

# Les marchés du centre de Port-au-Prince

## Morphologie, circuits, agents, gouvernance

Septembre 2012



Equipe: Federico Neiburg (coordonnateur), Jean Louis Sergo, Jonhy Fontaine et Pedro Braum (chercheurs), Robert Montinard (traitement et analyse des questionnaires), Bruno Coutinho (Mosaico, cartographie)

## Sommaire

- I. Introduction
- II. L'importance des marchés dans la formation sociale haïtienne
- III. Objectifs et méthodologie
- IV. Les circuits des marchandises
- V. Les types de commerce et la structure des rues commerciales
- VI. L'extension des marchés et la polyvalence des espaces
- VII. Espaces et coûts
- VIII. Les rues et la circulation des véhicules
- IX. Assainissement, infrastructure et sécurité: le gouvernement des marchés
- X. Propositions
- XI. Quelques axes pour une seconde phase de recherche
- XII. Références bibliographiques
- XIII. Annexes
- XIV. Cartes
- XV. Photos

## I. Introduction

La région des marchés centraux de Port-au-Prince occupe une position clé dans la formation sociale haïtienne. Elle s'étend sur environ 380.000m<sup>2</sup> au coeur de la vie sociale, politique et économique de la capitale du pays, à côté du port et de la douane; elle est limitée au sud par la région du Bicentenaire, la région du Palais National et des ministères, la Cathédrale et la région se mélange à l'est et au nord avec les quartiers populaires de La Saline, Forturon et le bas Bel Air. La région est traversée par les deux voies principales qui coupent la ville du Nord au Sud, le Boulevard La Saline, qui devient la route nationale n° 9, et le Boulevard J.J. Dessalines (ou Grand Rue) qui devient la route nationale n°1 [voir cartes 1 et 2 et photo 1].

C'est dans cette région que se trouve le marché principal d'Haïti - la porte d'entrée et de distribution de la plus grande partie des aliments et autres produits consommés dans la ville et le pays: le marché Croix de Bossales voir [photos 2 et 3]. Dans les alentours, on trouve trois autres "marchés publics"<sup>1</sup> : le Marché en Fer qui possède deux ailes, une pour le commerce d'aliments et l'autre dédiée à l'art populaire et aux objets religieux ; le Marché du Port (aliments, cosmétiques et vêtements); et le Marché Hyppolite (vêtements et tissus), dont l'importance a augmenté après l'incendie du Marché Tête de Boeuf en 2005.

En dehors des marchés publics, dans toutes les rues des alentours, une intense activité commerciale se déploie. Des milliers de personnes vendent et achètent quotidiennement tout types de produits et de services offerts dans des commerces fixes, semi-fixes et itinérants<sup>2</sup> qui s'étendent sur les trottoirs et dans les rues transformées en espace de circulation pédestre.

---

<sup>1</sup> Comme nous le verrons dans la suite plus en détail, on appelle "marchés publics" les marchés dont participe formellement l'autorité "publique" de la Préfecture. La Préfecture reçoit des impôts et exerce l'autorité par le biais d'une structure de gouvernement qui est formée d'une direction et d'un comité du marché doté d'un "secteur de sécurité".

<sup>2</sup> Bazabas, auteur d'une des études les plus importantes sur le thème, utilise l'expression "entreprises de rue" pour désigner des industries, des services et des commerces situés dans ce qu'il appelle l'"espace-rue" (Bazabas 1997:62).

L'intensité des réseaux commerciaux, la multiplication d'opérations de vente qui combinent sous des formes et degrés divers le commerce en gros et au détail<sup>3</sup>, fait que indépendamment de la reconnaissance de zones de concentration de produits (comme les marchés *cabri, machin, zonyion, charbon, chu, bwa, poule, vivan pepè, guerit*, entre autres), il est possible d'acheter de tout dans quasi tous les secteurs. [voir carte 2 et photos 6 et 7]

Ce complexe de marchés joue un rôle central dans le système d'approvisionnement de la ville en produits de première nécessité. Ils sont fréquentés par une clientèle variée provenant des régions voisines (des frontières de Cité Soleil jusqu'au centre de la ville et la partie haute du Grand Bel Air, comme la région de Fort National): et approvisionnent une infinité de commerces de nourriture, comme les *chen jambé* dans les rues, les bars et les restaurants; ils approvisionnent aussi les supermarchés et autres marchés publics de la ville, comme le marché Salomon et celui de Canapé Vert.<sup>4</sup>

Les vendeurs peuvent être des importateurs ou des intermédiaires d'importateurs (qui reçoivent leurs marchandises dans des containers, directement du port) et qui possèdent de grands magasins; des *madann sará*<sup>5</sup> qui font le va-et-vient entre la ville et l'intérieur du pays, et entre Haïti et les capitales commerciales haïtiennes en dehors du pays, comme Saint

---

<sup>3</sup> Dans les marchés haïtiens, les catégories "en gros" et "au détail" sont relationnelles et les pratiques de commerce se mélangent sous une infinité de degrés. C'est pour cela que prises isolément, ces catégories sont peu utiles pour discuter du fonctionnement des marchés ou des politiques d'intervention dans la zone. Nous allons montrer au long de ce texte que les différents volumes de flux de marchandises peuvent être classifiés selon d'autres principes comme, par exemple, les moyens de transport utilisés (du camion au sac, en passant par le tap-tap, la moto, la brouette, etc.).

<sup>4</sup> Il n'y a pas de consensus sur la quantité de marchés que compte la région métropolitaine. Aux "marchés publics" (comme les 4 du centre mentionnés et tant d'autres comme les marchés Salomon, Canapé Vert, Pétiyon Ville, Cité Soleil, etc.) s'ajoutent des régions de concentration de vente dans les rues que les personnes reconnaissent comme des "marchés", dans tous les quartiers.

<sup>5</sup> *Madan sará* (un petit oiseau) est le nom donné aux commerçants (principalement des femmes mais aussi des hommes) qui font le va et vient avec leurs marchandises entre la capitale et l'intérieur du pays. Parfois, le terme est utilisé pour désigner ceux qui font du commerce international.

Domingue, Panama, Miami; Les vendeurs peuvent aussi être des petits producteurs ou des petits intermédiaires qui acheminent des produits agricoles des régions proches de la ville, comme Kenskoff par exemple; ou encore des conducteurs de camions qui fonctionnent comme des grands intermédiaires entre les producteurs ruraux d'autres localités, plus éloignées, du Centre, du Nord et du Sud du pays. [voir annexe 1]

Le système de marchés haïtiens, structuré à partir de la région comprise dans cette étude, a été l'objet de plusieurs recherches depuis les années 1950 avec les travaux de Sidney Mintz, jusqu'à plus récemment, avec ceux de Bazabas (1997) et Dupuy *alii* (1997). Ces travaux montrent bien les difficultés de mesure de ce système: la quantité de marchés identifiés dans la zone métropolitaine par exemple, oscille entre une douzaine et une centaine, selon les sources, comptant que ces dernières incluent de manière restrictive les "marchés publics" ou qu'elles considèrent d'autres régions de concentration de points de vente, elle aussi appelées "marchés" par la population. Certaines de ces études produites au début des années 1990 estimaient à plus de 110.000 tonnes quotidiennes le commerce d'aliments seulement pour le marché Croix de Bossales, avec un mouvement de plus de 3 millions de dollars américains par jour.<sup>6</sup> Nous verrons dans la section finale de ce rapport que toute estimation du volume d'argent qui circule doit cependant prendre en compte la question des circuits illégaux et informels qui nourrissent le marché et échappent aux instruments de quantification conventionnels.

