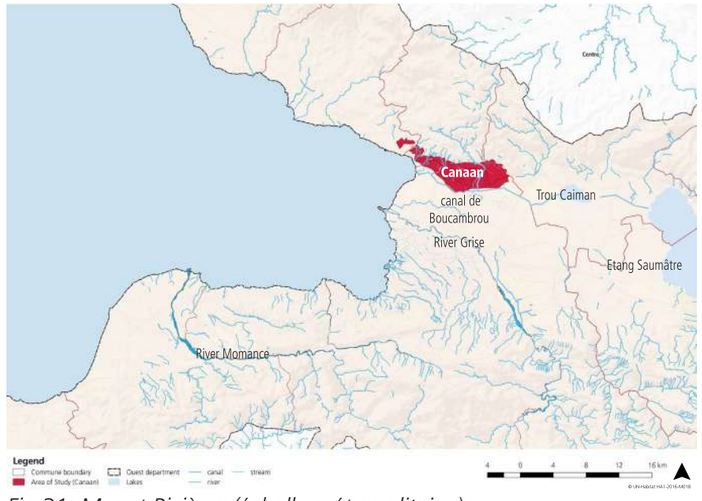


Fig.31: Mer et Rivières (échelle métropolitaine)

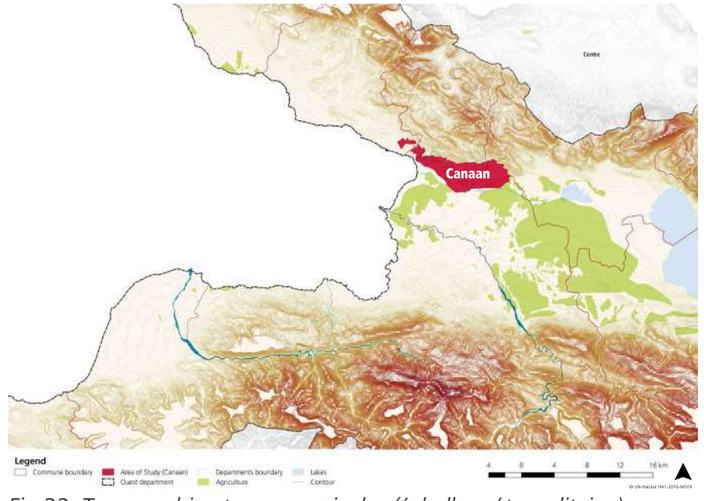


Fig.32: Topographie et zones agricoles (échelle métropolitaine)

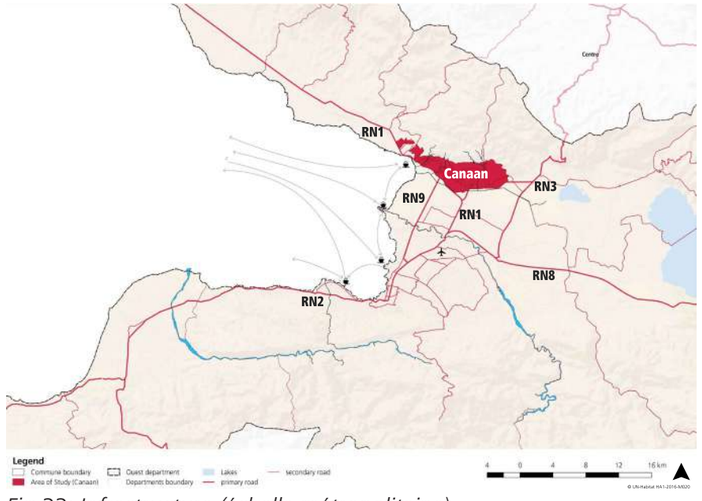


Fig.33: Infrastructure (échelle métropolitaine)

5.2. POPULATION

En 2015, et selon les estimations de l'IHSI, la région métropolitaine de Port-au-Prince compte une population totale d'environ 2 760 000 habitants. Elle représente l'arrondissement le plus peuplé du département de l'Ouest. La commune de Port-Au-Prince est considérée comme la plus dense parmi les autres communes. Carrefour et Delmas la suivent en guise de communes secondaires et tertiaires, comptant respectivement 465 000 et 359 000 habitants. Croix-des-Bouquets (CDB), qui est le plus grand arrondissement en superficie, a une population d'environ 432 000 habitants. La zone d'étude, Canaan, est considérée comme la zone la plus peuplée au sein de la commune de CDB et a environ 200 000 habitants (Fig.34).

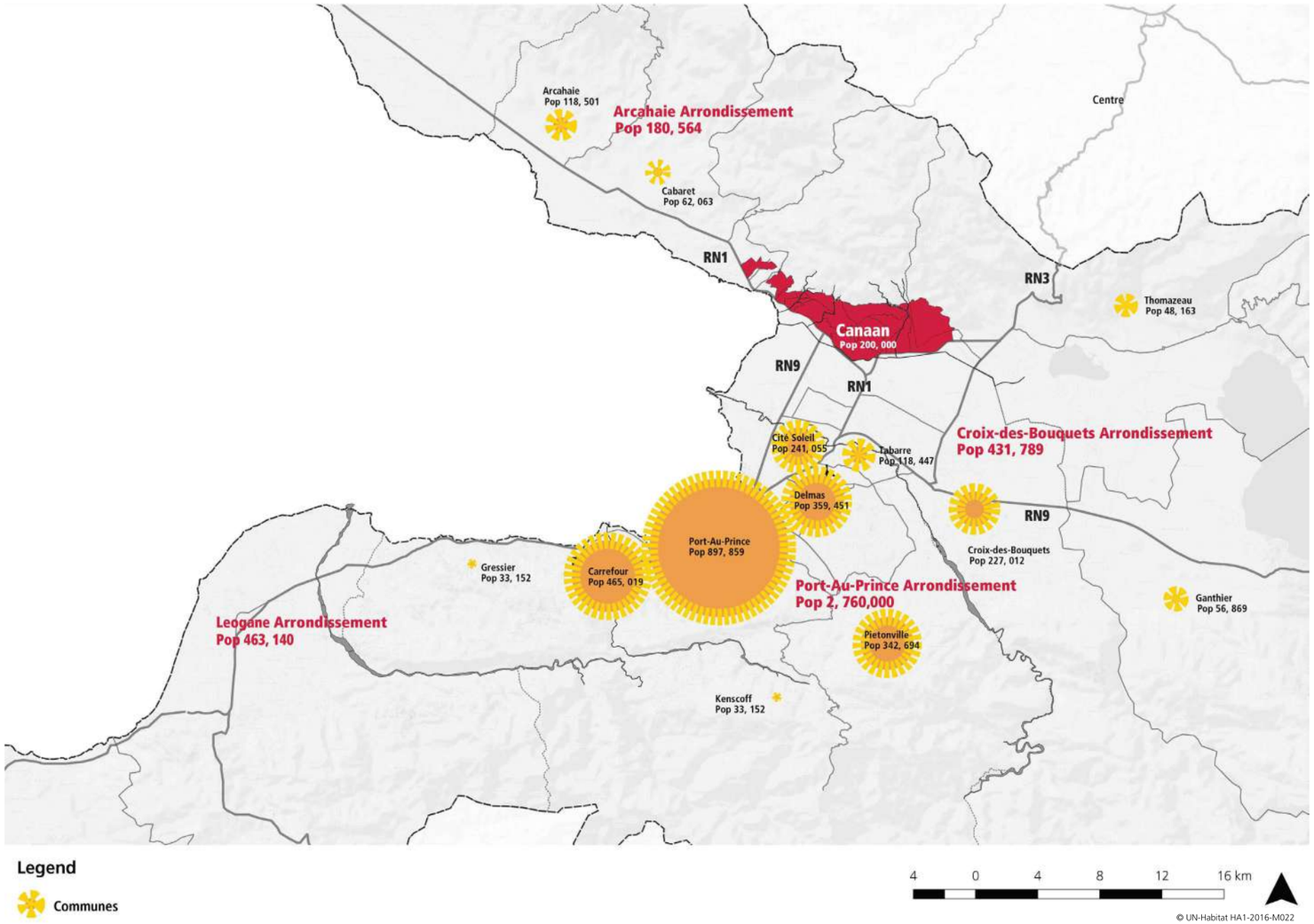


Fig.34: Population des principaux arrondissements et communes (Data provenant de l'institut Haïtien de statistique et d'informatique, 2009)

5.3. ÉTALEMENT URBAIN

La région métropolitaine devrait doubler en surface d'ici 20 ans. Au vue de la densité actuelle de 16 500 habitants par kilomètre carré, la zone métropolitaine nécessitera au moins 195 km² pour le développement urbain en 2035.

La population de la zone métropolitaine de Port-au-Prince a presque doublé depuis 1986 et est aujourd'hui d'environ 2,7 millions de personnes, avec un taux de croissance démographique de 3% au cours de la période 2009-2015 (de 2 296 386 habitants en 2009 à 2 618 894 en 2015). Afin de faire face à la croissance rapide, une évaluation des zones disponibles sera essentielle afin de pouvoir fournir les 195 km² nécessaires à la croissance prévue de la population (Fig.35).

Zone Métropolitaine PaP	**Population**	**Aire**	**Densité (HAB/KM²)**
Année actuelle 2015	2,620,000	158 km²	16,500
Année projetée 2035	5,850,000	353 km²	16,500

Table 5. Scénario de croissance métropolitaine en 2035. Élaboration basée sur les estimations de croissances. data: (IHSI)

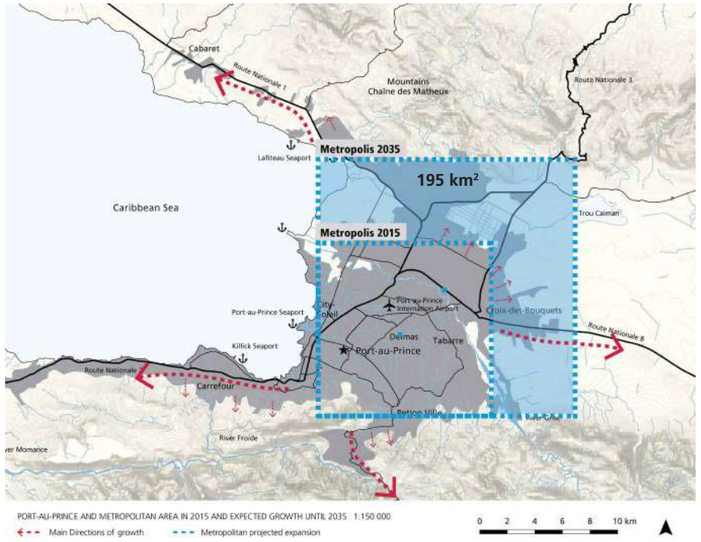


Fig.35: Port-au-Prince et zone métropolitaine en 2015 et croissance attendue jusqu'en 2035

La croissance de la région métropolitaine de Port-au-Prince a été considérable au cours des 6 dernières années. La direction principale de l'extension à partir de 2010 jusqu'en 2016 était la partie nord de la métropole dans une zone appelée Canaan situé dans la commune de Croix-des-Bouquets (CDB). Le terrain a été repris rapidement et quinze quartiers ont émergés anarchiquement sans direction de développement urbain. Quant à la plaine du Cul-de-Sac à l'est, qui fait également partie de la commune de CDB, est non seulement témoin d'une densification urbaine, mais aussi d'une extension qui a lieu sur une partie des terres agricoles.

Croix-des-Bouquets, la plus grande commune d'Haïti, est vue comme une opportunité d'extension de la métropole. La population de la commune a déjà plus que doublé après le séisme de 2010. Pour cela, une stratégie de développement urbain et une étude de contrôle de la croissance devraient encore être élaborées pour prévenir une croissance désordonnée de la zone métropolitaine.

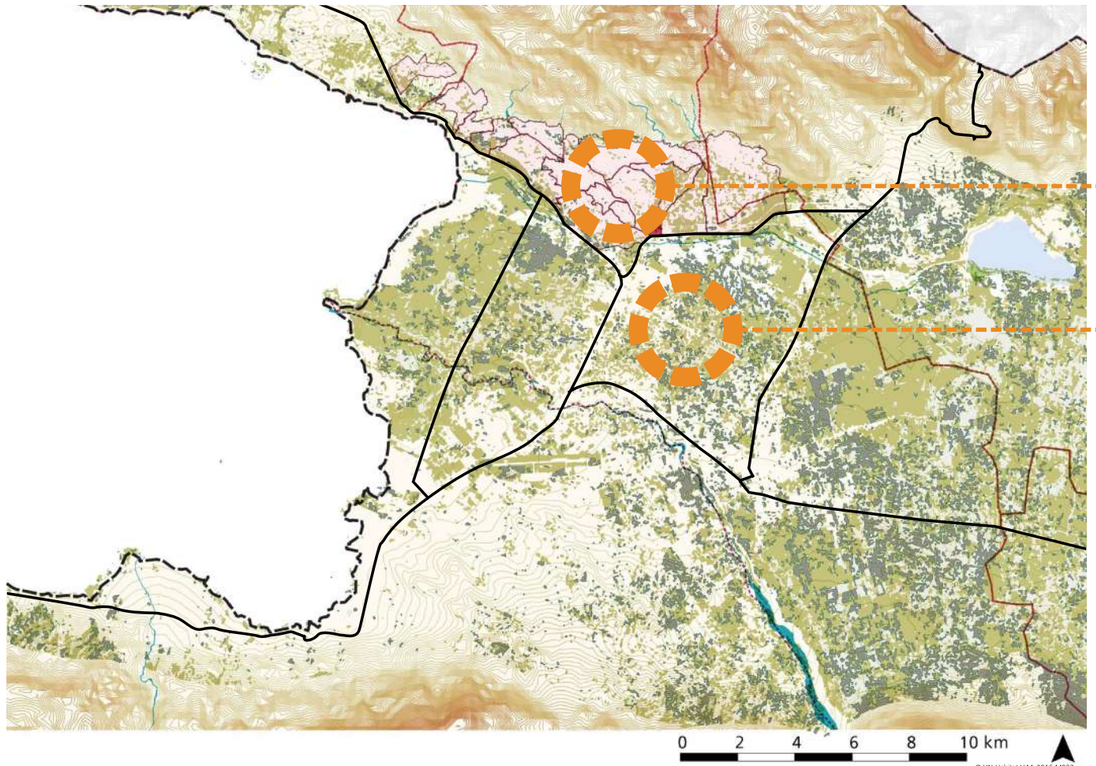


Fig.36: Zones en croissance rapide de la zone métropolitaine de Port-au-Prince

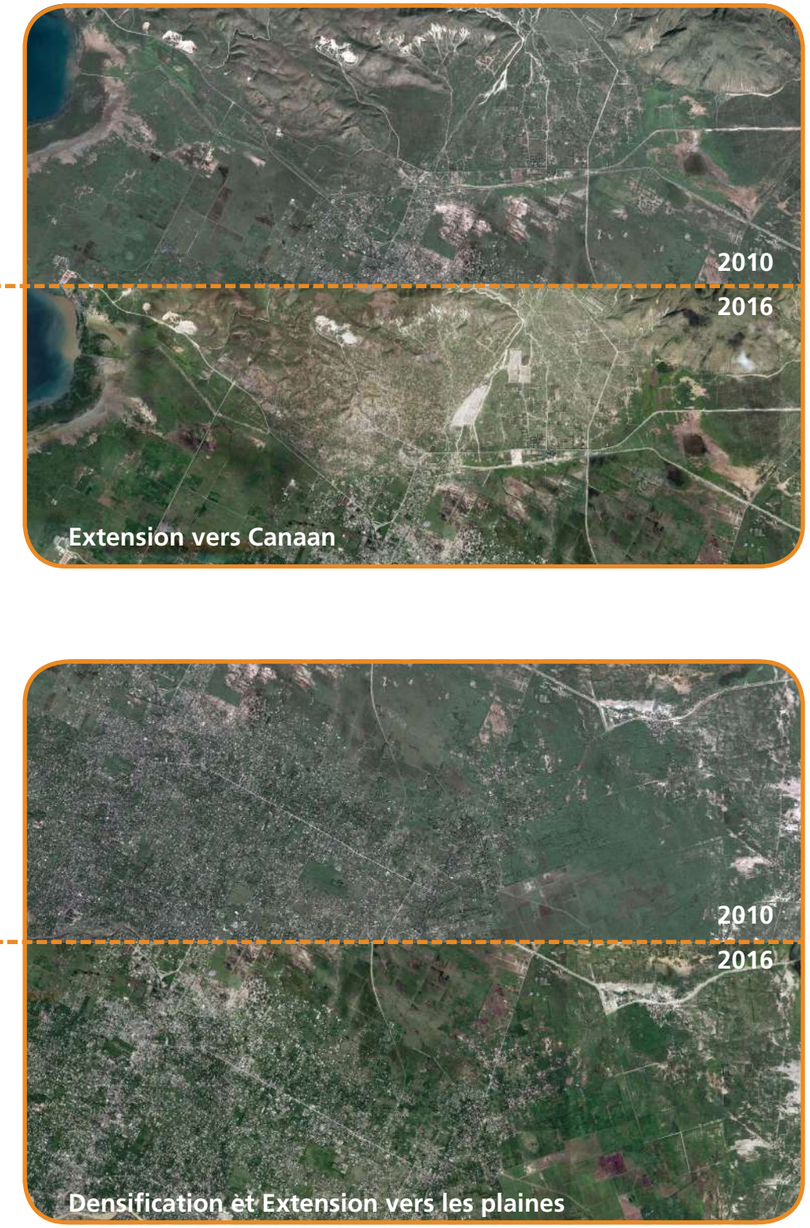


Fig.37: Comparaison d'images aériennes du tissu urbain entre 2010 et 2016.

5.4. ACTIVITÉS PRINCIPALES

AGRICULTURE + HÉRITAGE

De nombreuses activités agricoles se situent le long de la connexion nord-ouest allant jusqu'à Cap-Haïtien. En outre, certains sites du patrimoine national comme le Palais de Sans-Souci et la Citadelle La Ferrière se trouvent sur cette connexion. Les salariés du secteur agricole tirent bénéfice des zones fertiles de la région, qui doivent donc être préservées. Si l'une de ces zones est bordée de routes principales, les possibilités de transport des marchandises et de connexion aux services commerciaux augmentent. L'amélioration des conditions de vie dans les zones rurales contribuera à atténuer l'urbanisation rapide actuelle.

IMPORT ET EXPORT

La connexion du sud-ouest (RN8) est importante principalement en raison des activités d'importation et d'exportation avec la République dominicaine. L'expansion et l'amélioration du réseau routier, même à grande échelle, permettront de réduire la congestion éventuelle sur une seule route censée couvrir tous les transports principaux à travers le pays.

COMMERCE, AGRICULTURE ET TOURISME

Le sud-est est identifié comme un lien entre la partie résidentielle et le centre de la ville où se trouvent les possibilités d'emploi. En outre, il relie plusieurs universités et l'hôpital de Carrefour jusqu'au centre. Il connecte également le sud du pays avec les zones agricoles importantes et le tourisme.

TOURISME

La connexion nord-est en direction de Cabaret relie la ville à la côte touristique d'Arcadins où se trouvent de nombreux hôtels et un nouveau port important. Le tourisme peut constituer une importante source de revenus.

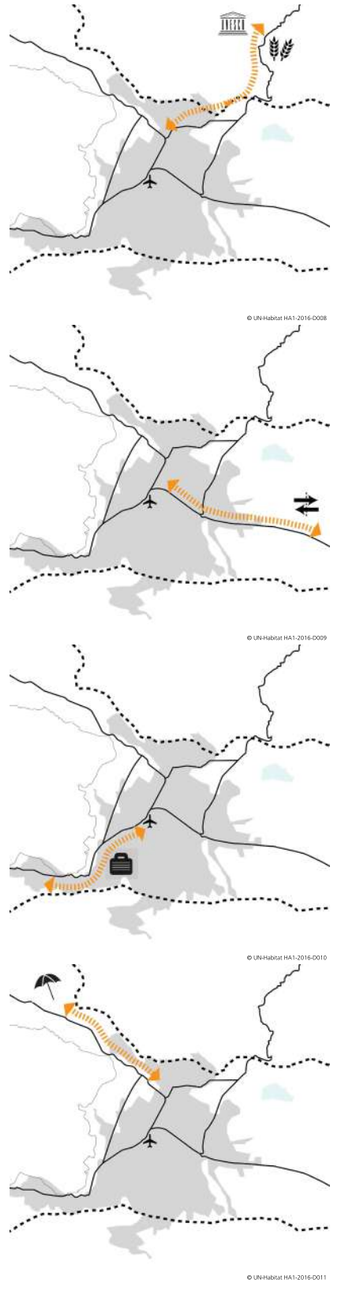


Fig.38: Diagrammes diagnostics de la région métropolitaine

5.5. DIRECTIONS DES PRIORITÉS DE CROISSANCE

Les quatre directions de croissance majeures de la région métropolitaine sont:

- Direction de croissance 1, vers Cabaret et Arcahaie le long de la Route Nationale 1 dans le nord.
- Direction de croissance 2, vers Léogane le long de la Route Nationale 2 dans le sud-ouest.
- Direction de croissance 3, vers la plaine de Cul-de-Sac à Croix-des-Bouquets et Ganthier le long de la Route Nationale 8 à l'est.
- Direction de croissance 4, vers les collines derrière Pétionville et Kenscoff dans le sud.

