



Organisation  
des Nations Unies  
pour l'éducation,  
la science et la culture



Centre du  
patrimoine  
mondial

**ICOMOS**  
conseil international des monuments et des sites

## **Mission d'assistance technique Centre du Patrimoine Mondial / ICOMOS**

**Évaluation de l'impact de la réhabilitation de la Route nationale n°3 sur le site patrimoine mondial du Parc national historique – Citadelle, Sans Souci, Ramiers (Haïti) et analyse de l'état de conservation du site du patrimoine mondial**

*Mission réalisée du 15 au 22 juillet 2013*

## **Rapport final**



**Michèle Joigny (ICOMOS) et Nuria Sanz (UNESCO)**

## TABLE DES MATIÈRES

	<b>REMERCIEMENTS</b>	<b>3</b>
	<b>RÉSUMÉ ANALYTIQUE ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>4</b>
<b>1.</b>	<b>ANTÉCÉDENTS DE LA MISSION</b>	<b>6</b>
1.1	Le Parc national historique	6
1.2	Justification et objectifs de la mission	6
1.3	Experts	7
<b>2.</b>	<b>LA CITADELLE, LE PARC NATIONAL HISTORIQUE ET LA TRAVERSÉE DU PARC</b>	<b>8</b>
2.1	Rappel du contexte et des enjeux de la modernisation de la Route nationale n°3	8
2.2	Diagnostic de l'impact du projet routier dans la traversée du Parc national historique en regard des attributs qui expriment la valeur universelle exceptionnelle de ce bien du patrimoine mondial	9
2.3	Vers une « route du Parc » à vocation locale et respectant les conditions du développement local au bénéfice des populations	12
2.4	Préconisations en vue de l'aménagement de la « Route du Parc »	15
2.5	Un problème de concordance des projets qui nécessite une anticipation et une vigilance toute particulière dans la période transitoire	16
<b>3.</b>	<b>LA DÉVIATION DE LA ROUTE NATIONALE 3 EN CONTOURNEMENT DU PARC NATIONAL HISTORIQUE</b>	<b>17</b>
<b>4.</b>	<b>ÉTAT DE CONSERVATION DU SITE DU PATRIMOINE MONDIAL</b>	<b>20</b>
4.1	Antécédents	20
4.2	Analyse des données de suivi	21
4.3	Conclusions et recommandations	28
<b>5.</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>32</b>
5.1	Termes de référence de la mission	32
5.2	Programme de la mission	33
5.3	Participants de la mission et personnes rencontrées	35
5.4	Photographies	37
5.5	Profils en travers	44

## REMERCIEMENTS

La mission tient à remercier vivement les autorités haïtiennes pour leur accueil, leur disponibilité et leur implication dans la réalisation de la mission. Elle remercie tout particulièrement M. Jacques Rousseau, ministre des Travaux Publics, des Transports et Communications (MTPTC), qui a sollicité la réalisation de cette mission, Monsieur Jean Edner Nelson, Ordonnateur National, Madame Stéphanie Balmir Villedrouin, Ministre du Tourisme, Madame Josette Darguste, Ministre de la Culture, Monsieur Philippe Cineas, Secrétaire d'État aux transports, M. Franck Duroseau, directeur des Transports du MTPTC Mme Nicole Yolette Altidor, directrice Générale du Ministère de l'Environnement, Madame Michèle Oriol, Secrétaire exécutif du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) ainsi que leurs équipes à Port-au-Prince et sur le terrain.

La mission remercie tout particulièrement la délégation en Haïti de l'Union européenne, plus spécialement M. Javier Nino Perez, Ambassadeur, M. Benoist Bazin, chef des infrastructures, et M. Gilles Mori, qui ont financé et rendu possible la réalisation de cette mission, l'ont accompagnée et documentée pour la partie relative à la réhabilitation de la Route nationale n°3, ainsi que l'équipe du Bureau de l'Ordonnateur national, notamment M. Emmanuel Fexil, pour son appui précieux dans l'organisation de la mission.

La mission souhaite exprimer sa profonde gratitude à Madame Monique Rocourt-Martinez, Directrice Générale de l'Institut de Sauvegarde du Patrimoine National (ISPAN) pour son hospitalité à la Citadelle, sa disponibilité et son accompagnement sans faille durant tout le déroulement de la mission.

Monsieur Alexandre Jean-Jacques, ingénieur représentant du Bureau de l'Ordonnateur National a également été présent tout au long de la mission et a, comme Madame Monique Rocourt-Martinez, Monsieur Roméo Milard du MTPTC et Monsieur Benoist Bazin de la délégation de l'Union Européenne accompagné la mission sur les chemins escarpés de l'une des variantes possibles de contournement du Parc national historique par la Route nationale n°3. Ils ont tous contribué au bon déroulement de la mission et à la richesse des échanges.

La mission remercie également très sincèrement les élus, notamment M. Rock Bastien Maire de Dondon, les représentants des communautés et les simples citoyens rencontrés à Dondon, dans le Parc et à ses abords, pour leur disponibilité et l'intérêt porté à cette mission.

Elle remercie enfin très chaleureusement le bureau de l'UNESCO en Haïti et particulièrement Monsieur Adama Ouane et Madame Emmanuelle Robert pour leur collaboration dans la préparation, l'organisation et le suivi de cette mission.

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE ET RECOMMANDATIONS

L'État haïtien a engagé, avec l'appui financier de l'Union européenne, la réhabilitation de la Route nationale n°3 et sa mise aux normes d'une route nationale. Cet axe de liaison entre Port-au-Prince et Cap Haïtien traverse la zone protégée du site patrimoine mondial sur 5 kilomètres. Dès 2010, le Comité du patrimoine mondial, s'inquiétant de l'impact possible de ce projet routier sur la préservation du site, a sollicité l'interruption des travaux et l'exploration de tracés alternatifs<sup>1</sup>. En réponse à la décision du Comité, l'État haïtien a extrait de l'appel d'offre le tronçon concerné et identifié, avec l'aide de ses partenaires, trois tracés alternatifs. Des termes de référence d'une étude de faisabilité et d'impact ont été préparés, afin d'analyser à la fois l'impact de la réhabilitation du tracé existant et les trois options de contournement envisagées. Après examen de ce document, l'UNESCO et l'ICOMOS ont sollicité des informations complémentaires et des précisions sur le volet patrimonial. Soucieux de la préservation du site, l'État haïtien – à travers le Ministère des Travaux publics, des Transports et communications – a sollicité la réalisation d'une mission d'assistance technique Centre du Patrimoine Mondial/ICOMOS, pour l'aider à préparer un projet de continuité de la route qui soit respectueux du site et de sa valeur universelle exceptionnelle. Financée par la délégation de l'Union Européenne en Haïti, cette mission a été organisée du 15 au 23 juillet 2013.

L'impact du projet routier sur le site patrimoine mondial doit être analysée au regard de ce qui fonde sa valeur universelle exceptionnelle. Loin d'être seulement l'écrin d'un ensemble monumental, le Parc national historique est avant tout un espace protégé, habité, cultivé, dont les usages tout autant que la splendeur architecturale témoignent de l'histoire passée, celle d'anciens esclaves qui, s'emparant de leur liberté, se sont approprié un territoire pour y construire un complexe constitué d'un palais et d'une forteresse dans un espace cultivé et habité. C'est ce territoire dans son ensemble, dans sa morphologie et ses usages, qui donne sa plénitude à la puissance symbolique incarnée par la Citadelle.

A cet égard, la réhabilitation de la route existante au sein du Parc selon les normes d'une route nationale est porteuse de plusieurs menaces. Celle, tout d'abord, d'une banalisation de l'ensemble des valeurs accumulées jusqu'à aujourd'hui sur le territoire et d'une transformation radicale de ses usages, qui seraient préjudiciable non seulement à la valeur du site mais aussi aux conditions de vie des populations habitant dans le Parc et ses abords. Celle également d'une urbanisation incontrôlée, déjà à l'œuvre sur les tronçons de la route précédemment réhabilités, et face à laquelle le cadre légal et foncier offre peu d'outils de contrôle. Celle par ailleurs de la déforestation, phénomène difficilement évitable aux abords des axes majeurs et qui accentuerait la transformation paysagère et la co-visibilité entre la route et la Citadelle. Celle enfin de la pollution atmosphérique et sonore, inévitable dans cette vallée encaissée et nécessairement amenée à s'accroître à mesure que le trafic routier augmente.

Au regard de ces impacts escomptés, et tout en reconnaissant les contraintes financières et environnementales associés à cette proposition, la mission recommande donc à l'État partie la construction d'une déviation de la Route nationale n°3 contournant le Parc, option seule à même de garantir la préservation durable du site appartenant au patrimoine mondial, et elle formule des recommandations pour l'engagement rapide de cette déviation.

---

<sup>1</sup> Voir Décisions du Comité du patrimoine mondial 34 COM 7B.110, 35 COM 7B.125, 36 COM 7B.99 et 37 COM 7B.98.

Même si la Route nationale une fois réhabilitée ne traverse plus le Parc, la mission recommande d'améliorer la route existante sous forme d'une « route du Parc » carrossable, à vocation locale, respectueuse des flux de circulation des communautés et des systèmes de circulation piétonnière, et dont les gabarits seraient équivalents ou inférieurs aux dimensions actuelles. L'état de dégradation de la route constitue en effet une contrainte forte pour les habitants comme pour le développement touristique. Cette réhabilitation doit tenir compte de la succession, au fil du tracé, de trois séquences morphologiques et paysagères distinctes, qui appellent un traitement différencié, et prévoir des mesures de gestion et de suivi des usages et des flux spécifiques. L'UNESCO et l'ICOMOS sont disposés à apporter un appui technique à l'État dans l'étude des options d'aménagement de cette route, qui permettra d'améliorer le fonctionnement du Parc, pour ses habitants comme pour les visiteurs. Cette réflexion doit s'inscrire plus largement dans la finalisation du plan de conservation, l'établissement d'une zone tampon et sa régulation, et dans le lancement d'un plan de gestion participatif et d'un plan d'usage public, qui constituent des priorités. L'enjeu est de favoriser un développement cohérent avec les conditions sociales actuelles et d'encourager un développement touristique rationnel, contrôlable et durable

La mission attire l'attention de l'État partie sur le décalage de calendrier entre la construction d'une déviation de la Route nationale n°3 – dont la réalisation effective pourrait prendre cinq à six ans – et l'achèvement de la réhabilitation du tronçon de la route jusqu'à Dondon, escomptée d'ici deux ans. Les pressions sur le site étant amenées à s'accroître, la mission recommande à l'État de prendre rapidement des mesures de contrôle de la circulation et de gestion des abords, pour éviter une transformation rapide du site dans la période précédant l'ouverture de l'axe de contournement.

Elle recommande enfin que les autorités haïtiennes étudient très en amont, en associant les collectivités et communautés concernées, les nouvelles perspectives de développement des villes et des territoires impactés par ce nouveau tracé routier.

## **1 ANTÉCÉDENTS DE LA MISSION**

### **1.1 Le Parc national historique**

Le Parc national historique Citadelle-Sans Souci-Ramiers a été inscrit sur la liste du patrimoine mondial en 1982 selon les critères (iv) et (vi). Le Parc est un territoire de 2500 hectares qui entoure et englobe les monuments civils (palais de Sans-Souci) et militaires (Citadelle et Ramiers) du site. Ce bien dans son ensemble a été inscrit comme « un exemple éminent des structures illustrant la situation historique d'Haïti au lendemain de son indépendance. Il est l'expression de la détermination du peuple haïtien à préserver la liberté acquise en 1804. » Tout au long de son histoire, le territoire a construit un système d'occupation, organisé autour de sites archéologiques, historiques ou cérémoniaux toujours utilisés aujourd'hui, et d'un habitat de petits hameaux distribués dans l'ensemble du Parc, qui doivent être considérés comme valeurs du territoire.

La mission d'assistance technique Centre du Patrimoine Mondial/ICOMOS de juillet 2013 s'inscrit dans un processus d'accompagnement apporté par l'UNESCO et ICOMOS à l'État partie, portant sur tous les aspects de la conservation, de la gestion et de la mise en valeur du site (analyse structurelle, appui à la mise en place d'un plan de gestion etc.). L'objectif principal de la présente mission, en réponse à la demande de l'État, était d'analyser l'impact de la réhabilitation de la RN3 sur le site patrimoine mondial. Toutefois, afin de replacer la question de la route dans le contexte plus large de la gestion du site et des problématiques de conservation, un diagnostic plus détaillé de l'état de conservation et de l'avancement du plan de gestion a été réalisé et figure au point 4 du présent rapport.

### **1.2 Justification et objectifs de la mission pour la continuité de l'axe de la Route nationale n°3**

La réhabilitation de la Route nationale n°3 a été engagée en 2002, sous financement de l'Union européenne. Deux tronçons ont été mis en service. Sur les deux autres tronçons les travaux sont engagés ou en passe de l'être, à l'exception d'une section de 11 kilomètres traversant le Parc national historique, exclue du projet de réhabilitation/mise aux normes suite à la demande exprimée en 2010 par le Comité du patrimoine mondial. Pour l'aider dans la définition d'un projet de continuité de la Route nationale n°3 respectueux du site du Parc national historique et des éléments qui fondent sa valeur universelle exceptionnelle, les autorités haïtiennes ont sollicité auprès du Centre du Patrimoine Mondial et de l'ICOMOS la mise en place d'une mission d'assistance technique ayant pour objectifs (termes de référence de la mission en annexe) :

- d'analyser les contraintes du point de vue de la protection du patrimoine pour l'amélioration de la route existante dans le périmètre du Parc national historique, en cohérence avec les exigences de préservation des attributs qui expriment la valeur universelle exceptionnelle du bien et la protection de son contexte, de l'authenticité et de l'intégrité du site, des décisions du Comité du patrimoine mondial et en réponse aux besoins formulés par les communautés riveraines ;
- d'effectuer une analyse préliminaire des options proposées pour la construction de la Route nationale, en fonction de l'impact environnemental, patrimonial et socio-économique ;
- de formuler des recommandations pour mettre en place un dispositif opérationnel de suivi du projet, en coopération avec les différents ministères impliqués ;

- de formuler des recommandations pour actualiser les termes de référence de l'étude d'identification et d'impact soumise au Centre du patrimoine mondial en septembre 2012, en fonction des préconisations de l'ICOMOS relatives aux études d'impact patrimonial dans les sites culturels du patrimoine mondial ;
- d'examiner l'état de conservation global du bien et de faire des suggestions sur les mesures prioritaires à réaliser.

