



**INITIATIVE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (URDI)
POUR LA ZONE DE CANAAN, PORT-AU-PRINCE**
CADRE STRATEGIQUE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN
2016



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 van den Berg, Javier Torner, Niina Rinne, Christelle Lahoud

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;

Contribution Spéciale: Urban Law Fordham University

Design et graphisme: Christelle Lahoud, Niina Rinne.

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.unhabitat.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 AREA, PORT-AU-PRINCE
CADRE STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN



LISTE DES FIGURES

Fig.1: Recommandation de structure urbaine avec centres d'activité principaux, secondaires et tertiaires	11
Fig.2: Incidence de la pauvreté et nombre de pauvres dans les zones métropolitaine, urbaine et rurale. Données Banque Mondiale.	15
Fig.3: L'agriculture urbaine comme moyen de promouvoir le développement économique et la sécurité alimentaire	17
Fig.4: Installation de panneaux photovoltaïques autonome comme approche alternative pour augmenter l'accès à l'électricité	24
Fig.5: Structure polycentrique - (Leman, 2011-Ortiz, 2015)	25
Fig.6: Vision intégrée pour la zone nord de Port-au-Prince	26
Fig.7: Organigramme de visualisation des actions prioritaires à entreprendre pour le développement économique	37
Fig.8: Préservation et amélioration des zones agricoles et écologiquement diverses	40
Fig.9: Préservation et amélioration des zones agricoles et écologiquement diverses	41
Fig.10: Zones de chevauchement aux intersections entre les cours d'eau et l'infrastructure routière	42
Fig.11: Potentiel solaire. Haïti	43
Fig.12: Potentiel éolien. Haïti	43
Fig.13: Composition des déchets en Haïti. Source: "Haiti Waste-to-Energy Opportunity Analysis." Laboratoire national des énergies renouvelables, Novembre, 2010.	49
Fig.14: Connectivité pour NMT (services de transport non-motorisé	52
Fig.15: Aménagement de la station de bus de Bon Repos (gauche), et aménagement du marché (droite) par l'intervention de Minecraft	55
Fig.16: Illustration des manifestations possible de l'espace public dans les zones non-aedificandi. © ONU-Habitat	55
Fig.17: Zone métropolitaine et Port-au-Prince en 2015 et croissance attendue jusqu'à 2035	57
Fig.18: Dynamiques métropolitaines de déplacement. © ONU-Habitat	57
Fig.19: Différentes échelles de travail dans l'Initiative	57
Fig.20: Système proposé de zones urbaine, péri-urbaine, et agricole	59
Fig.21: Connectivité améliorée de la zone nord de PaP	59
Fig.22: Routes existantes et tissu de la ville pour améliorer la connectivité. © ONU-Habitat	60
Fig.23: Définition des zones urbaines principales configurant le système des centralités. © ONU-Habitat	62
Fig.25: Développement en remplissage et densification des modèles urbains existants. © ONU-Habitat	63
Fig.24: Densification et intensification des usages le long des corridors principaux. © ONU-Habitat	63
Fig.26: Définition des zones non-aedificandi et limites de la croissance. © ONU-Habitat	64
Fig.27: Extension planifiée de la zone nord de Port-au-Prince. © ONU-Habitat	65

LISTE DES TABLES

Table 1. Accès aux services de base. Adapté de Singh, Raju Jan et Mary Barton-Dock. 2015. Haïti: Vers une nouvelle narrative. Diagnostic systématique du Pays. Washington, DC: Banque Mondiale	15
Table 2. Fréquence régionale et impact des catastrophes naturelles, Données: Banque Mondiale. Adapté de Singh, Raju Jan et Mary Barton-Dock. 2015. Haïti: Vers une nouvelle narrative. Diagnostic Systématique du pays. Washington, DC: Banque Mondiale	19
Table 3. Nord de Canaan, cohabitation de deux réalités urbaines	29
Table 4. Distribution de la population par quartier, Canaan	30
Table 5. Champs d'expertise partagés entre les ministères sectoriels, autorités municipales et locales	31
Table 6. Fiche descriptive sur les provisions légales existantes du Conseil de Développement Municipal (CDC) et identification des tables rondes de quartier de Canaan	32
Table 7. Objectifs, partenaires d'implémentation, projets catalytiques, timing et gestion	39
Table 8. Besoins et coûts d'énergie projetés en installations solaires et éoliennes dans la zone nord de Port-au-Prince	43
Table 9. Analyse des coûts et avantages pour chaque option de solution rapide dans l'approvisionnement en eau - SOURCE: HYDROC Consult	47
Table 10. Cadre d'analyse et de diagnostic	58
Table 11. Stratégies d'implémentation: Objectifs, partenaires d'implémentation, projets catalytiques, timing et gestion	66

TABLE DES MATIÈRES

CADRE STRATEGIQUE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN	1	6.6. ÉDUCATION	53
VISION POUR LE CADRE STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN	8	6.7. ESPACE PUBLIC	55
COMPACITÉ	9	7. AMÉLIORER LA QUALITÉ DES CONSTRUCTIONS	56
ACCESSIBLE	9	8. CADRE SPATIAL DE DÉVELOPPEMENT	57
SOCIALEMENT INCLUSIF	9	PIED DE PAGE	67
RÉSILIENT	9	RÉFÉRENCES	67
ÉCONOMIQUEMENT VIBRANT	9		
QUALITÉ DE VIE	9		
COORDINATION INSTITUTIONNELLE	9		
1. COMPACITÉ	10		
2. ACCESSIBLE	12		
3. SOCIALEMENT INCLUSIF	14		
4. RÉSILIENT	18		
5. ÉCONOMIQUEMENT VIBRANT	21		
6. QUALITÉ DE VIE	23		
7. COORDINATION INSTITUTIONNELLE	25		
VISION INTÉGRÉE	26		
STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT	28		
1. RENFORCER LA GOUVERNANCE LOCALE	29		
2. RÉGULARISER LE FONCIER	36		
3. DÉVELOPPER L'ÉCONOMIE	40		
4. PLANIFICATION ET GESTION URBAINE	41		
5. ENVIRONNEMENT ET GESTION DES RISQUES	41		
6. RENFORCER LES SERVICES PUBLICS	46		
6.1. EAU POTABLE	46		
6.2. ASSAINISSEMENT	47		
6.3. DÉCHETS SOLIDES	49		
6.4. SANTÉ	50		
6.5. MOBILITÉ ET TRANSPORT	51		

VISION POUR LE CADRE STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN



Vision 2040: "Dans 20 ans, la zone nord de Port-au-Prince, ou Canaan Nord représente une zone de développement clé, deviendra un nouveau pôle de développement urbain compacte, accessible, socialement inclusif, résilient et économiquement vibrant et où ses habitants auront accès à une bonne qualité de vie fournie par une administration coordonnée"

Dans la série de charrettes et de rencontres qui ont eu lieu conformément à l'Initiative de Développement Urbain (UrDI), la vision de la région nord de Port-au-Prince a été largement débattue et discutée. Ce processus a réuni les différentes perspectives d'avenir et les aspirations de la région à la fois des décideurs et des populations touchées. Divers points de vue du gouvernement national, des municipalités, des professionnels engagés dans l'urbanisme, des acteurs du secteur privé, des universitaires, des groupes communautaires et des résidents ont été rassemblés et une discussion commune en a été déduite.

Grâce aux interventions, présentations, ateliers et commentaires des différentes parties prenantes, le plan englobe une grande variété de visions reflétant les défis locaux et la diversité de la population qui habite déjà la région.

Dans les visions des différents acteurs, la zone nord de Port-au-Prince est présentée comme un système d'environnements urbain, périurbain et rural interdépendants avec les caractéristiques suivantes:

COMPACTÉ

ACCESSIBLE

SOCIALEMENT INCLUSIF

RÉSILIENT

**ÉCONOMIQUEMENT
VIBRANT**

QUALITÉ DE VIE

COORDONNÉ

COMPACITÉ

La zone nord de Port-au-Prince devrait être développée en tenant compte des principes de densité et de proximité. Compte tenu de l'espace limité pour le développement, les zones urbanisées de la région nord de Port-au-Prince devraient augmenter le nombre de résidents par km² ainsi que la proximité des logements et des installations, favoriser une prestation de services plus financièrement réalisable et bénéficier des économies de l'agglomération.

ACCESSIBLE

Pour développer durablement la région nord de Port-au-Prince, il faut donner la priorité à la connectivité de la zone pour permettre une circulation adéquate des personnes et des biens et pour assurer l'accès à l'emploi, au logement et aux services.

SOCIALEMENT INCLUSIF

Le développement de la zone nord de Port-au-Prince doit permettre aux différents groupes sociaux et économiques de vivre ensemble et de profiter des opportunités économiques et sociales offertes dans la région.

RÉSILIENT

Le développement de la zone nord de Port-au-Prince devrait inclure des stratégies d'adaptation et de mitigation pour améliorer la résilience de la zone contre les risques associés aux catastrophes naturelles.

ÉCONOMIQUEMENT VIBRANT

Le développement territorial et urbain planifié s'adressera à la population locale en assurant la création d'une infrastructure sociale et physique solide qui favorise les opportunités économiques pour les résidents et les investisseurs dans la région. Les activités économiques existantes doivent être soutenues et promues afin de créer une zone nord capable de débloquer le potentiel économique de l'agriculture, de l'industrie, de la logistique, du commerce, de la construction, du tourisme et des services.

QUALITÉ DE VIE

Le développement urbain devrait non seulement fournir des services, des installations, des logements et des possibilités d'emploi, mais aussi générer une zone de qualité urbaine qui attire les résidents et les entreprises en raison de la prolifération des espaces publics, des espaces verts, des zones récréatives, des marchés et des plaques tournantes de transport.

COORDINATION INSTITUTIONNELLE

Le travail conjoint et la coordination du gouvernement national, des municipalités et des organisations communautaires doivent être en place pour fournir des solutions de développement urbain à long terme et durables, avec des rôles et des responsabilités clairement délimités pour les différentes parties prenantes.

Au cours de la première et de la deuxième charrette, ces sept axes structurants de la vision ont été abordés et développés séparément dans le cadre de groupes de travail, ce qui a permis d'élaborer plus en détail les priorités qui en découlent et qui sont décrites ultérieurement dans les pages suivantes.



1. COMPACITÉ

Une zone compacte au nord de Port-au-Prince offre plusieurs avantages, notamment la possibilité de localiser des maisons et des emplois plus proches les uns des autres. Les résidents n'ont pas besoin de parcourir de longues distances pour se rendre au travail ou accéder à des services de santé ou d'éducation, car ils peuvent trouver des services secondaires à proximité de leur domicile. Cette vision de la compacité implique et exige une hiérarchie claire des centres d'activités principales, secondaires et tertiaires fournissant des services aux résidents selon l'échelle, l'emplacement et le rôle au sein du réseau des établissements.

CONTEXTE

La zone nord de Port-au-Prince est composée d'un système de centres urbains, de quartiers centraux et de quartiers, périurbains et ruraux. Ces établissements principaux et secondaires sont reliés par l'infrastructure et les services et, selon leur hiérarchie interne, fournissent des services plus ou moins spécialisés aux résidents.

À l'échelle métropolitaine, la ville de Port-au-Prince constitue le centre principal où les résidents trouvent des emplois et des services en forte concentration tels que l'administration gouvernementale, les sièges sociaux nationaux des commerces, et les entreprises logistiques internationales. Les centres secondaires sont Croix-des-Bouquets et Cabaret, qui fournissent aujourd'hui la plupart des services administratifs pour les résidents de cette région en plus de la région métropolitaine. Les centres tertiaires fournissent des services de santé, des services de loisirs, des commerces, des emplois et des logements à la population. Bien qu'ils ne soient pas aussi clairement définis, le développement de ces centres pour offrir de nouveaux services aux résidents est crucial pour créer un développement urbain plus compact qui élimine la nécessité de parcourir de longues distances pour accéder aux services. Les centres tertiaires de la région sont Bon Repos, Onaville, Corail, Canaan, Bellevue, Philadelphie, Jérusalem, St. Christophe, Titanyen, Lafito, Aubry et Dechapelle.

Tel qu'expliqué dans le document d'analyse et de diagnostic, la zone nord de Port-au-Prince présente les problématiques suivantes concernant la compacité:

- » Topographie et hydrologie complexes réduisant les terrains disponibles et adéquats pour le développement urbain ;
- » Couverture insuffisante des services de base et de l'espace public dans les zones consolidées et absence de réserve foncière pour la fourniture des services de base et de l'espace public dans les nouvelles zones en développement ;
- » Étalement généralisé et consommation de terres agricoles ;
- » Les questions foncières et de propriété réduisent la disponibilité des terres et la transparence du marché.

RECOMMANDATIONS

Afin de relever ces défis, le Cadre Stratégique de Développement Urbain actuel propose une série de stratégies d'implémentation développées dans la dernière partie du document. Dans ce sens, il est essentiel de **promouvoir une planification spatiale ordonnée** et d'améliorer la **proximité et la connectivité des centres urbains et des centralités** pour assurer la création d'un réseau de centres résidentiels, commerciaux et d'emplois qui peuvent entraîner la création d'une agglomération et la spécialisation des activités.

Le schéma de réseau urbain proposé repose sur la répartition des besoins et des services, afin de décentraliser les grands centres urbains et de déduire une partie de leurs activités et de leurs installations dans de petites zones centrales. La recommandation consiste en un réseau à petite échelle de centres d'un rayon d'impact d'environ 0,5 km comprenant des services de base, un autre réseau de centres moyens avec des installations à plus grande échelle et un rayon d'impact d'environ 2 km et des centres métropolitains avec un rayon d'impact de 5 km avec des services tels que des institutions gouvernementales. En gérant ces trois échelles, de multiples réseaux connectés répondent aux besoins des différentes populations selon l'échelle des services dont ils ont besoin.

Les nouveaux centres proposés seront situés dans des zones où la prolifération des activités est déjà très forte. Plus précisément, beaucoup de ces zones sont situées à la convergence des routes, dans et autour des marchés de rue, des écoles, des bâtiments administratifs, des hôpitaux, etc. Comme décrit, faciliter la connectivité à différentes échelles permet à la population d'assouvir leurs besoins tout en réduisant leur impact environnemental.

La provision existante de routes, de rues et d'espaces publics, d'infrastructures d'eau et d'électricité adéquats ainsi que d'une densité suffisante de logements abordables constituent les paramètres permettant de déterminer l'emplacement des centres d'activités, qui devraient être encouragés et intensifiés. Dans la plupart des cas, ces centres apparaissent à l'intersection des routes principales existantes ou le long des rues principales et, par conséquent, l'existence de certaines zones devrait définir où ces centres seront augmentés.

La densification devrait avoir lieu le long des principaux axes du réseau routier et dans les zones urbaines existantes à faible densité. Des autres recommandation clé sont la mise en place d'un mécanisme de gestion urbaine de la zone et l'élaboration des plans sur UrDI à travers d'un processus participatif conduisant à son appropriation par l'ensemble d'acteurs impliqués.

Principales recommandations proposées:

- » Promotion d'une planification spatiale ordonnée, efficace et participative
- » Identification, promotion et création de centralités urbaines existantes et nouvelles
- » Densification le long des principaux corridors urbains
- » Densification des zones urbaines existantes à l'intérieur de la région métropolitaine de Port-au-Prince
- » Limitation et contrôle de l'expansion urbaine
- » Planifier les zones d'extension de la ville pour fournir suffisamment de terres pour la croissance urbaine formelle
- » Réserver des terres pour un réseau d'espaces publics pour équilibrer la densification estimée de la zone
- » Promouvoir l'terrain à usage mixte par l'occupation des sols

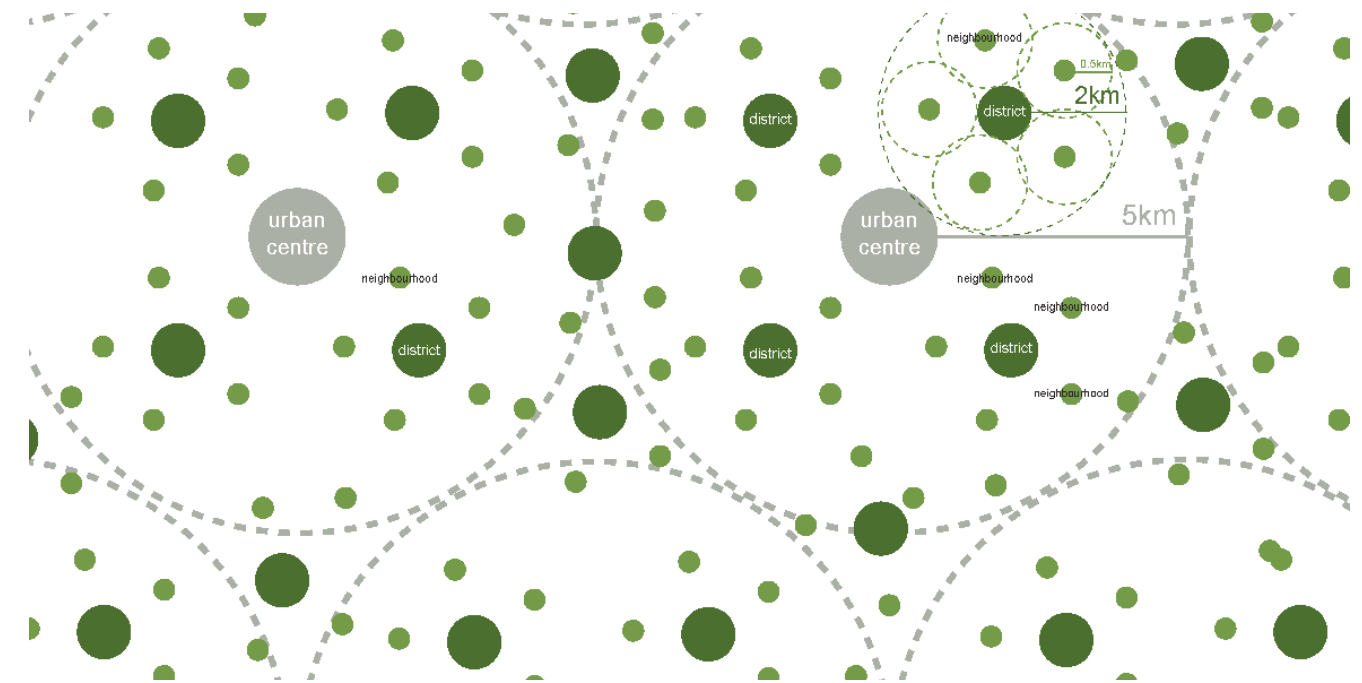


Fig. 1: Recommandation de structure urbaine avec centres d'activité principaux, secondaires et tertiaires



2. ACCESSIBLE

Une zone accessible au nord de PaP permet aux résidents de se rendre au travail ou d'accéder aux services pour entrer dans la région par différents moyens de transport abordable et d'éviter le trafic. Les infrastructures routières adéquates favorisent les déplacements multimodaux et l'utilisation de multiples itinéraires alternatifs dans le cadre urbain. Il relie également les centres urbains principaux, secondaires et tertiaires aux zones rurales et productives. En fournissant des transports publics articulés au moyen de centres de transport situés dans des zones compactes d'usage mixte à proximité d'espaces publics de qualité, la population peut facilement trouver un logement suffisant dans la zone ou pour un trajet quotidien sans passer plus de 30 minutes ni 10% de leur salaire.

CONTEXTE

La région métropolitaine de Port-au-Prince, présentée dans le document d'analyse et de diagnostic, croît actuellement dans quatre directions principales. Celle avec le meilleur emplacement et le plus grand potentiel de développement est la direction du nord-ouest. Afin d'éviter la croissance insoutenable et insuffisamment planifiée qui a eu lieu dans le sud de la région métropolitaine vers Carrefour, la région nord de Port-au-Prince doit fournir adéquatement des infrastructures routières.

La région nord de Port-au-Prince présente les défis suivants en matière de connectivité:

- » Topographie et l'hydrologie complexes entravant la connectivité ;
- » Insuffisance des terrains affectés aux routes et aux rues dans les zones consolidées ;
- » Différentes zones de la ville sont mal reliées en raison de la discontinuité des routes et des rues, avec la connectivité reposant dans la plupart des cas sur des artères individuelles à travers lequel tout le trafic est amené à être congestionné ;
- » Les projets de faible densité rendent les modèles de transport public massifs inabordables, ce qui se traduit par une dépendance accrue à la voiture et aux véhicules de transport en commun à faible occupation ;
- » Faible application des règles de circulation routière.

RECOMMANDATIONS

Pour relever ces défis, le modèle de développement de la ville devrait passer d'un modèle urbain déconnecté à une structure urbaine de réseau, assurant la connectivité des différents centres urbains et quartiers. La connectivité entre les centres urbains d'activité (Fig.3) est assurée par une combinaison des routes principales et d'un réseau viaire, fournissant des itinéraires alternatifs aux résidents pour atteindre diverses destinations.

Suite au principe d'ONU-Habitat d'allouer environ 30% des terres aux rues, la continuité du réseau routier à l'intérieur des agglomérations facilite également la création de nouveaux modèles urbains qui améliorent la mobilité et l'accessibilité. Afin d'améliorer l'accessibilité de la zone, une définition claire des routes nationales et des artères ainsi que des rues principales, secondaires et résidentielles doit être mise en place pour hiérarchiser les investissements d'infrastructure en fonction des besoins aux différents niveaux de routes et à la hiérarchie du réseau viaire.

La vision de promouvoir l'accessibilité dans la région propose l'amélioration de l'infrastructure existante et le développement de nouvelles artères et de boulevards qui fourniront des itinéraires alternatifs pour relier les différentes zones urbaines, périurbaines et rurales. En outre, la connectivité entre les établissements devrait reposer non seulement sur le transport privé mais aussi sur des transports publics abordables et durables. Une stratégie de mobilité doit être mise en place pour assurer la réalisation de modèles de mobilité durable ne dépendant pas uniquement des voitures. Cela peut d'abord être réalisé en évaluant les besoins futurs en infrastructure de la région nord de Port-au-Prince.

D'une part, la recommandation de mobilité pour la zone nord de Port-au-Prince nécessite la connectivité entre les centres secondaires et la capitale, afin d'assurer la fluidité des déplacements quotidiens. D'autre part, la connectivité des centres secondaires entre eux doit également être reflétée dans la recommandation, afin de faciliter le développement économique et l'interaction entre ces zones, qui décongestionnerait le centre et permettraient de réduire les voyages jusqu'au centre. À l'intérieur des principaux centres secondaires, Croix-des-Bouquets, la zone nord de Canaan, Cabaret et Thomazeau, la recommandation de mobilité doit également être abordée pour favoriser le développement économique local et assurer l'accès des résidents aux services qui y sont développés.

Les règles et règlements ainsi que leur application sont également essentiels pour assurer que les infrastructures améliorées et nouvellement construites fonctionnent efficacement et ne sont pas entravées par les externalités résultant de l'empiètement d'autres activités sur les terres publiques allouées aux routes et aux rues. En ce sens, le rôle des gouvernements nationaux et municipaux est essentiel non seulement pour l'implémentation de ces projets d'infrastructure, mais aussi pour leur entretien et leur protection.

Principales recommandations proposées:

- » Identifier et implémenter des interventions prioritaires d'infrastructure pour améliorer la connectivité
- » Assurer la création d'un réseau viaire bénéficiant de la structure de grille
- » S'assurer qu'au moins 30% des terres soient attribués aux rues
- » Améliorer les zones urbaines ayant un réseau de rue déconnecté et dysfonctionnel
- » Améliorer les connections de transport - routes, rues, transits et stations
- » Concevoir et implémenter une stratégie de mobilité pour les zones nord de PaP



3. SOCIALEMENT INCLUSIF

Une socialement inclusive Zone Nord de Port-au-Prince serait en mesure de fournir des emplois de qualité, et des services et maisons abordables aux résidents. Différentes options de logement articulées autour d'espaces publics de qualité devraient être mises à disposition afin de rassembler différents groupes de revenus. Cette vision serait réalisée en investissant dans des infrastructures et en fournissant des services de base comme la santé et l'éducation.

CONTEXTE

Les contraintes budgétaires des gouvernements nationaux et locaux en Haïti posent un défi pour soutenir des progrès réalisés dans l'amélioration des indicateurs humains tels que la réduction de la pauvreté, l'inscription dans les écoles primaires et l'accès à l'eau. La population vivant avec moins de 1,25 dollar par jour en situation d'extrême pauvreté a diminué de 31% en 2000 à 24% de la population totale en 2012 (Banque mondiale, 2015¹).

Haïti figure parmi les pays ayant le plus haut indice Gini au monde, se classant 6e en 2012 avec un coefficient de 0,62. Bien que la pauvreté extrême ait diminué, en particulier dans les zones urbaines, de fortes disparités régionales subsistent. La réduction de la pauvreté, l'un des principaux piliers de l'inclusion sociale, est le résultat des transferts privés de richesse et du revenu du travail, avec une forte contribution de secteurs comme le commerce, les restaurants et les hôtels (33%), la construction (30%), le transport et la communication (20%) et la fabrication (10%). Des politiques visant à assurer une plus grande inclusion pourraient être obtenues si Haïti investissait dans la santé, l'éducation et l'infrastructure, ainsi qu'une plus grande stabilité politique.

La réduction de la pauvreté est devenue une partie encore plus importante du programme du gouvernement haïtien depuis 2004. Cette année, le gouvernement a élaboré un cadre provisoire pour la réduction de la pauvreté, qui est devenu le Document de Stratégie Nationale pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (DSNCRP) en 2007, et le Plan d'Action pour le Rétablissement et le Développement d'Haïti (PARDH) en 2010 après le tremblement de terre. Le Plan Stratégique de Développement d'Haïti (PSDH) a été élaboré en 2012, avec pour résultat le premier Programme Triennal d'Investissement (PTI) 2014-2016, qui a fortement lié le développement économique à la réduction de la pauvreté.

En 2014, le comité technique interinstitutionnel dirigé par l'Observatoire National de la Pauvreté et de l'Exclusion Sociale (ONPES) a élaboré et certifié le premier seuil national officiel de pauvreté pour Haïti. Ce seuil de pauvreté, inspiré de l'approche fondée sur les coûts de base, fixe la valeur de G 81,7 (2,41\$ PPP de 2015) pour le seuil de pauvreté modérée et de G 41,6 (1,23\$ PPP de 2005) pour le seuil de pauvreté extrême. Sur la base de l'Enquête des Conditions de Vie des Ménages Après le Séisme (ECVMAS 2012).

Selon ces données de base, l'incidence de la pauvreté et du nombre de pauvres en milieu urbain et rural comprend les pourcentages suivants:

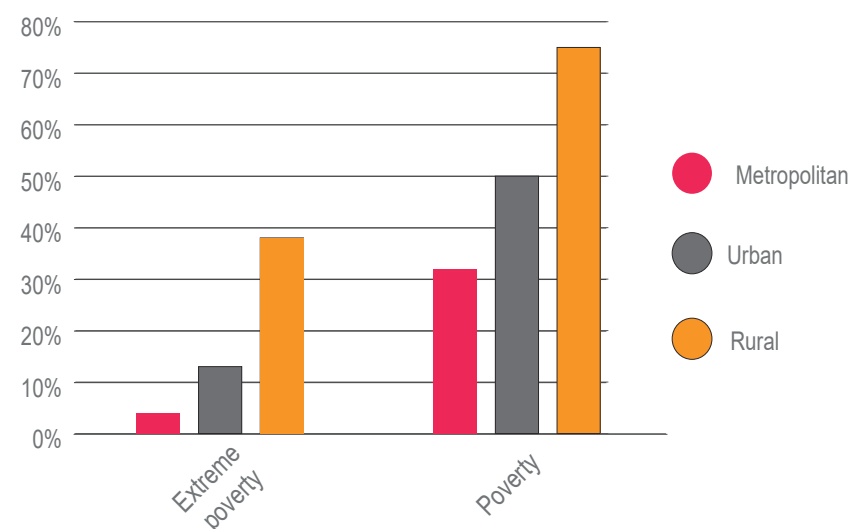


Fig.2: Incidence de la pauvreté et nombre de pauvres dans les zones métropolitaine, urbaine et rurale. Données Banque Mondiale.

Seulement 2% de la population consomme plus de 10 \$ par jour, ce qui représente le seuil rejoignant la classe moyenne. L'accès aux services de base est un indicateur central de l'inclusion sociale. En comparant les taux de couverture des services de base entre 2001 et 2012 pour les zones urbaines et rurales, il est évident que les processus d'urbanisation augmentent l'accès à ces services pour les résidents urbains. Par exemple, l'accès à l'éducation est 6% plus élevé dans les zones urbaines que dans les zones rurales. L'accès à des sources améliorées d'eau potable, à l'énergie, à l'assainissement et à la qualité des matériaux de construction est également plus élevé dans les zones urbaines de 4%, 52%, 32% et 40% respectivement.

En liaison avec le travail développé dans l'analyse et le diagnostic, les principaux défis en termes d'inclusion sociale que connaît la région nord de Port-au-Prince répondent à deux réalités différentes: le contexte rural et celui urbain.

INDICATOR	URBAN		RURAL	
	2001	2012	2001	2012
School-age children in school	84	93	74	87
Access to improved drinking water sources		55		52
Access to energy	62	63	11	11
Access to improved sanitation		48		16
Quality Building materials	71	81	33	41

Table 1. Accès aux services de base. Adapté de Singh, Raju Jan et Mary Barton-Dock. 2015. Haïti: Vers une nouvelle narrative. Diagnostic systématique du Pays. Washington, DC: Banque Mondiale

Contexte rural:

- » Production de revenus stagnante chez les ménages ruraux dont l'activité économique principale est l'agriculture, représentant 80% de la population en situation d'extrême pauvreté ;
- » Augmentation du recours à un secteur agricole à faible rendement et à la production pour la consommation domestique ;
- » Absence de transparence du marché réduisant les chances des agriculteurs de vendre leur production à un prix adéquat ;
- » Absence d'infrastructures adéquates assurant les flux économiques des produits des zones rurales vers les zones urbaines;

Contexte urbain:

- » Taux d'activité faible par rapport à la moyenne régionale. Dans la région métropolitaine (66,4%) est légèrement plus élevé que dans les régions rurales (63,3%) ;
- » Le sexe, l'âge et l'éducation sont des facteurs étroitement liés à l'emploi informel ou au sous-emploi ;
- » La migration interne et internationale et les envois de fonds appuient fortement les ménages (surtout urbains), bien que d'autres sources de revenus autonomes aient besoin de croître pour assurer un développement adéquat ;
- » La structure urbaine et la ségrégation des groupes de revenus ne facilitent pas la redistribution du revenu entre les différents groupes sociaux ;
- » La fourniture de services de base tels que la santé et l'éducation est encore déficitaire dans la zone nord de PaP;
- » Un grand nombre de catastrophes naturelles combinées à l'absence de politiques de protection sociale font que de nombreuses familles retombent dans la pauvreté

Le processus d'urbanisation qui se déroule dans la région nord de Port-au-Prince représente une immense opportunité de favoriser l'inclusion sociale. La zone nord de Port-au-Prince, en raison de son emplacement privilégié, a le potentiel de générer des emplois, des services et des maisons pour les résidents. Profitant du développement du commerce international, de la construction, des transports et de la fabrication, la région pourrait fournir des emplois à la population croissante.