Fig.39: Diagrammes des directions de la croissance dans la zone métropolitaine

Vers Cabaret et Arcahaie:

La première direction, vers Cabaret et Arcahaie, est la région avec le plus grand potentiel de développement urbain et économique, car elle présente les avantages suivants:

A) Potentiel économique grâce à son accès à la mer

B) Disponibilité de terres pour le développement urbain

C) Activités industrielles existantes pouvant favoriser le regroupement des activités économiques

D) Zone touristique la plus pertinente, avec près de 700 chambres et projets d'extension

E) Construction du port de transbordement avec création de 20 000 nouveaux emplois.

Vers Léogane:

La deuxième direction, vers Léogane, a abouti à un corridor de 20 km congestionné et reposant fortement sur la ville de Port-au-Prince pour l'emploi et la prestation de services. Cette offre insuffisante d'activités économiques et de services a transformé le corridor en une succession continue de cités dortoirs sans connexion spatiale. Ce type de développement n'a pas été en mesure de libérer le potentiel du corridor sud.

Vers Croix-Des-Bouquets et Ganthier:

La troisième direction, vers Croix-des-Bouquets et Ganthier, le long de la Route Nationale 8 ne présente pas un atout économique, mais au contraire, affecte négativement la production agricole. La croissance vers la plaine du Cul-de-Sac limite les terres agricoles restantes à Croix-des-Bouquets.

Vers les collines derrière Pétionville et Kenscoff:

Topographie difficile: pentes raides limitant la croissance au sud.

Enfin, la quatrième direction souffre du manque de connectivité car il n'y a pas d'accès à une route principale. En outre, la topographie de la région rend la fourniture de services plus difficile.

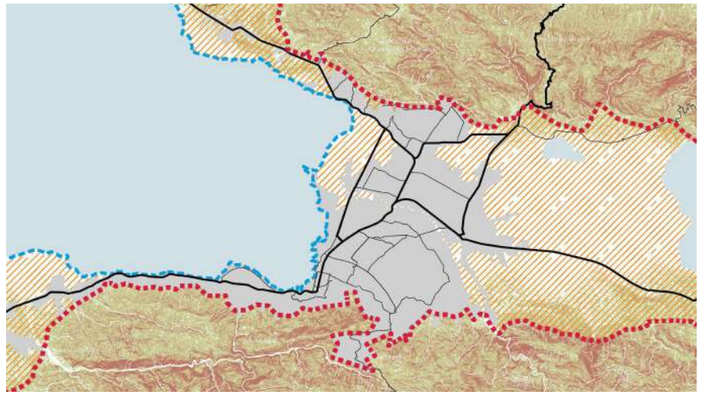
5.6. CONTRAINTES AU DÉVELOPPEMENT URBAIN DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE DE PORT-AU-PRINCE

Limites Naturelles

Limite topographique

Limite de la mer

Zones d'extensions possibles



Il y a des limites naturelles à la croissance urbaine de Port-au-Prince. La topographie extrême limite le de développement de l'urbanisation et des infrastructures plus au nord et au sud du centre de la ville. La mer à l'ouest est une frontière naturelle qui empêche la région de se développer vers l'est (Fig.40).

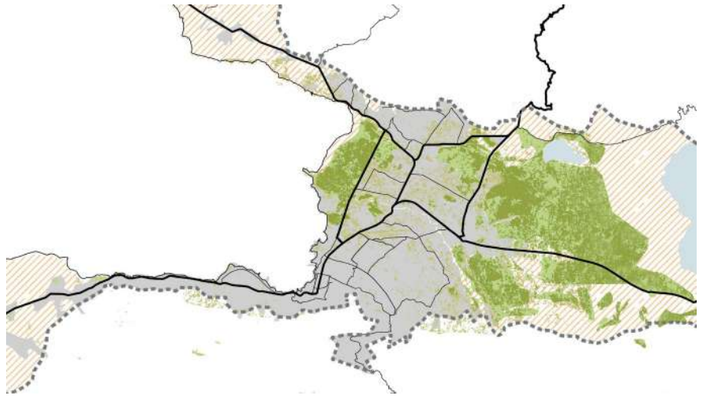
Fig.40: Contraintes naturelles au développement urbain

Zones Agricoles

Zones agricoles

Zones vertes

Zones d'extensions possibles



Les zones agricoles, qui se trouvent à l'est et l'ouest de la région métropolitaine de Port-au-Prince, sont considérées comme des contraintes pour la croissance urbaine. (Fig.41) Pourtant, il est hautement recommandé de préserver ces zones comme telles. La communauté pourrait bénéficier des zones agricoles en termes d'activités et d'espaces verts acquis à la ville.

Fig.41: Contraintes agricoles au développement urbain

Risques Environnementaux

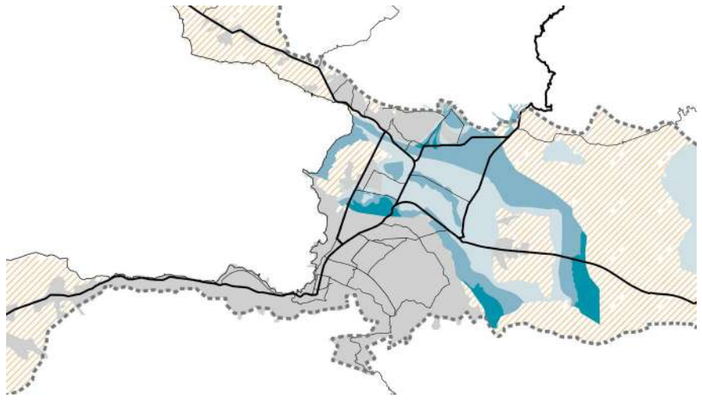
Risque d'inondation

Haut

Moyen

Faible

Zones d'extensions possibles



Les zones du sud-est de Port-au-Prince présentent des risques environnementaux, et particulièrement d'inondations, élevés. Par conséquent, ces zones ne sont pas adéquates pourla construction et l'extension de la ville en cette direction ne devrait pas être encouragée.

Fig.42: Contraintes environnementales au développement urbain

Il y a une quantité limitée de terres adéquates pour le développement urbain compte tenu de la topographie, des zones agricoles et des contraintes environnementales. Ces terrains doivent être planifiés en suivant les principes de compacité, de connectivité, d'inclusion sociale et de protection de l'environnement.

En prenant en considération les obstacles présentés, la zone adéquate dans le nord-ouest en direction de Cabaret et le long de la Route Nationale présente l'opportunité la plus claire de développer une nouvelle zone urbaine (Fig.43).

Grâce à un système bien desservi par les routes nationales, les artères, les routes principales et les rues secondaires avec des itinéraires de substitution qui empêcheraient la congestion, la zone favoriserait l'accessibilité des résidents de la région métropolitaine à l'emploi et aux services.

En agrégeant les différentes zones analysées à l'échelle métropolitaine, le déficit de terrains urbains développables nécessaires pour répondre à la croissance attendue est une évidence. Par conséquent, les stratégies d'extensions de la ville, de densification urbaine et de régénération seront utilisées simultanément.

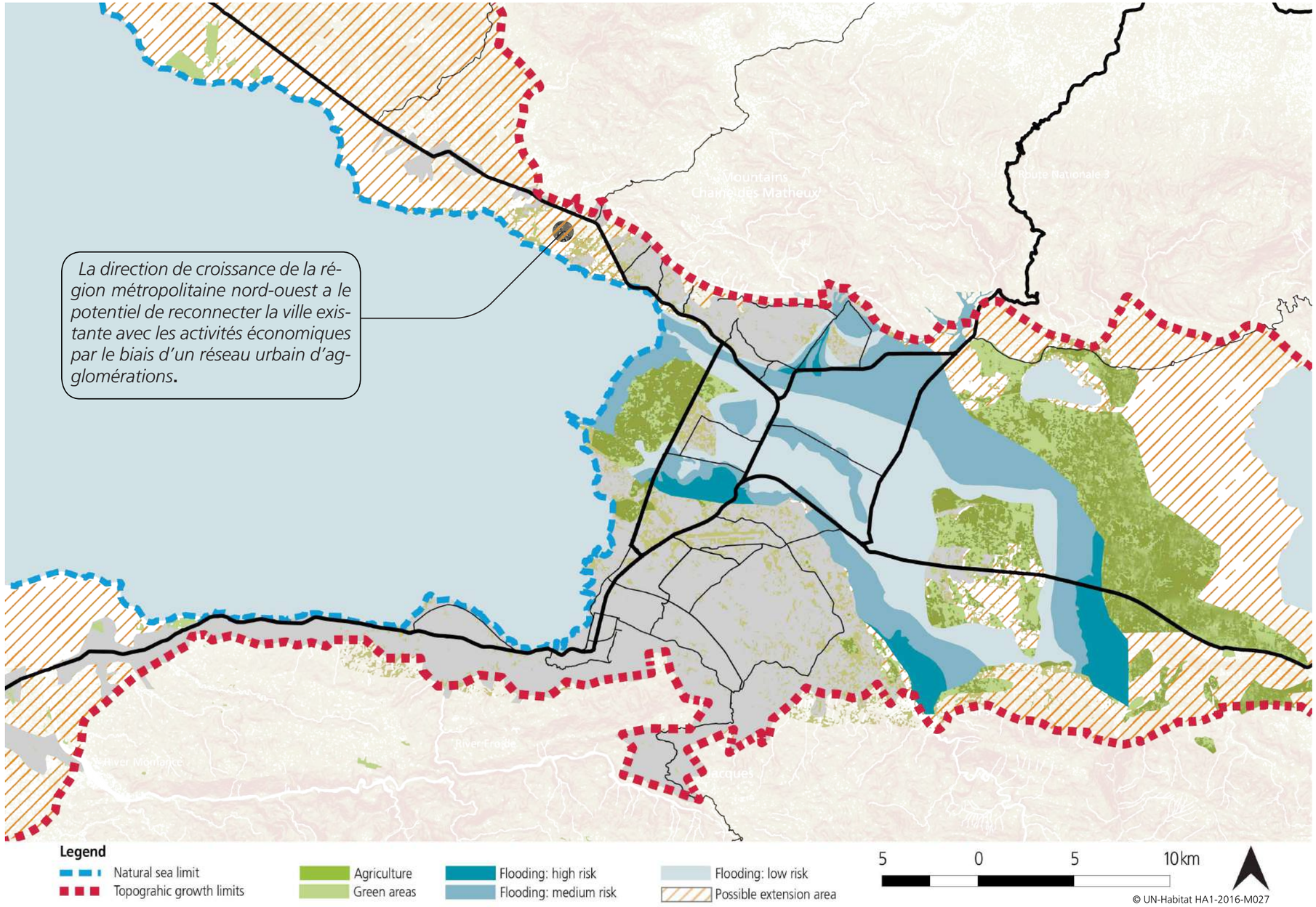


Fig.43: Disponibilité des terres et direction de croissance dans la zone métropolitaine

6. CANAAN ET SES ENVIRONS

6.1. CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES DU SITE

La **topographie** du nord de la région métropolitaine est façonnée par la plaine du Cul-de-Sac au nord de la Rivière Grise au sud, les pentes de la chaîne Matheux au nord, le littoral de la Baie de Gonâve à l'est, le Trou Caiman et le bassin des lacs Saumâtre à l'est.

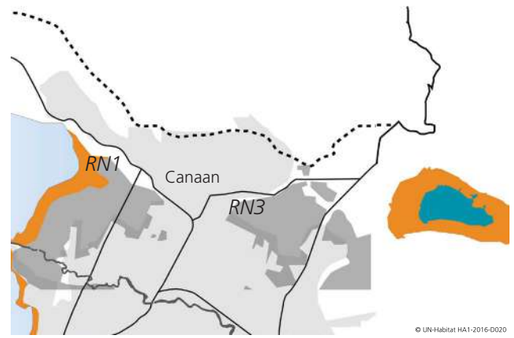
Située au nord des routes nationales 1 et 3, et de la route d'accès entre les deux, la région de Canaan voit sa topographie déterminée par les pentes inférieures de la chaîne Matheux et les bassins de drainage de certains de ses ravins. Ces pentes seront bientôt trop raides pour une urbanisation convenable.

Bien que l'expansion urbaine ait avancé sur une bonne partie de la plaine du Cul-de-Sac, il reste encore quelques grandes superficies de **terres agricoles** présentant différents niveaux de productivité.

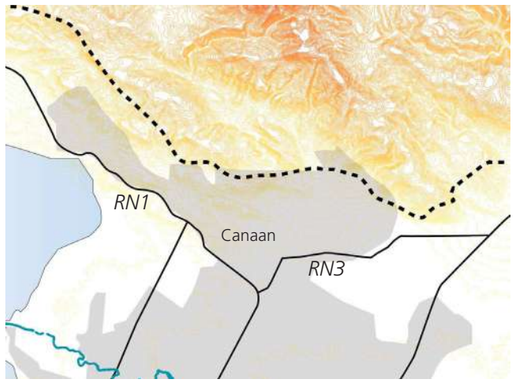
Certaines parties de la plaine du Cul-de-Sac, des zones côtières et des cônes d'éjection des principaux ravins provenant de la chaîne Matheux, sont exposées à des **risques élevés d'inondation.** Cependant, d'autres zones à risque faible ou modéré pourraient être adaptées pour le développement grâce à un plan de gestion des bassins versants de la région.

Bien que certaines parties soient déjà occupées, les zones sur les pentes plus abruptes au nord de la région ne sont pas adaptées pour le développement et sont exposées à des **risques d'érosion.** Les zones inférieures sont appropriées pour le développement et une nouvelle extension est possible au nord-ouest où le risque est faible.

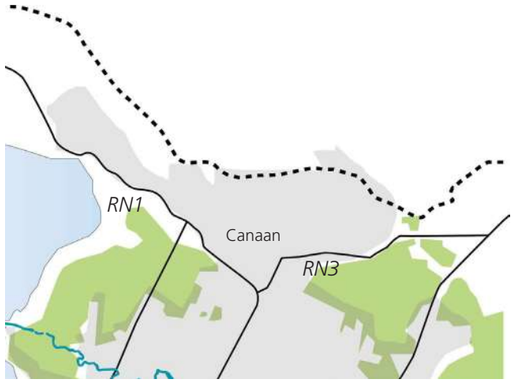
Zones naturelles protégées



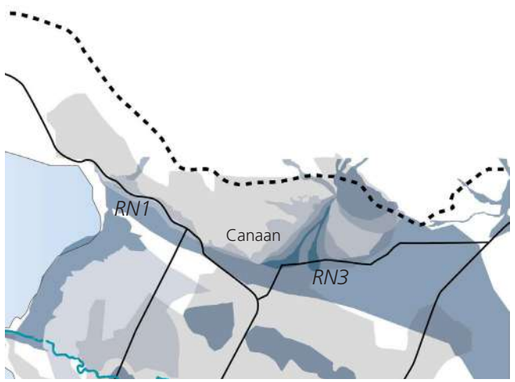
Topographie



Terres agricoles



Risque d'inondation



Risque d'érosion

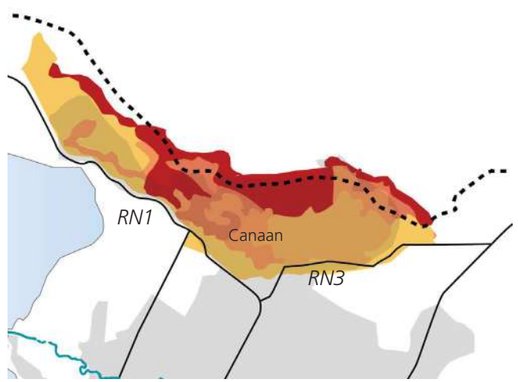


Fig.44: Diagrammes des risques environnementaux

En raison du paysage particulier de Port-au-Prince, certains défis environnementaux doivent être pris en considération lors de l'établissement d'un plan pour la région.

Du point de vue physique, la topographie de Canaan est très complexe, une grande majorité de la région a des pentes de plus de 8%, ce qui rend difficile de fournir un réseau viaire, une connectivité des rues, des infrastructures et des services adéquats.

Les plans à basse altitude tels que les cours d'eau, les ravins et les rivières, représentent à leur tour un autre obstacle topographique. La survenue d'inondations dans ces zones est très possible.

Le quartier de Canaan II est le plus menacé par l'érosion (Fig.47), suivi par Bellevue et Sources Puantes qui sont considérés comme les plus touchés par la sévérité des pentes. Corail, Village Moderne, Canaan III et Onaville ont les plus hauts risques d'inondation (Fig.46).

Risque d'Inondation

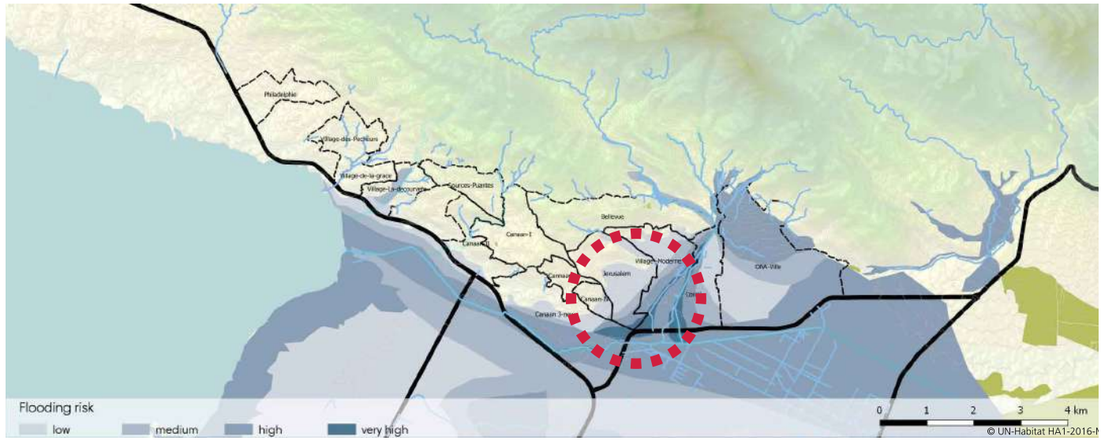


Fig.46: Quartiers les plus affectés par les inondations

Typographie et Hydrographie

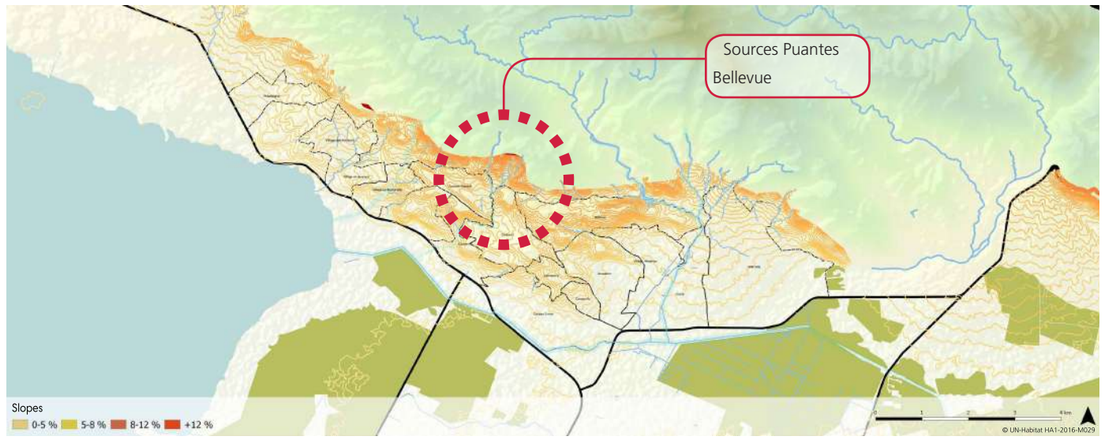


Fig.45: Quartiers les plus affectés par les pentes fortes

Risque d'Érosion

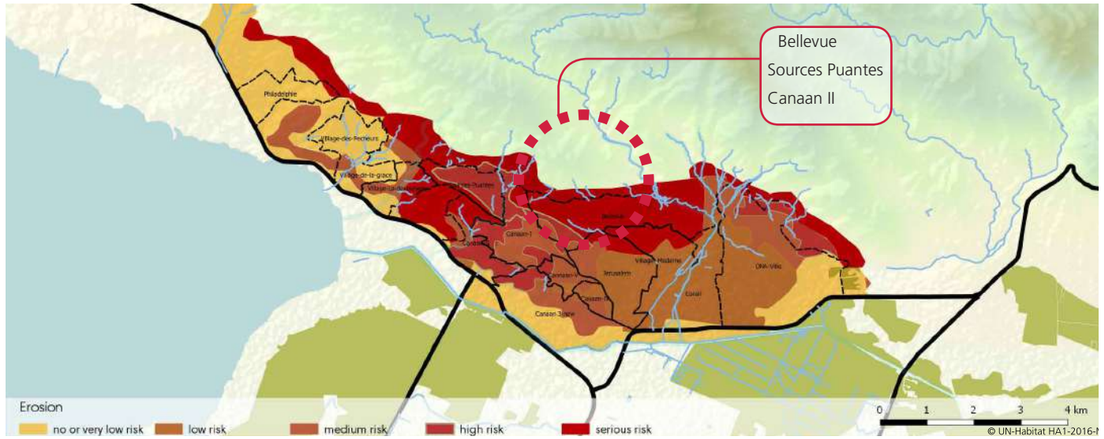


Fig.47: Quartiers les plus affectés par l'érosion

6.2. ANALYSE DES BASSINS VERSANTS

ANALYSE DE CLASSIFICATION STRAHLER DES COURS D'EAU

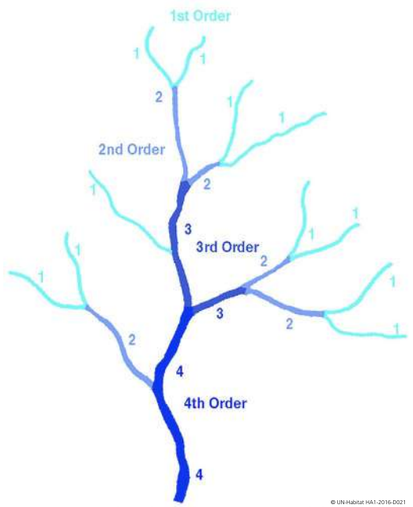


Fig.48: Diagramme de classification Strahler des cours d'eau

La classification des cours d'eau s'effectue relativement aux autres cours d'eau du bassin versant:

Les **cours d'eau de 1er ordre** peuvent être considérés comme le début du cours d'eau. Ils sont généralement situés dans la partie supérieure du bassin versant.

