



• La Banque de la République d'Haïti, restaurée

Centre ancien de Port-au-Prince Mémoire et Reconstruction

BULLETIN DE L'ISPAN, No 33, 12 pages

À Georges Corvington,
historien de la ville de Port-au-Prince
qui nous a quitté
le 3 avril 2013.
Merci, Georges !

La Mémoire intègre officiellement la Reconstruction de Port-au-Prince.

Le Moniteur, journal officiel de la République d'Haïti, a publié le 1er Juin 2012 un ensemble cinq arrêtés présidentiel marquant un nouveau départ dans la reconstruction de la ville, détruite par le séisme du 12 janvier 2010. Parmi ces textes légaux figure un arrêté délimitant le centre ancien de Port-au-Prince, et le soumettant « à une réglementation particulière visant à protéger son patrimoine architectural, urbain et paysager. »

Quelques jours plus tard, le journal officiel publiait ce règlement, préparé pour le compte de la municipalité de Port-au-Prince par les techniciens de l'unité Urbanisme & Habitat du Secrétariat Technique du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) en collaboration avec des techniciens de l'ISPAN, la Direction des Travaux Publics, l'UCLBP, et la mairie de Port-au-Prince.



• Détail de façade d'un bâtiment historique du centre ancien de Port-au-Prince (Photo : ISPAN • 2011)

Parcours

Six mois après le séisme du 12 janvier 2010, le gouvernement haïtien d'alors débute la reconstruction du centre-ville de Port-au-Prince par la publication d'un arrêté présidentiel 2 septembre 2010 qui déclarait d'utilité publique 200 ha du centre historique de Port-au-Prince « devant servir à l'aménagement du nouveau centre-ville de Port-au-Prince et à la relocalisation des Institutions Publiques ». Cette disposition fondatrice ignore la dimension historique du lieu. Les limites qu'elle s'impose semblent arbitraires. Elle insiste sur les procédures d'expropriation et occulte tout projet qui aurait justifié sa promulgation.

Cependant, elle a ouvert la voie à des études et à des travaux préliminaires orchestrés par le Comité de Facilitation pour la Reconstruction du Centre-Ville, organisme créé en juin 2010 à cet effet et dépendant directement du Ministère de l'Economie et des Finances. La Fondation Prince Charles se voit confier l'étude du plan d'aménagement du Centre-Ville. Elle

Sommaire

- Centre ancien de Port-au-Prince, Mémoire et Reconstruction
- Une restauration exemplaire
- Chroniques des monuments et sites historiques



BULLETIN DE L'ISPAN est une publication mensuelle de l'Institut de Sauvegarde du Patrimoine National destinée à vulgariser la connaissance des biens immobiliers à valeur culturelle et historique de la République d'Haïti, à promouvoir leur protection et leur mise en valeur. Communiquez votre adresse électronique à info@bulletindelispn.ht pour recevoir régulièrement le BULLETIN DE L'ISPAN. Vos critiques et suggestions seront grandement appréciées. Merci.



• Halle de commerce de la [ZC] de Port-au-Prince (Photo : ISPAN • 2011)



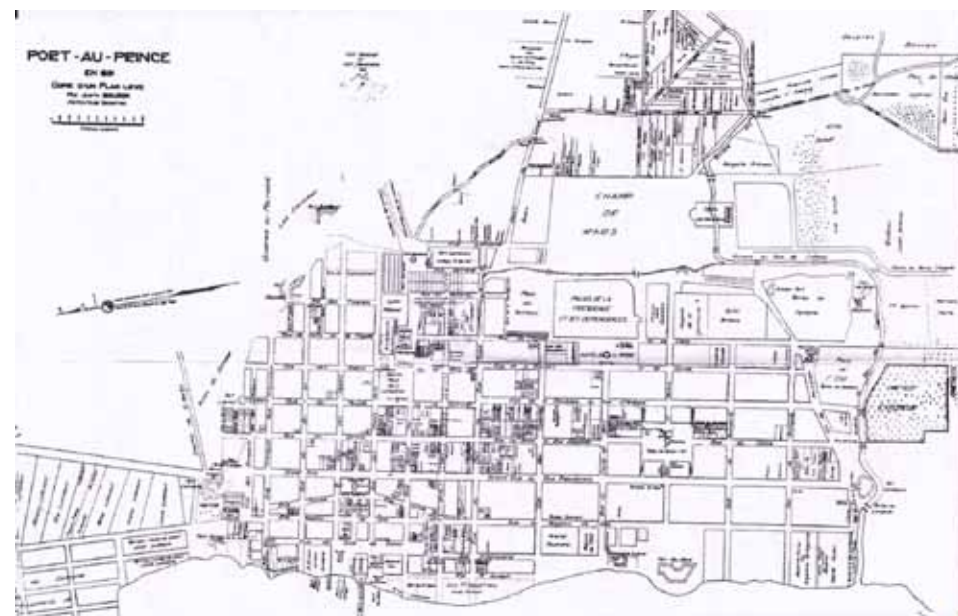
• Ruines d'une halles à la [ZC] de Port-au-Prince (Photo : ISPAN • 2011)

contracte pour cela la firme Duany Plater-Zyberk (DPZ). Le premier document produit par cette firme s'intitule « PORT-AU-PRINCE, PLAN CENTRE-VILLE 2011 ». Parallèlement, le MEF engage la firme Haiti Discovery Group (HRG) pour initier les démolitions nécessaires et l'évacuation des gravats. L'ISPAN, conscient du péril qu'encourait le patrimoine culturel de Port-au-Prince, entreprit des

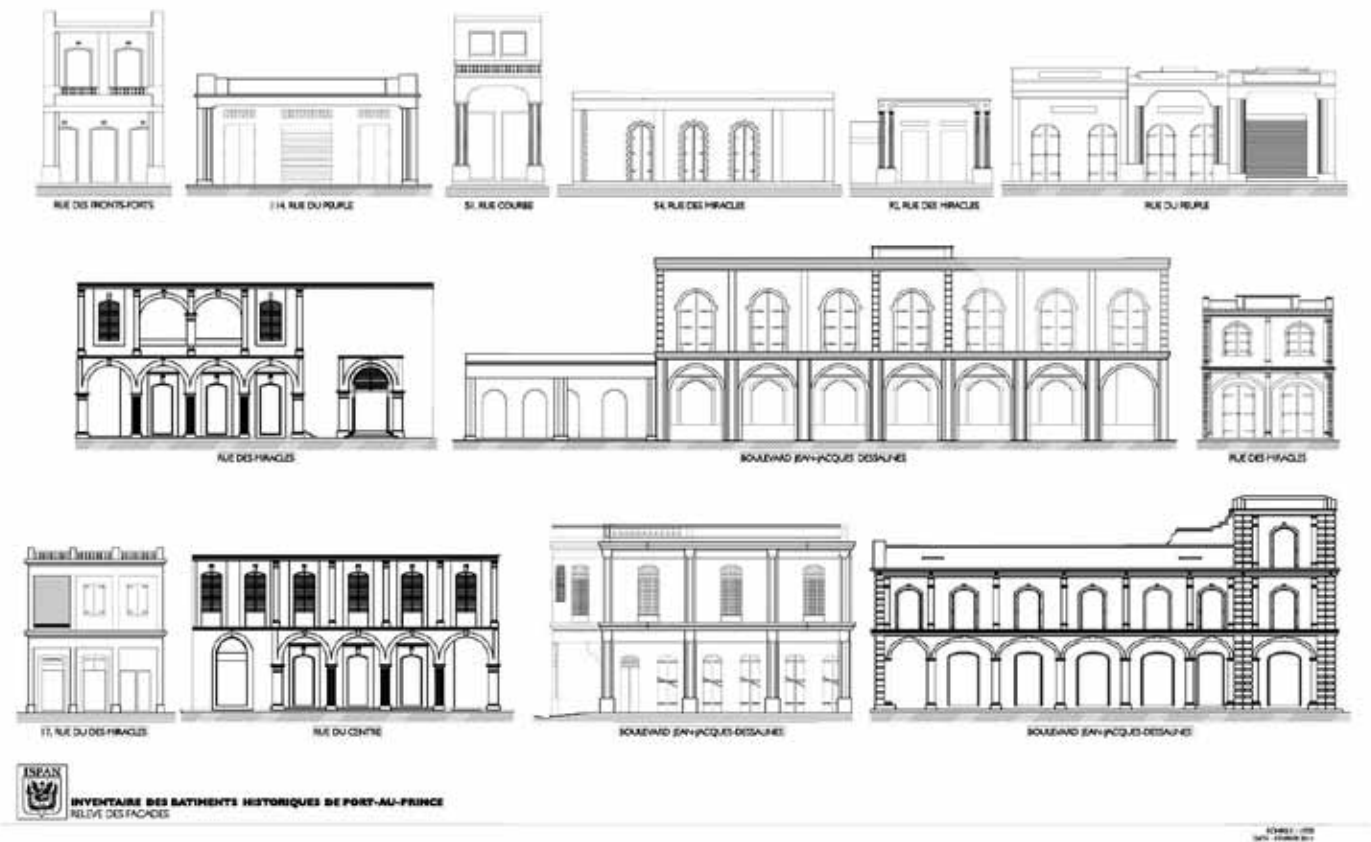
démarches auprès du Ministère de la Planification (MPCE) et pu, *in extremis*, obtenir des fonds pour démarrer un inventaire, suivi d'analyses, des valeurs patrimoniales à préserver au Centre-Ville et surtout mener une campagne d'apposition de sceaux sur les biens culturels remarquables au fur à mesure que les identifiait l'inventaire. Cette campagne devait débuter le jour du démarrage des démolitions. En