Zone nord de Port-au-Prince et Canaan Nord

Près de 45% de la population de la zone nord de Port-au-Prince et du nord de Canaan sont employés avec profit dans des activités génératrices de revenus. La majorité de la population active travaille dans les petites et moyennes entreprises comme travailleurs autonomes (35%) et comme salariés (30%), bien que les pourcentages varient légèrement dans les différentes municipalités et des quartiers de Canaan Nord. Les emplois salariés du secteur privé et les entrepreneurs (principalement pour la construction) représentent respectivement 12% et 10% de la population. Le reste de la population est engagée dans le secteur des services et les emplois salariés par le gouvernement.

L'accès à l'éducation et à la formation est faible pour les groupes de population active. A Canaan Nord, seulement 15% de la population a reçu formation liée aux activités génératrices de revenus, comme la tarification des produits, le marketing, la comptabilité, la gestion coopérative, le développement de produits et la modification des produits. A Canaan Nord, près de 45% de ces activités de formation ont été dispensées par des ONG.

L'accès au financement et au crédit est également faible. Moins de 1% des ménages de la région ont contracté un prêt au cours des 12 derniers mois. En ce qui concerne la disponibilité du crédit, près de 80% de la population serait intéressée par l'accès au crédit pour démarrer une petite entreprise.

La sécurité alimentaire représente un défi dans la région. Seulement un dixième des ménages ont déclaré n'avoir aucun mois d'insécurité alimentaire pendant l'année, alors que plus de 40% (jusqu'à 70% en février) des ménages ont connu insécurité alimentaire pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février. (Croix-Rouge Américaine, 2016)

RECOMMANDATIONS

Les piliers principaux discutés pour favoriser l'inclusion sociale sont:

- » Augmentation de la génération de revenus grâce à la diversification des activités économiques et des politiques visant à améliorer les entreprises locales et à promouvoir le travail autonome de qualité. Dans les zones rurales, la productivité serait améliorée par l'accès aux engrais, aux pesticides, aux semences, aux machines, aux chaînes de distribution et à la diversification des cultures. Les emplois alternatifs dans les secteurs non liés à l'agriculture amélioreraient la qualité de la main-d'œuvre rurale. Dans les zones urbaines, l'accent doit être mis sur le renforcement des capacités des travailleurs par l'éducation et la formation ;
- » Améliorer la fourniture de services de base tels que l'éducation et la santé et investir dans les infrastructures de base telles que l'électricité, l'eau, les routes et les rues. En ce sens, il faut mettre l'accent sur le maintien et l'accroissement de l'accès à l'enseignement primaire. Il faut aborder à la fois la partie infrastructurelle de l'éducation et la qualité du service fourni pour réduire le taux de décrochage scolaire. En ce qui concerne les soins de santé, il est nécessaire d'étendre la couverture, l'accès et la qualité des infrastructures de santé ;
- » Mise en place de mécanismes supportant la participation des moins favorisés au processus de décision pour promouvoir l'inclusion sociale.
- » Élaborer des politiques visant à prévenir le déplacement des résidents et la régularisation foncière comme mécanisme d'inclusion
- » Promouvoir la mise à disposition d'un large éventail de typologies de logements pour accueillir différents groupes sociaux
- » Promouvoir les politiques sociales en faveur des genres et des pauvres
- » Développer programmes de formation et de micro crédits pour faciliter l'accès au financement des entrepreneurs locaux
- » Développer des initiatives concrètes pour améliorer la production agricole locale et la préservation des aliments afin d'accroître la sécurité alimentaire en particulier pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février



Fig.3: L'agriculture urbaine comme moyen de promouvoir le développement économique et la sécurité alimentaire



4. RÉSILIENT

Une zone résiliente du nord de Port-au-Prince devrait être prête à répondre aux menaces naturelles, sociales et économiques. L'accès à l'éducation et aux services de santé se traduit par une population mieux préparée à faire face aux risques et à l'incertitude qui découlent du changement climatique. Les rues sont plus sûres et la qualité de construction améliorée pour résister aux menaces naturelles. La biodiversité autochtone est restaurée et préservée par le reboisement et la limitation de l'extension urbaine grâce à la préservation des zones environnementales et à la définition de zones non-aedificandi dans les zones exposées aux inondations et à l'érosion.

CONTEXTE

La résilience se réfère à la capacité des établissements humains et des habitants à résister et à récupérer rapidement de toute crise, naturelle ou autre. La résilience contre la crise ne se réfère pas seulement à la réduction des risques et des dommages causés par les catastrophes, mais aussi à la capacité de rebondir rapidement vers un état stable. Alors que les mesures typiques de réduction des risques tendent à se concentrer sur un risque spécifique, souvent sans tenir compte de l'inter-connectivité des risques et des vulnérabilités, l'approche de résilience pour le nord de Port-au-Prince adopte une approche à risques multiples en considérant la résilience contre tous les types de dangers plausibles, et les corrections sociale et technologique.

Haïti est l'un des pays les plus touchés par les catastrophes naturelles, exposé régulièrement à une variété d'événements, y compris des tremblements de terre, des inondations et des ouragans. C'est le pays des Caraïbes qui connaît le plus grand nombre de catastrophes par km². Le tremblement de terre de 2010 a tué 220 000 personnes, déplacé 1,5 million de personnes et détruit l'équivalent de 120% du PIB d'Haïti. L'impact annuel moyen des dangers naturels liés à Haïti au cours des 45 dernières années a été de 2% du PIB. Par rapport à la République dominicaine, même si les deux pays partagent la même île, le nombre de catastrophes liées aux intempéries, comme les inondations et les sécheresses, a doublé et triplé respectivement. Cela est dû au manque d'infrastructures adéquates pour atténuer les inondations ainsi qu'à la grave déforestation dans tout le pays.

Fréquence et impact des catastrophes naturelles (1971-2014)

Pays	Nombre de désastres naturels	Désastres/an	Morts / population (millions)	Domage total/ PIB
Haiti	137	3,1	23.427	1,78
Haiti sans le séisme 2010	136	3,1	1.855	0,22
République Dominicaine	60	1,4	311	0,05
Jamaïca	34	0,8	102	n.a.
Nicaragua	66	1,5	2.363	0,33
Honduras	70	1,6	3.298	0,4
El Salvador	51	1,2	687	0,34
Guatemala	82	1,9	1.754	0,12

Table 2. Fréquence régionale et impact des catastrophes naturelles, Données: Banque Mondiale. Adapté de Singh, Raju Jan et Mary Barton-Dock. 2015. Haïti: Vers une nouvelle narrative. Diagnostic Systématique du pays. Washington, DC: Banque Mondiale

La résilience ne concerne pas seulement les chocs aigus liés aux catastrophes naturelles. Les éclosions de maladies liées ou déclenchées par ces impacts affectent également la résilience des établissements. Les tensions chroniques telles que le taux de chômage élevé, le manque d'accès à la santé ou à l'éducation, les pénuries d'eau et de nourriture, la congestion du trafic ou la violence endémique en affaiblit également sa résilience. Comme estimation, 78% des ménages de PaP, 89% des ménages d'autres zones urbaines et 94% des ménages ruraux ont connu au moins un choc par année.

« MÉTHODOLOGIE DES DIX RÉSILIENCE ESSENTIELLES »

ONU-Habitat, en collaboration avec les organisations internationales et les gouvernements locaux, applique de plus en plus une méthodologie pour renforcer la résilience, connue sous le nom de «Dix Essentielles»:

- » Essentielle 1: Mettre en place une organisation et une coordination pour comprendre et réduire les risques de catastrophe, sur la base de la participation des groupes de citoyens et de la société civile. Construire des alliances locales. Veiller à ce que tous les ministères comprennent leur rôle dans la réduction des risques de catastrophe et la préparation.
- » Essentielle 2: Assigner un budget pour la réduction des risques de catastrophe et inciter les propriétaires, les familles à faible revenu, les collectivités, les entreprises et le secteur public à investir dans la réduction des risques auxquels ils sont exposés.
- » Essentielle 3: Maintenir des données à jour sur les dangers et les vulnérabilités, préparer des évaluations des risques et les utiliser comme base pour les plans et décisions de développement urbain. Veiller à ce que ces renseignements et les plans de résilience de la ville soient facilement accessibles au public et discutés avec eux.
- » Essentielle 4: Maintenir et investir dans une infrastructure essentielle qui réduit les risques, tels que le drainage des inondations, ajusté au besoin pour faire face au changement climatique.
- » Essentielle 5: Évaluer la sécurité de toutes les écoles et établissements de santé et les améliorer si nécessaire.
- » Essentielle 6: Appliquer des règlements de construction et des principes d'urbanisme conformes aux risques. Identifier les terres sûres pour les citoyens à faible revenu et améliorer les établissements informels, chaque fois que cela est possible.
- » Essentielle 7: Assurer la mise en place de programmes d'éducation et de formation sur la réduction des risques de catastrophe dans les écoles et les communautés.
- » Essentielle 8: Protéger les écosystèmes et les zones tampons naturelles pour atténuer les inondations, les ondes de tempête et autres dangers auxquels la ville peut être vulnérable. S'adapter aux changements climatiques en s'appuyant sur de bonnes pratiques de réduction des risques.
- » Essentielle 9: Installer des systèmes d'alerte précoce et des capacités de gestion des urgences, et organiser régulièrement des exercices de préparation au public.
- » Essentielle 10: Après toute catastrophe, veiller à ce que les besoins des survivants soient placés au centre de la reconstruction, tout en les aidant, ainsi que leurs organisations communautaires, à concevoir et à mettre en œuvre des interventions, incluant la reconstruction des maisons et des moyens de subsistance.

La zone nord de Port-au-Prince est une zone topographiquement complexe, avec des montagnes escarpées qui limitent la quantité de terres adaptées au développement urbain. Le système de bassins versants est complexe avec les ravins principaux qui s'écoulent latéralement à travers les principaux établissements. Les risques d'inondation et d'érosion sont élevés et ont un fort impact sur la durabilité de l'infrastructure ainsi que sur la prestation de services et la qualité de vie des résidents.

Lorsque les communautés du Nord Canaan ont été invitées à préciser le type de catastrophes qui se sont produites à Canaan, les tempêtes de vent sont la catastrophe la plus fréquemment citées avec 91% des ménages qui les citent, les cyclones (29%), les inondations (21%) et les sécheresses (20%). Les tempêtes et le feu sont les réponses les moins souvent citées (2% et 1% respectivement). (Croix-Rouge Américaine, 2016)

La déforestation représente également un grand défi pour la résilience de la région. La présence d'arbres est fondamentale pour la rétention d'eau du sol et sans cette qualité une chaîne cyclique de catastrophes assure sécheresses et érosion, et conduisent à des températures extrêmes et la dégradation globale de la qualité de l'environnement urbain. Les stratégies visant à récupérer la végétation endémique limitant l'extension des établissements situés plus au nord doivent être mises en place.

La qualité de la construction des infrastructures et des bâtiments civils doit être considérée comme une priorité, tout en veillant à ce que de nouveaux matériaux soient utilisés pour ne pas commettre les mêmes erreurs dans d'autres régions en développement rapide. Étant donné le nombre de catastrophes naturelles qui affectent Haïti chaque année, la préparation et l'intégrité structurelle sont des éléments cruciaux de la réduction de leurs impacts. Pourtant, les résidents doivent être inclus dans ces processus et habilités à réagir collectivement aux catastrophes d'une manière qui n'affecte pas leur capacité à subvenir aux besoins de leurs familles tout en encourageant les possibilités de résilience sociale face aux défis environnementaux.

La préparation à faire face aux aléas naturels dans Canaan Nord est très faible, avec moins de 2% de la population ayant des plans complets de gestion et d'atténuation des catastrophes. L'information sur les mesures à prendre pour faire face aux aléas naturels n'a pas été assimilée malgré les courses de RRC, courses de premiers soins, les campagnes de sensibilisation, les activités d'atténuation et les réunions communautaires qui ont eu lieu.

Afin de hiérarchiser les enjeux énoncés dans le document d'analyse et de diagnostic, la région nord de Port-au-Prince présente les problèmes suivants liés à la résilience:

- » Manque de coordination des acteurs nationaux et internationaux pour faire face aux dangers ;
- » Absence de politiques de gestion des risques et de protection sociale qui accroît l'exposition de la population aux risques naturels ;
- » Pourcentage élevé de la population situé dans les zones prônes aux inondation et glissements de terrain ;
- » Étalement urbain ayant un fort impact sur la biodiversité et quantité de terres agricoles. La déforestation du pays et en particulier de la zone nord de PaP augmente la fréquence et les effets des dangers ;
- » Insuffisance des infrastructures et manque d'entretien entravant sérieusement la capacité des organismes gouvernementaux et d'urgence à répondre rapidement aux dangers ;

RECOMMANDATIONS

Afin de relever ces défis, une série de recommandations sont proposées à ce niveau de planification:

- » Promouvoir une gestion adéquate des risques à tous les niveaux assurant le soutien et la coordination par le biais de la Direction de la Protection Civile et du Système National de Gestion des Risques de Désastres ;
- » Évaluer les exigences en matière de protection sociale et élaborer des politiques de protection sociale pour les pauvres et les vulnérables ;
- » Inclure les acteurs locaux dans le partage des connaissances sur l'implémentation du programme de résilience aux catastrophes. Veiller à ce que tous les membres de la population participent à la planification et aux solutions technologiques afin de rendre leurs communautés plus résilientes et de transmettre son importance ;
- » Développer un processus participatif de toutes les parties prenantes pour identifier, établir des priorités et contribuer au financement des infrastructures requises ;
- » Utiliser la planification stratégique et urbaine comme principal outil pour assurer l'identification des zones non-aedificandi à l'échelle de la ville et du quartier ainsi que le développement des zones urbaines dans des zones aptes à l'urbanisation ;
- » Élaborer des politiques, des réglementations et des processus participatifs pour faciliter l'identification, l'indemnisation et la relocalisation des ménages dans les zones à risque ;
- » Conception et implémentation d'un réseau de gestion et de drainage des bassins versants
- » Développer une stratégie de reboisement et de plantation d'arbres;



5. ÉCONOMIQUEMENT VIBRANT

En 20 ans, la zone nord de PaP deviendra le principal moteur économique de la région métropolitaine. Les investissements stratégiques et le développement des secteurs prioritaires permettront d'avoir une économie diversifiée reposant sur l'agrobusiness, le commerce, les services de santé et d'éducation, la construction et la production industrielle de biens. L'amélioration de la fourniture de services publics et la résilience environnementale contribueront également à générer des activités économiques pour les résidents. Ce développement économique devrait aller de pair avec la création de politiques d'inclusion sociale et une structure de gouvernance transparente et participative.

CONTEXTE

La croissance économique d'Haïti a été en moyenne de 1,2% par an de 1970 à 2013, ce qui est loin derrière la moyenne de la région Amérique latine et des Caraïbes, près de 3,3% par an. Cette croissance s'explique en grande partie par l'accroissement de la population active en raison de l'accroissement du nombre de la population en âge de travailler. Les dangers naturels ont eu un fort impact sur le développement économique du pays, entravant à la fois la croissance mais aussi apportant des flux d'aide surtout après le tremblement de terre de 2010. L'instabilité politique a entravé l'investissement et la croissance car on estime qu'Haïti aurait augmenté de 1,2% plus rapidement dans des conditions de plus grande stabilité politique.

DISTRIBUTION DES EMPLOIS DANS LE SECTEUR NORD DE PORT-AU-PRINCE

Le secteur agricole représente 40% du nombre total d'emplois en Haïti, mais il n'en repré-



sente que 8% dans la région métropolitaine de Port-au-Prince (Banque mondiale, 2014). La production agricole est souvent liée à une agriculture de subsistance à faible productivité. Les facteurs qui empêchent l'agriculture de devenir une entreprise commerciale saine sont l'infrastructure rurale adéquate, l'insécurité foncière, le manque de recherche et de technologie et la difficulté d'accéder à la fois au capital de démarrage et aux ressources humaines qualifiées.

Le commerce emploie près de 40% de la population dans la région nord de Port-au-Prince. La majorité d'entre eux travailleurs sont autonomes et c'est le secteur qui concentre un pourcentage plus élevé de femmes, pauvres et moins bien payés.

Les secteurs de l'agriculture et du commerce présentent des revenus inférieurs et ont une plus grande variabilité, donc l'écart par rapport au revenu moyen est plus élevé que dans les secteurs des transports, de la construction, de l'éducation et de la santé.

La fabrication légère représente une opportunité concurrentielle pour le développement de la zone nord de PaP, dont les exportations principalement aux États-Unis, ont augmenté d'environ 18 pour cent par an, employant 30 000 travailleurs en 2016. Néanmoins, tant que la compétitivité internationale demeurera faible en raison des coûts élevés de l'électricité et des ports, l'avantage compétitif régional dépendra de main-d'œuvre bon marché et des bas salaires.

L'exploitation minière pourrait également représenter un moteur de développement économique, avec des estimations de dépôts substantiels d'or, d'argent, de cuivre et de bauxite d'aluminium pour une valeur de marché totale en 2013 d'environ 5-6 milliards USD pour le pays. Un cadre politique, réglementaire et institutionnel approprié devrait être mis en place pour attirer et sécuriser les investissements tout en minimisant les impacts environnementaux et sociaux des exploitations.

Le tourisme est l'un des secteurs susceptibles de contribuer à la croissance économique de la zone nord de PaP. Les possibilités touristiques de la région, dont certaines classées au patrimoine mondial de l'UNESCO, comprennent la plage, la nature et les activités culturelles. Selon l'Organisation Mondiale du Tourisme, en 2013, environ un million de touristes visitent Haïti chaque année.

L'accès peu fiable à l'électricité et le nombre limité de ressources humaines qualifiées et de crédit génèrent un climat d'affaires défavorable qui encourage une grande partie de la population à émigrer. En 2010, un million d'Haïtiens ont décidé de quitter le pays pour chercher un meilleur avenir à l'étranger. (Banque Mondiale, 2015)

Selon l'Indice de Compétitivité Global (GCI), et en lien avec le document d'analyse et de diagnostic, les principales contraintes qui entravent la compétitivité économique dans la zone nord de Port-au-Prince sont les suivantes:

- » Productivité agricole limitée liée au manque de diversification des cultures, à l'accès aux intrants de base et à l'accessibilité des marchés de production ;
- » Manque d'infrastructures adéquates pour favoriser l'activité économique, la productivité et la réduction des externalités ;
- » Accès limité au financement et dépendance excessive envers les transferts de fonds ;
- » Procédures administratives fastidieuses pour ouvrir une entreprise et payer des impôts, résultant d'un environnement commercial non favorable ;
- » Insécurité foncière ajoute un autre frein au développement des entreprises et aux investissements privés.

La zone nord de Port-au-Prince présente de grandes opportunités de développement grâce à son

emplacement privilégié à proximité de la côte. Le tourisme, les activités portuaires, la logistique et les activités productives telles que l'industrie et l'agriculture bénéficient de cette proximité de la côte et des principales routes telles que la Route Nationale 1 et 3. Une nouvelle plateforme logistique située à côté du Port Lafito récemment ouverte facilite le mouvement des produits industriels légers et des agro-produits. Plus au nord, vers Arcahaie et Grois Morne, une zone économique touristique est créée pour exploiter le potentiel des économies d'agglomération des prestataires de services touristiques.

Comme mentionné dans la composante inclusion sociale, près de 45% de la population de la zone nord de Port-au-Prince et du nord de Canaan sont employés avec profit dans les activités génératrices de revenus. La majorité de la population active travaille dans les petites et moyennes entreprises et les travailleurs autonomes (35%) et comme salariés (30%).

RECOMMANDATIONS

Afin de relever les défis mentionnés précédemment, une série de recommandations de développement sont proposées dans ce Cadre Stratégique de Développement Urbain afin de promouvoir le développement économique de la zone nord de Port-au-Prince:

- » Régularisation foncière ;
- » Planification spatiale ordonnée et efficace ;
- » Infrastructure et prestation de services adéquate ;
- » Entrée d'une gouvernance adaptée ;
- » Amélioration des liaisons de transport - routes, rues, voies de transit et gares ;
- » Amélioration du développement de la main-d'œuvre et du potentiel entrepreneurial grâce à l'amélioration des écoles, des centres de formation professionnelle et de l'élargissement de l'accès aux TIC ;
- » Exploitation de la zone nord de Port-au-Prince pour des investissements industriels et logistiques de plus grande envergure, potentiellement dans les centres de transformation agroalimentaire, de fabrication, de production d'énergie et de transport ;
- » Création de zones économiques touristiques dans la zone nord de Port-au-Prince (vers l'ouest) pour promouvoir les investissements et bénéficier des économies d'agglomération.

Les villes prospères fournissent des commodités et des services sociaux comme l'éducation, la santé, les établissements de loisir, et la sécurité requise pour améliorer les standards de vie, permettant à la population de maximiser le potentiel des individus à mener des vie épanouissantes.



6. QUALITÉ DE VIE

Une zone au nord de Port-au-Prince offrant une bonne qualité de vie aux résidents construirait une identité culturelle forte pour former un Port-au-Prince dynamique et nouveau à travers un système d'espaces publics symboliques et en développant un design urbain de qualité. Les rues sont des espaces sûrs où la population peut se rencontrer et où de multiples activités publiques ont lieu, créant des communautés plus cohérentes et engagées qui participent activement au développement de la région.

CONTEXTE

La qualité de vie sous-tend la fonctionnalité des villes: la notion est au carrefour de toutes les politiques et actions et représente une synthèse de toutes les dimensions de la prospérité. Les habitants estiment que les assurances de vivre et de travailler librement, la bonne qualité de l'éducation, un logement convenable avec des services de base, des espaces publics et un emploi significatif avec un revenu décent sont les facteurs les plus importants pour promouvoir la qualité de vie et la prospérité dans leurs villes. Il n'en reste pas moins que la qualité de la vie urbaine est un concept plus large qui inclut toute une gamme de facteurs.

L'Initiative de prospérité urbaine d'ONU-Habitat mesure la qualité de vie à travers quatre sous-dimensions principales:

- » Santé
- » Éducation
- » Sûreté et sécurité
- » Espace public

A l'intérieur de ces quatre dimensions, une gamme de douze indicateurs mesurent des données quantitatives pour fournir une mesure précise à un certain moment qui servira de point de référence pour analyser l'évolution des indicateurs de qualité de vie.

Afin d'évaluer les progrès réalisés dans la fourniture de services et l'espace public après la mise en œuvre de l'initiative, les différentes couches de prestation de services seront cartographiées et quantifiées pendant le processus.

RECOMMANDATIONS

Les domaines prioritaires d'intervention visant à améliorer la qualité de vie dans la zone nord de Port-au-Prince seraient les suivants:

- » Promouvoir et soutenir l'accès aux services de base tels que l'approvisionnement en eau, l'assainissement et la gestion des déchets
- » Mettre l'accent sur la création d'opportunités économiques, le régime foncier et la qualité de la construction comme domaines prioritaires pour une meilleure qualité de vie des résidents ;
- » Promouvoir l'accès à la santé par la protection sociale et l'investissement dans l'infrastructure et la gouvernance des centres de santé et promouvoir le développement d'un réseau secondaire de cliniques de proximité pour rapprocher les soins de santé des résidents ;
- » Augmenter l'offre d'écoles publiques et augmenter les dépenses publiques d'éducation pour soutenir les familles dans les coûts de l'éducation afin d'en améliorer l'accès ;
- » Améliorer la sécurité et la sûreté en renforçant les institutions gouvernementales, en coordonnant le travail avec les groupes communautaires et les ONG et en promouvant la planification urbaine et la conception comme outil pour créer des environnements urbains plus sûrs ;
- » Renforcer l'identité et la culture à travers des espaces symboliques et la préservation du patrimoine ;
- » Renforcer le rôle de la rue en tant qu'espace urbain multifonctionnel et intégrer les espaces naturels et récréatifs ;
- » Créer des zones urbaines et péri-urbaines plus vertes par le reboisement avec des espèces endémiques - Appuyer la création d'espaces par le design urbain ;
- » Assurer la qualité des espaces publics qui favorisent l'interaction entre les communautés ;
- » Promouvoir un système d'espaces verts



Fig.4: Installation de panneaux photovoltaïques autonome comme approche alternative pour augmenter l'accès à l'électricité



7. COORDINATION INSTITUTIONNELLE

Une zone institutionnellement coordonnée au nord de PaP réunirait les différentes parties prenantes nationales et municipales dans un accord négocié visant à générer une croissance économique, à saisir la valeur ajoutée des activités économiques et à les ramener à la société civile en tant que renforcement des services urbains. Cette coordination des parties prenantes nécessite une négociation par des techniques de participation efficaces ainsi qu'un accord politique ferme. Les différentes municipalités de la zone nord doivent être regroupées afin de développer une compréhension commune, une délimitation claire des rôles, des responsabilités et des ressources financières et humaines.

CONTEXTE

La coordination institutionnelle assure une collaboration efficace entre les différentes administrations et les acteurs impliqués dans le développement urbain. La coordination de la gouvernance métropolitaine et municipale a des effets positifs à long terme sur le développement d'un territoire. Le principal avantage d'une coordination institutionnelle adéquate est qu'elle permet l'implémentation de plans à travers les frontières juridiques, ce qui joue dans le contexte d'une nouvelle dynamique économique. Elle réduit la fragmentation, les inégalités et les retombées, tout en prévoyant les économies potentielles dues à la création d'économies d'échelle.

Le modèle polycentrique représente ², du point de vue de l'aménagement du territoire et de la gouvernance, la manière dont le territoire est idéalement organisé pour faciliter une définition claire des responsabilités et une coordination entre les administrations. Afin d'adapter les modèles théoriques à la réalité locale et physique, différents outils et mécanismes sont mis en place pour assurer la coordination entre les organes d'administration et les autres acteurs urbains.

RECOMMANDATIONS

Compte tenu des taux de croissance actuels, de l'agglomération urbaine et de l'expansion que connaît la région métropolitaine de Port-au-Prince, les avantages d'un mécanisme de coordination à l'échelle supramunicipale comprennent la prestation conjointe de services pour réduire les coûts, le développement économique, l'amélioration des inégalités fiscales et la réponse rapide aux besoins de coordination.

Les différentes échelles des municipalités qui composent la région se refléteront dans les contributions et les services dont elles seraient responsables. Différents mécanismes de gouvernance fonctionnelle tels que les mécanismes de coopération intermunicipale, la délégation des pouvoirs régionaux, les gouvernements métropolitains de second niveau et l'annexion ou la fusion des administrations locales continuent d'être adaptés avec succès dans différents pays.

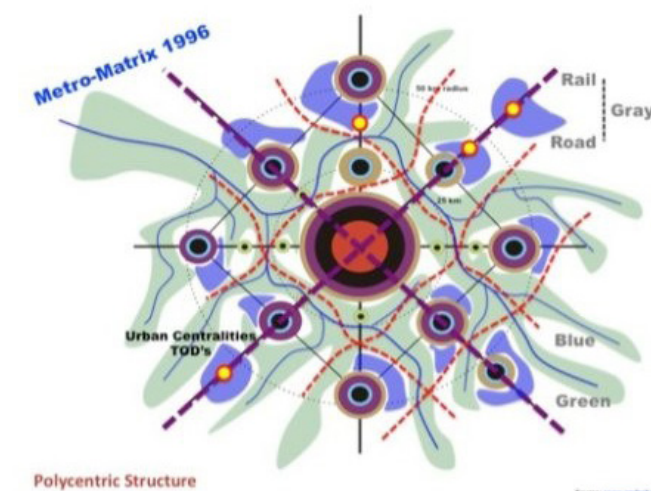


Fig.5: Structure polycentrique - (Leman, 2011-Ortiz, 2015)

Vision intégrée pour la zone nord de Port-au-Prince

Dans 20 ans, la zone nord de Port-au-Prince, ou Canaan Nord représente une zone de développement clé, deviendra un nouveau pôle de développement urbain compacte, accessible, socialement inclusif, résilient et économiquement vibrant et ou ses habitants auront accès à une bonne qualité de vie fournie par une administration coordonnée. La vision administrée collectivement pour la zone nord de PaP implique que dans 20 ans, la zone deviendra la plus florissante de la région métropolitaine, offrant une meilleure qualité de vie aux résidents et un meilleur environnement pour que les entreprises s'installent. Plus d'installations, de services et d'opportunités seront offerts dans un secteur qui sera l'exemple vivant du pouvoir transformateur des principes du développement durable.

