



HAITI DEMAIN

**OBJECTIFS ET STRATEGIES
TERRITORIALES
POUR LA RECONSTRUCTION**



REPUBLIQUE D'HAITI
Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire
CIAT

MARS 2010

OBJECTIFS ET STRATEGIES TERRITORIALES POUR LA RECONSTRUCTION

REPUBLIQUE D'HAÏTI

SOMMAIRE

p. 5	1. Transformer la catastrophe en opportunité
p. 11	2. Les nouvelles solidarités régionales <ul style="list-style-type: none">- La région Nord- La région Capitale- La région Sud
p. 14	3. Le réseau routier <ul style="list-style-type: none">- Un outil stratégique pour donner forme à une nouvelle identité nationale- Un réseau primaire matérialisant les enjeux de la décentralisation- Un rôle distributeur vers un réseau secondaire- Un réseau tertiaire de routes stratégiques
p. 18	4. Les ports et aéroports <ul style="list-style-type: none">- Les équipements stratégiques d'une démarche territoriale- Le transport maritime- Les aéroports
p. 23	5. La spirale de vulnérabilité <ul style="list-style-type: none">- Un constat alarmant
p. 29	6. La gestion intégrée des bassins versants <ul style="list-style-type: none">- Un projet global- Une chaîne vertueuse associée aux stratégies de reconstruction
p. 35	7. Les cités en réseau
p. 39	8. Les économies régionales
p. 47	9. La question urbaine
p. 51	10. Typologies du bâti et projets déclencheurs <ul style="list-style-type: none">- Les lieux de rencontre et de sociabilité- Les lieux d'échange- Les pôles de développement- Les projets intégrés- Les centres villes- Le front de mer- L'architecture symbolique
p. 66	11. Quels outils pour la reconstruction ?
p. 68	12. Maquette des projets

*" le présent du passé, c'est la mémoire
le présent du présent, c'est l'action
le présent du futur, c'est l'attente "*

Paul Ricoeur



1

TRANSFORMER LA CATASTROPHE EN OPPORTUNITÉ

-Réduire les inégalités sociales (éducation, habitat)

-Rééquilibrer le territoire national en diminuant le poids de la région de Port-au-Prince ;

-Enrayer le processus de dégradation environnementale pour sortir le pays de son état d'extrême vulnérabilité aux aléas naturels.

Utiliser les déplacements de population comme un levier pour la déconcentration de l'Etat.

Fait rarissime dans l'histoire, un séisme majeur a frappé le cœur d'un pays. Cette catastrophe naturelle a détruit sans discernement les symboles de l'Etat, les bâtiments publics, le patrimoine bâti, les constructions des quartiers formels comme des quartiers informels.

Si les coûts humains et économiques sont aussi élevés, c'est aussi parce que les bâtiments à toutes les échelles de la pyramide sociale n'étaient pas aptes à résister aux effets d'un séisme.

Cette nouvelle situation met en évidence l'état d'extrême vulnérabilité d'un territoire qui s'est déstructuré au fil du temps, dans sa dimension urbaine comme dans sa dimension environnementale. Dans le cas présent, la notion de faute humaine s'ajoute à celle d'une nature hostile ; ce seul fait nouveau devrait être le support d'un sursaut national permettant de restaurer la confiance de la population.

Redonner le goût de l'action collective et du bien commun est l'un des enjeux de la reconstruction. Ce n'est plus l'objet d'un débat mené en vain depuis trop longtemps, c'est maintenant une nécessité vitale. Construire une économie forte et durable, encadrée par un Etat responsable et décentralisé, était un objectif avant le séisme. Par la nécessité de la situation, il va devoir se réaliser dans l'urgence, avec une conséquence directe : le projet de reconstruction sera le support de la transformation de l'Etat, et non l'inverse.

Cette situation inédite est sans doute une opportunité si l'on sait construire un fil conducteur reliant la mosaïque d'actions qui vont se concrétiser dans les prochaines années. Ce fil conducteur sera articulé autour de trois objectifs centraux :

Un fait nouveau transforme maintenant la vision que l'on peut avoir de ces objectifs : 600 000 personnes sont parties de la capitale après le séisme et Port-au-Prince a perdu 800 000 habitants.

Cette situation dramatique est aussi une opportunité pour l'avenir si l'on sait articuler entre elles des temporalités différentes qu'il faudra conjuguer. Quatre temps peuvent être considérés :

