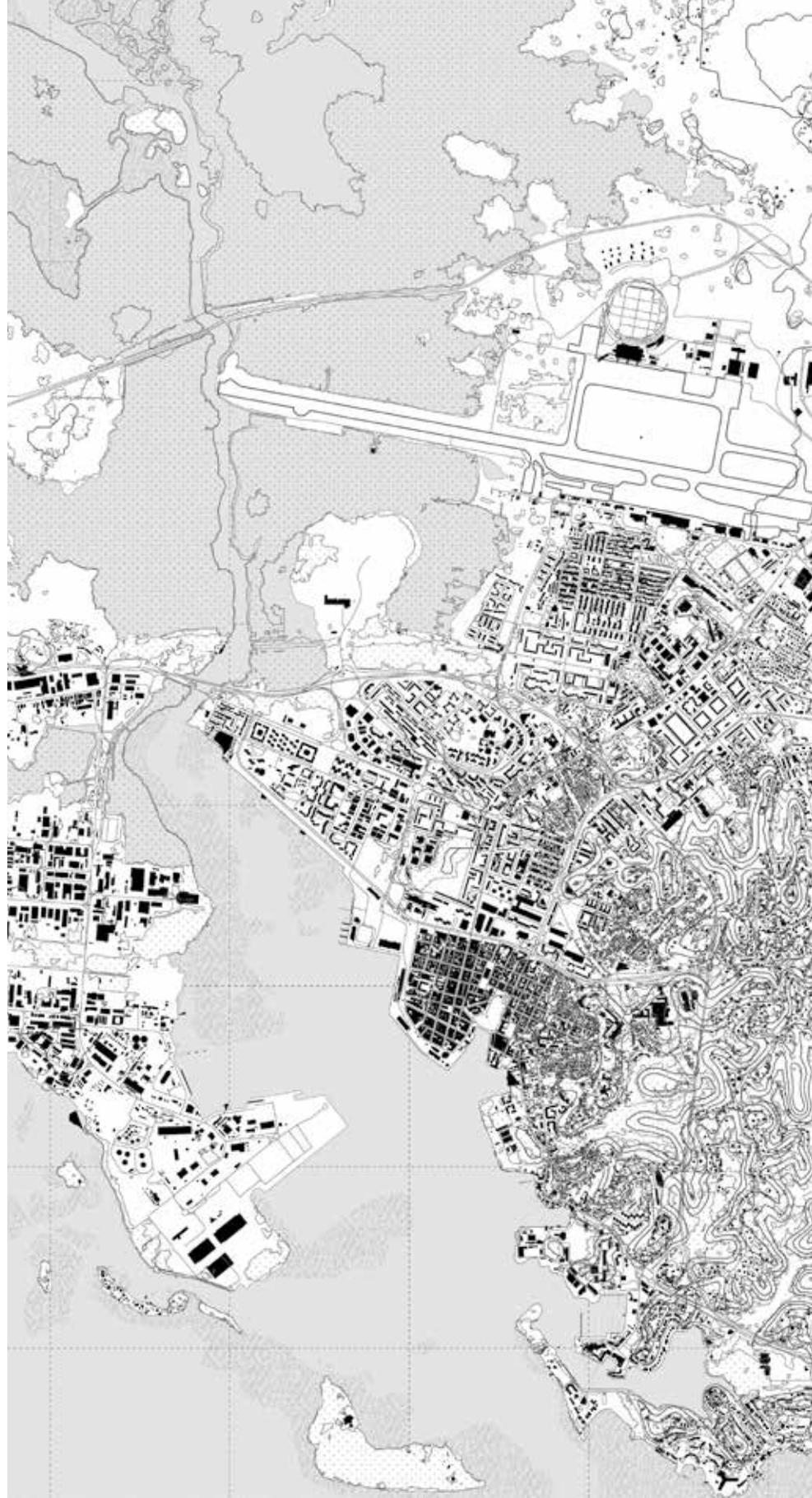


**Cahiers du DSA
d'architecte-urbaniste
2013 - 2014**

**Assemblages et listières
Cap Excellence :
visages d'une métropole
caribéenne**

**Thomas Beillouin
Nizar Bouaynaya
Maxime Raut
Raphaël Zéphir**

**École d'architecture
de la ville & des territoires**
de la métropole



**Assemblages et Lisières
Cap Excellence :
visages d'une métropole caribéenne**

**Thomas Beillouin
Nizar Bouaynaya
Maxime Raut
Raphaël Zéphir**

**Cahiers du DSA
d'architecte-urbaniste
2013 – 2014**

p. 10	Une métropole insulaire : quels enjeux de développement ?
p. 12	Une ville à trois échelles L'île dans l'archipel L'agglomération dans l'île Les villes dans l'agglomération Une métropole, quatre identités Trois socles
p. 38	Les Ensembles Des Abymes à Pointe-à-Pitre Le chapelet littoral Des vallons à Baie-Mahault La traversée Structure
p. 60	Et demain ? Le port de croisières au cœur de la ville Le chapelet littoral : une nouvelle dimension métropolitaine Baie-Mahault : de l'échangeur au bourg de pêche Les Abymes : habiter les franges de l'agglomération La traversée : un isthme métropolitain
p. 100	Horizons





Une métropole insulaire : quels enjeux de développement ?

L'agglomération de Pointe-à-Pitre se situe à la convergence des deux principales îles de Guadeloupe, Basse-Terre et Grande-Terre. Elle remplit le rôle de capitale économique en regroupant plus de 40 % des emplois, sans toutefois en être la préfecture. La commande consiste à définir les enjeux de développement de l'agglomération à l'horizon 2040 ainsi que son rôle à l'échelle de la Guadeloupe et des Antilles. Notre collaboration intervient en préalable au lancement d'un dialogue compétitif ayant pour but l'élaboration d'un schéma de cohérence territoriale (Scot). Notre mission, à caractère prospectif, vise à construire une vision de développement commune aux trois villes de l'agglomération, qui pour l'heure agissent encore de manière cloisonnée. L'étude pourra ainsi alimenter les réflexions et identifier les principaux axes de travail des équipes participant au dialogue compétitif à venir.

Sur le site, différentes dynamiques de développement urbain sont en cours. Celles-ci soulèvent un certain nombre de questions, qui doivent être mis en exergue afin de reconsidérer le rapport entre développement urbain et vision territoriale. Comment développer cette agglomération urbaine aux traits ruraux sur fond de métropolisation ? Quel modèle permettrait d'allier une certaine autonomie de l'île et son ouverture nécessaire sur le monde extérieur ? Quels sont les croisements possibles entre une mondialisation économique exponentielle et les valeurs de ce territoire ?

Nous voyons que ces enjeux portent aussi bien sur une échelle locale que globale. L'avènement d'une modernité mondiale se heurte effectivement aux spécificités des lieux et des milieux dans lesquels elle s'installe. Ce n'est ni par une vision de repli identitaire ou passéiste du

territoire, ni par un contournement ou un effacement de ses caractéristiques intrinsèques, que nous pouvons œuvrer à sa cohérence. Il s'agit, dans ce sens, et d'une manière très signifiante, de s'interroger, par une vision prospective, sur le devenir de cette ville profondément mondialisée dès son origine, qui laisse aujourd'hui apparaître divers aspects conflictuels liés à son échelle, à ses limites territoriales et à ses logiques sectorielles. L'agglomération « Cap Excellence », regroupant aujourd'hui les trois communes de Pointe-à-Pitre, les Abymes et Baie-Mahault, est un exemple flagrant de ce phénomène.

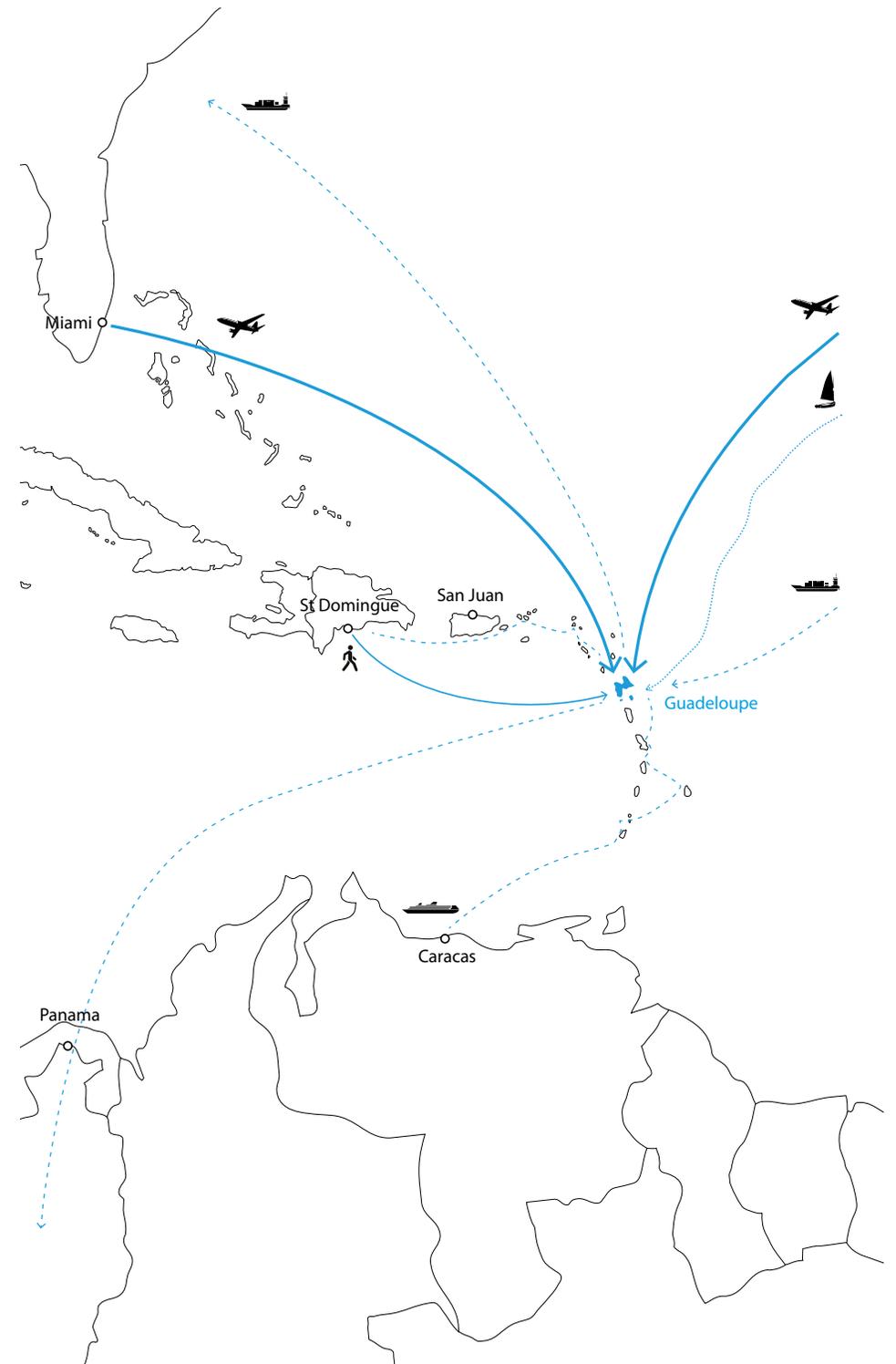
Le caractère très fragmenté de l'agglomération, dû en partie aux caractéristiques géographiques du site, mais aussi à la juxtaposition des différents politiques d'aménagement du territoire, rend sa compréhension malaisée. Les processus de projet en cours, liés à des logiques de secteurs, contribuent à accentuer l'effet de fragmentation. Pour inverser cette tendance, il semble primordial de clarifier la structure de l'agglomération et de faire émerger les points forts de son identité. En identifiant des ensembles urbains cohérents, cette étude vise à réorienter l'ensemble des projets en cours autour d'une vision commune.

Les îles de Guadeloupe et son agglomération centrale s'inscrivent dans une vision mondialisée ; les élus évoquant la notion de « métropole Caraïbes » quant au devenir de Pointe-à-Pitre, s'imaginant une ville porte d'entrée ou de sortie vers l'Europe et les Amériques. Cette vision mondialisée est une constante historique de la Guadeloupe. Elle existe depuis la traite négrière et le commerce triangulaire entre l'Afrique, les Amériques et l'Europe où la Guadeloupe était au centre d'une économie mondialisée. Ces échanges expliquent l'histoire de l'île et se traduisent dans la population, originaire d'Afrique, d'Inde et d'Europe, tout comme dans la constitution de la ville et de son architecture. Pour faire apparaître l'identité de l'agglomération, nous avons cherché à comprendre son rôle selon trois échelles : l'île dans le monde, l'agglomération dans l'île et les villes dans l'agglomération.

UNE VILLE À TROIS ÉCHELLES

L'île dans l'archipel, au cœur d'un système international d'échanges

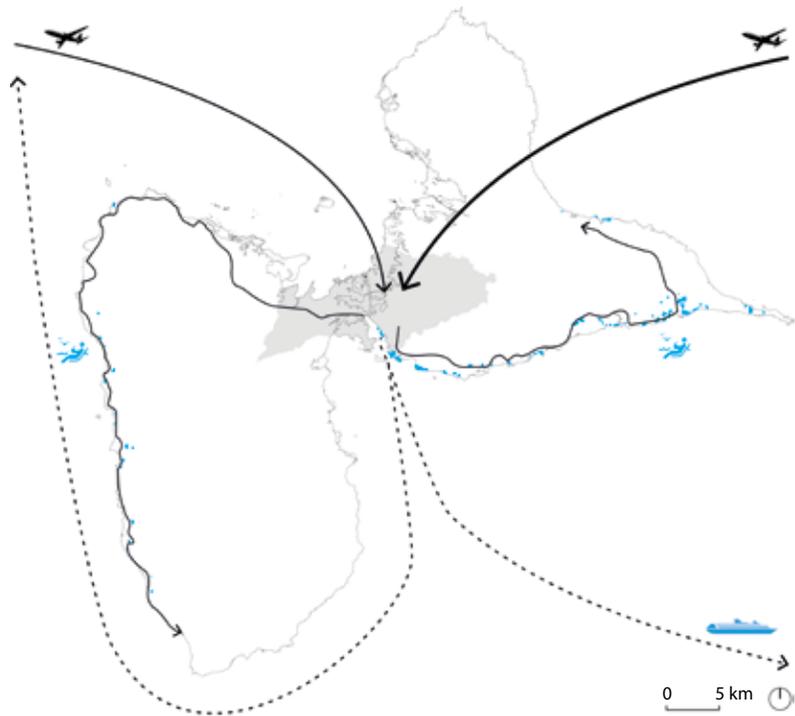
Par sa position géographique, entre l'Amérique du Nord et du Sud et sur un axe de commerce international (le canal de Panama), la Guadeloupe entretient une relation forte avec l'international. Les importantes infrastructures qui équipent l'agglomération de Pointe-à-Pitre (aéroport, port industriel et port de croisières...) lui donnent également un rôle majeur au sein de l'archipel des Antilles. Le caractère mondialisé se retrouve aussi dans les croisières et les connexions à l'international : des trajets pour Miami, l'Europe, l'Amérique du sud et les autres îles de l'archipel sont quotidiennement assurés par avion ou bateau. En raison de son appartenance à la France et à l'Union Européenne, la Guadeloupe est une terre d'immigration en provenance des îles voisines, souvent plus pauvres. Enfin, l'île demeure un important exportateur de sucre et de rhum.