PRIORITÉS STRATÉGIQUES POUR LA ZONE NORD DE PAP:

La Vision 2040 pour la zone nord de Port-au-Prince est résumée dans les recommandations suivantes, qui articulent les stratégies de développement présentées plus loin sur ce cadre de développement et mises en œuvre par les interventions prioritaires de la dernière partie du document:

1- Compacité

- » Promotion d'une planification spatiale ordonnée, efficace et participative
- » Identification, promotion et création de centralités urbaines existantes et nouvelles
- » Densification le long des principaux corridors urbains
- » Densification des zones urbaines existantes à l'intérieur de la région métropolitaine de Port-au-Prince
- » Limitation et contrôle de l'expansion urbaine
- » Planifier les zones d'extension de la ville pour fournir suffisamment de terres pour la croissance urbaine formelle
- » Réserver des terres pour un réseau d'espaces publics pour équilibrer la densification estimée de la zone
- » Promouvoir l'terrain à usage mixte par l'occupation des sols



Fig.6: Vision intégrée pour la zone nord de Port-au-Prince

2 - Accessible

- » Identifier et implémenter des interventions prioritaires d'infrastructure pour améliorer la connectivité
- » Assurer la création d'un réseau viaire bénéficiant de la structure de grille
- » S'assurer qu'au moins 30% des terres soient attribués aux rues
- » Améliorer les zones urbaines ayant un réseau de rue déconnecté et dysfonctionnel
- » Améliorer les connections de transport - routes, rues, transits et stations
- » Concevoir et implémenter une stratégie de mobilité pour les zones nord de PaP

3 - Socialement inclusif

- » Augmentation de la génération de revenus par la diversification des activités, formation et accès au microcrédits
- » Améliorer la fourniture de services de base, tels que l'éducation et la santé, et investir dans les infrastructures de base
- » Élaboration d'un processus de planification participative pour inclure les différents acteurs et groupes sociaux
- » Initiatives pour la sécurité alimentaire et prévenir le déplacement des résidents
- » Promouvoir la mise à disposition d'un large éventail de typologies de logements pour accueillir différents groupes sociaux
- » Promouvoir les politiques sociales en faveur des genres et des pauvres

4 - Résilient

- » Promouvoir une gestion adéquate des risques par le DCP et le NDRMS
- » Évaluer les exigences en matière de protection sociale et élaborer des politiques de protection sociale
- » Développer de un programme local de résilience aux catastrophes
- » Délimitation de zones non-aedificandi et délocalisation de résidents dans des zones à risque de forme participative
- » Conception et implémentation d'un réseau de gestion et de drainage des bassins versants
- » Conception et implémentation de stratégies de reboisement et de plantation d'arbres

5 - Économiquement vibrant

- » Promouvoir la régularisation foncière et l'aménagement du territoire ordonnée
- » Améliorer et promouvoir l'accès aux services, infrastructures, gouvernance et nouvelles technologies
- » Améliorer la qualité du système scolaire et promouvoir l'accès à l'éducation
- » Améliorer le potentiel de main-d'œuvre et d'entrepreneuriat grâce au renforcement des capacités
- » Tirer parti d'un emplacement stratégique pour l'investissement industriel et logistique, l'agro-transformation, la fabrication, la production d'énergie, les centres de transport et le tourisme

6 - Qualité de vie

- » Promouvoir et soutenir l'accès aux services de base tels que l'approvisionnement en eau, l'assainissement et la gestion des déchets
- » Aborder la création d'opportunités économiques, le régime foncier et la qualité de la construction
- » Améliorer et faciliter l'accès à l'éducation et aux soins de santé
- » Améliorer la sécurité urbaine
- » Améliorer l'identité et la culture: espaces symboliques et patrimoine
- » Concevoir et implémenter, à travers un aménagement urbain de qualité, un réseau d'espaces naturels et publics

7 - Coordination Institutionnelle

- » Prioriser des mécanismes de gouvernance à réponse rapide
- » Accroître la transparence entre les niveaux de gouvernement et inter-sectoriellement entre les secteurs ministériels
- » Assurer une meilleure répartition des ressources gouvernementales et des méthodes de communication
- » Développement de nouveaux instruments pour une action concertée basée sur le dialogue public, la participation et la transparence publique
- » Exploration de nouveaux mécanismes de partenariat public-privé en fonction du contexte local et des ressources humaines disponibles





STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT

Les éléments de la vision stratégique ont été définis comme suit:

- » Compacité
- » Accessibilité
- » Intégration Sociale
- » Résilience
- » Dynamisme Économique
- » Qualité de Vie
- » Coordination Institutionnelle

Les stratégies de développement qui en découlent visent à assurer la continuité et à combler l'écart entre la formulation de la vision et l'implémentation de projets prioritaires et catalytiques concrets.

Étant donné la complexité de l'activité de planification et les différentes priorités qui ont été identifiées, les stratégies de développement visent à maintenir l'accent sur les défis choisis et à donner la priorité à sept secteurs cible pour transformer la région nord de Port-au-Prince, grâce à la gouvernance, la régularisation foncière, la planification et gestion urbaine, la prestation de services, le développement économique et la gestion de l'environnement et des risques.

GOUVERNANCE LOCALE

RÉGIME FONCIER

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

**PLANIFICATION ET GESTION
URBAINES**

**ENVIRONNEMENT ET GESTION
DES RISQUES**

SERVICES PUBLICS

QUALITÉ DES CONSTRUCTIONS

1. RENFORCER LA GOUVERNANCE LOCALE

Structure institutionnelle et administrative, capacités et attributions pour le contrôle de l'urbanisation et la gestion des services publics

1.1. DÉFIS DE LA GOUVERNANCE LOCALE POUR LA ZONE NORD DE PORT-AU-PRINCE

Les caractéristiques physiques et socio-économiques de la zone nord de Port-au-Prince et spécifiquement les zones comprises dans Canaan-Jérusalem-Onaville-Saint-Christophe peuvent être résumées comme suit:

1. La partie nord de Port-au-Prince comprend les communes d'Arcahaie, Cabaret, Croix-des-Bouquets et Thomazeau.
2. Dans le nord Canaan, les 15 quartiers occupés par 208 000 habitants (ARC, 2016) se développent dans une zone relevant de la compétence de 8 collectivités territoriales (trois communes: Croix-des-Bouquets, Thomazeau et Cabaret) et de 5 sections communales (2eme Varreux, 1er Crochus, 2eme Crochu, Orangers et Source-Matelas). Cependant, il convient de noter que le même quartier peut être sous la juridiction de plusieurs autorités territoriales et sections communales, comme c'est le cas à Onaville, Canaan I, Canaan III et Bas-Jérusalem.
3. De nouveaux conflits sur la délimitation territoriale se sont produits entre les communes de Croix-des-Bouquets et les deux communes voisines Thomazeau et Cabaret pour le contrôle de la zone de Canaan. Il convient de noter que la plus grande superficie de Canaan est située dans la municipalité de Croix-des-Bouquets.
4. Du point de vue des limites territoriales et de la croissance urbaine, cette zone urbaine est touchée par le décret Préval / Bellerive sur la délimitation des services d'utilité publique, créé pour cette zone en mars 2010. Il convient également de noter qu'en décembre 2012, le gouvernement De Martelly / Lamothe a publié un nouveau décret qui a réduit cette limite territoriale qui était limitée aux frontières administratives de Croix-des-Bouquets et de Thomazeau.
5. La communauté urbaine de Canaan Nord s'étend dans des régions qui n'ont pas été officiellement déclarées d'utilité publique. Cette croissance se déroule à l'intérieur des limites de Thomazeau et Cabaret. La majeure partie de l'extension urbaine a lieu dans des zones inondables et abruptes non adaptées.
6. Ces zones d'urbanisation rapide représentent l'accès le plus important au nord de la région métropolitaine de Port-au-Prince par les routes nationales N. 1 et N. 3. En raison de la croissance imprévue et de l'augmentation démographique rapide, la zone n'a pas été en mesure de croître suivant une stratégie ou un plan. Une étude menée par la Croix-Rouge américaine (ARC) en Juil

Corail Cesseless/Camp Corail

1. Se compose principalement de personnes déplacées du tremblement de terre du 12 janvier 2010, de la Vallée de Bourdon, de Pétion-ville et du club Pétion-ville qui se sont installés à Corail Cesseless (Croix-des-Bouquets)
2. Initiative urbaine dirigée par le gouvernement et les ONG: Préparation de l'espace occupé (urbanisation) et implémentation du Camp Corail
3. Concentration des interventions menées par les ONG (efforts combinés des ONG et soutien aux populations déplacées): OIM, Oxfam UK, Terre des Hommes, Croix-Rouge, TECHO.
4. Détérioration des abris temporaires: Fourniture d'abris pour soit 3 ou 5 ans d'occupation
5. Première transition: Fournir des abris temporaires ou bien des constructions plus permanentes
6. Présence d'une Annexe Municipale: Peut-être mis en place par la Mairie et le MICT lors de l'implémentation du Camp Corail
7. Présence de comités locaux pour la gestion de l'infrastructure de l'eau potable (CINE) développés par DINEPA

Canaan et les autres blocs

1. Comprend les personnes déplacées par le tremblement de terre du 12 janvier 2010 et les migrants d'autres régions du pays
2. Les quartiers s'étendent sur trois municipalités (Croix-des-Bouquets, Thomazeau et Cabaret) et se composent de personnes provenant éventuellement d'un projets de relocalisation variés du gouvernement de Martelly / Lamothe.
3. Urbanisation expérientielle menée sous la direction de nouveaux arrivants: Les leaders originaux (aînés) ont gérés l'établissement d'au moins 100 familles dans la région (Martineau Metellus CUD, 2016)
4. Initiatives communautaires menées par les dirigeants susmentionnés: Développement de logements et implémentation des logements, écoles, églises, subdivision des parcelles, forces de sécurité, etc.
5. Aménagement des routes et des espaces publics, nommage des rues
6. De nombreux bâtiments sont situés dans des zones sujettes aux inondations et / ou sur des pentes abruptes très exposées aux glissements de terrain
7. Présence d'une annexe municipale: initiative communautaire et gare routière multifonctionnelle gérée par l'Association des Propriétaires et Conducteurs de la Plaine du Cul-de-Sac (APCPSC) avec l'autorisation de la mairie de Croix-des-Bouquets.

Table 3. Nord de Canaan, cohabitation de deux réalités urbaines

Notes:

1. 2016 montre que plus de 25% des ménages de Canaan ont établi leur résidence là dans les 6 derniers mois.
2. La zone urbaine est subdivisée en 4 grands sous-secteurs et 15 blocs: (i) Onaville & Corail, (ii) Jérusalem / Village moderne & Bellevue, (iii) Canaan (I à V) & (iv), Sources Puantes et Saint -Christophe. Ces sous-secteurs sont tous reliés directement aux routes nationales N. 1 et N. 3.
3. Les terres côtières appartiennent généralement à l'État en tant que zone d'utilité publique et présentent un niveau élevé de vulnérabilité environnementale.
4. La région de Canaan-Jérusalem-Onaville-Saint-Christophe répond à deux justifications urbaines différentes. D'une part Corail, établie pour la réinstallation des résidents touchés après le tremblement de terre et d'autre part, le reste des blocs qui ont été formés en raison de la migration rapide des résidents à la recherche de terrains résidentiels abordables (voir tableau ci-dessous). La zone a également été façonnée par l'intervention de plusieurs ONG comme Habitat pour l'Humanité, TECHO, Oxfam Italia, Mercy Corps, Global Community, la Croix-Rouge américaine et les agences des Nations Unies comme l'OIM et l'ONU-Habitat.

La communauté du nord de Canaan est une banlieue résidentielle dotée de plus de 200 établissements d'enseignement et d'écoles (ARC, 2016). Avec une base de données de près de 200 organisations locales, les groupes communautaires du nord de Canaan sont majoritairement représentés sur des plates-formes communautaires ou sur des comités de quartiers, structures mises en place par la Croix-Rouge américaine à la demande de l'UCLBP. Le tableau ci-contre montre la répartition des populations habitant différents quartiers du nord de Canaan, et puis, les différents comités de quartier auxquels ils appartiennent.

Commune	Zone Communale	Quartier	Population	Table de Quartier
Croix des Bouquets	10e les Orangers, 2e Crochus	Canaan 1	13.779	Canaan 1, Haute-Sources Puantes
Croix des Bouquets	10e les Orangers	Sources Puantes	2.989	
Croix des Bouquets	10e les Orangers	Canaan 2	12.098	Canaan 2
Croix des Bouquets	2e Varreux	Canaan 3	22.413	Canaan 3
Croix des Bouquets	2e Crochurs	Canaan 4	19.860	Canaan 4
Croix des Bouquets	2e Crochurs	Canaan 5	21.119	Canaan 5
Croix des Bouquets	2e Crochurs	Village Moderne	24.578	Village Moderne
Croix des Bouquets	2e Crochurs	Bellevue	12.916	Bellevue
Croix des Bouquets	2e Varreux, 2e Crochurs	Jerusalem	21.624	Haut-Jerusalem, Bas-Jerusalem
Croix des Bouquets		Corail Cesselesse	16.753	Corail Cesselesse
Thomazeau et Croix Des Bouquets	1E Crochus, 2e Varreux	Onaville	22.663	Onaville
Croix des Bouquets	10e Les Orangers	La Decouverte	3.979	Saint-Christophe
Croix des Bouquets		Village-grâce-de-Dieu	4.861	
Croix des Bouquets		Village-des-Pêcheurs	8.756	
Cabaret	Se Sources Matelas	Philadelphie	ND	Philadelphie
Population Totale de Canaan			208.387	

Table 4. Distribution de la population par quartier, Canaan

1.2. STRATÉGIES DE GOUVERNANCE URBAINE DANS LA COMMUNAUTÉ DU NORD DE PORT-AU-PRINCE ET DU NORD DE CANAAN

La gouvernance devrait reposer sur les deux principes suivants:

La construction de nouveaux instruments d'action concertée basés sur le dialogue public, la participation et la transparence

Le cadre juridique haïtien de gouvernance urbaine confère un certain nombre de fonctions aux autorités locales qui sont aussi les domaines d'intervention de plusieurs ministères départementaux. Même dans ce cadre, la mairie reste l'organe clé en charge de la gestion urbaine. Les évaluations de la capacité organisationnelle des municipalités de Thomazeau et Cabaret menées conjointement par ONU-Habitat et le MICT en décembre 2015 indiquent un manque significatif de lignes directrices normatives et de techniques prédéfinies qui encadreraient leurs interventions dans les domaines d'expertise mentionnés dans le tableau ci-contre. Ces conseils municipaux sont dans la plupart des cas définis par une administration désorganisée et une pratique informelle.

Dans les secteurs ayant un mandat partagé avec les institutions étatiques décentralisées, notamment dans les secteurs de l'eau potable, de l'éclairage public, des équipements socio-éducatifs, sportifs, culturels et historiques; dans la majorité des cas il y a une déconnexion - absence de relations formelles - entre ces municipalités et les organismes compétents de l'État responsables de l'implémentation des politiques de gestion de ces services dans les zones urbanisées de Canaan.

Si, au niveau de la municipalité, il existe un plan municipal d'investissement ou un budget municipal, des efforts peuvent être déployés pour mettre en évidence les faiblesses des méthodes de communication et des consultations communales au sein de ces administrations qui mettent l'accent sur une structure participative locale visant à cerner et prioriser les besoins des résidents. Il s'agit notamment des services publics, des projets de financement, des installations communautaires collectives, des services de base, de la définition des approches budgétaires locales et de la mise en place d'un système de responsabilisation locale.

Néanmoins, il est nécessaire également de souligner la présence de plusieurs comités de quartier composés de résidents originaires de différents secteurs qui ont été à l'origine du processus d'urbanisation en cours de Canaan. Ces structures ont été mises en place conjointement par l'UCLBP et la Croix-Rouge américaine et représentent des plates-formes d'intermédiation, de consultation et de suivi qui sont implémentées en fonction des priorités de la région et en vue d'avoir un impact durable sur le quartier.

S'il est vrai que l'effet des décrets de 2006 sur les collectivités territoriales comportait certaines innovations en termes de consultation et de participation, la nouvelle organisation expérimentale appelée Conseil Municipal de Développement (CDC - Décret du 1er février, ART.88 à 112) est très rare au niveau national et doit fonctionner sous la direction du Conseil municipal. Cet instrument rassemble des représentants d'institutions décentralisées et déconcentrées, de la société civile locale et de partenaires extérieurs (ONG). Les figures suivantes présentent un bref aperçu de la CDC, de son mandat et de ses mécanismes de fonctionnement.

Zones principales d'expertise identifiées et priorisées	Institutions Décentralisées Autorité Municipale	Branche Ministérielle pertinente (Services découplés des ministères sectoriels)
Usage de la terre	Municipalité	MTPTC
1. Zonage (Assurant les espaces publics)	2. Municipalité	3. MTPTC
4. Voies rapides et transport (Public et collectif)	5. Municipalité	6. MTPTC
7. Terre et subdivision (CFPB, brevet)	8. Municipalité	9. MEF/DGI & MICT
10. Assainissement et eau potable	11. Municipalité	12. MTPTC/DINEPA
13. Electricité	14. Municipalité	15. MTPTC/EDH
16. Établissement communautaire (Marchés publics, cimetières)	17. Municipalité	
18. Services d'emploi	19. Municipalité	20. MTPTC/Bureau des Mines
21. Protection civil (risque et catastrophe)	22. Municipalité	23. MICT/Protection civile
24. Sécurité publique, Justice et Police	25. Municipalité	26. MJSP (Ministère de la Justice)
27. Développement économique et social	28. Municipalité	29. MPCE, MEF
30. Éducation	31. Municipalité	32. MEFP
33. Santé	34. Municipalité	35. MSPP
36. Ressources naturelles et environnement (Espace vert et espace public)	37. Municipalité et autorités locales	38. MdE

Table 5. Champs d'expertise partagés entre les ministères sectoriels, autorités municipales et locales

<p>Composition du CDC</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Maire (Président) 2. Secrétaire Général (Municipalité) 3. 1 CASEC/ section communale 4. 1 ASEC/ section communale 5. 1 Délégué/ Secteur communal organisé 6. 1 Représentant/ Départements étatiques décentralisés (Ministres sectoriels: Département & vile) 7. 1 Représentant/ Coopération décentralisé 8. 1 Représentant/ ONG active dans la zone 9. 3 Dignitaires (Art.89 Décret 1er Février, 2006) 	<p>Mandat et méthode de travail du CDC</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Élaboration du plan de développement communautaire 2. Formation des comités techniques et commissions 3. Production du plan d'action annuel et sélection des autorités responsables pour l'implémentation 4. Opération CDC: Budget municipal annuel & fonds de support dans la gouvernance locale (Art. 88 à 112)
<p>Structure du CDC</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Comité exécutif 2. Comité de suivi et d'évaluation 3. Commissions techniques (Agriculture, SME & SMI, Infrastructure, Éducation & développement professionnel, Santé) Art.92 Décret du 1er Février, 2006 TABLES RONDES SECTORIELLES (CRITÈRES LÉGAL: SECTEUR) 4. Commission agricole (Eg. Table ronde agricole) 5. Commission SME & SMI 6. Commission d'infrastructure 7. Commission d'éducation et de développement professionnel 8. Commission de santé (Art 92) 	<p>Structuration de Canaan: Expérience de l'ARC et UCLBP</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Table ronde pour Canaan I & Haute Sources Puantes 2. Table ronde pour Onaville 3. Table ronde pour Corail 4. Table ronde pour Canaan II 5. Table ronde pour Canaan III 6. Table ronde pour Canaan IV 7. Table ronde pour Canaan V 8. Table ronde pour Bas-Jérusalem 9. Table ronde pour Haut-Jérusalem 10. Table ronde pour Saint-Christophe 11. Table ronde pour Bellevue

Capitaliser sur les partenariats public-privé existant de la zone nord de Port-au-Prince

Ce principe explore d'autres expériences de partenariats institutionnels qui pourraient se développer au niveau de Canaan dans d'autres domaines d'expertise susmentionnés. À ce jour, on a identifié les expériences locales en matière de services dans le secteur de l'eau potable dans la région de Canaan qui se sont développées dans le cadre d'un partenariat public privé. Ces accords ont été signés entre les groupes de résidents et les autorités publiques chargées de la gestion des services.

Il s'agit par exemple des comités de l'eau potable et de l'assainissement (CINE) mis en place dans les environs de Corail par la DINEPA avec le soutien technique d'Oxfam UK, qui fonctionnent selon leur mandat et des outils de contrôle prédéfinis. Bien qu'il y ait eu quelques problèmes avec le fonctionnement du marché de l'eau à Canaan et d'autres défis plus techniques (comme un réseau d'approvisionnement local pour l'eau potable), ce projet a été un succès prédominant. Il est possible de dire que le CAEPA Corail a été mis en place au cours des trois dernières années et a commencé à élargir son mandat en augmentant le nombre de kiosques d'eau en tant que résultat direct des profits générés. Cela a pour effet de soutenir les emplois locaux créés à la suite d'un système de rotation entre les exploitants familiaux locaux et les paiements basés sur le volume mensuel des ventes de l'eau.

En outre, ce programme fonctionne conjointement avec d'autres initiatives de partenariat mises en œuvre dans d'autres domaines. Il convient de souligner que le siège du collectif de gestion des transports publics est situé à l'intersection principale de Bon Repos et est géré par une association locale dénommée Association des propriétaires et conducteurs de la Plaine du Cul-du-Sac (APCPCS) Qui existe sous le mandat du maire de Croix-des-Bouquets. Cette association gère actuellement une flotte de cent trente (130) autocars et fourgonnettes desservant huit (8) routes entre Carrefour, Bon Repos et les différents quartiers de Canaan (Corail, Jérusalem, Canaan, Onaville, Tente Blanche) et D'autres routes interurbaines comme Gérald Bataille, Mirebalais et Hinche. L'association fournit également d'autres services liés au stockage des marchandises et à l'assistance juridique aux propriétaires et conducteurs impliqués dans des accidents de la route.

Table 6. Fiche descriptive sur les provisions légales existantes du Conseil de Développement Municipal (CDC) et identification des tables rondes de quartier de Canaan

2. RÉGULARISER LE FONCIER

Structure institutionnelle et administrative, gestion urbaine (contrôle de l'urbanisation, gestion des services publics, etc.), finance locale.

2.1. DESCRIPTION DU PROBLÈME ET DES POSSIBILITÉS VISÉES:

Les questions foncières représentent un grand défi à Haïti. Bien que la sécurité foncière soit faible dans toute la région nord de Port-au-Prince, la région appelée Canaan nord connaît les plus grands défis en termes de d'appartenance et de sécurité foncière. Après le tremblement de terre de 2010, le gouvernement haïtien a déclaré une zone située dans la zone nord de Port-au-Prince (appelée Canaan Nord) comme un terrain d'utilité publique afin d'encourager la population affectée à se réinstaller dans cette zone. Pour cette raison, la région de Canaan est devenue le centre urbain qui connaît la croissance la plus rapide de la région métropolitaine de Port-au-Prince et la plus grande zone bâtie de la région nord de Port-au-Prince. Les communautés ont organisé les districts de Canaan, y compris dans une certaine mesure la création de rues, d'espaces publics, d'écoles et d'infrastructures temporaires, de commerce de la terre et d'investissement dans la construction de maisons. La population transfère et développe des sites et des structures sans plans formels ni approbation officielle. La structure urbaine actuelle de Canaan est basée sur une construction fragmentaire tout en ignorant la planification à long terme.

La région de Canaan a commencé à se développer après la première et la deuxième déclaration d'«utilité publique» le 22 mars 2010 par le Président Préval et le 6 décembre 2012 par le Président Martelly. La déclaration de 2012 comprend une zone plus réduite d'environ 46 km² et une population de plus de 200 000 habitants. La plupart des habitants de la région ont investi de façon significative dans la région sans avoir obtenu de propriété foncière légale. La procédure du domaine éminent n'a pas encore été complétée par l'État qui n'a pas encore déterminé ou indemnisé les expropriés.

Cadre juridique

En termes généraux, le cadre juridique du développement urbain en Haïti est rare et son application est limitée. La Loi 18/07/1923 définit les conditions que les particularités doivent respecter pour la création de routes et de rues. La Loi 25/07/1924 régleme la manière dont les établissements urbains doivent être construits. Le décret-loi 5/08/1937 a établi les règles et réglementations spéciales pour l'habitation et le développement des établissements urbains. La Loi 29/05/1963 porte sur les règles spéciales de l'habitation et du développement des villes et des agglomérations urbaines pour le développement de l'urbanisme.

Il existe un certain nombre de codes et de règlements civils haïtiens relatifs à la construction de routes et d'espaces publics. Les réglementations qui contrôlent la construction des routes et des espaces publics sont parmi les plus importants dans l'élaboration d'un plan urbain fonctionnel. Haïti a actuellement des statuts qui facilitent la création d'un «plan» pour la zone nord de Port-au-Prince

et de Canaan Nord. Les statuts fournissent les bases qui sous-tendent le plan dans un cadre juridique assurant sa durabilité et sa longévité.

Il existe des lois haïtiennes qui régleme les largeurs minimales³ et les pentes maximales pour les voies rapides⁴. Il y a aussi des règlements qui informent la construction d'intersections,⁵ ronds-points⁶ et cul-de sacs⁷. Enfin, il existe une loi qui régleme également la construction des trottoirs.⁸ En vertu de la loi actuelle, le gouvernement haïtien, par l'intermédiaire du ministère des Travaux Publics, des Transports et de la Communication, peut acquérir des terrains supplémentaires pour les rues par des lois d'expropriation.⁹

En outre, un décret du 6 avril 1977,¹⁰ concernant le parcellement doit être approuvé pour chaque nouvelle construction, y compris le plan de localisation, le plan avec la division en parcelles, la mesure de densité, les routes, les espaces publics, le plan de drainage, le réseau routier public, les trottoirs et caniveaux. Le pétitionnaire pourrait envoyer la demande à l'Administration du Génie Civil, des Transports et de la Communication, qui est une agence du gouvernement central, afin d'obtenir l'approbation. L'efficacité de ce décret devrait permettre la création d'un registre foncier / régime foncier complet fondé sur des données recueillies directement auprès des propriétaires.

En 1986, un décret gouvernemental établit le Tribunal Terrien de la Plaine de l'Artibonite.¹¹ Le décret a conféré compétence au tribunal de tous les litiges fonciers dans une zone désignée, enlevant ces différends du système judiciaire normal. Le tribunal a non seulement amélioré l'efficacité et la rapidité des différends fonciers, mais il a également fourni aux propriétaires un mécanisme relativement fiable et cohérent où les conflits fonciers pouvaient être résolus.

La Constitution d'Haïti stipule que les autorités locales sont administrativement et financièrement indépendantes. Selon le décret du 1er février 2006 relatif à la décentralisation, les plans d'urbanisme et de développement sont des prérogatives des villes. Cela signifie que les villes peuvent trouver des recettes pour financer des programmes publics en mettant en œuvre de nouvelles taxes locales ou en augmentant celles existantes sur la terre et les biens. Cependant, la majorité des contribuables à faible revenu ne peuvent se permettre de payer de telles taxes.

Les régulations décrites ci-dessus fournissent un cadre législatif pour un plan potentiel de la zone nord de Port-au-Prince et Canaan Nord, assurant sa viabilité.¹² Le cadre législatif fournit une assurance critique, quoique imparfaite, que l'expansion future sera faite de manière à harmoniser le plan potentiel prenant en considération des modèles de croissance future permettant à Canaan Nord de devenir une ville florissante et durable.

2.2. OBJECTIF

Débloquer les questions foncières dans la région de Canaan Nord afin de permettre un développement formel en assurant la sécurité des résidents et des entreprises.

2.3. ACTIONS À ENTREPRENDRE

Création d'un cadre législatif et d'une structure de gouvernance favorables.

Un cadre légal est essentiel pour l'implémentation du plan urbain à Canaan, car il pourvoit une prévisibilité. Les habitants, les investisseurs et autres parties prenantes doivent avoir l'assurance que l'expansion future de Canaan sera effectivement implémentée selon un cadre sécurisé. Le plan proposé devra tenir compte de la réglementation et des exigences actuelles concernant les rues, les intersections, les routes et voies rapides, et les normes de construction.

Implémentation d'un registre foncier par un régime foncier - système de cadastre local

Les défis auxquels est confronté le projet dans ce domaine sont de deux ordres. Tout d'abord, l'absence d'un système de cadastre adéquat et mis à jour va sérieusement entraver toute tentative de programme humanitaire de réinstallation.¹³ Tout plan directeur efficace de Canaan impliquera un certain déplacement des citoyens pour la création des routes, des espaces publics et la reconfiguration générale des quartiers résidentiels. Actuellement, le gouvernement haïtien dispose d'un pouvoir réglementaire limité pour exproprier des terres pour l'usage public. Le pouvoir d'expropriation («domaine éminent») exige un paiement ordonné par le tribunal avant l'expropriation. Une expropriation et une indemnisation appropriées exigent un registre foncier fonctionnel et mis à jour, dont Haïti ne dispose pas actuellement. Par conséquent, tout programme de réinstallation qui n'incluant pas de système de cadastre mis à jour ne sera probablement pas réussi.

Mécanismes informels de règlement des différends par des processus de résolution de conflit tels que la médiation, l'arbitrage ou la conciliation, menés par des ONG, dirigeants locaux, et la société civile

Les mécanismes formels de résolution des terres impliquent le Tribunal de Paix en Haïti. Habituellement, les conflits fonciers sont traités par les règlements du Code civil. Ces processus décrits dans le

Code civil impliquent des avocats et des experts en urbanisme. Par conséquent, en ce qui concerne la nature expansive de ces processus, peu de cas vont effectivement jusqu'au tribunal. La loi du 5 septembre 1979 concernant l'expropriation pour utilité publique comprend également une résolution de conflit devant un jury désigné par la loi.

Les mécanismes de résolution informelle semblent être une meilleure réponse. La médiation et l'arbitrage¹⁴ peuvent être menés par des membres de la famille, ou de la communauté, incluant des institutions religieuses ou le maire. Les ONG peuvent jouer un rôle dans ce processus informel de règlement des conflits fonciers. C'est un moyen sans coût et efficace de résoudre les conflits fonciers.

Le système doit également tenir compte des citoyens vivant sur des terres sans la documentation appropriée ou lorsque la propriété de la terre est en litige. La création d'un tribunal foncier local peut fournir à Canaan un système de règlement des différends alternatif efficace et navigable que celui actuellement disponible. Un système similaire a déjà été utilisé en Haïti avec un succès modéré.

Financement et activités génératrices de revenus pour les occupants menant à la capacité des résidents à acheter des titres fonciers.