### **1.3 Experts de la mission**

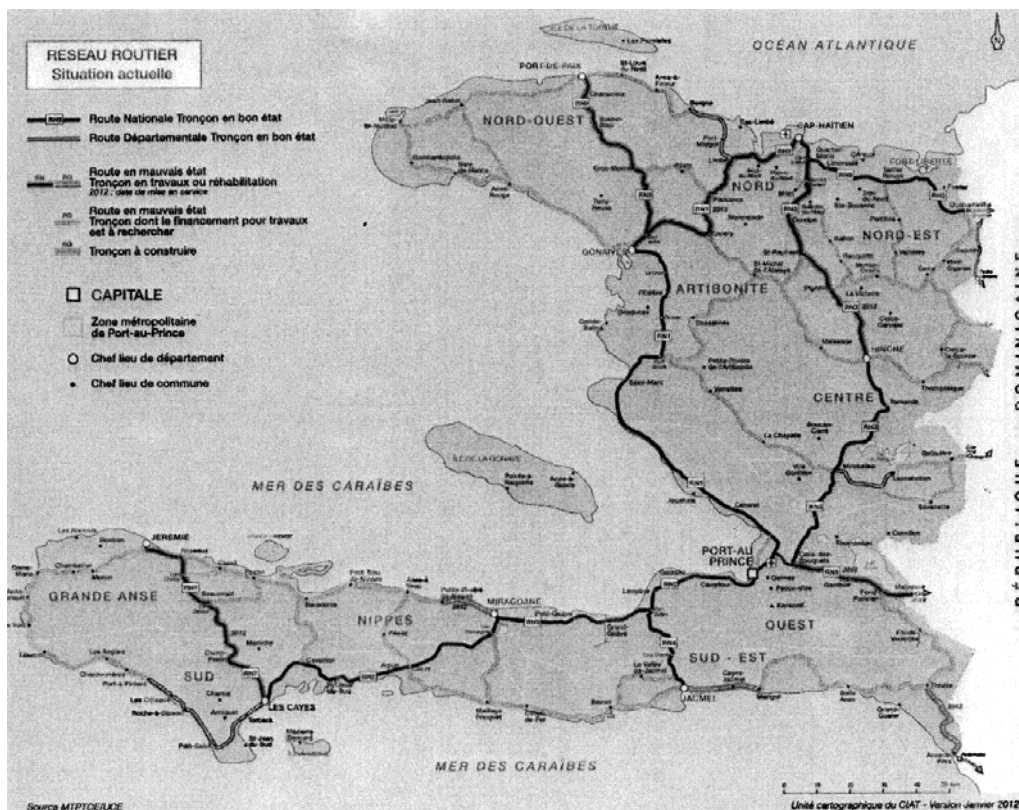
Michèle JOIGNY. Architecte et urbaniste, membre de l'ICOMOS. Elle a exercé des fonctions de direction de services départementaux et régionaux du ministère français chargé de l'équipement, des transports, de l'urbanisme, du logement et de l'environnement. Son expérience dans ces différents domaines lui permet de traiter de façon intégrée les questions d'aménagement de l'espace.

Nuria SANZ, chef de l'unité d'Amérique Latine et des Caraïbes au Centre du patrimoine mondial de l'UNESCO, elle est archéologue et anthropologue, spécialisée en coopération internationale multilatérale. Elle a coordonné pour l'UNESCO l'intervention culturelle en Haïti après le séisme de 2010. Elle a conduit de nombreuses missions en Haïti et a développé une solide expertise sur le Parc national historique et ses monuments.

## 2. LA CITADELLE, LE PARC NATIONAL HISTORIQUE ET LA TRAVERSÉE DU PARC

### 2.1 Rappel du contexte et des enjeux de la modernisation de la Route nationale n°3

La Route nationale n°3 relie directement les deux villes principales de Haïti, Port-au-Prince et Cap-Haïtien, distantes de 170 km et dotées des principaux équipements portuaires et aéroportuaires du pays. Elle dessert toute la partie centrale d'Haïti, un vaste plateau qui assure une part très importante de la production agricole nationale. Compte tenu de l'état de la Route nationale n°3, c'est cependant l'axe ouest (routes nationales n°1 et 6) qui est le plus utilisé pour cette liaison : bien qu'il allonge le trajet d'une centaine de kilomètres, il offre des conditions de confort très supérieures pour un temps de parcours équivalent, de l'ordre de 5 heures.



Réseau routier national en Haïti

En considération de l'état de dégradation de la Route nationale n°3 et des enjeux qui s'attachent à la modernisation de cet axe majeur pour le développement économique et social du territoire haïtien, l'Union européenne finance la réhabilitation de cette route, engagée depuis une dizaine d'années. Actuellement, les deux premiers tronçons, de Port-au-Prince à Mirebalais et de Mirebalais à Hinche ont été réhabilités, sur 80 km, et mis en service en 2010 et 2012. Les travaux du troisième tronçon, 39 km, de Hinche à Saint-Raphaël ont démarré en 2012, avec une perspective de mise en service en fin d'année 2015.

Dans le projet de rénovation initial, était prévu un quatrième tronçon assurant la liaison entre Saint-Raphaël et Cap-Haïtien, villes distantes de 54 km, en suivant le tracé de la route actuelle qui traverse, sur une longueur d'environ 5 km, le Parc national historique – Citadelle, Sans-Souci, Ramiers, inscrit depuis 1982 sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.



Dès 2010, le Comité du patrimoine mondial s'inquiétait des impacts de ce projet routier sur le bien inscrit. Il demandait l'arrêt des travaux de réhabilitation de la route dans le périmètre du Parc et la recherche de tracés alternatifs de contournement du Parc.

En application de ces demandes, les autorités haïtiennes ont modifié ce quatrième tronçon en excluant du projet une section centrale de 11 km entre la ville de Dondon et le carrefour Ménard, à la hauteur de la ville de Grande-Rivière-du-Nord. Un appel d'offre a été lancé pour la réalisation des deux sections sud et nord, Saint-Raphaël-Dondon et Carrefour-Ménard-Barrière-Battant (la suite de l'itinéraire, vers Cap-Haïtien étant d'ores et déjà réhabilitée). L'attribution du marché devrait intervenir dans les prochains mois pour une mise en service prévue en 2015.

Dans le même temps, une recherche de tracés alternatifs, contournant le Parc, a été engagée et le dossier des termes de référence des études d'identification/faisabilité et d'impact de ce nouveau projet routier a été transmis au Centre du patrimoine mondial et à l'ICOMOS en septembre 2012. Le Centre du patrimoine mondial a transmis à l'État-partie, en octobre 2012, les observations préliminaires de l'ICOMOS, portant en particulier sur la nécessité d'intégrer davantage, dans les termes de référence, l'évaluation des impacts patrimoniaux et le risque de porter atteinte aux attributs emblématiques de la valeur universelle exceptionnelle du bien, alors même que les études projetées portaient sur 4 tracés : le tracé actuel de la route, traversant le Parc national historique, et les 3 tracés alternatifs de contournement identifiés.

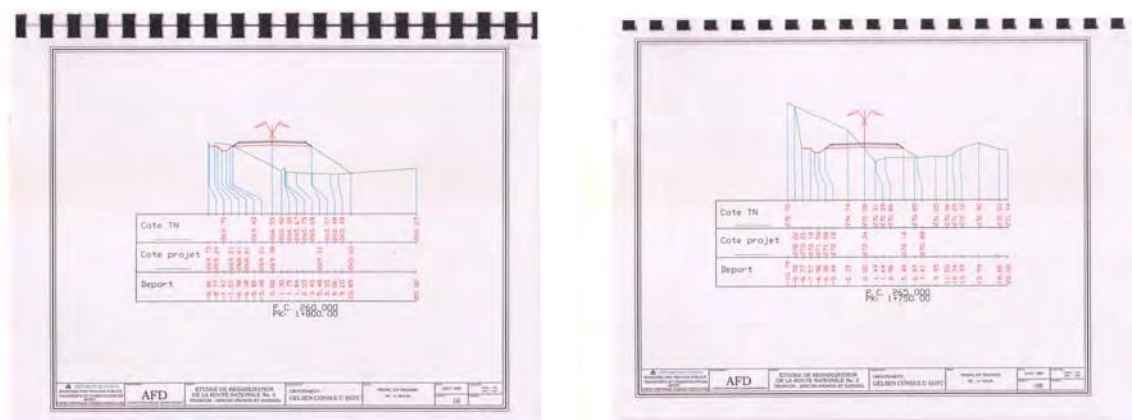
Ces observations préliminaires ont amené l'État-partie à solliciter la mise en place d'une mission d'assistance technique Centre du patrimoine mondial/ICOMOS approfondissant notamment la problématique du projet routier. Les recommandations sur les alternatives pour la construction de la Route nationale n° 3 s'inscrivent dans l'analyse englobant les conditions de conservation du site et s'insèrent dans l'ensemble du travail de coopération développé avec les autorités nationales concernant le suivi de l'état de conservation du Parc national historique.

## **2.2 Diagnostic de l'impact du projet routier dans la traversée du Parc National Historique en regard des attributs qui expriment la valeur universelle exceptionnelle de ce bien du patrimoine mondial**

Pour le visiteur qui découvre le Parc national historique, la symbolique des monuments du Parc est d'abord la plus forte. La colossale, formidable, Citadelle, le raffinement architectural et artistique que l'on devine au Palais de Sans-Souci, malgré les ravages du temps et de l'histoire, s'imposent d'emblée comme symboles majeurs de la conquête de la liberté et du pouvoir par le peuple haïtien. Mais à prendre le temps de parcourir et de découvrir le Parc, on prend conscience de ce qu'il serait très réducteur de le voir seulement comme un écrin paysager pour ces monuments hors normes. Habité et cultivé, le Parc pris dans son ensemble, apporte aussi le témoignage de ces esclaves qui se sont libérés du joug colonial et se sont approprié, ont maîtrisé l'espace où vivent et travaillent aujourd'hui les habitants du Parc. Au même titre que ses monuments, sur un mode différent, c'est bien l'ensemble du Parc national historique qui témoigne de l'histoire mouvementée de la sortie de l'esclavage et qui est porteur des attributs qui expriment la valeur universelle exceptionnelle de cet ensemble. Le Parc national historique constitue aujourd'hui un paysage culturel au sein duquel se sont développés des usages productifs traditionnels, des usages cérémoniels qui persistent aujourd'hui et des usages d'habitat des communautés qui subissent jusqu'à nos jours des conditions d'extrême pauvreté. La richesse historique et culturelle est combinée à une profonde vulnérabilité sociale. Ce rapport a considéré l'ensemble de ces éléments et l'ensemble de l'accumulation de valeurs historiques et contemporaines, afin d'évaluer les impacts et d'envisager des alternatives.

Dès lors que l'on prend le Parc comme un tout, la réhabilitation de la route selon les standards d'une route nationale apparaît comme une atteinte à son intégrité, susceptible d'entraîner une perte de la valeur universelle exceptionnelle de ce bien du patrimoine mondial. Et cela même si les caractéristiques de la route peuvent sembler relativement modestes (chaussée bidirectionnelle de 7m pour une emprise totale de la plateforme de 11m). En effet, plusieurs menaces ont été identifiées et doivent être soulignées :

**Risque de banalisation du territoire et de transformation brutale des usages.** De façon générale, la mise aux normes standard de la route est susceptible de porter atteinte non seulement à l'intégrité du Parc, à la qualité de ses paysages et des perspectives offertes sur ou depuis les monuments, mais aussi aux qualités d'usage de son territoire. Banalisation du paysage et des abords routiers par la réalisation de la chaussée et des ouvrages attenants (ouvrages hydrauliques, soutènements, glissières de sécurité...), mais aussi par les déboisements qui se révéleraient nécessaires à la réalisation de la voie.



Exemples de profils en travers type dans la traversée du Parc

Mais ce sont aussi les usages de l'espace qui risquent d'être affectés : disparition d'usages agricoles traditionnels qui ont façonné les paysages du Parc, transformation brutale de l'architecture vernaculaire qui constitue également une composante essentielle du paysage de ce parc habité. Dans l'enceinte du Parc comme à ses abords, les habitants, qui sont propriétaires de la majeure partie des terres, jouent un rôle prépondérant dans la gestion de l'espace et la préservation du site (ce qui ne rend que plus urgent la réalisation du plan de gestion du Parc). Le mode d'occupation de l'espace que l'on peut observer sur ce territoire, même s'il n'est pas propre au Parc National Historique est ici, plus qu'ailleurs, à préserver, les habitants du parc en étant en quelque sorte les jardiniers. C'est en ce sens que les usages de l'espace dans le Parc et à ses abords contribuent à l'expression de la valeur universelle exceptionnelle du bien et doivent être protégés.

La mission a prêté une attention particulière aux attentes et aux conditions d'extrême pauvreté des populations du Parc et de ses abords, ainsi qu'aux transformations sociales susceptibles d'être provoquées aussi bien par la construction d'une Route nationale en dehors du Parc que par les interventions destinées à améliorer l'état actuel du tronçon qui relie Dondon à Milot.

**Risque d'urbanisation incontrôlée.** La particularité du mode d'urbanisation en Haïti fait de la route et de ses abords immédiats un espace convoité, objet de multiples occupations, notamment commerciales. Ce phénomène est observable sur une grande partie du réseau routier national et se développe rapidement sur les tronçons de la Route nationale n°3 récemment mis en service.

Le manque de planification en amont, la complexité de la question foncière, l'absence de cadastre et l'insuffisance du cadre réglementaire limitent la capacité de l'État et des autorités locales à contrôler la construction et l'occupation de l'espace, entraînant un risque de dégradation de l'environnement que l'on voit déjà à l'œuvre tout au sud du Parc, à la sortie de la ville de Dondon et dont la continuation constituerait un risque majeur pour l'intégrité du Parc national historique.