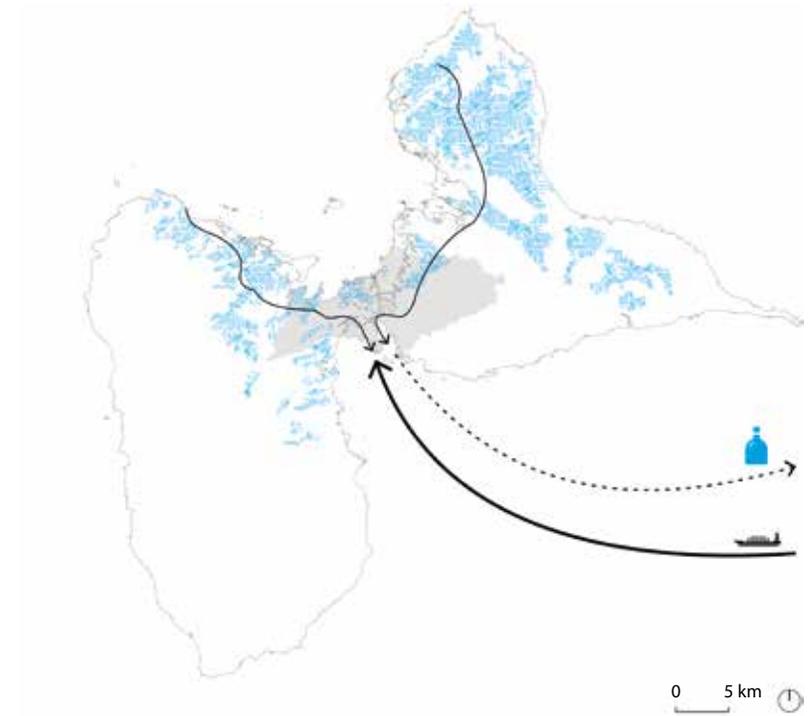
L'agglomération dans l'île : le centre névralgique de la Guadeloupe



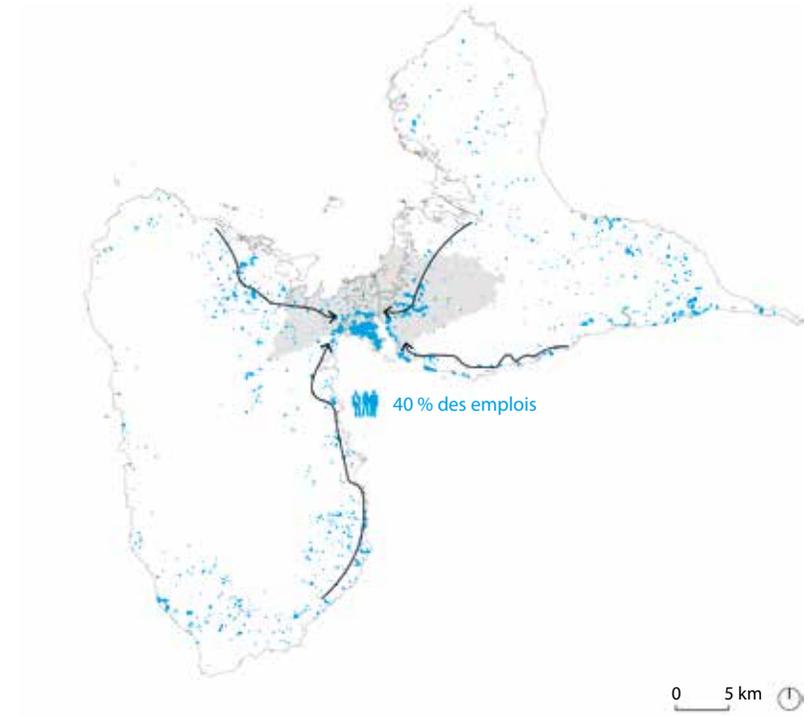
Statut de Pointe-à-Pitre : sous-préfecture et capitale économique.



Tourisme : porte d'entrée de l'ensemble de l'île.



Ressources : au cœur du système d'import-export.



Economie : hyperconcentration des emplois et de l'activité économique.

Les villes dans l'agglomération : typologie des villes de Guadeloupe

L'identité de l'agglomération n'est pas uniquement le résultat du rôle de l'île dans le monde. Elle est aussi en lien avec les autres villes de Guadeloupe. Pour le montrer, nous avons relevé certains éléments qui, par leur récurrence, semblent constitutifs des paysages urbains : mornes, places, églises, cimetières, canaux... Peut-on établir, à partir des différents modes d'association de ces éléments, une classification sommaire des villes guadeloupéennes ?

Nous sommes parvenus à distinguer quatre principales typologies de villes en fonction de leur organisation : la ville coloniale, les bourgs agricoles, les bourgs de pêche et les bourgs devenus villes balnéaires.

- Les bourgs agricoles sont issus d'une imbrication entre ville, nature et champs. On retrouve la présence récurrente d'un canal. Les activités sont disséminées sur l'ensemble du territoire.

- La ville coloniale est une ville de fondation basée sur un tracé en grille. On y retrouve un ensemble de bâtiments institutionnels constituant le front de mer, en lien fort avec les activités portuaires.

- Les villes balnéaires, de type linéaire, s'organisent le long d'une rue principale en dérivation par rapport à la voie rapide faisant le tour de l'île. Les hôtels se concentrent aux entrées de cette voie principale. Cette forme urbaine est très liée à la présence des plages attirant tourisme et activités liées.

- Les villages de pêche sont généralement protégés par une anse. Cette position crée un certain isolement avec une rue principale finie en impasse. L'ensemble des activités se regroupent autour d'un morne où cimetière, église, mairie et place s'articulent.



Places



Cimetières



Eglises



Baie



Canaux



Bâtiments coloniaux



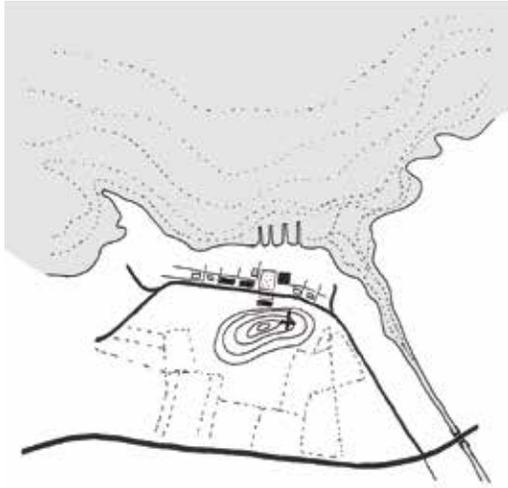
Mornes



Champs



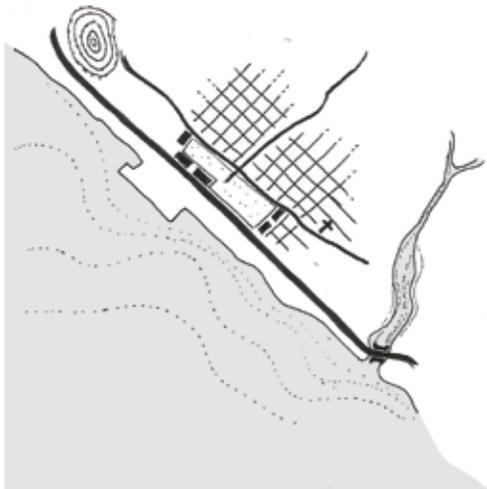
Mangrove



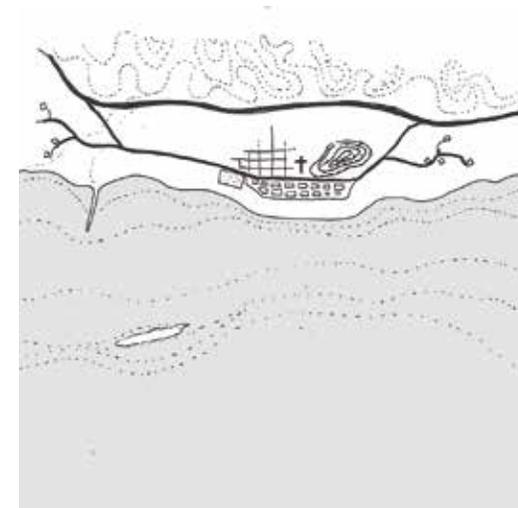
Les villages de pêche



Les bourgs agricoles



Les villes coloniales



Les villes balnéaires

Une métropole, quatre identités

Cette classification peut être rapportée au territoire de Cap Excellence élargi, dans lequel chaque typologie correspond au caractère d'un des bourgs historiques de l'agglomération. À ce titre, nous constatons que le centre historique de Pointe-à-Pitre, avec son tracé orthogonal et sa darse, s'ouvre sur l'Atlantique ; il représente ainsi la ville coloniale, lieu symbolique d'échange avec le monde extérieur. Plus en profondeur, sur Grande-Terre, entre la mangrove et les piémonts des Grands Fonds, le bourg des Abymes joue le rôle de relai entre la ville portuaire de Pointe-à-Pitre au sud et les plaines cannières du nord. Par ses aspects ruraux, il incarne la vie agricole, mais se trouve confronté au paysage contemporain de l'étalement urbain émanant de Pointe-à-Pitre. Le village de pêcheurs de Baie-Mahault, ouvert au nord sur la mer des Caraïbes, évoque une ville apaisée, quelque peu reculée. Enfin, bien qu'elle ne fasse pas partie de la communauté d'agglomération, la ville du Gosier entretient des relations étroites avec elle ; il pourrait s'agir de la partie balnéaire de l'agglomération. Nous constatons, en conséquence, la présence des quatre typologies de villes identifiées en Guadeloupe comme composantes de l'agglomération Cap Excellence.

Ce « quadriptyque » urbain nous interpelle sur les spécificités de chaque noyau urbain. Il constitue une assise intéressante pour le fondement organisationnel de l'agglomération. Le projet s'appuiera donc sur un premier axiome : il s'agit d'utiliser les complémentarités et de renforcer les spécificités de chacune des entités de l'agglomération pour un fonctionnement plus cohérent.

Pointe-à-Pitre : ville coloniale



Les Abymes : bourg agricole



Baie-Mahault : village de pêcheur



Le Gosier : ville balnéaire



Trois socles

Le second axiome s'appuie sur une décomposition de la constitution de la ville suivant trois axes, le socle géographique, les villes de l'époque coloniale et la ville de la sectorisation. En effet, nous pouvons admettre que le passé et le présent de la Guadeloupe, comme pour les autres îles sucrières de la région, attestent délibérément d'un territoire concurrentiel géoéconomique en interdépendance très forte avec l'extérieur. La logique d'exploitation à l'époque de « l'or vert » est, de ce point de vue, emblématique de la ville mondialisée, et présente certaines analogies avec les logiques économiques actuelles. Cependant, au-delà des portées économiques semblables aux deux époques, ce même territoire ne se fabrique plus aujourd'hui de la même manière.

Tout d'abord, il fut la matérialisation spatiale d'une logique linéaire de chaîne de production, étroitement liée à une activité mono-économique disposant d'une dynamique réelle entre agriculture, industrie et commerce extérieur. Cela explique la relation de dépendance d'un bourg agricole tel que celui des Abymes avec la ville coloniale de Pointe-à-Pitre : au nord on cultivait et transformait la canne, au sud on l'exportait et l'on faisait commerce ; entre les deux, un canal avait été construit pour l'acheminement des denrées. Vu sous cet angle productif, l'aménagement du territoire était alors d'une grande clarté, tout étant favorisé par l'armature sociale peu humaine, mais extrêmement hiérarchisée, du modèle plantocratique.

Il y eut ensuite, avec la fin du système de l'esclavage, la ville industrielle, suivie par la ville des grandes infrastructures routières et des grands équipements. Le tourisme, en tant que phénomène mondialisé, a pris également part à la nouvelle configuration territoriale. Ainsi,

certains villages de pêche se sont transformés en villes balnéaires autonomes. L'urbanisation récente, opérée au coup par coup, confère à l'agglomération un aspect fragmenté rendant difficile l'appréhension du territoire.

Dans ce projet d'agglomération, une rencontre devrait être rendue possible entre ces deux logiques, successives dans l'histoire, mais aujourd'hui superposées dans le territoire. Comment articuler les liens nord-sud entre les terres agricoles et la mer avec la logique est-ouest des grandes infrastructures et des enclaves ? A partir d'un socle géographique commun, il est nécessaire de construire cet assemblage.

Socle paysager : géographie et hydrologie

Mer des Caraïbes

Rivière
salée

Les Grands Fonds

Océan atlantique





Les grands fonds, un ensemble de mornes à la végétation tropicale luxuriante.



Zones humides et mangroves, des structures paysagères très présentes.

Strate historique : la ville coloniale

Baie-Mahaut



Les Abymes



Pointe-à-Pitre



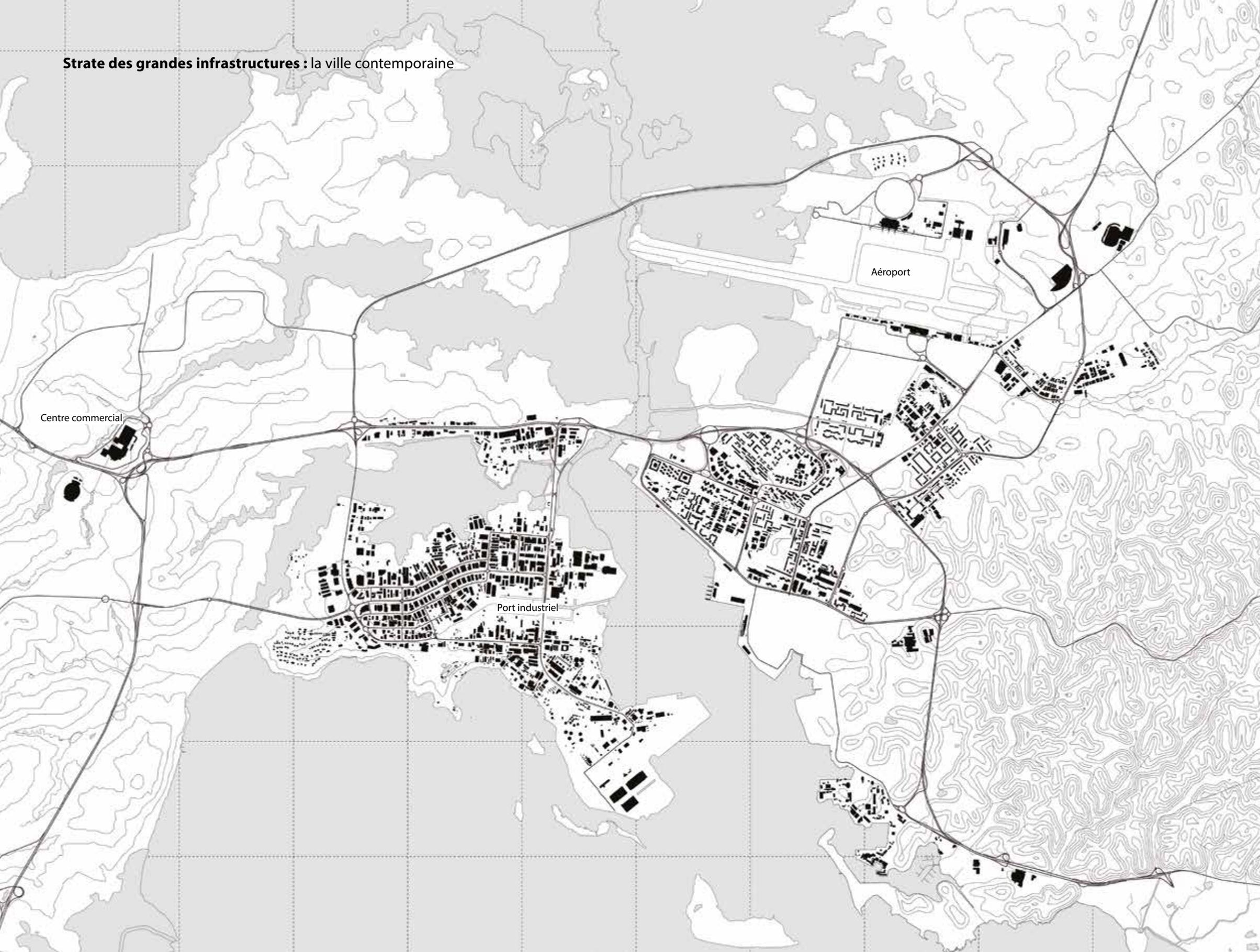


Pointe-à-Pitre, ville coloniale riche d'un important patrimoine architectural.