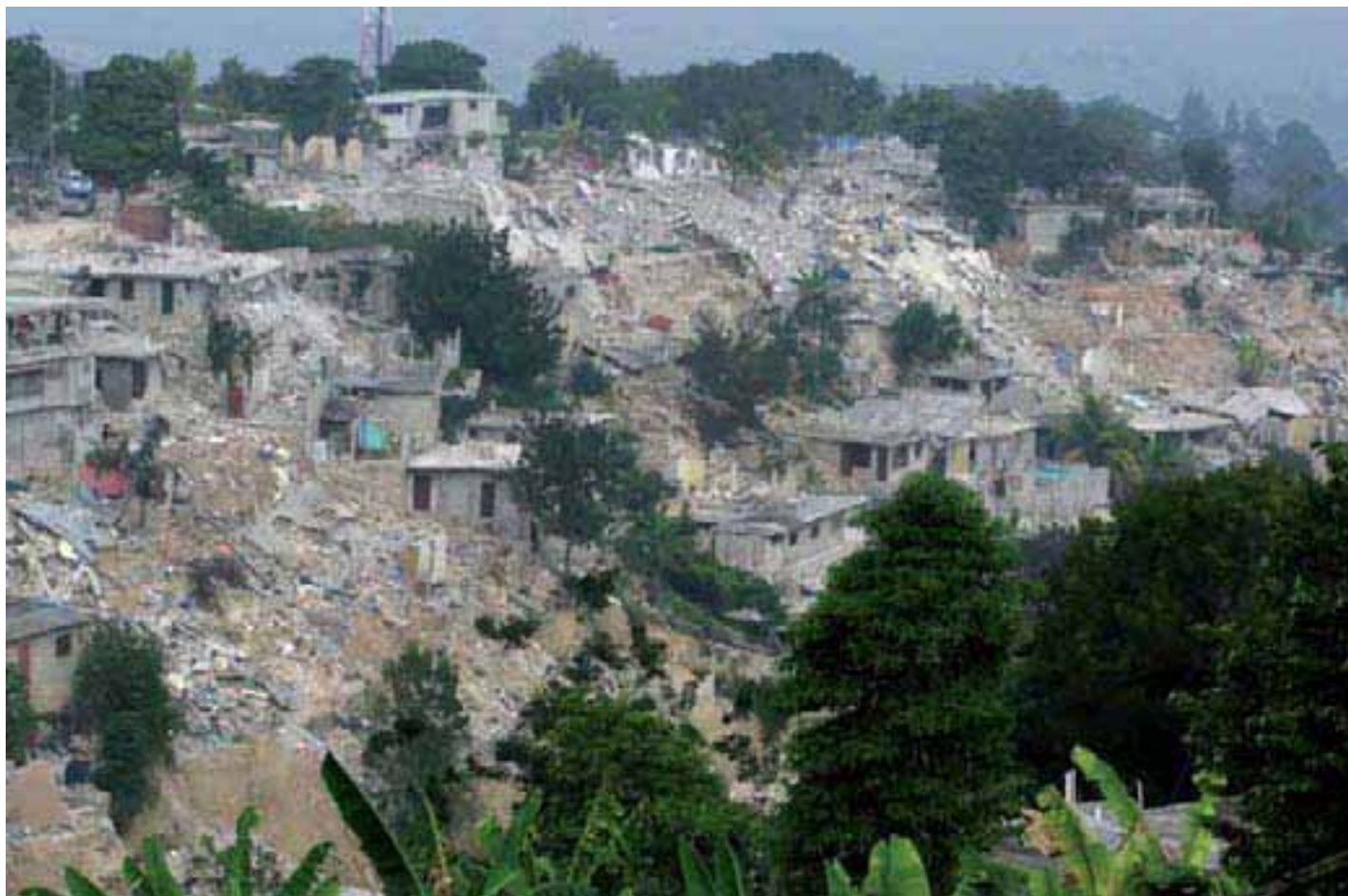
- Le temps de l'urgence vitale
- Le temps « transitionnel »
- Le temps des projets structurants
- Le temps de la transformation sociale

En commençant par ce dernier temps, on peut dire qu'il s'agit d'une échelle « générationnelle ». Un tel projet va se construire sur 20 ans et va se situer au croisement d'une autre mutation : celle de l'avènement des sociétés mondialisées.

L'intrusion rapide du téléphone portable, détachée d'une sélection par le niveau de vie, en est une expression actuelle. Haïti, par sa diaspora, est aussi une société mondialisée avant l'heure et cette particularité est un atout pour l'avenir.

Le temps des projets structurants, qui commence par les grandes infrastructures, peut s'imaginer sur une période de 10 ans. Cet horizon rejoint aussi l'échéance de la loi Hope II et les objectifs de la communauté internationale.





LE QUARTIER DE TURGEAU

Le temps « transitionnel » est le plus délicat à prendre en compte. C'est dans les deux ans à venir que va se jouer la transformation du pays autour de la question du comportement des populations déplacées.

C'est un mouvement de population considérable qui s'est engagé. Donner le choix à ces populations de concevoir un autre plan de vie en participant dans les régions à la reconstruction nationale est maintenant un enjeu essentiel.

Leur offrir un logement et un travail est un premier cadre de réponse. Il faudra pour cela organiser de façon spécifique des chantiers à haute intensité de main d'œuvre dans les domaines des routes, de l'assainissement et de l'environnement.

Reconstruire un système d'éducation: un enjeu immédiat

Dans l'urgence actuelle, on peut ajouter une considération particulière qui touche à la question de l'éducation. Hormis le nombre inacceptable des victimes, la destruction de milliers d'écoles de l'aire métropolitaine de Port-au-Prince est sûrement le fait le plus révoltant et le plus injuste. Les populations déplacées intègrent beaucoup de jeunes scolarisés et d'étudiants dont les écoles ont été détruites ou ne sont plus en état de fonctionner. S'il y a un sens immédiat à donner à la reconstruction, c'est autour de la mise en œuvre d'une structure d'éducation associée à une politique de santé qu'il faut le situer. La création d'une telle structure, décentralisée et non plus concentrée dans la capitale, serait le symbole du renouveau du pays. La diaspora haïtienne, qui contribue largement au financement des études et dont les racines sont par nature réparties sur le territoire, pourrait être le support d'une telle action mise en œuvre avec l'aide de la communauté internationale.