A la structure des commerces (avec des espaces consacrés au chargement et déchargement des marchandises, à la circulation d'objets et aux entrepôts) s'ajoute un véritable réseau d'ateliers et d'industries de fabrication d'objets en métal et en bois (depuis des ustensiles de cuisine jusqu'à la fabrique de meubles) et l'offre de services, de boissons et d'aliments.

Le rythme des marchés se confond avec la dynamique de la vie des quartiers où ils sont situés. Résidences et commerces se mélangent dans toute la

---

<sup>6</sup> Voir entre autres Bazabas 1997, Dupuy et alii 1997, PNUD 2005.

région. Les marchés sont mouvementés tous les jours de la semaine, l'activité est néanmoins plus intense les samedis et elle diminue le dimanche. A l'aube, les camions arrivent chargés de marchandises provenant de l'intérieur du pays ou transportant des containers depuis le port. Leur va-et-vient accompagne l'animation nocturne des bars et des rues où l'on mange, boit et dance, particulièrement les nuits du jeudi, vendredi et samedi.

Les principaux problèmes de la région, du point de vue des personnes qui la fréquentent (commerçants, clients, transporteurs, habitants) sont liés à **l'assainissement**, **l'infrastructure** et la **sécurité**.

La région produit énormément de déchets, la plus grande partie organique. En raison de sa localisation dans la partie basse de la ville, proche de la mer, la région reçoit aussi une grande quantité de déchets des régions hautes de la ville, notamment pendant la saison des pluies. Il s'agit d'une zone où la collecte des déchets et le réseau des égouts sont précaires, presque inexistantes. La circulation est bloquée dans plusieurs rues, de manière permanente ou intermittente durant la journée, pas seulement en raison de la concentration de commerces mais aussi à cause de l'accumulation de déchets dans certains secteurs. [voir carte 4 et 9 et photo 10]

La quantité de toilettes est clairement insuffisante. L'approvisionnement en eau pour boire et pour nettoyer est précaire et cher. L'approvisionnement en électricité est limité à certaines heures du jour ou de la semaine, ce qui entraîne notamment des problèmes de conservation des produits et stimule des raccordements clandestins, ainsi que l'action et la menace de voleurs qui agissent la nuit, dans l'obscurité.

La question de la sécurité est omniprésente dans la vie des marchés gouvernés par une multiplicité d'agents et d'agences qui peuvent parfois se confondre ou se distinguer et qui, à de multiples occasions, peuvent entrer en conflit, parfois armés. Des agents de la police nationale, des membres du "secteur de la sécurité" des "marchés publics", des membres de "bases" de la région, des gangues, des petits voleurs, qui vendent de la sécurité et

prennent part au contrôle du territoire et de la circulation de marchandises, d'argent et de personnes.

Ces réseaux, structurés autour du contrôle des espaces et des flux, coexistent avec l'associativisme caractéristique des quartiers populaires haïtiens: les personnes se rassemblent en groupes professionnels ou en syndicats (de commerçants, de transporteurs, etc.), en comités de secteur ou de rue, autour d'églises, d'écoles, de groupes de musique, de groupes *rará*, ou d'*oufòs*, entre autres.

D'un point de vue strictement commercial, les marchés sont alimentés par des mécanismes de crédit. Ils peuvent dépendre de liens de confiance qui garantissent la promesse d'un paiement différé; ils peuvent être gérés par des associations de crédit rotatif (comme le *sol* ou *sabotay*), ils peuvent venir de financiers privés et, plus on monte dans l'échelle de grandeur du commerce et d'internationalisation des circuits, de prêts bancaires. Les commerçants qui font le va-et-vient entre Port-au-Prince et les capitales commerciales en dehors d'Haïti sont les premiers dans l'échelle des ventes du marché à réaliser des opérations bancaires, à manipuler des comptes et des cartes de banque, à recevoir des prêts. La plus grande partie des personnes qui se dédient au commerce n'utilisent cependant pas les banques.

Le non paiement d'une dette est considéré comme une source de tension et de désordre. Des questions de dette entraînent souvent des conflits qui se déploient à différentes échelles: les personnes perçoivent et agissent sachant et supposant des imbrications entre des règlements de comptes personnels, des guerres entre bases et des rivalités politiques (locales et nationales) auxquelles s'associent habituellement des vols, des assassinats ou des incendies.

La région a été affectée de manière inégale par le tremblement de terre de janvier 2010. La région de Croix de Bossales, aux frontières de La Saline et Forturon, a été peu touchée, au contraire de la région proche du centre, fort touchée, entre les marchés Hyppolite et du Port (à l'ouest), et le marché de la

Place de l'Intendance, en face de la cathédrale (à l'est). Certaines rues où étaient rassemblés les grands magasins traditionnels ont aussi été fortement atteintes (comme le secteur sud de la rue du Quai et du Magasin de l'Etat). Plusieurs de ces magasins ont réouvert dans d'autres parties de la région métropolitaine, comme à Tabarre. De nombreux terrains sont toujours abandonnés ; certains sont remplis d'entrepôts improvisés dans des constructions fortement endommagées qui courent un grand risque d'effondrement. Dans ces régions, le rythme d'activité du marché a notablement diminué, des rues qui avant étaient remplies sont aujourd'hui largement vidées. Mais le commerce est maintenu ; selon certains ils s'intensifient, ce qui alimente des spéculations au sujet du retour des grands magasins.

## **II. L'importance des marchés dans la formation sociale haïtienne**

La centralité des marchés dans la formation sociale haïtienne, principalement ceux du centre de Port-au-Prince, s'explique fondamentalement par les facteurs suivants:

- Un rôle clé dans l'approvisionnement et la distribution de marchandises, principalement d'aliments, mais aussi de vêtements et d'autres objets de première nécessité.
- Une relation constitutive avec les dynamiques de l'économie populaire. Le commerce et les échanges sur le marché sont une source de revenus pour de grands secteurs de la population, en grande partie sans-emploi ou avec des salaires précaires et qui obtient de l'argent en vendant, transportant, stoquant, surveillant, aidant, etc. (voir photo 8)
- Le rôle des marchés comme mécanisme d'articulation sociale de flux de personnes, de marchandises et d'argent, unissant Port-au-Prince, l'intérieur du pays et les capitales commerciales haïtiennes en dehors des frontières, comme Saint-Domingue, Panama ou Miami.