coordination directe avec le HRG, 403 bâtiments furent estampillés : BATIMENT HISTORIQUE ISPAN et purent, en un premier temps, échapper aux pelles des bulldozers (Voir BI-18, 1er novembre 2010). Malheureusement, le centre-ville ne put bénéficier du dispositif de sécurité de la Police Nationale d'Haïti, pourtant prévu au programme, et fut livré au pillage. Des bâtiments historiques entiers furent démantelés. Leurs matériaux et des éléments d'architecture furent récupérés. Briques, tuiles, portes, balcons métalliques, revêtements de planchers, céramiques, mosaïques, poutres, colonnes, tôles métalliques, charpentes, statues, etc. étaient mis en vente immédiatement dans les brocantes réputées de la ville. Tant et si bien que l'inventaire sommaire réalisé au mois d'octobre 2010 dû être remis à jour en mars 2011. Néanmoins, les conclusions de cette étude permirent de caractériser l'image, révélée par le séisme, du centre historique de Port-au-Prince, délimiter des secteurs de sauvegarde et proposer des actions à entreprendre afin d'assurer à la reconstruction de la ville un véritable lien avec son passé.

Si l'histoire de la ville est bien documentée à travers les chroniques de l'historien Georges Corvington, qui y consacra cinq volumes, la connaissance scientifique et systématique des valeurs de ce centre historique était totalement méconnue. Lors du séisme du 12 janvier 2010, nombre de façades « appliquées » contre les structures anciennes, à partir les années 1940 dans un souci de modernisation, se sont écroulées. Les étages en béton ajoutés aux vieilles halles se sont effondrés. Les bâtiments ainsi éventrés



• Plan de la ville de Port-au-Prince en 1891, relevé par Justin Bouzon (Document : ISPAN • 2011)



ISPAN INVENTAIRE DES BATIMENTS HISTORIQUES DE PORT-AU-PRINCE RELEVÉ DES FAÇADES

• Relevés de façades de bâtiments du centre ancien de Port-au-Prince (Document : ISPAN • 2011)

dévoilèrent une richesse architecturale et patrimoniale jusque-là insoupçonnée. Ce constat fait dès le 13 janvier 2010, au lendemain du séisme, lors de la première visite d'inspection du désastre par les techniciens de l'ISPAN (Voir BI-17, 1er octobre 2010) se confirma lors des études et enquêtes réalisées par la suite.

Loin de faire de la préservation un dogme intouchable, ses études concluent toutes par des recommandations sur ce qui devrait être protégé afin

d'inclure la Mémoire dans la reconstruction du centre-ville de Port-au-Prince et d'assurer une continuité esthético-historique tirée des leçons remarquables du passé.

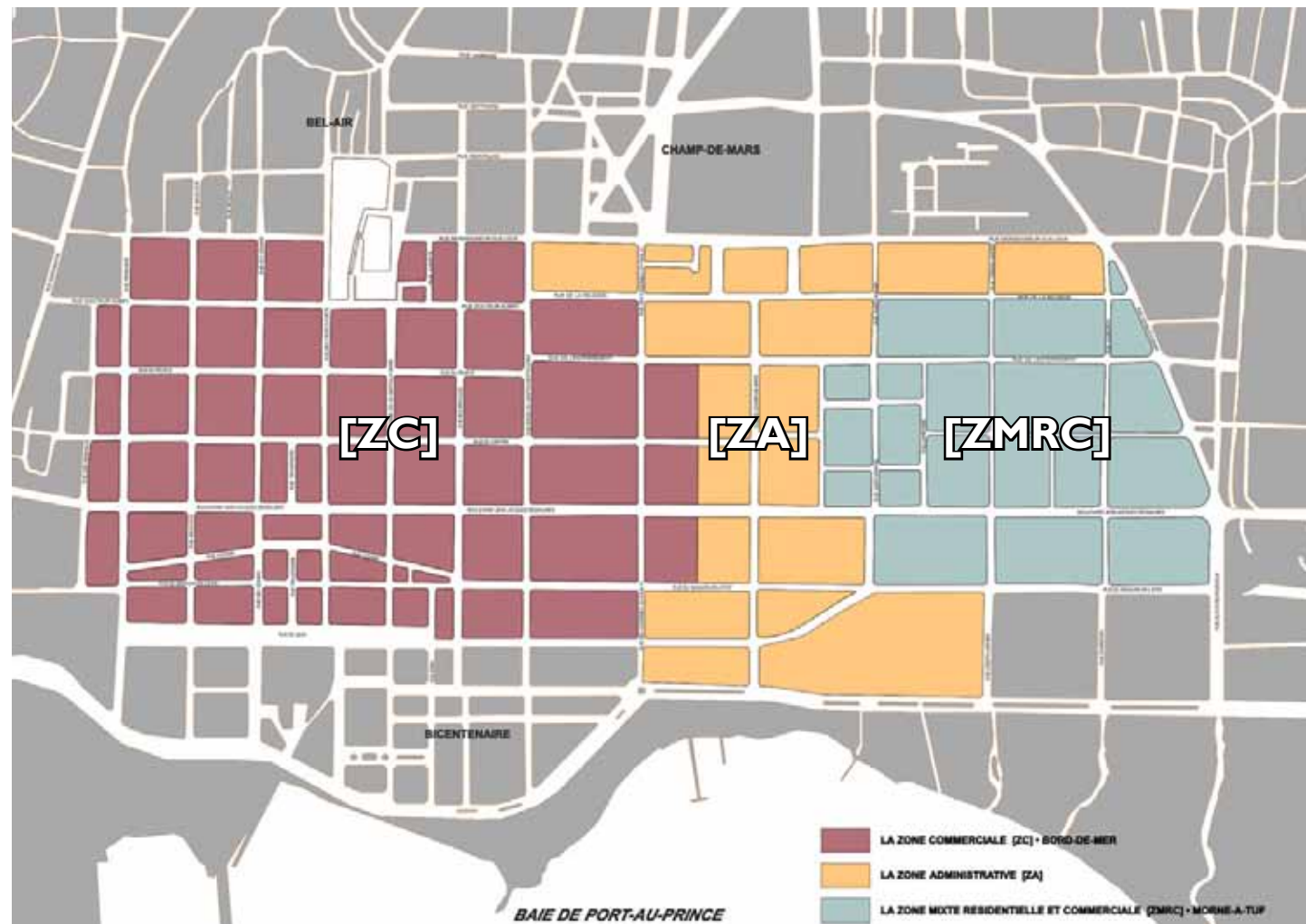
Les diverses études menées par l'ISPAN, de 2010 à 2011, en sus, de la conservation des immeubles à valeur exceptionnelle, tel la petite chapelle en fer et fonte de Saint-Louis de Gonzague (1893), l'école Elie-Dubois, etc. et la préservation des immeubles s'intégrant à la typologie historique de la ville, telles

les anciennes halles de commerces ou la restauration des monuments historique reconnus (le Mur de la Terrasse), toutes s'accordent à recommander le respect de l'intégrité du tracé colonial de 1749-50, la réhabilitation des galeries-trottoirs, l'observance du rythme des colonnes, des proportions des façades et l'intégration des matériaux traditionnels dans les constructions nouvelles

Ces études et enquêtes une fois achevées furent soumises au MPCE, leur commanditaire, et au Comi-



• Vue du centre-ville (Photo : ISPAN • 2011)



• Le centre ancien de Port-au-Prince et sa subdivision en zones urbaines (Document : CIAT • 2012)

té de Facilitation. L'ISPAN pu ainsi entrer en contact avec la DPZ qui intégra dans ses analyses la dimension historique du centre-ville. L'étude de la DPZ se nomma désormais : PLAN DE RECUPERATION DU CENTRE HISTORIQUE DE PORT-AU-PRINCE.