Sections rénovées de la Route Nationale 3

**Risque de déforestation.** La déforestation constitue également une menace réelle observable sur d'autres tronçons du réseau national. En facilitant la circulation des véhicules transporteurs de bois, la route accroît un phénomène malheureusement déjà très répandu sur le territoire haïtien. L'impact de déboisements supplémentaires sur l'intégrité du Parc national historique représente une menace réelle, d'autant plus que les mécanismes de contrôle des coupes forestières, par la présence, notamment, d'agents de surveillance de terrain, indispensables pour la gestion du site, sont déficients. Or, nous verrons plus loin combien les boisements actuels sont des éléments majeurs de la perception paysagère du Parc. Combien aussi ils sont fragiles. La qualité des vues et perspectives paysagères sur la Citadelle pourrait être gravement affectée à la fois du fait des travaux de mise aux normes standard de la route mais aussi du « laisser faire » que l'on peut craindre dans la gestion de cet espace. Le Parc fait partie d'une zone verte importante à l'échelle du territoire national. Il doit maintenir les conditions optimales pour le développement d'espèces végétales et animales présentes dans l'aire protégée, ainsi que le respect des couloirs biologiques qui permettent la vie de l'habitat naturel : nidification, mobilité de la faune, pollinisation, etc.

**Risque d'augmentation des pollutions liées au trafic.** Si le trafic aujourd'hui reste modeste sur un axe qui n'est que partiellement modernisé, les mesures réalisées sur d'autres tronçons montrent une augmentation rapide du trafic routier induite par le développement économique et social du pays. A titre d'exemple, il nous a été rapporté que le niveau de trafic sur le premier tronçon de la Route nationale n°3 au départ de Port-au-Prince (Morne à Cabri) avait atteint en 3 ans les prévisions initiales à 20 ans. Si cet exemple constitue un cas particulier, du fait notamment de la desserte de carrières d'extraction de matériaux, il montre que le trafic peut subir des modifications brutales et non anticipées. Lorsque la Route nationale n°3, un axe majeur de développement reliant un important espace de production agricole aux deux principaux ports et aéroports du pays, sera réhabilitée sur l'ensemble de l'itinéraire, la pression du trafic, y compris des véhicules lourds

sera en outre notablement accentuée du fait du report d'une partie du trafic qui emprunte actuellement l'axe ouest entre Port-au-Prince et Cap-Haïtien. Pollution de l'air, pollution sonore dans une vallée encaissée, insécurité routière, risquent de monter rapidement en puissance après l'achèvement de la réhabilitation de l'axe et sont autant d'atteintes potentielles à l'intégrité du Parc et à la qualité de vie de ses habitants.

Pour toutes ces raisons, pour faire face à ces risques et dans l'objectif de préserver les attributs qui expriment la valeur universelle exceptionnelle du Parc national historique et d'autres éléments d'importance et de valeur au niveau national et local, la mission ne peut qu'orienter l'État-partie et ses partenaires vers l'exclusion de la traversée du Parc par la Route nationale et la recherche d'un tracé de contournement. Une position que les autorités haïtiennes ont dit soutenir lors de la réunion de présentation de la mission le 15 juillet 2013. La décision de réaliser un itinéraire de contournement du Parc est certes contraignante en termes financiers et exigeante du fait des enjeux techniques et environnementaux, mais elle paraît seule à même de garantir sur le long terme la préservation et la protection de ce bien du patrimoine mondial.

### **2.3 Vers une « route du Parc » à vocation locale, respectant les conditions du développement durable au bénéfice des populations**

Pour autant, le statu quo ne serait pas acceptable pour ce qui concerne la route actuelle. Constituant le principal espace public dans le périmètre du Parc, elle est le lien entre les deux portes d'accès au Parc que sont les villes de Dondon et Milot et le lieu d'usages multiples pour les habitants du Parc, tout en présentant de plus un potentiel de développement touristique réglementé et cohérent avec le contexte socio-économique de l'espace protégé et de ses abords, que nous développerons ci-après.

La route actuelle est en effet une piste très endommagée qui contraint le développement de cette zone : circulation difficile, problèmes de ravinement, importants dégagements de poussières. Il est significatif que, lors de la réunion tenue par la mission avec les représentants des communautés, ceux-ci aient cité, parmi les problèmes de santé les plus importants, les affections respiratoires liées à la poussière. Significatif aussi de noter le nombre de ralentisseurs en dos d'âne « bricolés » par les habitants pour diminuer la vitesse et les soulèvements de poussières.

Laisser cette route dans son état de dégradation serait « perçu comme un affront » par les habitants du Parc, selon les termes de l'un des représentants des communautés. Il est d'autant plus important de ne pas décevoir les attentes fortes de la population quant à l'amélioration des conditions de la desserte locale que les échanges qu'ont eus les membres de la mission avec des habitants du Parc et les représentants des communautés ont montré que la conscience d'être les occupants et les gestionnaires d'un bien d'exception faisait son chemin. L'attention portée à l'amélioration de leurs conditions de vie ne pourra que conforter ces dispositions nouvelles, signe d'une maturation dans la perception des enjeux du site, et faciliter la compréhension et l'acceptation des règles et des contraintes inhérentes à la gestion patrimoniale de l'espace.



Route nationale 3 dans la traversée du parc

Mais si l'amélioration de la « route du Parc » est indispensable au bon fonctionnement du Parc, pour la qualité de vie de ses habitants, pour favoriser un développement économique et social durable de toute cette zone, elle l'est tout autant pour ses visiteurs, dans une perspective d'exploitation touristique raisonnée pour le patrimoine culturel et naturel du Parc. L'amélioration de la route suggère en effet d'autres modes de découverte « douce » du Parc dans son ensemble. Il ne s'agit pas seulement de la découverte des monuments, mais aussi des paysages, de l'habitat, des pratiques culturelles et artisanales. Les cheminements de la mission dans le Parc lui-même et sur le tracé de l'une des voies de contournement possibles ont révélé un potentiel très riche de sentiers, aujourd'hui liés à l'exploitation agricole, mais qui pourraient être autant de chemins de découverte du patrimoine naturel et bâti, en favorisant aussi une valorisation touristique cohérente avec le caractère du site et au bénéfice de la population locale.



Sentiers à la découverte du Parc et de ses environs

L'aménagement de la « route du Parc » devra cependant tenir compte de trois séquences paysagères aux caractéristiques très contrastées.

Une première séquence, à la sortie de la ville de Dondon, offre à ceux qui accèdent au Parc par le sud une première vue sur la Citadelle, surgie dans le lointain. Sur une distance d'un kilomètre environ, cette perspective s'accompagne malheureusement d'un paysage « d'entrée de ville » assez dégradé et dénudé, qui témoigne d'ailleurs de ce qui pourrait advenir plus loin dans le Parc, en l'absence de contrôle de l'urbanisation et des déboisements. C'est aussi un espace très visible depuis la Citadelle elle-même. Il y a tout à

la fois dans cette séquence à contenir absolument la pression d'extension de l'urbanisation (en offrant aussi des possibilités d'extension dans d'autres secteurs de la commune de Dondon) et à requalifier la route et ses abords tout en mettant en valeur la vue sur la Citadelle.



Première séquence, à la sortie de Dondon

La seconde séquence est la plus emblématique de la valeur paysagère et patrimoniale du Parc. Sur 3 kilomètre environ, il s'agit d'une zone très habitée et cultivée où une végétation assez dense, faite de cultures sous couvert, notamment de café, laisse percevoir des perspectives sur la Citadelle. Il faut noter cependant la fragilité de cet espace, compte tenu de la faible épaisseur de la zone végétalisée. Très vite en effet, si l'on s'avance sur les sentiers perpendiculaires à la route en direction de la Citadelle, celle -ci ne se détache plus que sur un fond de mornes dénudés.



Seconde séquence, perception de la Citadelle au travers de la végétation

Il est donc essentiel, dans cette séquence plus qu'ailleurs, de préserver et de développer le couvert végétal et de maintenir strictement l'emprise de la route pour prévenir des déboisements qui seraient liés à sa réhabilitation.

Dans la troisième séquence, la Citadelle disparaît à la vue, cachée par le relief, l'habitat devient plus clairsemé, la route s'encaisse et amorce la descente, hors du Parc, en devenant une route de montagne très étroite et malcommode.

Chacune de ces trois séquences appelle des solutions d'aménagement adaptées, devant se traduire également dans le plan de conservation et le plan de gestion du Parc. L'ICOMOS et le Centre du patrimoine mondial sont disposés à aider les autorités haïtiennes dans les études et la recherche des partis d'aménagement de la route et de ses abords les mieux à même de préserver et de mettre en valeur les éléments qui fondent la valeur universelle exceptionnelle de cet espace, à l'instar de ce qui a été fait pour l'aménagement de la route reliant Milot à Choiseul en contournant le palais de Sans-Souci.

Il a été prévu d'entamer un processus participatif avec les communautés locales, qui sera la base du développement du plan de gestion, et la mission considère qu'il est nécessaire de se fonder sur un plan d'usage public qui régleme les flux, les activités touristiques et économiques en lien avec les usages du sol, les formes de vie et la solidarité traditionnelle entre les communautés, et qui garantisse que toute forme de développement touristique dans la zone soit respectueuse et en cohérence avec le contexte socioculturel et les formes de vie traditionnelles.

#### **2.4 Préconisations en vue de l'aménagement de la « Route du Parc »**

La mission recommande à l'Etat d'engager sans délai une étude de faisabilité et d'impact environnemental et patrimonial sur l'aménagement de la Route du parc. L'UNESCO est prête à apporter un appui technique aux autorités dans la formulation des termes de référence de cette étude et dans l'accompagnement de sa réalisation.

Si chaque cas est spécifique et appelle une solution sur mesure, il est intéressant de se pencher sur des exemples similaires de construction ou réhabilitation d'infrastructures routières dans des sites du patrimoine mondial, qui permettent d'identifier les principes clés devant présider à ce type d'intervention et de formuler des recommandations. A ce titre, la mission a consulté différents dossiers de nomination du patrimoine mondial, ainsi que des rapports sur l'état de conservation de biens culturels ou naturels affectés par la construction de routes, parmi lesquels le Site historique de Panamá Viejo et district historique de Panamá (Panama), le Parc archéologique de San Agustín (Colombie), le Parc national d'Iguazu (Argentine et Brésil), la Réserve de la biosphère Río Plátano (Honduras). La mission a également pris connaissance des normes et règlements internationaux appliqués à l'échelle nationale dans des cas de nomination très récents, notamment la Réserve de la biosphère El Pinacate et le Grand désert d'Altar (Mexique).

Au regard de cette analyse, la mission préconise à l'Etat, dans l'élaboration des termes de référence de l'étude, de prendre en compte les principes suivants :

- La route doit garantir la sécurité, l'efficience et le confort pour le transport des marchandises et passagers, tout en conservant des gabarits inférieurs ou égaux aux gabarits actuels. De façon générale, il est recommandé de ne pas excéder une largeur de 7 mètres. La route devra être munie d'une piste piétonnière convenablement sécurisée et signalisée.
- La réhabilitation de la route doit être un projet collectif, qui permette aux habitants non seulement de contribuer comme main d'œuvre à la construction mais surtout de participer aux discussions et décisions dans le cadre d'un plan de gestion participatif, dont l'élaboration v commencer prochainement avec l'appui de l'UNESCO. A cet effet, l'étude doit proposer des procédures de coordination institutionnelle pour la conception et la mise en œuvre du projet et un mécanisme de participation des populations.
- Il est essentiel de conserver, sur le tracé de la route, l'ensemble du couvert végétal et de développer un plan de reforestation dans le but de freiner l'action érosive. L'intervention pour l'amélioration de la route devrait également prévoir un projet

d'aménagement écologique destiné à préserver les espèces résidentes, passagères et migratoires, et à éviter l'effet barrière et la perte de connectivité des espèces de la faune et la flore sylvestres.

- L'étude doit porter une attention particulière aux conditions de drainage et d'assainissement de la zone pour assurer la durabilité des travaux réalisés, et prévoir une analyse spécifique de la pédologie, de la dynamique des sols et de la géomorphologie, notamment aux abords de la rivière.

La mission recommande aux autorités haïtiennes de présenter au Centre du patrimoine mondial avant le 31 décembre 2013 les termes de référence de l'étude de faisabilité et d'impact environnemental et patrimonial de la réhabilitation de la Route du Parc, et avant le 30 juin 2014 un projet de programme d'intervention. Celui-ci contiendra notamment les spécifications techniques (tracé, matériaux, gabarits etc.), le calendrier d'intervention, le budget prévisionnel et le mode de financement, d'exécution et d'évaluation du projet.