Les **cours d'eau de 2ème ordre** sont le résultat de deux ou plusieurs cours d'eau de premier ordre se rejoignant.

Les **cours d'eau de 3ème ordre** sont alimentés par les cours d'eau de deuxième ordre.

Plus l'ordre du cours d'eau est élevé, plus le cours d'eau est grand. Les cours d'eau d'ordre 7 sont considérés comme de larges rivières.

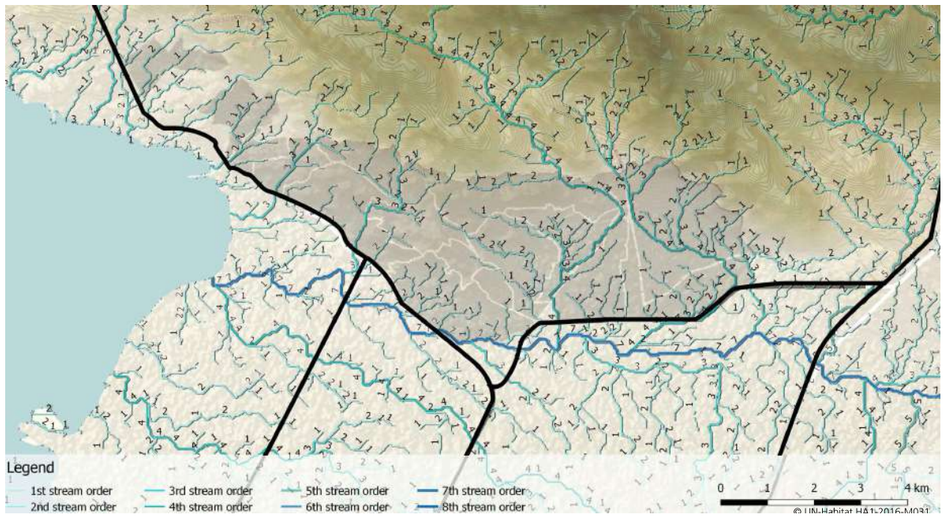


Fig.50: Classification Strahler des cours d'eau de la zone nord de Port-au-Prince

DÉLIMITATION DES BASSINS VERSANTS

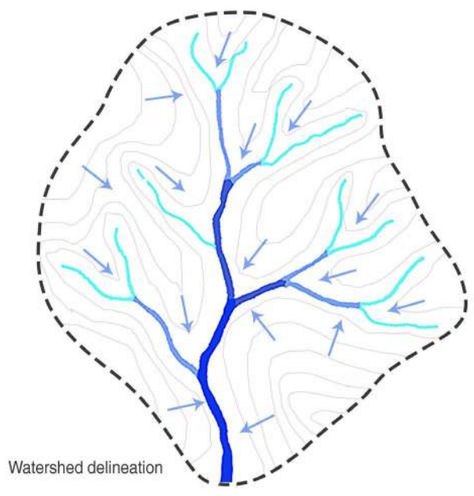


Fig.49: Diagramme de délimitation des bassins versants

Les bassins versants sont classés en fonction des zones de terrain où l'eau circule dans la même direction vers différentes rivières, bassins ou mers. La délimitation du bassin versant est affectée par la topographie de la région. Chaque zone colorée (figure 49) est définie comme un bassin versant où l'écoulement de l'eau est dirigé vers le point le plus bas de la zone.

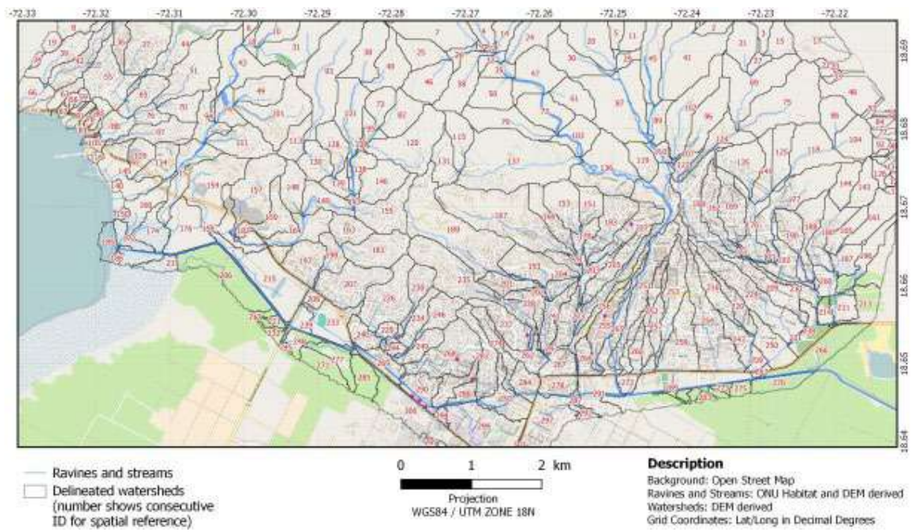


Fig.51: Bassins versants et cours d'eau numérotés sur Open Street Map

DÉPRESSIONS NATURELLES

Les dépressions naturelles sont des caractéristiques de paysage de faible altitude qui n'ont pas de drainage naturel. Par conséquent, si la pluie tombe, l'eau stagnera dans ces zones sous forme d'étang. En analysant les données SIG, ces zones peuvent être identifiées (Fig. 53). Il est important de noter que, en dehors de ces zones, des inondations se produiront également (par le ruissellement des eaux venant de hautes pentes ou des cours d'eau débordant de leur lit), mais ces zones de dépression sont plus sujettes aux inondations causées par les précipitations. En particulier, la zone proche de la Route Nationale 3 contient des dépressions dues au remblai des routes.

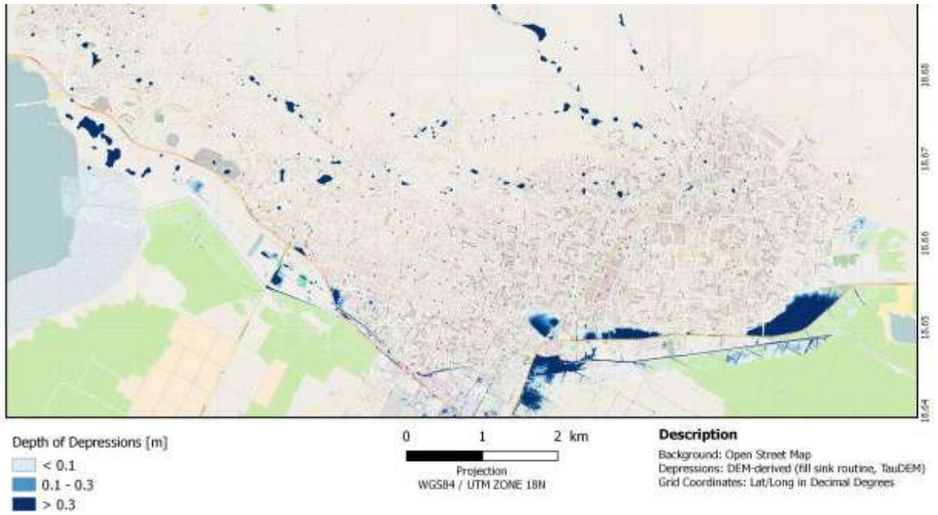


Fig.53: Points d'écoulement des bassins versants de la zone nord de Port-au-Prince

ANALYSE DES POINTS D'ÉCOULEMENT

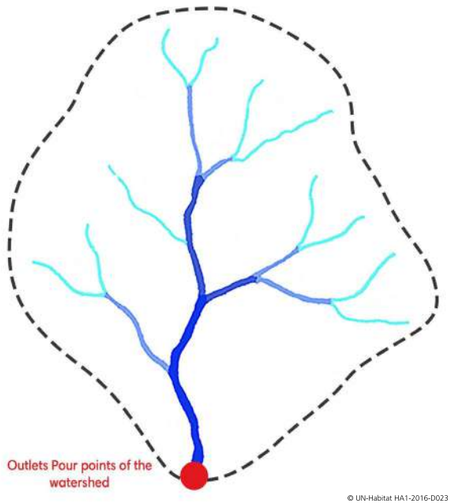


Fig.52: Diagramme du point d'écoulement du bassin versant

Le point d'écoulement est le seul endroit par lequel la zone contiguë du bassin versant est drainée. C'est le point le plus bas sur la limite d'un bassin versant et où l'eau coule en fait hors de la zone.

La plupart des bassins versants dans la partie nord de Port-au-Prince sont drainés dans les points d'écoulements situés le long du Canal Boucambrou. L'eau est ensuite évacuée par le canal jusqu'à la mer.

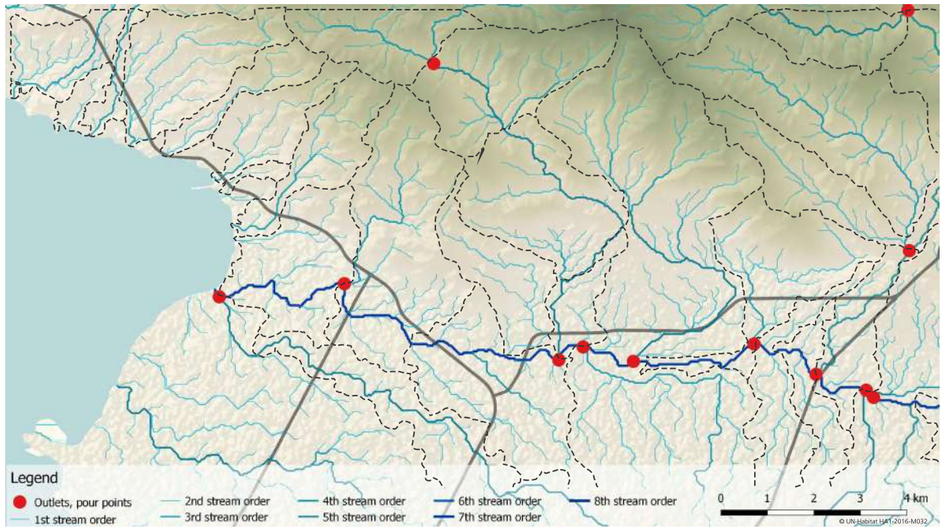


Fig.54: Points d'écoulement des bassins versants de la zone nord de Port-au-Prince

SUPERPOSITION DU BASSIN VERSANT AVEC LES INFRASTRUCTURES

De nombreux cours d'eau chevauchent des routes existantes dans la zone nord de Port-au-Prince. Lorsque l'ordre du cours d'eau est élevé et que ce dernier chevauche une route, l'intersection sera considérée comme un point primaire et une bonne gestion de l'eau sera nécessaire. Quand les petits courants coïncident avec l'infrastructure, ils sont considérés comme des points de chevauchement secondaires.

Alors que la RN1 a beaucoup de points de chevauchement, certaines routes secondaires dans la zone nord en comptent, de même, un nombre important. Une stratégie de gestion de l'eau est obligatoire pour ces routes.

Fig.55: Diagramme des points de chevauchement primaires

Fig.56: Diagramme des points de chevauchement secondaires

Fig.57: Délimitation des bassins versants dans la zone nord de Port-au-Prince

6.3. TERRES ADEQUATES

L'adéquation des terres consiste en l'analyse d'une zone afin d'identifier les terres qui sont dépourvues de tout risque ou contrainte environnementale et où le développement est possible. Une fois que les conditions environnementales du site sont analysées (topographie, agriculture, inondations et érosion), les terres adéquates sont donc identifiées en superposant les zones moins risquées.

La disponibilité des terres est réduite à l'intérieur de Canaan en raison des limites imposées par la topographie, les zones inondables et les zones à risque d'érosion. L'agriculture ne représente pas un pourcentage très élevé de l'utilisation des terres et apparaît sporadiquement dans certaines des zones de Canaan se trouvant au bord du canal du Boucambrou, drainant ainsi le trop-plein du lac Trou Caiman. Une fois ces variables croisées, seul un nombre limité de zones peuvent être utilisées pour la planification d'une extension de ville (comme le montre l'analyse de l'adéquation des terres), stratégie qui devrait être complétée par la densification des zones existantes.

Suite à l'analyse, les zones les plus appropriées sont St.Christophe, Philadelphie, Corail, Onaville et certaines zones de Canaan.

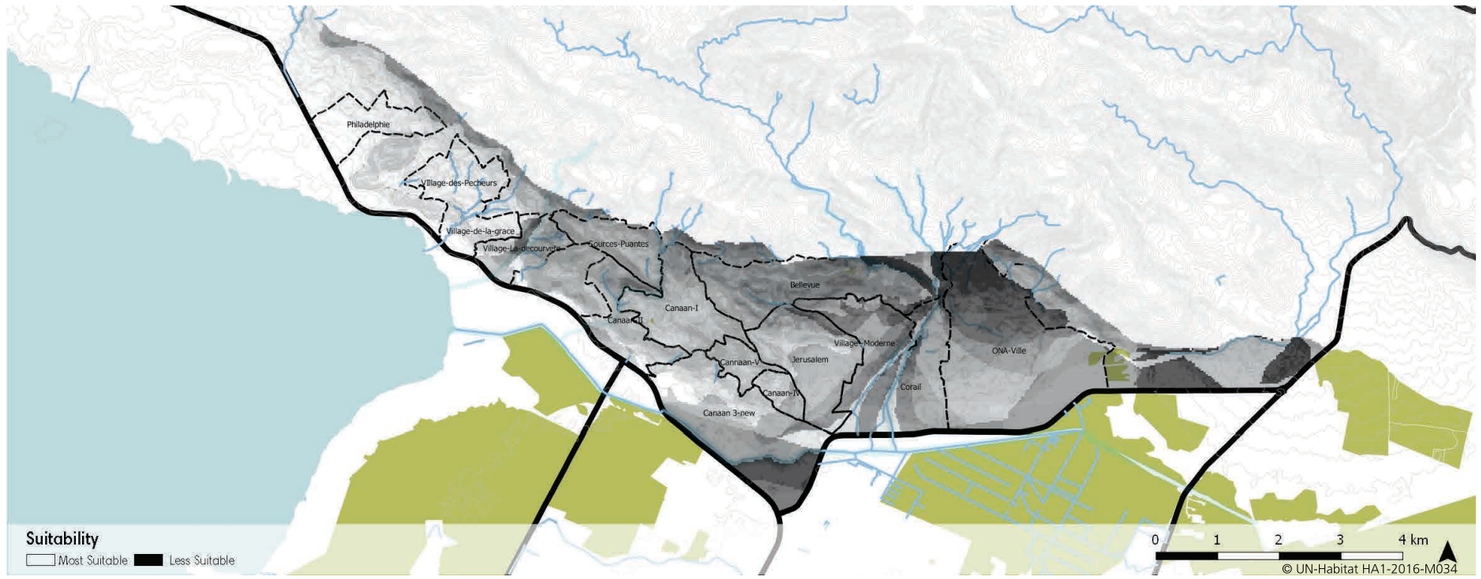


Fig.58: Carte des terres appropriées de la zone métropolitaine nord de Port-au-Prince et Canaan

SUPERPOSITION DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

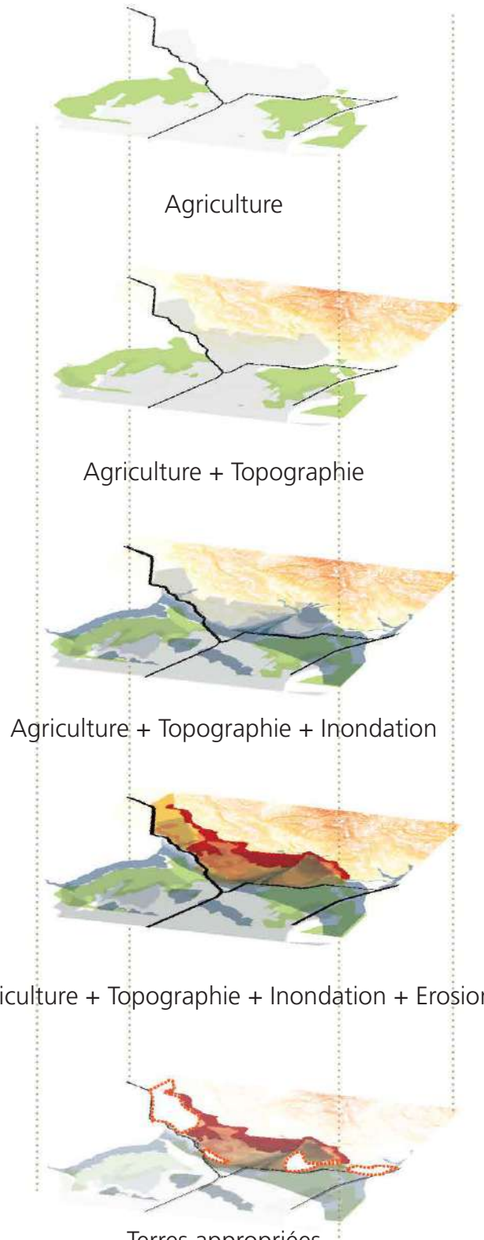


Fig.59: Superposition des risques environnementaux

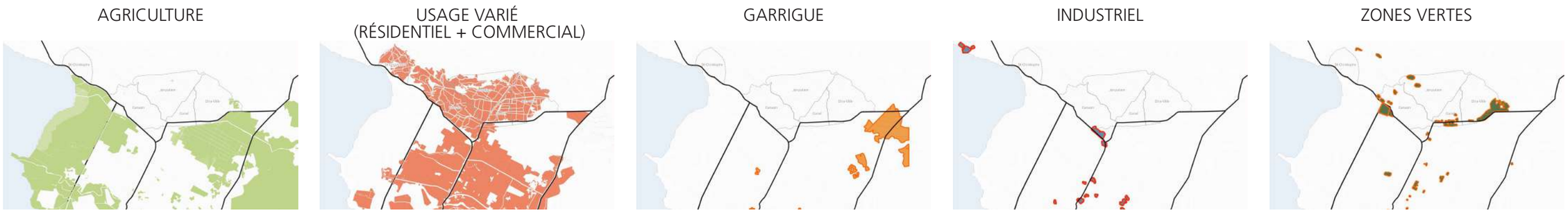


Fig.60: Diagrammes d'usage des terres de la zone métropolitaine

6.4. ANALYSE DE L'USAGE ACTUEL DES TERRES

Utilisation des terres dans la grande région de Canaan:

L'agriculture est pratiquée principalement sur la plaine de Cul-de-Sac et en particulier dans la région de l'ouest entre la route 9, la côte et le nord de la ville de Croix-des-Bouquets de chaque côté de la RN3. Les terres agricoles se situent le long des canaux d'irrigation ou de gestion de l'eau.