Une source de financement spécifique peut être des contributions en nature. Par exemple, les contributions foncières pour les rues et les espaces publics ou les frais de développement¹⁵ devraient être implémentées, et réparties à l'échelle de chaque aménagement. L'outil de réajustement des terres de l'ONU-Habitat pourrait fonctionner dans ce contexte particulier, il ne nécessite pas de coûts supplémentaires pour l'expropriation et n'implique pas la réinstallation et le ré-établissement des populations. Cette technique rassemble des propriétaires fonciers voisins dans un partenariat pour le partage volontaire des terres ou contribution, la planification conjointe et l'entretien de leurs parcelles contiguës. Sans être encadrée de cette façon, cela développe une coopérative dans des domaines où l'administration n'existe pas. En permettant un partage équitable des coûts et des avantages des projets entre les organismes publics, les propriétaires fonciers et les promoteurs, la technique et l'outil peuvent être utilisés pour divers objectifs du projet, y compris la densification.¹⁶

2.3. MÉCANISME D'IMPLEMENTATION OU DE GESTION PRÉFÉRÉ

L'approche suivante est une méthodologie étape par étape pour débloquer la question foncière dans la zone de Canaan:

1. Le Gouvernement Haïtien vérifie les titres de propriété des zones expropriées ou affectées par les occupations illégales. Les évaluations et les négociations de la valeur des terres sont effectuées conformément aux prescriptions légales existantes ;
2. Le gouvernement haïtien devient un facilitateur pour finaliser une vente (domaine forcé ou éminent) et l'achat (volontaire) par les occupants ou résidents intéressés ;
3. Le Gouvernement haïtien détermine la valeur du mètre carré à payer par les occupants ou résidents intéressés à acheter/régulariser le cadastre offert par l'État. Cette régularisation tiendra compte de la planification territoriale et urbaine qui a été développée en respectant les réserves de l'espace public et les zones non-aedificandi ;
4. Le gouvernement haïtien implémente un système qui permet aux résidents d'exécuter des paiements réguliers à une institution financière convenue. Une partie de ces fonds sera utilisée pour payer les personnes expropriées et une autre partie servira à la création d'un fonds à utiliser dans le développement de la zone ;
5. Les institutions financières convenues seront sélectionnées après un appel d'offres public et pour une durée limitée. Ils détermineront le niveau de crédit de chaque occupant ou résident et offriront des fenêtres de remboursement de 20 à 30 ans. L'institution financière présentera les relevés de paiement à la municipalité et aux comités de voisinage, en tant que représentants des occupants / résidents. L'institution financière notifiera à DGI une fois que le montant total de l'achat a été payé par l'occupant / résident pour une transmission juridique finale du titre de propriété ;
6. Les municipalités, en tant que bénéficiaires d'une partie de ces ressources allouées dans le fonds, s'engagent à réinvestir ces fonds dans le développement de la zone sur une base transparente et guidée par les décisions du Comité d'Administration, formé par la grande majorité des occupants et résidents.

Approche alternative:

Dans le cas où les approches institutionnelles ne débloquent pas la situation actuelle foncière, les parties locales impliquées dans des transactions de propriété privée comme les notaires peuvent avoir la documentation appropriée sur les ventes immobilières dans leur région ou localité pour soutenir ce processus. Ils peuvent servir de fondement à un système de cadastre efficace. Un outil de rechange, à savoir le système modèle de tenure sociale (STMS), est un logiciel gratuit et un système d'information foncière participatif mis au point par le Réseau Mondial d'Outils Terrestres d'ONU-Habitat. Les données concernant les terres peuvent être enregistrées par la communauté elle-même. La base de données participative recueille des données sur les réseaux communautaires et des données sur les terres. Le modèle du régime foncier social (STDM) a été employé dans de nombreux pays où il «a aidé les résidents à affirmer l'existence de leurs établissements et à aller de l'avant vers la reconnaissance et la sécurité de régime foncier qui ont été difficiles pour la plupart des établissements informels»¹⁷. Les membres de la communauté sont en mesure d'utiliser et d'interagir avec le STDM et peuvent gérer et mettre à jour les informations en toute confiance. L'analyse a informé les plans communautaires sur la poursuite des projets prioritaires tels que les routes, l'éclairage, l'eau et l'assainissement.¹⁸

3. DÉVELOPPER L'ÉCONOMIE

Potentiel pour le transport, logistique, transformation de l'industrie agricole et le commerce

3.1. DESCRIPTION DU PROBLÈME ET DES POSSIBILITÉS VISÉES:

Dans son état actuel, la zone nord de Port-au-Prince souffre de graves contraintes économiques. D'abord et avant tout, l'absence de titres fonciers clairs et transférables présente un risque élevé pour les investissements dans la région, menace la sécurité des ménages et des entreprises, dissuade la construction et le développement de qualité et porte atteinte à l'accès au financement. Le manque d'accès au financement réduit le rythme du développement et limite la capacité des entreprises locales à investir dans le développement de la région.

Les infrastructures et les services ont également une incidence sur l'activité économique dans la région. La mauvaise qualité des routes et du drainage entrave la circulation des personnes vers des emplois possibles et des biens et services vers la région nord de Port-au-Prince, présentant des obstacles en termes de temps et de coûts et en limitant l'accès durant la saison des pluies. Le développement continu de la zone, sans connectivité interne, constitue également une menace pour les activités économiques plus larges en aggravant la congestion sur les routes nationales adjacentes.

L'absence de services publics constitue une contrainte majeure pour le bien-être et le commerce ; l'accès insuffisant à l'eau et à l'électricité entraînant des pertes quotidiennes sur l'activité économique. En outre, l'absence de services a entraîné l'abandon effectif de nombreux résidents par les sphères formelles de la gouvernance, laissant les communautés se gouverner sans avoir accès aux institutions ni aux cadres juridiques.

Sans s'attaquer à ces barrières restrictives, le développement physique de la zone nord de Port-au-Prince continuera à un rythme qui ne répond pas aux besoins de sa population, qui supporte le fardeau du régime foncier, du logement, risques d'entreprise et environnementaux eux-mêmes. Les activités commerciales continuent de fournir des revenus à peine supérieurs aux niveaux de subsistance et la qualité du logement demeurera inférieure aux normes; en bref, la qualité de vie restera faible.

Toutefois, un scénario alternatif où les obstacles foncier, financier, d'infrastructure et des services publics sont abordés est possible. Dans un tel scénario, la zone nord de Port-au-Prince a un potentiel important pour se développer rapidement et générer de la valeur pour ses résidents, devenant ainsi un secteur prospère et attrayant de l'économie de la région métropolitaine de Port-au-Prince.

3.2 OBJECTIF

Les objectifs des stratégies de développement économique de la région sont de deux ordres:

Premièrement, supprimer les barrières économiques et créer un environnement propice au développement durable du nord de Port-au-Prince, ce qui peut entraîner la création de valeur, l'amélioration des moyens de subsistance et un niveau de vie plus élevé.

Deuxièmement, mieux intégrer le secteur à l'ensemble de l'économie et l'aider à devenir un atout économique dans la région métropolitaine.

3.3. ACTIONS À ENTREPRENDRE

Réalisation de l'objectif 1

Afin d'établir un environnement propice au développement du nord de Port-au-Prince, quatre éléments fondamentaux doivent être abordés par le secteur public:

- » Régularisation foncière
- » Planification spatiale ordonnée et efficace
- » Infrastructure et prestation de services
- » Entrée d'une gouvernance adaptée

Ces actions publiques permettront aux marchés de réagir en améliorant l'accès financier, en améliorant la construction et le développement et en développant une communauté bien desservie.

Il est à noter qu'il existe un risque inhérent lorsque des investissements publics pénètrent dans un secteur précédemment défavorisé: les résidents de la zone seront déplacés, soit par des expulsions légales, soit par les forces du marché (c'est-à-dire s'ils ne peuvent plus y vivre).

Même lorsque le déplacement se produit par des ventes électives, il peut y avoir des impacts négatifs. Le déplacement rapide peut déchirer les communautés établies depuis longtemps qui ont d'importantes fonctions sociales et économiques. La vente peut également être une mauvaise décision financière, en particulier si les propriétaires vendent au début du processus de développement. Les acheteurs ont souvent plus d'informations et plus de puissance dans la transaction, ce qui peut se traduire par des prix de vente inférieurs à ceux du marché qui ne profiteront qu'aux vendeurs à court terme, ce qui signifie qu'à long terme, les vendeurs doivent trouver une solution de logement qui sera presque certainement moins avantageuse. Un tel processus signifie que les bénéficiaires d'améliorations publiques seront parfois des acheteurs d'immeubles prédateurs cherchant des profits rapides rendus possibles par des investissements publics. Par conséquent, une cinquième action publique est nécessaire pour atténuer ce risque: **politiques pour prévenir des déplacements**.

De telles politiques peuvent prendre diverses formes. La préservation des logements abordables est un élément clé et peut être atteint en réservant des terres pour des logements subventionnés ou une initiative de logement public, pour contribuer à la construction de logements ou en aidant les résidents à rester tout en générant des revenus locatifs sur leur propriété.

L'éducation et l'information des résidents existants est importante, afin de les informer des avantages de rester, les options économiques de le faire (location d'une partie de leur propriété) et les moyens d'obtenir un prix juste si ils choisissent de vendre. Les instruments financiers publics tels qu'une taxe sur le comportement spéculatif ou sur les plus-values provenant de la vente de propriétés peuvent également empêcher les déplacements en réduisant les bénéfices des promoteurs privés.

Dans la mesure où le secteur privé réagit à la création d'un environnement favorable, les industries de la construction et des finances peuvent bénéficier de l'aide des ONG pour répondre à l'évolution du développement et améliorer les services fournis pour répondre à la demande potentielle. Les ONG travaillent déjà sur la formation en construction et à l'élargissement de l'accès du secteur aux services aux entreprises, tels que la commercialisation et la planification financière, avec un potentiel d'expansion des activités dans un proche avenir. Dans ce domaine, il faut faire preuve de prudence afin de faciliter le développement des compétences et la création d'entreprises privées pour fournir des services aux entreprises et éviter la concurrence des ONG pour une part de marché dans ce domaine.

Les barrières locales à la fois aux petites entreprises et aux finances personnelles sont sévères, mais

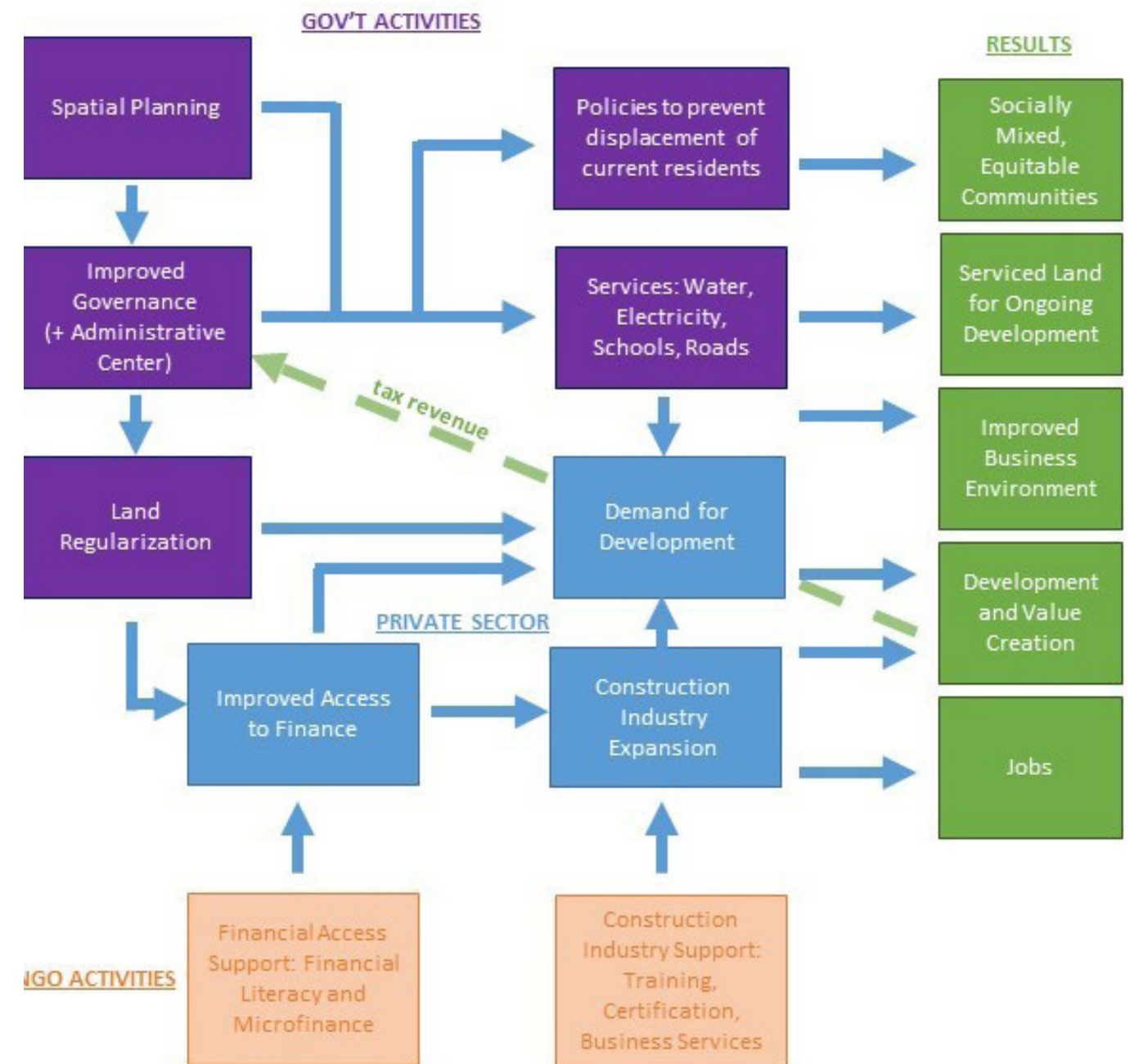


Fig.7: Organigramme de visualisation des actions prioritaires à entreprendre pour le développement économique

peuvent être réduites lorsque les titres fonciers deviennent formalisés. Les ONG travaillent à développer la alphabétisation financière des résidents locaux, une étape critique vers l'accès financier.

Réalisation de l'objectif 2

Un certain nombre de stratégies peuvent faciliter l'intégration économique du nord de Port-au-Prince avec l'économie globale comme un atout économique. Il faut fondamentalement que les liens physiques avec les pôles économiques extérieurs soient renforcés et protégés, y compris les routes, les voies de transit et les gares. Cela permettra le mouvement du travail et des biens, en soutenant l'intégration du nord de Port-au-Prince dans les chaînes de valeur plus larges. Deuxièmement, le potentiel de la main-d'œuvre de la région pour la productivité et l'entrepreneuriat peut être renforcé par l'amélioration des écoles et des établissements professionnels dans la région, ainsi que par l'élargissement de l'accès aux technologies de l'information et des communications.

Enfin, le potentiel du nord de Port-au-Prince comme pôle de croissance à la jonction stratégique des routes de transport nationales pourrait être développé grâce à des investissements stratégiques dans l'industrie à l'intérieur ou à proximité de la zone. Un secteur possible qui offre de nombreux avantages pour le développement de la main-d'œuvre, l'amélioration de la valeur ajoutée pour l'économie globale et l'augmentation de la sécurité alimentaire est l'agro-industrie. L'ensemble de la zone a le potentiel de se développer en un lieu présentant des avantages comparatifs pour cette activité puisqu'il est situé à la jonction des zones agricoles, du port de Lafiteau et Port-au-Prince.

Pour résumer, l'objectif de favoriser l'intégration et la valeur de Canaan dans l'économie globale peut être atteint grâce à trois types d'activités:

- » Amélioration des liaisons de transport - routes, voies de transit et gares ;
- » Amélioration du développement de la main-d'œuvre et du potentiel entrepreneurial en améliorant les écoles, les centres professionnels et en élargissant l'accès aux TIC ;
- » Tirer profit de l'emplacement stratégique de Canaan pour des investissements industriels à plus grande échelle, potentiellement dans le secteur agroalimentaire.
- » Développer des services logistiques et de marches des grossistes entre le port Lafiteau et PaP a la place du centre-ville, de l'agriculture et l'industrie de la construction sur la basse de potentialités existantes

Phasage et rôle des projets catalytiques

Beaucoup des activités recommandées ci-dessus prendront de nombreuses années à accomplir, et certaines ne peuvent être réalisables qu'à moyen ou long terme. En général, le développement de Canaan, en particulier en ce qui concerne le développement des infrastructures et des services, devrait être implémenté de manière à correspondre à la croissance démographique et aux ressources disponibles. Cependant, il existe des priorités immédiates à long terme qui peuvent faire démarrer la trajectoire de développement vers des résultats économiquement bénéfiques. Des projets catalytiques spécifiques peuvent donner lieu à des victoires faciles et préparer le terrain pour un développement économique continu. Le tableau 6 ci-dessous énumère plusieurs de ces projets catalytiques dans la troisième colonne. Elles s'inscrivent dans le cadre de stratégies plus larges pour aborder les objectifs 1 et 2, tel que discuté ci-dessus.

3.1. MÉCANISME D'IMPLEMENTATION OU DE GESTION PRÉFÉRÉ

Activités	Organisme responsable	Projets Catalytiques Potentiels	Timing recommandé	Note de gestion
Objectif 1: Créer un environnement propice au développement durable de Canaan				
(1) Régularisation foncière	CIAT et DGI		Immédiate	
(2) Planification spatiale	ONU-Habitat		Déjà en progrès	Besoin d'un mécanisme pour assurer la diffusion de l'information et la conformité
(3) Infrastructures et prestation de services	Global Communities	Route principale est-ouest; Liens critiques nord-sud	Les projets catalytiques devraient être implémentés immédiatement; Des services supplémentaires devraient être fournis pour s'adapter au rythme de la croissance démographique	Besoin d'une manière d'intégrer les communes et les fournisseurs de services locaux dans le processus et de les aider à répondre à la communauté.
(4) Gouvernance adaptée	?	Centre administratif	Court terme (0-3 ans)	Peut être combiné avec le développement commercial et géré par le secteur privée
(5) Politiques de prévention des déplacements	DGI et communes locales		Court ou moyen terme (0-6 ans)	
Soutien au secteur de la construction	Habitat pour l'humanité, ONG	Centre de construction ou dépôts	Court ou moyen terme (0-6 ans)	

Soutien au secteur financier	Mercy Corps, ONG	Espaces publics de réunion (ex: espaces ombragés dans les parcs)	Projets catalytiques à court terme (0-3 ans); Amélioration progressive de l'accès financier à long terme	Le service de transfert d'argent et éventuellement une institution financière (banque ou microfinance) peuvent être situés dans le centre administratif.
Objectif 2: Intégration économique de Canaan				
(1) Amélioration des liens de transport	MTPTC	Améliorations du marché Bon Repos; Création d'une station intérieure et d'un marché	Bon Repos projet à court terme (0-3 ans); Marché intérieur à moyen terme (3-6 ans); Des liaisons de transport supplémentaires à destination de Port-au-Prince à moyen ou long terme	
(2) Amélioration des écoles, des centres professionnels et de l'accès aux TIC	Ministère de l'Éducation		Doit être fourni à un rythme égal à la croissance de la population	Cybercafé peut être situé dans le Centre administratif
(3) Hub de développement industriel	?	Hub de logistiques et agro-transformation	Moyen à long terme	Nécessite une évaluation du marché, le recrutement d'investisseurs et d'acheteurs, l'intensification de la production agricole

Table 7. Objectifs, partenaires d'implémentation, projets catalytiques, timing et gestion

4. PLANIFICATION ET GESTION URBAINE

Un cadre de planification et de gestion urbaine capable d'anticiper la croissance urbaine et de gérer le développement urbain et fournir services

4.1. DESCRIPTION DU PROBLÈME ET DES POSSIBILITÉS VISÉES:

La croissance urbaine rapide et le développement non planifié dans la zone nord de Port-au-Prince ont laissé la planification et la gestion urbaine à la traîne. Il est nécessaire de rattraper le développement de stratégies, de plans et de projets capables d'anticiper, d'informer et de diriger la croissance urbaine afin de créer un environnement urbain plus durable.

4.2. OBJECTIF

Élaborer un cadre de planification et de gestion urbaine qui comprend des stratégies détaillées, des plans urbains, des projets et des mécanismes opérationnels pour le nord de Canaan capables d'informer la croissance urbaine, en fournissant des orientations claires sur l'occupation des sols, le réseau routier, le réseau de espaces publics et la fourniture des services.

4.3. ACTIONS À ENTREPRENDRE

- » Élaboration d'un cadre stratégique de développement urbain pour la zone nord de Port-au-Prince (document actuel)
- » Development of guidelines for the definition of macro-zoning areas and land use categories
- » Élaboration de lignes directrices pour la définition des zones de macro-zonage et des catégories d'occupation des sols
- » Élaboration de plans de quartier (x15) qui comprennent les plans d'occupation des sols, le réseau routier, la réserve de sols pour le espace public et les services publics
- » Développement de projets catalytiques à l'échelle de la ville et du quartier
- » Priorisation des investissements publics et privés aux échelles de la ville et du quartier déduits après les Charrettes et le processus participatif développé avec les groupes communautaires
- » Développer les bases d'un processus de régularisation foncière et d'un cadastre

La planification et à l'aménagement urbain ont été utilisés comme outil pour promouvoir le dialogue et l'engagement des différentes parties prenantes qui gèrent et / ou influencent le développement urbain dans la zone nord de Port-au-Prince. Les responsables gouvernementaux au niveau national et local, les organisations internationales et nationales et les ONG, ainsi que les groupes communautaires et les résidents ont discuté et informé les propositions techniques qui ont été présentées aux différentes échelles de planification.

L'importance du processus qui a été élaboré n'est pas seulement la délivrance de documents finalisés, mais l'appropriation des processus et des méthodologies de travail par les différentes parties prenantes qui ont participé à l'initiative.

Le pouvoir des différentes stratégies, plans et projets réside dans le fait qu'ils ont été soigneusement discutés, critiqués et modifiés par de nombreux parties prenantes au cours du processus de planification.

L'appropriation des plans par les groupes communautaires et tables de quartiers au cours des nombreuses charrettes de planification, des ateliers et des rencontres bilatérales est l'outil le plus puissant pour assurer que le processus sera développé et adapté au contexte changeant de la zone nord de Port-au-Prince.



Fig.8: Processus participatif et restitution du plan de quartier développé pour Hautes Sources Puantes

5. ENVIRONNEMENT ET GESTION DES RISQUES

Préservation et amélioration des zones écologiques et agricoles et promotion de la génération d'énergies renouvelables à travers l'énergie éolienne et solaire

Adresser les risques d'inondation comme catalyseur aux préparatifs en cas de catastrophe

5.1. DESCRIPTION DU PROBLÈME ET DES POSSIBILITÉS VISÉES:

PRÉSERVATION DES TERRES ÉCOLOGIQUES ET AGRICOLES

La croissance urbaine rapide et le développement non planifié dans la région nord de Port-au-Prince ont considérablement réduit la quantité de terres allouées à la préservation écologique, à la biodiversité et aux activités agricoles. Compte tenu de la forte incidence que la déforestation a sur l'augmentation du nombre de dangers naturels qui affectent l'île, la préservation et l'augmentation des terres allouées à l'environnement constituent une stratégie prioritaire pour la région.

Port-au-Prince s'est développé à une densité très faible, ce qui a augmenté la consommation des terres et réduit l'efficacité de l'usage des terres. Seules les zones métropolitaines qui ne sont pas correctement reliées par le réseau viaire ou les zones inondables à haut risque n'ont pas encore été occupées. Dans les communes telles que Cabaret et Arcahaie, il y a encore une grande quantité de terres non urbaines allouées à la production agricole. La préservation de cette terre est cruciale pour l'équilibre environnemental de la région. Les terres agricoles et écologiques situées à Lafito, Aubry et Cabaret le long du littoral représentent un atout pour la région nord de Port-au-Prince et donc la vision proposée pour le développement futur de la région se concentre sur l'identification, la cartographie et la préservation de ces terres.

Afin d'assurer la préservation des terres agricoles, la productivité des activités agricoles doit être améliorée. Les entreprises agricoles en Haïti sont liées à des exploitations peu productives. La préservation des terres agricoles est fortement liée à la productivité. Afin d'accroître la productivité, il faudrait améliorer les technologies et les intrants tels que les semences, les engrais et les pesticides. Les facteurs qui contribueraient également à la préservation des terres agricoles sont le développement d'infrastructures adéquates, la sécurité foncière et l'accès au capital humain qualifié.

Le document stratégique actuel définit comme prioritaire la préservation des terres environnementales par les catégories suivantes, qui sont en suite reflétées dans le plan de la structure urbaine pour la région de Canaan, les désignant comme des zones non-aedificandi et largement décrites dans le document de structure urbaine pour la région de Canaan:

- » Espaces ouverts
- » Ravins, rivières et cours d'eau
- » Terres destinées au pâturage du bétail
- » Zones agricoles
- » Zones riveraines

- » Zones de reboisement
- » Carrières

Afin d'assurer la continuité entre les zones environnementales (en particulier les ravins, les rivières et les cours d'eau) et les établissements urbains, une attention particulière doit être accordée au développement de la structure du réseau de drainage principal et secondaire. Les points d'intersection entre l'infrastructure routière et la structure de drainage représentent des points de chevauchement qui doivent être convenablement conçus et implémentés pour assurer la continuité des zones environnementales et une connectivité adéquate de la structure urbaine.

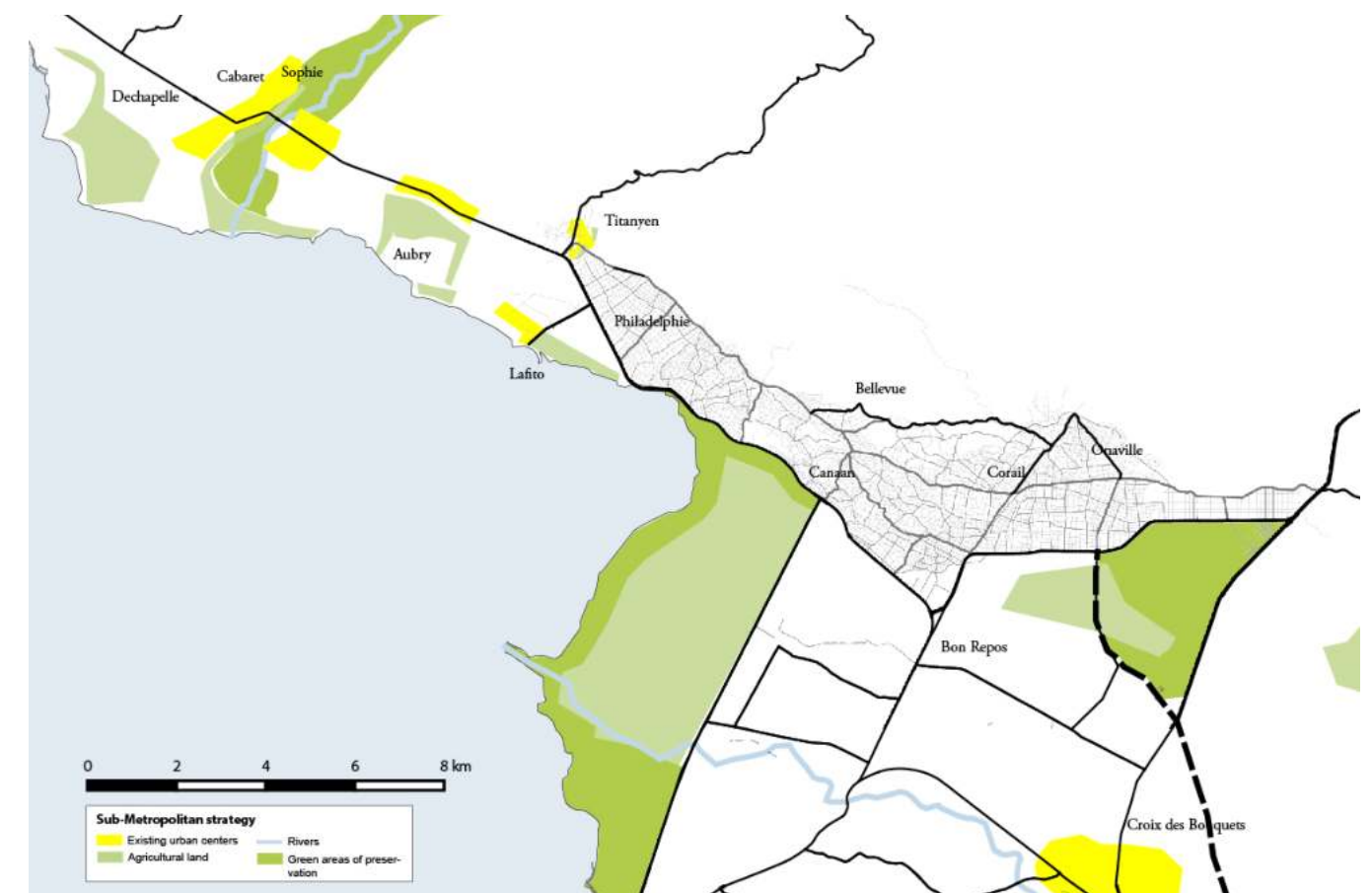


Fig.9: Préservation et amélioration des zones agricoles et écologiquement diverses

POTENTIALITÉS ÉLECTRIQUES DANS LA ZONE NORD DE PORT-AU-PRINCE

- » L'électricité est une contrainte majeure au développement économique de Canaan. Actuellement, seulement 10-20% de la population est connectée, et celles-ci ne fonctionnent généralement que le soir, avec des interruptions fréquentes affectant les ménages et les entreprises.¹⁹ Cela est lié au manque d'accès à la technologie (ordinateurs et téléphones) qui a été cité comme l'obstacle principal par les propriétaires d'entreprises à Canaan.²⁰
- » Toute initiative majeure de développement économique devra faire face à la disponibilité et au coût de l'électricité. Cela est particulièrement vrai pour tout parc industriel ou agro-industriel potentiel, où le prix de l'électricité jouera un rôle majeur pour déterminer si Haïti est un endroit viable pour de telles activités économiques.
- » Le coût moyen de l'électricité en Haïti a été estimé à 0,35 \$ le kWh en 2012, ce qui est beaucoup plus élevé que la moyenne des États Unis de 0,10 \$ le kWh.²¹
- » Le gouvernement des États-Unis a investi dans l'énergie (20 millions de dollars) pour alimenter le parc industriel Caracol et les petites localités environnantes. Cependant, la centrale brûle du mazout lourd et aurait de grands problèmes de durabilité environnementale pour l'expansion de ce type d'industries pour servir la population de Canaan.
- » Selon un rapport de 2015 de l'Agence Internationale de l'Énergie Renouvelable, l'énergie éolienne et solaire terrestre deviennent très compétitives en termes de coûts à long terme, et ces coûts continuent de diminuer.²²
- » Dans un rapport publié en 2014 par le Worldwatch Institute en collaboration avec le Ministère des Travaux Publics, des Transports, de l'Énergie et des Communications, intitulé « Haïti Sustainable Energy Roadmap », le potentiel des sources d'énergie verte en Haïti est examiné.²³ Selon ce rapport, Canaan a un potentiel exceptionnel pour la production d'énergie solaire et éolienne (voir les cartes ci-dessous).
- » Les besoins énergétiques de Canaan peuvent être prévus à l'aide de projections démographiques. Actuellement, Haïti a une consommation énergétique très faible par habitant. Cependant, nos projections peuvent supposer que l'utilisation future par habitant de Canaan sera plus proche de celle des pays voisins. La consommation d'énergie et les coûts des énergies éoliennes et solaire sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