## **2.5 Un problème de concordance des projets qui nécessite une anticipation et une vigilance toute particulière dans la période transitoire**

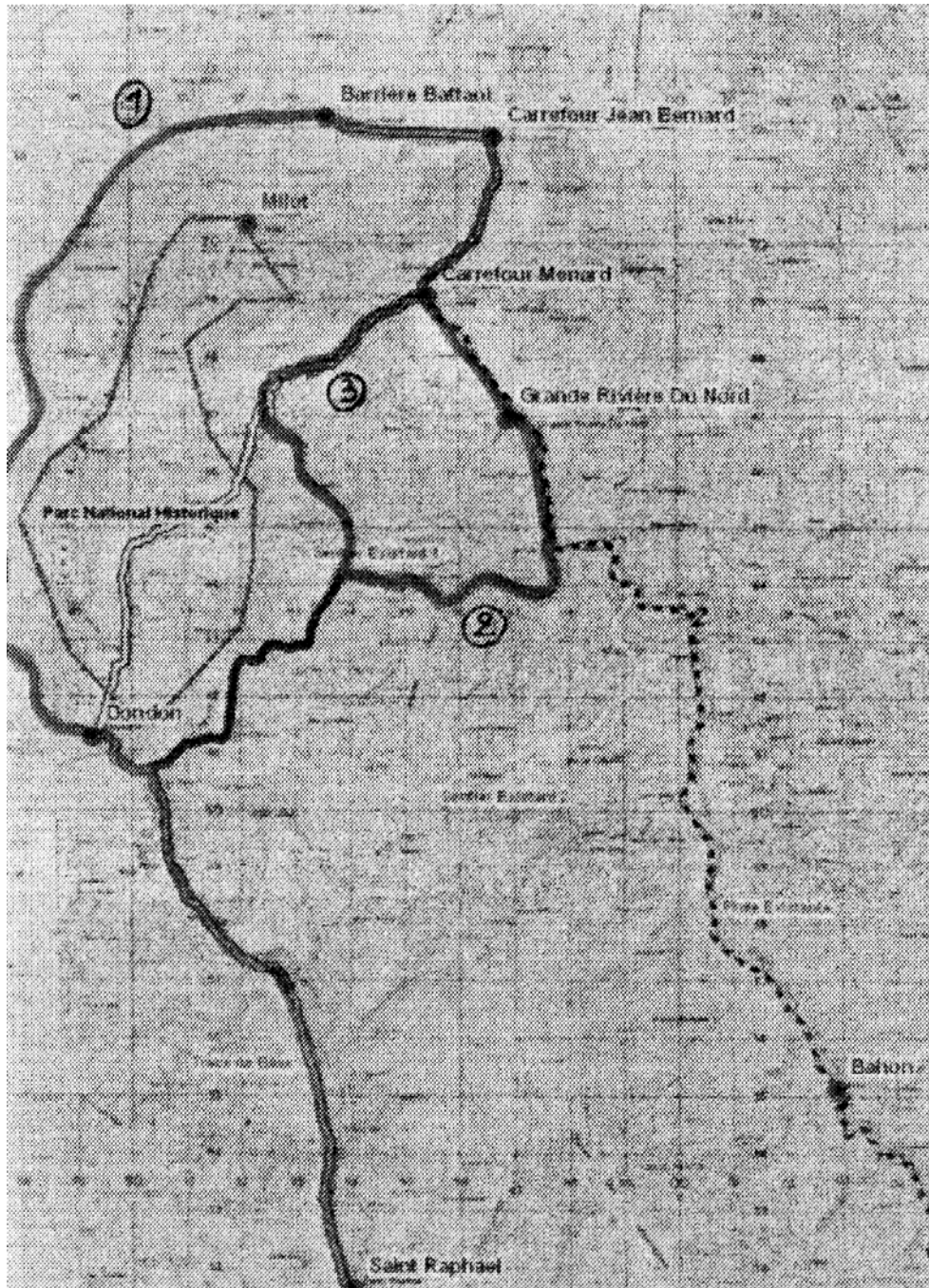
Selon les prévisions des autorités haïtiennes et de l'Union européenne, la modernisation de la Route nationale n°3 sera achevée avant trois ans, hors du périmètre du Parc. Le processus d'identification des tracés alternatifs quant à lui est encore en phase amont. Des études complémentaires doivent être engagées pour affiner les tracés et évaluer leurs impacts. De ce fait il n'est pas réaliste d'espérer la réalisation d'un itinéraire de contournement avant au moins six ans. Aussi, même si l'option d'un contournement a fait l'objet d'une décision politique et que son financement est assuré, il y aura inévitablement une période transitoire durant laquelle la pression va croître sur le Parc, nécessitant une vigilance particulière et des mesures réglementaires (constructions, déboisements, limitations de vitesse et de tonnage) à défaut desquelles on risque d'assister à une dégradation rapide de l'espace.

Pour éviter des évolutions dégradantes pour l'intégrité du Parc et des atteintes irréremédiables à ce qui fonde sa valeur universelle exceptionnelle, il est indispensable d'anticiper très largement ces évolutions et pour cela de progresser rapidement sur les différents sujets qui sous-tendent la maîtrise de l'aménagement du Parc. Il s'agit tout d'abord de l'achèvement des études foncières et cadastrales et de la mise en place d'un dispositif de suivi permettant de prévenir des mutations indésirables et de saisir des opportunités d'intervention pour préserver ou requalifier les espaces les plus sensibles. Il s'agit également de finaliser le plan de gestion du Parc en veillant particulièrement à l'appropriation des règles de gestion par les autorités locales et la population. Il s'agit enfin de déployer sans attendre sur le terrain des agents chargés de la surveillance et du contrôle de l'usage de l'espace.

L'évolution que la mission a ressentie dans l'appropriation par la population locale des enjeux de la protection du site est un élément favorable à l'accélération des travaux sur tous ces sujets en permettant de gérer plus efficacement une période transitoire délicate. Par ailleurs, la mission considère fondamental qu'en accord avec les objectifs de l'Arrêté présidentiel concernant la création d'un Comité interministériel, dont l'ISPAN assure le secrétariat, un groupe de travail soit constitué pour compléter le diagnostic du système de propriété et des usages du sol, la délimitation du Parc et la présentation d'un polygone de zone tampon pour le site. Le Centre du patrimoine mondial et l'ICOMOS peuvent accompagner l'État dans ce processus.



### 3. LA DÉVIATION DE LA ROUTE NATIONALE 3 EN CONTOURNEMENT DU PARC NATIONAL HISTORIQUE



Alternatives potentielles de contournement du Parc

La mission, accompagnée par les représentants des autorités haïtiennes et de l'Union européenne s'est attachée à parcourir dans son intégralité le tracé de l'un des trois itinéraires de contournement potentiels (variante 2), reliant les villes de Dondon et de Grande-Rivière-du-Nord. Long d'une quinzaine de kilomètres, ce tracé emprunte des pistes existantes, très difficilement carrossables, sur 1 kilomètre à partir du carrefour Leblanc, au sud de Dondon, puis sur 4 kilomètres à partir du lieu-dit Vie-Kaye vers Grande-Rivière-du-Nord et le carrefour Ménard. Dans son intégralité, ce tracé est hors de vue du Parc national historique et de ses monuments, dont il est séparé par une ligne de crête. La majeure partie du tracé se trouve sur le territoire de la commune de Grande-Rivière-du-Nord.

La partie centrale du tracé, sur une dizaine de kilomètres, traverse par d'étroits sentiers d'exploitation agricole une zone escarpée, cultivée et bien entretenue par les populations locales. Certains espaces y ont fait l'objet de reforestation et de plantations visant à la stabilisation des sols, témoignant d'un contexte géologique et géotechnique complexe. Bien qu'effectué en période sèche, le parcours a permis de noter également la sensibilité du site en termes hydrologique et hydraulique : forte inclinaison des bassins versants, phénomènes de ravinements. Il s'agit donc d'un site fragile où les impacts environnementaux liés au passage d'une voie nouvelle doivent être soigneusement évalués. C'est aussi un site habité, mais très enclavé, éloigné des services et notamment des établissements scolaires et qui de ce fait est confronté à un phénomène important de désertification rurale. S'il ne pouvait être envisagé, dans le temps imparti à la mission, d'aller plus avant dans l'analyse de ce tracé et a-fortiori d'amorcer une comparaison avec d'autres variantes possibles, cette exploration limitée montre bien cependant l'ampleur des effets, à la fois positifs et négatifs, d'une voie nouvelle sur ce territoire et la nécessité d'une étude approfondie de ses impacts socio-économiques, environnementaux et patrimoniaux.



L'Union européenne et le Gouvernement haïtien ont élaboré les termes de référence pour l'étude de faisabilité et d'impact du projet de contournement du Parc national historique. Elles sont à engager rapidement en veillant particulièrement aux points suivants :

- Expliciter dans le § 1 des termes de référence les raisons qui ont conduit à écarter la mise aux normes standardisées du tracé existant qui traverse le Parc national historique et cibler clairement les études sur les hypothèses de tracés alternatifs.
- Dans les termes de référence, il est bien prévu que l'équipe doive intégrer un expert en gestion des sites patrimoniaux, mais il est fait peu de place aux notions d'impact paysager et patrimonial qui sont peu présentes dans le document transmis à l'ICOMOS et au Centre du patrimoine mondial. Les § 191 à 194, notamment, sont à revoir dans ce sens en faisant explicitement référence à l'impact des projets sur les attributs emblématiques de la valeur universelle exceptionnelle du bien et de ses abords et à l'analyse des éléments de contexte contribuant à la conservation, à la protection et aux conditions de gestion du site. En effet, si ce n'est pas le cas pour la variante parcourue (variante 2), qui s'éloigne rapidement du Parc masqué par une crête montagneuse, les variantes 1 et 3 en sont plus proches et sont susceptibles d'ouvrir des vues sur le Parc, ses monuments et ses abords (on notera que la voie nouvelle a vocation à constituer une limite « naturelle » à la zone tampon du Parc, en cours de définition). Pour l'étude des impacts patrimoniaux, on se référera utilement au guide élaboré par l'ICOMOS « Guidance on Heritage Impact Assessment for Cultural World Heritage Properties ». Il est souhaitable d'intégrer aux termes de références un lien vers ce guide.

- Dans les termes de référence, il est indiqué que l'étude sera pilotée par un comité de pilotage présidé par le Bureau de l'Ordonnateur National et composé des représentants des ministères concernés (MPTC, Tourisme, Culture, planification, environnement), de l'ISPAN et de la délégation de l'Union européenne en Haïti. La composition de ce comité de pilotage paraît bien adaptée aux enjeux du projet et il est important de veiller à le réunir aux étapes-clé de l'étude. La mission considère fondamental de respecter toutes les procédures d'information, de participation et de consultation des populations locales, ainsi que les standards internationaux de concertation sur les projets d'infrastructures.

Il faut bien noter par ailleurs que la construction d'une voie nouvelle, par l'effet notamment du désenclavement du territoire impacté, entraînera inévitablement un bouleversement radical des conditions de son développement économique et social. L'un des objectifs de l'étude d'impact et de faisabilité est bien d'en mesurer les effets. Il sera important que les autorités haïtiennes anticipent les transformations d'usage de l'espace, tant en termes d'évolution des unités foncières agricoles et des paysages qu'en termes d'aménagement et de développement urbain des principales villes concernées : la ville de Dondon dans les trois hypothèses de tracé, avec des perspectives nouvelles de développement vers le sud ou vers l'est, la ville de Grande-Rivière-du-Nord dans l'hypothèse de la variante 2 qui se développe presque exclusivement sur son territoire communal et aura un très fort impact sur les conditions de son développement urbain. Un prolongement sur cette nouvelle liaison nord-sud du travail réalisé par le Comité Interministériel d'Aménagement du territoire sur le couloir est-ouest Cap-Ouanaminthe paraît à ce titre éminemment souhaitable, en y associant très en amont les collectivités et communautés concernées.

## 4. ÉTAT DE CONSERVATION DU SITE DU PATRIMOINE MONDIAL

### 4.1 Antécédents

Suite au violent séisme qui a secoué Haïti en janvier 2010, le Comité du patrimoine mondial a, lors de sa 34<sup>e</sup> session, encouragé l'État partie, avec l'aide de la communauté internationale, à mettre en œuvre les mesures d'urgences nécessaires à la conservation du Parc, afin d'en préserver la valeur universelle exceptionnelle, notamment la sécurité des structures architecturales, ainsi que la cohérente finalisation des plans de conservation, de gestion et de préparation aux risques. Il était particulièrement important d'assurer la sécurité des visiteurs, y compris par une affluence touristique modérée, qui tienne compte de la capacité d'accueil du site.

Plus globalement, il s'agissait de faire face aux principaux facteurs affectant le bien, à savoir le vandalisme et la soustraction de matériaux, la déforestation et la croissance végétale incontrôlée, les menaces naturelles, telles les séismes ou les ouragans, et surtout la gestion du nombre de visiteurs et la pression urbaine et routière.

Dans ce contexte, les mesures demandées par le Comité du patrimoine mondial ont été partiellement mises en œuvre entre 2010 et 2011. Pour cela, l'État partie a compté sur le support du Centre du patrimoine mondial et des organisations consultatives à travers la mission qui a eu lieu en juillet 2010, afin d'avancer vers la finalisation des plans de conservation et de préparation aux risques. L'Institut du patrimoine national d'Haïti (ISPAN) a également demandé l'aide de la Conférence de donateurs pour la culture en Haïti, afin d'assurer le fonctionnement d'un bureau technique spécialement créé pour le site. De même, l'Arrêté présidentiel de juillet 2010 a établi des limites officielles du Parc et a permis l'avancement des travaux de recensement cadastral. Enfin, le soutien de la communauté internationale a été capital pour la mise en œuvre de ces mesures positives de conservation. La généreuse subvention de l'Agence espagnole de coopération internationale pour le développement a été saluée par le Comité du patrimoine mondial, qui, lors de la 35<sup>e</sup> session, a par ailleurs encouragé l'État partie et les autres acteurs impliqués à poursuivre leurs efforts.

Toutefois, les principaux facteurs affectant le bien demeurent problématiques et menacent toujours la valeur universelle exceptionnelle du Parc. Le Comité du patrimoine mondial a notamment demandé l'arrêt des projets de tourisme de masse avant la finalisation des plans de conservation et de gestion. En 2011, des pourparlers entre la Banque interaméricaine de développement, le ministère haïtien du Tourisme et la société privée Royal Caribbean ont eu lieu dans ce sens, sans aboutir néanmoins.

Concernant plus particulièrement la construction d'infrastructures routières, aussi bien au sein du Parc qu'à proximité de ce dernier, le Comité de patrimoine mondial a exprimé en 2011 sa vive préoccupation. En 2010, grâce à l'aide financière de la Commission européenne, le gouvernement haïtien a prévu la construction de la Route nationale n° 3 (RN 003), dont le tracé initial, qui devait traverser le Parc entre Milot et Dondon, a fait dès 2010 l'objet d'une demande d'arrêt et de modification par le Comité du patrimoine mondial. De même, l'État partie a prévu d'entreprendre des travaux de modification de la route existant déjà à l'intérieur du Parc. Ainsi, à l'occasion de la 35<sup>e</sup> session du Comité du patrimoine mondial, en 2011, l'État partie a été appelé à soumettre les études d'impacts patrimonial, environnemental et socioéconomique, ainsi qu'un rapport technique concernant les interventions prévues, au Centre du patrimoine mondial pour examen par les organisations consultatives, en vertu du paragraphe 172 des Orientations.

Lors de sa 36e session, en 2012, le Comité du patrimoine mondial a regretté qu'aucune étude d'impact n'ait été soumise comme demandé, bien que le tracé de la RN 003 ait été modifié dans le but d'éviter le Parc et que sa construction ait été engagée par le biais d'appels d'offre. Le tronçon de route existant déjà à l'intérieur des limites du bien n'a quant à lui pas été modifié entre 2011 et 2012, par manque de financement. Par conséquent, la demande de soumission des études d'impact et des rapports techniques, concernant notamment la canalisation du fleuve, le type de bitume et la largeur du tracé prévu, a été renouvelée.