Les propositions d'organisation spatiale de la DPZ présentent de fortes originalités, tel le curetage des cœurs d'îlot ou des références évidentes aux chartes internationales (ICOMOS, Charte de Washington, 1987), tel le respect du tracé historique ou le maintien des activités économiques traditionnelles. Mais ce plan d'aménagement ne put s'empêcher de succomber à la tentation de la *tabula rasa* : le bâti existant y est complètement démolé pour faire place à des constructions nouvelles.

L'application de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique du 2 septembre fut lourde, voire impossible. Faute d'un réel projet ? Ambition mal jaugée ? Imbraglio politique ou idéologique ? Quoiqu'il en soit, dès que l'arrêté eut été rendu public, les propriétaires du centre-ville (SOS Centre-Ville, fondée en 2010), se constituant en groupe de pression, ont protesté à travers les médias et mis en circulation une pétition déplorant l'acte d'expropriation de leurs biens ! Progressivement, l'arrêté du 2 septembre 2010 glissa lentement vers la caducité.

Changement de stratégie

Le constat de l'inapplicabilité de l'arrêté du 2 septembre 2010 et les pressions provenant des propriétaires du centre-ville incitèrent le nouveau gouverne-

ment à changer radicalement de stratégie : le 29 mai 2012, 5 arrêtés sont signés publiquement – fait extrêmement rare – par le Président de la République, accompagné des membres de son gouvernement. Le premier arrêté annule de celui du 2 septembre... et le cinquième s'intitule : ARRETE DEFINISSANT L'AIRE DU CENTRE ANCIEN DE LA VILLE DE PORT-AU-PRINCE QUI EST SOUMIS A UNE RE-

glementation particulière visant à protéger son patrimoine architectural, urbain et paysager. Cette réglementation définit les orientations structurantes qui s'imposent aux propriétaires.

Dans ses préambules, l'arrêté considère que le centre ancien de la ville de Port-au-Prince constitue un élément du patrimoine historique et culturel de la



• Superposition des limites de l'arrêté de déclaration d'utilité publique du 2 septembre 2010 (orange) et de celles du centre ancien de Port-au-Prince fixées par l'arrêté du 1er juin 2012 (vert) (Document : ISPAN • 2011)

Nation haïtienne et poursuit en insistant sur le rôle le rôle important dévolu à l'ISPAN dans les projets de protection, de restauration et de mise en valeur des sites à caractère historique et culturel.

Après avoir fixé les limites de ce centre historique, l'arrêté annonce la publication d'une réglementation particulière visant à « protéger son patrimoine architectural, urbain et paysager ». En son article 15, il précise que : « Les constructions au centre ancien de la ville de Port-au-Prince seront assujetties à de nouveaux règlements qui seront édictées par le Ministère des Travaux Publics, Transports, Communications et Énergie et la mairie de Port-au-Prince en étroite collaboration avec l'ISPAN ». L'arrêté poursuit en fixant les objectifs de ces dits règlements :

- conserver la trame orthogonale des rues, à respecter les relations existant entre les espaces bâtis, les voies, les espaces publics et les espaces verts,
- préserver et à mettre en valeur l'architecture traditionnelle définie par sa structure, son volume, son style, son échelle, ses matériaux, ses couleurs et sa décoration,
- réhabiliter les galeries-trottoirs,
- procéder au maintien, à la réhabilitation et au renforcement des vocations sociales et économiques de ses diverses parties,

L'arrêté inscrit ainsi le centre historique de Port-au-Prince dans l'esprit et la lettre de la Charte internationale des Villes historiques de l'ICOMOS dite Charte de Washington, 1986. (voir www.icomos.org Chartes internationales)

Le même jour, la Mairie de Port-au-Prince signe un arrêté municipal « adoptant le cahier réglementaire d'urbanisme pour le centre ancien de la ville de Port-au-Prince ». Ce document paraîtra dans son intégralité dans le Moniteur du vendredi 28 septembre 2012.

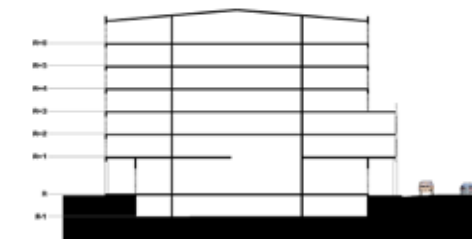
Du Cahier réglementaire

L'unité Urbanisme et Habitat du CIAT, qui adjoignit à ses cadres des experts en aménagement urbain et en conservation de biens culturels, se chargea de la rédaction du Cahier réglementaire. En préambule, le Règlement rappelle les limites du centre historique tel que définis par l'arrêté. Ces limites - aire d'application du Règlement - correspondent à celle de la ville

et qui sera développé de part et d'autre de la rue Champ-de-Mars.

Ces quartiers sont en fait des zones urbaines constituées d'un ensemble d'îlots desservis par les voies et faisant l'objet d'une même vocation et, par conséquent, devront être soumis aux mêmes codes. Le « Bord-de-Mer » suit de près les limites du premier tracé de la ville en 1749 et correspond à la ville marchande du Port-au-Prince colonial. Les limites du « Morne-à-Tuf » circonscrivent l'essentiel de la Nouvelle Ville dite « ville du Roi », implantée en 1750 au sud de la ville commerciale et qui, de fait, ne s'est développée que tardivement sous la présidence de Florvil Hyppolite vers 1894-85.

Ces deux zones ont été amputées de manière à créer une troisième zone interstitielle, proposée pour la reconstruction des bâtiments publics devant loger



• Coupe de bâtiment type de la [ZC], selon le Règlement (Document : CIAT • 2012)

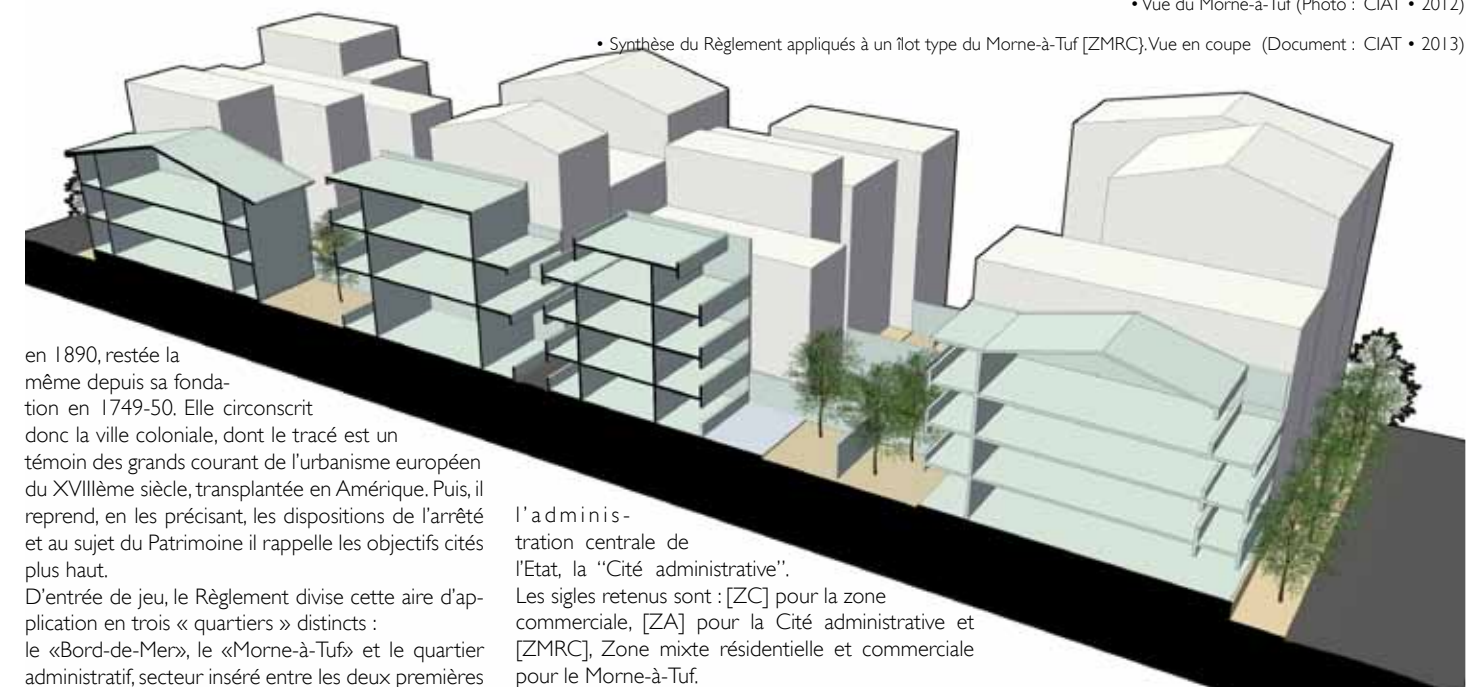
Puis le Règlement poursuit, pour chacune de ces zones, par l'énoncé de principes directeurs suivi des règlements proprement dit. Il définit pour chaque zone des usages permis ou prohibés. Ainsi, dans la [ZC], « au rez-de-chaussée et aux étages des bâtiments, les usages autorisés sont : commerces, services, usages communautaires et institutionnels. Les logements d'habitation sont interdits au rez-de-chaussée, exceptés les logements de fonction. Les usages suivants sont interdits dans la [ZC] : activités artisanales ou activités industrielles polluantes ou non, stockage de produits inflammables ou toxiques et l'utilisation de techniques susceptibles de causer des nuisances sonores, olfactives ou polluantes au voisinage.

