

Henry GODARD*

RESUME Depuis une quinzaine d'années, les nouveaux «modèles» économiques, souvent «importés», ont profondément modifié l'organisation sociale et fonctionnelle de l'espace urbain port-au-princien.

• ESPACE URBAIN
• HAITI
• ORGANISATION SPATIALE
• PORT-AU-PRINCE

ABSTRACT Desde hace unos quince años, los nuevos «modelos» económicos, a menudo «importados», modificaron profundamente la organización social y funcional del espacio urbano de Puerto Príncipe.

• ESPACIO URBANO
• HAITI
• ORGANIZACION ESPACIAL
• PUERTO PRINCIPE

RESUMEN For the last fifteen years, often «imported», new economic «models» have deeply modified the social and functional organization of the Port-au-Prince urban area.

• HAITI
• PORT-AU-PRINCE
• SPATIAL ORGANIZATION
• URBAN SPACE

Port-au-Prince a vu sa population s'accroître très rapidement depuis les années cinquante (140 000 habitants en 1950, 494 000 en 1971, 720 000 en 1982 et certainement 1 000 000 en 1987). En 1981, Port-au-Prince concentrait 14,1% de la population totale et 55,7% de la population urbaine haïtienne. Si le territoire national dépend des économies développées en général et des Etats-Unis en particulier, —investissements, prêts, orientations économiques et politiques—, Port-au-Prince domine l'espace urbain haïtien.

Extension spatiale et densification: la division sociale de l'espace urbain (fig. 1 et 3)

En règle générale, les quartiers aisés et moyens s'étendent spatialement alors que les quartiers populaires et d'extrême pauvreté se densifient —bien que la densification n'exclue pas l'extension spatiale.

Le gradient d'altitude déterminé par le Morne l'Hôpital, contrainte topographique majeure localisée au sud de la ville, détermine en partie la typologie de l'habitat et la division sociale de l'espace urbain.

• A partir des années cinquante, les strates aisées de la population ont délaissé le centre pour s'installer à Pétion-Ville (Port-au-Prince: 0-40 m, température moyenne annuelle de 26,3° C; Pétion-Ville: 400 m, 24,7° C). Depuis les années soixante-dix, elles tendent à s'installer au-delà de Pétion-Ville à Kenscoff: 1415 m, 18,8° C.

• Les zones de croissance privilégiées des catégories sociales moyennes sont localisées au nord-est de la capitale et sur les pentes du Morne l'Hôpital au sud-ouest de l'agglomération.

• Les quartiers populaires montent sur les collines (*mornes*) et cette progression s'accompagne d'une densification des secteurs déjà urbanisés.

• Les quartiers d'extrême pauvreté — en 1976, 40 à 60% de la population de la capitale vivait au-dessous du seuil de

«pauvreté absolue» — sont essentiellement localisés dans le centre taudifié et à ses abords. La zone nord-ouest de la capitale, l'une des plus malsaines en raison des problèmes de drainage qui l'affectent, attire un nombre croissant de migrants; en 1985, ce vaste espace urbain abritait environ 136 000 personnes.

Le rôle fondamental des voies rapides dans les mutations de l'organisation de l'espace (fig. 2)