Les plaines cannières, patrimoine agricole et culturel de l'agglomération.

Strate des grandes infrastructures : la ville contemporaine



Centre commercial

Aéroport

Port industriel



L'île de Jarry, une concentration des activités commerciales et industrielles.



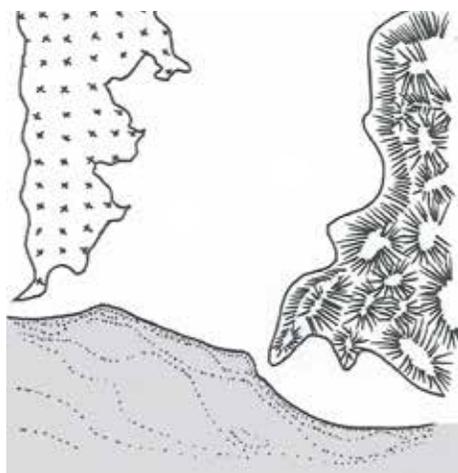
Le vélodrome Amedée Detraux et son parking à Baie-Mahault.

Dans le but de construire cet assemblage, nous croisons les différentes logiques territoriales définies précédemment - le socle paysager, la ville coloniale et la ville sectorisée - pour déterminer quatre ensembles : de Pointe-à-Pitre aux Abymes, de Baie-Mahault aux plaines agricoles, la liaison autoroutière est/ouest et le chapelet littoral. Ces ensembles comprennent une série d'éléments urbains qui forment un tout. Chacun de ces ensembles correspond à une logique urbaine caractéristique de l'agglomération complétant les logiques identitaires des bourgs historiques.

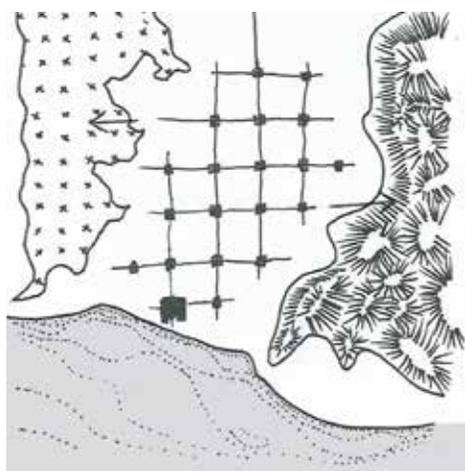
LES ENSEMBLES

Des Abymes à Pointe-à-Pitre





L'axe historique Pointe-à-Pitre / Les Abymes, anciennement lié à l'acheminement des marchandises jusqu'au port, a donné naissance à un continuum urbain formé de plusieurs centralités (Pointe-à-Pitre centre, quartier du Raizet, bourg des Abymes). Aujourd'hui, l'axe historique est doublé d'une infrastructure autoroutière ; les deux tracés ne se superposent pas, de sorte que leurs rôles respectifs sont ambigus. Le tramway, tel qu'il est actuellement projeté, devrait circuler selon un troisième tracé. La confusion de ces trois tracés contribue à un manque de lisibilité de l'espace urbain, ainsi qu'à une fragmentation toujours plus grande de la ville en secteurs. Le tracé d'un tram doit jouer le rôle de levier pour réorganiser la ville autour des projets futurs : c'est un moyen de repolariser les quartiers.



Aux extrémités de ce tracé, Pointe-à-Pitre centre et le bourg des Abymes constituent des enjeux majeurs de projet. Les Abymes, ville éclatée, ne dispose pas d'une centralité forte : son statut de bourg agricole, l'enclave de l'aéroport ainsi que la topographie contribuent à cet éclatement. Quel rôle doit donc jouer le bourg au sein de l'agglomération et face aux terres agricoles ? Pointe-à-Pitre, quant à elle, est clairement identifiée comme étant la ville ouverte sur le monde ; pourtant, les installations portuaires bloquent tout accès et toute vue sur la mer. Une intervention sur le terminal de croisières et sur les gares routières et maritimes pourrait renforcer son rôle d'interface entre l'île et l'archipel des Antilles, et ainsi permettre la reconquête du centre-ville.

Le chapelet littoral



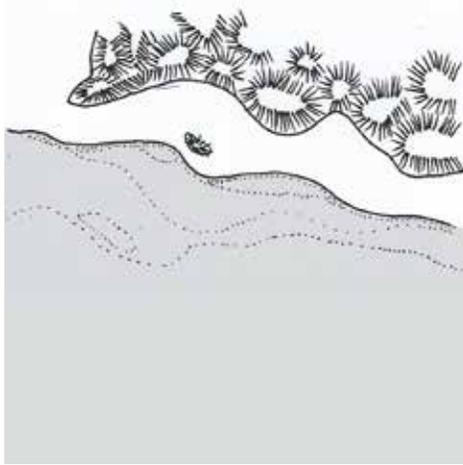
Lauricisque

Pointe-à-Pitre

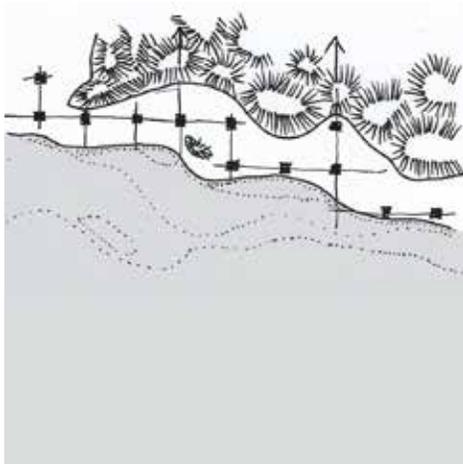
Carénage

Marina

Le Gosier



Le dernier ensemble peut être identifié comme la figure du littoral pointois. Actuellement, il s'agit d'une succession de fragments : le port de pêche, la promenade, le terminal de croisières, la place de la Victoire, le quartier de Carénage, la marina, l'université et le fort constituent, de fait, un ensemble de lieux emblématiques de la ville et de son activité. Pour autant, ces fragments sont dissociés et fonctionnent comme autant d'enclaves. Un certain nombre de liens doivent être créés entre ces fragments, mais il est indispensable de penser également le littoral en lien avec l'épaisseur de la ville. Un travail dans les tissus urbains doit donc être effectué afin de renforcer les perméabilités entre les quartiers de l'intérieur et le littoral.



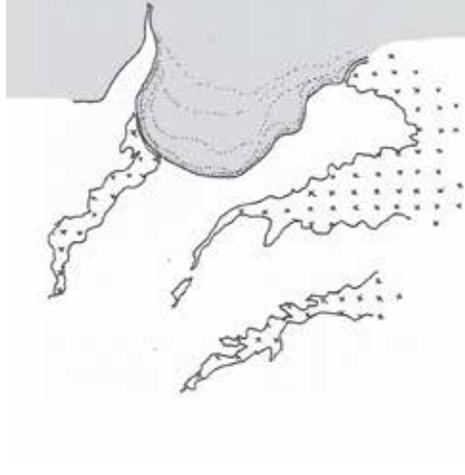
Des vallons à Baie-Mahault

Baie-Mahault

Centre commercial

ZA Moudong





L'axe historique liant Baie-Mahault et les vallons agricoles de Lamentin constitue le deuxième ensemble. Au nord, le bourg historique semble relativement isolé, car son accès s'effectue principalement par une voie en cul-de-sac. Au sud, dans les vallons, on assiste à une réduction des terres agricoles liée à l'accroissement des quartiers pavillonnaires. Entre ces deux directions, la ville se rattache à l'échelle des grandes infrastructures par un centre commercial très attractif.



Une première piste de réflexion consiste à questionner les modalités de développement du tourisme à Baie-Mahault : comment accueillir cette activité tout en préservant les qualités du site liées à son isolement, à son caractère plutôt secret ? Une deuxième piste de réflexion concerne le centre commercial : peut-on envisager son évolution vers une centralité plus urbaine de part sa position à une convergence autoroutière, notamment avec l'arrivée de la deuxième ligne du tram dont il sera le terminus ?

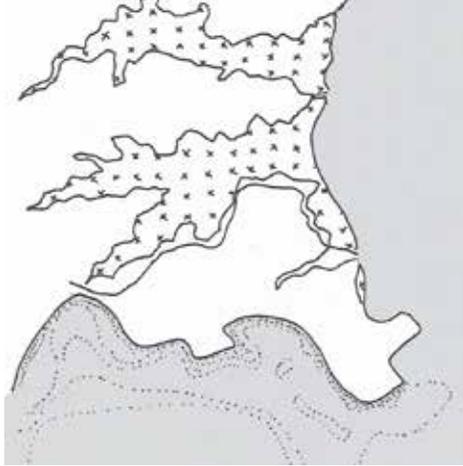
La traversée

Centre commercial

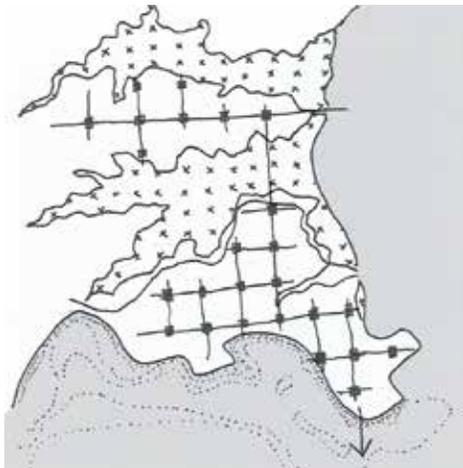
Pointe-à-Pitre

ZA de l'île Jarry





La traversée de la rivière salée se trouve aujourd'hui entre la ville de Pointe-à-Pitre et la zone d'activité de Jarry, véritable centre économique à l'échelle de la Guadeloupe, constituant une ville-enclave construite artificiellement sur la mangrove. Quelle continuité urbaine peut-on imaginer entre ces formes d'urbanisation? Quel rapport doit entretenir cette traversée et l'urbanisation qui s'ensuit avec la mangrove?



Une autre problématique est l'île Jarry. Reliée par trois ponts à la route principale, elle regroupe les principales activités industrielles autour du port de marchandises, mais aussi les boîtes commerciales plus classiques dans une zone d'activités relativement mixte. La deuxième ligne du tram empruntera la voie centrale de l'île; comment en tirer profit pour favoriser les mutations et renforcer la mixité fonctionnelle? Peut-on créer une autre échelle d'espaces publics que celle liée au tout-voiture, et ainsi redonner place au piéton? L'île étant sous d'importants risques de catastrophes (tsunami, inondation, explosions,...), peut-on imaginer une évolution face à ces risques? Enfin, la mangrove et le bras d'eau qui traverse l'île ne pourraient-ils pas jouer un rôle principal face à ces évolutions?

Structure

Baie-Mahault

La traversée

Les Abymes

Le port
de croisières

Quartier de la marina



Au sein de ces ensembles, les projets ponctuels, à usage local ou de petite envergure ont des incidences sur l'échelle globale de l'agglomération. Ils influent sur l'image de la ville et sur les relations entre ces différentes parties. En conséquences, la structuration de ces ensembles entre en résonance avec l'aspect mondialisé de la ville.

D'autre part, il est nécessaire d'orienter les grands projets (agrandissement du port, reconfiguration du terminal de croisière, création du tramway) de manière à en faire des leviers de mutation qui auront des répercussions sur ces ensembles aidant à leur caractérisation.

L'association des quatre ensembles dessine la structure générale de l'agglomération de Pointe-à-Pitre. Par endroits, les logiques de plusieurs ensembles se croisent, nécessitant une intervention tenant compte de chacune de ces logiques. Cinq points cruciaux pour un développement d'agglomération sont ainsi identifiés : l'entrée de ville de Baie-Mahault, la traversée de la rivière salée, le nœud multimodal de Pointe-à-Pitre, la marina et le développement urbain au nord des Abymes.

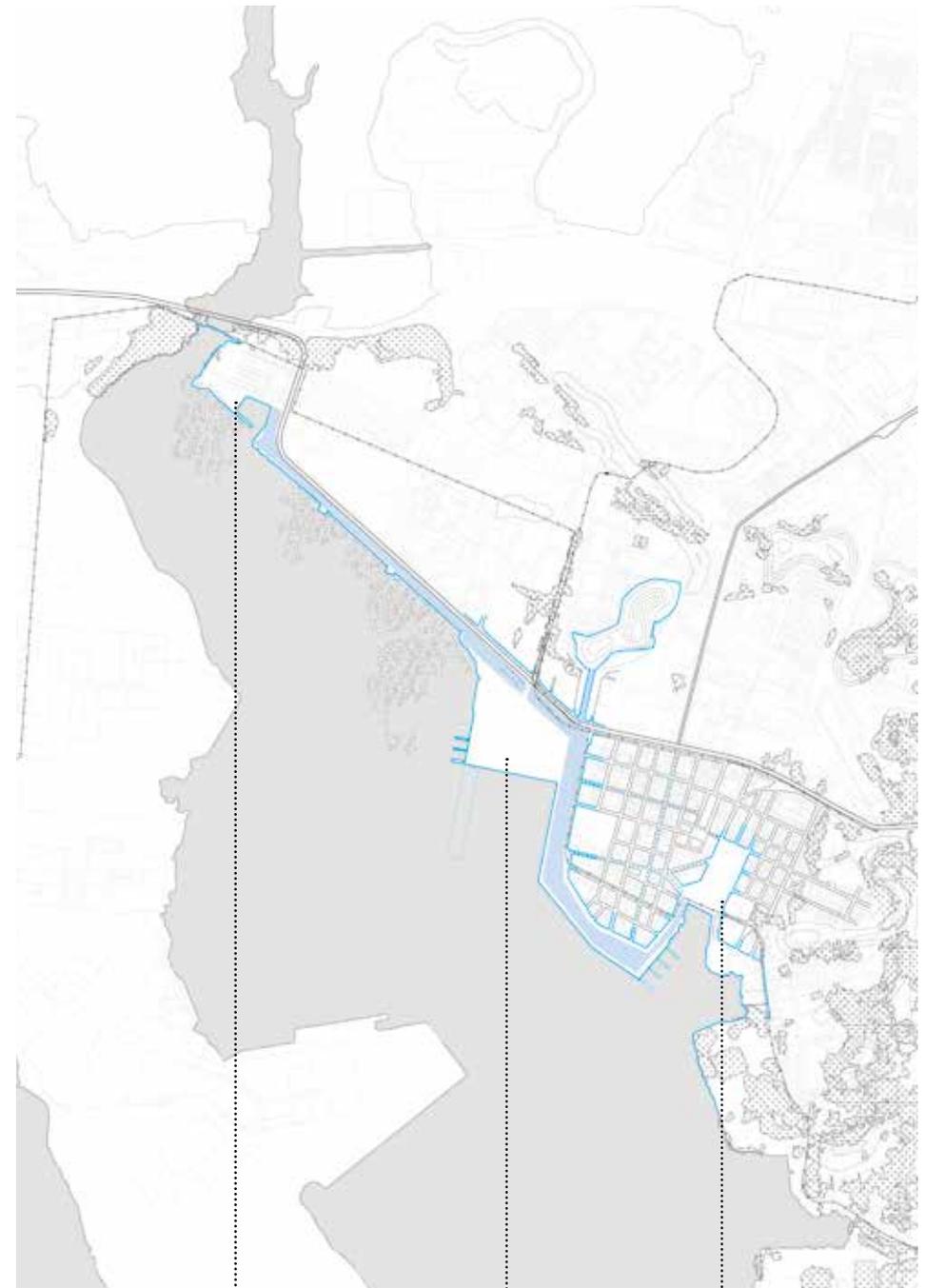
ET DEMAIN ?