Le Règlement se prononce avec précision la profondeur d'emprise des bâtiments ainsi que leurs marges d'emprise latérales, les dimensions des cours arrière, de la largeur des trottoirs, des galeries-trottoirs, etc. Si pour la [ZC] la galerie-trottoir est obligatoire pour toutes nouvelles constructions, au Morne-à-Tuf, il est interdit et le trottoir simple d'une largeur de 3,50 m est imposé. Une exception de taille est faite pour la ZA où la rue du Champ-de-Mars, son axe principal, sera dotée de trottoir de 7 m de large, tandis que les autres rues seront dotées de 3m de trottoirs.

Le Règlement prescrit également sur les critères architecturaux minima à respecter. La plus grande



• Vue du Morne-à-Tuf (Photo : CIAT • 2012)



• Synthèse du Règlement appliqués à un îlot type du Morne-à-Tuf [ZMRC], Vue en coupe (Document : CIAT • 2013)

en 1890, restée la même depuis sa fondation en 1749-50. Elle circonscrit donc la ville coloniale, dont le tracé est un témoin des grands courants de l'urbanisme européen du XVIIIème siècle, transplantée en Amérique. Puis, il reprend, en les précisant, les dispositions de l'arrêté et au sujet du Patrimoine il rappelle les objectifs cités plus haut.

D'entrée de jeu, le Règlement divise cette aire d'application en trois « quartiers » distincts : le « Bord-de-Mer », le « Morne-à-Tuf » et le quartier administratif, secteur inséré entre les deux premières

l'administration centrale de l'Etat, la « Cité administrative ». Les sigles retenus sont : [ZC] pour la zone commerciale, [ZA] pour la Cité administrative et [ZMRC], Zone mixte résidentielle et commerciale pour le Morne-à-Tuf.

pente des toitures ne devra excéder 15 % et en aucun cas la toiture ne sera visible de la chaussée. La hauteur des constructions nouvelles de la [ZC] sera de trois niveaux au minimum, incluant les demi-niveaux (mezzanine). La hauteur libre sous plafond sera de 4 à 6 m pour rez-de-chaussée de la [ZC], s'inspirant directement de proportions et des rythmes des colonnes du bâti traditionnel de l'ancienne ville, tandis qu'elle a été fixée à 3,6 m pour la [ZMRC], Respectueux de l'usage dominant préconisé pour chaque zone et aussi de leur morphologie historique, aucune saillie (encorbellement, balcons ou autres) ne sera permise dans la [ZC] alors qu'elle est autorisée dans la [ZMRC], zone à dominante résidentielle où foisonne le petit commerce.

Un cas d'espèce, la [ZC]

Le cas du centre commercial traditionnel de Port-au-Prince, correspondant à la [ZC], est particulièrement intéressant. Cette zone, où s'est développé une forte typologie architecturale au cours du XIX^{ème} siècle (Voir BI-17, 1^{er} octobre 2010) attire encore plus l'attention au regard de ce Règlement et du point de vue de la sauvegarde du patrimoine.

Le Règlement aborde la problématique [ZC] par une opération tout à fait inédite en Haïti : le curetage des cœurs d'îlot. L'idée n'est pas nouvelle : les études de la DPZ l'ont proposé en 2010. Elle résulte d'un constat évident : Les dimensions des îlots réguliers de la [ZC] varient de 111 m par 111 m en moyenne pour les îlots carrés (soit environ 1 ha 29 : un carreau, unité de mesure coloniale de surface) et 111 m par 180 m sur les îlots rectangulaires. Ils sont donc de dimensions relativement importantes par rapport au réseau viaire. Leur morcellement et leur densification opérés sur deux siècles d'existence en l'absence de réglementations les ont rendu complètement insécuritaires : leur centre – le cœur d'îlot – est inaccessible par des véhicules d'urgence particulièrement en cas de sinistres (incendies, séisme, inondations, etc.). Le 12-Janvier l'a tristement illustré. Pour résoudre ce problème essentiel, le curetage du cœur de l'îlot s'est présenté à l'Unité Urbanisme et Habitat-CIAT comme la solution la plus efficace. Ce curetage consistera essentiellement en la création d'un espace non-aedificandi situé en son centre qui sera utilisé pour le stationnement des véhicules et l'aménagement d'espaces verts. L'accessibilité du cœur d'îlot sera assurée par « au moins deux voies non alignées ... au moyen d'une allée ou d'une porte cochère ayant une largeur d'emprise 6 m au minimum ». Cette disposition devra faciliter, en outre, les interventions des véhicules d'urgence (police, pompier, ambulance, etc.).

Pour fixer les dimensions statutaires des cœurs d'îlots de la [ZC], le Règlement se base sur le parcellaire d'origine de la ville, tracé en 1749. Comme l'indiquent les cartes d'époque de la ville, les îlots étaient subdivisés en parcelles tel qu'illustré par la figure ci-contre. Les récentes photographies aériennes (Août 2012) révèlent la persistance de ce parcellaire d'origine en dépit des nombreuses subdivisions produites au cours des ans.

Le traitement du cœur d'îlot implique ainsi un remembrement des parcelles et incite à l'usage de la loi sur la copropriété récemment votée par le Parlement haïtien (2012). Celle-ci édicte en son article 12 :

- Sont privatives les parties des terrains et bâtiments réservées à l'usage exclusif d'un copropriétaire.
- Sont communes, les parties des bâtiments et terrains affectés à l'usage et à l'utilité des tous les

copropriétaires ou de plusieurs d'entre eux, tels le gros œuvre, le sol, les fondations, les cours, parcs et jardins, les voies d'accès, les caves, les canalisations y compris celles qui traversent les parties privatives, les passages et corridors, les locaux des services communs, les équipements et appareils communs.

Ces dispositions appliquées aux cœurs des îlots de la [ZC] entraînent, en outre, une cogestion d'éléments règlementée entre les propriétaires. Une « révolution » dans la gestion de l'espace urbain en Haïti...

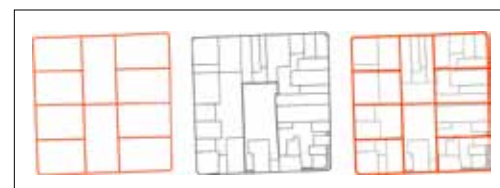
Les galeries trottoirs, un patrimoine à récupérer

La galerie-trottoir désigne un espace de circulation piétonne couvert, situé en périphérie et au rez-de-chaussée de l'îlot. Son usage collectif est obtenu par la cession d'une partie de propriété (privée ou publique). La propriété demeure intégrale pour les niveaux supérieurs du bâtiment. Une des principales caractéristiques morphologique et esthétique de la [ZC], mis en évidence par les études de l'ISPAN, reste la galerie-trottoir. Sont rares dans le monde les villes qui en possèdent. Plus près de nous, la Havane dont les galeries-trottoirs ont été immortalisées par Aléjo Carpentier dans sa fameuse *Havana, Ciudad de las Columnas*. D'autres villes s'en vantent : La rue Rivoli à Paris (France), les quelques rues de Bologne (Italie). Port-au-Prince, elle, possédait avant le séisme 17,5 km de galeries-trottoirs ! Circuler dans une ville tropicale en « trompant » le soleil et la pluie ajoute une forte convivialité à l'espace urbain. L'origine de cet important élément de la composition urbaine, assurant continuité et plasticité aux façades, est empreint d'affabilité. De l'origine des galeries-trottoirs,