Cette structuration du projet par les temporalités de l'action doit concerner aussi à tous les actes de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Ces sciences, connues pour s'appliquer sur le long terme et dans un monde formel, doivent ici être repensées dans l'urgence et l'informel. Cela implique d'articuler entre elles des décisions simples et opérationnelles permettant de créer les bases d'un ensemble de « chaînes vertueuses » compréhensibles par la population.

Concevoir les actions de la reconstruction comme des chaînes vertueuses et non comme une simple addition de logiques sectorielles.

A tous les niveaux de l'action territoriale et urbaine, il faudra relier les projets entre eux pour garantir la pérennité des actions entreprises et leur faculté à changer le cours des choses.

On peut par exemple citer l'idée de garantir un coût de l'énergie domestique en proposant des alternatives à l'utilisation du charbon de bois, associées ensuite à un programme de reboisement qui s'appuierait sur la création effective de trois parcs nationaux. Ces parcs renforceraient eux-mêmes une politique de développement touristique et serviraient de support à la création d'une police de l'environnement.

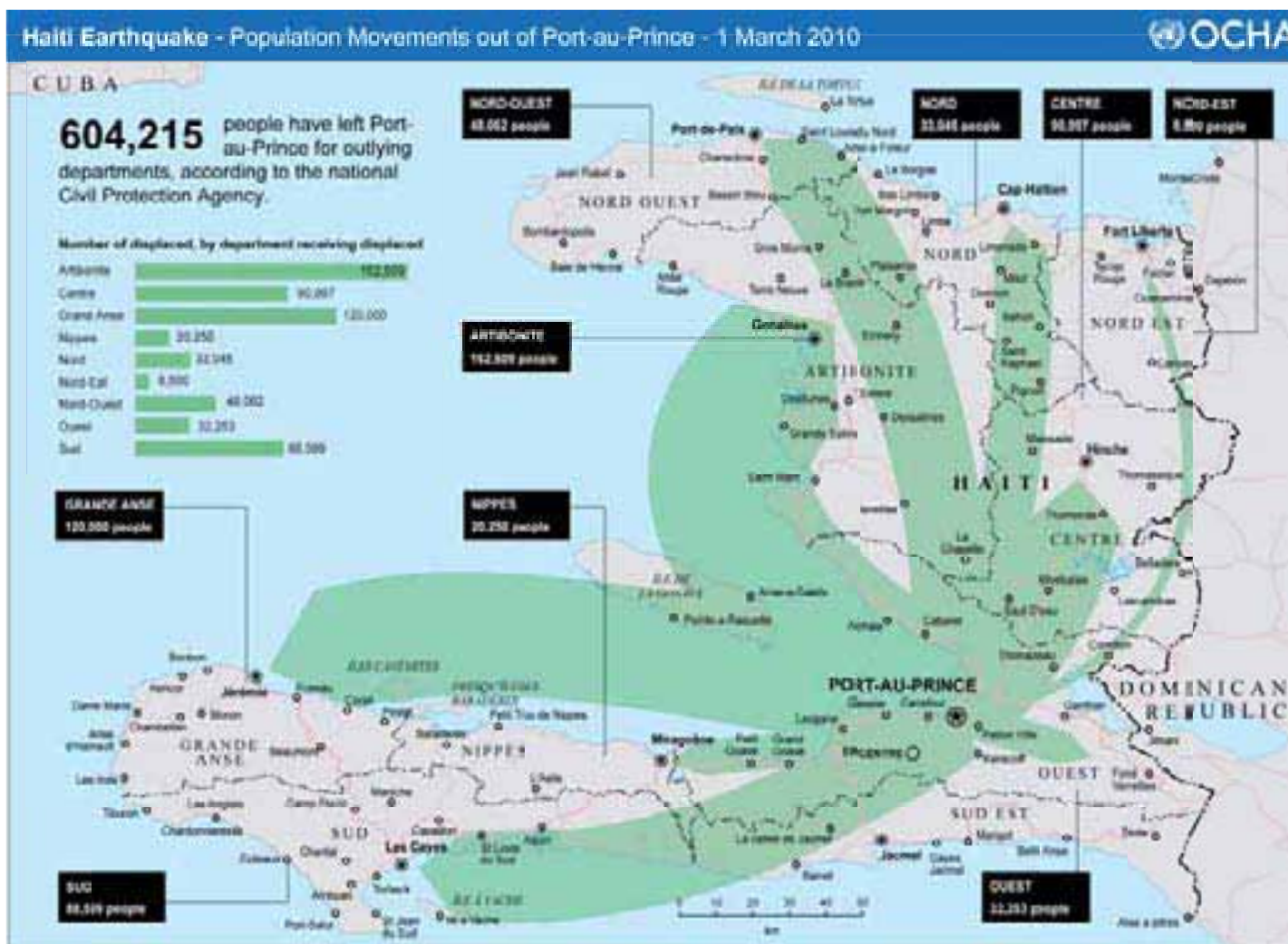
Les projets déclencheurs : un lien entre l'urgence et le long terme.

La construction de chaînes de projets prendrait aussi la forme de « projets déclencheurs » matérialisant la présence publique sur le territoire, faisant le lien avec les populations urbaines par le biais des associations de quartier et donnant au plus vite un sens et une visibilité aux actions de reconstruction. Il est important, pour restaurer la confiance de la population dans l'action publique, que la présence de l'Etat soit renforcée et perceptible.