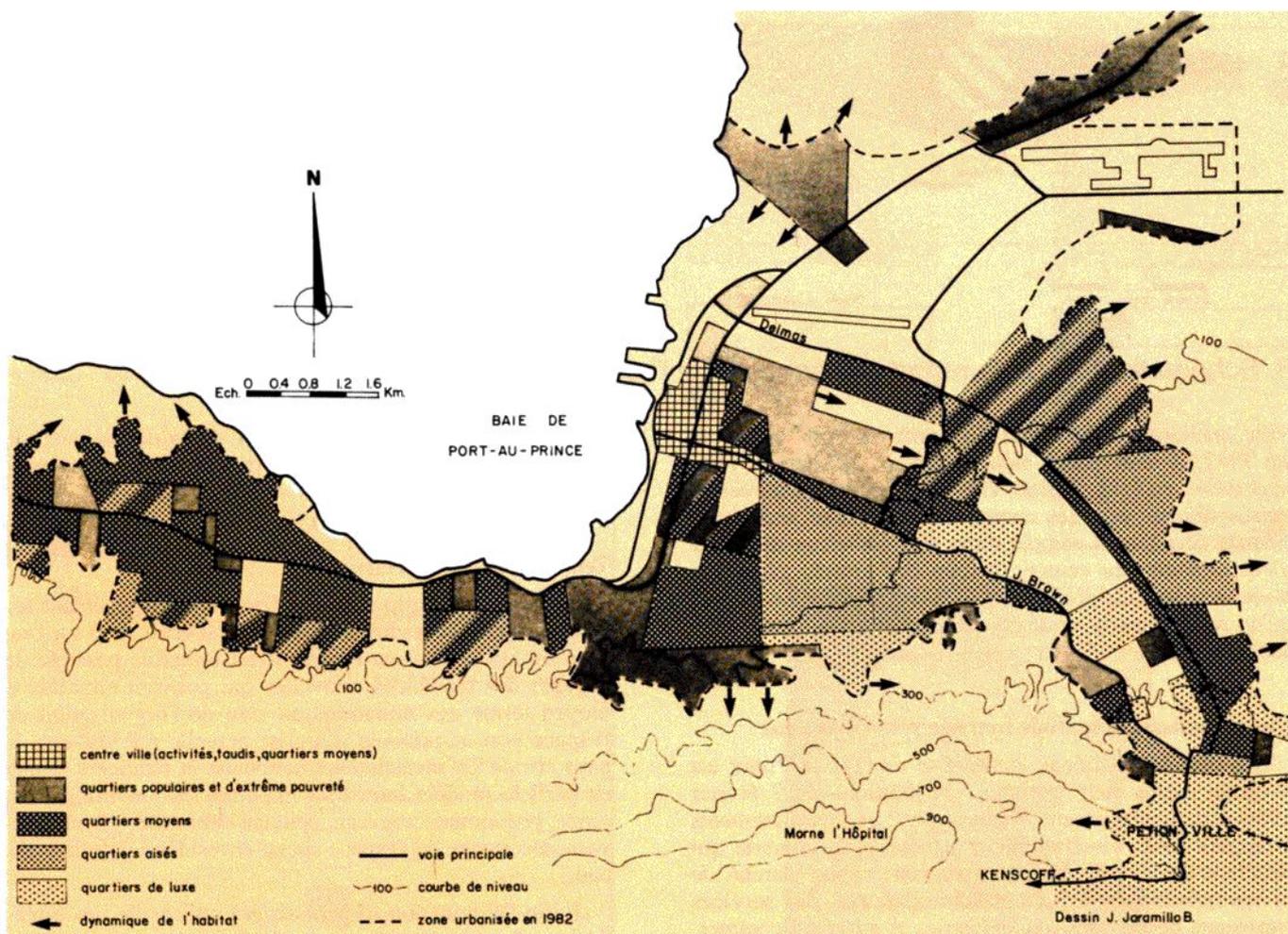
Fonctionnellement l'espace urbain de la capitale est en voie de mutation, voire de profonde restructuration. Le centre-ville reste le siège des fonctions politiques et administratives et rassemble encore de nombreuses activités commerciales. Mais les problèmes qui l'affectent (difficultés de circulation, taudification...) ont entraîné le déplacement de certains services publics et de nombreux sièges d'entreprises privées et la construction d'usines d'assemblage (*factories*), le long des voies larges, droites et rapides.

En raison des contraintes topographiques, l'avenue J. Brown, étroite, tortueuse et encadrée par des *mornes*, se comporte comme une zone de rupture fonctionnelle; ne pouvant plus répondre aux conditions économiques «modernes», elle fut doublée par la route de Delmas.

L'urbanisation incontrôlée le long du tronçon sud-ouest de l'axe structurant principal et l'engorgement de l'unique voie de sortie vers le sud du pays ont donné naissance à une seconde zone de rupture fonctionnelle; ces contraintes ont réorienté la dynamique non seulement industrielle mais encore résidentielle vers le nord et le nord-est de la capitale.

La construction des axes routiers rapides au nord et à l'est de l'agglomération a «imposé» un nouveau découpage social et économique de l'espace port-au-princien qui profite à l'industrie moderne et aux strates aisées de la population: implantation de nouvelles zones industrielles dans la partie nord de l'agglomération —terrains plats et larges voies unissant les secteurs industriels à l'aéroport et au

* Géographe, O.R.S.T.O.M.-Quito, Equateur.