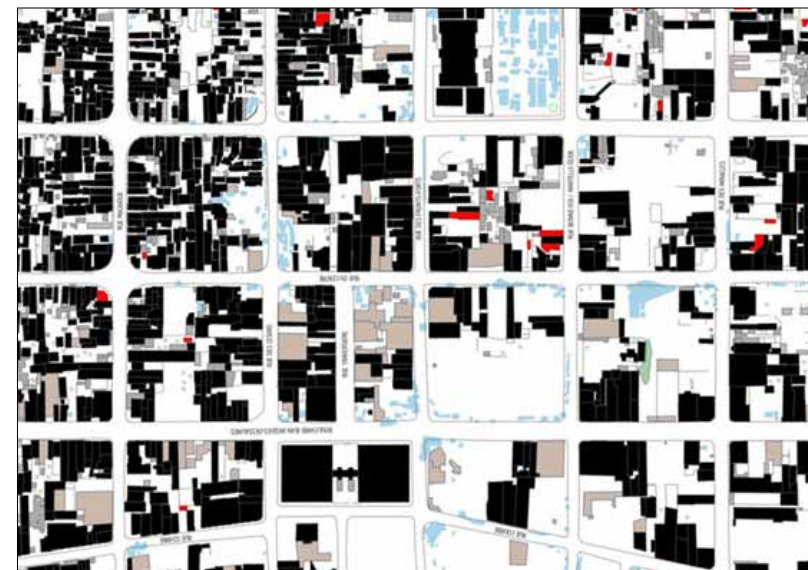
Moreau de Saint-Méri en dit long en peu de mots : «Vues de dehors, les maisons ont d'autant moins d'apparence, que la plupart d'entr'elles ont sur la rue une galerie qui couvre leur toit, prolongé en appentis. Mais ces galeries, qui sont pavées ou carrelées, abritent contre un soleil ardent, et elles dispensent de la nécessité de passer dans les rues, qui sont des champs couverts d'une poussière épaisse et des bourbiers à la moindre pluie ... La jouissance serait complète si ces galeries étaient de niveau et n'exposaient pas à des chutes, ou par leur inégalité ou par leurs interruptions.» [Moreau de Saint-Méri, 1787]. Ainsi, dès les débuts de la ville, les riverains concédèrent aux piétons, l'utilisation de leur galerie privée donnant directement sur la chaussée. Afin d'assurer une continuité à cette convivialité séculaire, l'aménagement d'une galerie-trottoir est rendue obligatoire dans la [ZC] par le Règlement.

Des espaces remarquables

En fixant ses grandes orientations, le Règlement préconise la conservation des espaces remarquables de



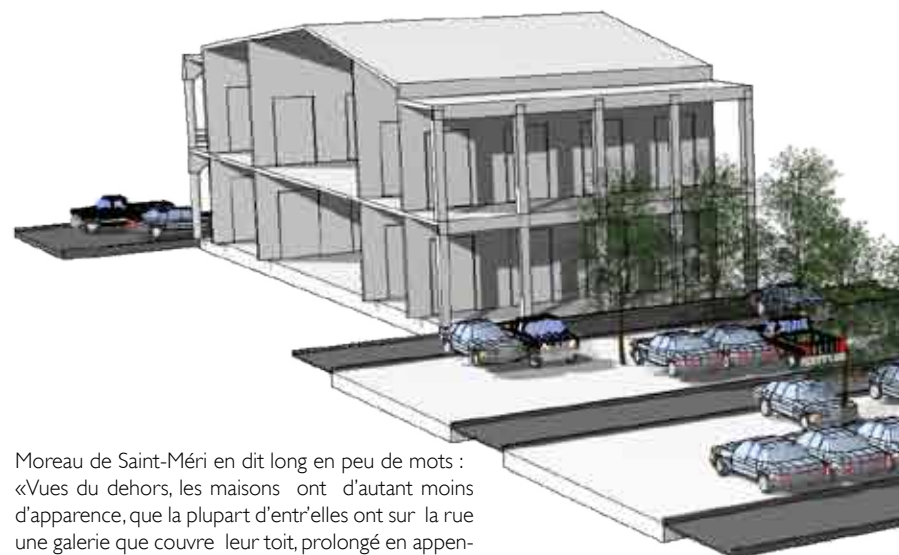
• Le parcellaire en 1787 et sa superposition à celui d'aujourd'hui (Document CIAT • 2012)



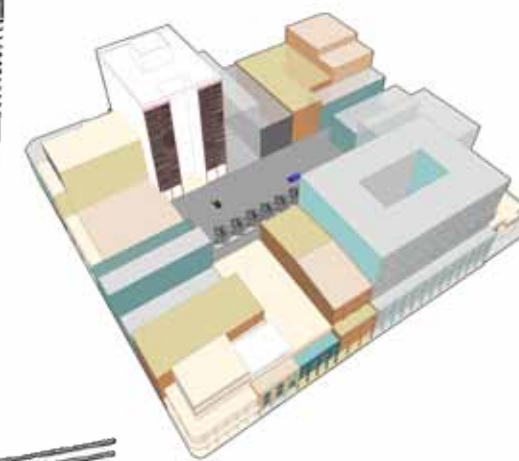
• Le bâti du centre ancien de Port-au-Prince (Document CIAT • 2012)



* Le curetage d'un cœur d'îlot, selon le Règlement (Document CIAT • 2013)



• Emprise du cœur d'îlot de la [ZC] (Document CIAT • 2013)



• Image de synthèse d'un îlot de la [ZC] (Document CIAT • 2013)

• Coupe schématisée d'un îlot de la [ZC] montrant l'utilisation du cœur d'îlot : stationnement et espace vert (Document CIAT • 2013)

Port-au-Prince. Ces particularités spatiales, enrichissant le langage urbain, sont produites par rupture de la continuité linéaire des voies (la rue Courbe), ou par ablation d'un îlot entier de la trame urbaine réticulaire, créant un vide aménagé en espace public (la place de la Cathédrale ou place du Marché-En-haut), ou par la récupération d'un aménagement intentionnel ayant perdu sa vocation initiale (l'esplanade de la rue du Quai). Mais tous ces espaces remarquables ont autre un point commun : ils réfèrent à l'histoire morphologique de la ville, tels des bornes indispensables au repérage dans le temps et dans l'espace. Lors de la préparation du Règlement, les techniciens du CIAT ont procédé à un inventaire documenté des espaces remarquables du centre ancien et produit une carte les localisant.

La rue Courbe et la rue Traversière

L'agencement de la rue Traversière et la rue Courbe se situent au centre de la composition urbaine de la ville commerciale conçue en 1746 puis implantée en 1749. La rue Courbe s'inspire du contour incurvé du littoral de l'époque et crée dans le tracé réticulaire des îlots au plan en forme de trapèze ou de triangle. L'ensemble est traversé perpendiculairement en son axe par la couteur rue Traversière qui tient la particularité de butter à l'Est sur un îlot qui la ferme et à l'Ouest ouvrirait sa perspective sur la mer. Le centre de cette composition fut réservé à la place publique principale : la place Vallière que deviendra bien vite le cœur du centre commercial et le principal centre d'approvisionnement en produits maraîchers et en fruits de mer de la capitale. Cette composition sera plus tard renforcée par la construction de l'esplanade du Quai (la rue du Quai). De cette composition centrale, se déclinait le reste de l'aménagement - voies et îlots - de la ville commerciale.

Le Boulevard Jean-Jacques-Dessalines

Cette artère principale traverse le centre historique de part en part, reliant à l'origine la ville à ses proches campagnes du Sud et du Nord. Deux entrées légendaires, des lieux forts : le portail de Léogane et le portail Saint-Joseph marquent ses entrées. A la fois traverse et voie de distribution, il est la véritable colonne vertébrale du fonctionnement du centre-ville de Port-au-Prince.

L'ensemble monumental de la Cathédrale

La lecture des cartes anciennes de la ville de Port-au-Prince révèle sa structure propre. La ville commerciale au Nord était commandée par le pouvoir civil, tandis que la Ville du Roi, logeant les troupes et les équipements militaires, était placée sous le contrôle du pouvoir militaire. Une vaste esplanade retenue par le monumental Mur de la Terrasse située à l'Ouest de la ville commerciale était réservée au palais de l'Intendance. Elle se composait du Palais de l'Intendance, de l'église paroissiale, de la place de l'Intendance, de la place de l'abreuvoir.

Les espaces publics

Le système des places publiques du centre ancien de Port-au-Prince a quelque peu perdu de sa cohérence d'origine. La place centrale - place Vallière - fut très tôt transformée en marché. Ce marché fut finalement aménagé d'une double halle en fer et fonte sous le gouvernement d'Hyppolite en 1892. Incendié puis partiellement détruit par le séisme du 12 janvier 2010, il fut le premier édifice à être restauré après la catastrophe. Le triangle formé par la rue Courbe, la rue du Magasin-de-l'Etat et la rue Bonne-Foi (Martelly-Séide) partiellement construit. Il n'y a



• Localisation des espaces remarquables de la [ZC] de Port-au-Prince (Document CIAT • 2013)

subsiste que la petite place Geffrard (Place de la Paix aménagé à la seconde moitié du XIX^{ème} siècle et fut équipé d'un kiosque), espace finalement résiduel, transformé récemment en espace de stationnement autour de la statue en fonte de l'égérie de la Paix. La place de la Cathédrale - ci-devant place de l'Intendance - perdit sa moitié nord lors de l'érection de l'école des Arts et Métiers de Saint-Martin - sous l'Occupation américaine (transformé en école nationale - Ecole de la République du Vénézuéla - détruite par le séisme). La moitié restante de la place était occupée par un marché informel, puis hébergea un camp de sinistrés après le séisme. La petite place de l'Abreuvoir (dont le nom n'est plus usité depuis la disparition de son bassin central), située en contrebas de l'esplanade de la Cathédrale, la seule à conserver sa vocation d'origine de jardin public. La palce principale du Morné-à-Tuf fut également amputée de sa partie nord, où fut érigé le lycée Toussaint. Ce système devra être repensé et, quitte à imaginer la création de nouveaux espaces publics qui, tout en



• L'esplanade de la rue du Quai, la rue Courbe et la rue Traversière, dans les années 50 (Photo : Edouard Peloux)

gardant leur caractère exceptionnel dans la trame urbaine, s'avèreront essentiels dans le cadre d'un plan d'aménagement du centre ancien.