En s'appuyant sur des relais locaux, l'Etat pourra démultiplier ses moyens d'actions.

La tâche va être complexe et les intervenants nombreux. L'action publique devra être précise pour générer des projets simples, quantifiables et maîtrisables dans le temps.

Ces projets doivent aussi devenir les leviers de la transformation économique et sociale par une bonne articulation entre les différents objectifs poursuivis. L'enjeu, dans le contexte actuel, sera de construire les liens transversaux permettant de sortir d'une simple addition de logiques sectorielles, qui pourrait être la conséquence naturelle de l'urgence.



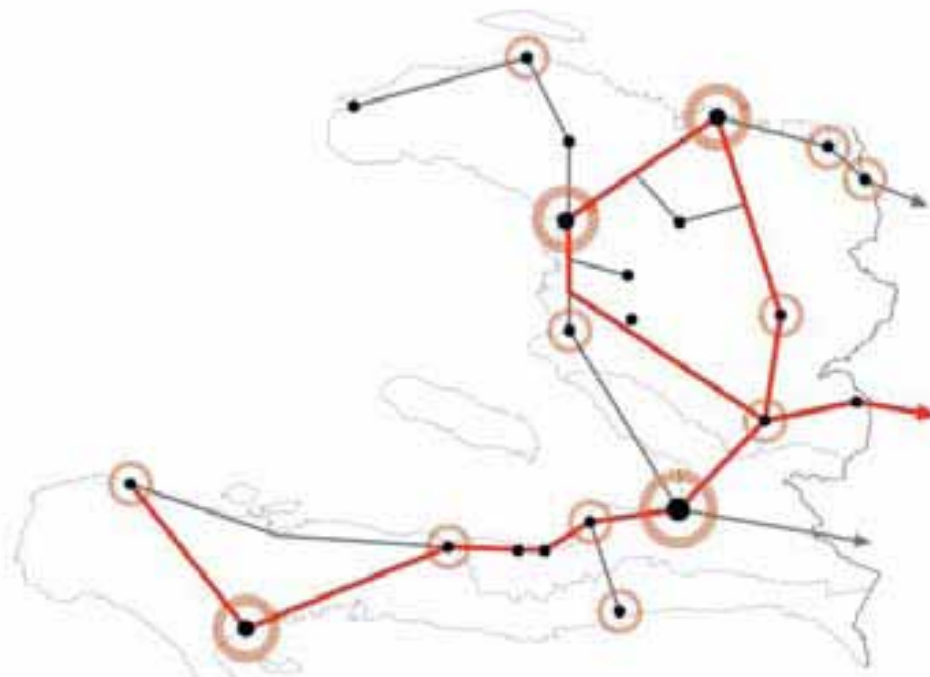


2

LES NOUVELLES SOLIDARITÉS RÉGIONALES



REGIONS



RESEAU METROPOLITAIN

RÉGIONS	Population avant séisme	Mouvement de population (Personnes déplacées et victimes)	Population actuelle	
NORD	4 424 482	+ 342 000	4 766 000	47%
CAPITALE	3 867 000	-854 000	3 013 000	29%
SUD	2 164 000	+262 000	2 426 000	24%
TOTAL	10 455 539		10 206 000	

DEMOGRAPHIE ET REGIONS

La région Capitale

Cet ensemble est recentré sur le département de l'Ouest. C'est la région touchée par le séisme où a été localisée l'immense majorité des victimes.

C'est aussi la région qui a subi dans les dernières décennies un afflux de population considérable; dans les 20 dernières années la population de Port-au-Prince a doublé, passant 1,5 à 2,8 millions d'habitants. Cette situation, directement liée à la dégradation des conditions de vie dans le reste du pays et à une concentration anormale des activités et des services de base dans la capitale, a entraîné ensuite la dégradation de la capitale elle-même, une situation révélée maintenant par l'ampleur des dégâts et le nombre des victimes du séisme.

La région capitale pèse 29 % de la population nationale. Sa reconstruction doit être le lieu d'un chantier « qualitatif » basé sur la maîtrise des risques sismiques et environnementaux sans contribuer pour autant à augmenter à nouveau la population. Cette modernisation doit concerner le cœur de la capitale comme le traitement des zones de diffusion de l'urbanisation nécessaires au relogement des populations sinistrées.

La région Sud

Les quatre départements des Nippes, du Sud, de la Grande Anse et du Sud Est pèsent 24 % de la population. C'est un ensemble vulnérable sur le plan cyclonique, hydraulique et sismique; c'est aussi un territoire qui peut devenir un espace à haut potentiel touristique, agricole et environnemental ouverte sur le Sud de la Caraïbe et l'Amérique latine.

Ces trois alliances territoriales devraient dans la prochaine décennie servir de cadre au redéploiement des efforts de protection environnementale, permettant de réduire la vulnérabilité des populations et des biens. Elles seraient le lieu de la mise en œuvre d'une politique coordonnée de création de nouvelles infrastructures favorisant un développement économique équilibré.

C'est l'articulation entre ces enjeux que nous cherchons à préciser dans le cadre d'une stratégie d'aménagement du territoire. Dans l'urgence créée par des conditions exceptionnelles, le cadre des actions de reconstruction précédera forcément un projet politique capable de créer les conditions d'une gouvernance garantissant ces nouveaux équilibres territoriaux. L'agenda politique devra faire partie de l'agenda général de la reconstruction.