Le port de croisières au cœur de la ville

Le port de croisières, jouxtant le centre-ville de Pointe-à-Pitre, est un atout économique de premier ordre pour l'agglomération, puisqu'il y fait transiter un très grand nombre de touristes. Cependant, malgré son patrimoine important, la ville souffre d'une image négative peu propice à attirer et faire rester ces touristes sur place. En définitive, les retombées de cette activité bénéficient peu au développement de la ville. Comment faire en sorte que le port ne soit pas uniquement un point de passage et utiliser son activité pour favoriser la visite de Pointe-à-Pitre ?

Ce lieu stratégique sera sous peu un lieu de croisement pour différents publics : habitants, usagers du tramway, de la gare routière et de la gare maritime pour les liaisons régionales, et touristes issus des paquebots. Le projet doit être mené en partenariat étroit avec le Port Autonome des Caraïbes, qui contrôle la majeure partie des quais. Aujourd'hui, ces quais sont inaccessibles depuis le centre-ville et constituent un obstacle aux relations avec la mer. Il s'agit donc de trouver des modalités de contrôle pour l'activité de croisière qui ne verrouillent pas entièrement l'accès au quai : terminal surélevé sur pilotis, regroupement des zones sécurisées... Cela permettra l'aménagement d'un espace public plus fluide, à même de dynamiser le commerce du centre-ville.

Le projet, conçu comme un parc intégrant les activités portuaires, articule la promenade du littoral de Lauricisque, les quais et la place de la Victoire. De plus, il recrée une relation privilégiée entre la ville et le morne où se trouve son cimetière, élément typique des villes de Guadeloupe.

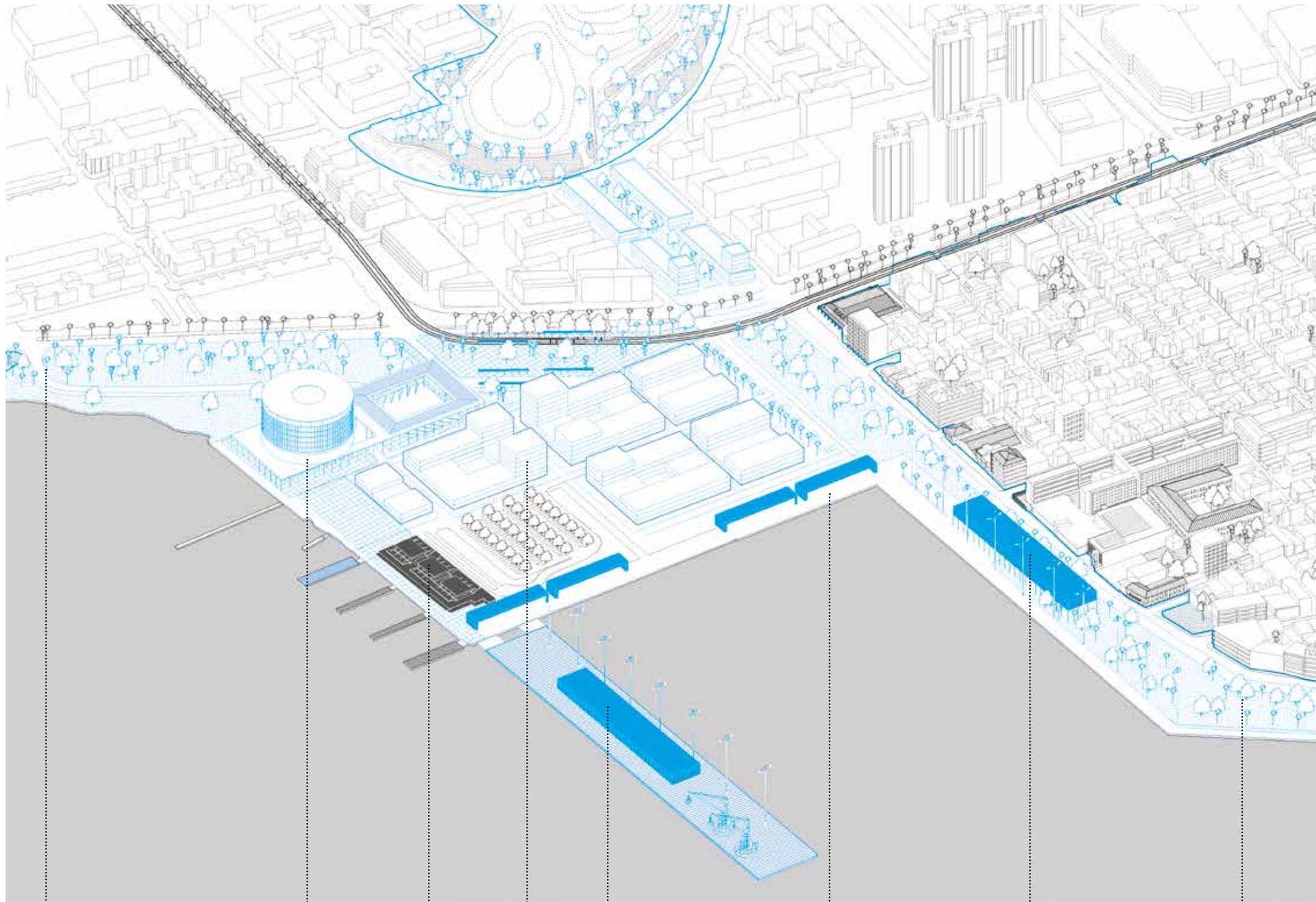


Port de Lauricisque

Quartier du port Caraïbes

Place de la Victoire





Promenade de Lauricisque

Pôle d'échange multimodal

Gare maritime

Nouveau quartier

Nouveau terminal

Emprise activité portuaire

Surélévation du terminal croisière

Parc des quais



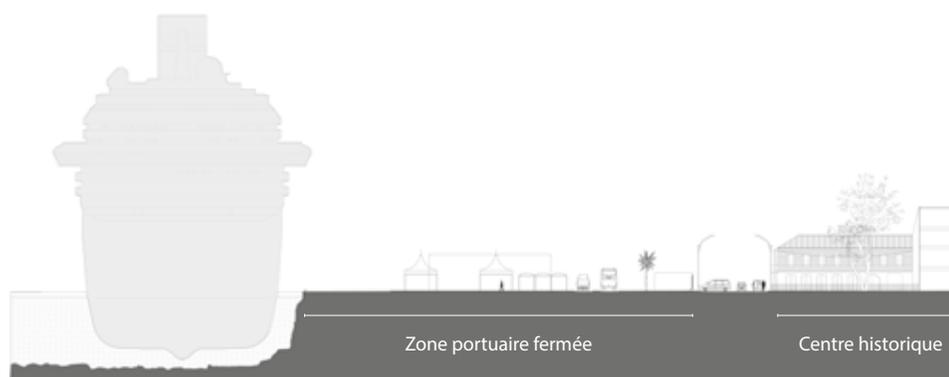
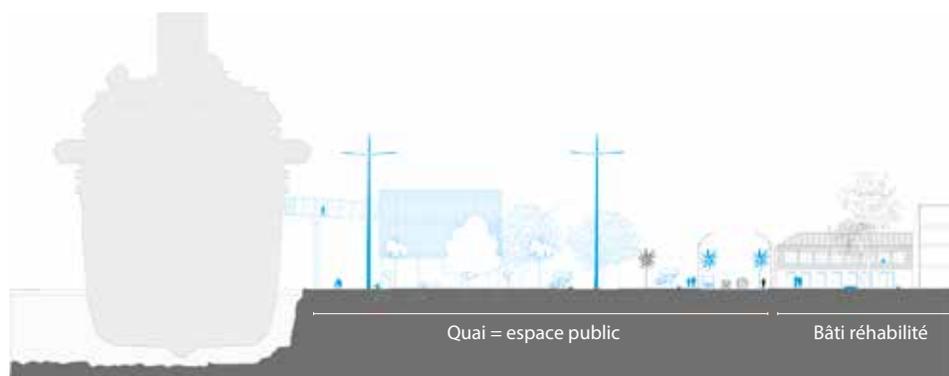
L'aménagement des quais enclenche des mutations sur le tissu du centre historique.



L'aménagement s'étire jusque la place de la Victoire.



Les quais sont libres, le terminal surélevé cadre sur la chaîne de montagnes à l'horizon.



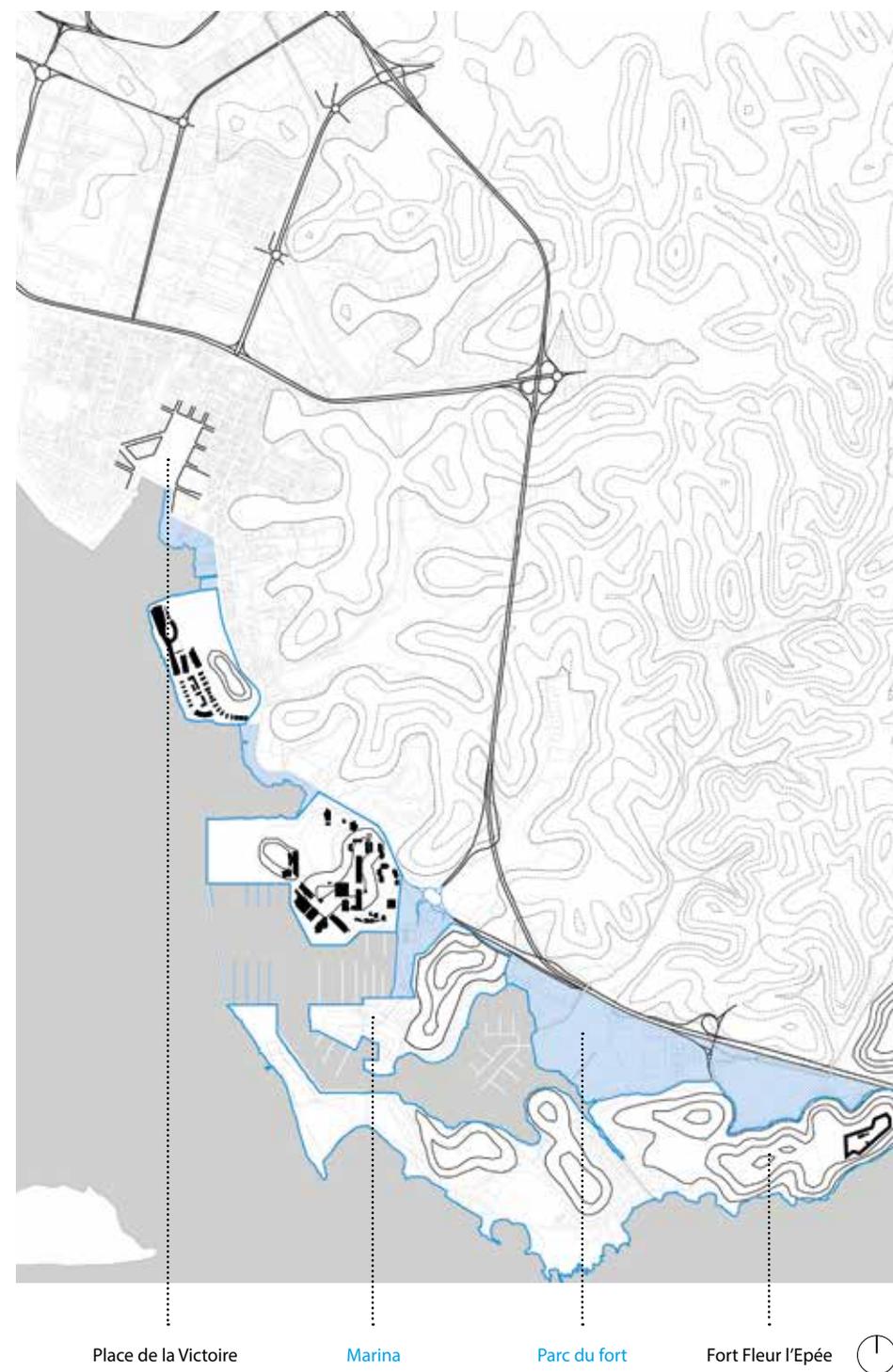
Grâce à la surélévation du terminal l'espace du quai redevient le sol de la ville.

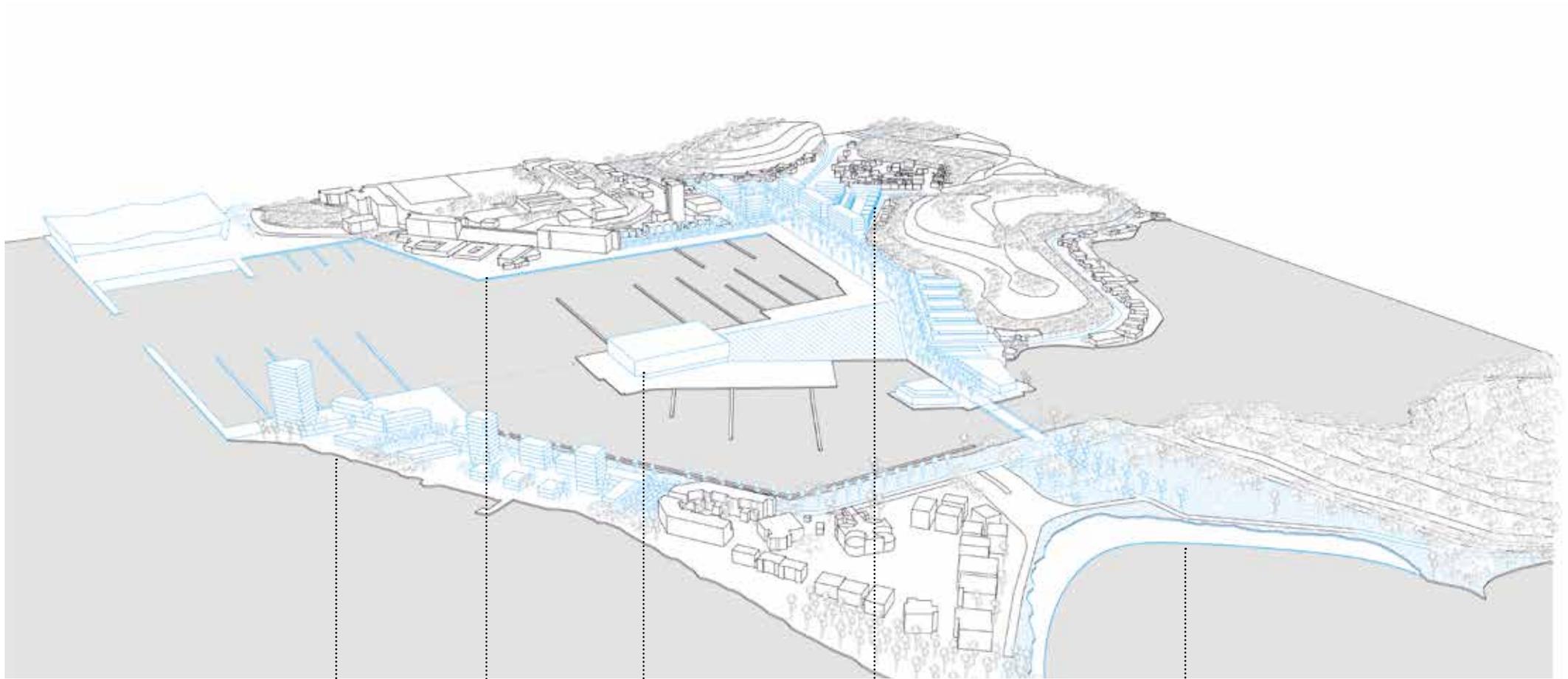
Le chapelet littoral : une nouvelle dimension métropolitaine

Le quartier de la marina fait partie du chapelet littoral. Articulation entre l'agglomération et la côte touristique qui débute au Gosier, lieu d'arrivée de la Route du rhum, il y a là un enjeu économique majeur pour l'île. Pourtant, la marina est enclavée et invisible depuis la route côtière. Le relief découpé qui l'enserme a favorisé l'implantation anarchique d'hôtels et de résidences qui nuisent à la lecture du site. L'espace portuaire est paradoxalement très plein et très sous-exploité : le piéton ne jouit pas de véritables lieux de déambulation, les commerces ouvrent sur des nappes de parkings et la côte est fortement privatisée. Pour la rendre plus attractive, il est indispensable de remettre en lien la marina avec le centre-ville et le chapelet littoral.