- L'importance symbolique et culturelle des marchés haïtiens en général (comme espaces de vente et d'approvisionnement, de circulation d'argent, d'échange et de sociabilité) et, en particulier, l'importance du marché Croix de Bossales, créé au XVII<sup>e</sup> siècle pour recevoir les esclaves venus d'Afrique et exporter les produits issus des plantations et qui est depuis lors l'axe principal du système de marchés haïtiens.
- Ces différents facteurs expliquent l'importante valeur sociale de ce territoire clé dans la géopolitique nationale, comme le démontre le volume d'argent qui y circule, ainsi que la fréquence des incendies à chaque spasme de la turbulente vie politique du pays<sup>7</sup>. Gouverner ou intervenir dans le gouvernement des marchés est un enjeu de première magnitude en termes politiques et économiques. On peut à la limite affirmer que fermer les marchés ou en perturber le fonctionnement entraîne la possibilité d'une menace de non-approvisionnement et peut faire trembler ou tomber des gouvernements, comme on le dit souvent en Haïti.

L'importance et la complexité de cette région impose des défis aux planificateurs et exécuteurs de politiques publiques. Les interventions menées jusqu'à présent n'ont jamais été intégrées, elle ont seulement atteint certains secteurs isolés. Pour ne mentionner que quelques expériences récentes: l'interruption d'un ambitieux plan de construction d'infrastructures au marché Croix de Bossales, en 2007-8, la réforme d'un secteur de ce même marché, avec l'appui du gouvernement du Venezuela en 2010, et la concession de la rénovation et de la gestion du Marché en Fer à l'entreprise Digicel, qui a participé de sa reconstruction après le dernier incendie, en 2011.

---

<sup>7</sup> Au cours de la recherche, entre septembre 2011 et septembre 2012, nous avons enregistré 3 incendies dans la zone des marchés centraux de la ville, en plus d'autres dans d'importants marchés de la région métropolitaine, comme Croix de Bouquet.

### III. Objectifs et méthodologie

L'objectif de ce texte est offrir une description de l'univers social du marché dans ses multiples dimensions, considérant l'approvisionnement de produits de première nécessité, les logiques commerciales, les logiques d'occupation des espaces de vente et de stockage, l'organisation des lieux de transit et de résidence (permanente ou éventuelle), les petites industries, les commerces illégaux et légaux, formels et informels, les agents et les agences qui participent du gouvernement des marchés, les questions qui donnent lieu à des conflits, et les logiques de la violence.

Comme nous montrerons dans la section « Propositions » de ce rapport, la description de l'univers des marchés peut servir de base pour imaginer des solutions intégrées aux questions complexes que pose la région, et qui pourraient avoir un impact plus large :

- Du point de vue **urbanistique**, contribuer à la revitalisation d'une des régions historiques de la capitale du pays (notamment certains secteurs durement atteints par le tremblement de terre de janvier 2010) et faciliter la circulation des personnes, des marchandises et des véhicules.
- Du point de vue de la **sécurité**, il s'agit de formaliser le contrôle de l'espace et des flux, et de promouvoir des mécanismes participatifs de régulation des conflits, de gestion des espaces, de formalisation du commerce, de garantie de droits et de devoirs en relation avec les espaces publics, etc.
- Du point de vue de la **qualité et du prix des produits**: imaginer des améliorations pour les clients et les commerçants en formalisant le commerce de rue, en diminuant les impôts (principalement les taxes "informelles" et "illégaux"), en rationalisant et diminuant le coût du transport et les dépenses en sécurité, et en diminuant les pertes dues

au gaspillage (notamment d'aliments qui pourrissent en raison du manque d'infrastructures et de mesures d'assainissement pour le stockage).

Observée de loin (socialement et géographiquement), la région des marchés est habituellement associée à des images stigmatisantes: confusion, saleté, pauvreté, violence, désordre, embouteillages, etc. Lorsqu'on s'en approche, les marchés montrent des logiques et des formes d'organisation propres, qui mettent en évidence des connections avec d'autres dynamiques centrales de la formation sociale haïtienne, comme les actions des organismes de l'état, les réseaux de pouvoir local et la coopération internationale.

Ce rapport est basé sur une recherche entamée en septembre 2011. Des visites de terrain ont été réalisées tous les jours de la semaine, à des horaires variés couvrant des journées complètes, de l'aube à la nuit. Au cours des observations nous avons aussi réalisé une grande quantité d'interviews ouvertes avec principalement des commerçants, mais aussi des clients, des transporteurs, des gardes, des policiers, des membres de comités locaux, des propriétaires et des gérants de dépôts, des ouvriers d'ateliers et des habitants de la région.

L'observation prolongée des activités et la description détaillée des marchés ont eu pour objectif de:

- produire un inventaire des commerçants, des types de commerces et des modalités de ventes;
- cartographier les formes d'occupation et les mécanismes d'accès aux espaces de vente;
- identifier les principaux problèmes de la région du point de vue de la population qui habite ou fréquente la région;
- décrire les différentes routines du marché et les activités qui ne sont pas restreintes à l'achat et à la vente de produits, comme l'offre de services et crédits, de dortoirs pour les commerçantes itinérantes, le déploiement d'activités industrielles, les rythmes de la vie des

quartiers, et principalement les questions associées à la sécurité et à l'assainissement;

- élaborer une série de cartes qui montrent les zones des différents marchés, les circuits des personnes, des objets et des véhicules (camions, tap taps, motos, brouettes), les secteurs de concentration de certains produits, des dépôts, des résidences, des ateliers et petites industries de fabrication d'objets (principalement en métal et en bois) et la localisation de zones de concentration de déchets.

La méthode utilisée a été principalement l'ethnographie. Les données proviennent de l'observation prolongée des routines du marché et d'entretiens avec des commerçantes, des clientes, des propriétaires, des administrateurs d'entrepôts, des chauffeurs, des membres de comités de gestion des "marchés publics", des membres des réseaux "informels" de contrôle des espaces et des flux, des policiers et autres agents clés de l'organisation de cet univers social. A partir de ces entretiens, nous avons élaboré un questionnaire à 48 entrées qui fournit des données sur, entre autres: les itinéraires des commerçantes, les horaires dédiés à la vente et le temps nécessaire pour arriver aux marchés; les dépenses en transport, les taxes pour l'usage des espaces commerciaux, pour le stockage, la sécurité, la nourriture, le nettoyage et, dans le cas des commerçantes itinérantes, la location d'un local où passer les nuits, etc.

Le questionnaire a été soumis à 150 commerçants de toute la région. Nous avons privilégié ceux qui travaillent dans les rues, plutôt que ceux qui sont dans les "marchés publics". De cet échantillon surgit un profil varié, multifacette (voir Annexe 2). Au long de ce texte, nous présenterons les données surgies du questionnaire. Nous pouvons déjà dire que 80% des commerçants de rue sont des femmes, 28% environ a moins de 30 ans, 86% habite dans la région métropolitaine de la capitale (ce qui inclut ceux qui y habitent temporairement), un pourcentage significatif (48%) déclare avoir eu accès au point de vente grâce à l'aide d'un ami ou de parents.