L'option d'une décentralisation de l'État haïtien, appuyée sur une meilleure répartition des investissements sur le territoire national, est aujourd'hui reconnue comme une nécessité.

Si dans cet objectif on croise la carte des mouvements de population et celle des limites induites par la géographie, on peut raisonnablement prendre en considération trois grandes régions.

La région Nord

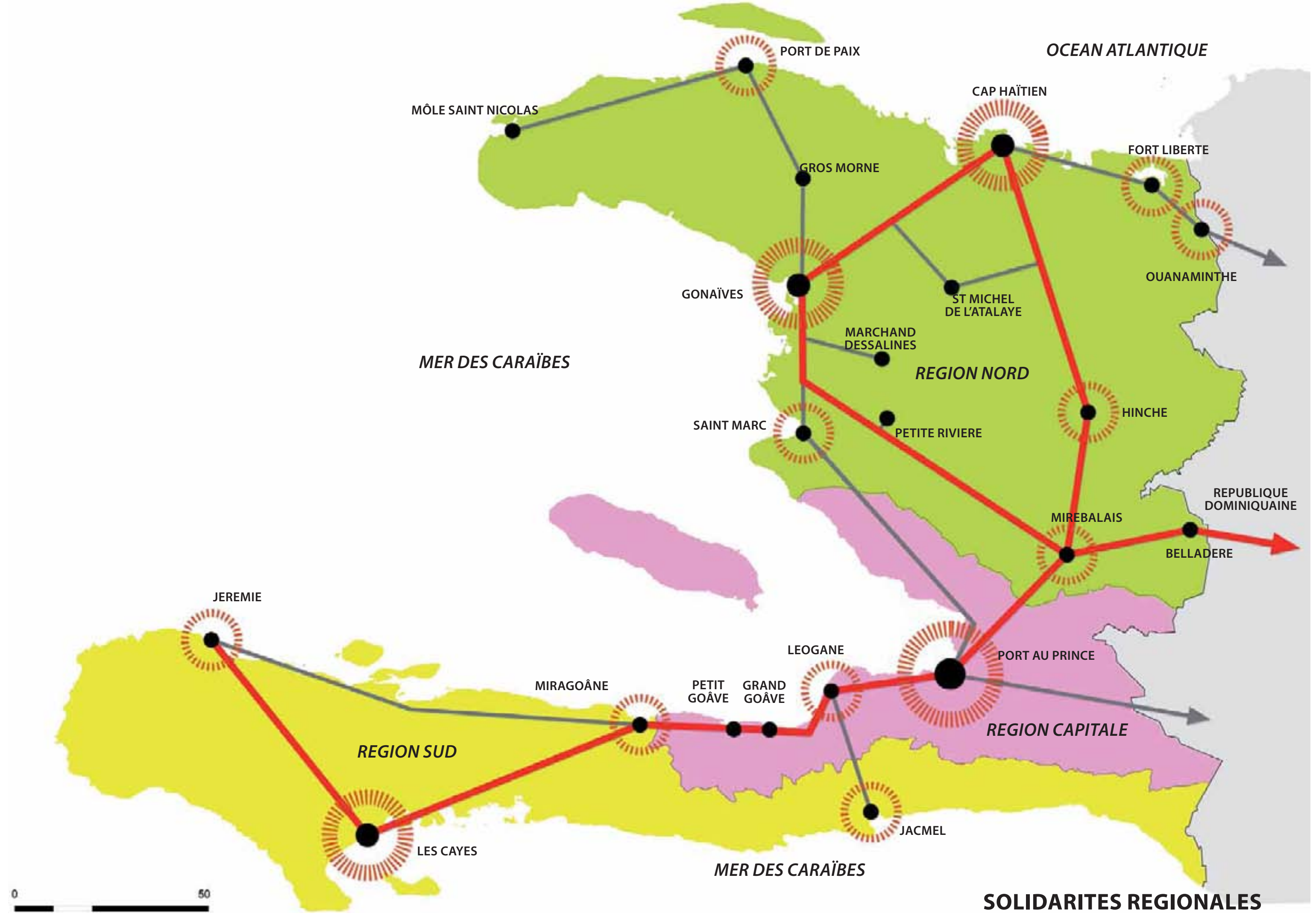
Le groupement des 5 départements du Nord Ouest, du Nord, du Nord Est, de l'Artibonite et du Centre, articulés autour de la plaine agricole de l'Artibonite, est à ce jour l'ensemble le plus peuplé d'Haïti. En tenant compte des mouvements de population après le séisme, il regroupe 4 766 000 habitants, soit 47% de la population.

Ce territoire est moins sensible aux cyclones et aux risques sismiques que le Sud du pays. Par contre, il implique un immense chantier de gestion des risques hydrauliques liés aux bassins versants, avec un point noir particulier : la ville des Gonaïves.

Cette ville de 300 000 habitants est à la fois le lieu symbole de l'indépendance, une localisation stratégique importante pour l'avenir et un lieu qui nécessite une politique de protection environnementale exceptionnelle.

La politique d'investissements dans les infrastructures, associée à la protection de ces dernières, constitue le grand chantier prioritaire pour permettre le redéveloppement économique du pays.

A cette condition, la plaine de l'Artibonite, la région de Hinche et la façade maritime Nord autour de Port de Paix, Cap Haïtien et Fort Liberté peuvent constituer dans l'avenir des moteurs économiques majeurs d'Haïti. Plus au Sud, Saint Marc et Mirebalais sont les points de jonction privilégiés avec la région Capitale et avec la République Dominicaine.