Ce dernier est constitué d'une alternance de fragments urbains avancés sur la mer et de darses qui, à l'inverse, rentrent dans les terres. Le projet consiste à distinguer, qualifier et renforcer les caractéristiques de ces avancées et de ces darses : port de croisière, centre-ville colonial, place de la Victoire, Memorial Act ... Les avancées sur la mer sont le siège privilégié d'édifices symboliques, souvent monumentaux, dont l'implantation joue avec la topographie des mornes, comme l'université en promontoire sur la mer ou le fort Fleur d'épée.

La création d'un grand équipement public au centre de la marina, entouré par les mornes, pourrait renouveler l'image de la marina. L'aménagement d'un parc autour de la dernière darse, menant de la marina au Fort, permettrait de prolonger la séquence du chapelet littoral. Enfin, il est indispensable de construire le parcours depuis la route côtière en provenance de la place de la Victoire jusqu'à la plage publique située sur la langue de terre qui ferme la darse. Celui-ci doit être rythmé par des pleins et des vides plus consistants : bâti affirmé, gradins, quais et espaces publics généreux. En traversant la marina et en aboutissant sur l'horizon de l'océan Atlantique, ce parcours offrirait une sensation d'ouverture sur l'horizon.





Hôtellerie

Université

Aquarium

Restructuration
accès marina

Plage publique



La marina est remise en scène et consitue un écrin pour l'aquarium situé au centre.



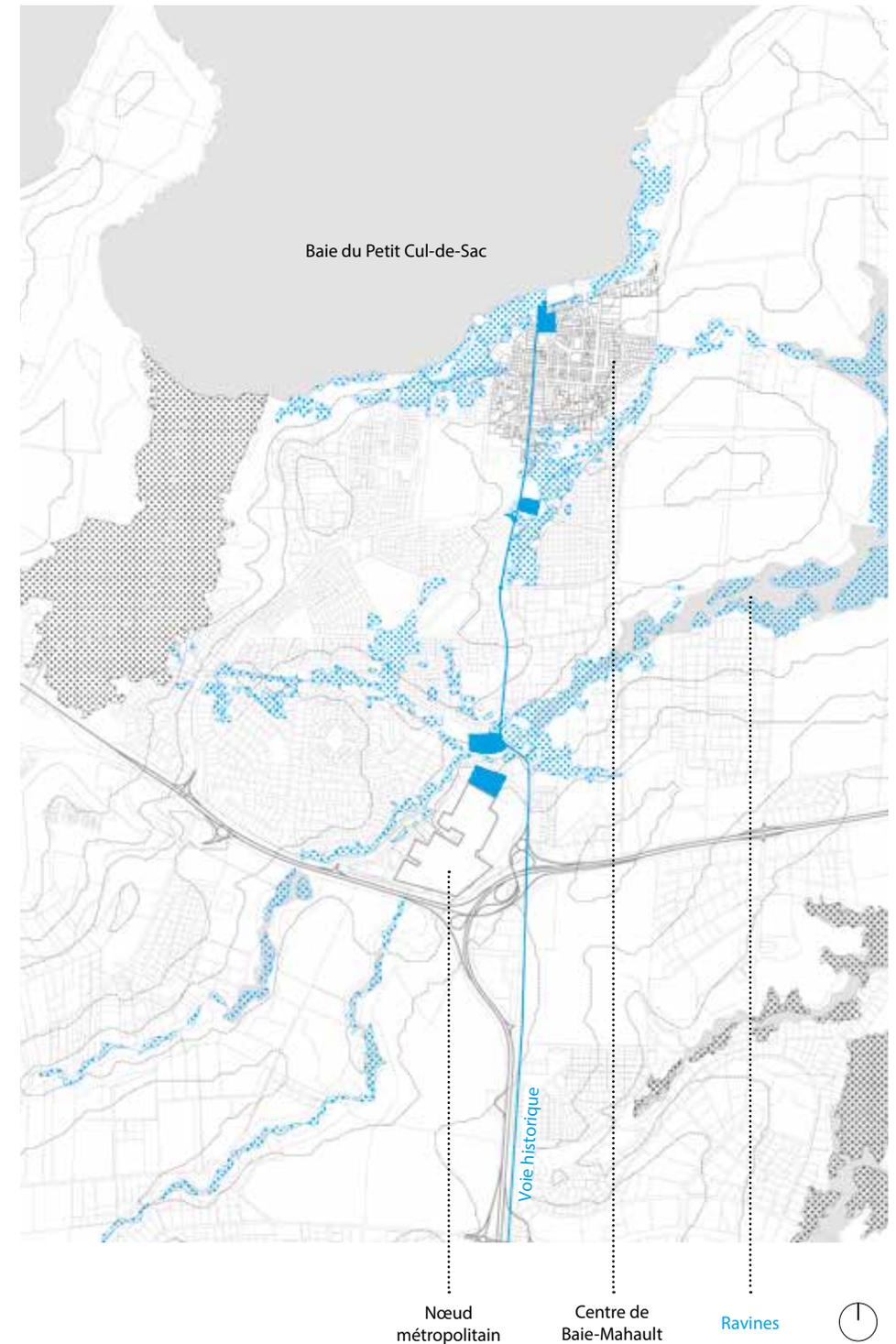
Depuis la base nautique, le parc permet d'accéder au fort Fleur d'épée.

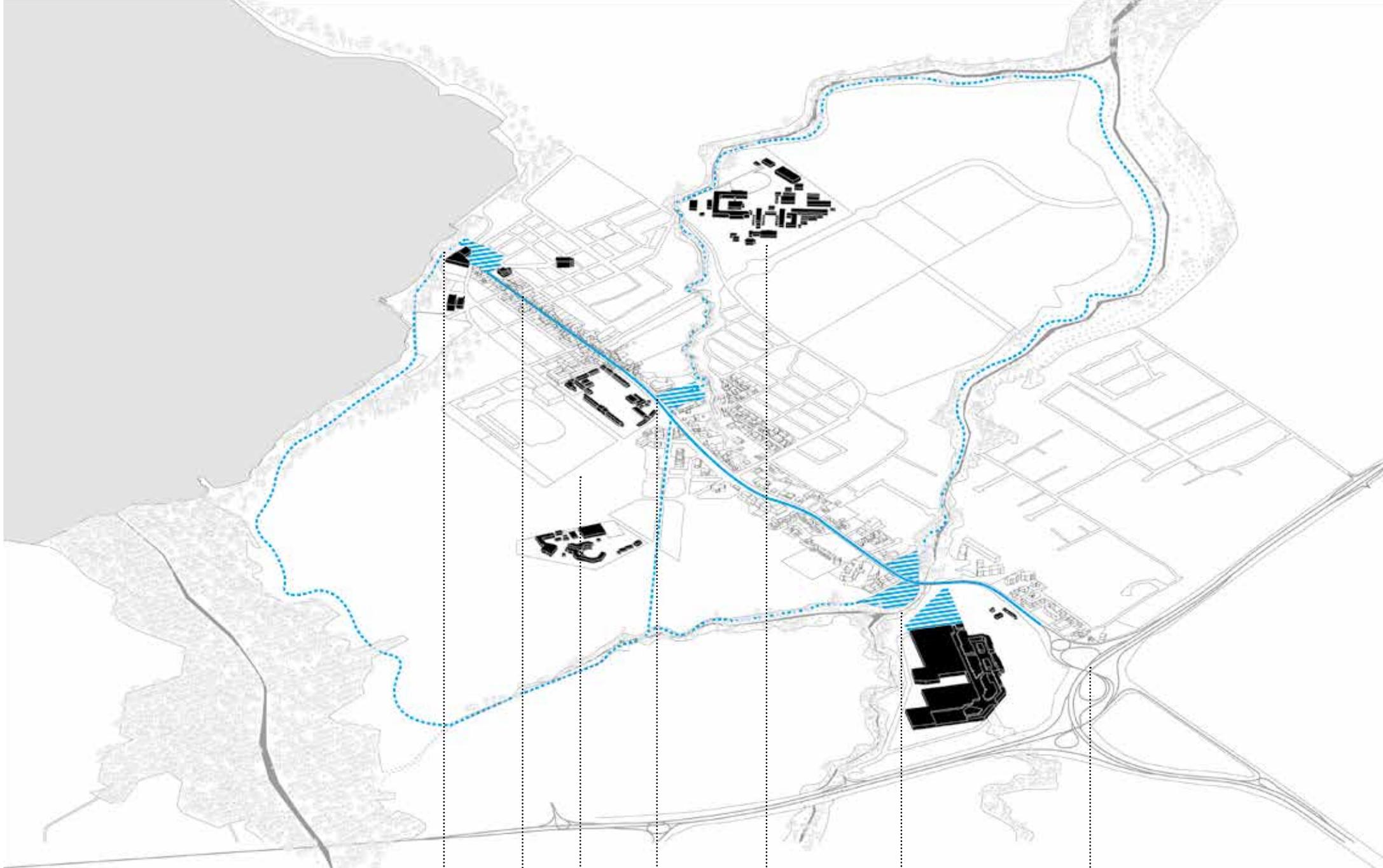
Baie-Mahault : de l'échangeur au bourg de pêche

La ville de Baie-Mahault se caractérise par une tension entre deux échelles. Avec son accès aux infrastructures lourdes (échangeur routier, future tramway) et son centre commercial au sud, elle est reliée à l'échelle métropolitaine. Son centre-bourg, tourné au nord vers la mer des Caraïbes, est constitué d'un tissu urbain beaucoup plus fin et a un caractère presque secret. Ces deux polarités sont mises en relation par une route ancienne qui aboutit en cul-de-sac sur la place principale. Il semble nécessaire de travailler non seulement sur un équilibre entre ces deux échelles, mais aussi sur les espaces de transition qui permettent de passer de l'une à l'autre.

En premier lieu, le projet propose de révéler le changement d'échelle qui s'opère depuis l'autoroute jusqu'au bourg. Le passage d'un type de tissu urbain à l'autre est marqué par des coupures vertes : plusieurs ravines à la végétation luxuriante pénètrent au cœur de la ville. Pourtant, leur présence y est peu lisible. Des espaces publics sont donc aménagés aux croisements entre la route ancienne et les ravines ; des accès à celles-ci sont créés et des chemins y sont tracés pour donner une valeur d'usage à ces fragments de nature : lieux de promenade, liens entre les quartiers et les équipements.

En outre, de nouveaux programmes sont associés à ces croisements. Le centre commercial est doté d'une nouvelle façade urbaine ; il fait à présent face au nouveau technopôle qui marque l'entrée dans Baie-Mahault. Dans les tissus précédant le bourg ancien, des commerces de proximité sont insérés, en lien avec les équipements existants (école, collège, lycée). Enfin, dans le bourg colonial, le rapport de la ville avec son littoral est amélioré : réaménagement de la place principale pour valoriser sa situation en balcon sur la mer, création d'hébergements discrets pour offrir une alternative au tourisme de masse.





Hôtellerie
Restauration

Bourg
ancien

Ecole
Collège

Logements
Commerces

Lycée

Technopôle
Extension centre commercial

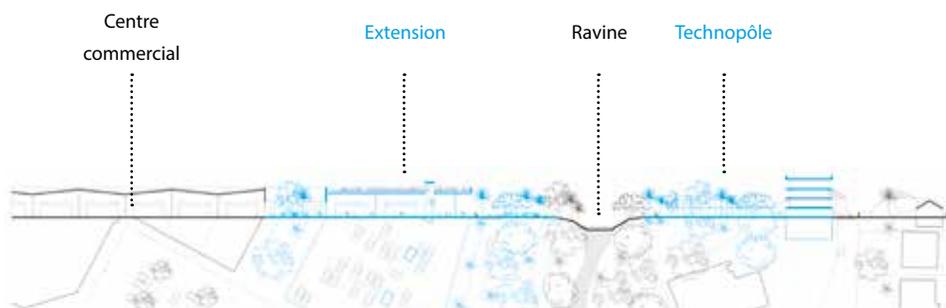
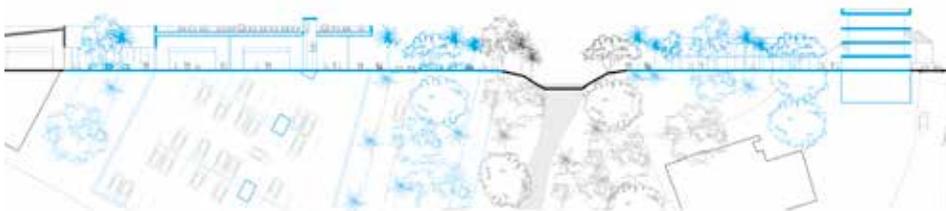
Nœud
métropolitain



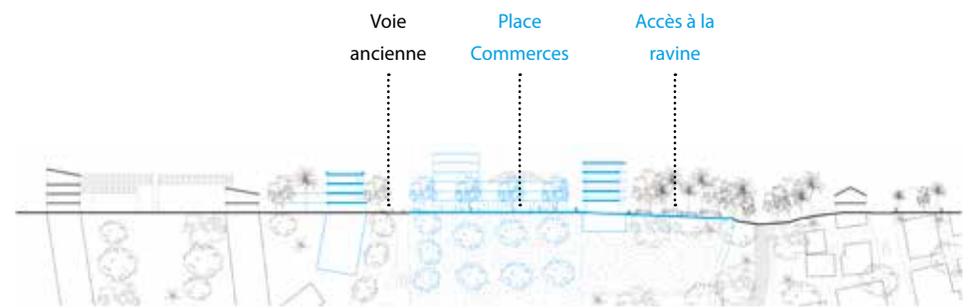
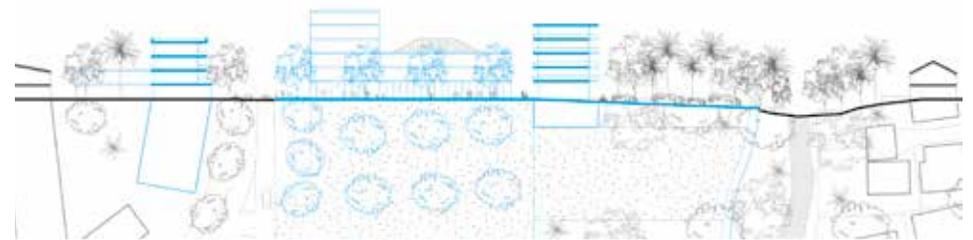
La façade urbaine du centre commercial et le technopôle s'ouvrent sur la ravine.