Les **zones résidentielles** représentent le plus important usage des terres et occupe la majeure partie de la région du Nord ; des quartiers le long de la Route Nationale 1 et 3. Les zones commerciales sont incluses dans la catégorie résidentielle, considérée à usage varié. Ainsi, les services commerciaux donnent sur la rue tandis que les résidentiels seront aux dessus ou derrière les zones commerciales. Les commerces et petits ateliers fournissent des emplois à une petite partie de la population.

Les **zones de garrigue** se trouvent principalement dans Cham-brun, qui est situé dans le sud-est du village Lumane Casimir.

Les **zones industrielles** ne sont pas si nombreuses et sont situées le long de la Route Nationale 1 concentrées principalement dans la région de Croix-des-Bouquets.

Les **espaces verts** sont limités, et la plupart situés dans le sud de Ona-Ville le long de la Route Nationale 3.

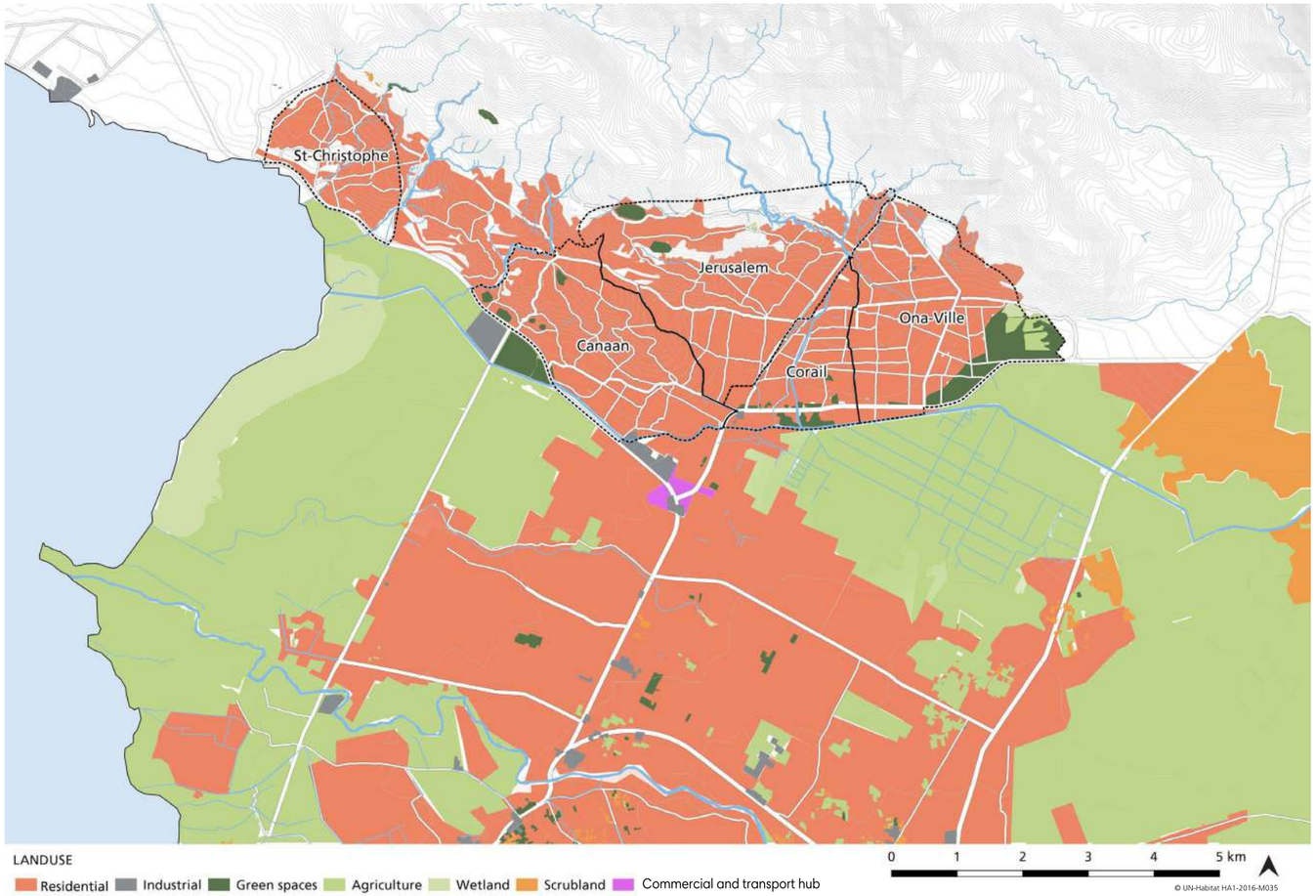


Fig.61: Carte d'usage des terres de la zone métropolitaine

6.5. DÉFI DE LA CROISSANCE URBAINE

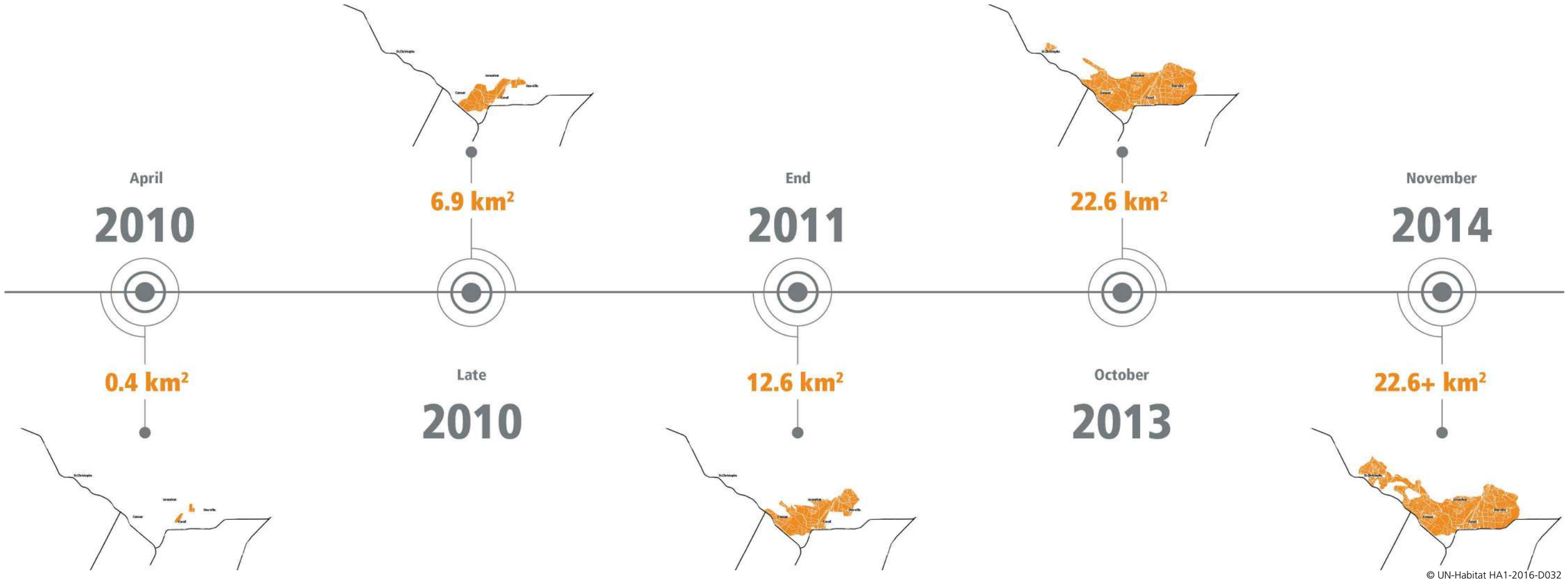


Fig.62: Croissance urbaine de 2010 jusqu'en 2014 de la zone métropolitaine nord de Port-au-Prince

La zone métropolitaine de Port-au-Prince avait en 2015 une population estimée à plus de 2,6 millions d'habitants. Après le tremblement de terre qui a frappé Haïti en 2010, la région de Canaan, située au nord de la zone métropolitaine de Port-au-Prince, a été déclarée comme terre d'utilité publique. Ainsi, un grand nombre d'habitants, pour beaucoup touchés par le tremblement de terre mais pas seulement, se sont déplacés à Canaan, depuis le centre à la périphérie de Port-au-Prince. Témoignant d'une urbanisation très rapide, la région de Canaan est passée de 6,9 km2 à la fin de 2010 à 22,6 km2 en Novembre 2014.

Le total de la croissance urbaine de la région au cours de ces 4 années équivaut à 15,7 km2. Actuellement, une population d'environ 200 000 personnes vit dans cette banlieue nord, qui s'est développée de façon informelle et n'a pas de réseau de services et d'infrastructures adéquats. Seulement environ 15% de la superficie de Canaan a été préalablement planifiée (seul les camps de personnes déplacées ont été planifiés grâce à une grille urbaine rigide), tandis qu'environ 85% de la superficie a été officieusement développée.

Croissance estimée de Canaan

	2015	2020	2025	2030	2035
Scenario de croissance faible 1.5%	200,000	215,000	232,000	250,000	269,000
Scenario de croissance moyenne 4%	200,000	243,000	296,000	360,000	438,000
Scenario de croissance haute 6%	200,000	248,000	301,700	367,000	446,600

Table 6. Croissance estimée de Canaan, Haïti: Population actuelle 200,000 habitants. Source: Croix-Rouge américaine enquête de base de référence

6.6. STRUCTURE URBAINE

6.6.1. RÉSEAU VIAIRE

Le réseau routier dans la zone large de Canaan est peu développé et les quartiers sont dispersés en fonction de la géographie montagneuse, sans qu'une bonne interconnexion ne les relie. Les routes nationales 1 et 3 sont accessibles via cinq routes secondaires dans la partie nord de Canaan. Cependant, plus de routes ont également un accès direct à la route nationale, ce qui devrait être évité. Les RN1 et RN3 relient le Nord-Est et le Nord-Ouest d'Haïti avec le Sud. Les industries et certains services se trouvent le long de la RN1, rendant la route très congestionnée. La RN9 est utilisée par les camions et autres véhicules longs à remorque pour traverser Port-au-Prince vers la zone nord-est; cette direction est couramment utilisée par les touristes voulant atteindre la côte.

Au moment de la planification, il est important de considérer la hiérarchie des routes pour obtenir une meilleure circulation et améliorer l'accessibilité des résidents. Selon les règles et règlements de la planification urbaine en Haïti[1], aucune route ne doit être inférieure à 13 mètres de large, incluant 7 mètres de tarmac. La pente maximale ne doit pas dépasser 5% pour les routes nationales et artérielles, 8% pour les routes principales et 12% pour les rues secondaires. La hiérarchie des routes régie par la réglementation[2] définit:

- Routes nationales: 32 mètres de large
- Routes industrielles: 15 mètres
- Routes artérielles: 23 mètres
- Routes principales: 15 mètres
- Rues secondaires: 13 mètres

1. Lois et règlements d'urbanisme, synthèse des textes législatifs et règlementaires de l'urbanisme en vigueur en Haïti, CIAT 2013
2. Décret du 6 Janvier 1982. Article 31

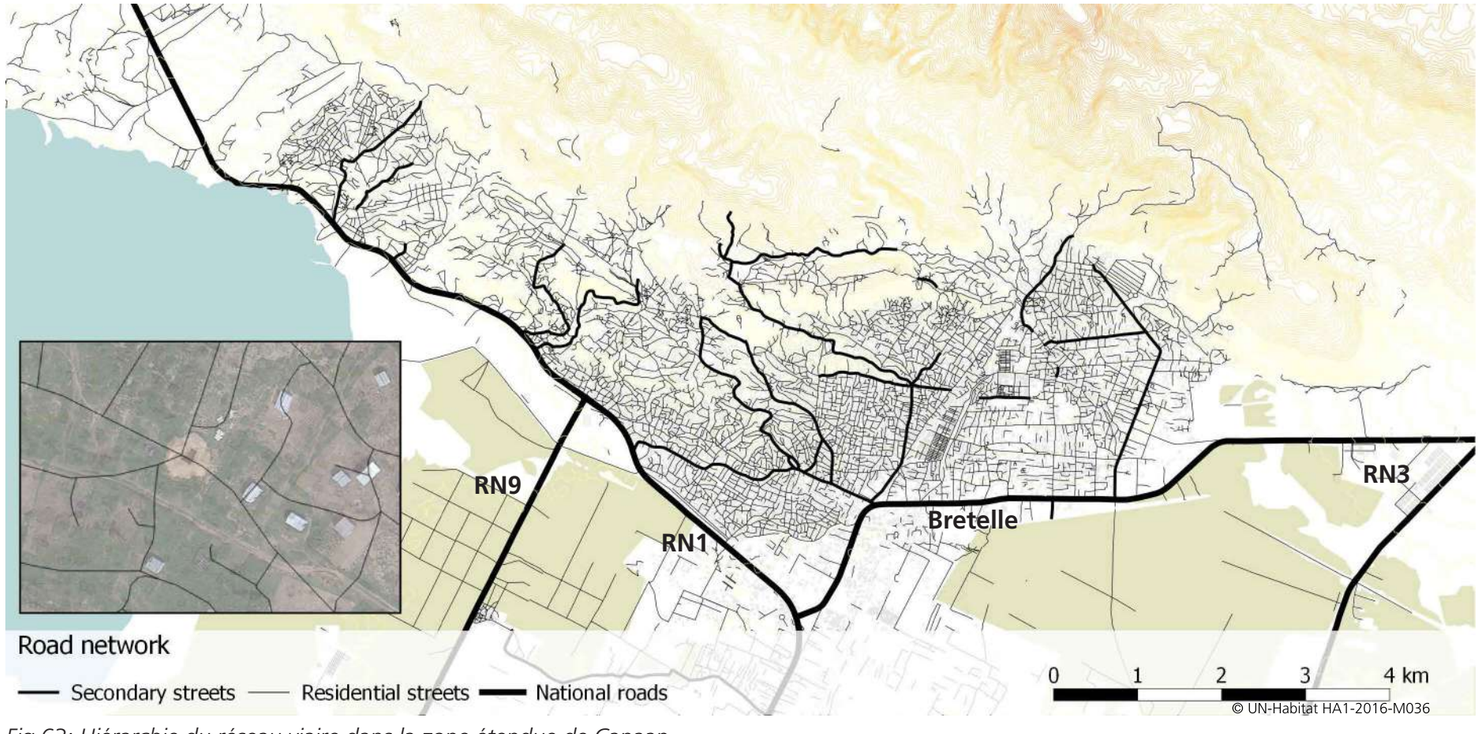
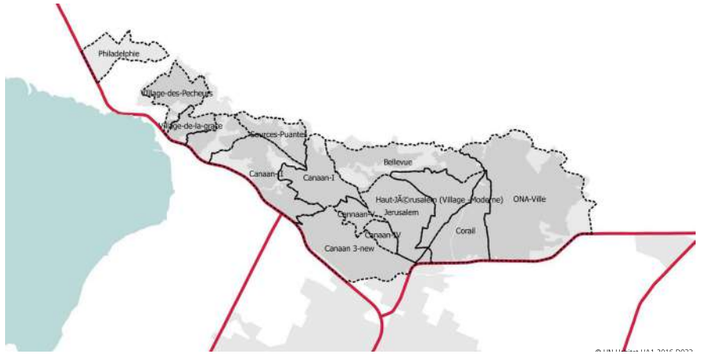
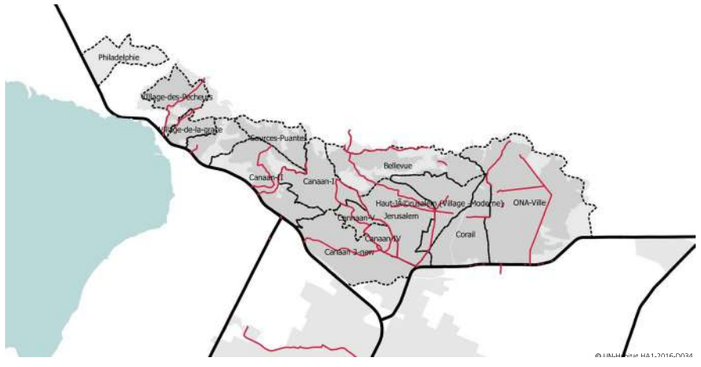


Fig.63: Hiérarchie du réseau viaire dans la zone étendue de Canaan

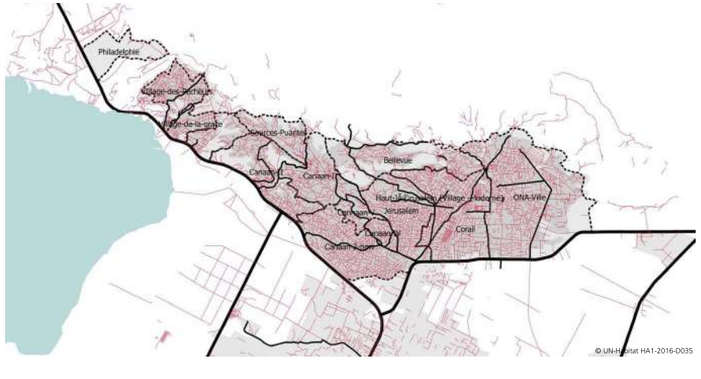
Routes nationales



Routes principales



Rues secondaires



6.6.2. ESPACES PUBLICS

Les espaces publics de la zone nord de Canaan se trouvent principalement dans Corail et Canaan III. Certaines zones comme Canaan II, Ona-Ville et Bellevue ne disposent pas suffisamment d'espaces publics. La dynamique de ces espaces diffère en fonction de leurs activités sociales, et par conséquent, les considérations de conception pour chacun d'entre eux sont obligatoires pour qu'ils soient sécuritaires, dynamiques et socialement inclusifs.

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), les espaces publics devraient se trouver à une distance atteignable en pas plus de 15 minutes. Pour cela, le réseau d'espaces publics doit être bien réfléchi en utilisant une zone tampon d'un rayon de 400m entre deux espaces.

Certains espaces publics existants ne sont pas bien entretenus et, par conséquent, il est conseillé à l'avenir de penser à la participation communautaire comme une solution à long terme pour l'amélioration des espaces publics et de la qualité de la vie sociale dans la ville. Un exercice similaire a été réalisé pour l'espace public de Bon Repos[3] utilisant Minecraft (jeu vidéo) dans le but d'engager les habitants en concevant de nouveau les zones du marché et de la station de bus.