SOLIDARITES REGIONALES



3

LE RÉSEAU ROUTIER

UN OUTIL STRATÉGIQUE

Concevoir le réseau routier comme l'élément structurant et le catalyseur des développements urbains.



Depuis de nombreuses années, des financements internationaux conséquents contribuent à développer le réseau routier du pays sous l'autorité du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications. Le gabarit retenu pour les projets routiers structurant tous les grands axes est celui d'une chaussée de 2 x 1 voie, large de 9m. La route de Saint Marc qui vient d'être réalisée en est l'exemple le plus courant. Ce type de route fonctionne correctement dans une logique de débit important et de vitesse modérée, et est adapté à la réalité locale : la route est un espace public et un lieu d'échange. Ces routes deviendront dangereuses s'il y a la possibilité de rouler à grande vitesse, et deviendront inadaptées face à une forte augmentation de la motorisation.

Il faudra considérer aussi région par région la question du développement économique et son incidence sur la circulation des personnes et des marchandises. Pour les axes de circulation majeure, l'évolution à long terme vers des chaussées plus larges et dès maintenant la création des contournements des villes devront être imaginées pour répondre à l'augmentation inévitable du taux de motorisation, surtout s'il n'y a pas d'autre alternative que la route.

La principale difficulté actuelle est l'absence de continuité de ce réseau : la traversée des villes, où la vie sociale et commerciale semble se déverser sur la route, est toujours difficile et pénalisante pour le trafic de transit. Mais au delà d'une constatation à un moment de l'histoire du pays, deux facteurs vont conditionner la qualité de l'étape de reconstruction qui s'engage : la maîtrise des risques environnementaux et la prise en compte de la gestion dans le temps de ces infrastructures.

Sans réponse à ce préalable, ces infrastructures seront détruites aussi vite qu'elles auront été réalisées. C'est une question aussi grave que celle de la maîtrise parasismique des bâtiments et c'est une question récurrente, posée chaque année à la saison des pluies.

Une carte des priorités, associant les ouvrages réalisés aux actions concourant à leur sécurisation et à leur maintenance, devra être établie à l'échelle du pays pour en déduire ensuite un ensemble d'actions concertées articulées entre elles dans le temps.

Un réseau primaire matérialisant les enjeux de la décentralisation

La création d'un réseau primaire fiable, continu et protégé est le premier enjeu de la reconstruction. Ce réseau maillé permet de sécuriser la continuité du territoire haïtien. En suivant rigoureusement les

tracés des projets engagés actuellement et en restant dans un premier temps sur la typologie d'un plateau routier large à 2 x 1 voie, un tracé prioritaire de 825 km peut être identifié.

Il se décompose en deux secteurs : la route Sud allant de Jérémie à Belladère (425 km) et la boucle de l'Artibonite greffée sur cette route Sud au niveau de Mirebalais (400 km).

La route Sud

Le parcours Jérémie, les Cayes, Miragoâne, Léogâne, Port-au-Prince, Mirebalais, Belladère emprunte le tracé de la route nationale 2 et ensuite emprunte la route nationale 3 prolongée vers la République Dominicaine pour relier Santo Domingo à 260 km depuis la frontière.

La boucle de l'Artibonite

Depuis Mirebalais elle emprunte une route de l'intérieur prévue jusqu'à la jonction de Saint Marc pour utiliser ensuite la route nationale 1 vers Gonaïves et Cap Haïtien. Elle reprend ensuite la route nationale 3 vers Hinche et Mirebalais.

Par ce dispositif, la route côtière 1 est protégée des déplacements des poids lourds et trois parcours distincts permettent de relier Port-au-Prince à Cap-Haïtien en équilibrant ainsi la circulation autour de la plaine agricole. Le tronçon montagneux de Gonaïves à Cap-Haïtien devra bien sûr être recalibré pour permettre ainsi la circulation des camions.

Un rôle distributeur vers un réseau secondaire

Ce tracé général jouera le rôle d'un réseau distributeur concrétisant le statut central de l'Artibonite. Un réseau secondaire assurerait ensuite les jonctions vers les villes majeures : Port-de-Paix, Fort Liberté et Ouanaminthe au Nord et Jacmel sur la côte Sud.

Un réseau tertiaire de routes stratégiques

Le réseau tertiaire prolonge ce premier dispositif vers les petites villes et les zones rurales du pays. Il devra être conçu selon une stratégie de mise en œuvre associée au développement de la production agricole et aux enjeux environnementaux et énergétiques : routes nécessaires au reboisement et aux chantiers de gestion intégrée des bassins versants, accès aux barrages hydrauliques ou à un parc éolien et solaire si celui-ci est mis en œuvre.