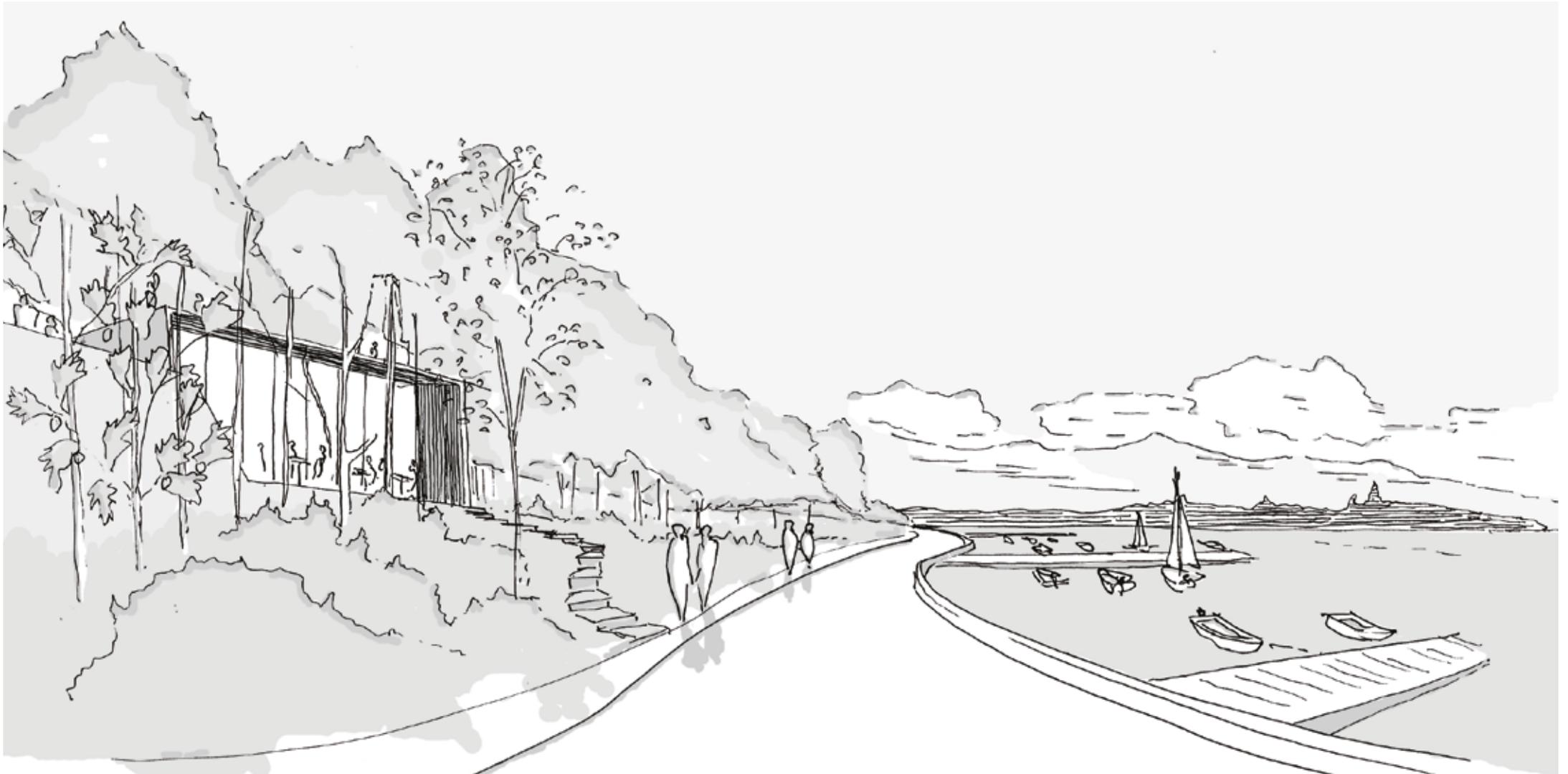
La ravine devient support des mobilités quotidiennes et connecte les quartiers entre eux.



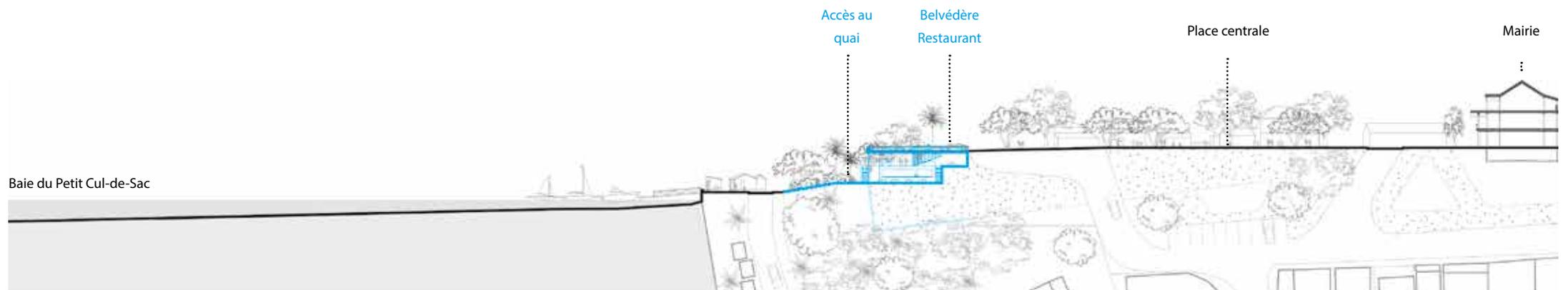
Les aménagements autour de la ravine structurent l'entrée de Baie Mahaut.



Une place donne accès à la ravine et articule les parcours entre les équipements scolaires.



Le restaurant est entrevu à travers le filtre de la végétation et s'ouvre sur la baie.



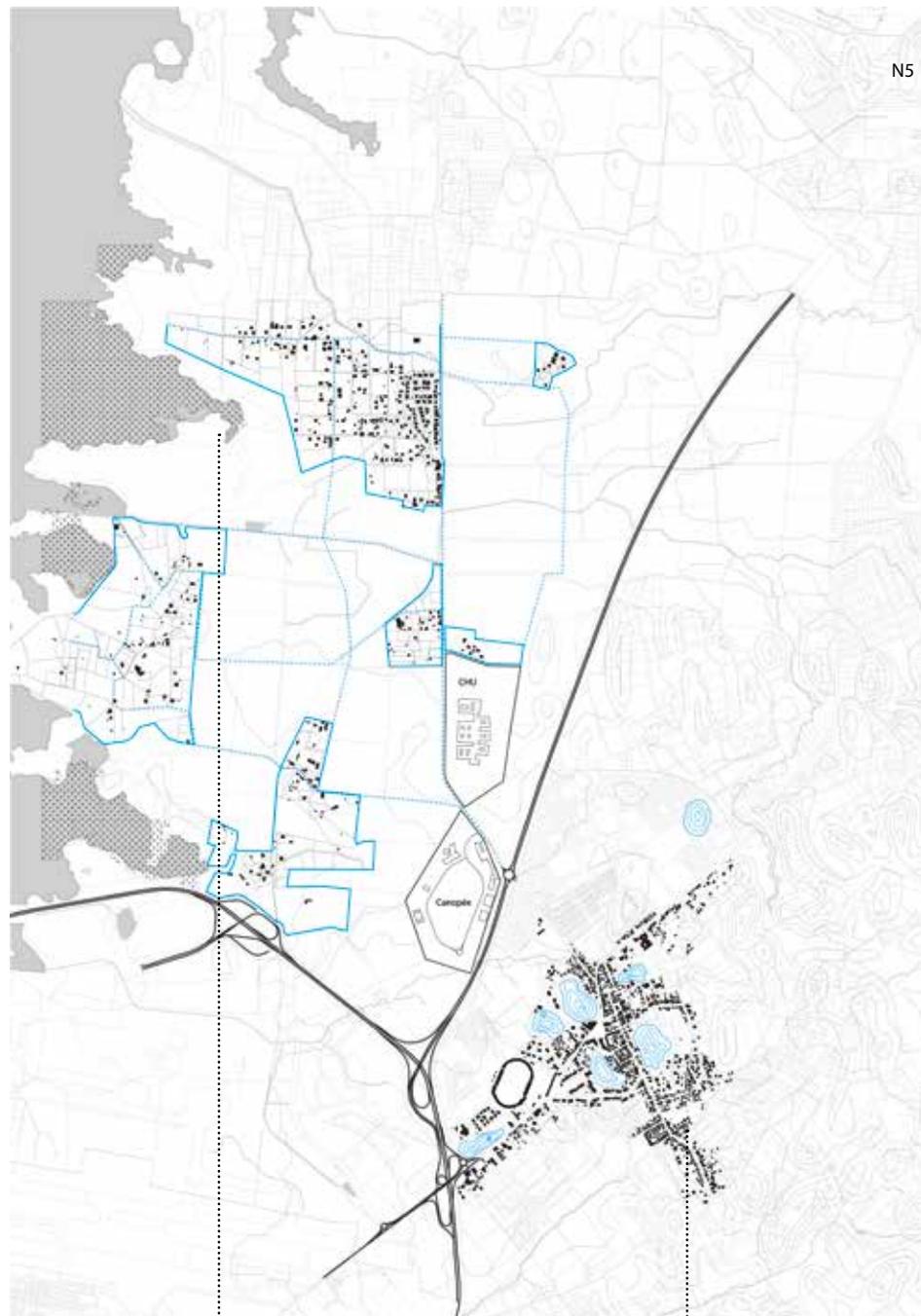
Aménagement d'un belvédère dans le prolongement de la place et d'un accès au quai.

Les Abymes : habiter les franges de l'agglomération

La commune des Abymes, à l'extrémité de l'axe historique menant à Pointe-à-Pitre, est aujourd'hui très éclatée. Les plaines agricoles qui l'avoisinent subissent une dynamique d'extension urbaine forte en direction du nord : réalisation de zones d'activités en plein champs, construction du nouveau C.H.U. (5 000 employés), arrivée imminente du tramway, menacent l'intégrité de ce paysage. Ces projets étant déjà actés, comment anticiper sur la demande en logements à laquelle la ville doit faire face tout en renforçant les structures urbaines existantes ?

On distingue, de part et d'autre de la voie rapide, deux types d'implantations urbaines bien contrastées. À l'est, le bourg ancien des Abymes prend place entre les mornes épars à la limite des Grands Fonds. Les rues qui serpentent entre eux forment la structure d'un habitat relativement dense, au pied des mornes qui émergent ; il s'agit d'un archipel de mornes enserrés dans le tissu urbain. À l'ouest, au contraire, il s'agit d'un réseau de petits hameaux disséminés dans les champs, que vient limiter la mangrove.

Pour conforter ce paysage caractéristique, le projet prévoit dans le bourg une densification au pied des mornes par un repérage des parcelles vides ; le sommet des mornes doit quant à lui être valorisé et rendu accessible dès que possible. À l'ouest, la création de nouveaux logements doit se faire en cherchant à renforcer les hameaux existants, en utilisant les voiries déjà en place et en préservant des « clairières » de terrains agricoles. Le découpage parcellaire tient compte des structures paysagères telles que les haies, les bosquets d'arbres et les petits terrains permettant la pratique de cultures vivrières. L'association de ces éléments constitue la lisère entre hameaux et terres agricoles, entre hameaux et zones humides précédant la mangrove.



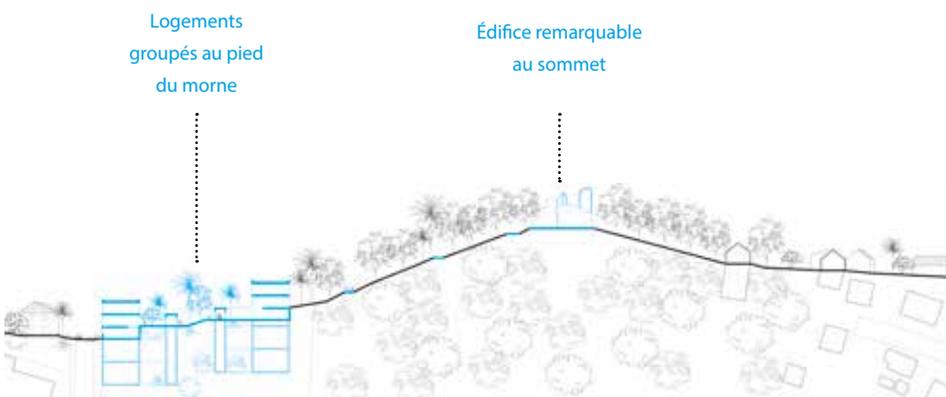
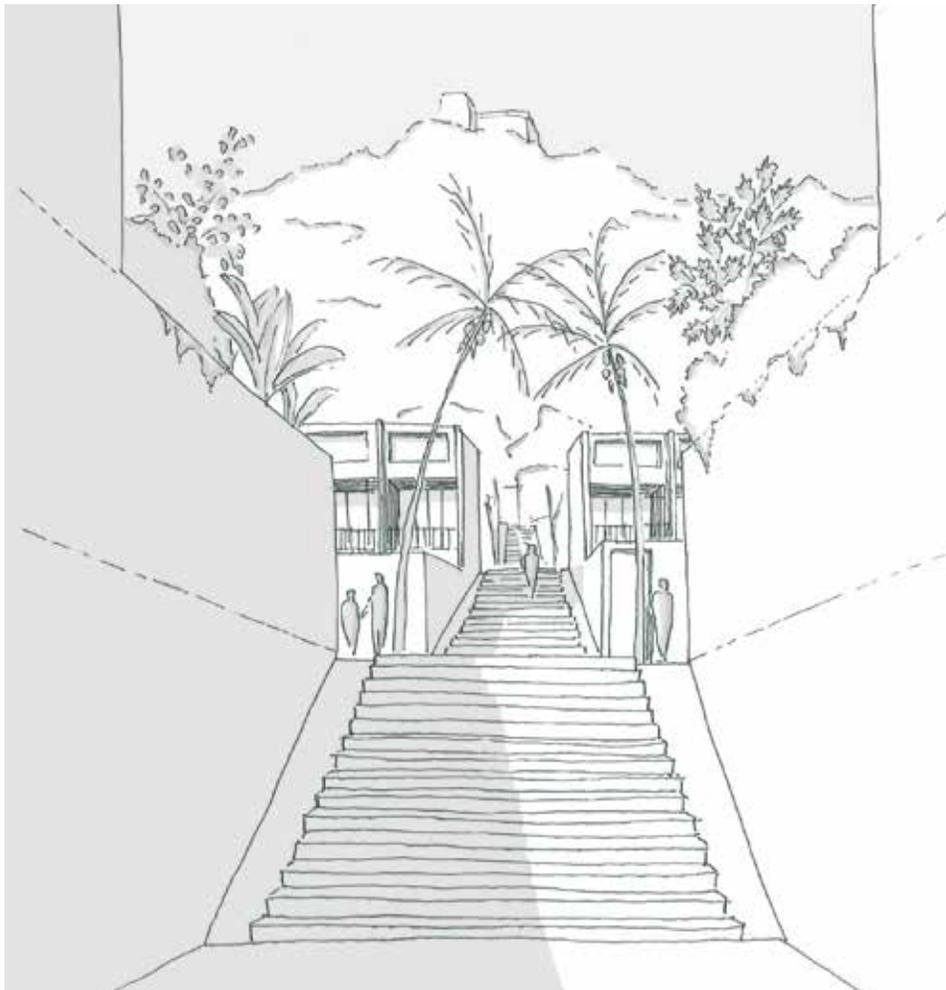
Un archipel de hameaux dans les champs

Densification des structures urbaines existantes

Un archipel de mornes dans un tissu dense

Préservation et densification en pied



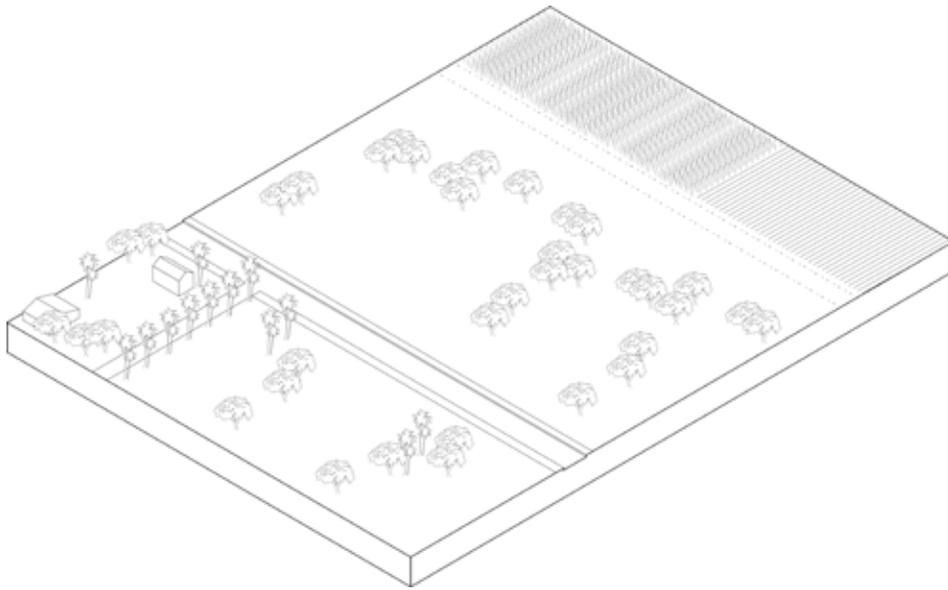


Le morne conserve une forte dimension paysagère et symbolique, son pied est habité.