3. Bon Repos, projet catalytique pour le développement urbain durable de Canaan.

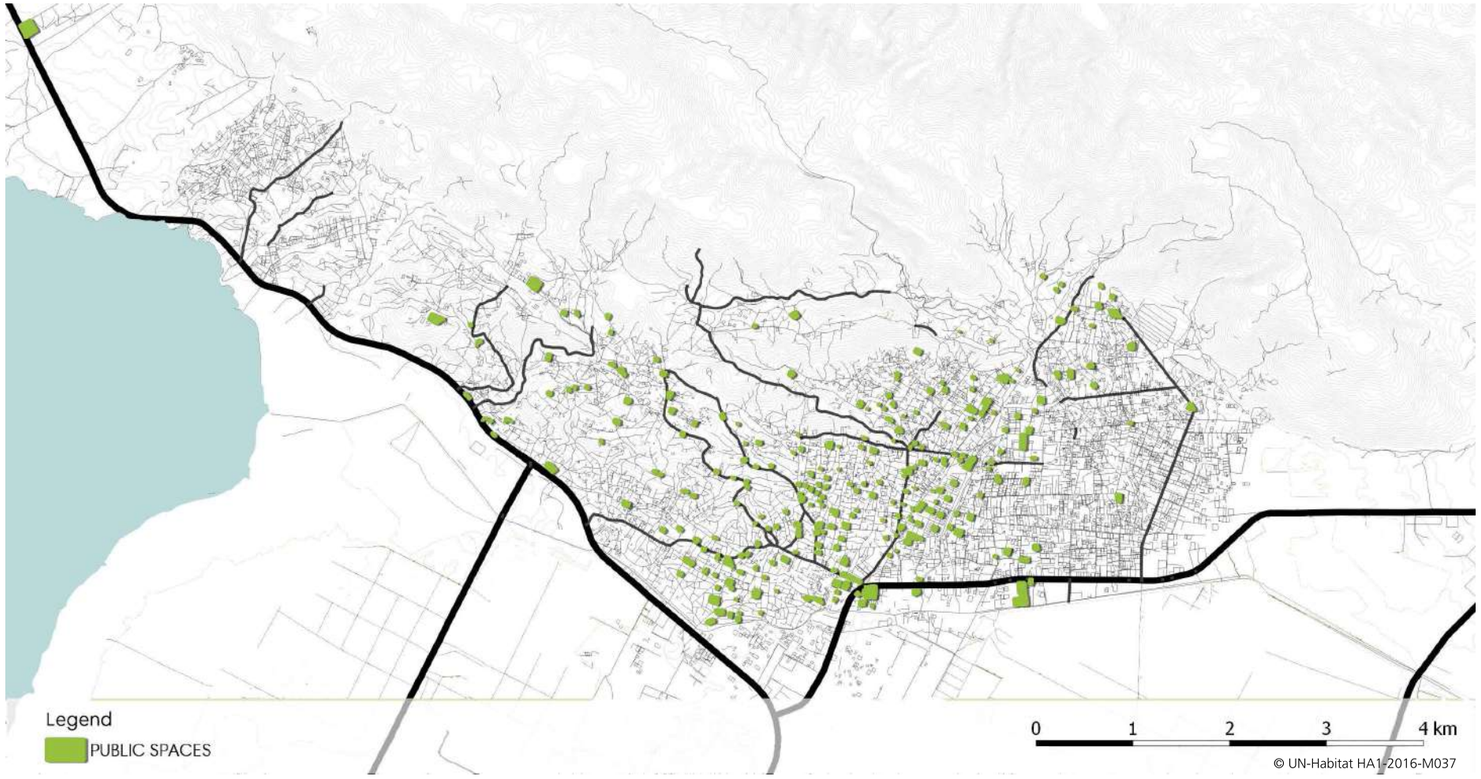


Fig.65: Espaces publics dans la zone étendue de Canaan

Fig.64: Marché ouvert

Fig.66: Parc

Fig.67: Terrain de sport

Structure urbaine existante

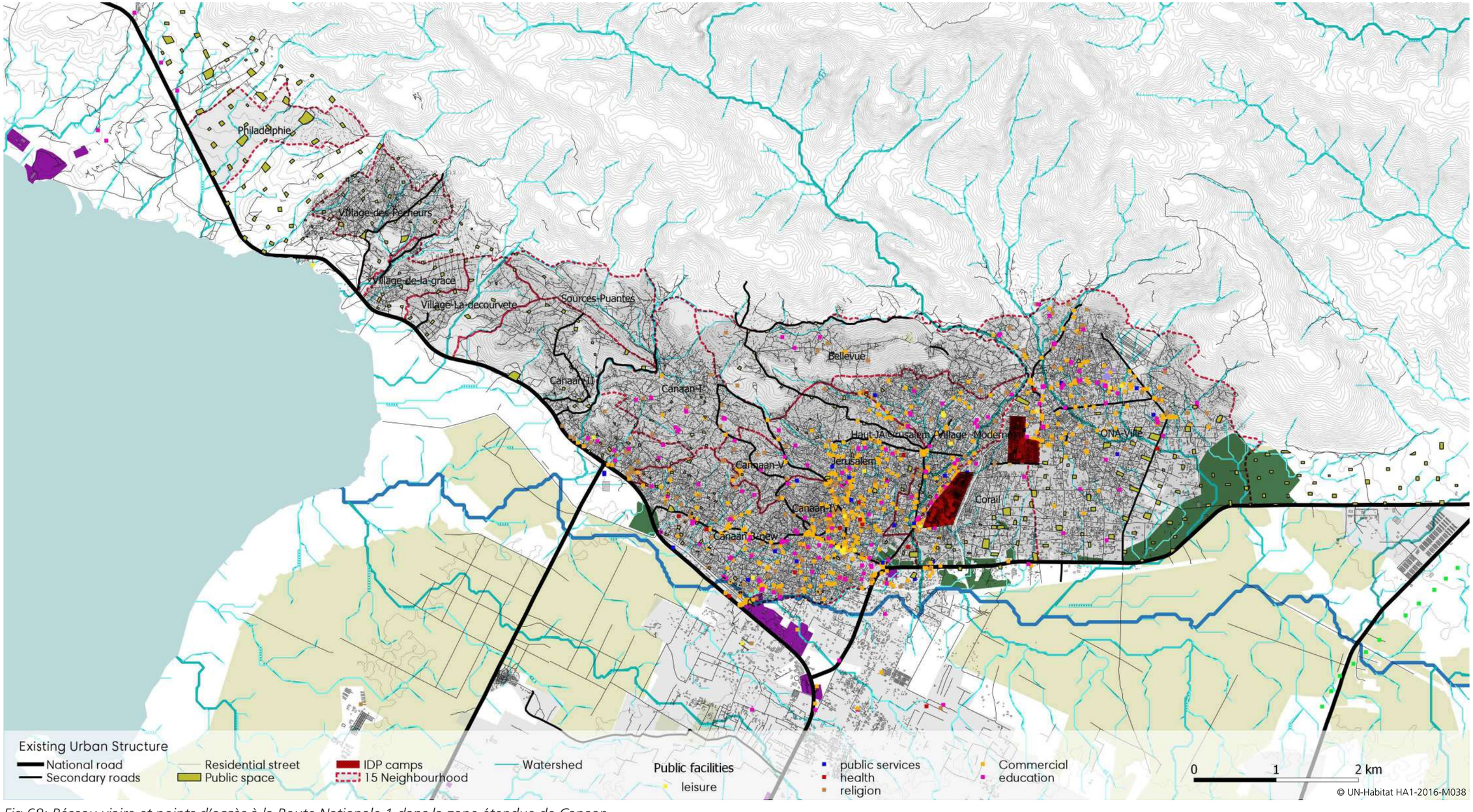


Fig.68: Réseau viaire et points d'accès à la Route Nationale 1 dans la zone étendue de Canaan.

6.7. INFRASTRUCTURES ET SERVICES PUBLICS

6.7.1. EAU ET ASSAINISSEMENT

Haïti fait face à des contraintes en termes d'assainissement et d'approvisionnement en eau. En 2012, seulement 64,8% des ménages avaient accès à l'eau et 31,3% à l'assainissement. Les installations d'eau et d'assainissement, tels que les points d'eau, latrines et autres se trouvent dispersées autour de la zone de Canaan mais n'en couvrent pas l'ensemble. Certains établissements ne disposent toujours pas d'accès à l'eau.

L'eau propre est rare et de nombreux quartiers n'y ont pas accès. Il y a des pompes manuelles dans les zones les plus basses de Canaan, Jérusalem et Ona-Ville. Ailleurs, les familles achètent l'eau des camions citernes. Certaines familles stockent l'eau de pluie. Il y a aussi un vaste réseau de kiosques à eau potable.

Canaan ne dispose pas de système de traitement des eaux usées et près de 37% des ménages ont des latrines à fausse recouvertes d'une dalle et 13% ont une toilette moderne à chasse d'eau avec fosse septique.

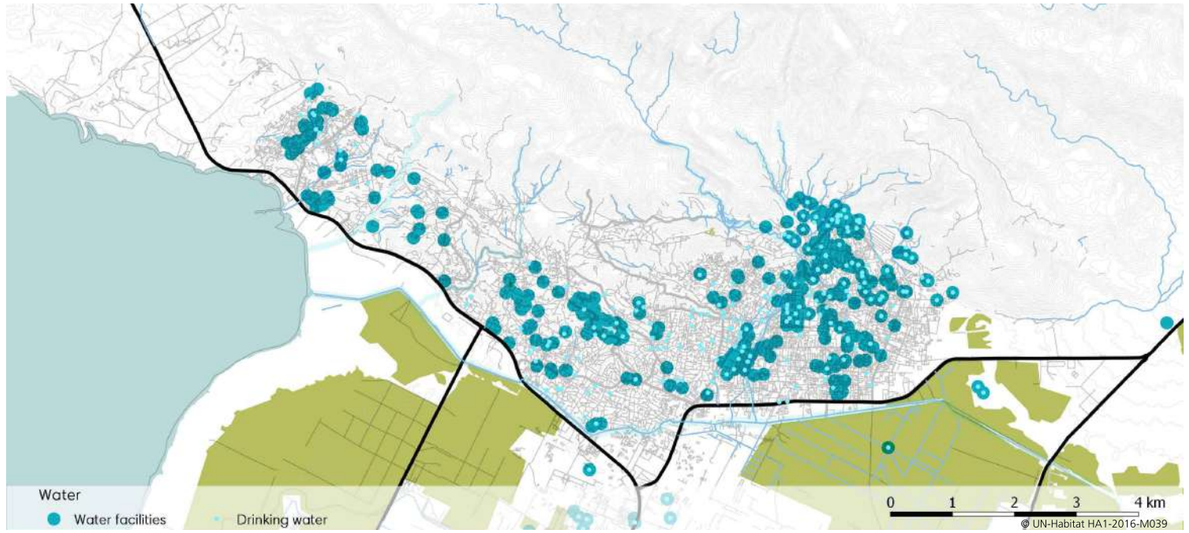


Fig.69: Provision d'eau dans la zone étendue de Canaan (Source: Open Street Map)

6.7.2. DRAINAGE

Un plan de drainage est nécessaire pour augmenter la sécurité et la qualité de vie de la population locale. Dans le cas de la zone de Canaan, il n'y a pas de plan de drainage adéquat autre que les cours d'eau naturels, qui entrent en conflit avec l'infrastructure routière à certains points de chevauchement, ce qui résulte, à plusieurs endroits, en des problèmes d'inondations.

Considérant la durabilité à long terme, une gestion en amont des bassins versants pourrait améliorer considérablement les caractéristiques actuelles de ruissellement des eaux et atténuer le problème des inondations.

Quant aux problèmes connexes aux inondations, un système de gestion des déchets solides devrait aller de pair avec le fonctionnement et l'entretien durables des systèmes de drainage et de leurs structures hydrauliques pour éviter tout risque de blocage.

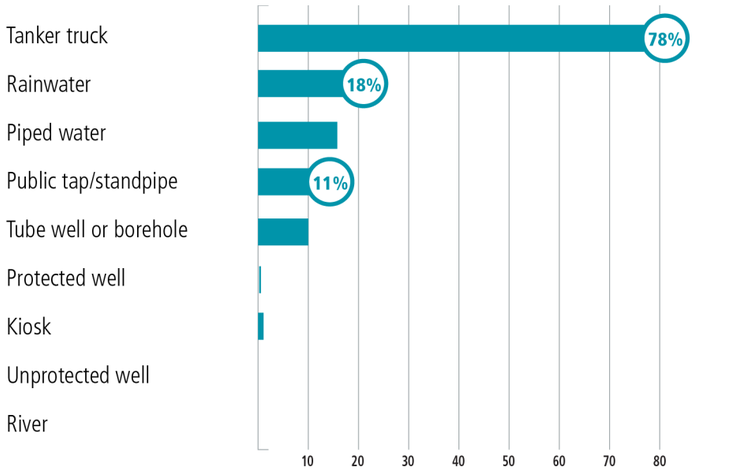


Fig.70: Accès à l'eau propre dans la zone étendue de Canaan. Data: ARC

6.7.3. CONNEXIONS ÉLECTRIQUES

En Haïti, seulement 12,5% de la population a accès à l'électricité (Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications; 2006).

La région souffre d'un déficit d'énergie électrique. Seuls les deux camps de Corail et certaines zones de Canaan III ont accès à l'énergie électrique. En outre, dans les camps de Corail, des générateurs et des panneaux solaires sont utilisés pour l'éclairage des rues.

Un nombre toujours croissant de réseaux électriques informels s'est mis en place à Canaan, couvrant une grande partie de la zone. Parfois, les communautés locales ont mis en place ces systèmes de manière collaborative, en rassemblant des fonds pour acheter les matériaux et payer la main-d'œuvre qualifiée nécessaire, ou bien en utilisant la communauté pour mettre en place les postes électriques. Ailleurs, les entrepreneurs privés ont construit des systèmes et vendent des connexions aux ménages.

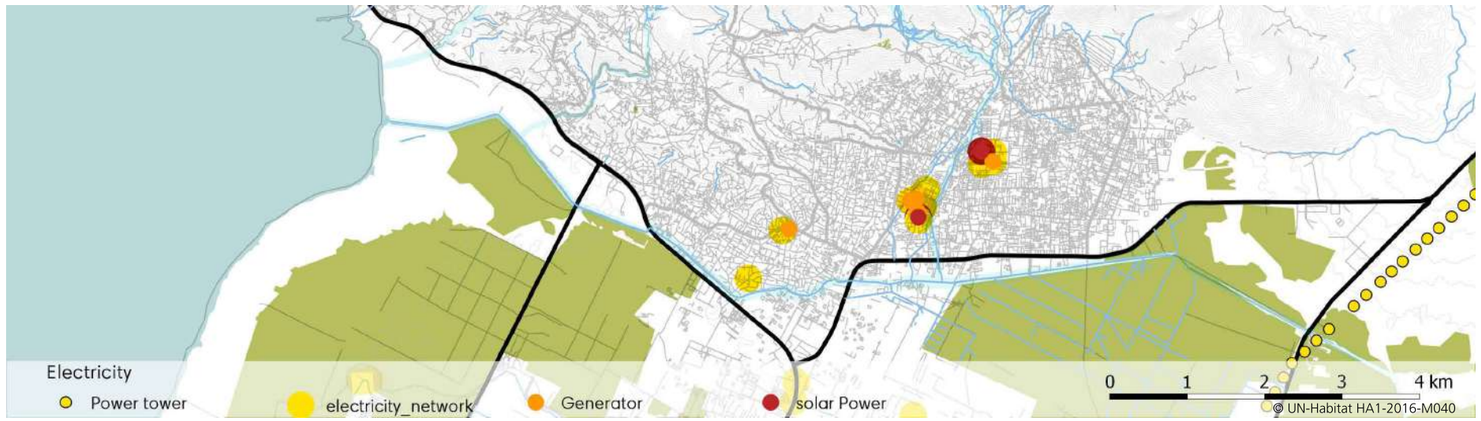


Fig.71: Accès formel à l'électricité (Source: Open Street Map)

6.7.4. TÉLÉCOMMUNICATION

Les services de télécommunication en Haïti incluent la radio, la télévision, la téléphonie fixe et mobile et l'Internet. Les infrastructures de télécommunications d'Haïti sont parmi les moins développées d'Amérique latine et des Caraïbes (2010) . Plus particulièrement, dans la zone de Canaan, le réseau de téléphone cellulaire est disponible, mais les lignes terrestres et l'Internet ne le sont pas.

Il existe aujourd'hui trois principaux fournisseurs d'accès l'Internet à haut débit en Haïti: Haïti Networking (ou Hainet), Multi-Link et Access Haïti. La plupart de ces entreprises fournissent Internet à Port-au-Prince et ses environs, mais n'atteignent pas efficacement les zones rurales.

6.7.5. ÉDUCATION

Dans l'ensemble, le niveau d'éducation est faible avec 5% d'analphabétisme. Le tremblement de terre de 2010 a aggravé la faiblesse du système éducatif en dévastant les infrastructures. Dans la zone de Canaan, nouvellement urbanisée, des installations d'enseignement supplémentaires devraient être mises en place pour couvrir les besoins des résidents.

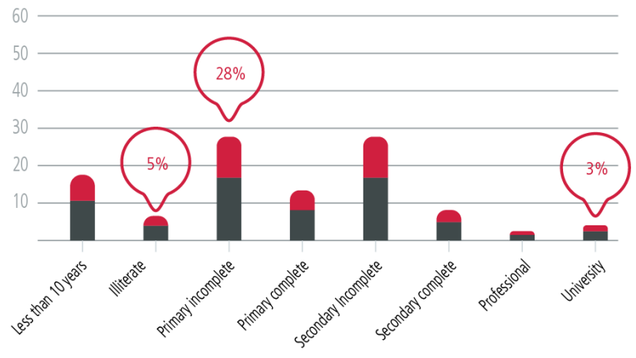


Fig.72: Niveau d'éducation global atteint par les ménages. Data: ARC

6.7.6. SANTÉ

Les établissements de santé ne sont pas nombreux dans la zone de Canaan. Ceux qui existent sont situés à Jérusalem et Canaan III. Lors d'un sondage visant à révéler quels établissements publics ou urbains les ménages aimeraient avoir accès dans leurs quartiers, la réponse la plus fréquemment citée était les centres de santé (59%) (Table 7).

Centres de santé	Quartier
61%	Canaan 1
52%	Canaan 2
39%	Canaan 3
58%	Canaan 4
59%	Canaan 5
47%	Sources Puantes
61%	Village Moderne
64%	Bellevue
64%	Jerusalem
60%	Corail Cesselesse
61%	Onaville
65%	Village-la-Découverte
62%	Village-Grâce-de-Dieu
75%	Village-des-Pêcheurs
59%	**Total (n=1847)**

Table 7. Établissement principal urbain / public dont les ménages voudraient avoir accès globalement et par quartier. Data: ARC

6.7.7. AUTRES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS

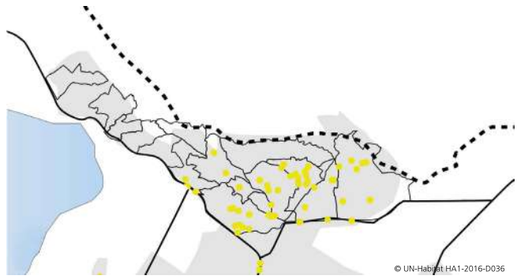
Les établissements publics de Canaan se trouvent concentrés dans Canaan IV, Canaan III et Corail. Les commerces sont situés le long des rues principales et des intersections. Les établissements religieux sont dispersés dans la région et presque tous les quartiers ont une église principale.

La partie nord-ouest de Canaan est dépourvue de services publics, en particulier dans la partie nord de Canaan II, Sources Puantes, Village-de-la-Découverte, Village-de-la-Grâce, Village-des-Pêcheurs et Philadelphie. Une prestation de services dans ces quartiers émergents et croissants est essentielle afin de couvrir les besoins des résidents.

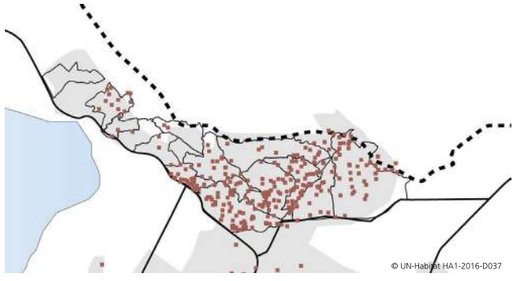
Les établissements publics doivent être facilement accessibles par tous et les habitants ne devraient pas avoir à parcourir de longues distances pour y parvenir. Cela va de pair avec l'établissement d'un bon réseau viaire facilitant l'accès aux services publics.

Pour identifier le manque de services et le nombre de services supplémentaires nécessaires, une zone tampon d'un rayon de 250m est utilisée; il est à noter que certains services nécessitent une zone tampon d'un rayon plus important (hôpital, écoles, etc.).