Pareillement, la mission technique de janvier 2012 et la mission multidisciplinaire de mars 2012 ont insisté sur les risques d'une affluence massive de touristes et se sont montrées favorables à la mise en place d'une gestion participative du tourisme, à travers la finalisation des plans de gestion et de conservation, qui doivent précéder une prise de décision cohérente en matière de politique touristique, en tenant compte de la valeur universelle exceptionnelle du bien. Le Comité du patrimoine mondial a fait siennes les recommandations de ces missions, en insistant tout particulièrement sur l'importance d'assurer la sécurité des visiteurs, la stabilité des structures bâties et les solutions aux infiltrations d'eau. La nécessité de prendre en compte les détails techniques et l'impact des infrastructures routières a également été soulignée tout particulièrement par la mission technique.

C'est lors de sa 37e session, en juin 2013, que le Comité du patrimoine mondial a pu saluer la décision de l'État partie de suivre les recommandations de l'ISPAN et du Centre du patrimoine mondial concernant la construction du troisième tronçon de la RN 003, devant passer à proximité du Parc. De même et de façon significative, le gouvernement haïtien a invité une mission technique, dont les objectifs devront être en pleine cohérence avec le plan de gestion du bien. En ce sens, une coopération interinstitutionnelle a été lancée, qui devrait permettre à la Banque mondiale de financer l'unité technique pour la mise en œuvre des mesures urgentes identifiées par l'ISPAN et le Comité du patrimoine mondial. De même, l'État partie devrait être amené à conclure le processus de recensement cadastral avant la fin 2013. La mission devra tout spécifiquement avoir trait à la construction de la nouvelle section de la RN 003, ainsi qu'aux projets d'amélioration des routes existant à l'intérieur du Parc.

## **4.2 Analyse des données de suivi<sup>2</sup>**

### **VISITE DU 14 AU 29 MAI 2013**

#### *Introduction*

La mission a débuté le 14 mai et visait à :

- 1) évaluer les mesures de sécurité menées par l'ISPAN pour garantir la conservation temporaire de la Batterie de Coidavid,
- 2) évaluer les activités visant à améliorer la sécurité du circuit touristique, principalement dans les Batteries fortement endommagées, telles la galerie basse de la Batterie Royale ou le niveau inférieur de la Batterie des Princesses,
- 3) évaluer l'état de conservation des Batteries du Prince Royal et de la Reine,
- 4) réaliser les levées topographiques des surfaces extérieures du monument, afin d'obtenir le plan général et les façades de chaque Batterie.

---

<sup>2</sup> Les résultats présentés dans cette partie correspondent à deux visites techniques coordonnées par le Centre du patrimoine mondial et réalisées par le Prof. Constantino Meucci et son équipe dans le cadre du développement du plan de conservation du Parc national historique. L'annexe photographique de cette partie est présentée au point 5.5.

M. Costantino Meucci, spécialiste de la conservation des monuments, chef d'équipe, et M. Massimo Sabatini, expert de levée topographique, ont composé l'équipe de mission.

En ce qui concerne l'évaluation des mesures de sécurité de la Batterie de Coidavid et du circuit touristique, l'étude a révélé que:

- 1) une partie de voûtes du troisième niveau de Coidavid a été renforcée par des échafaudages en bois correctement projetées par l'ingénieur J. H. Pérard, qui a été spécialement chargé de cela par l'ISPAN,
- 2) les travaux de sécurisation ont été temporairement arrêtés, mais ont repris le 25 mai, à l'occasion de notre mission,
- 3) seule une partie des recommandations visant à améliorer la sécurité des touristes, contenues dans le rapport de synthèse de 2012, ont été appliquées, comme la fermeture des accès à la Batterie de Coidavid, à la galerie de la Batterie Royale et aux niveaux inférieur et supérieur de la Batterie des Princesses. En revanche, aucune barrière n'a été placée pour protéger les terrasses et les zones du toit habituellement ouvertes au public. Toutefois, l'entrée du monument se fait par le rez-de-chaussée de la Batterie du Prince Royal, sur le côté sud.

#### *1) Mesures de sécurité à la Batterie de Coidavid*

La construction d'échafaudages en bois, qui isolent les niveaux simples et atteignent le plafond (figure 1), a contribué à soutenir les voûtes. Les structures sont solidement construites, afin de garantir une meilleure résistance aux sollicitations mécaniques induites par les voûtes individuelles (figure 2). Cependant, pour des raisons bureaucratiques, le travail a été temporairement arrêté, mais a repris le 25 mai, en utilisant tous les cadres en bois récupérés dans la cour de la Batterie (figure 3). Un arrêt prolongé des travaux risque de causer de graves problèmes pour la stabilité du monument, car le poids des voûtes est distribué de façon homogène, de sorte que les zones non retenues peuvent se déplacer de façon autonome. En effet, les nouveaux planchers de bois unissent solidement les murs des pièces adjacentes (figure 4) et accroissent la stabilité générale du bâtiment, tandis que les parties non retenues peuvent subir les sollicitations mécaniques induites par le vent et le poids de la Batterie elle-même, surtout lorsque de grandes fissures affectent les murs (figure 5) dans les zones fortement sollicitées.

Visant à évaluer l'efficacité des mesures de sécurité, ainsi que leurs effets sur la stabilité du bâtiment, un suivi de la nouvelle fissure a été effectué sur les mêmes lieux et avec les mêmes outils que lors du suivi de 2012 (figure 6). Ce suivi a débuté le 16 mai à 14.30, heure locale, et s'est conclu le 23 mai à 10.00. Des sondes ont été placées pour saisir des données toutes les 30 minutes, enregistrant en temps réel la température, l'humidité relative et la déformation. Toutes les jauges de contrainte ont enregistré une déformation dans la gamme de -8 à +8 mm, à l'exception de la sonde SG3, qui a enregistré un intervalle de -5 à +5 mm. Afin de vérifier l'évolution des déformations et l'efficacité du système de suivi, l'ensemble des enregistreurs de données était lu tous les jours entre 9.00 et 10.00. La figure 7 montre le graphique de la tendance des trois paramètres mesurés pendant toute la période de suivi, et se réfère à l'emplacement de la sonde SG4, qui s'est avéré le plus actif dans la variabilité de la déformation. Toutefois, la comparaison de toutes les valeurs détectées, ainsi que l'évaluation de la déformation absolue de chaque emplacement, permettent d'isoler tout mouvement de fissure, selon son orientation particulière par rapport à la géométrie de l'immeuble. La figure 8 montre clairement qu'en cas de compression, l'emplacement de la sonde SG4 souffre la déformation négative la plus élevée, tandis que les autres

emplacements ne sont que légèrement déplacés. En revanche, le plus fort élargissement a été enregistré à l'emplacement de la sonde SG2 (figure 9), située à l'opposé de la sonde SG4.

La comparaison de toutes les données et le calcul de la déformation absolue pour chaque emplacement confirment que chaque sollicitation à l'emplacement de la sonde SG4 induit une déformation des autres fissures (figure 10); notamment, une fois la valeur de compression maximale de la sonde SG4 atteinte, la structure a tendance à réagir par l'élargissement de toutes les fissures, si bien que l'élargissement maximal est enregistré à l'emplacement de la sonde SG2, qui se déplace fortement. En revanche, l'emplacement de la sonde SG3, qui devait être la fissure la plus sollicitée en raison de sa situation particulière sur le bord de Coidavid, s'est montré stable et n'a subi que peu de déformation symétrique. Cela peut être dû aux travaux de stabilisation qui ont renforcé le côté droit du pavillon, compensant ainsi le mouvement de la fissure horizontale à l'emplacement de la sonde SG3. Cependant, la pression induite par la déformation continue du bâtiment a un impact négatif sur les structures, qui se manifeste par un mauvais alignement d'une partie de la paroi (figure 11) dans la zone la plus sollicitée, correspondant au bord du pavillon.

Le 25 mai, une rencontre avec le responsable de projet, M. J. H. Perard, a eu lieu, avec pour but de discuter des solutions adoptées pour stabiliser le bâtiment. L'analyse de toutes les données enregistrées et des travaux entrepris a permis de confirmer la pertinence du projet et des solutions techniques appliquées. Néanmoins, les deux parties ont convenu de la nécessité d'accélérer cette activité pratique pour atteindre la sécurité du monument le plus tôt possible, et elles ont également proposé que le rétablissement structurel soit projeté et réalisé dans les meilleurs délais, afin d'éviter le risque d'effondrement de la structure.

## *2) Suivi du microclimat à l'intérieur de la Batterie de Coidavid*

Visant à recueillir le plus d'information possible sur le comportement du microclimat de la Batterie, sept enregistreur de données ont été installés dans le troisième niveau du côté gauche (le même qu'en 2012), en respectant la même distribution que lors du suivi précédent, afin d'évaluer la meilleure solution d'exposition.

Au cours du présent suivi, les deux portes qui relient le niveau aux pièces adjacentes ont été ouvertes pour garantir la libre circulation de l'air dans la Batterie. Néanmoins, comme les fenêtres ont été fermées par des verres partiellement teintés (utiles à la réduction du rayonnement infrarouge traversant les carreaux), le suivi réel est capable de reproduire la solution d'exposition possible. Les données ont été enregistrées tous les jours depuis tous les emplacements simultanément, afin d'évaluer la preuve d'une tendance anormale et de comparer les valeurs de chaque emplacement particulier avec ceux de la sonde moyenne de référence. En effet, deux sondes de température ont été placées en plein air sur la façade nord et dans la cour intérieure, respectivement, tandis que les quatre autres sondes ont recueilli des données sur la température des anciennes parois en mortier de chaux et des parois restaurées en mortier de ciment, respectivement.

Le tableau 1 résume les valeurs maximales, minimales et moyennes enregistrées dans le temps limité de suivi du 16 au 23 mai 2013, tandis que la figure 12 montre la variation des valeurs par rapport à la valeur moyenne de la température de chaque emplacement. Les figures 13a à 13g montrent les graphiques enregistrés au cours de l'étude du microclimat.

Les sondes de référence extérieures, aux emplacements H1T1 et H2T2, montrent d'importantes différences entre les valeurs maximales et minimales, mais cet écart diminue dans la cour intérieure de la Batterie, qui est exposée au soleil et protégée du vent. Les valeurs de l'environnement se réfèrent à la température enregistrée par les sondes situées à proximité des surfaces de paroi, qui permettent d'observer que les résultats diffèrent peu dans leurs emplacements particuliers. Ceci confirme que la géométrie de la pièce et les

protections appliquées sur les fenêtres et les arcs contribuent à stabiliser le microclimat intérieur. Cependant, l'ouverture des portes réduit les valeurs d'humidité relative dans la pièce, mais ne permet pas d'éliminer le phénomène de condensation de l'eau sur les murs, comme le confirment les tendances et les valeurs prises au point de rosée. En effet, les emplacements des sondes H3 à H6 présentent une température de condensation de l'eau souvent plus grande que les températures du mortier ou du ciment, tandis qu'au même emplacement les valeurs d'humidité relative atteignent souvent le point de saturation. Ainsi, l'eau liquide se forme sur les murs, mais provient également de la partie supérieure des arcs, tel que le montrent les images thermiques. De plus, les images enregistrées à l'extérieur et à l'intérieur de l'embrasure (niveau 3 gauche) confirment que la fermeture complète de la pièce augmente la fréquence de la condensation de l'eau sur les parois et, par conséquent, augmente le risque d'endommagement des plâtres (figure 14).

### 3) *Étude topographique du monument*

L'une des activités à réaliser visait à obtenir la représentation numérique et graphique des surfaces extérieures de l'ensemble du monument, afin d'évaluer la fiabilité et l'utilité des levées fournies par l'ISPAN comme bases des prochaines activités programmées. L'étude a été réalisée grâce à un tachéomètre et a permis d'obtenir une représentation en trois dimensions du monument dans sa complexité (figures 15, 16, 17, 18, 19). La comparaison avec la levée obtenue entre 1980 et 1982 a montré que cette dernière ne correspond pas exactement à la représentation actuelle de la ligne d'horizon en trois dimensions, probablement à cause de la plus haute précision des nouveaux instruments. Par conséquent, afin de préparer le matériel graphique le plus approprié à l'appui du projet de restauration de la Batterie de Coidavid, le plan du troisième niveau du pavillon a été réalisé (figure 20), en veillant à situer l'effondrement des voûtes et la hauteur de la chaussée en plusieurs emplacements.

En outre, la ligne d'horizon de la cour intérieure reliant les Batteries des Princesses, de la Reine et du Prince Royal a été enregistrée en trois dimensions, en vue d'obtenir la représentation de l'avant de chaque Batterie, nécessaire pour enregistrer la répartition des modes de dégradation et pour planifier les activités de restauration. Plus particulièrement, l'avant de la Batterie de la Reine a été connecté au plan enregistré au niveau du dernier étage (figure 21), où un système de suivi par jauge de contrainte a été placé pour étudier la déformation des fissures affectant la voûte de la seconde pièce à l'ouest de la Batterie.

### 4) *Préparation du projet de restauration*

#### 4) 1) *Suivi du microclimat à l'intérieur de la Batterie des Princesses*

Le 23 mai, le système de microclimat a été placé dans le niveau supérieur de la Batterie des Princesses, afin de recueillir des données sur les mesures à appliquer pour établir correctement le niveau de l'exposition. Des sondes ont été distribuées dans l'ensemble du niveau, selon le plan proposé dans la figure 22 : l'emplacement A contient la sonde de référence, qui enregistre la température et l'humidité relative moyennes, tandis qu'à l'emplacement G est mesurée la température de référence extérieure sur la façade exposée au nord. Aux emplacements restants sont enregistrées les températures de la paroi par le biais de sondes de contact, ainsi que la température moyenne au mur et l'humidité relative toutes les 30 minutes. La première évaluation du suivi, effectuée le 25 mai, a confirmé que toutes les sondes fonctionnent correctement, et a également permis de programmer la fermeture de toutes les fenêtres qui demeurent ouvertes le 15 juin, dans le but d'obtenir des données importantes concernant le niveau de l'exposition optimale après les travaux de réhabilitation de la terrasse. Dans le même temps, des images infrarouges ont été enregistrées, dans le but d'isoler les anomalies dans la distribution de l'eau à l'intérieur du bâti. La comparaison des images enregistrées dans les différentes pièces de la Batterie



permet de vérifier que l'eau pénètre dans le bâti par infiltrations dans la toiture, par capillarité sur les parois et par stagnation sous forme liquide au sol, lorsque l'eau de pluie se filtre à l'intérieur de la Batterie (figure 23).