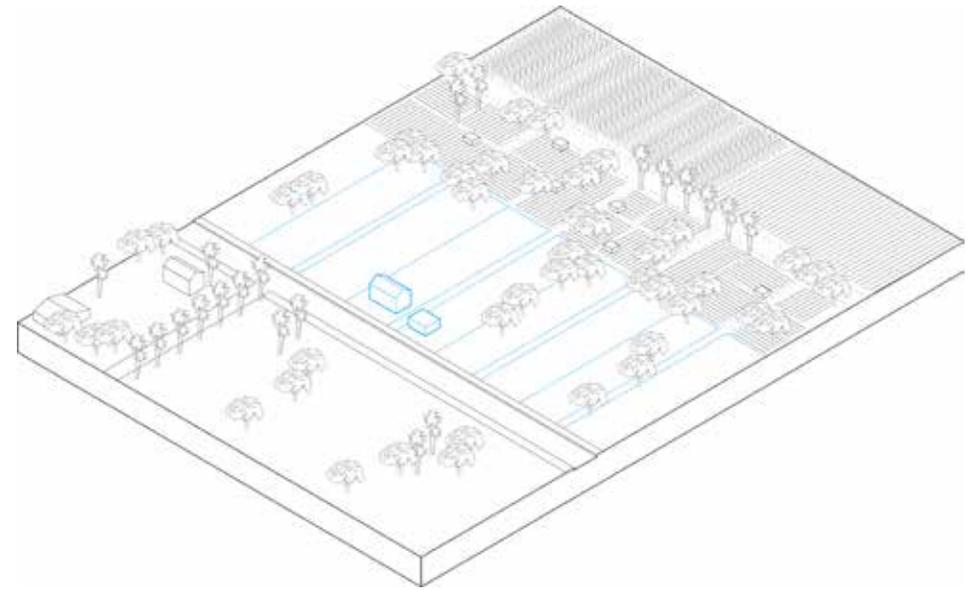


Aménagement d'une interface paysagère et bâtie avec les plaines agricoles.

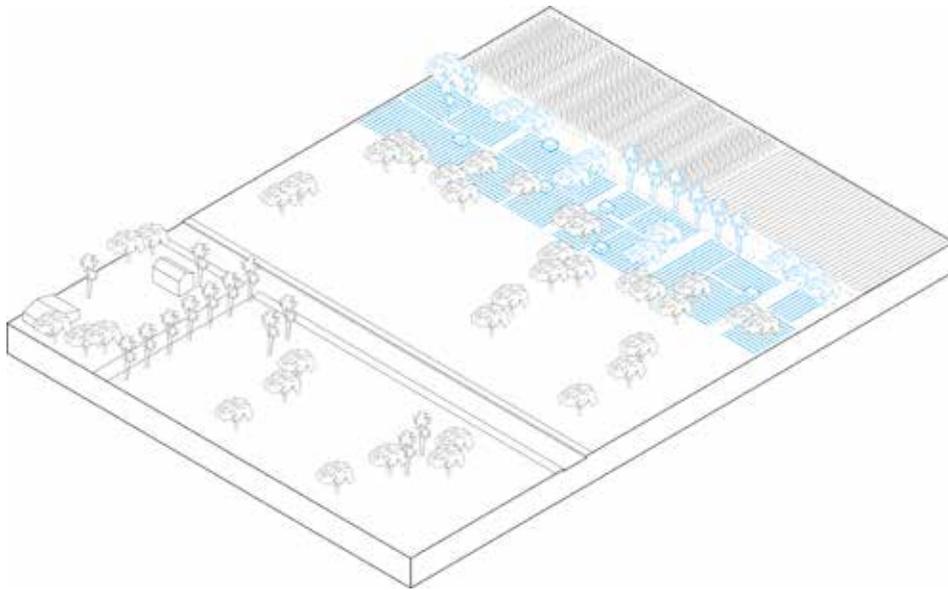
Processus d'urbanisation en lisière des plaines agricoles.



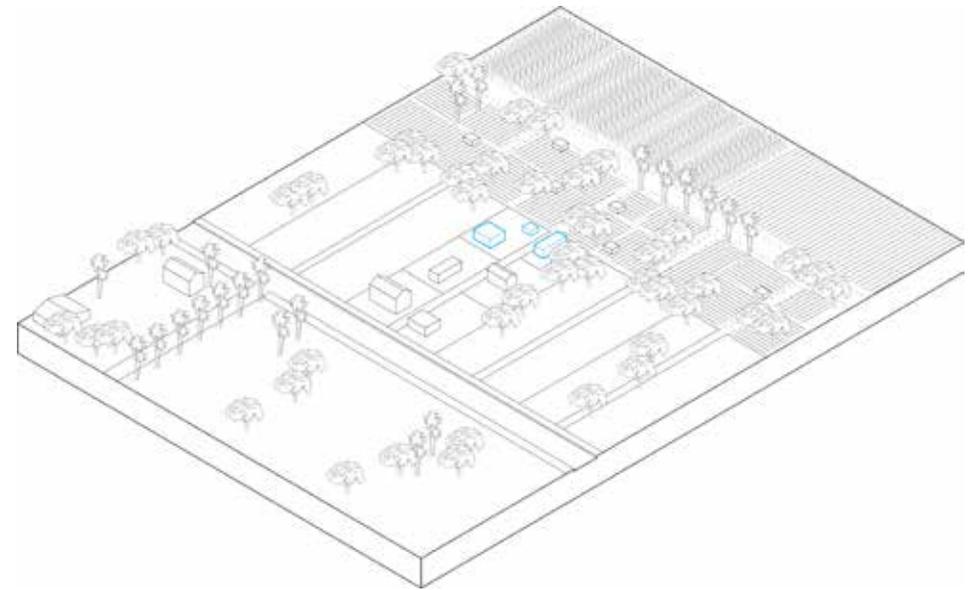
1. Existant: hameau isolé le long d'une voie en bordure des plaines agricoles



3. Création d'un parcellaire en longueur et de venelles traversantes



2. Achat du foncier par la commune et mise en place d'une frange maraîchère



4. Processus spontané de densification dans la profondeur des parcelles

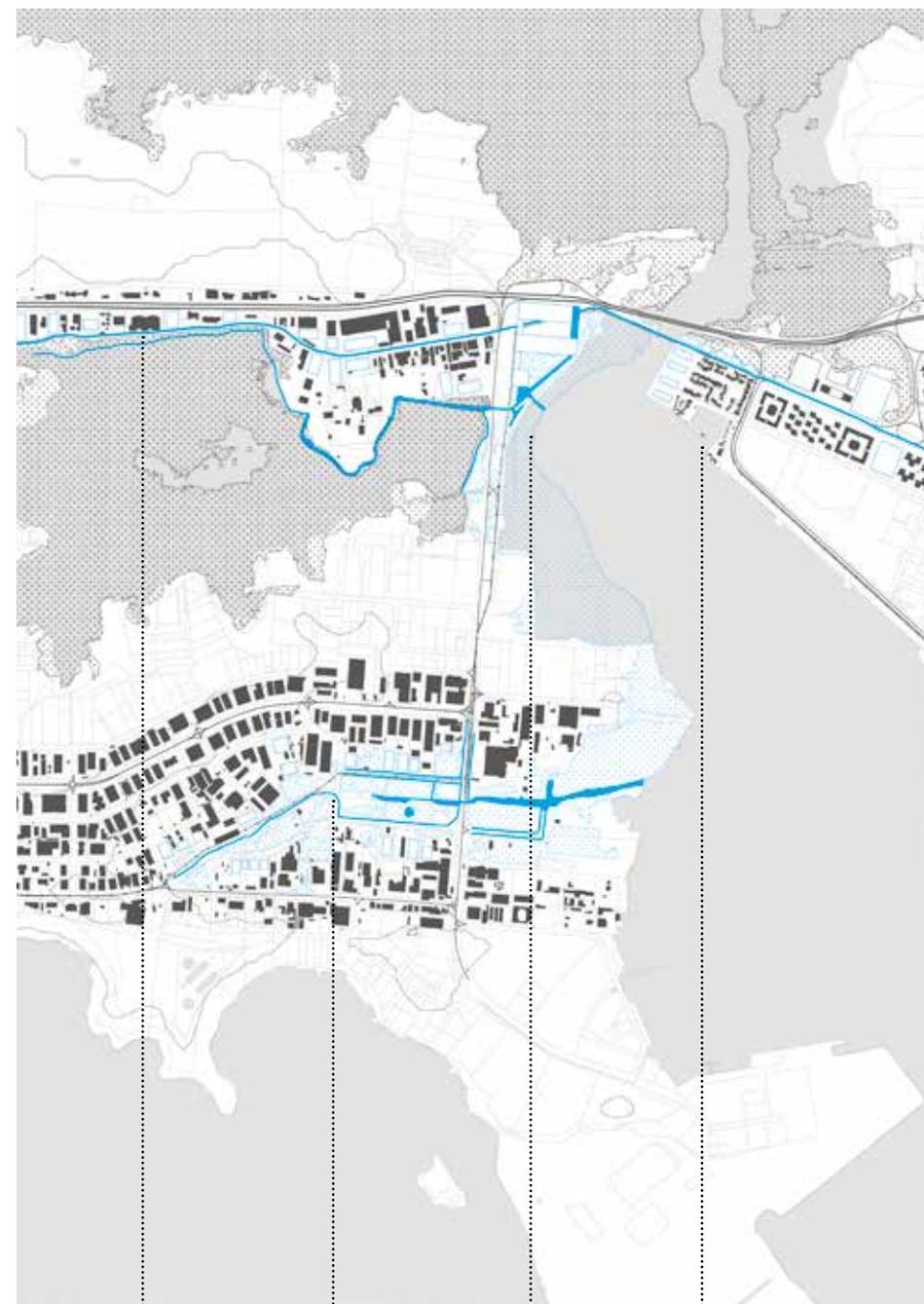
La traversée : un isthme métropolitain

La jonction entre Basse-Terre et Grande-Terre, les deux principales îles de Guadeloupe, n'existe aujourd'hui que par deux ponts autoroutiers et une passerelle piétonne. De part et d'autre de ces infrastructures, boîtes commerciales et zones d'activités se déploient. Ce type d'urbanisation se produit au détriment du paysage de mangrove caractéristique de la Rivière Salée. Paradoxalement, ces zones ont un caractère très peu urbain et ne permettent qu'une liaison fragile entre les quartiers est et ouest de l'agglomération. Pourtant, la traversée de la Rivière Salée ne devrait-elle pas être un lieu hautement symbolique ?

Cette traversée illustre parfaitement l'idée d'une ville à trois échelles : elle est à la fois le centre géographique des îles, le centre économique de la Guadeloupe si l'on prend en compte la zone d'activités de Jarry et son port. Le projet aborde l'évolution de ce site au prisme de deux questions complémentaires : comment envisager une traversée plus urbaine et respectueuse de la mangrove, et comment prévenir les risques naturels d'inondations qui menacent les activités qui s'y trouvent ?

La rive ouest de la Rivière Salée pourrait être le lieu d'implantation d'un objet fort et emblématique de ces 3 échelles. Nous proposons un centre des expositions. De la mangrove émerge quelques points hauts qui rendent l'équipement identifiable depuis l'autre rive. On joue ici avec les effets de vis-à-vis, liés au découpage dentelé de la côte, pour mettre en relation les quartiers. Cela pourrait être le premier acte de mutations plus profondes tout le long de la route des mangroves.

Pour lutter contre le risque d'inondation qui menace l'île Jarry et offrir un cadre de vie plus agréable, nous proposons la transformation d'un ancien bras de mangrove en un parc à l'échelle de l'ensemble de la zone d'activités. Celui-ci permet de stocker le surplus d'eau. La réalisation du parc et celle du tramway se feraient conjointement, permettant son financement.