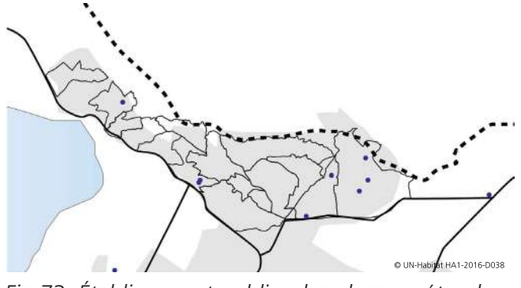
Loisir



Religieux



Services publiques



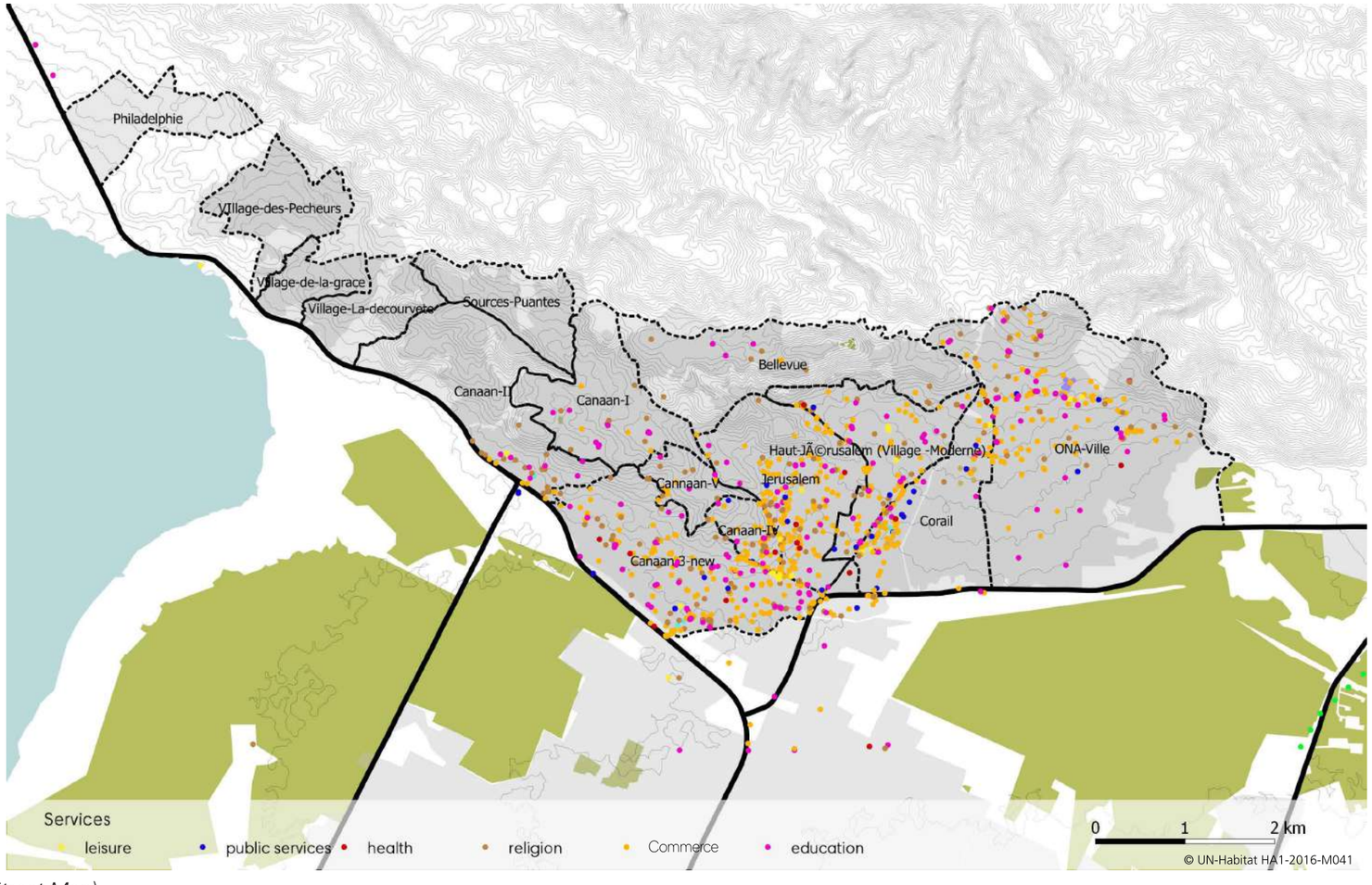


Fig.73: Établissement publics dans la zone étendue de Canaan (Source: Open Street Map)

6.8. ÉCONOMIE URBAINE

6.8.1. ÉCONOMIE SPATIALE ET MOYENS DE SUBSISTANCE

Canaan restant une cité dortoir dont l'économie en est à ses balbutiements, une grande partie de la population active subsiste grâce à l'économie externe. L'approvisionnement du secteur des services de Canaan provient principalement de l'extérieur de Canaan, y compris pour la vente au détail, la nourriture et les vêtements.

Mercy Corps estime que 30 à 50% de la population active se déplace chaque jour pour travailler à l'extérieur de Canaan, principalement en tap-tap. Un autre tiers de la population active travaille au niveau local, et les autres ont des emplois irréguliers ou sont au chômage[4]. Une enquête de 2014 dépeint une situation encore plus sombre, avec 73% d'un échantillon géographiquement stratifié ne travaillant pas, et 30% des ménages sans travailleur régulier[5].

La construction est le secteur fournissant actuellement le plus d'emplois dans Canaan, et a un fort potentiel de développement. La construction est aussi le secteur qui a le plus de liens avec la chaîne de valeur au sein de Canaan, y compris l'extraction de sable, de gravier, la fabrication de bloc de ciment, les quincailleries, et la main-d'œuvre spécialisée (maçons et contremaîtres, électriciens, plombiers, menuisiers et ouvriers de la métallurgie).

Les autres secteurs importants à Canaan sont la vente au détail, le transport et la mécanique. La table 8 montre la répartition du travail dans un échantillon de 174 personnes par Katelyn Leader (2014)[6].

Mercy Corps a noté que la croissance de la population à Canaan était initialement basée sur la déstabilisation résultant du tremblement de terre de 2010, mais de nos jours, les facteurs attirant la population commencent à être économiques[7]. Suggérant que les conditions économiques à Canaan s'améliorent, la croissance de la population, la demande en terres, la construction et les services de bases suivront le rythme de l'économie. De ce fait, apparier les interventions économiques avec un aménagement du territoire effectif sera critique pour le développement durable de la zone.

4. Duchier, J.C. (2016). Market Systems Analysis in Canaan Area: Understanding value chain potential and opportunities. [internal report for limited circulation]. Port-au-Prince: Mercy Corps.
5. Leader, K. (2014). Rapport de Stage Professionnel: Étude préliminaire sur la zone de Canaan & Jérusalem. Port-au-Prince: Ministère de la Planification et de la Coopération Externe.
6. Ibid. p. 29
7. Mercy Corps. (2016). Survey of Entrepreneurs in Canaan. [Draft report not for circulation]. Port-au-Prince: Mercy Corps.

Type de travail	*Hommes employés*	*Hommes sans emploi*	*Femmes - employées*	*Femmes sans emploi*	*Total employé*	*Total sans emploi*	**Total**
Commerce/business	24%	16%	83%	64%	42%	44%	**44%**
Masson, mécaniciens, charpentier, ferrailleur	32%	55%	0%	0%	22%	23%	**23%**
Usine ou travailleur dans un parc industriel	10%	2%	6%	3%	8%	3%	**5%**
Couturier	5%	4%	0%	4%	3%	4%	**4%**
Education (ex: professeur)	2%	6%	0%	4%	2%	5%	**4%**
Chauffeur, incluant moto taxi	7%	6%	0%	4%	5%	5%	**5%**
Ménage, travail domestique, cuisine	0%	0%	6%	6%	2%	3%	**3%**
Sécuritéy	2%	4%	0%	0%	2%	2%	**2%**
Sans emploi	0%	0%	0%	7%	0%	4%	**3%**
Autre	17%	6%	6%	7%	14%	7%	**9%**
Totaux	**23%**	**28%**	**10%**	**39%**	**33%**	**67%**	**100%**

Table 8. Métier exercé par genre (échantillon de 90 hommes et 84 femmes). (Source: Katelyn Leader 2014)

PROBLÈMES SOUS-JACENTS RÉPERCUTANT SUR LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE CANAAN

FINANCE

L'accès au financement est un obstacle à tous types d'activités économiques à Canaan. Pour financer les coûts de lancement de leurs entreprises, les entrepreneurs généralement vendent un bien important ou collectent de l'argent de leurs amis et famille. Canaan a une mauvaise réputation au sein des banques et des institutions de microfinance due aux non-paiements et aux intimidations subies par leur personnel. Ainsi, des améliorations sont nécessaires pour combler l'écart financier[8], à la fois du côté de la confiance des établissements de crédit, mais aussi de l'éducation financière des habitants de Canaan. L'exclusion financière à Canaan signifie que les petites entreprises et commerces sont incapables d'emprunter pour investir dans leurs lancements et leurs inventaires initiaux, et incapables d'accéder au crédit pour survivre aux fluctuations de l'entreprise et à ses cycles saisonniers; ainsi certaines entreprises font faillite dès leur première année[9].

L'accès au financement est également une contrainte dans le secteur de la construction, les fournisseurs de services ne pouvant pas payer l'équipement ni la formation, et les clients étant incapables de payer à l'avance les frais de construction. Cela se traduit par une construction lente et progressive avec de longues pauses entre la construction des fondations, des murs et du toit. En outre, la qualité des constructions est souvent compromise en raison de contraintes financières[10]. Si l'accès au financement était amélioré, le secteur de la construction à Canaan connaitrait un essor important.

Mercy Corps a lancé le programme «Association Villageoise d'Épargne et de Crédit», qui a déjà 18 groupes à Canaan, 3 agents formés et le potentiel de créer de nouveaux groupes. Chaque groupe peut contenir jusqu'à 30 membres, avec un total d'environ 400 participants à Canaan, l'association fait des prêts de 50à 2 500 gourdes à rembourser en 6, 9 ou 12 mois[11]. Bien que ces prêts soient trop petits pour financer la totalité des coûts de démarrage d'entreprise ou la construction de maisons, des initiatives comme celles-ci sont constituent un premier pas vers l'inclusion financière à Canaan.

8. Communication personnelle, J. Pearl (Mercy Corps), 11 Mai, 2016.
9. Mercy Corps. (2014). Mercy Corps Livelihood Assessment for Canaan. Port-au-Prince: Mercy Corps.
10. Habitat for Humanity. (2015). Value Chain Program Design for the Low Income Housing Construction Sector in Canaan and Onaville, Haiti.
11. Communication personnelle, J. Pearl and C. Dochier (Mercy Corps), 17 Mars, 2016

GESTION FONCIER

L'absence de registres fonciers clairs nuit à l'activité économique de Canaan. L'accès au financement est entravé puisque la terre ne peut pas servir de garantie à la dette. Mercy Corps l'a confirmé par des groupes de discussion, où a été mentionné que la crainte de ne pas répondre aux exigences bancaires liées à la preuve de résidence et au titre de propriété était un obstacle à candidater à l'obtention d'un prêt[12].

L'insécurité foncière est également une source importante de stress pour les communautés qui craignent que leurs maisons leur soient un jour enlevées. Sur une base journalière, les résidents comptent sur l'implication informelle de leur communauté, pouvant conduire à des luttes de pouvoir et possiblement à des épisodes de violence.

L'insécurité foncière peut être un obstacle à l'investissement à Canaan. Selon des économistes réputés, tels que Hernando de Soto, la formalisation des titres fonciers pourrait inciter davantage les investissements dans les maisons, les propriétés et la communauté, permettre l'accès aux services financiers et débloquer la création de valeur[13]. La qualité des constructions est un problème particulier à Canaan, et une préoccupation en raison des risques de tremblement de terre. Améliorer la sécurité foncière pourrait contribuer à inciter les propriétaires de investir le temps et les ressources nécessaires à une construire solide et sûre.

Malgré l'informalité des titres fonciers, la majorité des propriétaires fonciers à Canaan ont payé pour leurs terres et se considèrent comme propriétaires[14]. Certains ont même payé les municipalités locales pour obtenir une licence, un permis de construire, ou un certificat d'occupation[15]. La force des revendications informelles pour les terres intensifiera les conflits surgissant au fur et à mesure que les titres fonciers se formalisent dans la région. Un mécanisme résolvant équitablement ces différends sera donc nécessaire.

12. Mercy Corps. (2016). Survey of Entrepreneurs in Canaan. Port-au-Prince: Mercy Corps.
13. De Soto, H. (2003). The Mystery of Capital: Why capitalism triumphs in the West and fails elsewhere. New York: Basic Books.
14. Leader, K. (2014). Rapport de Stage Professionnel: Étude préliminaire sur la zone de Canaan & Jérusalem. Port-au-Prince: Ministère de la Planification et de la Coopération Externe.
15. Commentaires recueillit durant la seconde charrette de ONU-Habitat pour l'Initiative de Développement Urbain de Canaan

TRANSPORT

La mauvaise qualité des routes à Canaan est un obstacle majeur et représente un coût supplémentaire pour toute activité économique. Des enquêtes ont révélé que de nombreux résidents trouvent le coût du transport jusqu'à Port-au-Prince prohibitif, et les entrepreneurs classent la mauvaise qualité des routes parmi les plus grands obstacles à leur travail[16]. Les véhicules doivent circuler lentement sur des routes non pavées, ralentissant les activités du commerce et les transactions, tout en ajoutant des coûts d'entretien des véhicules. L'accès au nord est difficile, en particulier pendant la saison des pluies. Si l'accès été amélioré grâce à des routes et des ponts pavés, le développement de la partie nord de Canaan serait probablement stimulé.

UTILITAIRES ET SERVICES PUBLICS

Canaan souffre d'un manque général de services publics, laissant la voie libre aux connections illégales et aux arrangements informels. L'eau est un défi majeur, et a notamment été citée par les ménages comme leur préoccupation principale[17]. L'électricité est également un obstacle majeur. Des connexions informelles sont disponibles, coûtant environ 110 à 125 USD pour l'installation, sans coût mensuel autre que les réparations occasionnelles. Cependant, seulement 10 à 20% de la population dispose d'une connexion, fonctionnant seulement dans la soirée, avec des pannes fréquentes affectant continuellement les ménages et les entreprises[18]. Les entrepreneurs considèrent d'ailleurs l'absence d'accès à la technologie (ordinateurs et téléphones) comme un obstacle principal[19]. Lorsque l'électricité est disponible durant la journée, l'activité économique s'élance, en particulier dans la construction, ce qui peut se produire entre des périodes d'attente[20]. Même charger les téléphones portables peut être un processus coûteux et long, les fournisseurs vendant chaque charge pour 10 à 15 gourdes[21].

16. Leader (2014); Mercy Corps (2016a).
17. Leader (2014).
18. Ibid.; Mercy Corps (2016).
19. Mercy Corps (2016).
20. Communication personnelle, J. Pearl and C. Dochier (Mercy Corps), 17 Mars, 2016
21. Leader (2014).

COMPÉTENCES ET ÉDUCATION

Bien qu'il existe de nombreuses écoles à Canaan, il semble toujours y avoir un fossé éducatif. L'enseignement privé est cher (environ 112 USD par an), et les écoles publiques n'ont pas un bon contrôle de qualité[22]. Cependant, la majorité des propriétaires d'entreprises ont une éducation secondaire voire supérieure, et beaucoup ont reçu une formation professionnelle[23]. En dépit de cette formation, il y a encore un déficit de compétences dans le secteur de la construction, ainsi que dans les services aux entreprises, y compris le marketing et la comptabilité[24].

22. Ibid.
23. Mercy Corps (2016).
24. Habitat pour l'humanité (2015).

6.8.2. SECTEURS ÉCONOMIQUES DE CANAAN

CONSTRUCTION

Le secteur de la construction à Canaan a un fort potentiel puisque l'emploi est local, les liens avec la chaîne de valeur sont localisés et d'énormes possibilités d'expansion sont possibles si le rythme de développement s'accélère. Toutefois, le secteur est limité par l'informalité des avoirs fonciers et un manque d'accès au financement, comme indiqué précédemment. Son rythme progressif en plus d'un manque d'accès aux possibilités de commercialisation signifie que le secteur est confronté à des flux de revenu très variables puisque le travail s'arrête et reprend sans régularité[25].

Le manque de connaissances et le manque d'application des normes contribuent tous deux à des constructions de mauvaise qualité qui ne respectent pas les normes de sécurité. La fabrication de blocs de ciment et la construction des logements ne sont pas épargnées, laissant les habitants de Canaan exposés aux dangers environnementaux[26].

SERVICES COMMERCIAUX

Le secteur des services commerciaux fonctionne à Canaan, avec de nombreux entrepreneurs déclarant utiliser et payer pour le transport, la location d'équipement et les services de marketing. La formation, le coaching et certains services de commercialisation ont été utilisés à des tarifs subventionnés ou gratuitement. Chaque type de fournisseurs de services (consultants privés locaux, ONG, et institutions gouvernementales locales) couvre un tiers du marché. Malgré la présence d'une économie locale de services commerciaux, il existe encore des lacunes dans la prestation de services. Par exemple, au sein de la chaîne de valeur du secteur de la construction, les quincailleries et les fabricants de blocs de ciment n'ont pas de marketing adéquat, ni de planification et gestion financière. Les quincailleries offrent des lignes de crédit informelles, mais de manière limitée et inorganisée[27].

ALIMENTS

L'économie alimentaire locale est limitée par un certain nombre de facteurs. Bien que certains aient planté des jardins durant la saison des pluies, la pauvreté du sol, le climat sec, l'insuffisance d'accès fiable et peu coûteux à l'eau ainsi que la salinité des sources d'eau, représentent des contraintes au potentiel agricole de la région[28].

Les vendeurs de produits de boulangerie et de fruits sont soumis aux difficultés du commerce dans la région telles que, l'insécurité foncière, les intrants coûteux (en partie dû au coût du transport), le manque d'accès au financement et la vulnérabilité aux cycles économiques, le manque d'accès aux communications et à la technologie, et des services commerciaux tels que le marketing et la comptabilité[29] sous-développés.

POTENTIEL POUR DE NOUVEAUX SECTEURS

Mercy Corps a conduit une analyse de la chaîne de valeur dans la zone et a identifié les secteurs prometteurs ; l'analyse conclut que la gestion des déchets solides, les services publics, et l'élevage font partis des secteurs les plus prometteurs. Celui de l'élevage est déjà opérationnel à Canaan, mais présente un potentiel d'amélioration par le biais d'un meilleur accès à l'eau et aux zones de pâturage. Le secteur de la gestion des déchets solides est prometteur car la demande existe déjà, seuls les agents de propreté urbaine sont le lien manquant entre la demande et les filières de recyclage déjà établies. Les services publics représentent également un domaine où la demande est existante et où Global Communities et les sociétés nationales de services publics peuvent se développer[30].

25. Ibid.
26. Ibid., Groupe URD. (2012). "Reconstruction et environnement dans la région métropolitaine de Port-au-Prince : Cas de Canaan ou la naissance d'un quartier ex-nihilo." Port-au-Prince: Groupe URD.

27. Habitat pour l'humanité (2015).

28. Leader (2014).
29. Ibid., Mercy Corps (2014).

30. Jean-Christophe Duchier. (2016). "Market Systems Analysis in Canaan Area: Understanding value chain potential and opportunities." Port-au-Prince: Mercy Corps.

6.8.3. GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

Différents investissements ont eu lieu dans la zone nord de Canaan, comme l'usine de traitement d'eau de la DINEPA, la Cité Olympique, la plaque tournante de transport de Bon Repos, les camps situés dans Corail, le Village Lumane Casimir voisin conçu comme un projet de location de logements pour les résidents aux revenus moyens voire moyens-élevés, le moulin de farine de blé, le port Lafiteau et enfin l'usine de ciment CINA.