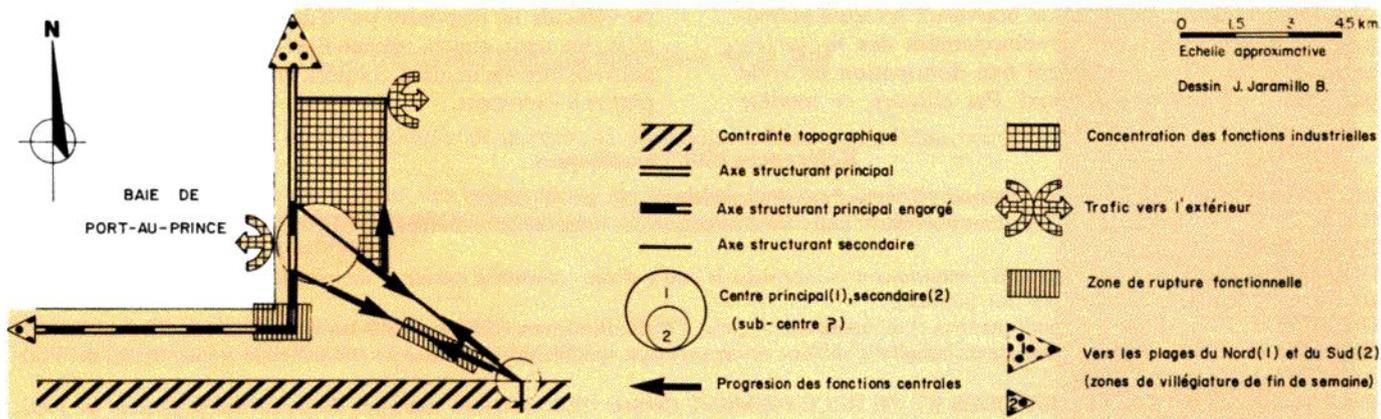


1. Esquisse de la typologie de l'habitat de Port-au-Prince (1982) et de la dynamique urbaine (1986)

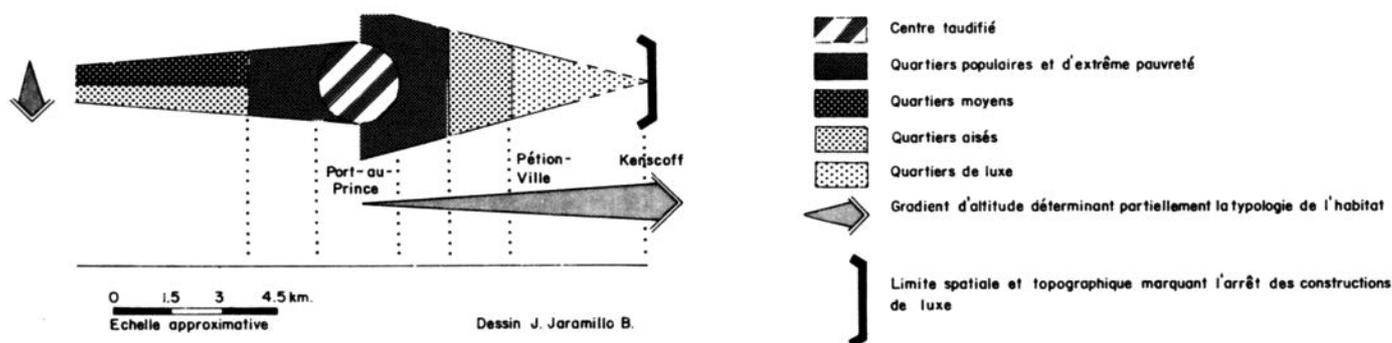
port, infrastructures lourdes régulièrement améliorées dans le cadre d'une économie extravertie—; déplacement des groupes aisés vers les hauteurs; multiplication des activités spécifiquement tournées vers ces catégories sociales le long de la route de Delmas; accès facile aux plages du nord

alors que celles du sud sont délaissées en raison des difficultés de circulation au sud-ouest de la ville; évitement du centre et de la misère...