#### IV. Les circuits des marchandises

La région des marchés est un lieu de passage des marchandises destinées à la consommation de la région métropolitaine de Port-au-Prince et de celles qui sont distribuées dans d'autres régions du pays. Les produits arrivent de plusieurs manières:

- Par la terre, dans des tap taps et des camions provenant de tout le territoire national et de la République Dominicaine (les véhicules arrivent et repartent avec des marchandises) ;
- Par le port de Warf Jérémie, dans les alentours de la région. Il s'agit d'un important point de rencontre des routes maritimes nationales et le plus important point d'arrivée du charbon que vient de la région sud du pays ;
- Par le port de Port-au-Prince, soit via la Douane, en passant par les grands établissements commerciaux et d'importation, en général situés dans la région; soit sans passer par la Douane, en alimentant les circuits commerciaux qui échappent à la fiscalisation ;
- Par avion. Dans certains cas, les *madann sara* qui font le circuit Panama ou Miami transportent des marchandises par container via le port. Une proportion significative fait cependant arriver ses marchandises par l'aéroport Toussaint Louverture, avec ses propres bagages ;
- A ces différents circuits s'ajoute le fait que l'espace des marchés sert aussi à l'achat, la vente et la revente de produits (mélangeant le commerce en gros et au détail), selon une logique de fractionnement intensif des produits et de génération et distribution de petits bénéfices, caractéristiques de la dynamique de l'économie populaire haïtienne.

Dans tous les cas, à l'exception des grandes importations, les marchandises sont transportées par les commerçants eux-mêmes qui sont traditionnellement (et toujours actuellement) principalement des femmes. Selon le type de produit, on commence cependant à voir de plus en plus d'hommes prendre part à des activités commerciales: les *madann sará* qui

font le va-et-vient entre les régions de l'intérieur du pays et de Port-au-Prince, ou entre Port-au-Prince et les capitales commerciales haïtiennes situées en dehors des frontières, principalement Saint Domingue, Panama et Miami (mais aussi d'autres capitales caribéennes et d'Amérique Central, ainsi que d'autres villes des Etats-Unis et du Canada). (voir Annexe 1).

## **V. Les types de commerce et la structure des rues commerciales**

On peut distinguer les commerces selon quatre grands principes:

- Localisation: le fait d'être situés dans les "marchés publics" ou en dehors, sur les trottoirs et dans les rues ;
- Stabilité ou mobilité: certains commerces sont fixes (concentrés à l'intérieur des marchés publics ou sur les trottoirs), d'autres sont semi-fixes et changent de place selon les jours et les horaires, à la recherche de clients. D'autres encore sont itinérants, notamment le commerce de l'eau, de nourriture, et de médicaments.
- Les marchandises vendues sont regroupées en fonction de différents facteurs: l'origine, l'importateur, les habitudes culinaires, etc. qui poussent à vendre certains ensembles déterminés de produits (voir annexe 1).

Comme on peut le voir dans l'annexe 3, les rues commerciales sont organisées en quatre secteurs :

- Magasins et échoppes, parfois à deux étages, certaines constructions sont très anciennes.
- Tréteaux dans les galeries
- Tréteaux dans les rues
- Commerces de rue (*sac, laye, panier, lot*)

Cet assemblage (se reproduit des deux côtés du trottoir. Comme nous l'avons mentionné plus haut, les points commerciaux peuvent être fixes (sur les trottoirs ou les magasins) ou mobiles (dans les rues). Les commerçants qui sont situés sur la rue peuvent être déplacés lors du passage de voitures [voir les points rouges dans l'annexe 3 et les photos 12 et 15].

Dans beaucoup de cas, il ne s'agit pas de commerces indépendants mais de réseaux qui unissent différents points de vente d'une même rue: les vendeurs gardent leurs marchandises dans les magasins qui peuvent aussi servir de dépôts, les petits et grands commerçants maintiennent des relations de confiance qui sont fondamentales pour irriguer le commerce avec des mécanismes de crédit<sup>8</sup>.

## **VI. L'extension des marchés et la polyvalence des espaces**

L'étendue des marchés dans les rues et ruelles de la région et de l'ensemble de la ville obéit à différentes logiques:

- aux logiques de l'économie populaire liées à l'obtention de petits gains, à la multiplication d'intermédiaires, au fractionnement progressif des produits, et aux jeux entre unités de mesure (*lot, mamit, sak, gren, etc*)<sup>9</sup>;
- à la logique d'achat dans des régions relativement circonscrites. Etant donné que de nombreux acheteurs doivent transporter les marchandises sur de longues distances, ils cherchent plutôt à s'approvisionner dans des espaces peu étendus.

---

<sup>8</sup> Sur les rapports de familiarité et d'amitié dans les marchés haïtiens, voir par exemple Legerman 1962, Mintz, 1967, Sergio 2010.

<sup>9</sup> Sur la pluralité des unités de mesure dans les marchés haïtiens voir Mintz 1961 et Neiburg 2010. Sur les rapports entre les jeux entre unité de mesure et la dynamique de l'économie populaire, voir Guyer 2004.

Malgré une certaine sectorisation (voir la carte 3), ce fait a pour conséquence qu'il soit possible de trouver tous les produits dans pratiquement tous les secteurs. C'est pour cette raison que les interventions basées sur une sectorisation rigide des grands marchés populaires par type de produits, en cherchant à transformer le *machè* en *maket* (supermarché), sont en général vouées à l'échec.

Une autre propriété cruciale de l'espace des marchés est la polyvalence. Les différentes activités qui y sont réalisées ont lieu dans les mêmes espaces, au long du jour et de la nuit: la vente de produits, l'offre de services, le stockage, le transport. Une boutique peut par exemple être à la fois une agence de loterie, un espace de vente de boissons et se transformer la nuit en entrepôt et en dortoir.

On rencontre ce mélange d'espaces de commerce et de résidence sous différentes formes. Par exemple, plus de 20% des commerçants interrogés habitent dans les alentours et déclarent arriver quotidiennement au marché à pied et stocker les marchandises chez eux. 80% des commerçants interviewés viennent de loin et gardent leurs marchandises dans des dépôts. Ils arrivent tous les jours au marché en camionnette ou tap-tap. Le temps qu'ils passent dans des transports varie beaucoup: un peu plus de 20% des commerçants qui ne dorment pas sur le marché a besoin de deux heures pour arriver et repartir chaque jour.

Il faut distinguer les commerçants qui sont sur le marché tous les jours de ceux qui y passent seulement des périodes de temps, le temps que s'écoule leur stock de marchandises, et qui recommencent alors un nouveau cycle de voyages, d'achats et de ventes, bien souvent en emmenant des marchandises de Port-au-Prince dans d'autres régions du pays. Un pourcentage important de commerçants reste dans la zone durant des périodes qui varient de plusieurs jours à quelques semaines, en fonction du rythme du commerce, des routes commerciales, des congés scolaires des enfants et de la saison des pluies.



## VII. Espaces et coûts

La tranche horaire de plus grande fréquentation des marchés s'étend de 5h00 à 18h00 mais les activités commerciales continuent pendant la nuit et se fondent dans la vie sociale du quartier. Le rythme annuel est marqué par les saisons de pluie et de sécheresse, par les congés scolaires et la rentrée des classes. A ceux-ci s'ajoutent d'autres événements du calendrier commercial annuel, comme Noël et Pâques, qui stimulent la demande de certains produits.