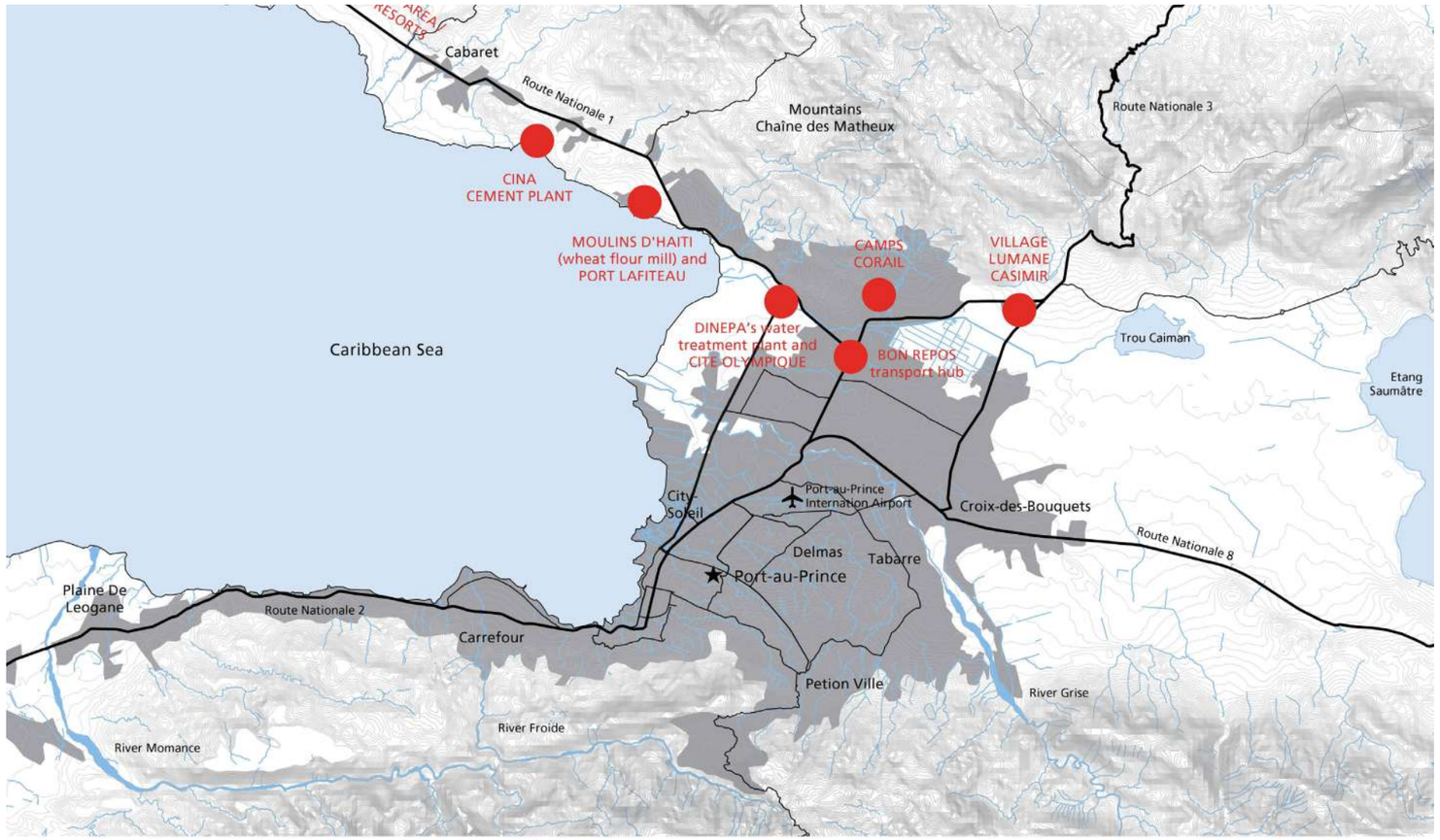


Fig.74: Investissements principaux dans la zone étendue de Canaan

Fig.75: Plaque tournante de transport de Bon Repos

Fig.76: Camp Corail à Haïti. Source: Yves Perrier

Fig.77: Cimenterie CINA. Source: http://flashhaiti.com/

6.9. DYNAMIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Les résidents de Canaan, dont beaucoup proviennent de situations socio-économiques pauvres, ont des besoins divers. La structure nodale de chaque quartier assure qu'à chaque centre ces besoins peuvent être satisfaits. Les activités commerciales sont encouragées mais pas restreintes aux disponibilités de plaques tournantes de transports. Ces services sont également nécessaires à l'intérieur des zones résidentielles pour créer un usage mixte, la structure en «centre décomposé» encourageant une densité plus élevée au niveau des intersections, et une densité commerciale progressivement plus faible vers l'intérieur des quartiers. Les établissements coopératifs sont encouragés à réaffirmer les valeurs de la communauté afin qu'ils ne soient pas seulement de simples lieux d'achat et de vente de biens et de services. Cette économie basée sur les services, bien que secondaire aux centres de commerce, est considérée toute aussi importante pour le développement socio-économique des quartiers de Canaan. Les centres de services sociaux tels que les auto-écoles doivent être facilement accessibles. Les résidents de la communauté ayant un emploi ne seront pas en mesure de prendre des congés pour assister à une formation dans Port-au-Prince, de sorte que de tels services doivent être introduits de manière préemptive. D'autres centres communautaires pour le développement socio-économique / activités d'autonomisation doivent être localisés de manière à assurer l'égalité des chances de ceux qui habitent dans des zones variées en terme de densité de population. Les écoles devraient garder une possibilité d'extension de leurs services pour inclure des centres d'éducation pour adultes et des établissements de formation professionnelle. Pour cette raison, de nombreux centres d'apprentissage sont placés stratégiquement à proximité des installations de loisirs, avec des terres supplémentaires pour l'expansion si nécessaire.

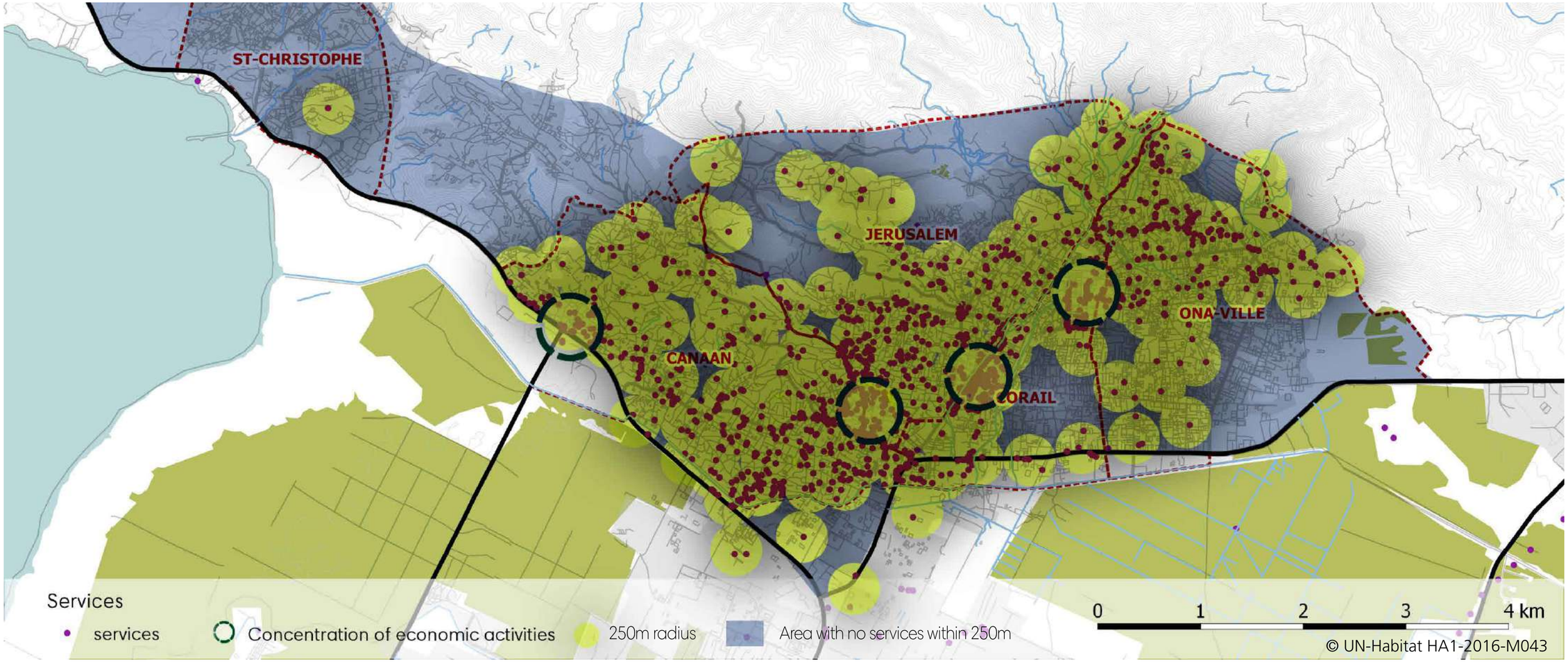


Fig.78: Dynamiques socio-économiques dans la zone nord de Port-au-Prince

6.10. RÉGIME FONCIER

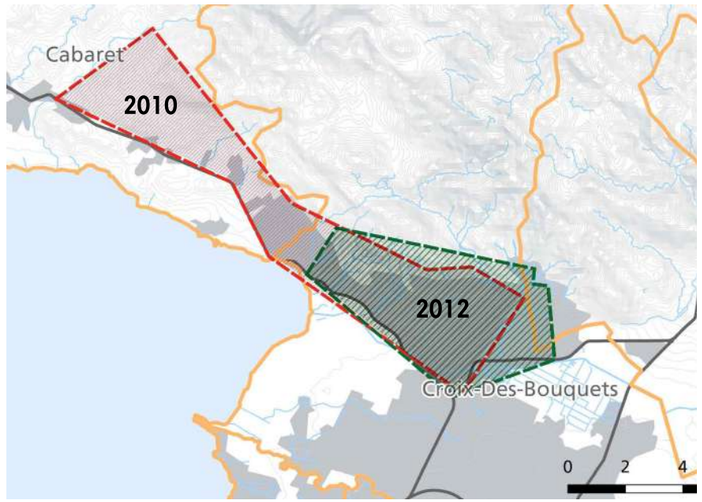


Fig.79: Communes et utilité publique dans la zone métropolitaine nord de Port-au-Prince et Canaan.

Après le tremblement de terre de 2010 et la déclaration d'utilité publique d'une grande partie de la zone au nord de la Route Nationale 1 et la route reliant la Route Nationale 3, deux limites différentes pour la déclaration d'utilité publique ont été établies, d'abord en 2010 puis en 2012. Depuis lors, la région s'est étendue rapidement, ayant une population estimée à 200 000 habitants en 2016.

La ville de Port-au-Prince s'est étendue vers le nord le long de la Route Nationale 1 et 3. En conséquence, des zones telles que Marin, Santo, Monpeau et Bon Repos sont devenues parties intégrantes des dynamiques métropolitaines et sont maintenant des zones à faible densité où la croissance a lieu.

Après que la deuxième limite de la zone d'utilité publique ait été créée en 2012, la région a connu une croissance vers le nord-ouest, en allant au-delà des limites précédemment établies.

AVERTISSEMENT:

Dans ce document, l'analyse est une vaste étude de la région du Nord, incluant aussi des terres en dehors de la limite publique de 2012. Une négociation concernant ces terres avec les propriétaires privés doit avoir lieu.

6.11. GOUVERNANCE URBAINE

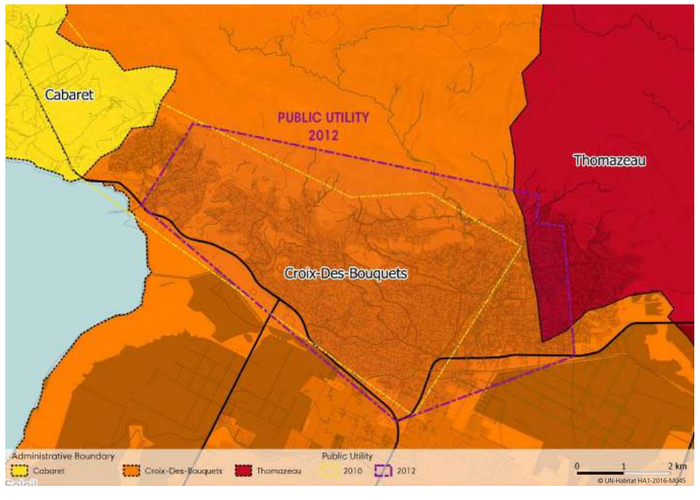


Fig.80: Utilité Publique à l'intérieur des frontières administratives

Canaan est principalement peuplé de familles déplacées qui se sont installées après le séisme dévastateur de 2010 sur une partie précédemment inexploitée de trois sections communales de Croix-des-Bouquets, et sur une section communale chacune dans les communes voisines de Cabaret et Thomazeau. L'emplacement stratégique de Canaan au carrefour de la Route Nationale 1, Route 9 et de la route reliant la route nationale 3, en fait une zone clé pour débloquer le potentiel du corridor nord en créant une structure urbaine plus compacte, connectée et socialement intégrée pouvant favoriser un développement urbain durable pour le nord de la région métropolitaine.

Il est donc nécessaire de reconnaître l'existence de Canaan et de planifier à l'avance pour répondre à la croissance projetée, comme une partie importante de la stratégie métropolitaine.

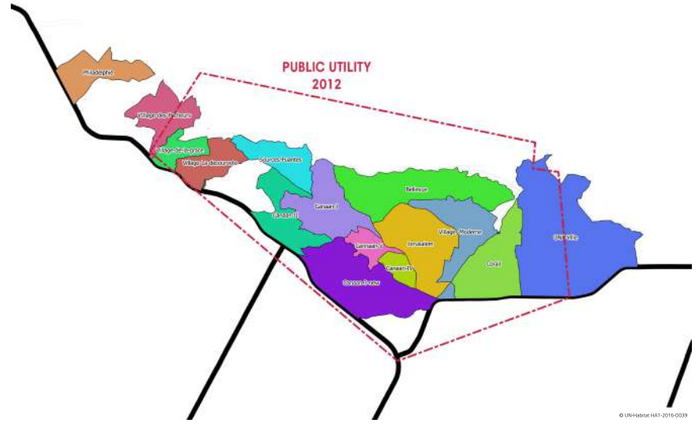


Fig.81: Les quinze quartiers de la zone d'étude

Aires	Quartier	Population
Canaan	Canaan 1	13.779
	Canaan 2	12.098
	Canaan 3	22.413
	Canaan 4	19.860
	Canaan 5	21.119
	Sources Puantes	2.989
	Village Moderne	24.578
	Bellevue	12.916
	Jerusalem	21.624
	Corail Cesselesse	16.753
	Onaville	22.663
	Village-la-Découverte	3.979
	Village-Grâce-de-Dieu	4.861
	Village-des-Pêcheurs	8.756
Population Totale de Canaan		208.387

Table 9. Distribution de la population dans les quinze quartiers

7. DIAGNOSTIC

La croissance urbaine rapide et l'échelle des problèmes et des défis exhortent à fournir un plan directeur pour Canaan afin d'en assurer le développement durable. Même si quelques problèmes seront difficiles à résoudre, il est indispensable de mettre des efforts sur la fourniture d'une structure concentrée où des stratégies précises et des lignes directrices seront bien définies. Après tout, la planification urbaine, qui est un engagement continu avec les besoins et les exigences de la ville, devrait assurer un équilibre entre un environnement sain et la croissance.
Une ville bien planifiée pourra réduire l'exposition du tissu urbain aux aléas environnementaux, assurera l'accessibilité à des nouveaux secteurs économiques et améliora l'inclusion sociale et la qualité de vie.

7.1. PRINCIPAUX DÉFIS ET CONTRAINTES :

Les contraintes présentées dans la section suivante découlent des analyses conduites dans les chapitres précédents. Afin de répondre à ces contraintes, il est essentiel de conduire des mesures i qui se traduisent en un plan directeur guidant la croissance urbaine de la ville. Le plan sera aussi orienté par des investissements d'infrastructure qui contribueront à une ville plus connectée et compacte. Les priorités à court, moyen et long terme ont la même importance puisqu'ils mènent, ensemble, à une urbanisation durable. En l'absence de lignes directrices et de mécanismes de mise en oeuvre, les développements privés devraient contribuer au domaine public dans une certaine mesure, par exemple à travers la prestation des services dans les quartiers.

Les principaux défis et contraintes sont énumérés ci-dessous:

A - L'URBANISATION INCONTRÔLÉE

Afin de garantir une urbanisation durable, Haïti se doit d'accueillir sa croissance urbaine d'une manière subtile sans entraves. Si jamais elle n'arrive pas à suivre le rythme rapide de la croissance, cela conduira à des problèmes économiques, sociaux et environnementaux comme la congestion, les risques d'inondations et la ségrégation sociale.

B - LA CONNECTIVITÉ

Le réseau viaire de Canaan doit être amélioré afin de répondre à la demande de la croissance urbaine prévue. La topographie et la morphologie du terrain assez compliquées dans certaines zones limitent les connections routières. Les rues secondaires sont les plus répandues avec une majorité d'impasses. La mobilité dépend principalement des routes nationales RN1 et RN3.

La fourniture d'un maillage de réseau routier bien étudié incluant une bonne hiérarchie de rues pourra éventuellement réduire toute congestion et promouvoir la connectivité.

C - LE MANQUE DE SERVICES DE BASE

Pour avoir une ville prospère, il est primordial d'assurer l'accès aux services de base comme l'eau potable et l'énergie, les services environnementaux d'assainissement liquide et solide (collecte et traitement des déchets) et autres. Ces services apparaissent également indispensables pour accéder à un habitat sain et décent. Canaan n'est pas bien desservi par les services de base, et donc connecter la ville en pleine croissance avec ces services aidera à lutter contre la pauvreté.

Alors que l'approvisionnement de la population en eau est faible, quelques points d'eau sont dispersés à travers les quartiers. Toutefois, l'assainissement reste le parent pauvre et des mesures devraient donc être prises pour surmonter ces difficultés.

D - L'ACCÈS AUX ÉTABLISSEMENTS ET AUX ESPACES PUBLICS

Il n'existe que peu d'espaces publics dans les quinze quartiers de Canaan. Généralement, ils ne sont pas bien entretenus et, par conséquent, sous-utilisés.

Comme l'espace public est un élément vital des villes prospères, il est donc nécessaire d'accroitre leurs nombres et de les rendre accessibles.

De même, l'accès aux établissements publics, comme les centres d'enseignement et de santé et les centres communautaires, est essentiel. L'éducation par exemple joue un rôle majeur dans la réduction de la pauvreté et des inégalités. Toutefois, il est toujours conseillé de réserver certains terrains pour l'extension des facilités existantes et pour la construction de nouveaux établissements.

E - LA CONFRONTATION À DES PROBLÈMES ENVIRONNEMENTAUX

Les tremblements de terre, les ouragans, les inondations et les érosions sont des catastrophes environnementales qu'Haïti doit régulièrement confronter. Le pays a des ressources et des capacités limitées pour faire face à ces risques, qui ont un lourd impact sur l'infrastructure, la qualité de la construction et la fourniture de services de base.

Afin de limiter et réduire les interférences avec le développement urbain, il est impératif d'éviter et idéalement de prévenir les risques environnementaux. La mise en œuvre de mesures visant à gérer les risques naturels, incluant des mesures de mitigation et d'adaptation, est ainsi importante.

F - LA PROBLÉMATIQUE FONCIÈRE

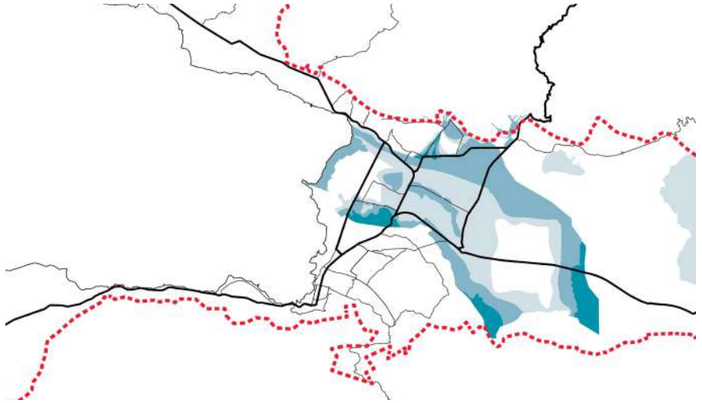
L'absence d'une bonne gestion foncière est considérée comme un obstacle majeur en Haïti. Le régime foncier est important pour les interventions et les projets de développement. Le manque de documents fonciers peut induire une mauvaise gestion des territoires, une dégradation environnementale et risque de compromettre l'activité économique. Une compréhension fine des situations foncières est alors exigée afin d'organiser les actions à mener.

CONCLUSION

Les problèmes cités exigent des mesures immédiates afin de résoudre les défis liés à la croissance continue et à l'urbanisation rapide de Canaan. Dans la section qui suit, des recommandations pragmatiques, fondées sur l'analyse effectuée, sont formulées et cela en vue d'améliorer la situation existante et d'assurer un développement durable.

7.2. LES RECOMMANDATIONS PROPOSÉES

1
PRÉVENIR LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX



La mise en œuvre des stratégies de prévention contre les menaces environnementales est essentielle pour renforcer la résilience. Plusieurs mesures peuvent être prises pour faire face aux différents types d'aléas environnementaux :

A- Les inondations :

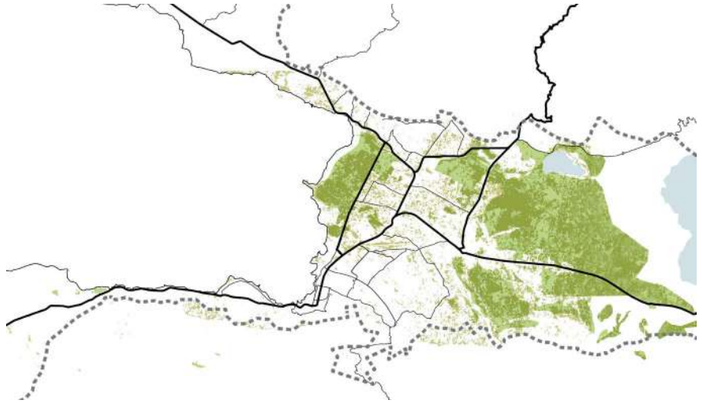
- Des zones protectrices ou zones tampons des deux côtés des ravines pourront minimiser les interférences avec les alentours bâtis.
- La limitation de l'urbanisation en zone inondable en définissant les zones exposées aux risques comme zones non constructibles.
- En ce qui concerne les constructions existantes dans des zones à risque, des mesures et activités d'adaptation du bâti peuvent permettre de réduire leur vulnérabilité.
- Dans les zones particulièrement exposées, il peut être nécessaire de recourir à la délocalisation des bâtis et des activités les plus menacés.
- La création de bassins de rétention et de ralentissement des crues.