La rue du Quai

Longue de 840 m sur une largeur de 40 m, cet espace singulier participant, avant la construction de la Cité de l'Exposition, à l'entrée de la ville par la mer, fut aménagée pendant l'Occupation américaine pour servir d'esplanade au débarcadère. Espace civique jouxtant l'Hôtel de Ville, elle fut le témoin de nombreuses manifestations civiques. Elle est actuellement occupée dans sa majeure partie par des marchands, sédentaires ou ambulants, s'adonnant à des activités commerciales directement liées au port.

Les « décrochements » de la rue Pavée

La rue du Docteur-Aubry et sa prolongation la rue de la Réunion se « décrochent » au niveau de leur perpendiculaire, la rue Pavée. Il en va de même pour la rue du Peuple qui se tranforme en la rue de l'Enterrement. Ces « anomalies » ont été créées en 1750 lors de l'extension sud de la ville en 1750 -

la Ville du Roi. Ces décrochements en chicane sont d'origine probablement militaire, la ville du Roi étant le siège de l'Armée et des pouvoirs centraux. Caractère que cette partie de la ville va en conserver les traces jusqu'à aujourd'hui, abritant encore le principal établissement carcéral, de la ville.

•••

Ce parcours pour intorduir la Mémoire dans la Reconstruction de la ville de Port-au-Prince peut, à juste titre, être considéré comme une bataille gagnée et ces dispositions légales du 1er juin 2012, suivi de la publication du Cahier réglementaire du centre ancien de Port-au-Prince, confère à la lutte pour la sauvegarde du Patrimoine une solide assise. Cependant leur application s'annonce particulièrement difficile. La préservation du patrimoine en Haïti, s'assi-

mile souvent à un combat contre l'hydre de Lerne, écrivions-nous dans le BULLETIN DE L'ISPAN No 23, et la tentation du découragement est forte pour inciter à baisser les bras. Ce règlement peut être considéré comme le premier du genre à être pris en Haïti et dans cette lutte incessante contre l'indifférence, contre les intérêts spéculatifs à courte vue, contre les notions trop répandues de dévalorisation de l'ancien ayant comme corollaire le culte du neuf, faux synonyme de progrès, une vigilance continue devra être mise en place par les différents acteurs, secteur privé et secteur public confondus. Elle passe également par le renforcement et la modernisation de nos institutions de gestion de la chose urbaine. « De même l'intérêt que je porte au patrimoine bâti, historique ou non, ne doit, en aucune manière, être

interprété comme une marque de passéisme. Je milite contre toutes les formes actuelles de muséification, mais pour une pratique mémorielle qui conditionne l'innovation » écrit Françoise Choay dans l'Allégorie du Patrimoine (Éditions du Seuil, 1992). Mais contre également la stratégie de la « table rase » qui consiste à penser opérer dans un lieu sans histoire, sans esprit, ignorant ce qui est nôtre et qui fait de nous ce que nous sommes et ardemment désirons être. Car la Reconstruction de Port-au-Prince et de son centre historique est bel et bien un acte de création, un acte d'innovation.

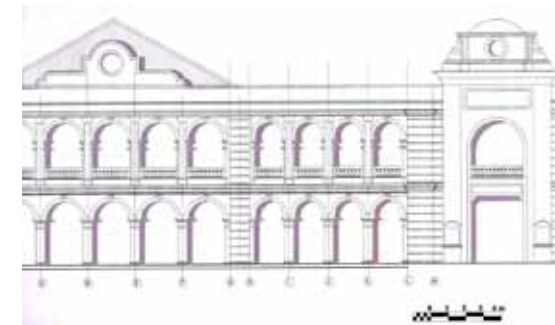


Une restauration exemplaire

Les travaux de restauration de la façade de l'immeuble logeant la Banque Nationale de Crédit, situé à l'angle de la rue des Miracles et la rue du Magasin-de-l'Etat ont débuté dès 2011. Des interventions intempestives réalisées au cours des ans ont sans aucun doute été à l'origine de l'effondrement complet de la façade de l'édifice lors du séisme du 12 janvier 2010 qui s'est détaché du reste du corps de bâtiment qui, lui a parfaitement résisté au séisme. Bien vite après la catastrophe, les dirigeants de la BNC ont compris l'importance de restaurer qui a logé dans le temps les

bureaux de la Banque de la République d'Haïti. Son emplacement privilégié à l'angle la petite place Geffrard (ancienne place de la Paix) confèrait certes à cet édifice une image forte dans la lecture du cadre bâti. Ce qui a probablement joué dans ce choix intelligent de restaurer l'immeuble. Les travaux furent confiés au cabinet d'architecture Georges Lescot qui pris d'emblée le parti fut de restituer le rythme et les proportions de la galerie trottoir « afin de redonner un sens didactique à l'édifice », précise l'architecte Lescot et de l'intégrer dans la

continuité plastique de la ville historique. S'inspirant de photographies anciennes, la façade a été redessinée et prétend donner le ton aux futurs travaux du même genre. Les travaux de restitution des galeries et des détails de façades ont été conduits avec minutie par le meneur de travaux Gesner Jenat qui a permis de redonner au bâtiment son cachet d'origine. Cette intervention exemplaire s'inscrit dans l'esprit et dans la lettre de l'arrêté du 29 janvier et du Cahier réglementaire du centre ancien de la ville de Port-au-Prince.



• Détail de la développée de la façade de la BNC (Document Cabinet Georges Lescot • 2011)
• La BNC au lendemain du séisme (Photo ISPAN • 2010) • La façade de la BNC restaurée (Photo CIAT • 2013)



• Georges Corvington lors d'une interview accordée à l'ISPAN en 2011 pour la réalisation d'un spot audio-visuel contre les destructions anarchiques des biens culturels de Port-au-Prince et contre les actes de vandalisme dont furent victimes les bâtiments historiques du centre-ville.

Georges Corvington (1932 - 2013) Historien

Georges Corvington, l'historien de la ville de Port-au-Prince, est décédé le 3 avril dernier. Il a été l'auteur de « Port-au-Prince au cours des ans », une série de 7 tomes sur l'histoire de notre capitale depuis sa fondation jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle, Parallèlement à sa longue carrière de fonctionnaire au Ministère de l'Economie et des Finances, il a été vice-président de la Société d'Histoire et de Géographie, membre de l'Association des Écrivains de Langue française, membre de la Société française d'Histoire d'Outre-Mer, membre du jury du prix littéraire Henri-Deschamps, membre du Conseil de Fabrique de la Cathédrale Métropolitaine de Port-au-Prince et membre de la Commission pour la Commémoration de 250^{ème} Anniversaire de la Fondation de la Ville de Port-au-Prince.

Ses recherches sur l'histoire urbaine, sociale et politique de la ville de Port-au-Prince en font une référence et une mine inépuisable d'informations pour les historiens, les architectes, les urbanistes et autres chercheurs.

Toujours au côté des défenseurs du patrimoine, Georges Corvington a accompagné durant de longues années l'Institut de Sauvegarde du Patrimoine National dans la défense des biens culturels de Port-au-Prince. Pendant une vingtaine d'années, les bureaux de l'ISPAN étaient logés à trois maisons de celle de Georges Corvington à la rue Chérier à Port-au-Prince : sa riche bibliothèque devint le prolongement naturel du centre de documentation de l'institut.

Il a beaucoup encouragé par ses précieux conseils la publication du BULLETIN DE L'ISPAN dont il était un lecteur assidu. La Direction Générale de l'ISPAN se faisait un devoir de lui faire parvenir régulièrement une copie spécialement imprimée qu'il lisait avec attention, y notait les éventuelles imprécisions pour nous les communiquer par la suite. Il les gardait précieusement dans ses archives.

Le tremblement de terre du 12 janvier 2010 détruisit sa résidence où il prenait soin de sa précieuse bibliothèque. Hébergé chez un proche parent, son moral intact, il monta une nouvelle fois au créneau pour défendre les biens culturels de Port-au-Prince victimes de destructions aveugles.