L'activité commerciale des marchés reconnaît trois espaces clés:

- Les points de vente, situés à l'intérieur des marchés publics ou en dehors, dans les rues ou sur les trottoirs, suivant l'organisation décrite plus haut, avec des modalités d'itinérance variables ;
- Les entrepôts de marchandises. Leur rôle dépasse souvent de loin celui de simples endroits de stockage. Ils sont souvent l'axe principal de réseaux commerciaux de produits spécifiques, dont les vendeurs ne peuvent pas être strictement considérés comme des "commerçants indépendants", car ils ont des dettes et maintiennent des relations de loyauté avec ceux qui contrôlent les entrepôts (comme c'est le cas du commerce de grain en général, et particulièrement du riz). On trouve des entrepôts de différentes qualités et capacités dans toute la région, depuis des petits espaces multifonctionnels qui servent aussi pour le stockage des produits, jusque d'énormes entrepôts d'une capacité suffisante pour une dizaine de commerçants. On trouve des locaux de stockage de marchandises dans toute la région, mais certains secteurs de rues ont concentré de nombreux dépôts, comme on peut le voir sur la carte 13.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Notons que le mot *dépò* est utilisé pour désigner des lieux de stockage, mais aussi pour signaler des lieux de vente de certains produits comme par exemple les boissons.

- Les lieux de chargement et de déchargement des marchandises sont les noeuds de circuits de plusieurs moyens de transport (brouettes, motos, camions, tap taps). Ces endroits sont aussi particulièrement sensibles du point de vue de la sécurité, comme le démontre la présence de gardes et de vigiles qui font payer des taxes pour réguler cette relation complexe et ambiguë de protection et de menace à laquelle sont sujet les commerçants et les clients de la zone [voir photo 9].

A partir des questionnaires et des interviews ouvertes, nous avons identifié les valeurs suivantes pour le paiement de différents services liés à l'infrastructure, au transport, à la surveillance, le nettoyage, la sécurité des entrepôts et points de vente. La liste montre que les impôts payés aux agences de l'état (notamment la Préfecture) font parties de nombreuses autres coûts payés par les commerçants:

- Taxe payée par les chauffeurs de camion aux points d'arrêt: 100-150 Gdes à chaque arrêt.
- Coût du transport des marchandises en brouette entre les points d'arrêt des camions, les dépôts et le points de vente payé par les commerçants: entre 50 et 100 Gdes par semaine.
- Prix de l'utilisation des dépôts, payé par les commerçants: entre 50 et 100 Gdes par semaine.
- Prix payé par les commerçants pour l'utilisation d'un espace de la rue: entre 5 et 25 Gdes par semaine.
- Taxe payés par les commerçants des marchés publics aux comités: 100 Gdes par semaine + 5-25 Gdes par semaine pour le nettoyage. Au Marché du Port, 250 Gdes par an + 25 Gdes par semaine pour le nettoyage.

Certains coûts sont comptabilisés en semaine, d'autres en jours, en mois ou en années. Ils varient en fonction du service et de la localisation du commerce. À l'intérieur des marchés publics, les taxes sont payées au comité

du marché. En dehors des marchés, les taxes sont payées aux réseaux qui contrôlent ou entrent en concurrence pour contrôler les espaces et les flux. Dans le cas des rues et des trottoirs, on doit aussi considérer que les prix varient aussi selon la valeur du point de vente qui varie selon la rue, le secteur de la rue, les carrefours, etc.

### **VIII. Les rues et la circulation des véhicules**

Les difficultés de circulation dans la région, dues à la concentration de commerces et de points d'accumulation de déchets à certains endroits, affectent principalement les commerçants et les clients, mais aussi les chauffeurs des différents moyens de transport. Le blocage des principales artères de la zone produit des réflexes dans le tissu urbain de la ville déjà rempli d'embouteillage [voir photos 5 et 13]. Malgré que le chargement et déchargement des produits qui arrivent en camions de l'intérieur, ou dans des containers depuis le port, soit plus intense aux premières heures du jour (entre 4 et 7h00 du matin), ces activités ont cependant lieu à toute heure de la journée, le va-et-vient des camions est permanent, ce qui complique le passage des véhicules, des personnes et des marchandises [voir les cartes 4 et 9 et la photo 14].

L'infrastructure de transport liée au commerce est composée de :

- camions, camionnettes et tap-taps qui font des trajets de longue et moyenne distance et unissent la région avec la République Dominicaine, le nord et le sud et sud-est du pays et aussi, des régions plus proches de la zone métropolitaine comme Kenskoff et Croix de Bouquet.
- motos. Un moyen de transport clé de l'organisation du marché qui sert autant les clients que les commerçants (environ 20% des personnes interviewées déclarent arriver et repartir de la région en moto). La flexibilité des motos permet de circuler à l'intérieur du marché et dans

des rues dont le passage est bloqué pour des véhicules de plus grande portée.

- brouettes. Elles sont fondamentales pour le transport de marchandises dans les rues et les ruelles du marché. Elles sont en général utilisées par les commerçants, mais elles peuvent aussi transporter les marchandises des clients.
- porteurs. Ils transportent des marchandises à la main ou sur leur tête. Ils peuvent aussi aider à la vente ou à la surveillance [voir photo 5].

La carte 5 indique les stations des différents types de véhicules ainsi que les itinéraires des moyens de transports de plus grande capacité: les camions, les camionnettes et les tap taps. La carte 7 donne une idée du volume de circulation des camions.

## **IX. Assainissement, infrastructure et sécurité: le gouvernement des marchés**

Nous avons mentionné dans l'introduction du texte que, du point de vue des personnes qui habitent ou qui fréquentent la région des marchés, les principaux problèmes de la région sont liés à l'assainissement, l'infrastructure et la sécurité.

En matière d'assainissement et de collecte des déchets, il est important de souligner les points suivants:

- L'absence d'un régime public de gestion du nettoyage et de la collecte des déchets. Les camions de la SMCRS/TPTC et de la préfecture passent sporadiquement dans la région et s'avancent rarement dans les zones plus sensibles du marché Croix de Bossales. Nous avons observé sur le terrain ce que nous déclarait la majorité des personnes interviewées: les déchets sont repoussés dans la rue ou aux coins de rue, parfois brûlés (ce qui est aussi la cause d'accidents et d'incendies). Durant la saison des pluies, le problème est fortement

accentué en raison de l'encombrement des galeries d'évacuation de l'eau pluviale et des égouts. Le canal qui entoure le Boulevard La Saline se transforme en un véritable barrage qui empêche la descente des eaux vers la mer [voir la carte 9].