B- L'érosion :

- Le couvert végétal est une protection naturelle du sol contre l'érosion qui aide à diminuer la force érosive de l'eau, à absorber l'eau par les racines et à stabiliser les sols.
- Planification des nouvelles interventions en évitant les zones sensibles.
- Délimiter les zones abruptes comme des zones à haute risques non constructibles.

Afin d'établir une urbanisation durable, il est d'une importance capitale et considéré comme obligatoire de lutter pour l'atténuation des risques environnementaux.

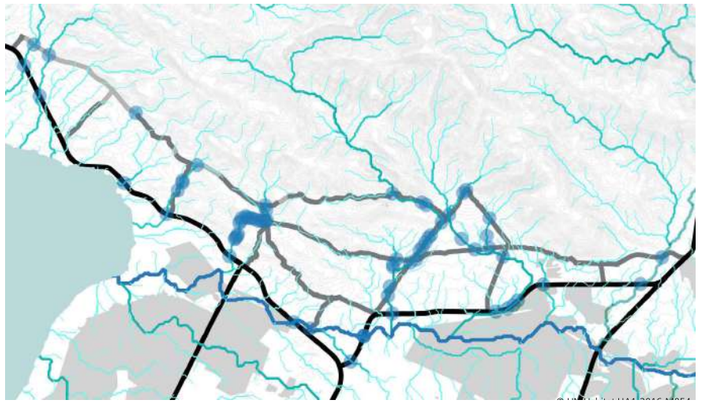
2
PRÉSERVER LES TERRES AGRICOLES



Les terres agricoles doivent être considérées comme un atout plutôt que comme une contrainte limitant la croissance urbaine. Le rôle et la contribution de l'agriculture semble primordial ; c'est un élément vital dans le cadre du développement économique local en Haïti. Toutefois, la valeur des terres agricoles va au-delà de critères économiques, en contribuant à la singularité d'une communauté et en fournissant des repères dans l'espace. De même, ils améliorent la qualité de vie et créent des bénéfices écologiques comme le maintien de la biodiversité, le renouvellement des nappes phréatiques, et la contribution à la qualité de l'air.

Ces espaces naturels devraient aussi être protégés pour des raisons fiscales ; de manière générale, les terres agricoles sont sources d'aménités qui augmentent les valeurs des propriétés et les revenus.

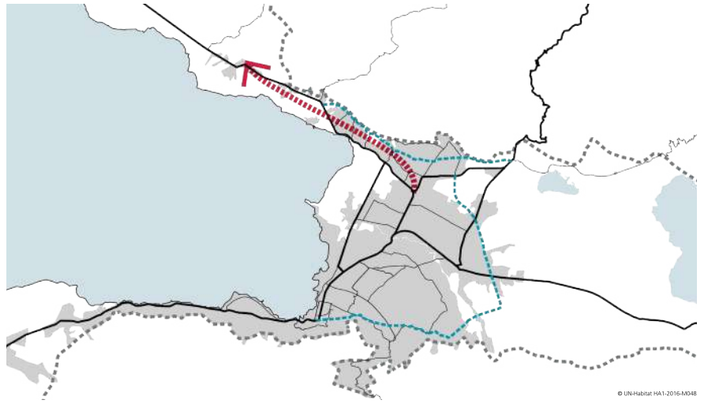
3
ÉLABORER DES STRATÉGIES DE GESTION DE L'EAU



L'approvisionnement de la population en eau est faible, quelques points d'eau se trouvent dispersés dans les quartiers mais ne sont pas suffisants. Idéalement, la planification de la gestion de l'eau cherchera à allouer l'eau équitablement pour satisfaire tous les usages et les demandes ; agriculture, domestique et industriel.

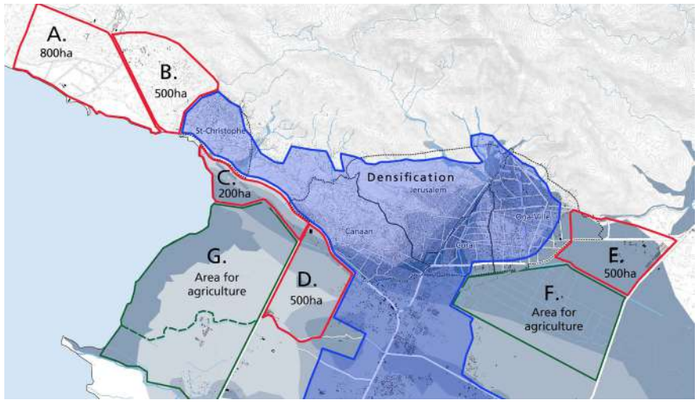
La topographie de la zone Nord de Port-au-Prince et la présence des ravines croisant le secteur rend la gestion de l'eau nécessaire pour réduire les risques et les dégâts aux infrastructures. Aussi, la gestion d'eau vise à assainir les eaux usées. C'est donc important d'avoir un système de drainage fonctionnel qui contribuera à la sécurité de l'environnement et assurera la résilience aux évènements liés à l'eau.

4
ORIENTER LA DIRECTION DE LA CROISSANCE



Il est conseillé d'orienter la direction de la croissance métropolitaine et de décentraliser une partie de la population des quartiers d'affaires des villes. La croissance dirigée dans un sens est préférée à une croissance dans plusieurs sens. Cela aidera à cibler et à focaliser l'étude de planification, plutôt que de l'étendre à une plus grande échelle. Suite aux analyses, et parmi les quatre directions de croissance de la métropole, celle du Nord-Ouest est la plus adéquate. Cela est dû au fait qu'il y a plus de terrains à urbaniser qui n'interfèrent pas avec les terres agricoles dans cette direction. Le choix de la direction de l'extension urbaine doit prendre en considération les contraintes environnementales présentes. Vu que les directions Sud-Est et Nord-Est se confrontent avec des problèmes d'inondations, la croissance de la métropole est alors définie dans un seul sens, le Nord-Ouest.

5
ENCOURAGER LA DENSIFICATION ET PLANIFIER L'EXTENSION



La densification d'une zone est la solution clé pour répondre à la demande d'une population croissante dans une région où les contraintes physiques sont tangibles. La densification limitera l'étalement urbain et augmentera l'accessibilité aux services de la ville. Toutefois, la densification seule n'est pas capable d'accommoder la croissance des 15 prochaines années. Pour cela, la planification d'un plan d'extension est impérative. Sept régions vacantes ou semi-vacantes sont identifiées et prises en compte pour l'extension.

A: 800 Ha : situé hors limite de l'utilité publique

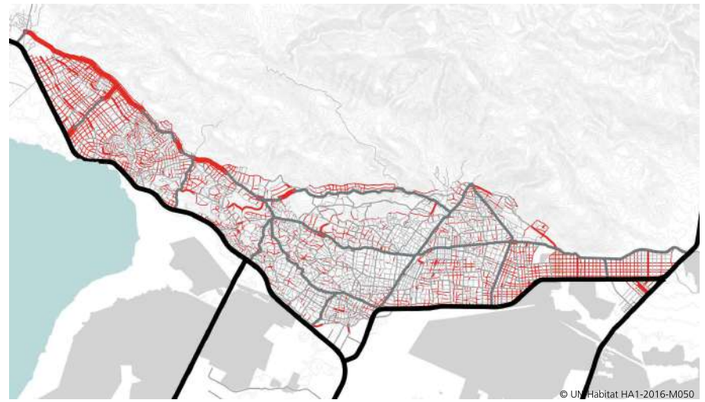
B: 550 Ha : situé hors limite de l'utilité publique, les pentes au nord sont peu abruptes, la région sud est adéquate pour le développement.

C: 200 Ha : rencontre des aléas environnementaux ; haut risque d'inondation.

D et E: 500 Ha : situé hors limite de l'utilité publique et rencontre des aléas environnementaux ; haut risque d'inondation.

F et G: Terres agricoles à préserver.

6
AMÉLIORER LE RÉSEAU VIAIRE

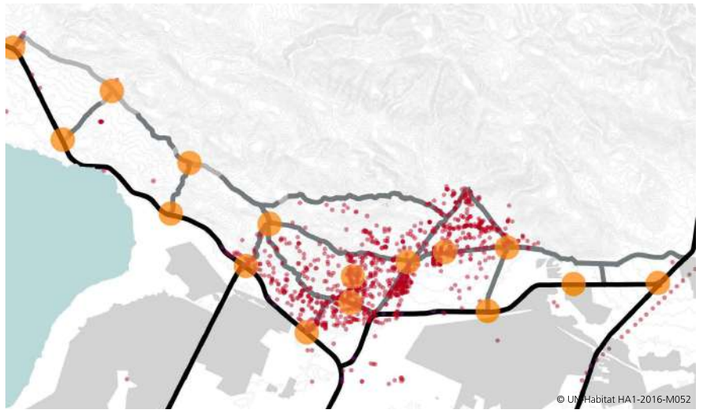


Une planification durable repose sur la fourniture d'un espace suffisant pour les rues et un réseau viaire efficace. L'absence et la discontinuité du réseau viaire à l'intérieur de la zone nord de Port-au-Prince est évidente et doit donc être améliorée en restructurant le maillage. Ceci assurera une meilleure mobilité, accessibilité et connectivité dans la zone.

Une grille bien planifiée empêcherait également les impasses actuelles, soulagerait les charges de trafic sur certaines routes et réduirait la congestion. Une quantité limitée mais bien planifiée de routes principales et secondaires libérera la pression causée par la croissance rapide. L'établissement d'un réseau de rues avec une certaine hiérarchie contribuerait également aux opportunités d'emploi, car ceci facilitera le déplacement.

Quatre types de rues seront proposés, les routes nationales, les routes artérielles, les routes principales et les rues secondaires.

7
ASSURER UNE BONNE RÉPARTITION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

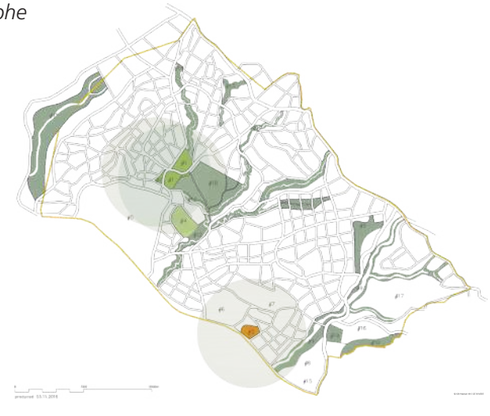


Comme les commerces se trouvent concentrés dans une seule région, au centre de Canaan, la recommandation sera de les décentraliser pour qu'ils soient accessibles à tous. A présent, la majorité des emplois se trouve à Port-au-Prince ce qui force les habitants à se déplacer. Une répartition équitable des services économiques est essentielle pour un développement durable. Afin de promouvoir des opportunités d'emploi, il sera conseillé de placer des centres économiques le long des routes principales.

L'emplacement de ces activités doit être renforcé par des infrastructures de transports efficaces puisque la population active cherche généralement la proximité géographique et la facilité de circulation et de déplacement.

8
PROPOSER UN SYSTÈME D'ESPACES PUBLICS

St.Christophe



Les espaces publics sont un élément clé des villes prospères car ils contribuent à bâtir l'essence de la communauté, à renforcer l'engagement civique, et à faciliter le capital social et le développement économique. L'espace public, s'il est utilisé en permanence comme un bien public, peut mener à de meilleurs environnements qui sont sains, sûrs et bien entretenus faisant de la ville un endroit plus attrayant pour vivre et travailler.

Selon les principes d'ONU-Habitat, chaque habitant de la ville devrait avoir au moins un type d'espace public situé à une distance de 400 mètres du logement. La planification urbaine à Canaan doit prendre en considération les vides poches à des fins d'usage public.

Un seul espace public n'est pas capable de créer un impact sur une ville, il est donc conseillé d'avoir un réseau vert interconnecté, à travers une bonne hiérarchie des voies urbaines, pour créer un impact important.

Une stratégie de participation communautaire pourrait constituer une solution à long terme pour l'amélioration des espaces publics et la qualité de la vie sociale dans la ville.

9
PROMOUVOIR L'USAGE MIXTE

Onaville

Les différents usages de sols à Canaan sont monofonctionnels. Les zones résidentielles, les commerces et les facilités publiques sont situés dans des zones séparées. La recommandation proposée met l'accent sur une nouvelle forme urbaine durable (forme, densité et usage des terres) qui réduit la surexploitation des ressources naturelles, favorise la viabilité économique, la qualité de vie, la qualité de l'environnement et l'équité sociale. L'espace urbain compacte vise à accroître la densité de population des zones bâties et résidentielles; à intensifier les activités économiques, sociales et culturelles urbaines.

Une approche holistique du développement urbain reliant les diverses dimensions de la vie urbaine, sociale, économique, environnementale, politique et culturelle est alors encouragée. L'accent est mis sur le lien entre les aspects spatiaux du développement urbain et les différentes dimensions déjà mentionnées, en particulier pour atteindre à la fois l'usage mixte et la mixité sociale.

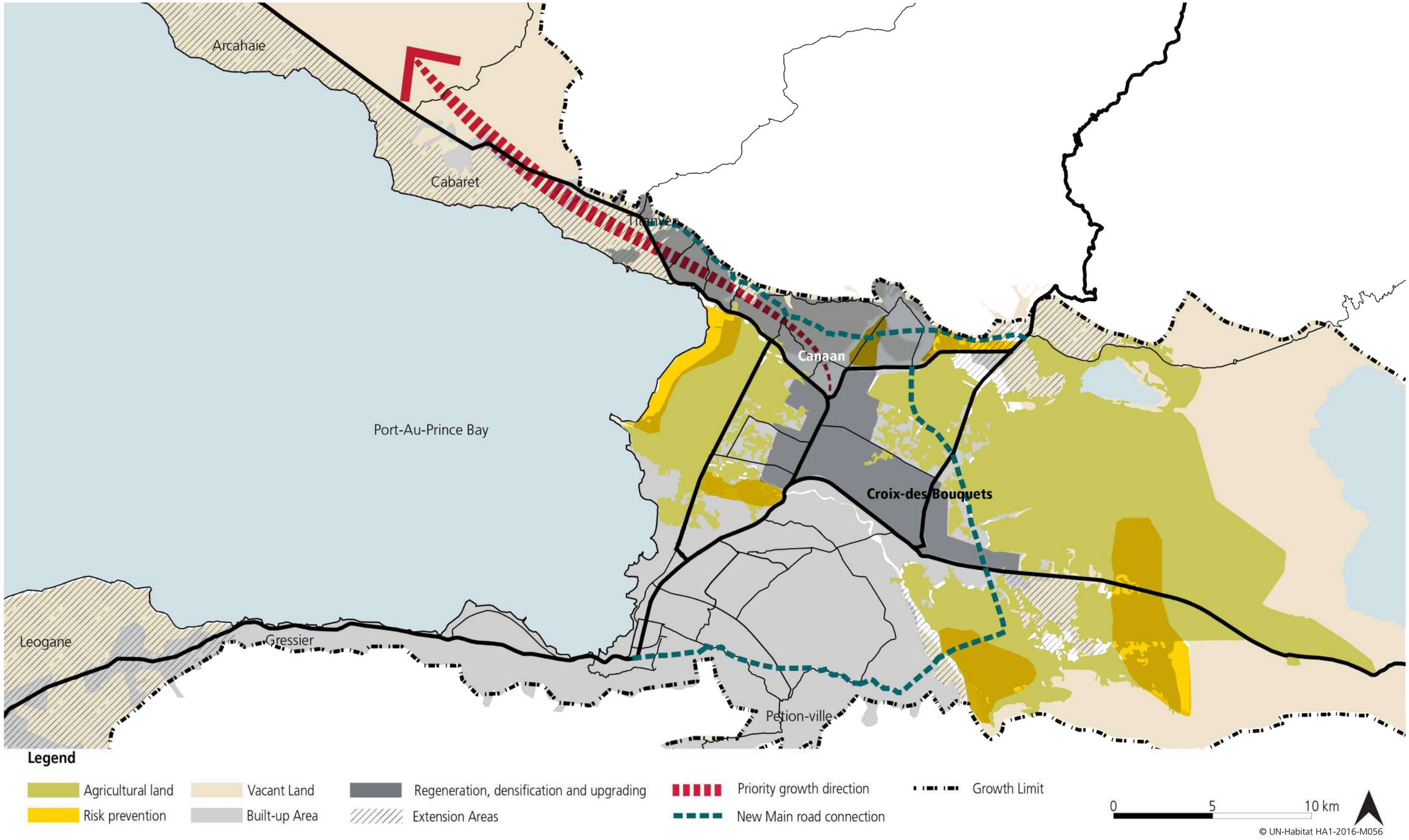


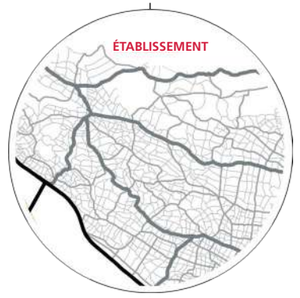
Fig.82: Recommandations pour la zone métropolitaine

8. MARCHE A SUIVRE

L'initiative de développement urbain - Analyse Complète et Diagnostic est un rapport qui soutient l'argument du cadre stratégique de développement à l'échelle métropolitaine et le plan de la structure urbaine à l'échelle de la zone large de Canaan. Une série de recommandations et de propositions sera livrée dans les documents suivants.

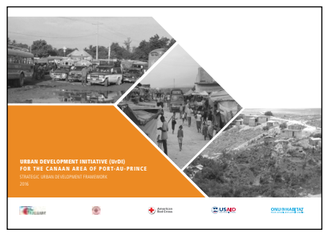
INITIATIVE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN URDI

INITIATIVE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN URDI
ANALYSE ET DIAGNOSTIC EXHAUSTIFS



Diagnostic

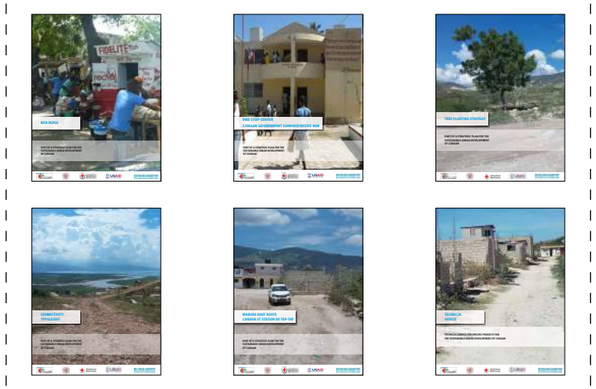
CADRE STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT



PLAN DE STRUCTURE URBAINE

MÉTHODOLOGIE DE LA PLANIFICATION DES QUARTIERS

PROJETS CATALYTIQUES



L'INITIATIVE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

L'Initiative de Développement Urbain est une approche holistique qui relève de différentes strates d'études se situant à plusieurs niveaux. Elle a été développée grâce à la collaboration entre des acteurs internationaux et des acteurs locaux sous la supervision et l'accompagnement de l'Unité de Construction de Logements et des Bâtiments Publics (UCLBP). Les ressources financières et humaines fournies par la Croix-Rouge Américaine (CRA), l'Agence des Etats Unis pour le Developpement International (USAID), la Croix-Rouge haïtienne et l'équipe pays d'ONU-Habitat en Haïti ont joué un rôle déterminant dans le développement du projet ainsi que dans la mobilisation des différents groupes communautaires engagés dans les exercices de planification.

A travers une série d'ateliers, le projet a rassemblé des participants du gouvernement national, des autorités municipales, des représentants d'organisations internationales et locales, du milieu universitaire, des groupes communautaires et des experts en planification pour discuter les trois composantes clés de l'urbanisation durable dans la reconstruction d'Haïti.

UCLBP
UNITÉ DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS ET DE BÂTIMENTS PUBLICS

CROIX-ROUGE HAITIENNE

American Red Cross

USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

ONU-HABITAT
POUR UN MEILLEUR AVENIR URBAIN