La sauvegarde du Patrimoine perd avec Georges Corvington à la fois un allié, un supporteur et un conseiller.

Monique Rocourt
Directrice générale de l'ISPAN

Port-au-Prince, à vol d'oiseau Texte inédit de Georges Corvington

Port-au-Prince est né de la nécessité qui s'imposait de doter la colonie française de Saint-Domingue d'une ville capitale dans une position centrale, stratégique et salubre. En 1742, le gouverneur Larnage, qui s'était fait l'ardent défenseur de l'emplacement occupé aujourd'hui par Port-au-Prince, obtient l'agrément du roi. Les 6 février, 3 juin et 29 octobre, il édicte les ordonnances relatives à la fondation de la ville, que complètera celle du 13 juin 1749 prise par son successeur de Conflans.

Le site originel de la ville est l'habitation Randot qui s'étend du Bel-Air à l'actuelle rue Pavée : c'est l'ancienne ville, propriété de la paroisse. En 1750, on y incorpore l'habitation voisine Bretton Deschappelles, à l'ouest : c'est la nouvelle ville, propriété du roi.

L'espace compris entre nos rues des Fronts-Forts, Mgr Guilloux, Courte et Docteur Aubry peut être considéré comme le cœur de Port-au-Prince. C'est en effet dans la grand-case de Randot (emplacement de la Bibliothèque de l'Amicale du lycée Pétion) que prend logement l'intendant. La sucrerie (emplacement de l'ancienne cathédrale) fut transformée en église et le dépôt à bagasse contigu converti en presbytère. Cet espace constitue ainsi le noyau où, dès la fondation de Port-au-Prince, vinrent se grouper les administrations civile et religieuse.

Le premier quartier à vocation strictement résidentielle s'établit au morne Fortin. Les grands planteurs des plaines environnantes y sont attirés par l'air pur dont jouit la position. De massives maisons à étage commencent à s'ériger au sommet et sur les flancs de la butte qui ne sera plus désignée que sous l'appellation de Bel Air.

Après le séisme du 3 juin 1770 qui avait renversé la plupart des édifices publics et des maisons d'habitation de la jeune capitale, l'ordonnance du 8 août 1770 fait obligation de ne reconstruire qu'en bois ou maçonnerie entre poteaux. Jusqu'à la première moitié du XX^{ème} siècle, le visage de la ville sera marqué par ce règlement urbain. Port-au-Prince offrira l'aspect d'une ville de bois, sans prestige et sans grâce.

Avec Barbé de Marbois qui s'installe à l'Intendance le 9 novembre 1785, une ère de progrès réel s'ouvre pour la capitale de Saint-Domingue. De nombreuses ordonnances inspirées par le désir du nouvel intendant d'assainir, d'embellir et de protéger la ville voient le jour. La Terrasse de la promenade de l'Intendance, ornée de ses deux fontaines et à laquelle fait face la nouvelle cathédrale, est son oeuvre. C'est un des rares témoins de l'ancienne présence française à Port-au-Prince.

Peu à peu, la ville se pourvoit d'un système de défense assez important. Parmi les fortifications qui la protègent, le fort Saint-Joseph, avec ses onze pièces de gros calibre, se dresse à l'entrée nord de la ville. Sur son site s'élève de nos jours le marché Tête-Bœuf. Le fort Sainte-Claire armé de 15 canons et de 2 mortiers a fait place aujourd'hui aux bureaux de l'USAID. Au sommet de la colline de l'habitation Covin sera érigé le fort National, l'ouvrage de loin le plus puissant qu'édifieront les Anglais durant leur quatre années d'occupation.

De 1789 à l'épopée de Vertières, Port-au-Prince fait face avec courage aux assauts répétés de la Révolution. Le 1er janvier 1804, l'Indépendance est proclamée.

Après l'assassinat de l'empereur Dessalines (1806) au pont Larnage, devenu le Pont-Rouge, à l'entrée nord de la ville, Port-au-Prince subira deux sièges sévères de l'armée de Christophe, le monarque du Nord. Mais à chaque fois la ville payera chèrement sa victoire : des dizaines de maisons démolies ou endommagées.

Les désastreux incendies de 1820 et 1822 amènent certains propriétaires à utiliser pour leurs maisons des matériaux solides et durables. C'est à cette époque qu'apparaîtront au Bord de Mer, des magasins ou halles en maçonnerie, munis de portes et de fenêtres en fer.

Le 1er novembre 1845, Port-au-Prince perd son rang de capitale. Un arrêté signé du président Louis Pierrot transfère au Cap-Haïtien le siège du Conseil des Secrétaire d'Etat et celui du Conseil d'Etat. Mais à son arrivée à la présidence, son successeur Jean-Baptiste Riché rétablit à Port-au-Prince le siège des pouvoirs exécutif et législatif.

Le 23 décembre 1858, au lendemain de la chute de l'empereur Faustin Ier, la restauration de la République est proclamée par le général Fabre Nicolas Geffrard. La statue de la République élevée sur la place Dawson, aujourd'hui place Geffrard, perpétue le souvenir de ce grand événement.

Sous le nouveau gouvernement, le système de ravitaillement en eau potable bénéficie d'une notable amélioration. Au Morne à Tuf et au Bel-Air, deux belles fontaines en fonte sont érigées pour alimenter ces quartiers populaires. Dans le dessein de faciliter les opérations portuaires, une nouvelle jetée en bois est construite ainsi qu'un entrepôt destiné à abriter les marchandises. Pour stimuler le développement du transport maritime moderne, une appréciable subvention est accordée à la compagnie haïtienne de navigation, le Service Accélééré. Les études professionnelles sont également encouragées par la création à la rue de l'Égalité, de l'École Nationale des Arts et Métiers, vulgairement appelée Fonderie. Dans la cour de l'Hôpital Militaire un jardin botanique est aménagé pour les études pratiques de physiologie végétale. L'intéressant mouvement de renaissance théâtrale qui s'était depuis peu amorcé reçoit une vive impulsion par la construction d'un grand théâtre à ciel ouvert, le Théâtre National de Port-au-Prince.

Avec Sylvain Salnave qui entend imposer au pays un régime dictatorial farouchement prolétaire, Port-au-Prince vit de longs mois d'épouvante. Salnave finit cependant par être vaincu et est fusillé sur les ruines de l'ancien palais des gouverneurs français.

Du 30 juin au 3 juillet 1879, les Port-au-Princiens vivent de nouveaux jours d'angoisse. A la rue Pavée, de violents combats se livrent entre les troupes du gouvernement de Boisrond Canal et les partisans de Boyer Bazalais. L'incendie allumé par un projectile est le signal de la débacle des Bazalaisistes.

La petite industrie qui sous Faustin Ier et Geffrard avait fait une timide apparition débouche vers les années 1880 sur un réel désir de modernisation des structures économiques du pays. Le 4 septembre 1881, c'est l'ouverture officielle à Port-au-Prince de la première Exposition nationale d'Haïti aménagée au palais érigé sur l'emplacement approximatif de l'actuel stadium Vincent. Elle sera pour son initiateur, le président Salomon, un vrai succès et pour la nation

un grand bienfait. L'Exposition contribuera à développer chez l'Haïtien le goût de la créativité, de l'émulation et de la perfection.

A cette époque se manifeste une nette extension des limites territoriales du Port-au-Prince colonial. Des pistes qui deviendront les artères d'aujourd'hui commencent à sillonner les habitations Peu-de-Chose et Cadet Jérémie. S'esquissent le quartier de Turgeau et un peu plus tard celui du Bois-Verna. Le Petit-Four se présente comme la plaque tournante des quartiers en ébauche.

Avec le gouvernement d'Hyppolite, Port-au-Prince continue sa progression vers les zones de verdure. A la suite de Calin Centime, de Fresnel et de Turgeau, le Bois-Verna et Pacot voient s'élever leurs premières constructions d'importance et leurs premiers "gingerbread". Parmi les nombreux édifices publics inaugurés sous Hyppolite, on relève, rien que pour l'année 1891, le Palais des Six Ministères, la Chambre des Députés, aujourd'hui Ministère des Affaires sociales, et le marché Vallière.

L'agrandissement de Port-au-Prince se poursuit sous Nord Alexis et Antoine Simon avec la création de deux nouveaux quartiers résidentiels, Bellevue et Bolosse. Le Champ de Mars est aménagé en place publique, agrémentée d'une piste de course avec ses accessoires.

Le samedi 27 août 1910, la lumière électrique se répand pour la première fois dans les rues de Port-au-Prince. Un wharf en béton armé est inauguré le 14 septembre suivant. Le contrat de bétonnage des rues de la capitale est accordé à la Compagnie Haïtienne de Construction. Les moyens de transport s'améliorent par l'adoption du chemin de fer. En 1909, l'automobile fait son apparition.

Après l'architecture de fer qui était apparue sous Geffrard, le béton armé ouvre la voie à une véritable révolution dans l'art de construire. La cathédrale de Port-au-Prince avait été jusqu'ici le plus gros édifice encore en chantier pour lequel le matériau nouveau avait été choisi. Peu à peu s'aiguise, spécialement dans la bourgeoisie, le goût des immeubles à ossature en "ciment armé".

Les résultats du concours lancé par le gouvernement de Tancredi Auguste pour l'érection du nouveau Palais National sont proclamés sous Michel Oreste. Le projet de l'architecte Georges Baussan est adopté. La pose de la première pierre de l'édifice public qui sera le plus majestueux d'Haïti a lieu le 20 mai 1914. Un an auparavant, avait été inauguré l'édifice aux proportions grandioses des casernes Dessalines.

En dépit des progrès accomplis dans la façon de bâtir, Port-au-Prince, à la veille du débarquement des Marines auquel la journée rouge du 27 juillet 1915 servira de prétexte, se débat contre d'innombrables problèmes urbains dont la solution demeurerait illusoire par carence de plan directeur. Le département des Travaux publics placé sous le contrôle américain, essaiera d'y remédier par la planification des travaux entrepris sous l'administration haïtienne. En octobre 1917 s'effectuèrent les premiers essais d'asphaltage des rues. A la même époque le morcellement du bois de Schultz est entamé et atteindra vers la fin des années 20 le secteur de la future église de Saint-Gérard. Sous Borno, grâce aux fonds mis à la disposition des services sous supervision américaine, Port-au-Prince

enregistre d'évidents progrès dans l'ordre urbanistique. De nombreuses rues sont bitumées, d'importants édifices publics, tels que le Palais des Finances (1925), l'Hôtel de Ville (1927), le Quartier Général de la Garde d'Haïti (1927), le Palais de Justice (1928), l'École centrale d'Agriculture (Damien) (1929), sont érigés. En 1929 est inaugurée la première route asphaltée d'Haïti, celle qui relie Port-au-Prince à Pétionville.

La réalisation par le gouvernement de Sténio Vincent de l'avenue Trujillo (Grand'rue) inaugurée en 1936 et du boulevard Roosevelt (route de Carrefour), livrée à la circulation en 1938, marque une amélioration manifeste dans le domaine de l'aménagement des grandes voies urbaines et suburbaines.

Sous Lescot, le quartier de Carrefour Feuilles se développe rapidement, tandis qu'à Pacot sortent de terre la belle cité Wilson et à Turgeau le chic quartier de Mont-Joli. C'est la première tentative d'agencement planifié de quartiers résidentiels dû à l'initiative privée. Cependant, le plus gros effort d'urbanisation jamais entrepris en Haïti s'accomplira sous le gouvernement de Dumarsais Estimé, à l'occasion de la commémoration du bicentenaire de la fondation de Port-au-Prince. Les travaux de l'Exposition internationale du Bicentenaire étonneront par leur hardiesse et leur envergure : rénovation de tout le littoral port-au-princien et création d'un quartier des affaires moderne, embelli par de coquets jardins publics et par un boulevard front de mer de près de deux kilomètres de long. Autre importante réalisation dans le domaine de l'urbanisme : la construction à la même époque de la

route de Delmas appelée à dynamiser l'extension de la ville dans la banlieue nord. Le développement peu méthodique de cette région, mais déjà assez avancé sous Magloire, s'épanouira sous la présidence des Duvalier père et fils.

L'Exposition Internationale place la République d'Haïti dans le giron des petites peuples dont à l'extérieur on observe avec sympathie les efforts. La capitale par ricochet bénéficie de ces heureuses prédispositions par un accroissement remarquable du mouvement touristique.

La crise du logement jointe aux problèmes démographiques provoque sous Magloire une véritable fièvre de morcellement et de lotissement des terrains proches des limites de la capitale. Celle-ci s'étend dans toutes les directions. Se voient annexées des localités telles que Bois-Patate, Musseau, Martissant, Fontamara, Bizoton qui naguère en formaient les faubourgs. Avec ses constructions modernes et ses riches villas qui s'élèvent dans maints quartiers, avec son magnifique front de mer assaini et modernisé, avec ses boîtes de nuit où s'amuse ceux qui ont le gousset bien garni, Port-au-Prince fait bonne impression et devient plus séduisant. Une des plus importantes réalisations urbaines de l'époque sera, en fonction de la célébration du cent-cinquantième anniversaire de l'Indépendance nationale, la rénovation quasi complète du Champ de Mars où seront érigés quatre monuments en l'honneur des héros de l'Indépendance.

Si le développement de Port-au-Prince se poursuit irrésistiblement, si les utiles travaux de drainage de

la ville entrepris sous l'administration de Jean-Claude Duvalier déterminent la disparition progressive des inondations causées par les pluies, on note toutefois, à partir des années 60, une dégradation urbaine due en partie au morcellement anarchique de certaines grandes propriétés, et qui ira en s'accroissant. Les prescriptions légales régissant le fonctionnement de la vie urbaine à Port-au-Prince seront tout bonnement méconnues, l'Etat ne se souciant pas de veiller à leur exécution.

Autre cause de détérioration de l'environnement, le déplacement incontrôlé de populations qui, en cette fin du XX^{ème} siècle, marque à Port-au-Prince la prolifération inquiétante des bidonvilles. Ce phénomène apparaîtra d'abord sous la présidence d'Elie Lescot avec la disparition des bicoques de la rue Oswald-Durand et du fameux quartier des Pisquettes, voisin du "sea-base". Il se manifestera de nouveau sous Estimé, avec la destruction des baraques du fort Sainte-Claire et des Palmistes, les travaux du Bicentenaire l'exigeant. Il se précisera davantage avec l'arrivée régulière des masses de l'arrière-pays convoquées par le régime duvaliériste à chaque rassemblement politique organisé à Port-au-Prince. Beaucoup de ces nécessiteux, en quête d'emploi, refuseront de regagner leur province. Enfin l'explosion démographique qui se produit à la même époque et provoque la ruée vers la capitale d'une population indigente corse davantage la situation et soulève des problèmes incroyablement épineux à tous les niveaux.

Georges **Corvington**

Historien de la Ville de Port-au-Prince

Chronique

des monuments et sites historiques d'Haïti

Travaux de confortement de la Batterie Coidavid de la Citadelle Henry

Du 2 au 3 mars 2013, la Direction générale de l'ISPAN a effectué une visite de chantier à la Citadelle Henry, où s'achèvent actuellement les travaux d'étaieusement des voûtes de la Batterie Coidavid. Il s'agit de la première phase de la stabilisation de cette tour haute de 42m qui a montré récemment des signes manifestes d'effondrement total. Elle sera suivie de travaux de renforcement horizontaux qui achèveront de stabiliser la Batterie Coidavid dans son intégralité. Ces travaux sont nécessaires avant la restauration complète de ce bastion.

Pour l'étaieage complet des voûtes de la Coidavid, les techniciens de l'ISPAN ont opté pour un système moisé faits de madriers de pin traités dûment contreventés de doubles planches et formant portique en épousant les intrados des voûtes. Ces travaux délicats qui ont débuté au mois de décembre 2012 s'achèveront au courant mois de juin et auront nécessité pas moins de 3 067 BMF de planches et de poteaux, soit 7,23 m³.

Ces étaieements permettront d'assurer la stabilité structurelle du bâtiment, étape nécessaire à sa restauration. Une fois, la restauration terminée, les cadres de support seront ôtés pièce par pièce, afin de permettre à la stabilisation définitive de la tour. Le risque d'un effondrement total de la batterie Coidavid ont motivé ces travaux et la décision de les entreprendre fut prise suite à la mission d'experts de l'ICOMOS/UNESCO du 6 au 22 mars 2012.

Rappelons que cette tour inquiète depuis les premiers travaux de restauration entrepris en 1950. Certaines voûtes effondrées avaient été reprises avec de la maçonnerie en ciment. Lors des travaux de restauration des années 80 entrepris par l'ISPAN et l'UNESCO, des batteries d'étaieements avaient été placées dans les salles de tirs confortant les voûtes.



• La Batterie Coidavid et, à droite, sa cour intérieure (Photos ISPAN 2010 et 2013)



BULLETIN DE L'ISPAN No 33 :

- Rédaction et édition : **Moun Studio**
- Distribution : Service de la Promotion / ISPAN

INSTITUT DE SAUVEGARDE DU PATRIMOINE NATIONAL

Ministère de la Culture

Rue Cappedoix, Champ-de-Mars, Port-au-Prince, Haïti

Directeur général : Monique Rocourt