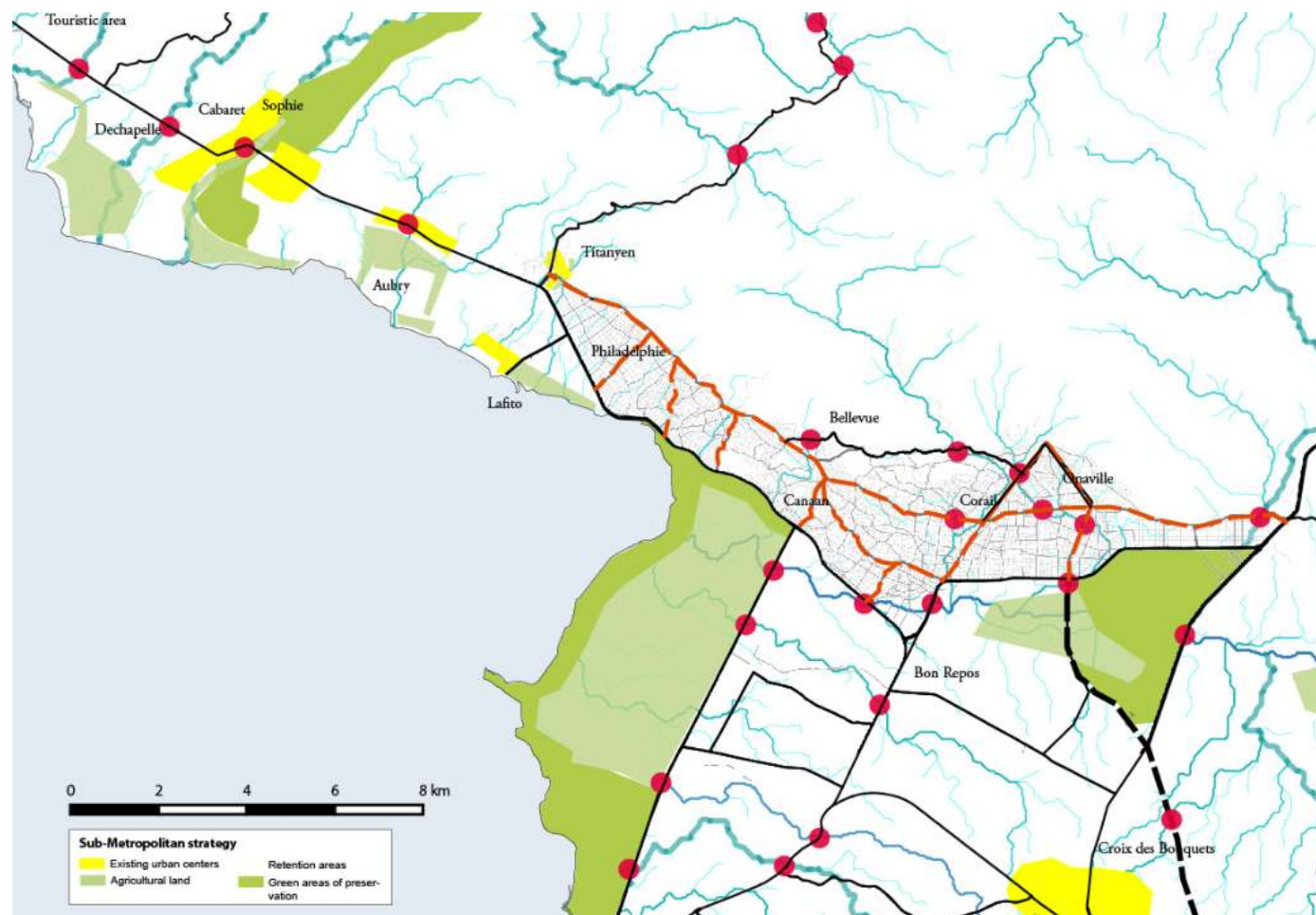


Fig.10: Zones de chevauchement aux intersections entre les cours d'eau et l'infrastructure routière

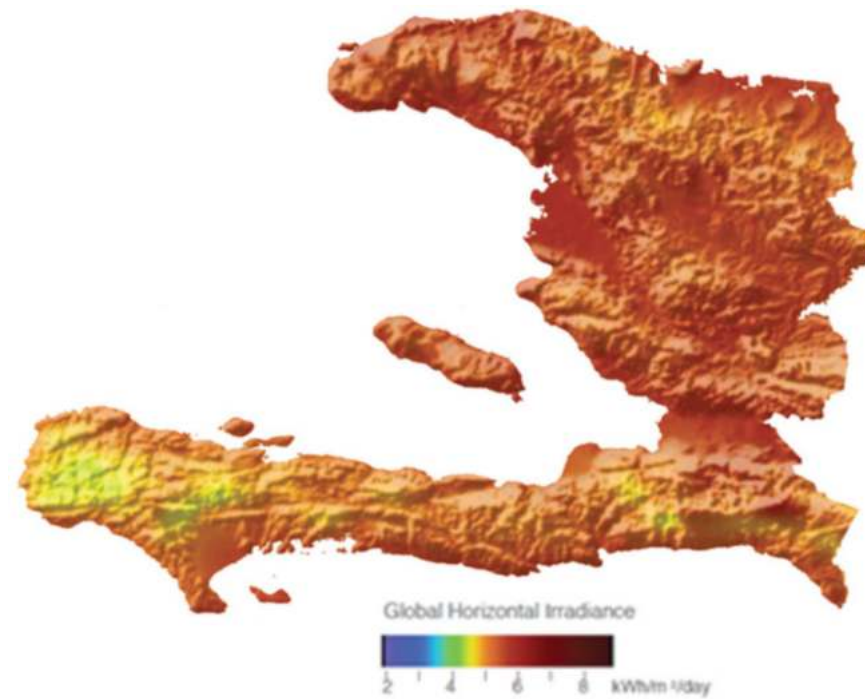


Fig.11: Potentiel solaire. Haïti

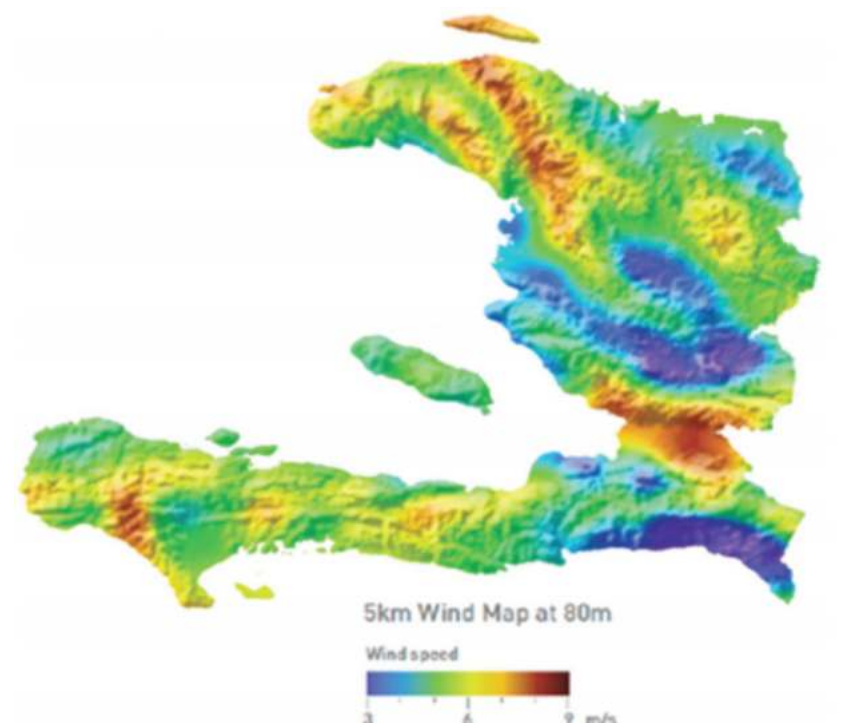


Fig.12: Potentiel éolien. Haïti

- » L'énergie solaire est plus facilement déployable à des échelles plus petites, mais l'éolienne est beaucoup plus abordable à grande échelle.
- » La superficie nécessaire pour l'éolienne ou solaire est grande. Une partie de cette zone pourrait être aménagée sur les pentes supérieures de Canaan, où le développement de logements n'est pas conseillé. Toutefois, les impacts du bruit des éoliennes sur la santé devraient être examinés avant de placer des turbines à proximité des zones résidentielles de Canaan.
- » Bien que les coûts d'investissement indiqués ici soient très élevés, si les clients paient le tarif compétitif de 0,10 \$ le kWh, un prêt pour un projet éolien majeur à 6% pourrait être remboursé en moins de 9 ans, y compris le coût des lignes de transport.
- » Des organismes tels que la Banque Interaméricaine de Développement, l'USAID et l'ACDI pourraient être intéressés par le financement d'un important projet éolien, compte tenu du potentiel de production éolienne de Canaan, du potentiel économique possible et de la situation de Canaan.

Besoins en énergie et coûts de l'éolienne et solaire projetés pour la zone nord de Port-au-Prince

Année	2020	2040
Population de Canaan	300.000	800.000
GWh nécessaires	283	754
ÉNERGIE ÉOLIENNE		
Éoliennes nécessaires	40	108
Km ² d'éoliennes nécessaires	2	5.4
Coût, non factoriel dans l'économie d'échelle	\$ 141.502.146	\$ 377.339.056
ÉNERGIE SOLAIRE		
Panneaux de 175 watt nécessaires	1.413.000	3.768.000
Km ² de panneaux nécessaires	1.88	5.02
Coût, non factoriel dans l'économie d'échelle	\$ 423.900.000	\$ 1.130.400.000

Table 8. Besoins et coûts d'énergie projetés en installations solaires et éoliennes dans la zone nord de Port-au-Prince

GESTION DES RISQUES

Le risque d'inondation à Canaan est l'un des problèmes les plus pressants pour maintenir une structure durable pour le paysage. La prévention des inondations en utilisant les structures existantes de gestion de l'eau ne garantit pas que le système s'améliorera. Par conséquent, la stratégie globale doit être d'améliorer les systèmes de drainage à travers Canaan de manière contextuelle et localement adaptée. Cela doit être accompagné de la réinstallation et la compensation des résidents. Cet aspect social de la gestion des risques signifie qu'il faut explorer de nouvelles méthodes de rémunération qui incluent la communication et la compensation financière.

Passages en amont

Ces zones sont sensibles à l'érosion où les parties supérieures des berges s'effondrent dans le lit du cours d'eau. Ces points sont utilisés par les véhicules. Les gabions sont utilisés où le fond est bien en dessous du lit du cours d'eau pour s'assurer que les fondations ne soient pas érodées. Les murs doivent être construits plus haut que les niveaux d'eau maximaux, avec une largeur augmentant en fonction de la hauteur. La construction de gués avec des dérives de béton ventilées est suggérée pour permettre la traversée pendant les débits bas à moyens. Une conception soignée des dérives est essentielle pour que les structures résistent à des événements difficiles.

Passages au centre de la rivière

L'érosion du lit de la rivière rend les gués impraticables. Une reconstruction correcte du gué est suggérée, avec une dérive de béton ventilé. Les pentes sur les remblais doivent être conçues de manière à ce que les voitures puissent passer et augmenter la hauteur de la rive en amont et en aval afin d'éviter l'inondation de la zone et de protéger la fondation des routes contre l'érosion.

Séparation des flux

Lors de l'embranchement des rivières dans les canaux latéraux, l'inondation des zones environnantes est fréquente, puisque les hauteurs des banques sont très faibles. En raison du drainage difficile, la réhabilitation des côtés du canal est nécessaire. Le canal réhabilité peut être utilisé comme canal de drainage secondaire, transportant l'eau vers les régions inférieures de Canaan.

Caniveaux le long des routes nationales (RN)

Avec le temps, de nombreux caniveaux ont réduits à moins de 50% de leur capacité initiale, causant des inondations fréquentes. Le nettoyage et l'entretien continus des caniveaux existants

sont nécessaires. Pour soulager les inondations et les effets de remous, les ravins devraient être excavés jusqu'où les sections transversales peuvent transmettre une décharge suffisante.

Canaux en terre

L'itinéraire des canaux de terre doit être assuré afin qu'aucune autre construction ne se produise près ou sur le canal. Les canaux sont une artère importante pour les systèmes de drainage secondaire. Lorsque l'érosion et l'effondrement des parois latérales se produisent, les canaux sont d'autant plus nécessaires.

Dépressions

Les zones dans les dépressions naturelles n'ont souvent pas de drainage adéquat. Les résidents rapportent des inondations fréquentes qui peuvent durer de 3 à 4 jours. Malgré la menace d'inondations, la zone est peuplée et des travaux de construction sont actuellement en cours. Du point de vue de l'inondation, la construction et l'usage de cette zone devraient être limités. Bien que la zone sera toujours susceptible d'inondations et les zones actuellement encore inhabitée devraient être désignées comme un parc / sports / zone de loisirs permettant l'inondation. Les dépressions doivent être reliées aux canaux secondaires de drainage.

Zones des bassins versants en amont

L'eau provenant des régions en amont du bassin versant est déjà chargée de sédiments transportés dans la zone urbaine. Des mesures à long terme comme l'augmentation de la couverture végétale, des terrasses et un éventuel reboisement devraient être envisagées. Des mesures de protection telles que des clôtures pour empêcher les animaux de manger des plantes et des protections de surface comme des maillages ou des géotextiles doivent être introduites. De plus, des chemins devraient guider l'eau dans des canaux, et les terrains terrassés et consolidés. En outre, un projet de barrage pour le stockage de l'eau est suggéré dans la zone en amont.

Zones non-aedificandi

Ces zones sont les endroits privilégiés pour les efforts visant à coupler l'atténuation des risques et la création d'espaces publics. Plus précisément, ces zones sont réservées en tant que zones de protection de l'environnement. La façon dont elles sont gérées et conservées doit être collective avec la communauté. Il sera encouragé que les jeunes soient notamment inclus dans l'élaboration de stratégies pour préserver la terre et introduire de nouvelles façons d'utiliser l'espace et de l'adapter aux événements météorologiques extrêmes qui sont courants à Canaan.

5.2. OBJECTIF

Les objectifs des stratégies environnementales et de gestion de risques sont structurés structurés selon les objectifs suivants:

Environmental: Assurer la préservation des zones écologiques et agricoles et limiter la occupation des sols pour le développement urbain, en assurant l'utilisation durable de ressources limitées dans la zone nord de Port-au-Prince

Gestion de risques: Augmenter la résilience des communautés et des résidents de la région nord de Port-au-Prince et du Canaan Nord avec le soutien des institutions gouvernementales.

5.3. ACTIONS À ENTREPRENDRE

Réalisation de l'objectif 1 Environmental:

- » Élaborer un plan d'aménagement du territoire pour chaque quartiers afin de définir de manière participative quels usages environnementaux, agricoles et de l'espace public doivent être préservés et quelles zones doivent être définies comme non-aedificandi
- » Limitation et contrôle de l'expansion et croissance urbaine avec la extension planifiée de la ville dans le nord-ouest de Canaan Nord et aussi avec la densification des quartiers à faible densité de population
- » Élaboration d'un modèle de ville et de quartier fondé sur le terrain à usage mixte et la mobilité alternative, afin de réduire la mobilité automobile généralisée pour éviter les problèmes environnementaux et de santé liés à la mobilité automobile
- » Promotion des activités économiques liées à l' "Economie Bleue" afin de promouvoir la protection de l'environnement à travers des activités génératrices de revenus
- » Conception et implémentation de stratégies de reboisement et de plantation d'arbres

Réalisation de l'objectif 2 Gestion de risques:

- » Développement de une programme local de résilience aux catastrophes
- » Délimitation de zones non-aedificandi et délocalisation de résidents dans des zones à risque de forme participative
- » Élaborer, en consultation avec les résidents, un document de priorisation pour la fourniture

des services de base, en fixant comme priorités la santé et l'éducation, l'infrastructure viaire, le réseau de drainage, approvisionnement en eau et assainissement , les espaces publics et la mobilité

- » Conception et implémentation d'un réseau de gestion et de drainage des bassins versants
- » Développer des initiatives concrètes de production agricole urbaine locale et la préservation des aliments afin d'accroître la sécurité alimentaire en particulier pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février

6. RENFORCER LES SERVICES PUBLICS

Eau potable, assainissement, déchets solides, électricité, éducation, santé, mobilité et transport, espace public

DESCRIPTION DU PROBLÈME ET DES POSSIBILITÉS VISÉES, OBJECTIFS ET ACTIONS À ENTREPRENDRE

6.1. EAU POTABLE

Situation de l'approvisionnement en eau - Ressource

La zone nord de Port-au-Prince et de Canaan Nord compte sur plusieurs types de sources pour son approvisionnement en eau, mais la plus grande contribution provient de l'eau souterraine. Elle est pompée avec des pompes manuelles et quelques puits motorisés. Il y a aussi de l'eau pompée à partir de forages situés à l'extérieur de Canaan. Le plus proche alimente un petit réseau exploité par les CAEPA. Il y a plus de forages situés plus loin dans la même plaine (secteur Cul-de-Sac), dont certains alimentent les réseaux d'eau de Port-au-Prince, d'autres sont utilisés par les compagnies d'eau privées pour les camions citernes. On ne connaît pas le nombre réel de camion-citerne livrant de l'eau, il est difficile d'évaluer le volume total d'eau actuellement «importé» à Canaan par camions. Au moins 12 puits existent près de Canaan de part et d'autre de la route nationale et du parc olympique. Ils ont été utilisés pour l'irrigation (environ 320 pieds de profondeur, au rendement de 600-1500 gallons par minute).

Distribution

La liste suivante décrit la complexité des façons de distribuer l'eau des sources aux consommateurs:

- » Camion citernes: environ 12 petites entreprises opèrent des camions fournissant l'eau aux ménages et points de distribution de marque provenant de forages situés hors de Canaan.
- » Points de distribution des marques: cette chaîne d'approvisionnement est généralement exploitée par des entreprises locales (par exemple Eau Miracle, Freché Locale, YOYO) qui fournissent leur eau à des franchises qui sont construits, équipés, exploités, et opérés par des individus pour qui cela représente une source de revenu. Ces points de distribution sont équipés d'installations de traitement qui sont censés fournir de l'eau potable de qualité.
- » Réseau DINEPA (bornes et kiosques): en 2012, OXFAM a financé une chaîne d'approvisionnement au Camp Corail où 18 kiosques sont approvisionnés en eau tous les 2 jours. Une CAEPA exploite le réseau et l'agrandit de deux kiosques supplémentaires. Il existe également un nombre inconnu de connexions domestiques (certaines non autorisées).
- » Revente aux voisins: Il est habituel que les ménages qui reçoivent l'eau d'une des sources

- » précédentes et qui disposent d'un grand entrepôt vendent (ou donnent parfois) de l'eau à leurs voisins qui viennent chercher l'eau avec du bokit (5 gallons). Le paiement se fait par volume ou par mois et peut être considéré comme une entreprise à micro-échelle.
- » Les pompes manuelles, principalement fournies par des organisations internationales (Living Water International, AOV International, Walk4Water, Healing Hands International, Églises du Christ en Haïti), sont répandues dans la zone urbaine et fréquemment utilisées, bien que la qualité de l'eau soit inconnue. Il y a aussi une source, qui peut être liée à cette catégorie.
- » Collecte des eaux de pluie sur le toit. Certains ménages récoltent l'eau de pluie limitée par la qualité de l'eau et l'équipement (composants coûteux, barils de stockage indisponibles).

Optimisation: Solutions Rapides

- » Option 1: Installations de stockage sécurisées pour les ménages. L'utilisation d'installations de stockage de petite taille nécessiterait l'achat d'un grand nombre de nouveaux fûts (et couvercles). Deuxièmement, il faudrait identifier les ménages les plus démunis. Les barils seraient alors vendus à prix réduit. Cette stratégie bienveillante est une solution rapide, mais fait peu pour permettre aux habitants d'accéder à l'eau eux-mêmes.
- » Option 2: Amélioration du traitement de l'eau aux points de distribution. La plupart des points d'approvisionnement en eau de Canaan ont des normes de traitement incertaines et les camions peuvent fournir également de l'eau non traitée. La chloration peut aider à assurer la qualité de l'eau, mais cette méthode est plus souvent utilisée dans les zones rurales.
- » Option 3: Distribution de comprimés de chlore. Les comprimés de chlore s'achètent actuellement dans les magasins locaux, et par conséquent, la simple distribution pourrait réduire la viabilité économique des propriétaires de ces magasins. Comme la grande majorité des ménages boivent l'eau incertaine des camions citernes, encourager une plus grande prolifération de comprimés de chlore pourrait diminuer l'incidence de l'infection.

- » Option 4: Distribution des filtres à eau. De nombreux types de filtres sont disponibles dont les caractéristiques, l'efficacité du traitement et le type de pollution traitée varient. Pour Canaan, les filtres en céramique qui arrêtent les bactéries et l'amibe seraient appropriés.
- » Option 5: Amélioration de l'hygiène et des soins ménagers par la communication. L'éducation a été un facteur majeur d'amélioration des pratiques d'hygiène chez les Haïtiens. Un «coup de pouce» qui pourrait être utilisé pour améliorer encore plus les questions d'hygiène serait d'équiper les bassins d'eau avec des pompes manuelles afin que les résidents n'aient pas à ouvrir les couvercles, jeter des seaux et soulever l'eau hors du bassin. L'éducation seule doit toujours s'accompagner d'améliorations sanitaires.

Optimisation: Solutions à moyen et long terme

- » Option 1: Conceptualisation d'un réseau de distribution d'eau amélioré.
- » Option 2: soutien au transport d'eau par camion.

6.2. ASSAINISSEMENT

Accès

Une grande partie de la population actuelle de Canaan (38%) n'a pas de système d'assainissement à la maison. Ce chiffre est meilleur que pour le reste des zones urbaines d'Haïti (55%). Parmi cette population sans assainissement à domicile, 41% utilisent la défécation à l'air libre (dans les bois, dans un seau ou un sac en plastique).

Ce taux est plus élevé que dans le reste des zones urbaines d'Haïti (environ 20%). 49% utilisent les latrines de leurs voisins et 6% en utilisent des collectives.

N°	Option	Coût	Avantage
1	Réserves de stockage	1500 USD / ménage pour 3500 gallons de stockage	Accès à l'eau à 2,5 gourdes par gallon au lieu de 6 (4 cents au lieu de 10). L'investissement devient rentable après neuf camions. Possibilité de revente aux voisins. Potentiel de récolte de l'eau de pluie.
	Réserves de stockage	27 USD / ménage pour un baril de 55 gallons	Potentiel de récolte de l'eau de pluie. Stockage disponible pendant plusieurs jours, réduisant la fréquence des déplacements aux points de distribution.
2	Traitement de l'eau aux points de distribution	50 USD / point de traitement pour l'appareil. Le chlore doit être acheté en plus (environ 0,2 USD / ménage / mois).	Amélioration de la qualité de l'eau. Un programme similaire au Kenya a augmenté le taux de chloration de 2 à 58%
3	Distribution de comprimés de chlore	Environ 0,2 USD / ménage / Mois pour les comprimés de chlore uniquement	Amélioration de la qualité de l'eau
4	Distribution de filtres à eau pour les ménages	75 USD / ménage, selon le modèle utilisé. Coûts O&M limités.	Amélioration de la qualité de l'eau
5	Communication	De 40 000 à 200 000 USD selon l'ampleur de l'action	Support à toutes les autres options

Table 9. Analyse des coûts et avantages pour chaque option de solution rapide dans l'approvisionnement en eau - SOURCE: HYDROC Consult

Optimisation: Solutions Rapides

- » Option 1: Latrines collectives. Il y a quelques exemples réussis de latrines collectives qui pourraient être appliquées dans la région de Canaan. L'un est le «bloc sanitaire» construit par l'ONG GRET dans la zone de tête de l'eau à Pétion-ville, banlieue sud de PaP. Il a été construit en 2012 avec l'idée de fournir assainissement et autres services à une zone entourant un marché. Avec une grande population venant de l'extérieur restant pour une courte durée, les marchands, surtout des femmes, ont obtenu une solution pour leurs besoins.

Ce bloc doit disposer d'une fosse septique appropriée. Le traitement pourrait être fait localement s'il y a assez d'espace, mais la vidange par camion devrait être l'option principale. L'emplacement de ce bloc devrait être choisi en fonction des 3 points ci-dessus, assurant ainsi la réussite du projet et non pas pour rendre possible le traitement local. Le programme comprendra une formation et une sensibilisation du comité chargé de l'entretien. Ils doivent être conscients de l'importance du lavage des mains, de la propreté des toilettes et du fonctionnement général des latrines collectives. Ils doivent disposer de capacités suffisantes en matière de comptabilité et de suivi d'un établissement public de petite envergure.

- » Option 2: Amélioration de l'assainissement des ménages par la communication. Le développement de l'assainissement peut être fait en favorisant les bonnes pratiques et en sensibilisant aux avantages d'une installation d'assainissement appropriée. Les activités de communication peuvent être considérées comme un projet autonome, mais devraient être implémentées parallèlement à un projet principal avec des objectifs tangibles.

Optimisation: Solutions à moyen et long terme

- » Option 1: Zonage de l'assainissement. Un zonage adéquat en conformité avec l'ISUP pour Canaan permettrait d'identifier les zones dépendamment du système d'assainissement le plus approprié à installer (égouts, système d'égout, fosses septiques, latrines VIP, latrines communautaires, ECOSAN). Cela dépendra de la densité de la population et de la volonté de payer, de la disponibilité de l'eau, de la topographie et de la protection des ressources.
- » Option 2: Appui au marché local pour l'amélioration de la construction des latrines. Pour réduire le prix des latrines, améliorer la protection des ressources et accroître la satisfaction globale des familles avec leurs systèmes d'assainissement, les capacités générales des maçons doivent être améliorées. Cela se fera à la fois en pratique et en formation académique. Les maçons doivent apprendre de nouvelles techniques, mais aussi comprendre ce que cela signifie en termes de protection des ressources et de durabilité des latrines.

- » Option 3: Soutien de l'équipement des foyers avec fosses septiques dans les zones critiques pour la protection des ressources. Dans certaines zones, tous les ménages seraient équipés de fosses septiques. Le réservoir est isolé du sol où les eaux usées sont stockées et subit un traitement préliminaire par le développement de bactéries anaérobies. Avec une fosse septique correctement entretenue, les eaux usées ne s'infiltreraient pas dans le sol et ne contaminent pas la nappe phréatique. Les débits peuvent être envoyés dans une zone de traitement secondaire comme les zones humides, mais dans les zones urbaines telles que Canaan, cela n'est pas possible. Ainsi, la fosse septique devrait être vidée fréquemment par un camion de vidange.
- » Option 4: Systèmes d'égouts à petite échelle. Les égouts à petite échelle résoudraient bon nombre des problèmes auxquels se heurte un établissement informel. Un petit réseau d'égouts consiste en un réseau réticulé de tuyaux de petit diamètre, reliant plusieurs foyers à une unique et grande fosse septique. Cette fosse septique sert de traitement préliminaire et doit être vidée régulièrement. Cette intervention consisterait à cibler des zones de cohésion et de similarité entre ménages. Les zones doivent également être pentues pour faciliter le mouvement des effluents. En outre, l'accès permanent à l'eau est impératif.
- » Option 5: Planification d'un égout à grande échelle avec un site de traitement. La planification d'un égout officiel pourrait être utile à l'avenir quand un changement drastique dans le contexte de Canaan le rendra possible. Un réseau d'égouts à grande échelle exige des capacités opérationnelles et de gestion importantes qui n'existent pas actuellement en Haïti, ce qui est la raison principale pour retarder le développement de cette approche. Le choix des domaines prioritaires s'effectuera comme suit:
 - Situé en aval, juste à côté de l'emplacement prévu de l'usine de traitement.
 - Densément urbanisé, ce qui a eu pour conséquence que les ménages aient du mal à trouver de l'espace pour un système d'assainissement individuel. L'existant est insatisfaisant, difficile ou coûteux à vider, ce qui rend plus attrayant aux habitants de se connecter au système d'égouts.
 - Ne subit pas de fréquentes inondations. Les zones à risque d'inondation représentent une difficulté supplémentaire qui devrait être abordée ultérieurement.

6.3. DÉCHETS SOLIDES

Points de collecte des déchets solides

Le défi le plus pressant pour la région de Canaan en termes de déchets est l'absence de points de collecte. Cela conduit à un nombre important de points de dépôt ad hoc pour les déchets solides, où ils ne sont pas triés et laissés à se décomposer. Certains déchets solides sont également brûlés, ce qui est insoutenable. La mise en place d'une décharge sera toutefois bénéfique, mais seulement une solution bénéfique à moyen terme si elle est associée à des tactiques de tri des déchets qui ont un effet positif sur les résultats socio-économiques. En même temps, des points de collecte de quartier doivent être établis pour introduire le concept de gestion des déchets au niveau local.

Le recyclage en tant que stimulant économique

Sur une île, les déchets solides qui contiennent une variété de matières recyclables et de matières premières ont un potentiel de revente élevé et contiennent une valeur intrinsèque qui peut aider à la gestion des déchets et à l'emploi. Bien que l'éducation, le renforcement des capacités et la communication soient essentiels pour aborder ce type d'intervention, affecter la promotion d'autres domaines de durabilité est fort probable. Les principes de l'économie circulaire devraient être introduits par diverses voies. La première étape serait de mettre en place plusieurs nœuds stratégiques pour les centres de gestion des déchets, idéalement un par quartier, mais pour commencer, trois pilotes distribués également à travers Canaan. Ces zones devraient être idéalement situées à proximité des principaux axes de transport. Le projet pilote emploierait entre 10 et 30 personnes par centre de gestion des déchets dans les domaines du tri, de la séparation et de l'extraction des matériaux.

Traitement des déchets organiques

Le traitement des déchets organiques pourrait être une prochaine étape vers une gestion plus suffisante, puisqu'ils constituent la composante majeure du volume de déchets à Canaan. Installer une série de petits établissements de traitement des déchets organiques pourrait s'avérer une option viable, seulement si accompagné de stratégies de communication. Une autre option serait des établissements de compostage à domicile, bien que ce serait clairement l'option la plus coûteuse. L'une ou l'autre de ces possibilités ayant un coût financier élevé, la communication sur la séparation des déchets est une bonne première étape pour assurer une meilleure décomposition dans la décharge.