#### 4) 2) *Suivi des sollicitations mécaniques de la batterie de la Reine*

Le 24 mai, le système de suivi de la déformation dynamique, composé de cinq sondes, a été placé à l'intérieur de la deuxième pièce du niveau supérieur de la Batterie de la Reine (figure 24), afin d'étudier continuellement les mouvements des fissures affectant les murs et la voûte. Les données recueillies le 25 mai montrent que toutes les fissures subissent des déformations minimales, qui sont généralement opposés : SG4, SG6 et SG3 enregistrent des déformations absolues négatives (les fissures ont tendance à se fermer par compression), tandis que les fissures enregistrées par SG2 et SG5 tendent à agrandir. Toutefois, la tendance générale des déformations sera correctement évaluée après un temps de suivi plus long.

#### 4) 3) *Analyse de l'état de conservation de la Batterie du Prince Royal*

Les niveaux de la Batterie ont été étudiés à l'œil nu et par caméra infrarouge, afin d'enregistrer la distribution des dommages typiques et la présence d'eau à l'intérieur du bâti. Pendant l'étude visuelle, des dessins et des photos ont été faits, visant à simplifier la représentation graphique des dommages (figure 25) devant être correctement enregistrées dans les tableaux généraux de dégradation, selon l'étiquetage des pièces proposé à la figure 26.

Dans le même temps, l'étude instrumentale des zones les plus endommagées a été effectuée, afin de recueillir des images représentant la distribution de l'eau à l'intérieur du bâti. L'utilisation de la caméra infrarouge, qui rend des couleurs et des images infrarouges de la zone étudiée, a permis cette étude. La figure 27 montre un exemple de l'information recueillie. Un nombre total d'environ 140 photos a été enregistrée lors de l'étude des pièces de la Batterie.

En observant la figure 27, l'on remarque une valeur d'humidité relative élevée, qui est la principale cause de dégradation biologique. En effet, tous les murs sont recouverts d'une patine d'algues vertes qui se développent grâce à l'eau absorbée dans l'air et aux sels extraits du bâti. Toutefois, les images infrarouges montrent que l'eau se concentre essentiellement dans les niveaux de la voûte supérieure et dans la partie inférieure de la paroi, ainsi que dans la surface la moins exposée au soleil (le côté droit de l'arc). Ainsi, la présence d'eau est due à l'infiltration par le plafond et à l'accumulation au sol, enduit d'un mortier de ciment lors des derniers travaux de restauration. Cependant, la texture du bâti affecte également la distribution de l'eau à en son sein lorsque l'eau de pluie pénètre à l'intérieur des voûtes (figure 28) et se distribue au hasard dans les murs.

#### 4) 4) *Analyse des façades des Batteries par caméra infrarouge*

L'étude menée sur les façades des Batteries (celles des Princesses, de la Reine et du Prince Royal) a été possible grâce à des conditions météorologiques favorables, qui ont permis la pénétration des eaux de pluie pendant la nuit et son évaporation pendant la journée. La figure 29 montre un exemple de représentation intégrée de la distribution de l'eau dans le bâti de la Batterie de la Reine, obtenue en fusionnant l'avant de la ligne d'horizon obtenue par levée topographique et les images infrarouges enregistrées dans la même journée et à la même heure. L'observation de la figure révèle clairement que l'eau pénètre dans le mur supérieur, en raison des fissures de la voûte du niveau supérieur et du système de drainage, qui ne fonctionne pas correctement. Les zones bleues, d'ailleurs, représentent les parties les plus froides, où l'eau s'accumule principalement. Cela est vrai pour la moitié supérieure de

l'édifice, alors que la partie inférieure est principalement affectée par l'eau par capillarité depuis le sol, sur le côté gauche et à l'extrémité du côté droit. En outre, le niveau situé immédiatement sous les embrasures doit être mieux étudié, en raison d'une distribution anormale de l'eau, détectable grâce aux zones bleues et vertes qui commencent à partir de cette ligne imaginaire. La figure 30 montre la distribution de l'eau à l'intérieur de la façade extérieure de la Batterie du Prince Royal, obtenue par la fusion des plusieurs images enregistrées dans les mêmes conditions météorologiques : la répartition des zones bleues (correspondant aux plus froides et plus humides) montre clairement que l'eau provient principalement de la toiture et qu'elle se distribue dans le bâti en fonction de la texture et du type de conservation. D'ailleurs, toutes les gargouilles sont saturées d'eau, et le coin supérieur gauche est en partie isolé du reste de la forteresse par une fissure ou par du mortier de restauration, cela devant être mieux étudiée. De plus, la concentration d'eau au-dessus du premier niveau de l'embrasure confirme que l'eau pénètre en profondeur dans les voûtes, ce qui affecte la stabilité du bâtiment.

### **VISITE DU 25 JUILLET 2013**

Le 25 juillet une étude a été menée à la Citadelle Henry dans le but de vérifier l'état des travaux de soutien de Coidavid et d'enregistrer les données de suivi des Batteries des Princesses et de la Reine. De même, l'évaluation de l'extension et du degré de menace de certaines fissures affectant la Batterie du Prince Royal a été effectuée. L'étude a été menée avec le concours de l'architecte Théodore Perard, du bureau de l'ISPAN à Cap Haïtien.

Les points suivants résument les observations.

#### *1. La Batterie du Prince Royal*

Les fissures sont présentes à la fois au sol et dans les arcs et les voûtes, dès le deuxième niveau de la Batterie. La fissure longitudinale au sol est orientée nord-sud et passe à proximité de la façade ouest de la Batterie, dans la continuation de celle de la Batterie Marie Louise. La fissure ouverte dans l'arc se prolonge dans la voûte, où elle se développe dans deux directions croisées qui affectent le centre de cette voûte. Vers le sud, les fissures deviennent plus petites et plus rares, puis disparaissent dans la dernière pièce au sud du bastion.

Le troisième niveau montre également la même tendance à la fissuration affectant les arcs et les voûtes, et une large fissure s'ouvre au sol à partir de l'embrasure de la façade nord orientée vers la Batterie du Grand-Boucan.

Le quatrième niveau ne présente pas de fissures dans le sens nord-sud, mais une fissure très fine affectant l'arc entre les pièces centrales et les pièces orientales, probablement due à une sollicitation mécanique différente.

#### *2. La Batterie de Marie-Louise*

De grands réservoirs d'eau sont installés dans les coins de la façade orientale. Bien que ces réservoirs soient suspendus à des cadres en bois fixés aux parois, nous craignons qu'une fois remplis d'eau, leur poids total puisse affecter la stabilité de ce côté de la Batterie, provoquant une rotation vers le côté extérieur. Par ailleurs, la fissure qui traverse le parquet s'arrête dans la pièce adjacente à celle qui contient les réservoirs d'eau. Pour éviter ce risque particulier, il est conseillé de situer les deux réservoirs dans les petites pièces actuellement destinées à humidifier la chaux vive, qui s'ouvrent sur l'esplanade supérieure, en face de la Batterie des Princesses.

### 3. La Batterie de la Reine

Dans cette Batterie, seul le suivi des sollicitations mécaniques a été effectué, ainsi que la lecture de toutes les données recueillies par l'enregistreur de données. L'allongement total de chaque jauge de contrainte est présenté tel que calculé à partir de la courbe expérimentale:

Sonde SG2: +0.02 mm

Sonde SG3: +0.07 mm

Sonde SG4: -0.04 mm

Sonde SG5: +0.02 mm

Sonde SG6: -0.69 mm

Bien que les mouvements des fissures soient faibles, il faut noter qu'ils sont continus et ne fluctuent pas. Cela suppose que toutes les fissures se déplacent continuellement dans la même direction, en conséquence de la rotation de l'ensemble de la structure, sans doute à partir du toit. En effet, l'observation de la distribution des fissures et de la valeur des pressions nous permet de supposer que la voûte fait pression à la fois sur la paroi intérieure et sur la façade occidentale extérieure, qui, solidement retenue par le plancher de la pièce, effectue une rotation vers l'extérieur.

### 4. La Batterie des Princesses

Toutes les sondes destinées à contrôler le microclimat intérieur ont été lues, afin de vérifier l'évolution des différents paramètres qui affectent le microclimat général de ce niveau. Après la fermeture de toutes les fenêtres le 23 juin, le microclimat intérieur tend à se stabiliser. En effet, toutes les sondes enregistrent la réduction des gradients de température et d'humidité relative. Plus particulièrement, la différence entre la température ambiante et la température de la paroi diminue progressivement, montrant ainsi que les sollicitations extérieures affectent moins le climat de l'ensemble du niveau. En revanche, l'humidité relative augmente jusqu'au point de saturation, à cause des infiltrations d'eau provenant du toit.

Les données recueillies jusqu'ici permettent déjà d'établir que la meilleure solution visant à stabiliser le microclimat intérieur consiste à fermer toutes les fenêtres, afin de limiter les échanges avec le milieu extérieur.

L'étude de la pièce récemment ouverte par le démantèlement des cuves de chaux au troisième niveau révèle de sérieux problèmes, en raison de la présence de plusieurs fissures affectant les arcs et les voûtes. En effet, les fissures qui traversent la voûte donnant accès à la Batterie se prolongent au niveau inférieur, jusqu'à atteindre le niveau de la pièce intérieure, où deux nouvelles fissures s'ouvrent directement sur l'embrasure, affectant ainsi la voûte du deuxième niveau de la Batterie. Toutes les fissures extérieures semblent être connectées, et il est possible que la longue fissure traversant le couloir vers la pièce intérieure existe depuis longtemps, car elle est remplie de concrétions calcaires en raison de l'eau infiltrée depuis l'abandon de la forteresse. Néanmoins, la réparation de l'ensemble des fissures doit être envisagée dans un délai très bref, car leur présence est également à même d'affecter la stabilité des niveaux supérieurs, et donc la possibilité d'y installer un musée.

### 5. La Batterie de Coidavid

L'inspection de la Batterie de Coidavid a confirmé que les travaux de renforcement n'ont pas encore été conclus et qu'ils ne sont prévus que sur une partie des pièces des parties est et

nord. En outre, aucune voûte n'a été renforcée d'un échafaudage. Après en avoir discuté avec l'ingénieur Harold Perard, il a été convenu de réaliser le soutien de toutes les pièces, préalablement au renforcement des voûtes par des échafaudages. La conclusion des travaux nécessitera de trois mois de travail supplémentaires. Après cela, il est conseillé de renouveler le contrôle dynamique, afin de vérifier l'efficacité des supports. À ce moment-là, l'analyse technique du bâtiment devrait être faite de manière à identifier les meilleures solutions pour la restauration de la structure.

Une variation importante du microclimat intérieur a également été observée dans ce niveau, suite à la fermeture de toutes les fenêtres extérieures. En effet, cela a réduit la pénétration de brouillard et de nuages à l'intérieur du bâtiment, ce qui diminue également l'absorption d'eau par les murs, augmentant par conséquent le potentiel de conservation des plâtres originaux.

Un nouveau contrôle du microclimat devra être réalisé une fois les travaux de restauration conclus, afin de vérifier l'efficacité de la restauration et la tendance à la diminution de l'humidité relative, jusqu'à atteindre les meilleures conditions d'exposition.

### *6. Remarques*

La dernière étude menée à la Citadelle a confirmé la nécessité, dans les plus brefs délais, de commencer l'analyse technique du monument et de programmer sa restauration structurelle. En ce sens, la séquence logique des activités devrait être:

- a) compléter l'étude topographique du monument et produire tous les levés nécessaires permettant de mener à bien l'analyse des structures,
- b) procéder à l'analyse technique du monument pour établir la véritable origine de chacune des fissures et étudier individuellement les causes de cette dégradation particulière,
- c) définir les priorités d'interventions structurelles sur l'ensemble du monument, en identifiant individuellement les meilleures méthodologies pour chacune des Batteries,
- d) programmer d'abord la restauration structurelle et architecturale de Coidavid, afin d'entamer les travaux de restauration dans six mois maximum, après la réalisation des travaux de soutien.

La séquence des travaux de restauration doit également être définie. Le Centre du patrimoine mondial collaborera en ce sens avec l'État haïtien, en envoyant une mission spécialisée avec le soutien d'ingénieurs et d'architectes, qui devra coïncider avec la présence des Compagnons du Devoir.

### **4.3 Conclusions et recommandations**

La mission a visité le site du patrimoine mondial et souhaite signaler les avancées positives qui y ont été développées, aussi bien dans la zone de Choiseul que concernant les interventions au sein de la Citadelle. La gestion par l'ISPAN cette dernière année a rendu possible de coordonner les efforts pour donner une réponse efficace aux recommandations du Comité du patrimoine mondial. Nul doute que le marché artisanal et les installations de services voisines ont contribué à un type de visites plus sûres et organisées.

Toutefois, concernant tout d'abord le Palais Sans-Soucis, il est demandé de soumettre au Centre du patrimoine mondial tous les documents concernant les usages et les fonctions de l'esplanade du Palais, en particulier ceux ayant trait aux types de spectacles qui s'y déroulent, y compris les détails techniques des installations de lumière et de son.