Route de la mangrove

Parc inondable de l'île Jarry

Parc des expositions

Quartier du port de pêche



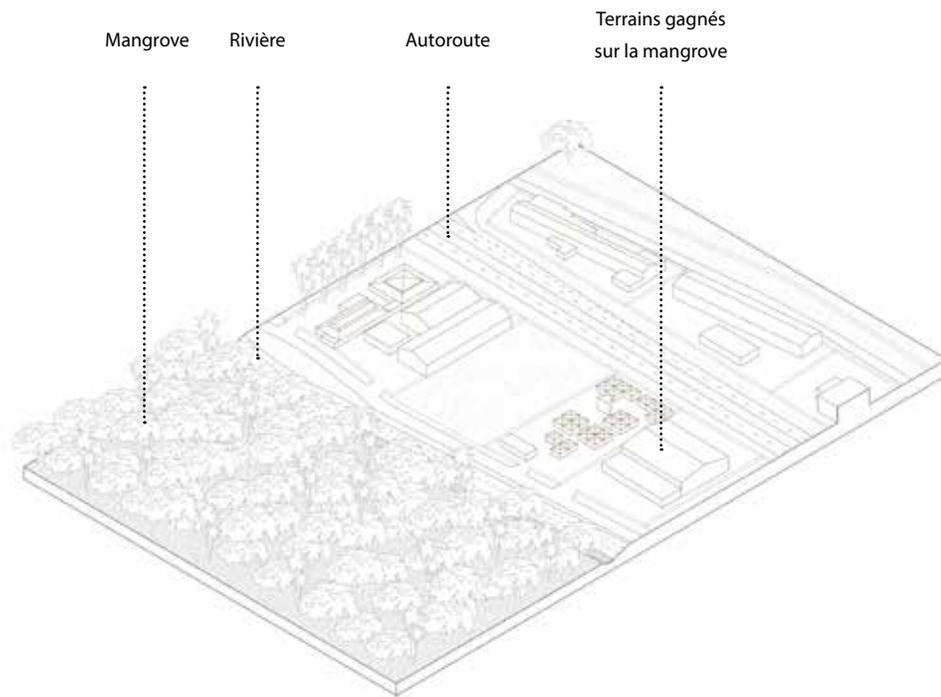


Parc des expositions

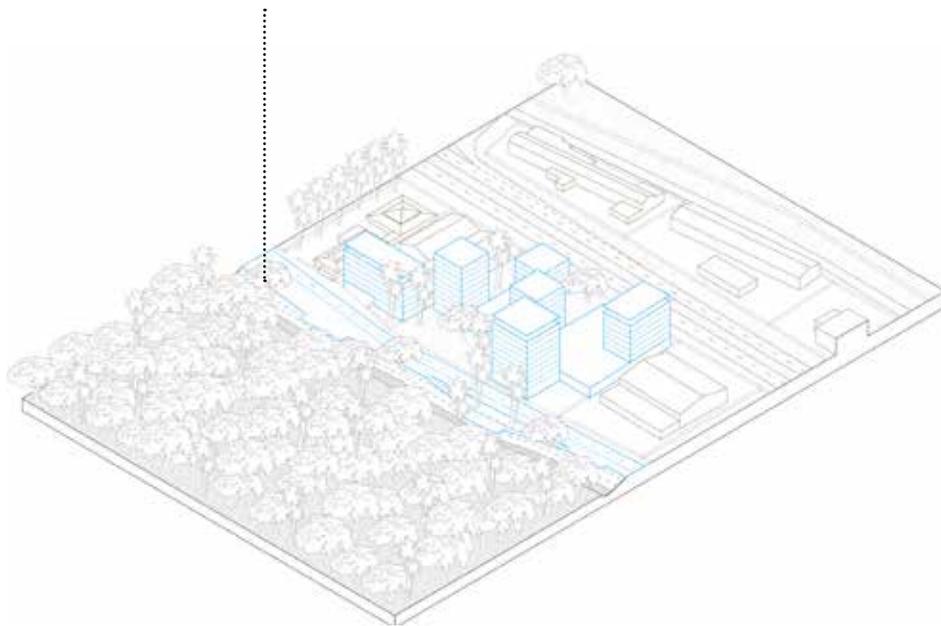
Logements

Port de pêche

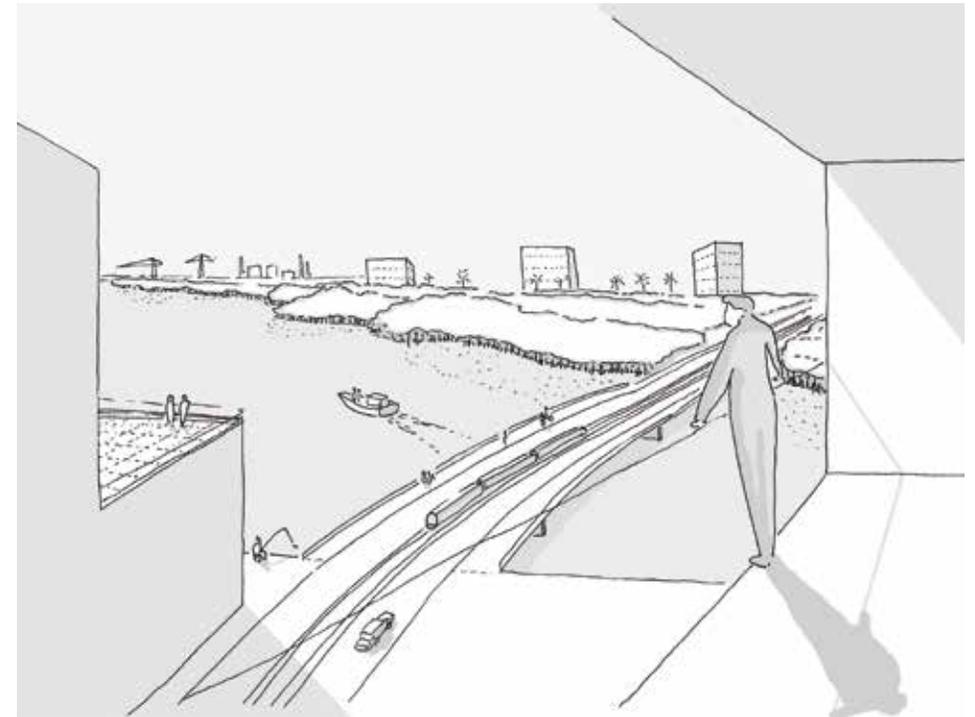
Quartier de Lauricisque



Rivière = limite d'urbanisation

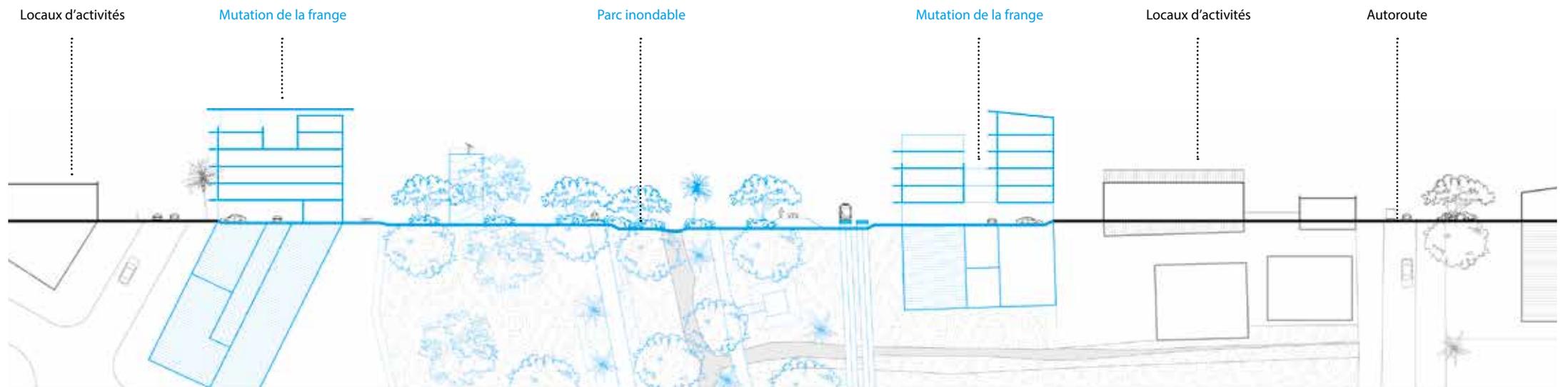
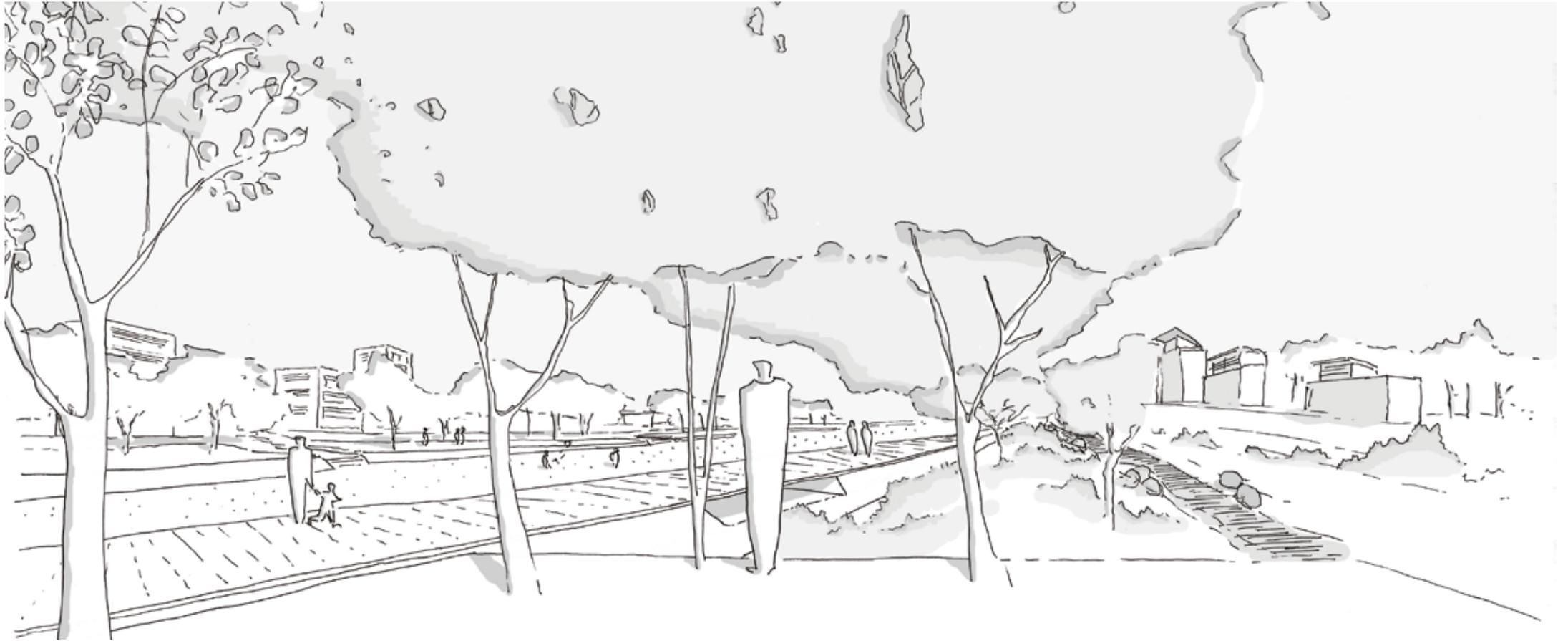


La route de la traversée : voie urbaine et aménagement de la lisière avec la mangrove



Vu depuis les logements, le parc des expositions émerge au-dessus de la mangrove.

Le parc central de l'île Jarry stocke l'eau et limite les risques en cas d'inondation.



HORIZONS

Quelle vision d'avenir pour le développement de la communauté d'agglomération de Pointe-à-Pitre ? Tel est le questionnement à la base de cette étude. Pour parvenir à construire cette vision, il est indispensable de reconnaître l'existence de lignes structurantes pour la ville, trop souvent décrite, à tort, comme chaotique et seulement cela. En réalité, malgré la superposition des époques, la juxtaposition des projets et la complexité des dynamiques à l'œuvre, il est possible et nécessaire de saisir les points communs entre les fragments de ville, les logiques qui peuvent les assembler. C'est dans ce sens que va l'analyse des éléments constitutifs des villes de Guadeloupe : la mangrove, les mornes, ou encore les églises, occupent par exemple des places significatives dans l'espace urbain. Le réseau de ces repères est constitutif d'un paysage très spécifique, qu'il faut prendre en compte comme un vocabulaire commun dans le processus de toute intervention. C'est seulement au prix de cet effort qu'il est alors possible de dépasser les logiques de secteurs, qui à terme renforcent l'effet de fragmentation, pour tendre vers une vision globale de la ville.

La notion de lisière nous a paru pertinente pour appréhender et débloquer de nombreuses situations. En effet, l'important réside bien souvent davantage dans le traitement des limites et des liens entre les parties que dans les parties elles-mêmes. L'exemple des hameaux dans la commune des Abymes est révélateur de l'importance d'un tel questionnement : la qualité du paysage des plaines agricoles repose sur l'idée d'un réseau de petites structures urbaines, de noyaux disséminés ; en traiter la lisière, la qualifier, favoriser l'utilisation d'infrastructures existantes, permet de continuer à construire la ville tout en préservant sa structure. D'une pierre deux coups : la ville s'agrandit, et elle raconte sa propre histoire... Le cas de la marina est également question de lien.

Renforcer le rôle de la route côtière, redéfinir le statut et le caractère monumental de la marina, permet de remettre ce quartier en lien avec le reste du chapelet littoral. Ce lien est à la fois physique (la route, l'espace public) et abstrait : mettre en scène la topographie, construire à côté du morne en analysant les manières de faire dans des cas similaires, ailleurs dans l'agglomération. Il en va de même pour le port à proximité du centre-ville, où la complexité de la situation est avant tout le fruit d'une absence de liens dont l'importance est pourtant évidente.

Il semble enfin utile de préciser la nécessité d'un dosage fin dans l'intensité des interventions et les moyens à mettre en œuvre pour les mener à bien. Parfois, il en faut peu pour fabriquer des situations extraordinaires, mais il en faut également peu pour les gâcher. C'est le cas pour Baie-Mahault : tout est en place, il n'y a plus qu'à établir la relation juste au paysage. Parfois, des moyens importants doivent être concentrés pour développer des projets qui auront un retentissement majeur dans l'ensemble de la ville ; c'est le cas pour le port de croisières, qui a la capacité de devenir un vrai quartier et de régénérer le littoral pointois dans son ensemble, pour peu que son aménagement soit facteur de lien.

Projets en cours et à venir articulés autour des quatre ensembles



Assemblages et Lisières

Cap Excellence : visages d'une métropole caribéenne

Thomas Beillouin

Nizar Bouayanaya

Maxime Raut

Raphaël Zéphir

Cette étude a été menée de mars 2014 à juillet 2014 dans le cadre de l'atelier de projet urbain et territorial du DSA d'architecte-urbaniste encadré par Éric Alonzo, Frédéric Bonnet et Christophe Delmar, avec la participation de Claude Prélorenzo.

La rédaction du présent cahier a été accompagnée par Stéphane Füzesséry et Paul Landauer et sa mise en page par Julien Martin.

Diplôme de spécialisation et d'approfondissement d'architecte-urbaniste délivré par le ministère de la Culture et de la Communication, dirigé à l'École nationale supérieure d'architecture de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée par Éric Alonzo et Frédéric Bonnet, architectes urbanistes.

Coordination administrative

Sylvie Faye

tél. +33 (0)1 60 95 84 66

sylvie.faye@marnelavallee.archi.fr

Directeur de l'établissement

Alain Derey

Directrice des formations, de la pédagogie et de la recherche

Amina Sellali

École nationale supérieure d'architecture
de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée
12 avenue Blaise Pascal, Champs-sur-Marne
77447 Marne-la-Vallée Cedex 2
www.marnelavallee.archi.fr

Assemblages et Lisières

Cap Excellence : visages d'une métropole caribéenne

Initiée par Cap Excellence, cette étude porte sur le développement de l'agglomération centrale de Guadeloupe, à l'horizon 2040. À travers la définition d'une série d'ensembles urbains et paysagers, elle tente de révéler la structure générale de l'agglomération. Par des démonstrations prospectives inscrites dans ces ensembles, l'étude met en exergue les sujets de réflexion de première importance et les principales lignes structurantes. En concentrant les efforts autour d'elles, une vision commune apparaît, en marche vers une plus grande cohésion urbaine.

Diplôme de spécialisation et d'approfondissement d'architecte-urbaniste

Au sein de l'École d'architecture de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée, le diplôme de spécialisation et d'approfondissement (DSA) d'architecte-urbaniste forme chaque année une vingtaine d'architectes et de paysagistes déjà diplômés au projet urbain et territorial.

La majeure partie de ce post-diplôme est dédiée à la réalisation d'études à caractère prospectif commanditées par des collectivités territoriales, des institutions publiques ou des organismes privés. Au-delà des réponses particulières à des problématiques urbaines spécifiques, ces travaux contribuent bien souvent à faire émerger de nouveaux questionnements et à expérimenter de nouvelles approches dont la portée peut être plus générale.

Ces cahiers sont ainsi destinés à faire partager le résultat de ces recherches auprès du monde universitaire et professionnel et plus largement auprès de tous ceux qui s'intéressent aux questions que posent aujourd'hui l'architecture, la ville et les territoires.

École d'architecture
de la ville & des territoires

à Marne-la-Vallée

MEMBRE DE LA COMMUNAUTÉ
UNIVERSITÉ
PARIS-EST



cap excellence
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