Promotion du compostage pour la petite agriculture

L'introduction et la promotion du compostage des déchets organiques issus de l'agriculture constituent l'un des domaines présentant le plus grand potentiel de changement rapide. Cela doit être fait sur une base fragmentée en identifiant les fermes clés pilotant l'intervention devant avoir une influence parmi les autres agriculteurs.

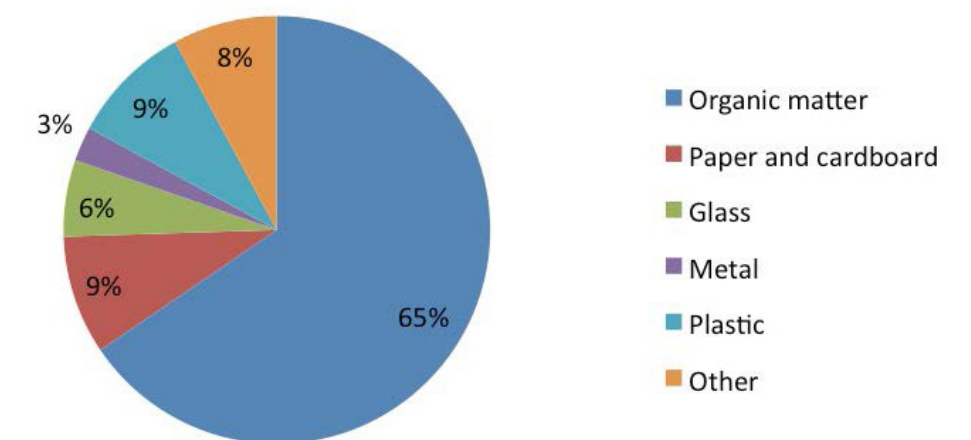


Fig. 13: Composition des déchets en Haïti. Source: "Haiti Waste-to-Energy Opportunity Analysis." Laboratoire national des énergies renouvelables, Novembre, 2010.

6.4. SANTÉ

Élargir la couverture, l'utilisation et la qualité des services de soins de santé

Bien que la mortalité maternelle et infantile ait diminué de manière significative depuis 2000, les indicateurs de mortalité restent très élevés. Cela peut être attribué à une utilisation de services toujours limitée et à des insuffisances dans la couverture des interventions de base telles que les naissances assistées dans les établissements de santé et le traitement des IRA. Les lacunes de la couverture et de l'utilisation des services sont encore accompagnées d'inégalités importantes liées à la pauvreté, à la zone de résidence et au sexe. Des améliorations dans ces domaines nécessiteront plusieurs actions critiques du gouvernement et de ses partenaires au développement, notamment:

- a) *Établir un système d'information localisé pour un mécanisme unifié ciblant les bénéficiaires.* La tarification des services basés sur le statut socioéconomique moyen de la région est un projet pilote efficace dans la région de Canaan, en particulier en raison de la diversité socio-économique de la population. Le développement d'outils de ciblage appropriés, incluant un indice de privation et de vulnérabilité, est essentiel. Plusieurs acteurs du secteur de la protection sociale (FAES, Ministère des Affaires Sociales et du Travail et autres) participent à la mise au point de ces outils qui pourront être utilisés pour atteindre les populations vulnérables.
- b) *Mettre l'accent sur l'adaptation des programmes avec un record prouvé à l'échelle de Canaan.* Plusieurs programmes pilotes dans la région de Canaan se sont concentrés sur le paiement aux fournisseurs de soins de santé en fonction de la quantité et la qualité des services de santé qu'ils fournissent. Ce financement axé sur les résultats peut améliorer l'efficacité de la prestation des services et la qualité des soins, ce qui peut inciter les patients à utiliser les établissements de soins de santé. Il est probable que l'utilisation des services de soins de santé primaires s'élargisse parmi les pauvres (y compris les services de santé préventifs) et réduira ainsi le risque d'engager des dépenses de santé courantes dans ce type de règlement informel.
- c) *Remplir les lacunes des connaissances pour comprendre l'énigme de faibles utilisation et dépense.* Deux caractéristiques remarquables du système de soins de santé en Haïti sont l'utilisation limitée et les dépenses personnelles. Face à un problème de santé, 55% de la population ne dépend pas des services publics et les ménages consacrent seulement 1,7% de leur budget

à la santé. Ces modèles soulèvent la question clé de savoir si le coût des services est trop élevé par rapport à la qualité perçue. L'influence de la culture sur l'utilisation des services de santé et la faible qualité des services fournis, en particulier à Canaan, sont parmi les déterminants possibles de la faible utilisation des services.

Développer des mécanismes novateurs de coordination des donateurs

Les allocations budgétaires provenant de sources externes ciblées sur les soins de santé en Haïti ont diminué au cours des dernières années. Il est donc impératif de développer de meilleurs mécanismes pour coordonner les nombreux donateurs externes afin de contribuer à l'amélioration de l'efficacité et à la réduction des chevauchements tout en veillant à ce que les priorités d'intervention du gouvernement soient prises en compte. Parmi les mécanismes possibles pour renforcer la coordination des bailleurs de fonds figurent l'établissement d'une sous-unité consacrée à la coordination des donateurs et à l'harmonisation des initiatives pertinentes, adoptant une approche sectorielle et passant progressivement à des mécanismes de financement mis en commun.

6.5. MOBILITÉ ET TRANSPORT

Situation actuelle

Le site est encadré par trois axes viaires reliés à Port-au-Prince. Le site interne est principalement non pavé, ce qui rend difficile le passage des véhicules. Les routes ne sont pas bien structurées et il y a peu de connexions internes, ce qui rend le transport très inefficace. Cependant, étant donné que la majorité des activités économiques se trouvent sur les routes nationales (RN), le trafic automobile définit la connectivité d'un quartier à l'autre.

La vision à court terme de la région des Arcadiens, est de devenir un carrefour de l'emploi, à côté de Canaan, pour l'industrie, la logistique et le tourisme.

Modes de transport communs

Les principaux modes de transport motorisé à Canaan sont les tap-taps, les autobus et les moto-taxis. Le fonctionnement de ces réseaux se fait en privé, et donc la rentabilité est une préoccupation sérieuse. Si le transport motorisé doit assurer la capacité de la zone à croissance rapide, trois facteurs de rentabilité doivent être pris en compte:

1. Densité de population de la zone touchée et vision à long terme du réseau ;
2. Vitesse du transport commercial ;
3. À l'intérieur du réseau, le service est limité pour deux raisons principales: Une clientèle insuffisante, et une mauvaise connectivité interne.

Conditions pour une mobilité idéale

Les besoins de Canaan proviennent de la faible mobilité urbaine, de la difficulté à se déplacer dans les secteurs internes entre les RN et de la mobilité à l'extérieur du secteur. Pour que les flux d'automobilité idéaux soient capitalisés, plusieurs conditions doivent être remplies:

1. Les activités commerciales devraient être réservées à des zones spécifiques, plutôt que d'occuper les rues, les trottoirs et les aires de stationnement. Les sous-nœuds doivent être identifiés pour

étaler les désirs et les besoins de voyage.

2. Les points de collecte des déchets doivent être installés à des endroits précis où de multiples activités se déroulent plutôt que sur les routes (faciliter l'accès à la collecte et encourager les gens à assister à leurs activités commerciales dans un lieu centralisé).
3. Les routes doivent être entretenues régulièrement, surtout lors de risques élevés d'inondation.
4. Les arrêts de tap-tap doivent être obligatoires dans des lieux spécifiques afin que les routes ne soient pas bloquées par les transports en commun. Une possibilité pourrait être les plaques tournantes de transport public permettant une variété de nœuds à potentiels multimodaux.
5. Le stationnement des véhicules motorisés doit être réservé dans les emplacements stratégiques réservés le long des rues ou dans des aires de stationnement séparées.
6. Des feux de circulation ou autres mesures d'apaisement de la circulation doivent être introduits, y compris de nouvelles options de route pour diluer la demande.

Recommandations initiales

Les recommandations pour la mobilité dans la zone relèvent de deux catégories interdépendantes. La mobilité doit être considérée comme le conglomérat des solutions de transport motorisées et non motorisées établissant un standard d'intermodalité. Toute stratégie visant à améliorer la mobilité motorisée doit être accompagnée d'améliorations pour les services de transport non motorisés (NMT). Deux objectifs à long terme pour améliorer l'accès aux transports motorisés sont les suivants:

1. Augmenter les possibilités d'emploi dans la région de Canaan pour réduire les déplacements à Port-au-Prince;
2. Localiser les activités à proximité de la Route Nationale 1 et 3, afin de réduire les déplacements logistiques (camions) à l'intérieur de Canaan.

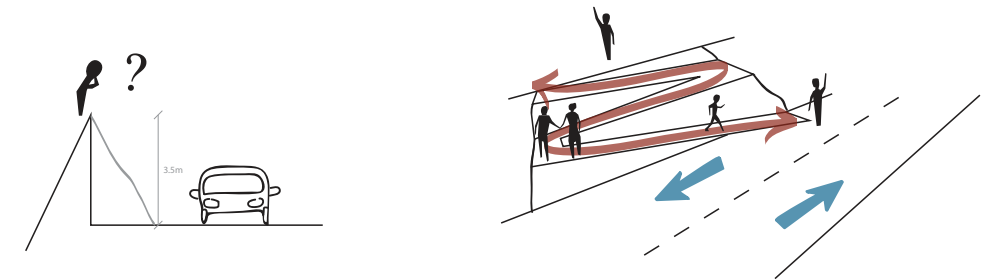
Connectivité NMT

Les stratégies visant à améliorer la mobilité locale non motorisée sont fondées sur les principes de l'espace public d'ONU-Habitat. Comme la connectivité a une forte incidence sur le domaine public, les rues, les places et les chemins doivent être considérés comme éléments impératifs d'un réseau global d'espaces publics. La topographie difficile impose que les solutions pour ces zones avec un risque élevé d'érosion doivent être stratégiquement placés pour assurer facilité de déplacement pour ceux sans véhicules et accès aux transports motorisés. Des techniques adaptées peuvent être abordées pour encourager la mobilité non motorisée à l'intérieur de Canaan. Ces trois stratégies doivent être implémentées conjointement avec des améliorations du réseau routier.

Rampes de terre

Matériaux: Pierre renforcée, Sacs Do-Nou

Mobilité des piétons entre les routes nouvellement construites et le logement, pour des différences de hauteur faibles (3,5 m)



Rampes en escalier

Matériaux: Pierre ou bois, Muram (roches désintégrées)

Mobilité des piétons entre les routes nouvellement construites et le logement, pour des différences de hauteur plus élevées (5m)



Espace public

Matériaux: (Divers) Pierre, béton, bois, arbustes

Les zones planes existantes utilisées pour l'espace public souple augmentent le potentiel de densité plus élevée du voisinage

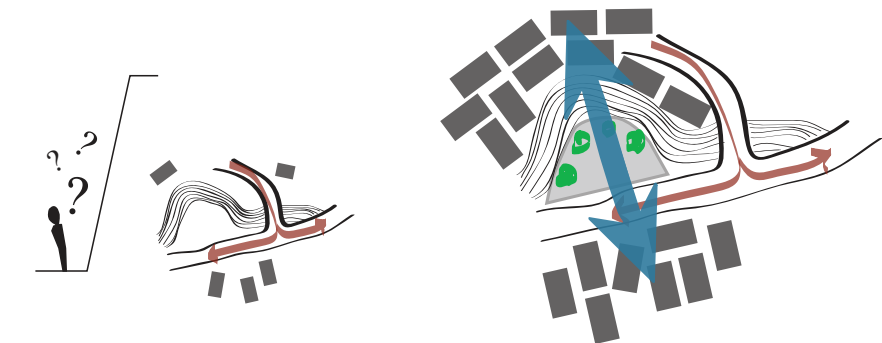


Fig.14: Connectivité pour NMT (services de transport non-motorisé)

6.6. ÉDUCATION

Alors que les taux de scolarisation à l'école primaire en Haïti ont considérablement augmenté au cours des dernières décennies, les inscriptions ne sont toujours pas proches de l'universalité, en particulier parmi les enfants les plus défavorisés (les plus pauvres, ceux vivant sans leurs parents et les handicapés). Parallèlement, la diminution du financement des bailleurs de fonds et la décision récente du Ministère de l'Éducation et de la Formation Professionnelle de cesser les exonérations de frais de scolarité pour les nouvelles générations de premier cycle dans les écoles non publiques menacent les avancés réalisés. Pour parvenir à une scolarisation primaire universelle, il faut donc que le gouvernement et ses partenaires de développement prennent des mesures, dont les suivantes:

Objectif 1: Maintenir et élargir l'accès à l'enseignement primaire universel

1. *Produire et implémenter un plan de financement à court et moyen terme pour l'enseignement primaire, en augmentant les ressources disponibles pour le secteur. Le programme d'exemption de frais de scolarité a cessé parce que le financement des bailleurs de fonds ne peut être garanti. Aussi, le financement continu des repas scolaires n'a pas été obtenu par les bailleurs de fonds. La création du Fonds National d'Éducation, financé par les communications internationales et les taxes de transfert, fournit un financement et a été utilisé pour soutenir l'éducation universelle. Toutefois, le fonds ne semble pas suffisant pour les exonérations de frais de scolarité, les repas scolaires et le programme d'éducation universelle. Des ressources sont donc nécessaires pour que le gouvernement assume la responsabilité financière de l'enseignement primaire. Des politiques nationales et des plans de financement à moyen terme axés sur les dérogations aux frais de scolarité et les programmes de repas scolaires sont donc urgents.*
2. *Élaborer, en coordination avec les programmes de protection sociale, des plans stratégiques à moyen et long terme pour la prestation de services à tous les niveaux de l'enseignement, à commencer par l'enseignement primaire. La majorité des écoles sont privées et fonctionnent avec peu de surveillance ou de responsabilité. Le gouvernement a construit plusieurs nouvelles écoles primaires publiques ces dernières années et a décidé de renforcer les dispositions de service public pour l'enseignement primaire en ne finançant plus les exonérations de frais de scolarité dans les écoles privées. L'enseignement pré-primaire, secondaire et post-secondaire est également plus difficilement financé, et les stratégies visant à en accroître l'accès sont limitées. Parce que les finances sont citées comme la principale raison pour laquelle les enfants ne sont pas scolarisés, les programmes ciblés de transfert de fonds peuvent servir d'incitation à envoyer des enfants pauvres à l'école et aider leurs familles à payer les dépenses connexes.*
3. *Mettre en place un solide système d'information des bénéficiaires, incluant un mécanisme de ciblage. Les moyens d'identifier les écoles bénéficiaires des différents programmes offerts par le Ministère de l'Éducation et de la Formation Professionnelle existent, mais aucun système centralisé n'est actuellement en place, ni permettant l'identification directe des étudiants bénéficiaires. Un système d'information solide est nécessaire pour renforcer la capacité de supervision du ministère. Un tel système contribuerait également au suivi des nouvelles mesures adoptées par le gouvernement pour délivrer des licences d'enseignement et des certifications scolaires. Un système facilitant l'identification des zones et des écoles dans le besoin et qui utiliserait les données sur la pauvreté et celles des programmes de protection sociale permettrait au gouvernement d'affecter ses ressources limitées là où elles sont le plus nécessaires.*

Objectif 2: Améliorer l'apprentissage et la qualité de la prestation de services dans l'éducation pour éviter le décrochage scolaire

Les évaluations suggèrent que l'apprentissage est limité dans les écoles primaires, en particulier dans les communautés pauvres et rurales.²⁵ D'autres indicateurs de la qualité de l'éducation, incluant les connaissances des enseignants et le matériel didactique disponible dans les écoles, indiquent que de nombreux enfants, en particulier les enfants pauvres, reçoivent un enseignement primaire de faible qualité. Cela contribue à des taux élevés de redoublement et de décrochage et, en fin de compte, à un faible niveau de scolarité parce que les enfants ayant des compétences de base insuffisantes ne peuvent pas achever leur scolarité primaire et poursuivre leurs études secondaires ou gagner peu de scolarité. L'amélioration de la qualité de l'enseignement exigera les étapes suivantes:

1. *Renforcer le système d'information sur l'éducation et recueillir de meilleures données sur l'apprentissage, la progression de l'école et d'autres résultats dans l'éducation.* Haïti ne dispose pas d'un système national d'évaluation de l'apprentissage, ce qui limite la capacité du gouvernement à identifier et à éliminer les obstacles à l'acquisition de compétences de base. Les évaluations de l'apprentissage fondées sur des échantillons représentatifs dès le début de la scolarité fournissent une base de référence pour planifier les interventions et mesurer leur succès. De telles données faciliteraient le suivi des inégalités du pays, ce qui est indiqué comme substantiel. En outre, elles mettraient en lumière des questions telles que l'importance de la langue d'enseignement dans les écoles primaires (créole contre français). Les plans d'évaluations préliminaires en lecture et en mathématiques portant sur des échantillons représentatifs au niveau national, ainsi que les plans récemment du Ministère de l'Éducation et de la Formation Professionnelle pour élaborer des examens nationaux antérieurs à la sixième année.

2. *Accroître la surveillance publique par des mesures ciblées et bien mises en œuvre et par une collecte systématique de données pour responsabiliser les écoles.* Plusieurs mesures de réforme annoncées en août 2014 promettent d'accroître la surveillance

dans les écoles primaires. Il s'agit de la mise en place progressive d'une licence d'enseignement obligatoire fondée sur des compétences; un programme de formation pour les enseignants; une carte d'identité scolaire obligatoire conduisant à une certification; et la supervision des écoles ayant un faible taux de réussite aux examens nationaux. Les données tirées des évaluations de l'apprentissage ainsi que d'autres sources, comme le recensement des écoles, pourraient servir à informer les parents sur la qualité des écoles, à créer des systèmes d'incitation contractuelle entre le gouvernement et les écoles, et à tenir les écoles responsables de résultats. Ces mesures, contribueraient à améliorer la qualité, l'apprentissage et, en fin de compte, le niveau de scolarité.

3. *S'occuper de l'éducation pré-primaire pour donner aux enfants une base solide de développement des compétences.* Investir dans les enfants, en particulier des familles pauvres, avant d'atteindre l'école primaire est critique, car la malnutrition, le manque de stimulation et autres privations sont fréquentes. En conséquence, les enfants entrent à l'école primaire avec en moyenne deux ans de retard, ce qui les place en situation d'inconvenance en termes d'apprentissage et de scolarité. En Haïti, l'enseignement pré-primaire est principalement assuré par le secteur privé et, comme les autres niveaux d'enseignement, est non réglementé. Pourtant, la majorité des enfants fréquentent au moins une année d'études pré-primaire, ce qui donne au gouvernement la possibilité de jeter les bases d'une accumulation de capital humain.

6.7. ESPACE PUBLIC

Projets catalytiques

A partir des discussions tenues avec les différentes parties prenantes au cours des charrettes, réunions intermédiaires et présentations, une liste de projets catalytiques a été déduite. Il s'agit de projets qui ont été jugés importants par la communauté. Bon Repos, l'un des dix projets catalytiques, a été défini comme une préoccupation commune par tous les groupes. La région est connue pour être l'un des endroits les plus congestionnés dans le nord de la métropole Port-Au-Prince; surtout autour de la plaque tournante de transport et du marché. Avec plus de 200 vendeurs et 15 itinéraires de transport, cet espace public urbain a besoin de relever ses défis par une approche durable. L'espace a été défini par l'atelier Minecraft mené avec les résidents locaux et les utilisateurs de l'espace. Bon Repos fournit un exemple stratégique de la façon dont l'espace public doit être abordé dans toute la région de Canaan.

L'espace public en tant que connectivité NMT

L'approche du réseau des chemins, des ravins et des cours d'eau dans la perspective de prescrire des soins appropriés pour l'espace public est essentielle pour assurer la cohésion entre les résidents. La plupart des résidents actuels et futurs seront des travailleurs à revenu faible à moyen et auront besoin de voies d'intégration commune dans leur nouvelle urbanité. La stratégie combine à la fois les voies de connectivité pour l'utilisation des transports non motorisés et l'espace public, ainsi que l'utilisation des espaces publics comme voies de circulation.

Intégré dans le tissu urbain naturel

Les espaces publics sont également intégrés dans les zones non-aedificandi qui encourageront les résidents à interagir dans de nouveaux espaces avec des zones ombragées et qui seront doublement utilisées comme voies d'accès internes.



Fig. 15: Aménagement de la station de bus de Bon Repos (gauche), et aménagement du marché (droite) par l'intervention de Minecraft

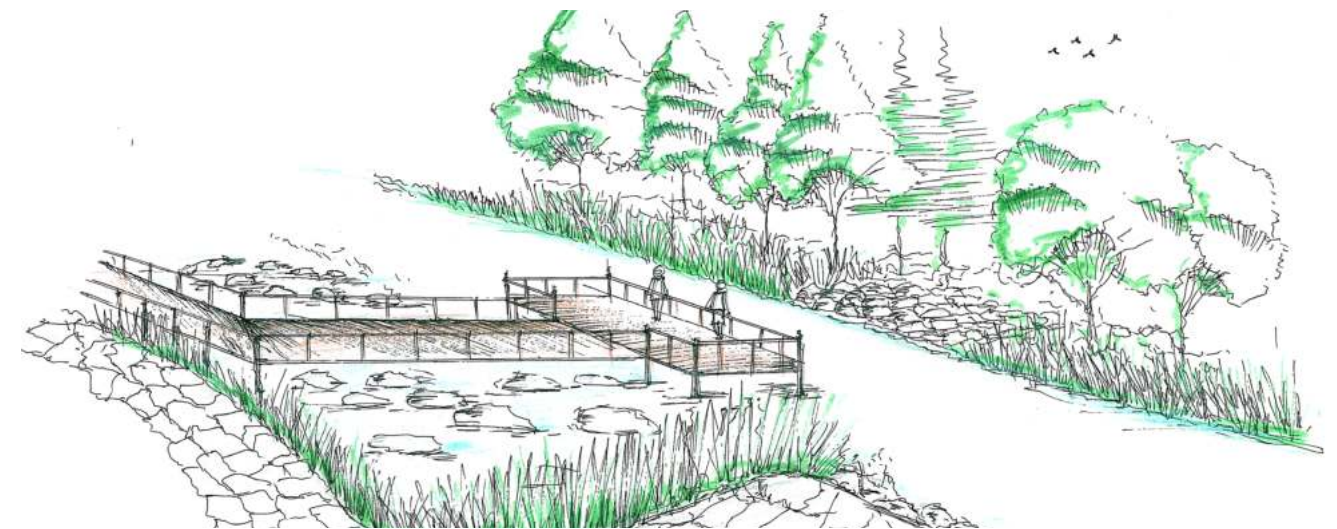


Fig. 16: Illustration des manifestations possible de l'espace public dans les zones non-aedificandi. © ONU-Habitat

7. AMÉLIORER LA QUALITÉ DES CONSTRUCTIONS

7.1. DESCRIPTION DU PROBLÈME ET DES POSSIBILITÉS VISÉES: TIRER PROFIT DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION DU NORD DE PORT-AU-PRINCE POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET LA CRÉATION D'EMPLOIS

- » La construction est un secteur à potentiel très élevé à Canaan en raison de la diversité existante de l'emploi et la demande pour le logement et les routes.
- » Si le Plan de Développement Urbain de Canaan est mis en œuvre, les investissements des secteurs public et privé seront importants. Ces investissements, en particulier ceux pour les routes et le logement, devraient contribuer à la croissance de l'emploi et à celle des entreprises et des travailleurs locaux de Canaan.
- » Habitat pour l'humanité a déjà effectué une évaluation de la chaîne de valeur pour la construction résidentielle à Canaan. Habitat pour l'humanité devrait jouer un rôle clé dans le renforcement des capacités de l'industrie pour répondre à la demande accrue et construire de manière résistante aux tremblements de terre.
- » Au-delà de la simple limitation des contraintes à la chaîne de valeur de la construction existante et de l'amélioration de la qualité du travail, il existe deux domaines spécifiques dans lesquels le secteur de la construction peut être mis à profit pour soutenir le développement durable:
 1. The Le secteur de la construction résidentielle doit se familiariser avec les conceptions qui permettent la densification de Canaan, afin de répondre aux objectifs de population et de densité pour la durabilité économique et financière de la région. Les structures doivent être construites pour permettre la construction aisée d'un étage supplémentaire et / ou d'une extension horizontale. Ces conceptions peuvent être développées et diffusées à travers des réseaux locaux de construction. Le marché des designs densifiables peut être développé par la messagerie communautaire sur le potentiel de revenu des espaces locatifs, au fur et à mesure que le marché résidentiel de Canaan s'améliore.
 2. Les entrepreneurs locaux et les entreprises doivent être impliqués dans le vaste travail de construction de routes prévues pour Canaan. Cela exigera des interventions à la fois sur l'offre et sur la demande.
 - a. Du côté de l'offre, les entrepreneurs et les entreprises doivent développer les compétences et les connaissances nécessaires à la construction de routes. Ils doivent également s'organiser pour répondre aux exigences des marchés publics. Cela peut impliquer un partenariat avec les entreprises existantes du secteur formel.
 - b. Du côté de la demande, les marchés publics devraient reconnaître la valeur d'embaucher des entrepreneurs locaux pour le travail dans leur propre communauté et récompenser ceci dans le processus d'évaluation d'offre. Une assistance supplémentaire pour répondre aux appels d'offres publics devrait être fournie aux entreprises locales à chaque étape du processus, y compris avant la publication des RfP, et pendant la proposition et le processus d'appel d'offres. L'idée est de développer la capacité des entreprises locales à respecter les normes de l'approvisionnement.
 1. Identification et réserve de terrains aptes au développement urbain et à la préservation des terres agricoles et environnementales pour la région métropolitaine de PaP ;
 2. Prolongement prévu des zones adjacentes à la région de Canaan et densification des zones de moins de 15 000 habitants au kilomètre carré. L'objectif serait de construire la nouvelle ville urbaine de Port-au-Prince nord en tant que réseau d'agglomérations urbaines interconnectées afin de favoriser l'accessibilité, de permettre un meilleur déplacement et de promouvoir une plus grande productivité économique ;
 3. Amélioration de la connectivité à l'échelle métropolitaine, de la ville et du quartier grâce à la désignation des principales routes et rues à entretenir, à améliorer ou à construire ;
 4. Développement d'un réseau d'espaces publics et de blocs de centres d'activités, en profitant des pôles existants d'usage commercial et des rues commerciales existantes ;
 5. Évaluation et implémentation de la gestion de l'eau pour prévenir l'érosion et réduire l'impact des inondations ;
 6. Promotion des développements sociaux inclusifs par le biais de programmes de financement de logements sociaux ;
 7. Arrangement institutionnel entre les trois municipalités pour définir les rôles et les responsabilités des trois administrations différentes à l'égard de Canaan ;
 8. Coordination des acteurs ;
 9. Régimes fonciers.

8. CADRE SPATIAL DE DÉVELOPPEMENT

Plan Stratégique de Développement Urbain, Plan de la Structure Urbaine, Plan de Quartiers et Plan des Projets Catalytiques

8.1. CONTEXTE

La région métropolitaine de Port-au-Prince est en pleine expansion avec environ 6% de croissance démographique par an. Le manque de planification adéquate a précédemment entraîné une croissance métropolitaine insoutenable, qui n'est pas adaptée au long terme. En raison de la transformation rapide avec la projection de croissance attendue de 6%, la métropole de Port-au-Prince se transformera d'ici 2035 (à une densité moyenne actuelle estimée à 16 500 habitants/km²); 195 km² de terres rurales devront être transformés en zones urbaines. Cette superficie requise est légèrement supérieure aux 158 km² actuels de la région métropolitaine de Port-au-Prince, ce qui signifie que si les tendances actuelles se poursuivent, la métropole doublera d'ici 2035.

La raison de l'extension urbaine et de l'accroissement démographique dans la région nord de Port-au-Prince est d'une part due à la croissance naturelle, mais dans une plus grande mesure, en raison de la dynamique métropolitaine des résidents qui se déplacent des centres urbains vers les banlieues, conduisant ainsi à l'étalement. Pour la zone spécifique connue sous le nom de Canaan Nord, la majeure partie de la croissance a eu lieu auprès des résidents qui vivaient déjà dans la région métropolitaine de Port-au-Prince principalement en raison de terrains plus accessibles pour les locataires.

La zone sud de la métropole de Port-au-Prince, le long de la RN2 en direction du sud-ouest, n'était pas planifiée, manquant de vision et de stratégies de développement, créant une zone encombrée où la productivité économique est entravée par l'insuffisance des infrastructures et des services.

Pour éviter de reproduire le même modèle non planifié et profiter de la meilleure occasion existante pour saisir les opportunités économiques, sociales et environnementales présentes dans la région nord de Port-au-Prince, le passage à un modèle plus compact, est proposé à travers le Cadre Stratégique de Développement et les moyens pour y parvenir ont été élaborés dans le Cadre Spatial.

Le Cadre Spatial considère la terre comme une ressource limitée et propose une transition vers la compacité afin de réduire les impacts environnementaux de l'étalement, comme la consommation d'énergie, la réduction de la biodiversité, la reconstitution des aquifères, la pollution, l'érosion des terres, Et les impacts négatifs sociaux des développements non planifiés sont également abordés par le modèle proposé, en réduisant les coûts de l'infrastructure et de la prestation de services, en augmentant la faisabilité de la gestion urbaine et en favorisant les modèles urbains permettant le développement d'activités économiques réalisables pour les résidents pour améliorer leurs moyens de subsistance.

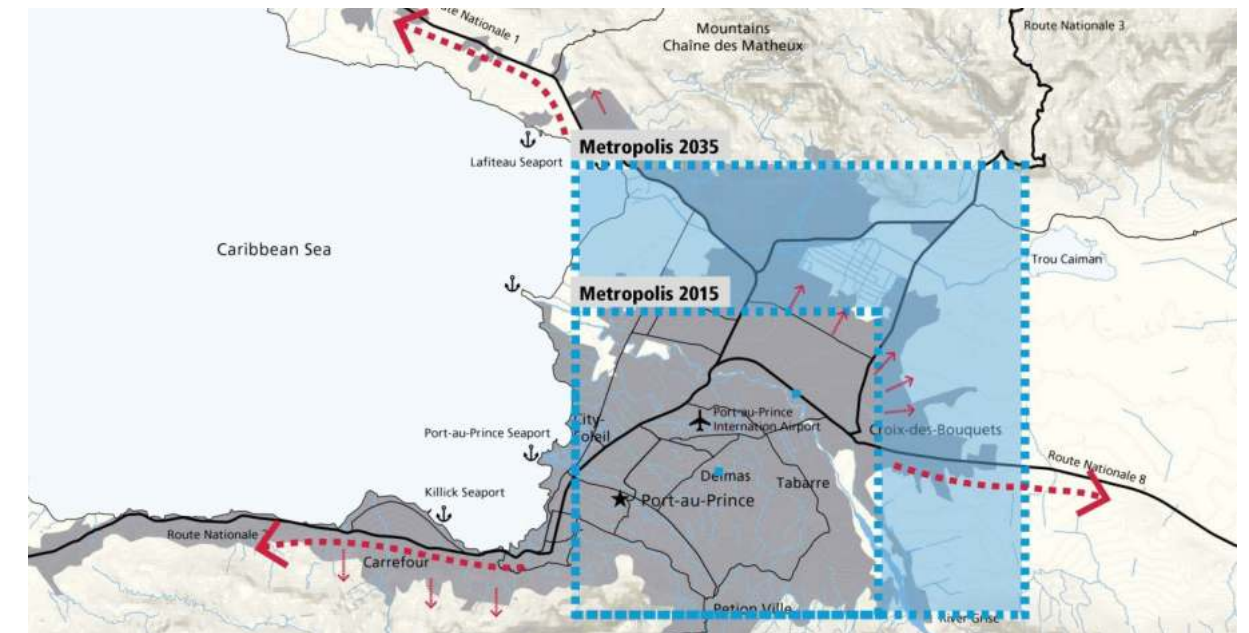


Fig.17: Zone métropolitaine et Port-au-Prince en 2015 et croissance attendue jusqu'à 2035

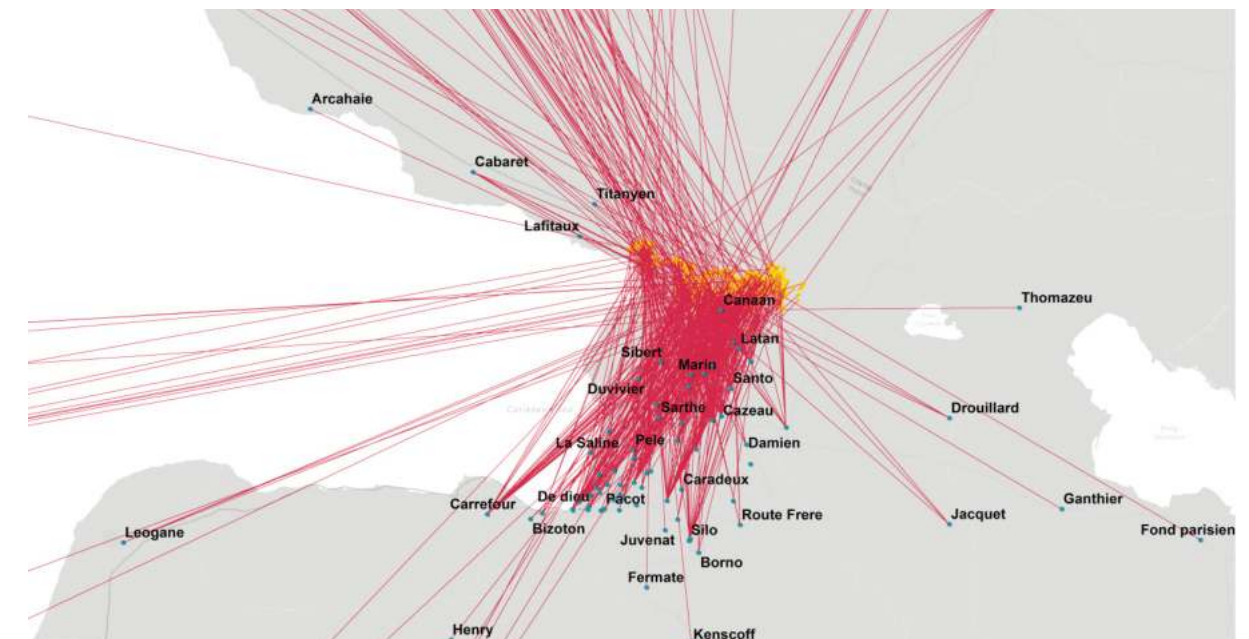


Fig.18: Dynamiques métropolitaines de déplacement. © ONU-Habitat

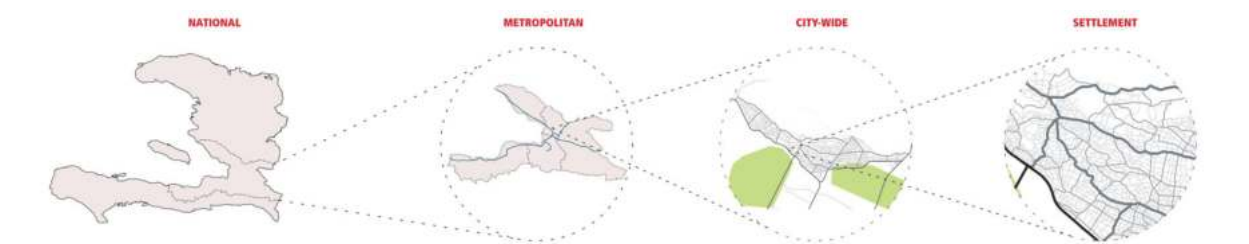


Fig.19: Différentes échelles de travail dans l'Initiative

Afin de fournir une structure claire et une hiérarchie aux domaines de travail de l'Initiative de Développement Urbain, la proposition a été structurée en quatre documents principaux qui répondent aux quatre échelles principales de la planification.

Analyses et Diagnostic		
Cadre Stratégique de Développement Urbain	Plan de la Structure Urbaine	Plans de Quartiers
Vision du Plan Stratégique de Développement Urbain		Projets Catalytiques
Stratégies de Développement Interventions Prioritaires		

Table 10. Cadre d'analyse et de diagnostic

Comme l'objectif principal de l'urbanisme doit toujours être l'implémentation de la vision proposée, les stratégies doivent être clairement définies et traduites en interventions concrètes. Les stratégies spatiales suivantes, qui résultent d'interventions prioritaires, ont été formulées pour faciliter l'implémentation.

8.2. OBJECTIFS

Les objectifs des stratégies de développement spatial pour la région nord de Port-au-Prince sont de deux ordres:

- » Impliquer les décideurs et les résidents sur une plate-forme commune pour élaborer une vision commune, l'implémentation directe et supporter la surveillance.
- » Au niveau urbain, stratégique ou métropolitain, la croissance non planifiée qui se produit dans la région nord de Port-au-Prince est un paradigme de développement plus compact, mieux relié et socialement inclusif.

8.3. ACTIONS À ENTREPRENDRE

Atteindre l'objectif 1:

Afin de rassembler et de coordonner les acteurs du développement, un certain nombre d'actions sont et ont été développées tout au long du processus de planification:

1. Planification participative Charrettes 1 et 2 ;
2. Sessions bilatérales avec les ministères, les décideurs municipaux et les fonctionnaires gouvernementaux, ainsi qu'avec les organisations internationales, et les organisations non gouvernementales ;
3. Conseils techniques pour influencer les initiatives et les projets en cours de la part des différentes parties prenantes ;
4. Examens conjoints des documents de planification et inclusion des principales priorités et réactions des acteurs concernés ;
5. Sessions de planification avec les «Tables de Quartier» de chacun des 15 quartiers facilités par la Croix-Rouge américaine ;
6. Ateliers participatifs de conception d'espaces publics destinés aux résidents, avec un accent particulier sur l'engagement des femmes et des groupes de jeunes.

Atteindre l'objectif 2

Pour passer à une région au nord de Port-au-Prince plus compacte, mieux reliée et plus inclusive sur le plan social, les mesures suivantes ont été jugées nécessaires.

1. Proposition de système de zones urbaines, péri-urbaines et rurales / agricoles

La région nord de Port-au-Prince est formée de zones urbaines, péri-urbaines et rurales qui doivent être interconnectées pour fournir des biens et des services les uns aux autres. Les zones et les centres urbains sont structurés en ordre hiérarchique avec Port-au-Prince, Croix-des-Bouquets et Cabaret comme des principales centralités métropolitaines qui fournissent des emplois, des services et des logements plus spécialisés dans la région. Titanyen, Lafito, Bon Repos, Canaan et Onaville deviennent des centres secondaires à l'échelle de la ville, qui attirent les résidents de un à trois fois par semaine, donnant accès aux services, aux activités commerciales, aux emplois et au logement.

Centres de quartier comme Onaville, Corail, Bellevue, Philadelphie sont des zones où les résidents développent des activités quotidiennes et sont situés à une distance de marche des zones résidentielles et des zones à usage mixte.

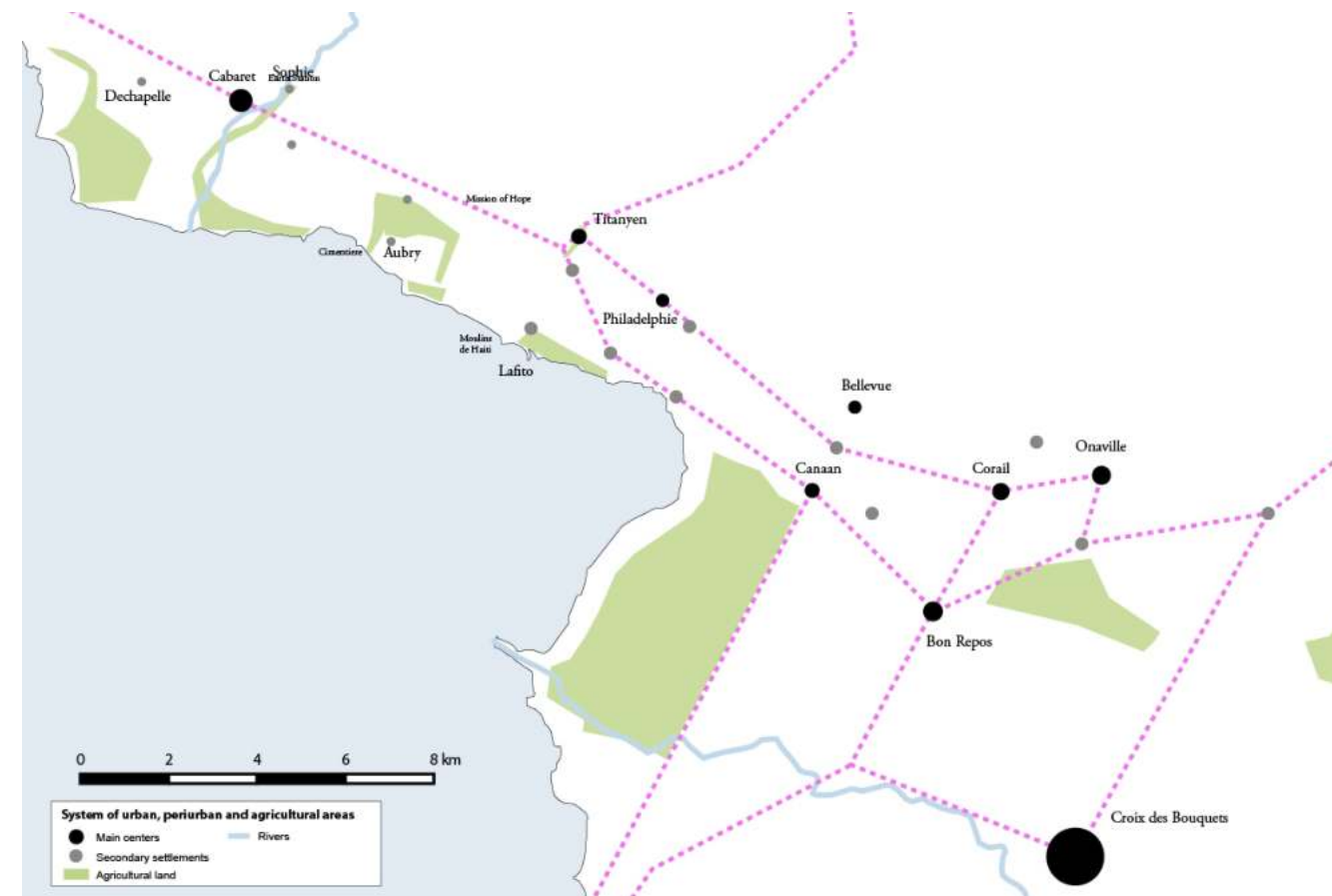


Fig.20: Système proposé de zones urbaine, péri-urbaine, et agricole

Les zones péri-urbaines sont des zones de transition entre les centres urbains et les zones rurales / agricoles, qui sont souvent le résultat de l'urbanisation des zones rurales. Ils sont caractérisés par une occupation des sols résidentiels à faible densité. Ces zones doivent être correctement planifiées, car elles constituent les futurs centres de développement qui sont nécessaires pour répondre à la croissance urbaine.

Les zones rurales sont des zones géographiques en dehors des villes. Ils sont caractérisés par une faible densité de population répartie en petits villages. Les zones agricoles, forestières et résidentielles à très faible densité sont les principales typologies des zones rurales.

Les zones péri-urbaines et rurales au nord de Port-au-Prince fournissent principalement des services résidentiels, des produits de base et des services environnementaux aux zones urbaines, tout en recevant des services et des infrastructures spécialisées.

Le modèle proposé est évidemment une simplification compte tenu de la complexité de la dynamique urbaine. Ce modèle n'a pas l'intention d'être limitatif mais adaptable à la croissance urbaine et à la dynamique imprévisible du développement urbain. L'objectif principal du «système de villes» proposé est d'identifier les dynamiques actuelles aux échelles métropolitaine et municipale et de profiter de l'élan de développement. En identifiant ces dynamiques actuelles, il est possible d'allouer des incitations financières et de prioriser les investissements et les projets catalytiques pour promouvoir le développement de centralités pour la région et la ville pour les 20 prochaines années.

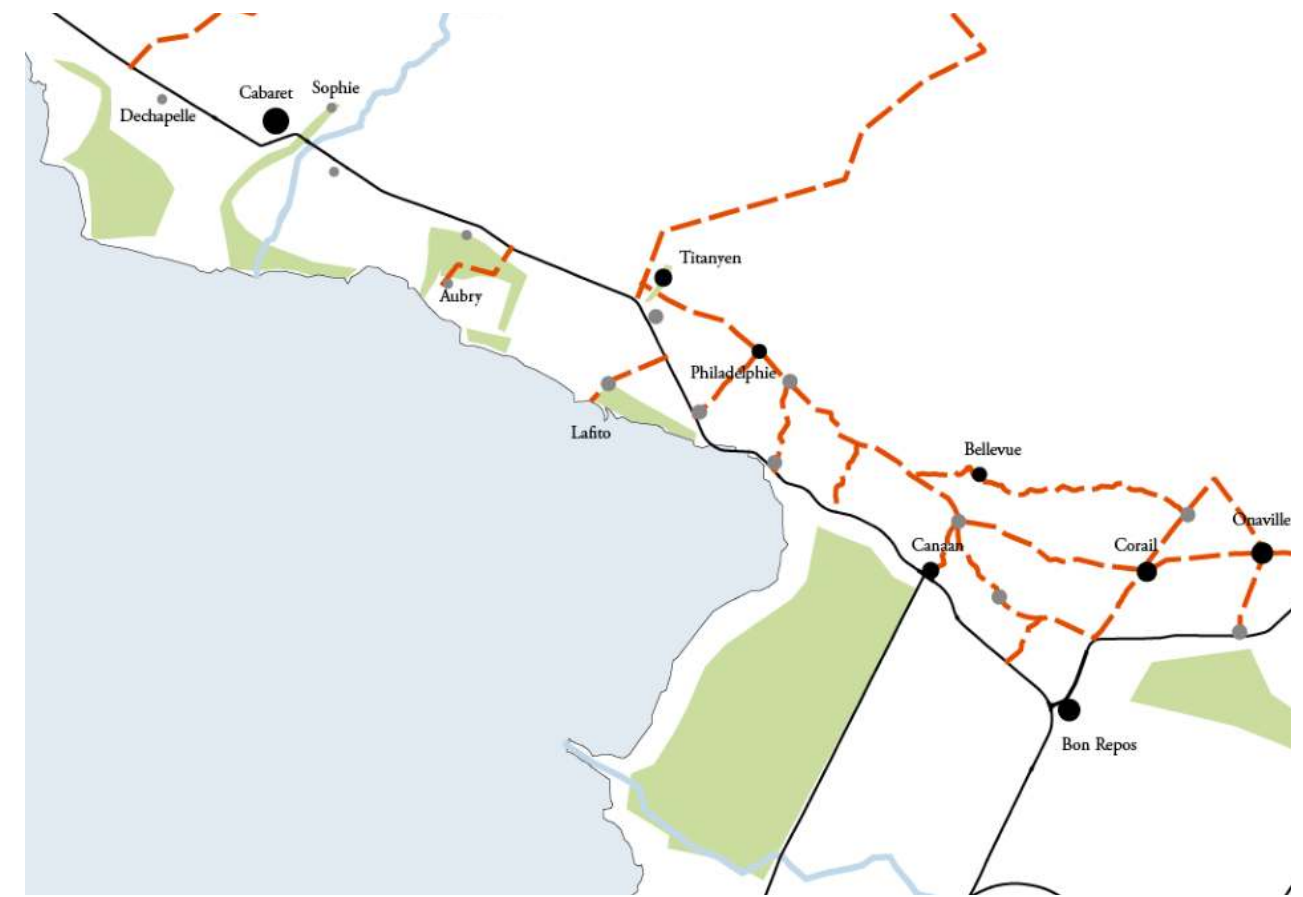


Fig.21: Accessibilité améliorée de la zone nord de PaP

2. Interventions prioritaires dans l'infrastructure pour améliorer la accessibilité

Afin d'améliorer la connectivité entre les centres urbains et les zones de développement prioritaires, un certain nombre d'interventions stratégiques doivent être convenues et implémentées, coordonnant les différents programmes de développement des ministères, des municipalités et des priorités des résidents. Au niveau stratégique, quatre priorités différentes sont identifiées:

- » *Boulevard du Nord-Ouest à Canaan Nord*: Pour relier Cabaret à Croix-des-Bouquets et Thomazeau, il n'existe actuellement qu'un seul itinéraire le long de la RN3 et de la RN1 qui relie la partie ouest et la partie est du nord de Port-au-Prince. Selon les prévisions de croissance urbaine et industrielle, la zone doit planifier à l'avance en conséquence et améliorer la connectivité de la zone en offrant des itinéraires alternatifs pour les différentes personnes et les flux qui existeront. Pour cette raison, et compte tenu de la transformation attendue de Canaan nord en une zone consolidée urbaine, un axe central serait nécessaire pour relier Titanyen et Onaville, offrant un itinéraire alternatif pour les routes nationales. Cette route devrait être utilisée de préférence par les résidents et la circulation légère, détournant le transport de marchandise à travers les RN1 et RN3.
- » *Voie de service le long des RN1 et RN3 de Titanyen à Onaville*: La connexion des zones au nord de la RN1 et RN3 sera nécessaire dans un avenir proche pour relier correctement la zone avec le reste de la région métropolitaine. Étant donné qu'un trafic croissant de véhicules motorisés est prévu, des dispositions territoriales doivent être prises pour faciliter la construction de voies de service parallèles aux RN1 et RN3, qui assureront une bonne connectivité entre Canaan nord et les routes nationales en certains points sans compromettre la circulation et créer une congestion dans l'infrastructure routière principale.
- » *Route côtière de Philadelphie vers Archahaie*: Comme la région métropolitaine de Port-au-Prince continuera à s'étendre vers le nord le long de la côte, le développement des régions d'Aubry et d'Archahaie se consolidera. Avec un nombre accru de résidents et des usages productifs dans la région, une autre connexion serait nécessaire.
- » Outre le développement nécessaire des systèmes de transport public qui réduisent la dépendance automobile à long terme, la construction de cette nouvelle infrastructure permettrait de détourner le trafic des routes nationales afin de promouvoir une zone touristique prioritaire.
- » *Connexion d'Onaville à Croix-des-Bouquets*.

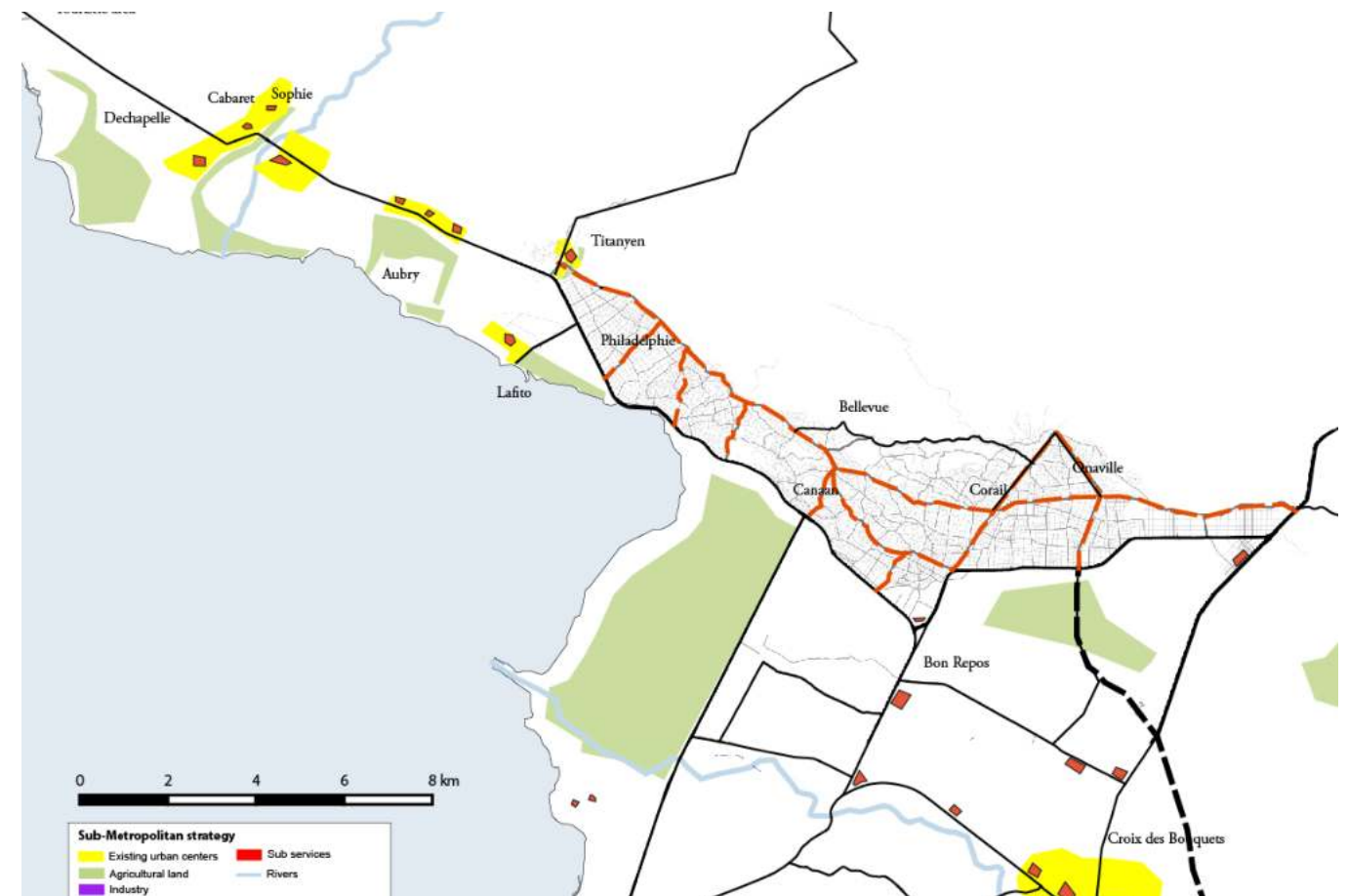


Fig.22: Routes existantes et tissu de la ville pour améliorer la connectivité. © ONU-Habitat

3. Localisation et promotion des activités économiques des zones de développement prioritaires

Suite à l'identification, à la promotion et à la consolidation des centres urbains, la zone nord de Port-au-Prince, afin de se développer selon des principes durables, devrait fournir un bon équilibre entre les usages complémentaires des terres. Les usages résidentiels, commerciaux, industriels légers et de bureaux seraient principalement concentrés dans les centres urbains. Néanmoins, les usages productifs, la logistique, les activités de transformation et l'industrie lourde bénéficieraient d'un accès étroit aux infrastructures de transport et de la concentration des activités complémentaires. À cette fin, la définition des zones prioritaires de développement contribuerait à la conformation et à la consolidation des zones à un certain degré de spécialisation. Dans la région nord de Port-au-Prince, il existe actuellement un certain nombre d'activités qui pourraient déclencher le processus de spécialisation.

Port de Lafito: Bien qu'il soit considéré comme un port secondaire, la construction du nouveau port représente une opportunité d'accroître l'efficacité et la compétitivité des services de logistique et de fret en Haïti. Les coûts actuels liés au transport et au fret entravent le développement des biens industriels, ce qui représente une immense opportunité pour le pays, étant donné la proximité de grands marchés comme les États-Unis. S'appuyant sur une infrastructure rigoureuse, la formation des ressources humaines locales pour favoriser la compétitivité des opérations liées à la logistique constitue un domaine critique de développement.

Centre de transformation de la production agricole et de l'agro-industrie: La région nord de Port-au-Prince contient un pourcentage important de terres allouées à la production agricole, tandis que les marchandises proviennent du nord jusqu'à la RN1 et RN3. Assurer la préservation de ces terres pour le secteur primaire devrait être une priorité pour le développement stratégique de la région. Cette préservation devrait aussi être liée à un investissement dans la recherche et la technologie pour améliorer la productivité de l'entreprise agricole, passant de l'agriculture à petite échelle à faible productivité à un secteur agroalimentaire commercial.

Liée à l'amélioration de la production agricole, la création d'un carrefour de transformation des produits agricoles dans la région profiterait de la proximité de Port-au-Prince, de l'accès aux infrastructures routières et portuaires et de son emplacement au carrefour reliant la partie nord de l'île, où une grande partie de la production agricole a lieu.

La fabrication légère et la production de matériaux de construction: Le secteur de la fabrication légère employait en 2016 environ 30 000 travailleurs, et il devrait augmenter dans les prochaines

années. La croissance urbaine rapide représente également une grande opportunité pour la production de matériaux de construction, qui sont nécessaires à la fois pour les travaux de génie civil et d'édification. Compte tenu de la proximité du port, de la connectivité routière et de la zone industrielle existante, la région nord de Port-au-Prince pourrait également accueillir des activités productives qui lui confèreraient des avantages concurrentiels clairs. En outre, en raison de la croissance démographique que connaît la région, l'accès facile aux ressources humaines augmente les chances de la région de devenir un emplacement privilégié pour les activités productives si des programmes de renforcement des capacités sont mis en place.

Axe logistique: L'emplacement privilégié de la zone nord de Port-au-Prince représente une opportunité pour le développement d'un centre logistique pour la fourniture de biens et de services pour la région métropolitaine de Port-au-Prince ainsi qu'un centre de consolidation de production de produits agroalimentaires et de fabrication légère pour les marchés nationaux et internationaux.

Zone touristique prioritaire: La proximité de la côte et des paysages côtiers pittoresques offre également une occasion unique de développer des activités liées à l'hospitalité. Les hôtels existants vers Archahaie bénéficieraient également de l'agglomération proposée, car les coûts opérationnels baisseraient et l'accès aux services et aux effectifs augmenterait. La déclaration de la zone nord de Port-au-Prince comme zone touristique prioritaire soutiendrait la transformation à moyen terme de la région et pourrait se consolider comme une destination pour le nombre croissant de touristes internationaux mais aussi pour les résidents de Port-au-Prince. Cette stratégie de développement prévoit la création d'infrastructures alternatives pour accéder à la zone touristique prioritaire, afin d'améliorer la connectivité avec le port et le centre-ville.

4. Identification, promotion et création de municipalités

La zone nord de Port-au-Prince est formée par différentes communes appartenant aux quartiers d'Archahaie, de Croix-des-Bouquets et de Port-au-Prince. A l'intérieur de ces communes, il existe des centrales principales qui concentrent les activités économiques et les zones résidentielles. Ces zones urbaines, dont Cabaret, Aubry, Lafito, Titanyen, se distinguent en fonction du nombre de résidents, des activités économiques et des ressources financières et humaines, constituent les principaux moteurs de la zone nord de Port-au-Prince.

La dynamique urbaine actuelle oblige la plupart des résidents de la région à accéder à des services ayant un degré de spécialisation faible dans la commune de PaP. Il est nécessaire d'apporter davantage de services et d'emplois aux districts d'Archahaie et de Croix-des-Bouquets pour contrebalancer l'influence du district de Port-au-Prince, en consolidant un modèle polycentrique de croissance métropolitaine qui apporterait d'importants avantages économiques et sociaux tout en évitant les externalités négatives d'un modèle monocentrique dépendant d'une seule centralité.

Plus précisément dans la région au nord de Canaan, la croissance non planifiée a créé une structure urbaine où les centres sont inexistant, pas clairement définis ou, dans certains cas, même dupliqués. Afin de promouvoir un système fonctionnel de centralités, ces centres qui, dans certains cas, se sont consolidés de manière informelle en raison de l'agglomération des activités, doivent être identifiés, promus et consolidés avec les représentants municipaux, les communautés et les résidents pour les articuler comme points d'ancrage pour le développement économique et social. Le fait de s'assurer que ces centres soient correctement définis et convenus faciliterait la concentration des investissements publics et privés, favorisant l'émergence d'activités économiques et de services pour la population.

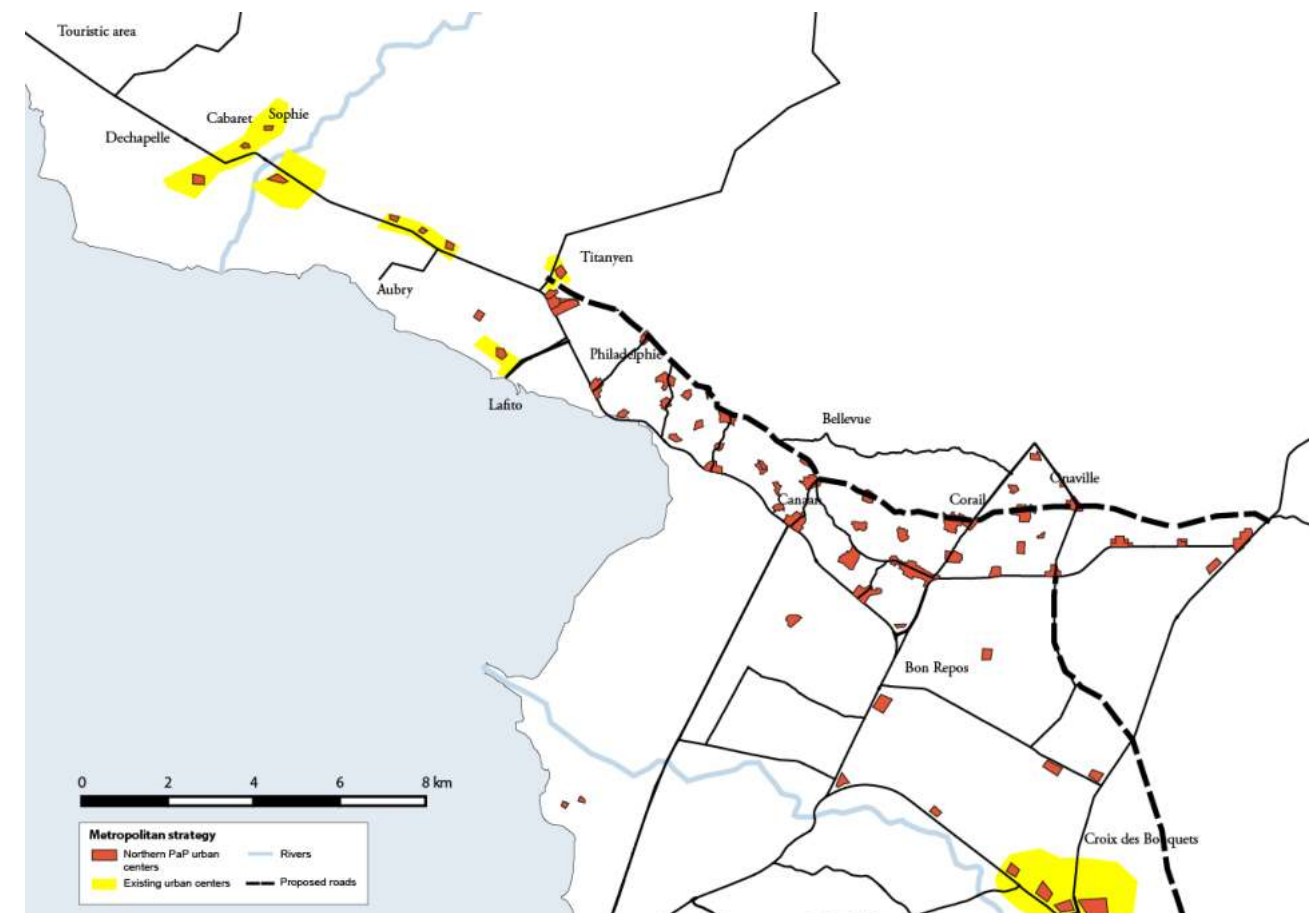


Fig.23: Définition des zones urbaines principales configurant le système des centralités. © ONU-Habitat

5. Densification le long des principaux couloirs et structure urbaine existante

Avec un système clairement défini de centres urbains en place, l'interconnexion serait améliorée, à la fois en créant et en améliorant les infrastructures routières et en définissant un système de transport public financièrement réalisable qui profiterait aux principes de fonctionnement de l'offre et de la demande. Cette amélioration de la connectivité engloberait également la définition des axes de transport principaux et secondaires où le passage du transport individuel-collectif au transport en commun serait rapide. Une fois que les principaux corridors reliant les centres urbains seraient en place, la densification se produirait à un certain degré spontanément, en raison des avantages de vivre à côté de l'amélioration des infrastructures et des hubs de transport. Néanmoins, étant donné que le prix des terres dans ces centrales augmenterait substantiellement, des politiques, des outils, des incitations et des lignes directrices pour promouvoir la densification et éviter la spéculation foncière devraient être mis en place à un stade précoce.

Les transports publics et les services urbains exigent un seuil de densité sur lequel ils sont financièrement viables et capables de fonctionner en garantissant qualité et fiabilité. En ce sens, 15 000 habitants par km² représentent la densité minimale recommandée pour la fourniture de services urbains. Bien que des densités plus élevées puissent être atteintes dans certaines localités de la région nord de Port-au-Prince, ce seuil servirait de principe à l'aménagement des zones le long des principaux couloirs et à proximité des centres de transport.

Densification de la structure urbaine existante en dehors de l'augmentation de densité projetée le long des principaux couloirs et dans le centre urbain, la densification des zones existantes du tissu urbain devrait compléter les actions prises dans les nouveaux domaines de développement. L'intensification urbaine de la densité et des activités à l'intérieur de l'agglomération de Port-au-Prince est une autre stratégie complémentaire visant à minimiser la superficie urbaine requise pour l'urbanisation afin de contrôler l'étalement et préserver les usages agricoles et environnementaux des terres. Des zones spécifiques dans les quartiers de Port-au-Prince et de Croix-des-Bouquets ont été identifiées comme prioritaires pour cette densification.

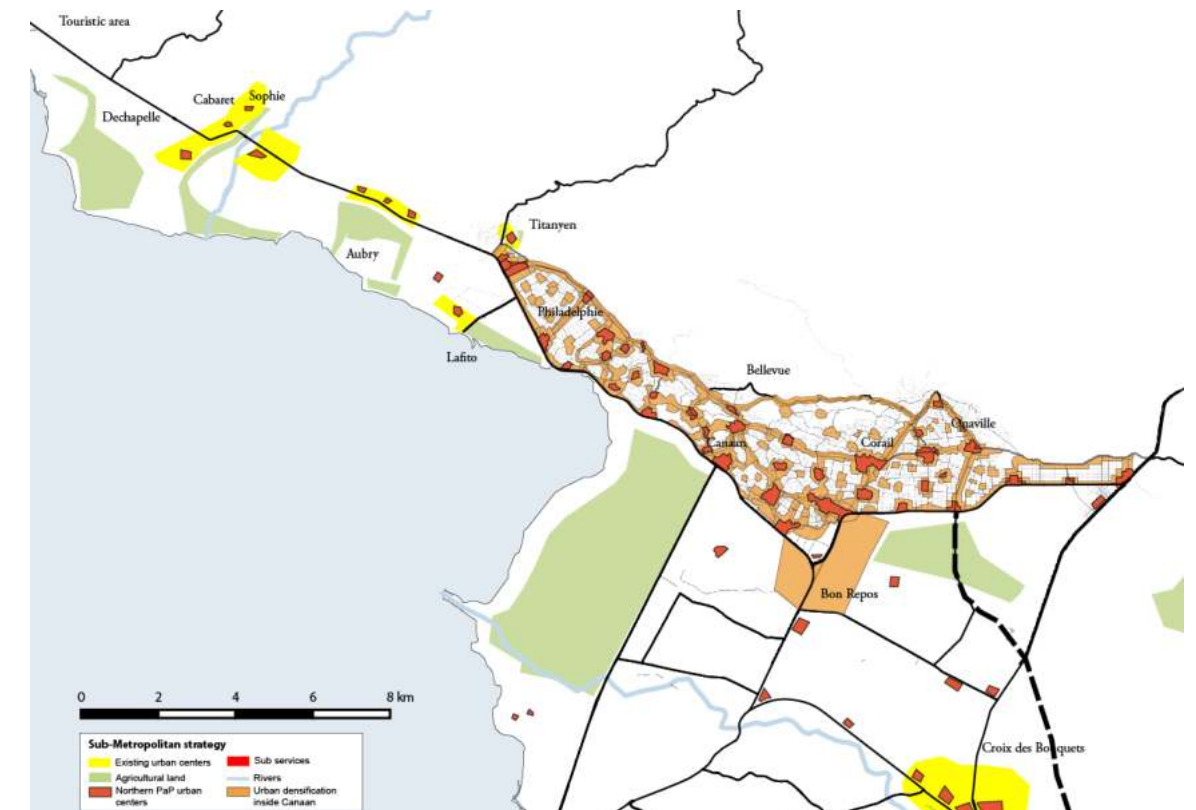


Fig.24: Densification et intensification des usages le long des corridors principaux. © ONU-Habitat

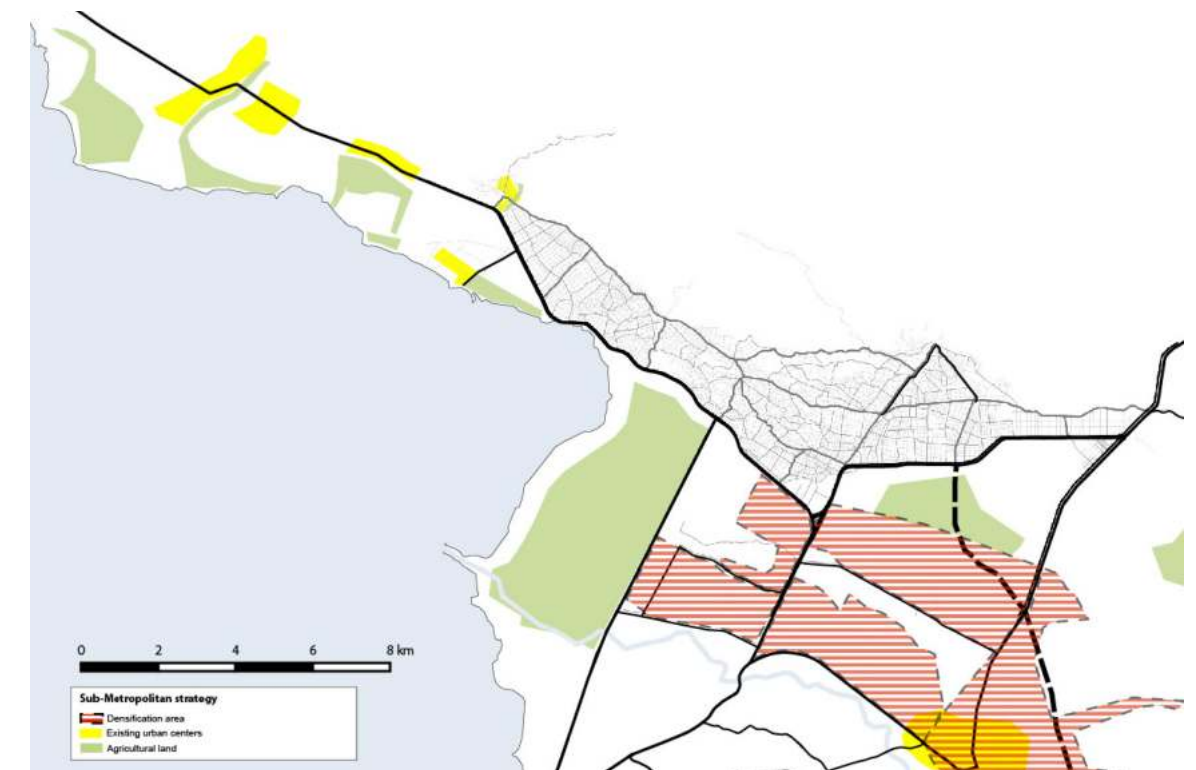


Fig.25: Développement en remplissage et densification des modèles urbains existants. © ONU-Habitat

6. Limitation et contrôle de l'expansion urbaine

La région métropolitaine de Port-au-Prince, telle qu'elle a été analysée précédemment, s'étend selon quatre directions principales. Parmi celles-ci, celle qui présente les plus fortes potentialités et les externalités négatives les plus faibles est celle située au nord-ouest de la région métropolitaine, comprenant les communes d'Archie et de Croix-des-Bouquets. L'aptitude des terres est plus élevée dans cette zone que dans le reste de la région métropolitaine, en raison de sa topographie relativement plate, les bassins versants définis ne subissent pas l'érosion.

La croissance incontrôlée et imprévue se produit dans toute la région métropolitaine de Port-au-Prince dans les zones à risque élevé situées dans les collines escarpées et les crêtes. Il ne s'agit pas d'une exception dans la zone nord de la métropole de Port-au-Prince, où de nouveaux arrivants, venant pour la plupart des communes de Port-au-Prince, se déplacent dans des zones de faible accessibilité où leur présence pose un risque environnemental élevé. Ce phénomène contribue à la réduction de la densité dans le noyau urbain, principalement en raison des prix plus abordables des terres et des loyers dans les zones périphériques souvent exposées aux risques d'inondation et d'érosion.

Afin de contrôler et de minimiser l'expansion dans les zones de faible accessibilité et affectées par les inondations et l'érosion, trois stratégies principales doivent être opérationnalisées et implémentées.

» Zones urbaines, à urbaniser et non constructibles:

Définition des **zones urbaines** existantes où la structure urbaine a besoin d'être réaménagée et où les stratégies de densification sont encouragées.

Définition des **zones à urbaniser** où il sera possible de construire dans ces zones dès lors que les terrains seront équipés en réseaux (voiries, assainissement, eau, électricité). Ces zones possèdent les terrains non aménagés qui répondent aux pressions des logements abordables et à l'accessibilité aux services de base pour la population urbaine en croissance.

Définition des **zones naturelles ou forestières** à protéger ou à valoriser sont considérées comme zones non constructibles en fins de préserver leur caractère naturel.

Définition des **zones agricoles** à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres

» Zones non-aedificandi et limites de croissance:

Définition des zones non-aedificandi et limites de croissance dans la structure urbaine et les plans de quartier, à la suite d'un processus participatif où les principaux acteurs concernés, les ministères, les municipalités et les communautés se réunissent pour souscrire un document juridique allouant des ressources et responsabilité afin de contrôler la croissance. En même temps, ce document juridique définira les mécanismes institutionnels et opérationnels pour empêcher les nouveaux arrivants de s'établir dans des zones non-aedificandi et pour délocaliser et indemniser adéquatement les propriétaires fonciers qui ont déjà construit leurs maisons dans ces zones.

Le renforcement de la loi grâce à des ententes inter-municipales et à l'engagement communautaire dans la surveillance quotidienne de leurs quartiers aurait le potentiel de progressivement arrêter cette dynamique d'expansion.

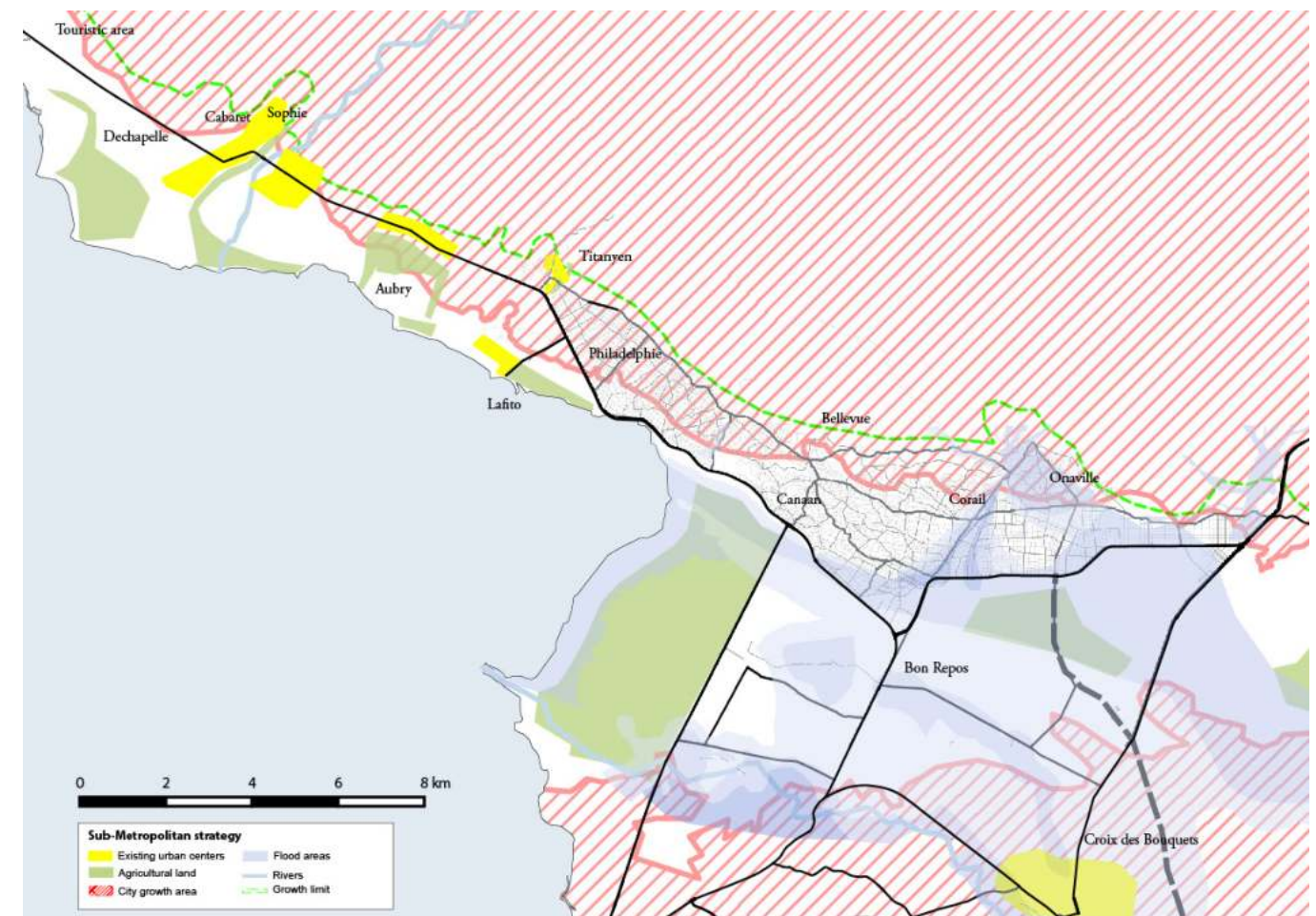


Fig.26: Définition des zones non-aedificandi et limites de la croissance. © ONU-Habitat

» Planification des zones d'extension

La définition des zones non-aedificandi et des limites de croissance sont des outils puissants pour contrôler l'étalement urbain dans des zones non adaptées. Néanmoins, compte tenu du contexte actuel, où la croissance rapide de la population oblige à transformer les zones rurales en terres urbaines pour offrir suffisamment de terres résidentielles, la limitation de la croissance urbaine à besoin d'être supportée par la provision de terres adéquates dans des zones mieux adaptées. Selon les prévisions de croissance pour la région métropolitaine de Port-au-Prince, où la zone urbanisée doublera d'ici 2030, des zones adaptées situées dans les communes d'Arcahaie et de Croix-des-Bouquets ont été identifiées pour amorcer le débat sur la façon dont les partenariats public-privé serait un moyen de promouvoir les développements planifiés qui favorisent la compacité, la connectivité et l'inclusion sociale.

Grâce à la promotion de l'attribution de zones appropriées pour l'extension de la ville, la connectivité entre les différentes zones de la ville serait encouragée, car le transport ne dépendrait pas seulement d'un réseau routier, mais d'une grille d'avenues, de boulevards et de rues qui fournirait des itinéraires alternatifs évitant la congestion. La planification impliquerait un contrôle accru du pourcentage et de la configuration des terres allouées aux routes et aux rues, environ 30% de la surface totale, les terres affectées aux espaces publics et autres services et établissements publics, environ 20%, et les 50% restants seraient affectés à des blocs et parcelles pour des usages mixtes des terres, y compris commerciaux et résidentiels. La planification à l'avance permettrait de contrôler la taille des blocs et des parcelles, ce qui constituerait une autre composante de la promotion de l'abordabilité des terres. Différentes tailles de terrains seraient directement liées à la possibilité de fournir typologies de logements variées pour différents revenus, favorisant l'inclusion sociale à l'intérieur de la région métropolitaine.

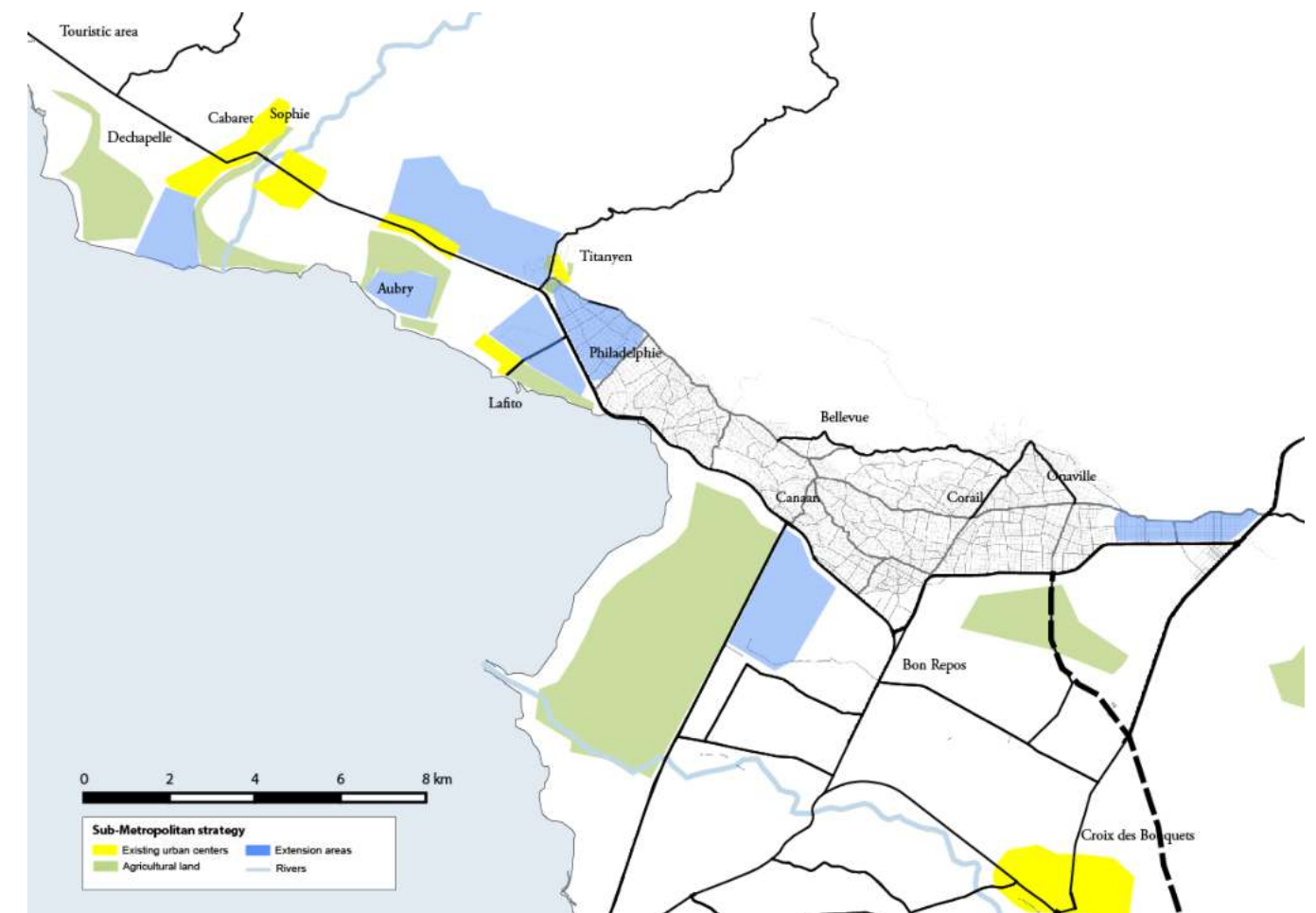


Fig.27: Extension planifiée de la zone nord de Port-au-Prince. © ONU-Habitat

Comme l'urbanisation et l'expansion de la région métropolitaine de Port-au-Prince se poursuivront inévitablement en raison de la dynamique de la population, la planification des zones d'extension à l'avance créera non seulement des zones plus compactes, connectées et socialement inclusives, mais apporteront aussi des bénéfices économiques et financières, favorisant la compétitivité des zones urbaines et permettant également à l'administration municipale de saisir la valeur foncière d'une manière plus efficace et plus cohérente.

Activités	Organismes responsables	Projets Catalytiques Potentiels	Timing recommandé	Note de gestion
Objectif 1: Coordination des acteurs dans le cadre de la vision urbaine				
(1) Planification des Charrettes	UCLBP, USAID et ONU-Habitat	Charrette 1 Charrette 2	Processus en cours	
(2) Sessions bilatérales	Toutes les parties prenantes		Processus en cours	
(3) Conseil technique	ONU-Habitat		Processus en cours	
(4) Révisions conjointes	ONU-Habitat		Processus en cours	
(5) Séances de planification avec les "Tables de Quartier"	Croix-Rouge américaine et ONU-Habitat	15 quartiers	Processus en cours	
(6) Ateliers de design d'espaces publics	ONU-Habitat et Block by Block	Bon Repos	Processus en cours	
Objectif 2: Zone nord de Port-au-Prince plus compacte, connectée et socialement inclusive				
(1) Consolidation des centralités urbaines	MTPTC, UCLBP, Croix-Rouge américaine, USAID et ONU-Habitat	Bon Repos Canaan Onaville Philadelphia	Long terme (+6 ans)	
(2) Zones de développement prioritaire	All stakeholders		Long terme (+6 ans)	
(3) Interventions prioritaires dans les infrastructures	MTPTC, CIAT, UCLBP, USAID, Global Communities et ONU-Habitat	Major east-west road; critical north-south linkages Route de Canaan	Les projets catalytiques devraient être implémentés immédiatement; Des services supplémentaires pour s'adapter à la croissance démographique sont nécessaires	
(4) Densification le long des principaux corridors	MTPTC, CIAT, UCLBP, USAID et ONU-Habitat	Route de Canaan Boulevard Nord-Ouest	Long terme (+6 ans)	
(5) Densification de la structure urbaine existante	MTPTC, CIAT, UCLBP, USAID et ONU-Habitat		Long terme (+6 ans)	

Atteindre l'objectif 2

Table 11. Stratégies d'implémentation: Objectifs, partenaires d'implémentation, projets catalytiques, timing et gestion

PIED DE PAGE

1. Singh, Raju Jan et Mary Barton-Dock. 2015. Haïti: Vers une nouvelle narrative. Diagnostic pays systématique. Washington, DC: Banque Mondiale
2. Edward Leman a développé en 2001 un modèle métropolitain pour une structure polycentrique qui a été réadaptée par Pedro Ortiz
3. Décret du 1er Juin, 2005 Art. 9 indique que les nouvelles voies rapide doivent être d'au moins 13 m de largeur.
4. Décret du 6 Jan., 1982 Art. 31 indique que la pente maximum des nouvelles voies rapides ne doit pas excéder 5% de la rue principale, 8% pour toutes les routes locales, et 12% pour toutes les voies de collecte.
5. Décret du 6 Jan., 1982 Art. 35 indique que les intersections doivent avoir un champ de visibilité de 6 m à chaque rue connectée à l'intersection.
6. Décret du 6 Jan., 1982 Art. 34 indique qu'un rond-point menant à une voie sans issue doit être connecté à une rue à proximité par un passage piéton d'au moins 3 m de large.
7. Décret du 6 Jan., 1982 Art. 33 indique que toute rue menant à une voie sans issue doit inclure un rond-point d'au moins 13 m de large et ne pas excéder 50 m.
8. Loi du 29 Mai, 1963 Art. 14.
9. Voir Article 36-1, alinéa 2 de la Constitution de 1987 et non amendé; Haïti Groupe de travail sur la loi de propriété, un guide pour la vente légale de propriétés en Haïti
10. Doc. FAOLEX n° LEX-FAOC088925
11. <http://faolex.fao.org/docs/pdf/hai41552.pdf>.
12. L'implémentation d'un plan sera plus probablement sous la tutelle du Comité Interministériel pour Aménagement Territorial (CIAT). CIAT a été créé par le Premier Ministre en 2009 pour faciliter la coordination entre les ministères qui ont un ressort sur les questions de développement urbain, les politiques de planification, protection et gestion des bassins versants et du régime foncier.
13. Les problèmes causés par le manque de système de cadastre d'Haïti a été largement documenté et analysé. Un problème fondamental avec le système est son manque d'archive. Sans une base de donnée des propriétés mise à jour, non seulement il est difficile de transférer les propriétés, mais il est virtuellement impossible de résoudre les disputes de propriété.
14. La médiation est une méthode de resolution de dispute non liante impliquant une troisième partie neutre qui essaye d'aider les deux parties à trouver une solution agréable mutuelle. L'arbitrage est un processus de résolution de dispute dans lequel les parties choisissent une ou plus personnes neutres pour prendre une decision finale et liante résolvant la dispute. Les parties peuvent choisir une troisième partie directement par accord mutuel, ou indirectement, comme par accord d'avoir une organisation d'arbitrage sélectionnant la troisième partie. Black's Law Dictionary (10th ed. 2014).
15. Les frais de développement sont une contribution à l'infrastructure globale en adéquation avec l'expansion de la zone. Cette contribution peut être en nature ou en argent.
16. Participatory and Inclusive Land Readjustment, 2011
17. Social Tenure Domain Model (STDM) Piloting in Kenya, 25th Session of the Governing Council, Avril 2015
18. Piloting the STDM in Uganda, Danilo Antonio, ONU-Habitat, 2014
19. 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.
20. Mercy Corps. (2016). Enquête des Entrepreneurs à Canaan. Port-au-Prince: Mercy Corps.
21. Anderson, J. (2012). "An unlikely energy development opportunity emerges in Haiti." Breaking Energy. <http://breakingenergy.com/2012/05/30/an-unlikely-energy-development-opportunity-emerges-in-haiti/>
22. International Renewable Energy Agency (IRENA). (2015). Renewable Power Generation Costs in 2014. Disponible de http://www.irena.org/documentdownloads/publications/irena_re_power_costs_2014_report.pdf
23. Rapport disponible ici: <http://www.worldwatch.org/system/files/Haiti-Roadmap-English.pdf>
24. 1. Banque Mondiale et l'Observatoire National de la Pauvreté et de l'Exclusion Sociale (ONPES). 2014. Investing in People to Fight Poverty in , Reflections for Evidence-based Policy Making. Washington, DC: Banque Mondiale.
25. Ibid

RÉFÉRENCES

Anderson, J. (2012). "An unlikely energy development opportunity emerges in Haiti." Breaking Energy. <http://breakingenergy.com/2012/05/30/an-unlikely-energy-development-opportunity-emerges-in-haiti/>

International Renewable Energy Agency (IRENA). (2015). Renewable Power Generation Costs in 2014. Available from http://www.irena.org/documentdownloads/publications/irena_re_power_costs_2014_report.pdf

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.

Mercy Corps. (2016). Survey of Entrepreneurs in Canaan. Port-au-Prince: Mercy Corps.

Singh, Raju Jan and Mary Barton-Dock. (2015). Haiti: Toward a New Narrative. Systematic Country Diagnostic. Washington, DC: World Bank