En ce qui concerne la Citadelle, la mission souhaite émettre les recommandations suivantes :

- Il convient d'interdire que les chevaux à usage touristique arrivent au pied de la Citadelle, en créant une station à moins haute altitude comme lieu d'arrivée et de retour. Les chevaux et autres animaux porteurs ne peuvent accéder à l'enceinte fortifiée.
- Il est nécessaire de réparer le générateur sis à l'entrée de la Citadelle, en face de Ramiers. Un problème dérivé de son possible blocage pourrait causer de plus grands dommages en matière de sécurité des visiteurs, ainsi que par son lien direct avec l'état de conservation de la Citadelle.
- Une collaboration avec l'ISPAN va débiter dans l'objectif de trouver des solutions pour la préservation de l'artillerie présente sur le site, afin d'éviter aussi bien la détérioration du matériel que le risque de soustraction de certaines pièces, notamment celles qui sont exposées à l'entrée de la Citadelle.
- La collaboration avec l'ISPAN visera également à identifier les formes les plus efficaces en matière de traitement des structures en bois supportant les canons, qui sont très détériorées et qui menacent de tomber en présentant ainsi un très grand risque pour la structure architecturale fortifiée qui les abrite, en particulier dans la Batterie de la Reine.
- La mission considère comme bien adaptée une intervention minimale d'aménagement du Palais du Gouverneur dans le but d'en faire le bureau technique pour la mise en œuvre et le suivi du plan de conservation et de gestion du Parc. Il est indispensable et urgent de compter sur la présence quotidienne à temps plein d'un responsable coordinateur des plans et d'une équipe de travail technique. Cet espace devrait comprendre des bureaux, une salle de lecture de cartes, une pièce d'archive conservant la mémoire des interventions architecturales, une salle de réunions, des ordinateurs et une connexion à internet permanente. Le bureau doit être responsable de la coordination de l'ensemble de la main-d'œuvre : les artisans, les maçons, les jardiniers, les gardes de sécurité et les autres travailleurs nécessaires au bon fonctionnement des travaux et des visites. C'est l'équipe de l'ISPAN qui devra être à la tête de cette coordination. La mission considère pareillement important que le service administratif comprenne un bureau pour un coordinateur du système de visites, rapporteur de l'ISPAN et faisant partie de l'équipe technique de la Citadelle.
- Concernant les formes de suivi, dorénavant les responsables techniques haïtiens devront prendre les mesures et les analyser, afin de pouvoir développer intégralement une chaîne de production de données. Ces responsables devront recevoir une formation dans les prochains mois. Cette condition ne saurait être ajournée, car elle est essentielle au développement du plan de conservation.
- La mission note les avancées dans la construction de la structure en bois portant la Batterie de Coidavid. Nonobstant les progrès réalisés, il est urgent de rétablir le contact avec les Compagnons du Devoir, qui sont déjà intervenus dans la Citadelle et dont l'expérience est nécessaire pour évaluer la poursuite des travaux de soutien, une fois la structure provisoire en bois installée, afin d'assurer structurellement l'architecture de la Batterie.
- L'UNESCO poursuivra la mise en œuvre des fonds du plan de conservation dans le but de finaliser la conception des actions à caractère structural, avec l'aide d'une équipe de travail d'ingénieurs et d'architectes experts des grandes constructions

fortifiées en Amérique latine. La mission suivante pourrait avoir lieu au mois de novembre 2013 et il serait fondamental de faire coïncider cette visite avec celle des représentants français des Compagnons du Devoir.

- Concernant l'Arrêté présidentiel, il est recommandé que le Comité interministériel se dote de toute urgence de règles de fonctionnement formalisées, permettant la mise en œuvre effective de ce texte et que ce processus soit coordonné par l'ISPAN en tant que secrétaire du Comité. L'UNESCO reste à la disposition de l'État partie pour tout soutien technique jugé nécessaire dans le développement de cette action.
- Il est demandé qu'avant la fin de l'année 2013, les limites de la zone tampon soient remises officiellement au Centre du patrimoine mondial pour être étudiées par ICOMOS, et pour que des ajustements y soient proposés le cas échéant, dans le but de les faire approuver par le Comité du patrimoine mondial lors que sa prochaine réunion.
- Il est demandé de prendre en considération la nécessité que les accès aux niveaux supérieurs des Batteries et aux auvents de la Citadelle soient interdits aux visiteurs. Ces zones ne sont pas munies des parements à même d'éviter les chutes ou les accidents. Il s'agit de zones à haut risque. Il ne sera plus possible de déambuler sur les toitures plates à l'intérieur des structures fortifiées. L'accès à ces zones doit être réservé au personnel technique ou de maintenance.

La mission émet également les recommandations suivantes à caractère général :

- Il est fondamental de pouvoir compter sur les fonds de la Banque mondiale pour entamer les interventions dans les structures fortifiées les plus fragiles. Pour cela, l'ISPAN doit renforcer ses capacités techniques et institutionnelles. Les connaissances des architectes de l'ISPAN qui ont accompagné la mission sont des savoirs essentiels. Ces architectes ont assuré la transmission de connaissances depuis les interventions des années 1980. De plus, l'ISPAN doit accroître le nombre de techniciens responsables de l'administration et de la gestion du site, capables de suivre ponctuellement les processus techniques de l'intervention.
- L'ISPAN doit s'appuyer sur un coordinateur général des interventions, au sein d'un bureau technique implanté dans la Citadelle et à temps plein. Ce coordinateur doit à son tour pouvoir s'appuyer sur une équipe technique permanente et à temps plein au sein de la Citadelle. Au moins un technicien spécialiste de la gestion du tourisme doit faire partie de cette équipe de coordination, chapeauté par l'ISPAN.
- Il est nécessaire d'accroître le personnel de sécurité et de jardinage, en doublant au moins le nombre actuel de ses membres.
- L'UNESCO élabore actuellement une révision du document technique et financier de la Banque mondiale, remis au Gouvernement d'Haïti, dans le but de collaborer avec l'État partie dans la définition des priorités, des formes d'intervention et du plan de travail. Ce document sera remis à l'ISPAN dans de brefs délais, puisque les dernières données sur l'état de conservation du site sont à présent disponibles.

Dans les prochaines semaines vont avoir lieu des ateliers participatifs avec les deux communautés de Milot et de Dondon. Ces ateliers auront pour objectif d'identifier les systèmes associatifs des communautés, d'identifier des personnes ressources au sein des communautés et de constituer un comité de suivi pour la construction du plan de gestion. Ces ateliers auront également pour objectif d'informer la population locale sur les activités de conservation du Parc et d'engager un débat public sur l'aménagement de la « route du

Parc », notamment en rendant public les résultats du présent rapport de mission. Il est en effet important que les attentes des communautés soient identifiées et les formes de collaborations précisées, pour faire du plan de gestion un engagement partagé. Ce sera également l'occasion de rassembler les communautés de Milot et de Dondon au sein de chaque atelier, pour commencer à créer une idée consensuelle des besoins du Parc. Seront pareillement diffusés les objectifs du bornage du Parc et les besoins de réaliser des études en matière de recensement. Enfin, ces ateliers permettront de générer une dynamique communautaire et d'identifier ceux des leaders qui collaboreront avec détermination dans le plan de gestion.

## **5. ANNEXES**

### **5.1 Termes de référence de la mission**

#### **Contexte**

La Route Nationale 3 traverse le périmètre du Parc National Historique, inscrit sur la Liste du patrimoine mondial. Un projet de réhabilitation de l'ensemble de la route a été engagé en 2002 avec le financement de l'Union Européenne, prévoyant la consolidation et l'élargissement de la route pour sa mise aux normes. Les travaux ont été réalisés sur une partie du tracé et interrompus sur le tronçon traversant le Parc, à la demande du Comité du patrimoine mondial qui a formulé des inquiétudes sur l'impact du projet sur le site et demandé l'interruption des travaux dans l'attente d'informations complémentaires (voir décisions en annexe 1). Les termes de référence de l'étude d'identification et d'impact sur trois trajets alternatifs proposés ont été soumis au Centre du patrimoine mondial et à l'ICOMOS en septembre 2012. Le Centre du patrimoine mondial a transmis à l'Etat partie en octobre 2012 les recommandations préliminaires de l'ICOMOS et une demande d'informations complémentaires.

Le ministère des Infrastructures a pris connaissance des recommandations de l'ICOMOS et des demandes d'information complémentaire sollicitées par l'intermédiaire du Centre du patrimoine mondial de l'UNESCO. Soucieux de ne pas mettre en péril l'état de conservation du site et le statut patrimoine mondial, l'Etat souhaite étudier de façon globale les deux questions soulevées (consolidation de la route à l'intérieur du périmètre du Parc et développement de la route nationale) avec l'appui de l'ICOMOS et de l'UNESCO, dans la continuité de l'étude préliminaire. A cet effet, le Ministère des Travaux Publics, des transports et des communications, en concertation avec le Ministère de la Culture et le Ministère du Tourisme, sollicite auprès de l'UNESCO une mission d'assistance technique ICOMOS / Centre du patrimoine mondial.

#### **Objectifs de la mission**

La mission est destinée à assister l'Etat haïtien et ses partenaires pour :

- analyser les contraintes du point de vue de la protection du patrimoine pour l'amélioration de la route existante dans le périmètre du Parc National, en cohérence avec les exigences de préservation des attributs qui expriment la valeur universelle exceptionnelle du bien et la protection de son contexte l'authenticité et de l'intégrité du site et les décisions du Comité du patrimoine mondial, et en réponse aux besoins formulées par les communautés riveraines;
- effectuer une analyse préliminaire des options proposées pour la construction de la route nationale, en fonction de l'impact environnemental, patrimonial et socio-économique ;
- formuler des recommandations pour mettre en place un dispositif opérationnel de suivi du projet, en coopération avec les différents ministères impliqués (actualisation du plan de travail, comité interministériel etc.)
- formuler des recommandations pour actualiser les termes de référence de l'étude d'identification et d'impact soumise au Centre du patrimoine mondial en septembre 2012, en fonction des préconisations de l'ICOMOS relatives aux études d'impact patrimonial dans les sites culturels du patrimoine mondial
- examiner l'état de conservation global du bien et faire des suggestions sur les mesures prioritaires à réaliser.



## 5.2 Programme de la mission

### Lundi 15 juillet 2013

9h Réunion de présentation présidée par l'Ordonnateur National

*Lieu : Ministère du tourisme*

*Participants : Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications (MTPTC), Ministère de la Culture, Institut de Sauvegarde du Patrimoine National (ISPAN), Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT), Ministère du Tourisme, Ministère de l'Environnement, Bureau de l'Ordonnateur National (BON), UNESCO, ICOMOS, Délégation de l'Union Européenne (DUE)*

- Présentation des objectifs de la mission et du planning prévisionnel
- Recueil des points de vue des institutions parties prenantes

18h Réunion de travail. Préparation de la mission.

*Nuit à Port-au-Prince*

### Mardi 16 juillet 2013

*Participants : ICOMOS, UNESCO, ISPAN, MTPTC, BON, DUE*

6h Départ pour le Nord

AM Investigations de terrain

Parcours du tracé de la route, montée à la citadelle, Dondon et Milot

Déjeuner à Milot, en présence du CIAT

PM Visite de la citadelle

*Nuit à la citadelle*

### Mercredi 17 juillet 2013

*Participants : ICOMOS, UNESCO, ISPAN, MTPTC, BON, DUE*

Parcours à pied du tracé alternatif n°2 par l'Est de Dondon à Grande Rivière du Nord

### Jeudi 18 juillet 2013

*Participants : ICOMOS, UNESCO, ISPAN, MTPTC, BON, DUE, CIAAT*

AM Parcours à pied du tracé de la route du Parc et des zones périphériques.

PM Cap Haïtien et ses abords / analyse des enjeux d'aménagement régionaux

### Vendredi 19 juillet 2013

*Participants : ICOMOS, UNESCO, ISPAN, MTPTC, BON, DUE*

AM Réunion avec le maire de Dondon

Réunion avec le représentant du ministère de l'Environnement dans le Nord

Réunion avec Monique Rocourt

PM Réunion de travail avec 20 représentants de la société civile (éducateurs, représentants associatifs) à Dondon

**Samedi 20 juillet 2013**

Retour à Port-au-Prince par la route

**Dimanche 21 juillet 2013**

Préparation de la restitution par les experts

**Lundi 22 juillet 2013**

AM Réunions de travail

14h Réunion de restitution présidée par l'Ordonnateur national

*Lieu : hôtel Montana*

*Participants : MTPTC, Ministère de la Culture, ISPAN, CIAT, Ministère du Tourisme, Ministère de l'Environnement, BON), UNESCO, ICOMOS, DUE*

- Présentation du déroulement de la mission et des résultats préliminaires
- Recueil des réactions des institutions parties prenantes
- Validation du calendrier pour la remise du rapport

### **5.3 Participants de la mission et personnes rencontrées**

#### **Participants à la réunion de présentation de la mission (15/07/2013)**

- M. Jean Edner Nelson, Ordonnateur national du Fonds Européen de Développement
- Mme Josette Darguste, Ministre de la Culture
- Mme Stéphanie Balmir Villedrouin, Ministre du tourisme
- M. Philippe Cineas, Secrétaire d'Etat aux transports
- Mme Monique Rocourt-Martinez, Directrice générale de l'ISPAN
- Mme Nicole Yolette Altidor, Directrice générale du ministère de l'Environnement
- M. Benoist Bazin, chef du département infrastructures de la délégation de l'Union Européenne en Haïti
- M. Emmanuel Fexil, ingénieur, bureau de l'ordonnateur national
- M. Franck Duroseau, directeur des travaux publics, ministère des travaux publics, Transports et Communications
- Mme Michèle Joigny, expert ICOMOS
- Melle Emmanuelle Robert, spécialiste de programme Culture, bureau de l'UNESCO à Port-au-Prince

#### **Participants de la mission de terrain**

- Mme Michelle Joigny, expert ICOMOS
- Mme Nuria Sanz, expert UNESCO/Centre du patrimoine mondial
- Melle Emmanuelle Robert, bureau de l'UNESCO à Port-au-Prince
- Mme Monique Rocourt-Martinez, Directrice générale de l'ISPAN
- M. Jean-Paul Alexandre Jean Jacques, ingénieur, Bureau de l'Ordonnateur National
- M. Roméo Milard, architecte, représentant dans le Nord du Ministère des Travaux Publics Transports et Communications

#### **Personnes rencontrées dans le Nord et à Port-au-Prince**

- Mme Michèle Oriol, Secrétaire Général, CIAT
- M. Daniel Elie, directeur, ICOMOS Haïti
- M. Rock Bastien, Maire de Dondon
- M. Jean Robert Emmanuel, représentant du ministère de l'Environnement dans le Nord
- 20 représentants de la société civile à Dondon (éducateurs, responsables associatifs), mobilisés par le maire de Dondon