LIAISON STRATEGIQUE

MAILLAGE TERTIAIRE

MER DES CARAÏBES

PORT DE PAIX

OCEAN ATLANTIQUE

MÔLE SAINT NICOLAS

72 km

86 km

GROS MORNE

CAP HAÏTIEN

FORT LIBERTE

125 km

65 km

OUANAMINTHE

GONAÏVES

St MICHEL DE L'ATALAYE

St RAPHAEL

95 km

PIGNON

DESDUNES

MARCHAND DESSALINES

306

300

REGION NORD

50 km

PONT SONDE

HINCHE

SAINT MARC

PETITE RIVIERE

109

55 km

LA CHAPELLE

REPUBLIQUE DOMINICAINE

98 km

MIREBALAIS

BELLADERE

50 km

60 km

JEREMIE

LEOGÂNE

PORT AU PRINCE

REGION CAPITALE

206

MIRAGOÂNE

PETIT GOÂVE
GRAND GOÂVE

96 km

35 km

97 km

REGION SUD

2

104 km

204

JACMEL

LES CAYES

MER DES CARAÏBES

LE RÉSEAU ROUTIER





LE CABOTAGE SUR LA CÔTE PRÈS DE JÉRÉMIE



LE QUAI CINA



LE PORT DE SAINT MARC



LE PORT DE PORT - AU - PRINCE

4

LES PORTS ET AÉROPORTS

LES ÉQUIPEMENTS STRATÉGIQUES D'UNE DÉMARCHE TERRITORIALE

Reconstruire la relation à la mer dans le cadre d'un projet économique national.

Le développement régional, qui sous-tend le cadre de la reconstruction, passe par un maillage du territoire en équipements structurants. Ce maillage répond à un triple objectif :

- Limiter le risque de paralysie du pays en cas de survenance d'aléas naturels
- Favoriser les déplacements des personnes et des marchandises dans le pays
- Créer de nouvelles opportunités d'ouverture vers l'extérieur

Le séisme a montré la nécessité de réduire l'exposition du pays aux risques naturels et sa dépendance vis-à-vis des infrastructures aéroportuaire et portuaire de Port au Prince. Dans cette logique, outre le fait de créer une redondance pour augmenter le nombre de points d'entrées et de sorties du pays par la voie aérienne ou maritime, il faudra profiter de la reconstruction pour mieux protéger ces infrastructures des risques climatiques. Cet objectif supplémentaire peut avoir un impact sur leur localisation, et par conséquent sur le choix entre renforcer l'existant ou créer un nouvel équipement.

Le transport maritime

De par sa géographie, Haïti possède une façade maritime exceptionnelle, ramenée à la superficie du pays. Cette configuration doit être mise à profit pour favoriser les activités maritimes et en premier lieu le transport. L'ouverture sur les pays voisins des ports de la côte Nord et de la côte Sud leur donne de plus une vocation touristique affirmée.

Au niveau du fret maritime, Haïti doit se doter de plusieurs ports susceptibles d'accueillir des porte-conteneurs. Ces ports principaux seront situés à Port-au-Prince, Cap Haïtien et aux Gonaïves.

La destruction partielle du port actuel de Port au Prince, qui concentre 80% du trafic maritime du pays, pose dans l'immédiat la question de sa remise en état pour retrouver un minimum de fonctionnalité. En revanche, la perspective d'un développement de sa capacité renvoie à la question de son maintien à plus long terme sur le site actuel.

En effet, le blocage quasi permanent des voies de Port-au-Prince situées le long de la façade maritime est préjudiciable au fonctionnement urbain mais aussi à l'efficacité économique de l'activité portuaire. Un déplacement des deux ports et une restructuration du marché de la Croix des Bossales constitue une option permettant de résoudre cette problématique. Un site susceptible d'accueillir un nouveau port se trouve au Nord de la capitale, vers l'île à Cabris, où le tirant d'eau permet de créer un port permettant d'accueillir les plus gros porte-conteneurs.

L'hypothèse d'un transfert ouvrirait la possibilité de créer une nouvelle plateforme économique performante au Nord Ouest de la capitale. Le déplacement des installations portuaires libérerait aussi un site central de Port-au-Prince et créerait les conditions d'une transformation urbaine majeure.

Les deux autres ports principaux du pays offrent des débouchés maritimes aux pôles économiques développés dans le cadre de la région Nord, notamment la production agricole de l'Artibonite.

L'un de ces débouchés est le port de Cap Haïtien, pour lequel des travaux de dragage réguliers sont nécessaires pour assurer un tirant d'eau suffisant.

Outre la question du transport, la création d'un port majeur aux Gonaïves répond à une problématique d'aménagement du territoire. Gonaïves, ville importante du pays, a vu sa population passer de 200 000 à 300 000 habitants après le séisme.

S'il pose la question de la nécessaire restructuration urbaine de la ville, dans un contexte de vulnérabilité avérée aux risques météorologiques, ce déplacement spontané de population s'inscrit dans la logique de renforcement régional souhaité par l'Etat et doit autant que possible être pérennisé. L'existence d'un port d'importance nationale contribuera à la création d'emplois, critère essentiel pour le maintien durable des populations.

Par ailleurs, des ports relais pour le trafic régional Caraïbéen, sans incidence sur le transport maritime du pays mais générateurs d'activité économique, pourront être réalisés à l'initiative d'investisseurs privés, par exemple sur la côte Nord à Môle Saint Nicolas, ainsi que sur la côte Sud vers Saint Louis du Sud.

En complément des trois ports principaux, six ports secondaires complètent l'armature du transport maritime: Port de Paix, Fort Liberté, Saint Marc, Miragoâne, Jérémie, Les Cayes et Jacmel.