- L'absence d'un système de latrines efficace et peu coûteux, qui réponde aux nécessités de la population circulant quotidiennement dans la région [voir photos 4 et 11]. Les latrines existantes (en comptant celles qui ont été construites dans le cadre du projet vénézuélien au centre du marché Croix de Bossales) sont clairement insuffisantes et leur usage est coûteux (entre 2,5 et 5 gourdes), en plus de leurs mauvaises conditions d'hygiène. Toutes ces raisons expliquent pourquoi une grande majorité des personnes qui fréquentent le marché n'utilise pas les latrines, et font leurs besoins dans la rue, dans des sacs qui sont ensuite jetés dans la région.
- La concentration de la production de déchets associés à certains produits vendus en gros, particulièrement concernant le commerce du *chou*, *pèpè*, *zonyon*, *bannan*, *charvon*, *cabrit*, tous situés le long du Boulevard La Saline (voir cartes 3 et 9).
- Dans la région de la Grand Rue (ou du Boulevard J. J. Dessaline), on observe aussi une énorme production de déchets liés au commerce du bois.
- Les personnes font une différence entre types de déchets (chimique, organique, etc.) et ont pleine conscience des problèmes que ces derniers entraînent du point de vue de l'assainissement et de la circulation. Comme nous l'avons montré dans une précédente recherche, un véritable commerce est organisé autour des déchets, il inclut le nettoyage (on paie pour maintenir propre une zone ou un secteur en accumulant les déchets dans des rues ou coins de rue), la

collecte et la vente de débris non-organiques comme le plastique, le bois, le métal (Neiburg & Nicaise 2010).

- L'absence d'un système efficace et peu coûteux de distribution d'eau pour laver les marchandises et les lieux de vente, ainsi que d'eau potable (Neiburg & Nicaise 2009).
- L'absence d'un système de distribution d'électricité, ce qui encourage les connexions clandestines, compromet la qualité des produits qui ont besoin de réfrigération, et favorise la menace et l'action de bandits durant la nuit.

La grande partie des commerçants et des clients qui circulent sur le marché déclare qu'il s'agit d'une région marquée par l'insécurité. Les personnes interviewées racontent des épisodes de vol, de menace, d'assassinat et d'incendie. La région compte quatre commissariats de police (Saint Josef, Cafeteria, La Salines et Parlement. Ils sont tous situés aux frontières de la région des marchés).

Selon les récits de commerçants et de clients, il est rare rare de recourir à la police pour régler des conflits. Les gens recherchent d'abord l'aide des autorités locales, des membres des bases, des leaders (armés ou non) qui habitent ou transitent dans la région<sup>11</sup>. Sur le marché, on sait que le vol est puni par la mort, un fait qui peut donner lieu à de grands conflits et des spirales de violence.

Les principales bases armées de la région se trouvent à La Saline, Forturon et dans le "bas Bel Air". Elles vivent dans un état de conflit latent ou ouvert, souvent qualifié de "guerre". La coïncidence fréquente entre ces guerres et les changements de politiques publiques ou d'agents qui les implantent (comme la préfecture, les secteurs de sécurité des marchés publics, les ONGs) démontre la relation intime (reconnue par tous) entre les pouvoirs

---

<sup>11</sup> Sur les sens et attributs des leaders voir Neiburg, Nicaise e Braum (sous presse).

publics et les autres pouvoirs de la région.<sup>12</sup> Les différentes formes d'autorité sont exercées dans de multiples occasions par des personnes qui *gen plisie chapò ou plisie badges* – qui peuvent être au service de différentes agences (organes du gouvernement, comme la préfecture ou la police, institutions de coopération internationale, ONGs, comités, églises locales, bases, etc.) – et qui peuvent s'allier ou entrer en conflit, parfois de manière violente, selon la dynamique décrite dans d'autres recherches portant sur la région (Neiburg, Nicaise et Braum sous press et Braum s/d).

Nous avons déjà mentionné les incendies comme indicateurs de l'instabilité sociale. Il nous faut aussi mentionner les assassinats de directeurs de marchés publics. Au cours des dernières années, deux directeurs du marché de Croix de Bossales et un directeur du marché du Port ont été assassinés. En plus de la mort, il faut aussi considérer qu'en raison de la géopolitique locale, un directeur peut toujours perdre sa capacité de médiation (son principal capital politique) et d'être ainsi empêché de fréquenter la zone.

De manière concrète et schématique, nous pouvons lister les agences et les agents qui interviennent dans le gouvernement des marchés:

- Le Palais National. Bien que les marchés ne soient pas sous sa juridiction, il exerce une forte influence (au travers par exemple de la PNH, la Douane, le SMTCP, etc.)
- La Mairie de Port-au-Prince, à qui sont liés les comités des marchés publics (chargés de la sécurité et de la collecte des impôts)

---

<sup>12</sup> Les habitants de la zone se rappellent notamment de la guerre qui a eut lieu entre La Saline et Forturon en 2003, quand les deux secteurs ont commencé à se différencier de façon violente. Selon le récit de personnes de la région, le motif de la guerre était lié au contrôle des taxes payées sur le marché. Les combats ont donné lieu à des incendies, pas seulement du marché, mais de portions entières de quartiers, de résidences, d'ateliers et d'entrepôts.

- La Police Nationale d'Haïti (PNH) (qui possède trois commissariats dans la région)
- Les comités et associations locales
- Les "bases" de la région
- Les gangs et les réseaux de délinquants

Gouverner les marchés signifie:

- Contrôler la fiscalité: les flux d'argent liés au paiement d'impôts (à la Mairie) et les taxes payées aux réseaux informels et aux chefs locaux ;
- Contrôler les flux d'argent liés au crédit extra-bancaire, fondamental dans la capitalisation des commerçants ;
- Contrôler le territoire, l'accès et la permanence dans la région des commerçants et des véhicules ;
- Contrôler la sécurité de la zone et assurer le flux des échanges, en garantissant les espaces dédiés au commerce, aux dépôts et dortoirs ;
- Participer d'actions d'intervention dans la région, comme celles promues récemment par le gouvernement haïtien et vénézuélien, ou par des agences de coopération comme OIM et Viva Rio (dans la région du Grand Bel Air qui se confond avec la région des marchés).

## **X. Propositions**

Nous avons annoncé dans l'introduction que ce texte a pour objectif de montrer quelques axes qui organisent l'univers social des marchés du centre de Port-au-Prince. De la description surgit un univers complexe, sensible économiquement et politiquement, qui exige des solutions multidimensionnelles, flexibles, à plusieurs échelles. Aborder des questions de sécurité et d'assainissement oblige à intervenir dans des domaines plus larges, liés aux circuits d'approvisionnement de la ville, à la gouvernance de la région, à la collecte des impôts, à la violence, aux relations entre les marchés et la circulation des véhicules dans le tissu urbain de la région



métropolitaine. Les propositions qui suivent indiquent quelques directions qui prennent en compte cette complexité.

## **1. Créer les conditions pour la gouvernance de la région**

**1.1.** Il est nécessaire de mobiliser, d'une part, les agences de l'état haïtien chargées de l'infrastructure et du gouvernement de la région (de la surveillance, de la collecte des déchets, de l'approvisionnement en énergie et en eau), suivant l'initiative interministérielle du CIAT et y joindre la Police Nationale et la justice. D'autre part, il est nécessaire de mobiliser simultanément les agents locaux, les leaders communautaires, les associations de commerçants, les églises. La discussion de solutions concrètes passe par l'implémentation de modèles de gestion participative et transparente, avec comme priorité les relations entre sécurité et développement<sup>13</sup>. Sans un dialogue avec les agents directement impliqués et concernés par le fonctionnement des marchés, il n'y a pas de solutions socialement durables.

## **2. Formaliser le commerce et créer des rues commerciales**

**2.1.** Il est nécessaire de **formaliser le commerce de rue**, en créant des conditions transparentes et publiques de distribution des espaces, élaborées de manière participative avec les personnes concernées. Le paiement des impôts par les commerçants, les propriétaires de dépôts, les transporteurs, etc. doit garantir en retour la sécurité, la présence d'instruments publics de médiation de conflits, des infrastructures (d'assainissement, d'approvisionnement en eau et en électricité). Il faut définir de manière participative le **format légal** de cette formalisation et promouvoir des formes de **sensibilisation** qui permettent leur application.

---

<sup>13</sup> Suivant le modèle implanté par Viva Rio dans le grand Bel Air à partir de 2006. A ce sujet, voir Moestue & Muggah 2009.

**2.2.** Il est nécessaire de dessiner des **rues commerciales**, selon deux modèles :

- a. des rues piétonnières
- b. des rues à circulation réduite à une seule bande et sans possibilité de stationnement

**2.3.** Nous proposons **un projet pilote** de création de rues commerciales et de formalisation du commerce de rue, d'abord dans la région de la Place de l'Intendance, ensuite, lors d'une seconde phase, dans les rues Macajoux et Tiremasse, à partir de la rue du Centre.

### **3. Libérer de rues pour la circulation des véhicules**

**3.1.** Il est nécessaire de **libérer quelques rues ou secteurs de rues pour la circulation libre de véhicules**. La base d'une première proposition concrète à discuter avec la participation de la population surgit de la lecture des cartes 4 et 6.

**3.2.** Nous proposons d'étudier la viabilité d'un **projet pilote** de libération de rues pour le transit de véhicules dans les sens est-ouest, dans les rue de César, rue des Remparts et rue des Miracles.

### **4. Chargement et déchargement de marchandises**

**4.1.** Il faut établir des règles définissant les **locaux et horaires** des activités de chargement et déchargement.

**4.2.** Il faut créer des **points d'arrêt pour les véhicules de différentes capacités qui chargent et déchargent**, chacun avec leur logique. Il faut établir un schéma approprié, cohérent avec le patrimoine historique de la région et sa vocation touristique (un secteur du Marché en Fer est toujours appelé le « marché des touristes »).

**4.3.** Les points d'arrêts peuvent être **associés à des projets** promus par des agences de l'état, des ONGs et des associations locales : des latrines publiques, des cantines, des postes de police, bureaux de médiation de conflits.

**4.4.** Les mêmes points d'arrêt doivent permettre **l'articulation des différents moyens de transport** qui transitent dans la région, tous aujourd'hui nécessaires dans le fonctionnement du marché, pour les commerçants et les clients : brouettes, motos, tap-taps, camions, porteurs.

## **5. La création d'un véhicule de transport collectif léger**

**5.1.** Pour diminuer et organiser le transit dans la région (réduire l'énorme flux de véhicules et de personnes qui se dirigent vers la région des marchés), nous proposons d'étudier l'implantation de une ou plusieurs lignes de transport de **véhicules légers**, sur rail ou sur roues.

a. Une première ligne devrait venir (approximativement) du Portail Léogane, passer par le Portail Saint Josef et suivre dans la direction de la route nationale n°1.

b. Une seconde ligne pourrait monter dans la direction de Pétion Ville et de Kenskoff.

**5.2.** L'**ergonomie** des véhicules doit être pensée pour faciliter le transit et la sécurité des commerçants qui circulent avec d'énormes sacs contenant tout type de marchandises. Les commerçantes doivent pouvoir monter et descendre en sécurité des moyens de transports. Ces derniers doivent être proches des marchandises afin d'éviter les vols et les dépenses en surveillance.

## **6. Déplacement de certains marchés**

**6.1.** Il faut étudier la possibilité de **déplacer certains marchés** de la région de Croix de Bossales, des marchés en gros qui concentrent un grand flux de camions et produisent une grande quantité de déchets, comme c'est le cas du chou, du charbon, des bananes, etc.

**6.2.** Les nouveaux endroits devraient être articulés à un réseau de véhicules légers tel que proposé dans le point antérieur. Ceci aura un impact immédiat sur la circulation des véhicules sur le Boulevard de La Saline, où ces marchés sont principalement situés.

## **7. Assainissement et infrastructure**

**7.1.** Il est nécessaire d'implanter dans la région une politique d'assainissement et d'approvisionnement en infrastructures, notamment en matière de ramassage des déchets, évacuation des eaux de pluie, fourniture d'eau potable, d'électricité, de latrines. Pour ce faire, on peut baser les initiatives sur l'expérience de **Viva Rio** et articuler les actions dans la zone avec les nouveaux projets autour de **l'île verte**.

## **8. Des politiques pour des régions spécifiques**

**8.1.** Il faut implanter des **politiques spécifiques pour les Boulevards La Saline et J. J. Dessalines**, en considérant leur rôle d'axe principal du transit urbain de la région métropolitaine et leurs particularités. Le Boulevard J.J. Dessalines est plus intégré à la vie des quartiers et de certains secteurs industriels (du fer et du bois), avec une plus grande circulation de tap-taps et de motos. Le Boulevard La Saline, à la frontière entre les marchés et la région du Port, lieu de transit et de présence de véhicules de grande capacité, comme les camions.

**8.2.** Il faut implanter une politique de revitalisation de la **rue du Quoi**, un des axes principaux de l'organisation de la région commerciale, qui a été fort atteint par le tremblement de terre. Dans ce cas, et compte tenu de la centralité de la rue du Quoi, on peut envisager des solutions qui accompagnent la vocation commerciale de la région, au lieu du déplacement de commerce et de commerçants.

## **9. Réseaux de dépôts**

**9.1.** Il est nécessaire **d'agir sur les dépôts** en les formalisant (du point de vue fiscal), en facilitant l'accès des véhicules de grande capacité. Il faut penser à la possibilité de concentrer les dépôts dans des rues libérées de la circulation, avec des horaires définis pour le déchargement et chargement. Il faut aussi penser au logement des commerçantes itinérantes qui passent plusieurs jours ou plusieurs semaines sur le marché, et dorment souvent dans les dépôts ou dans des locaux indiqués par les propriétaires. Pour penser des projets spécifiques, on peut considérer la description présentée dans la carte 8 où on différencie les dépôts de « stockage » des dépôts de « produits des province ».

## **10. Résidences permanentes et temporaires**

**10.1.** Il faut imaginer une structure de **résidences permanentes**, avec des infrastructures en bonnes conditions (au contraire de celles de la partie du marché qui est à la frontière de La Saline et Forturon qui sont dans de très mauvaises conditions).

**10.2.** Il est aussi nécessaire d'imaginer des solutions pour **les habitations temporaires** qui doivent respecter ou diminuer les prix actuels payés par les *madan sará* et qui ne cassent pas les multiples liens entre les propriétaires

des dépôts et les commerçants qui sont constitutifs, comme nous l'avons vu, du fonctionnement des marchés.