Peut-on affirmer pour autant que l'on assiste à l'éclatement du centre et à la naissance d'un sous-centre à Pétion-



2. Schématisation de l'organisation fonctionnelle de Port-au-Prince



3. Schématisation de la répartition spatiale de l'habitat

Ville, palliant les difficultés du centre de Port-au-Prince? En 1987, il nous paraît bien hasardeux de soutenir cette hypothèse; en effet, Pétiion-Ville n'est encore qu'un centre regroupant des activités commerciales de luxe, sans fonction de décision. Il semble donc plus judicieux de parler d'«essaimage» du centre, le long des grands axes, que d'«éclatement» au profit d'un sous-centre qui n'est encore qu'un relais dans la stratégie d'implantation des catégories sociales aisées.

Une organisation spatiale tournée vers l'extérieur

Au plan international, la situation de Port-au-Prince est —ou du moins était, avant la «Révolution» du 7 février 1986— particulièrement avantageuse. Les investissements étrangers sont prioritairement affectés à la capitale qui bénéficie d'une main-d'œuvre abondante et bon marché, de la centralisation politique et administrative, des services supérieurs nécessaires aux industries et au grand commerce, de la proximité du marché des Etats-Unis et des grands travaux permettant d'intégrer plus étroitement l'espace national et la capitale haïtienne à la sphère d'influence nord-américaine.

Si ces conditions «favorables» ont renforcé le rôle dominant de la capitale, la dynamique du «modèle» urbain débouche sur l'idée de déséquilibre. Les mutations de l'espace urbain ont été en partie dictées par des intérêts supranationaux; si les fonctions traditionnelles de la capitale subsistent, le développement de nouveaux secteurs économiques, symbolisé par le développement des *factories* entre 1973 et 1978, confortent une domination de style parasitaire sur l'espace national. Par ailleurs, ce modèle

importé entraîne un accroissement de la dépendance de Port-au-Prince par rapport aux métropoles financières extérieures au pays.

Tendances et perspectives

S'il est encore trop tôt pour déterminer précisément les conséquences de la «Révolution» du 7 février 1986 sur l'espace urbain de Port-au-Prince, il est toutefois possible de dégager des tendances nouvelles qui peuvent entraîner à moyen terme des mutations au sein de l'organisation de l'espace port-au-princien. La crise actuelle que traverse le pays effraie les investisseurs nationaux et étrangers et met en péril le modèle industriel importé; les «invasions» de terres, phénomène nouveau, peuvent déboucher sur un nouveau découpage de l'espace social et résidentiel de la capitale.

Enfin l'élimination (*déschoukage*) ponctuelle des duviliéristes les plus en vue après le 7 février pourrait faire place, en raison de la situation sociale, économique et politique trouble que traverse actuellement le pays, à des *déschoukages* qui verraient s'affronter les catégories sociales. Or si la strate supérieure de la population organise l'espace urbain à son profit, et en fonction de l'extérieur, elle réside dans la zone la plus fragile de l'agglomération. En effet, les habitants aisés vivant sur les hauteurs seraient, en cas d'affrontement, pris dans une nasse puisque la route de Kenscoff se termine en cul-de-sac non carrossable pour un véhicule ne disposant pas d'une double transmission; de plus, les deux routes reliant Port-au-Prince à Pétiion-Ville peuvent être facilement coupées afin d'empêcher l'accès au port et à l'aéroport.

Références bibliographiques

- BRUNET R., 1986, *Zones franches et paradis fiscaux*, Paris, Fayard/Reclus, 80 p., 91 cartes.
- GIRAULT C., GODARD H., 1985, «Port-au-Prince: activités économiques», *Atlas d'Haïti*; Bordeaux, CEGET-CNRS-Univ. de Bordeaux III, planche 12.
- GODARD H., 1983, *Port-au-Prince: les mutations urbaines dans le cadre d'une croissance rapide et incontrôlée*, Université de Bordeaux III, 340 p. (thèse de troisième cycle non publiée).
- GODARD H., 1985, «Port-au-Prince: quartiers et infrastructures», *Atlas d'Haïti*; Bordeaux, CEGET-CNRS-Univ. de Bordeaux III, planche 11.
- GODARD H., 1987, «Port-au-Prince: macrocéphalie urbaine et organisation spatiale interne», *Conjonction*, Revue franco-haïtienne, Port-au-Prince, n°173, pp. 82-108.
- INSTITUT HAÏTIEN DE STATISTIQUES ET DE RECENSEMENT (IHSI), 1984, *Résultats anticipés du recensement général de 1982*, Port-au-Prince, 207 p.
- MORAL P., 1961, *Le paysan haïtien*, Port-au-Prince, Editions Fardin, 375 p.