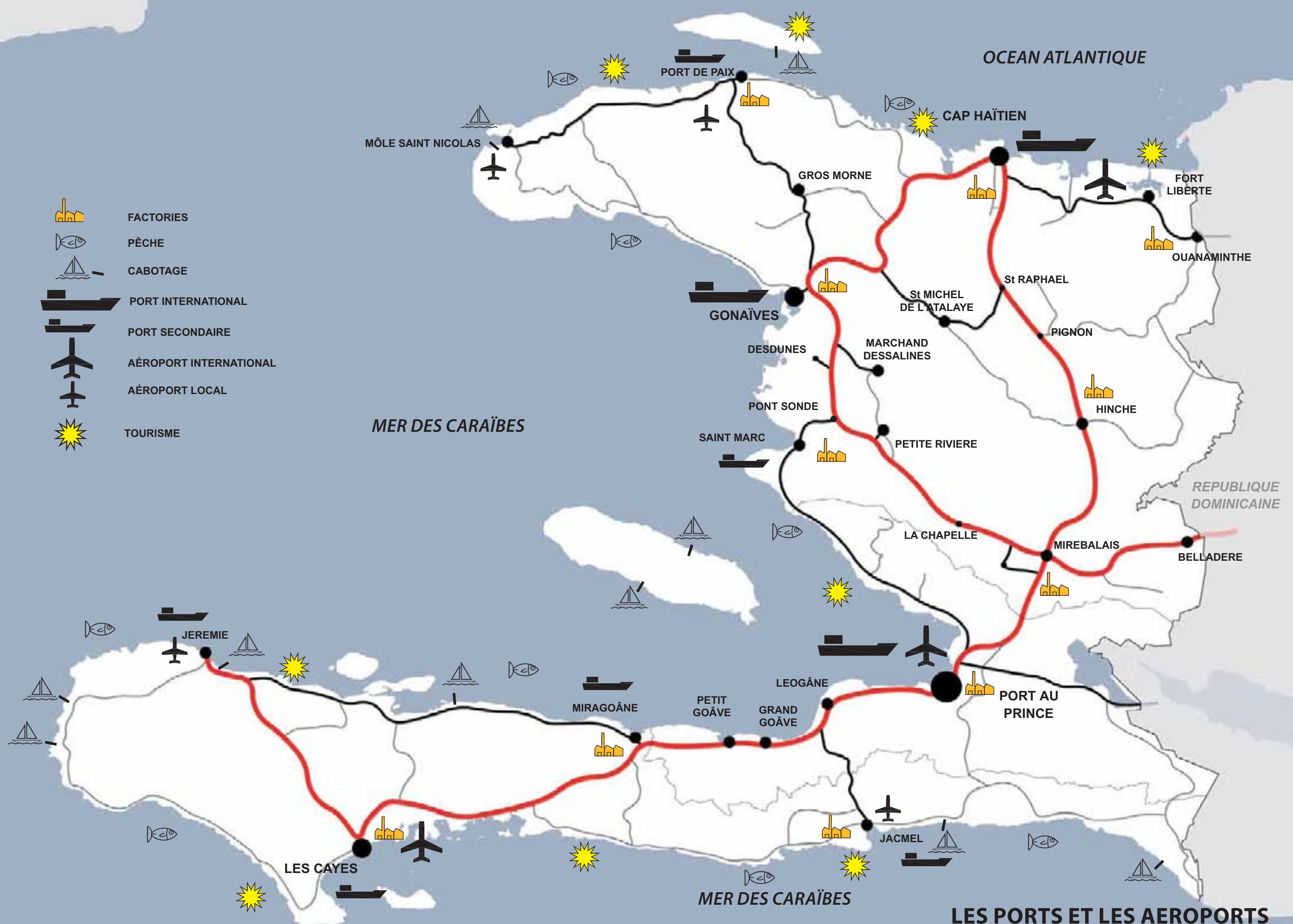
Dans les autres villes côtières, où le cabotage joue un rôle important surtout là où il n'existe pas d'alternative par la route, une infrastructure plus simple constituée de quais voire de simples débarcadères, est suffisante. Ces aménagements pourraient être installés dans les villes situées sur la partie Nord de la presqu'île du Sud, entre Anse-à-Veau et Les Irois, et sur la côte Sud-Est entre Marigot et Anse-à-Pitre.

Les aéroports

Toujours dans une logique d'équilibre régional et d'ouverture sur l'extérieur, le trafic aérien international sera réparti sur trois aéroports principaux situés à proximité des villes principales : Cap Haïtien, Port-au-Prince et les Cayes.

Compte tenu du volume de passagers actuels (900 000/an pour Port-au-Prince), des aéroports monopiste sont largement suffisants, même dans une hypothèse de croissance forte du trafic. La capacité de tels aéroports peut en effet atteindre 9 millions de passagers/an, à condition de disposer d'un dispositif de taxiways et de stationnement performant. L'effort devra donc porter sur ces infrastructures ainsi que sur la modernisation des conditions d'accueil des passagers dans les aéroports et la modernisation des outils d'aide à la navigation. Il convient de plus d'envisager un allongement des pistes à 2800 – 3000 m, permettant l'accueil des moyens et longs courriers dans le respect des normes environnementales actuelles (bruit et consommation de carburant).

La vulnérabilité de l'actuel aéroport de Cap Haïtien, situé en zone inondable, conduit à proposer un nouveau site à Madras, à une vingtaine de km à l'Est de Cap Haïtien. Cette nouvelle localisation favorisera le développement touristique de la côte Nord Est d'Haïti, autour de Fort Liberté et dans tout le secteur de l'habitation Dauphin.



OCEAN ATLANTIQUE

MER DES CARAÏBES

MER DES CARAÏBES

LES PORTS ET LES AEROPORTS