## **11. Crédit et dynamiques commerciales**

**11.1.** Il faut renforcer les réseaux de crédit rotatif déjà existants (en suivant les modèles du *sol* et du *sabotay*, par exemple), et il faut aussi renforcer les initiatives de **microcrédits**<sup>14</sup> et les prêts bancaires pour le petit commerce.

## **XI. Quelques axes pour une seconde phase de recherche**

En Haïti, il est fréquent que soient misent en évidence les difficultés d'élaboration de politiques publiques en raison de la faiblesse des données statistiques disponibles. De fait, dans le cas des marchés, il faut mentionner la coexistence d'agences comme la Douane, les sociétés de commerçants, l'Institut Haïtien de Statistique, qui produisent des données pas toujours publiques, pas toujours compatibles, en plus de l'absence de séries historiques. D'autre part, il y a le problème de la pulvérisation des données obtenues lors de recherches superficielles, sur le modèle du *rapid assessment*, réalisées par des agences internationales, comme la Banque Mondiale ou le PNUD.<sup>15</sup>

Il est important d'observer que, de manière plus spécifique, les difficultés de mesure des flux de personnes, de marchandises et d'argent sont aussi dues à la nature sociale des marchés. La polyvalence des espaces, la mobilité des personnes, les articulations avec des flux informels et illégaux obligent à remettre en question des unités statistiques comme « business »,

---

<sup>14</sup> Rappelons que les politiques de microcrédits sont en expansion en Haïti, par des organisations comme la Fonkoze, liées à la coopération internationale et qui agissent sur les marchés.

<sup>15</sup> Vale lembrar que os melhores dados disponíveis para a região da Grande Bel Air, vizinha aos mercados, foram produzidos pelo Viva Rio em 2007 (Fernandes & Nascimento 2007)

« propriété », « résidence », « famille », « emploi », posant des défis pour l'élaboration et l'implantation de politiques publiques.

Les propositions acheminées plus haut incluent le dessin d'une série de lignes d'intervention qui exigent la réalisation de recherches ponctuelles pour dessiner et à implanter des politiques, et la mise en place de programmes de sensibilisation et d'articulation avec les agents et les agences directement impliqués dans le fonctionnement des marchés.

Dans ce sens, nous proposons trois axes centraux pour la deuxième phase de la recherche :

1. L'élaboration d'une méthodologie de mesure des flux de personnes et de marchandises, multidisciplinaire, à partir de recherches de terrain et d'images satellites (qui montrent les flux de personnes et de véhicules, les modèles d'occupation de l'espace). Cette cartographie sociale pourraient être développé aussi en dialogue avec les spécialistes de l'Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique (IHSI), elle doit servir pour l'élaboration d'instruments de mesure, d'images et de chiffres sur la région.
2. En utilisant comme test le questionnaire implanté dans la première phase, nous proposons l'application de nouveaux questionnaires, spécifiques, en focalisant les agents impliqués dans l'implantation des projets pilotes.
3. Intégrer dans la dynamique de la recherche la réalisation de réunions avec les agents sociaux impliqués dans le fonctionnement du marché et dans l'implantation de politiques, afin de discuter les idées générales et avancer dans la construction de la viabilité sociale de l'implémentation et l'idéalisation de nouvelles formes de gestion et de gouvernance de la région.

## XII. Références bibliographiques

BAZABAS, Dingan. 1997. Du marche de rue en Haiti: Le systeme urbain de Port-au-Prince face a ses entreprises "d'espace-rue". Paris: L'Harmattan.

BRAUM, Pedro Rat pa Kaka. Política, violência e desenvolvimento no coração de Porto Príncipe. Tese de doutorado. Em preparação. PPGAS, Museu Nacional, UFRJ.

DEMEZIER, Barthélémy Josnel. 1993. "Le commerce de "madan sara": facteur de réussite ou d'échec". Université d'Etat d'Haïti. Faculté d'Ethnologie. Memoire.

DUPUY, Rudolf, et alii. 1997. "The Croix de Bossales". Columbia University Studio.

GUYER, Jane. 2004. Marginal Gains. Monetary Transactions in Atlantic Africa. Chicago University Press.

LAGUERRE, M. 1983. Urban Life in the Caribbean: A Case Study of Haiti. Cambridge: Schenkman Publishing

LAMMAUTE-BRISON, Nathalie. 2002. L'économie informelle en Haiti. De la production urbaine à Port-au-Prince. Paris: L'Harmattan.

LEGERMAN Caroline J. 1962. "Kin groups in Haitian Markets". Man, 62: 145-49.

LUNDAHL, Mats. 1992. Politics or markets. Essai on Haitian underdevelopment. London, New York : Routledge.

MINTZ, Sidney. 1959. "Internal Market Systems as Mechanisms of Social Articulation." Em V.F. Ray (ed.) Intermediate Societies, Social Mobility and Communication. Seattle: University of Washington Press. Pp. 20-30.

\_\_\_\_\_. 1960. "A tentative typology of eight Haitian market places". Revista de Ciencias Sociales 4: 15-17.

\_\_\_\_\_. 1961. "Standards of Value and Units of Measure in the Fond-des-Negres Market Place, Haiti". The Journal of The Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland, 91(1): 23-38

\_\_\_\_\_. 1964. "The employment of capital by Haitian market women," in Firth, R., and B. Yamey (eds.), Capital, Savings and Credit in Peasant Societies: 256-86.

\_\_\_\_\_. 1967, "Pratik: Haitian Personal Economic Relationship". In: Potter, J.M. et al. Peasant Society: a Reader. Boston, Little Brown, 1967, pp. 98-109.



MOESTUE, Helen & MUGGAH, Robert. 2009. Integração social, Ergo, Estabilização. Avaliando o programa de segurança e desenvolvimento do Viva Rio em Porto Príncipe. Rio de Janeiro: Viva Rio, Small Arms Survey.

NEIBURG, Federico & NICAISE, Natacha. 2010. « Déchets. Estigmatisations, commerce, politiques. Garbage. Stigmatisations, commerce, politics. Fatra. Stigmatizasyon, Komès, politik – Lixo. Estigmatizações, Comércios, Políticas. Porto Príncipe, Haiti”. Viva Rio/NuCEC.

NEIBURG, Federico & NICAISE, Natacha. 2009. “A vida social da água em Bel Air – La vie sociale de l’eau à Bel Air – The social life of water in Bel Air, Port-au-Prince, Haiti”. Viva Rio / NuCEC.

NEIBURG, Federico, NICAISE, Natacha e BRAUM, Pedro. Sous presse. “Lideranças em Bel Air. Política, economia e ajuda internacional”.

NEIBURG, Federico. 2010. “Imaginary Moneys: Transactions, Markets and the State in Haiti”. Sidney Mintz Lecture, November 10th 2010.

SERGO, Jean Louis. 2010. “L’ascension sociale par le commerce de détail : le cas des marchands de tissus opérant dans les marchés de rues de Pétion-Ville”. Université d’Etat d’Haïti. Faculté d’Ethnologie. Mémoire.