#### **Participants de la réunion de restitution de la mission (22/07/2013)**

- M. Jean Edner Nelson, Ordonnateur national du Fonds Européen de Développement
- Mme Monique Rocourt-Martinez, Directrice Générale de l'ISPAN
- M. Emmanuel Fexil, bureau de l'ordonnateur national
- M. Franck Duroseau, directeur des travaux publics, ministère des travaux publics,

Transports et Communications

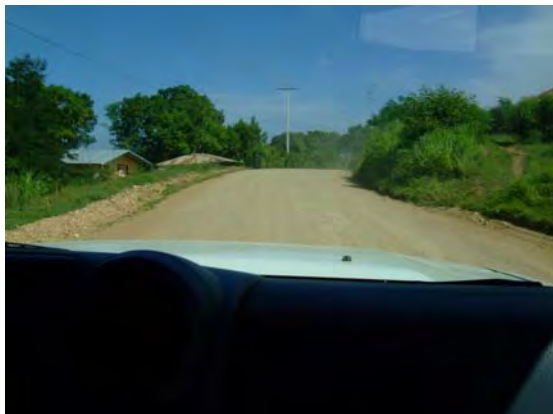
- Mme Marie-Claire Jean Baptiste, ministère du Tourisme
- Chef de cabinet de la ministre de la Culture
- M. Benoist Bazin, chef du département infrastructures de la délégation de l'Union Européenne en Haïti
- Mme Michèle Joigny, ICOMOS
- M. Adama Ouane, Directeur a.i. du bureau de l'UNESCO à Port-au-Prince
- Melle Emmanuelle Robert, spécialiste de programme Culture, bureau de l'UNESCO à Port-au-Prince

## 5.4 Photographies de la mission

### Route Nationale n°3 : tronçons déjà réhabilités



### Route Nationale n°3 : tronçons en cours de réhabilitation



La route aux abords et en traversant le Parc National Historique



La route aux abords et en traversant le Parc National Historique (suite)



**Vues de la citadelle depuis la route**



**Le Parc, un espace habité et cultivé**





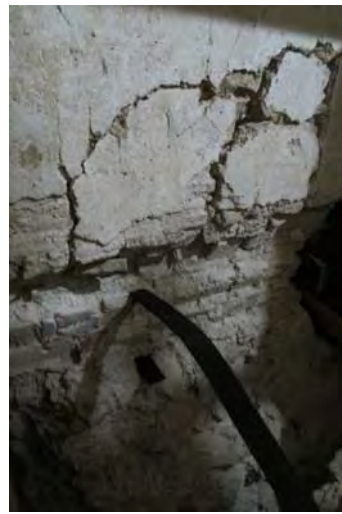
**Parcours de l'itinéraire de contournement n°2 (par l'Est)**



Etat de conservation du site



Etat de conservation du site (suite)

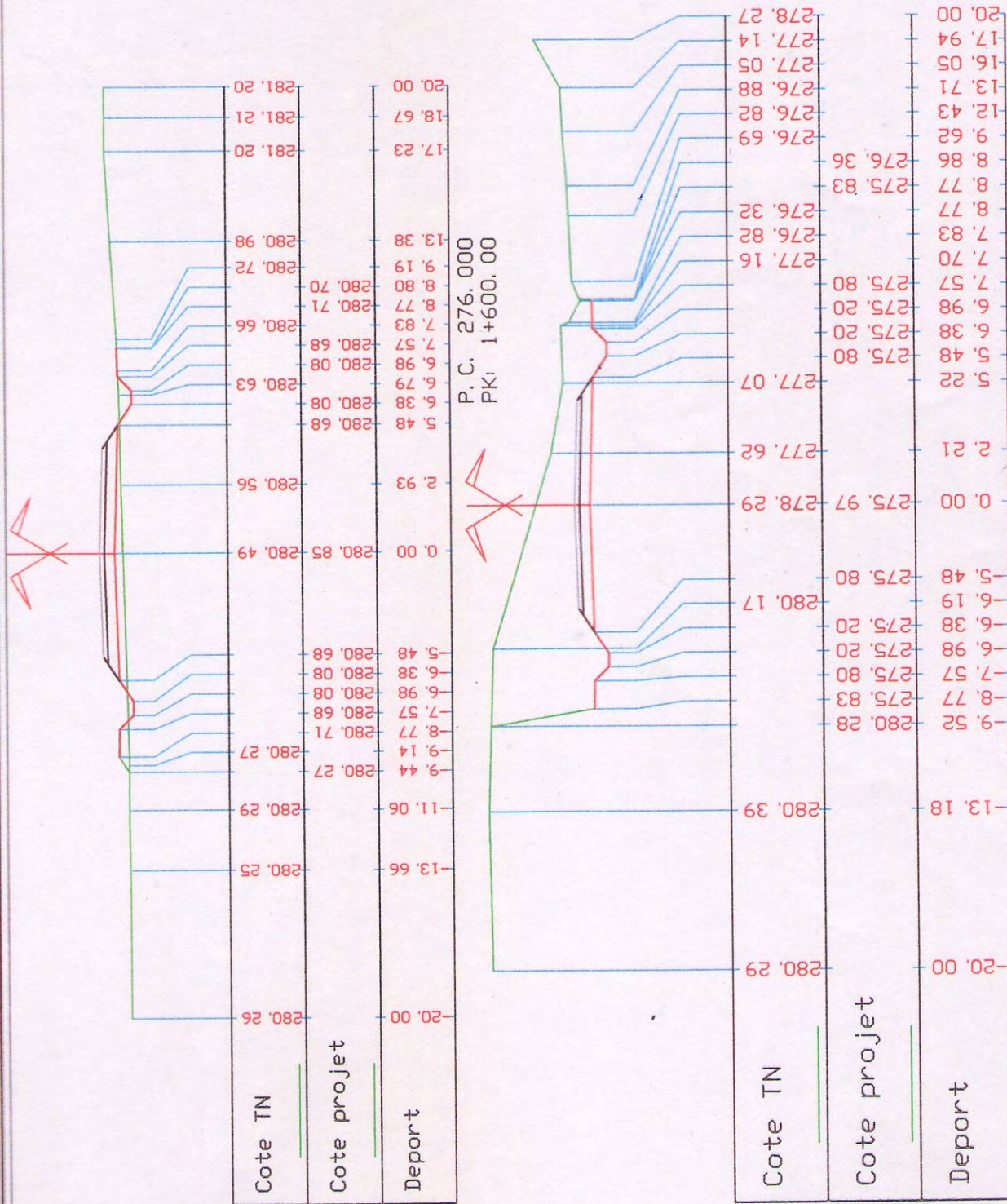


## Equipements d'accueil et signalétique



### 5.5 Profils en travers

Voir pages suivantes



P.C. 270,000  
PK: 1+700,00

ECHELLES  
HORIZ : 1:250  
VERT : 1:250

DATE AOUT 2009  
FEUILLE 08

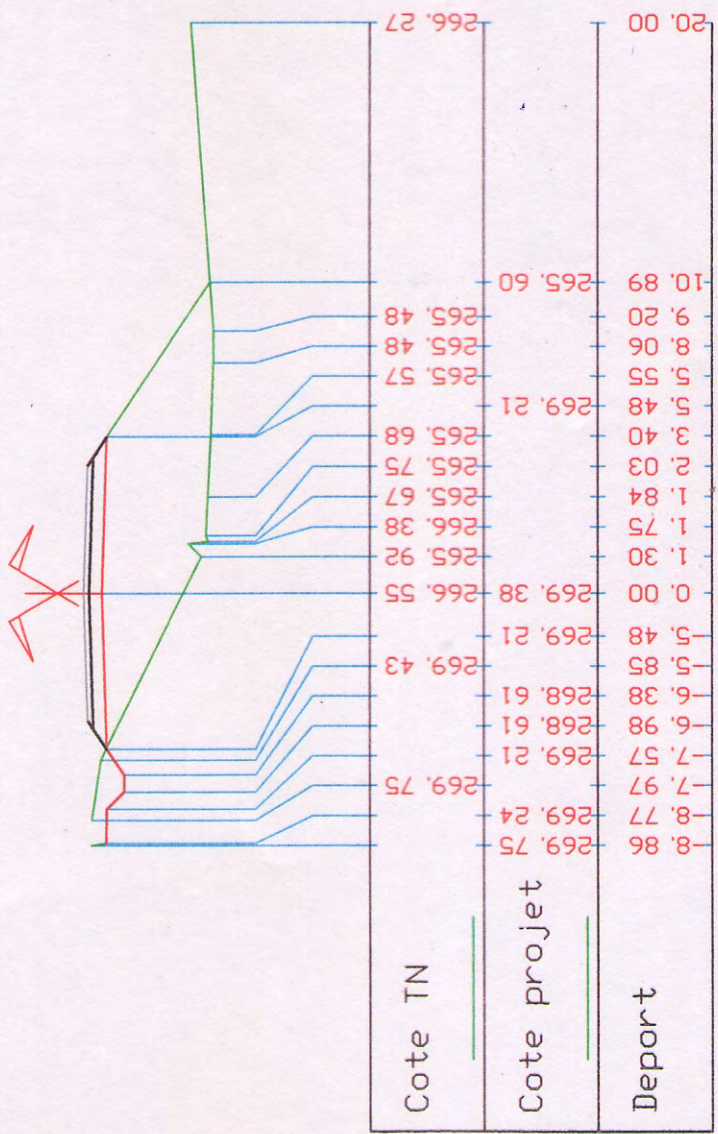
PROFIL EN TRAVERS  
PK : 1+ 600.00  
PK : 1+ 700.00

TITRE  
GROUPEMENT:  
GELSEN CONSULT/EGTC

PROJET :  
ETUDES DE REHABILITATION  
DE LA ROUTE NATIONALE No. 3  
TRONCON : HINCHE-PIGNON-ST RAPHAEL

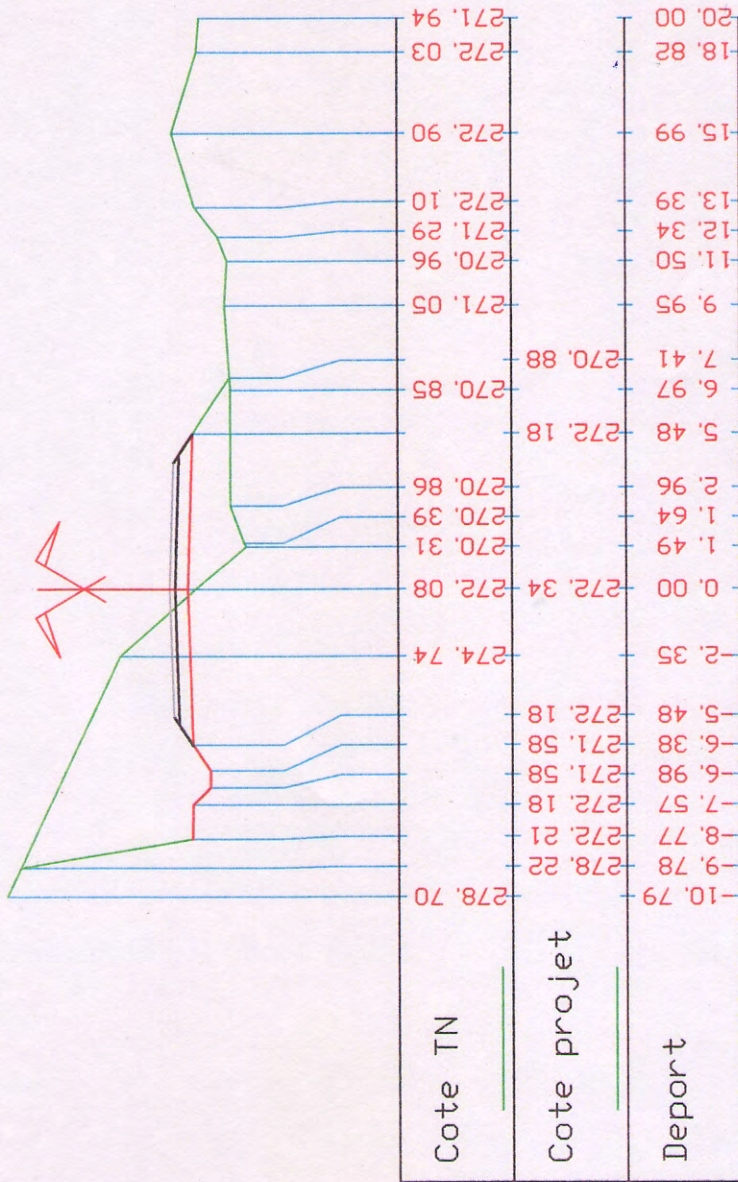
FRANCAISEMENT:  
**AFD**  
AGENCE FRANCAISE DE DEVELOPPEMENT

REPUBLIQUE D'HAITI  
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS  
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS  
MPTC  
UNITE CENTRALE D'EXECUTION (UCE)



P.C. 260,000  
 P.K. 1+800,00

REPUBLIQUE D'HAÏTI MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS MPTC UNITÉ CENTRALE D'EXÉCUTION (UCE)	AFD AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT	PROJET : ETUDES DE REHABILITATION DE LA ROUTE NATIONALE No. 3 TRONCON : HINCHE-PIGNON-ST RAPHAEL	CONSULTANT : GROUPEMENT : GELSEN CONSULT/EGTC	TITRE : PROFIL EN TRAVERS PK : 1 + 800,00	DATE : AOUT 2009	ECHELLES : HORIZ : 1/20 VERT : 1/20
					PLAN No. : 10	PAGE No. :



P.C. 265,000  
PK: 1+750,00

REPUBLIQUE D'HAÏTI MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS MITPTC UNITÉ CENTRALE D'EXECUTION (UCB)	FINANCEMENT: <b>AFD</b> AGENCE FRANÇAISE DE DEVELOPPEMENT	PROJET: ETUDES DE REHABILITATION DE LA ROUTE NATIONALE No. 3 TRONCON : HINCHE-PIGNON-ST RAPHAEL	CONSULTANT: GROUPEMENT: GELSEN CONSULT/EGTC	TITRE: PROFIL EN TRAVERS PK : 1+ 750.00	DATE: AOUT 2009	ECHELLES: HORIZ. : 1/500 VERT. : 1/500
					PLAN No: 09	PAGE No: