

## DEAL de Guadeloupe

**Note : Réflexion stratégique « Guadeloupe Cap 2030 » menée par la CA Cap Excellence.**

Diffusion : Contributeurs, CA Cap Excellence

| Synthèse              | Objet  | Contributeurs   |
|-----------------------|--|---|
| DEAL,<br>service ATOL | Contribution des services de l'Etat<br>et établissements publics<br><br>(octobre 2012) | DEAL/ATOL, MRU, SOCA, LC, RN, RED,<br>FTES<br>DAC<br>SGAR/CM TIC<br>Rectorat<br>RSMA<br>Sources :<br>Documents stratégiques ARS<br>Liste des projets DRRT<br>Documents PAG, partenariat DEAL-PAG<br>autour de l'interface ville-port<br>Statistiques agricoles DAAF<br>Charte PNG |

## SOMMAIRE

|   |          |
|---|----------|
| <b>PREAMBULE METHODOLOGIQUE.....</b>  | <b>3</b> |
| <b>INTRODUCTION .....</b>   | <b>3</b> |
| <b>1) UNE METROPOLE ACCUEILLANTE ET SOLIDAIRE .....</b>   | <b>4</b> |
| 1.1) Poursuivre l'amélioration de la qualité du bâti .....  | 4        |
| 1.2) Articuler les volets « social » et « urbain » du renouvellement urbain.....                                  | 4        |
| 1.3) Investir et animer les espaces publics, intérieurs et extérieurs .....                                       | 5        |
| 1.4) Développer l'offre de soin, la prévention, la prise en charge de la dépendance.....                          | 5        |
| 1.5) Proposer une offre culturelle de portées locale et régionale.....  | 6        |
| 1.6) Proposer des activités ludiques ou sportives ouvertes sur le littoral.....                                   | 7        |
| <b>2) UNE METROPOLE CONNECTEE .....</b>   | <b>8</b> |
| 2.1) Proposer un service de transports collectifs terrestres et maritimes à l'échelle de<br>l'agglomération ..... | 8        |
| 2.2) Faciliter l'intermodalité à l'échelle de l'archipel Guadeloupe .....   | 8        |
| 2.3) Positionner l'agglomération au cœur du transport maritime de fret de la Caraïbe .....                        | 8        |
| 2.4) Offrir le très haut débit numérique pour fluidifier les flux.....  | 9        |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>3) UNE METROPOLE COMPETITIVE.....</b>  | <b>11</b> |
| 3.1) Permettre une activité économique dynamique insérée dans un environnement de qualité...  | 11        |
| 3.2) Développer les filières économiques ancrées dans le territoire de l'agglomération .....  | 11        |
| 3.3) Offrir un parcours de formation diversifié et complet.....   | 14        |
| 3.4) Promouvoir la ville 2.0 interactive .....  | 16        |
| <b>4) UNE METROPOLE EXEMPLAIRE.....</b>   | <b>17</b> |
| 4.1) Permettre un accès préservé sur le long terme à la nature environnante .....   | 17        |
| 4.2) Développer les énergies renouvelables.....   | 19        |
| 4.3) Appuyer les opérations pilotes de démarches d'écoquartiers .....   | 19        |
| 4.4) Maîtriser l'étalement urbain et la consommation des terres agricoles.....  | 19        |
| 4.5) Développer les filières d'agriculture maraîchère courte.....   | 20        |
| <b>5) UNE METROPOLE ROBUSTE .....</b>   | <b>21</b> |
| 5.1) Proposer un service d'assainissement et d'approvisionnement en eau potable durable à long terme et à un coût acceptable.....   | 21        |
| 5.2) Généraliser les aménagements parasismiques et paracycloniques résilients face aux risques d'inondation, de mouvements de terrains et de montée du niveau de la mer ..... | 23        |
| 5.3) Accueillir une gestion et un traitement efficaces des déchets ménagers de l'ensemble de l'archipel Guadeloupe .....  | 24        |
| 5.4) Intégrer la préservation de l'écosystème littoral dans les options d'urbanisme et d'aménagement du territoire .....  | 26        |
| <b>CONCLUSION GENERALE .....</b>  | <b>27</b> |

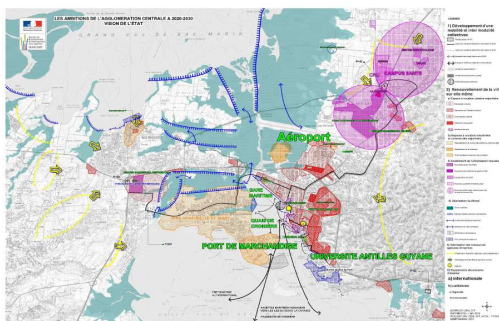
## Préambule méthodologique

L'objet de cette contribution est de participer à la constitution d'éléments techniques au service des élus mobilisés par la communauté d'agglomération Cap Excellence lors du séminaire « Guadeloupe cap 2030 » organisé les 25 et 26 octobre 2012. Cette démarche vise à nourrir la définition du projet de territoire de l'agglomération centrale à l'horizon 2030 ainsi qu'à initier le processus d'élaboration du SCoT (schéma de cohérence territoriale).

Chaque service de l'Etat et établissement public mobilisé a ainsi défini les enjeux de l'agglomération afin de proposer une priorisation des perspectives de développement et d'aménagement durables organisées autour de cinq grandes thématiques :

- Une métropole accueillante et solidaire ;
- Une métropole connectée ;
- Une métropole compétitive ;
- Une métropole exemplaire ;
- Une métropole robuste.

Le périmètre géographique de réflexion est constitué de l'agglomération telle qu'elle est vécue autour des territoires des quatre communes de Baie-Mahault, Pointe-à-Pitre, Abymes et Gosier.



Cette note est accompagnée d'une **cartographie** annexée permettant de traduire territorialement les différents enjeux identifiés.

## INTRODUCTION

Les orientations du schéma d'aménagement régional (SAR) placent l'agglomération pointoise comme ayant vocation à jouer un rôle effectif de métropole, non seulement au bénéfice de l'archipel guadeloupéen dans son ensemble, mais également pour le bassin caribéen. Son fonctionnement en réseau avec les centres de la Guadeloupe ainsi qu'avec les grandes villes et territoires de la Caraïbe, des Amériques et de l'Europe doit ainsi lui permettre d'obtenir le statut de métropole caribéenne à vocation internationale.

Cette problématique de métropolisation repose sur la capacité de concentration d'un certain nombre de fonctions supérieures exercées au bénéfice des territoires influencés et sur la mise en synergie des communes de l'agglomération.

## 1) UNE METROPOLE ACCUEILLANTE ET SOLIDAIRE

Les transformations qui ont eu lieu dans les quartiers rénovés améliorent le cadre de vie de leurs habitants, mais ne suffisent pas à elles seules à faire progresser notablement leurs conditions de vie d'une part, et peuvent laisser un sentiment d'injustice pour les quartiers non rénovés ou dont la résorption de l'habitat insalubre progresse plus lentement. Une amélioration durable passe par une meilleure articulation des volets « social » et « urbain » dans un sens large : qualité du bâti, animation des espaces publics, services de proximité, emploi, éducation, santé et culture, loisirs...

### 1.1) Poursuivre l'amélioration de la qualité du bâti

Cet axe est notamment constitué des points suivants :

- la poursuite des **opérations de renouvellement urbain** (RU) ;
- le **traitement des copropriétés dégradées et de l'habitat social** de fait ;
- la poursuite de la **réhabilitation des quartiers insalubres**, en synergie avec les opérations de RU ;
- la mise en œuvre de **projets de revitalisation des centres-villes**, notamment par la rénovation de l'habitat privé et des espaces publics (*cf. paragraphe 1.3*).

### 1.2) Articuler les volets « social » et « urbain » du renouvellement urbain

Cet objectif peut notamment se traduire par l'exercice des démarches suivantes :

- la poursuite de la démarche intégrée de **gestion urbaine et sociale de proximité** : affichage d'un projet politique et patrimonial fort, réflexions sur des objectifs chiffrés et les moyens mis en œuvre (entretien des communs, programmation concertée avec les usagers, le rectorat, les services culturels et des sports...) ;
- le renforcement de l'**accompagnement social des relogements et des mutations**, dans le long terme et à l'échelle de l'agglomération ;
- le renforcement de la **mixité sociale et de la mobilité résidentielle** : objectifs chiffrés, reconstitution d'une offre de logements très sociaux, favorisation et accompagnement de l'accession sociale, réalisation d'opérations conséquentes de diversification de l'habitat pour un « effet masse » rassurant le privé, veille sur le parc existant... ;
- le développement des **actions pour l'emploi** : favoriser les TPE locales, permettre l'émergence de parcours qualifiants à l'échelle de l'agglomération (chantiers d'insertion, formation, chantiers BTP, gestion des équipements...) ;
- la mise en avant des actions pour le **développement économique local** : réponse aux attentes des habitants pour le commerce et les services de détails (en particulier par l'organisation de l'ouverture à des horaires adéquats) ; partenariat à engager avec le monde économique sur l'investissement et le partage des risques ; articulation avec les actions de la Zone Franche Urbaine (ZFU)... ;
- la mise en place d'une **gouvernance** permettant de mobiliser les moyens mis à disposition de la rénovation urbaine et de la cohésion sociale (CUCS ou programmes d'intervention thématiques) mais surtout les politiques de droit commun (fléchage sur les quartiers prioritaires...) ;
- le **positionnement des équipements socioculturels** (terrains de sports, antennes médiathèques, maisons de quartier...) au sein des quartiers permettant de développer une relation de proximité avec les usagers-habitants ;
- la **prise en compte des aspects sociaux de la mobilité** (favoriser l'insertion dans l'emploi des habitants, réflexions sur un transport à la demande, la tarification et la visibilité des transports en commun...) ;
- et enfin l'**amélioration des conditions de sécurité des espaces publics**.

### 1.3) Investir et animer les espaces publics, intérieurs et extérieurs

Il s'agit de susciter l'envie de déambuler dans une ville rénovée, de définir les usages et usagers des espaces partagés pour permettre la rencontre et rendre plus agréable la cohabitation en particulier en centres-villes.

Quatre défis opérationnels ont été identifiés pour cette thématique :

- la réalisation de **schémas d'aménagement** globaux, concertés et participatifs (affirmation des espaces / équipements publics comme des lieux d'animation, de convivialité et d'identité...) sur les secteurs à enjeux : ceux en devenir (nord des Abymes, quartiers ANRU, pointe Fouillole), mais également sur ceux existants à réhabiliter (zone industrielle de Jarry, centre-ville de Pointe-à-Pitre...);
- la mise en œuvre d'une réflexion approfondie, en lien étroit avec les usagers, sur l'**offre programmatique des nouveaux équipements** (services individualisés, projets éducatifs, dispositifs d'excellence...);
- A Pointe-à-Pitre, la poursuite des démarches liées à l'**ouverture de l'interface ville-port** au service des urbains : réaménagement des marchés (légumes, pacotilleuses) le long des grilles reculées, aménagement de liaisons douces entre la gare maritime et le centre-bourg, entre le front de mer de Lauricisque et le centre-bourg, aménagement d'un parking supplémentaire au pied d'un nouveau bâtiment sur des parcelles anciennement portuaires ; dans un second temps, poursuite de la reconquête urbaine sur le littoral portuaire notamment par une gestion dans le temps des ouvertures au public, et reconquête des quais de la Darse par le centre-ville, dont démolition de l'ancien bâtiment des douanes ;
- La création du **sentier littoral**, rendant l'accès à la mer pour tous (*cf. paragraphe 4.1.4*).

### 1.4) Développer l'offre de soin, la prévention, la prise en charge de la dépendance

Les objectifs du schéma d'organisation médico-sociale pour la Guadeloupe (SROMS) visent à garantir la fluidité du parcours de santé, en renforçant le positionnement d'une offre de soin de proximité dans les quartiers, en rapprochant les différentes spécialités au sein du futur CHU et du pôle de formation et, enfin, en coordonnant les offres de santé existantes : prévention, soins (ambulatoires ou hospitaliers), prise en charge de la perte d'autonomie (la part de la population de + de 75 ans passera de 5,6% en 2007 à 19% en 2040).

Comme sur l'ensemble du territoire régional, les cinq grands axes de développement de la politique de santé sont liés aux domaines :

- du handicap et du vieillissement : développement des courts séjours gériatriques au CHU en lien avec l'EHPAD des Abymes, amélioration de la filière de prise en charge gériatrique des urgences du CHU et de la clinique des Eaux Claires ;
- des risques sanitaires ;
- de la périnatalité et de la petite enfance ;
- des maladies chroniques ;
- de la santé mentale, des addictions et de la santé des jeunes : augmentation de l'offre en IME à Baie-Mahault (50 places, coût : 2,1 M€)

Ces axes sont notamment portés par deux projets d'équipement majeur développés au sein de l'agglomération :

- le projet de construction du **nouveau CHU** sur le site de Dothémare ainsi que du déploiement d'un pôle santé attenant : développement d'activités économiques et de recherche autour du thème de la santé, notamment par l'installation d'une faculté de médecine complète alors qu'elle est aujourd'hui limitée aux trois premières années ;
- le projet de construction d'un **nouveau centre gérontologique** au nord des Abymes, permettant de répondre à l'enjeu du vieillissement de la population.

### **1.5) Proposer une offre culturelle de portées locale et régionale**

Outre la réalisation des projets de réhabilitation du Centre des Arts et de construction du Mémorial Act, la vocation artistique et culturelle du territoire de l'agglomération doit s'appuyer sur un environnement attractif couplé à une offre diversifiée :

- en veillant à la qualité du bâti patrimonial et architectural ;
- en favorisant la circulation dans les espaces urbains : disposer d'un accueil de qualité, améliorer la qualité des transports collectifs, valoriser les modes de circulation alternatifs au sein des villes (cheminements cyclistes et piétonniers, etc.) ;
- en proposant des activités attrayantes : commerces diversifiés, restaurants, terrasses, etc. ;
- en créant des établissements scolaires spécialisés dans les différents champs culturels ;
- en permettant une « véritable » vie universitaire, par la création de liens entre le campus et le centre ville ;
- par la présence d'une offre artistique et culturelle : musées, salles de spectacles, lieux d'exposition, etc ;
- par la constitution d'une ville ouverte et « vivante » : ouverture des commerces, des lieux de spectacles le samedi ;
- par la prise en compte de l'importance de l'activité cinématographique et de son environnement pour le maintien d'une animation le soir ;
- par la mise à disposition de bibliothèques-médiathèques avec des plages horaires d'ouverture plus larges, notamment en soirée.

Le développement du site éco-touristique « Taonaba maison de la mangrove » pourrait être poursuivi de manière à offrir au sein de l'agglomération un élément structurant relatif à la découverte et à la valorisation du patrimoine naturel.

Il s'agirait de compléter les infrastructures existantes situées au Nord de la commune des Abymes par les éléments du projet visant à intégrer la maison dans son environnement naturel, à offrir aux visiteurs un cadre soigné et à créer une liaison douce entre la forêt marécageuse et les prairies humides.

## 1.6) Proposer des activités ludiques ou sportives ouvertes sur le littoral

Outre la marina de Bas-du-Fort au Gosier, plusieurs projets supplémentaires de ports de plaisance ou polyvalents ont émergé récemment ou sont au stade des réflexions sur l'agglomération :

- **Pointe à donne, ZIC de Jarry, Baie-Mahault** : porté par le groupe d'investissement immobilier Michel Brizard qui fait mener une étude de faisabilité pour la création d'une marina à vocation touristique ;
- **Morne-Savon, ZIC de Jarry** : initié par le Port Autonome, il vise la réalisation d'un pôle nautique permettant la régularisation et l'aménagement d'un espace déjà utilisé par ce type d'activités ;
- **Bourg de Baie-Mahault** : création par la municipalité de quatre appontements disposant d'une capacité de près de 120 d'anneaux destinés aux pêcheurs et aux plaisanciers. Projet inséré dans le cadre d'une démarche de valorisation et d'aménagement du littoral.

Adossés aux projets de rénovation de l'école de voile de Lauricisque et de l'implantation d'une école de régates en haute mer à Bergevin, l'ensemble de ces démarches permet d'offrir et de renforcer l'offre d'activités en lien avec le littoral aux populations résidentes ou de passage.

Il s'agira dans ce cadre de pouvoir raisonner au moins à l'échelle des culs de sac afin de définir une stratégie coordonnée permettant d'assurer une complémentarité exempte de concurrence pour cette filière nautique.

La valorisation de l'interface littorale comprend notamment le **projet d'aménagement du sentier littoral** permettant l'ouverture du rivage au public.

Les départements d'outre-mer bénéficient depuis peu d'un outil semblable à la procédure existante en métropole visant à faciliter l'accès du public au rivage par la création de sentier littoral (loi du 31 décembre 76 et loi « littoral » de 1986) : la publication en 2010 des décrets relatifs aux servitudes de passage des piétons sur le littoral offre ainsi l'outil juridique qui permet de faire passer le sentier sur des propriétés privées, de façon longitudinale (pour longer la côte) ou transversale (pour accéder à la côte).

Le sentier du littoral est constitué de ces servitudes de passage sur des terrains privés ainsi que de chemins sur des terrains publics (collectivités territoriales, Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, domaine public maritime).

La DEAL a dans ce cadre initié une démarche partenariale depuis 2011 visant la mise en œuvre du sentier littoral en Guadeloupe, chantier structurant à l'échelle de l'archipel.

La démarche est entrée dans sa phase opérationnelle en 2012 par le projet d'ouverture d'une portion de sentier entre les communes du Moule et du Gosier, représentant un linéaire d'environ 80 Km, qui visera à permettre la définition, la mise en œuvre et la gestion durable du sentier.

La réalisation de ce projet sur le rivage de l'agglomération d'ici à 2030 pourrait représenter un facteur d'attractivité pour les randonneurs, locaux et touristes, avec à la clef la création et le développement d'emplois directs (chantiers d'insertion lors de la conception du sentier) et indirects de type guides, restauration ou gîtes...

## **2) UNE METROPOLE CONNECTEE**

### **2.1) Proposer un service de transports collectifs terrestres et maritimes à l'échelle de l'agglomération**

Les enjeux transports de l'actuel plan de déplacement urbain (PDU) concernent la constitution d'un réseau «fort» comportant des lignes de transport en commun en site propre (TCSP), une articulation des lignes de bus, la mise en place d'une billettique visible et lisible, l'ensemble conforté par la création de pôles d'échanges et de Parcs Relais.

Le choix du PDU implique également la diminution des flux de véhicules particuliers et un rééquilibrage du partage de la voirie, qui sont induits par un traitement beaucoup plus qualitatif des axes de circulation. Les actions complémentaires d'accompagnement (modes doux, accessibilité, marchandises, etc..) doivent contribuer à l'évolution des mobilités de l'Agglomération Pointoise.

L'interface maritime / terrestre se retrouve dans des projets comme l'esquisse d'une desserte par navettes maritimes entre différents pôles de l'agglomération, tel que prévue dans le PDU et en mobilisant notamment les terrains du PAG réservés à cette démarche et mis à disposition.

### **2.2) Faciliter l'intermodalité à l'échelle de l'archipel Guadeloupe**

L'horizon 2030 se situe au-delà d'un deuxième PDU dont on ne connaît pas les contours. Néanmoins, il est possible de supposer qu'après le traitement de la centralité, la problématique des déplacements va plutôt s'orienter autour de l'articulation entre l'agglomération et ses territoires avoisinants. C'est tout le sens des liaisons interurbaines vers la Côte Nord Basse-Terre, (Lamentin et Sainte-Rose) ou vers le Sud, avec le développement urbain de Petit -Bourg et Goyave .

L'évolution récente de l'agglomération interpelle de la même manière sur les conditions de desserte d'un territoire périurbain à la population plus diffuse, mais fortement attirée par l'agglomération centrale.

A ces préoccupations à la frontière entre réseaux terrestres, s'ajoutent la complémentarité transports maritimes/terrestres. Le pôle d'échanges multimodal de Bergevin confère ainsi une position stratégique à l'agglomération pointoise.

### **2.3) Positionner l'agglomération au cœur du transport maritime de fret de la Caraïbe**

Premier port de l'archipel, le terminal de Jarry joue un rôle moteur dans le développement économique de la Guadeloupe mais aussi dans les échanges de marchandises entre la Caraïbe, l'Europe et le continent américain. Entièrement dédié au trafic de fret, il est accessible sans aucune restriction de marée ou de vent à des navires de fort tirant d'eau de type « over panamax ».

Le port de Jarry est situé par ailleurs au cœur des zones d'activités industrielles et commerciales du port autonome de la Guadeloupe, qui incluent notamment la zone de commerce international et le domaine industriel et commercial.

La zone de commerce international est une plate-forme logistique et d'activités à forte valeur ajoutée dédiée aux échanges entre l'Europe et la zone Caraïbe, et qui bénéficie d'une zone d'entrepôts francs, d'un parc industriel et du complexe World Trade Center. Le domaine industriel et commercial accueille les entreprises à caractère industriel et commercial de l'île en lien direct avec l'outil portuaire.

Le projet d'extension du port vise la construction d'un terminal à conteneurs en eaux profondes en vis-à-vis du terminal actuel. Cette infrastructure doit permettre de s'adapter aux évolutions du transport maritime mondial (agrandissement du canal de panama et augmentation de la capacité des navires) et ainsi d'éviter la feederisation de la Guadeloupe et développer le transbordement des marchandises.



## 2.4) Offrir le très haut débit numérique pour fluidifier les flux

Cette thématique s'insère dans le cadre du Programme National Très Haut-Débit et vise à fluidifier les flux d'informations propres à ouvrir la voie à de nouvelles fonctionnalités, de nouvelles manières de gérer, de gouverner et de vivre la ville grâce à la mobilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC).

La démarche doit être initiée en Guadeloupe par la constitution d'une infrastructure de Très Haut-Débit s'appuyant sur la mise en œuvre d'un réseau de fibre optique, seule technologie aujourd'hui apte à garantir tous les usages connus et les projections les plus gourmandes en ressources.

France-Telecom a préempté la réalisation de ce réseau, dont il conviendra de s'assurer de sa bonne exécution dans un délai de 5 ans, d'y pallier le cas échéant, en harmonie avec les orientations du Schéma Directeur d'Aménagement Numérique du Territoire (SDAN) en cours de finalisation.

Confrontées à la nécessité de réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub>, d'économiser les matières premières, d'optimiser la gestion des ressources, mais aussi de s'adapter à l'évolution des besoins, les villes doivent imaginer de nouvelles réponses, innover tant sur le plan technologique, social ou organisationnel. La ville intelligente constitue dans ce contexte une réponse parmi d'autres aux enjeux posés par le développement durable. Elle a pour caractéristiques essentielles de :

- Répondre à un **objectif de sobriété et d'optimisation de la gestion des ressources** : économies d'eau, écrêtement des périodes de pointe dans la consommation d'électricité, consommation d'énergie maîtrisée grâce aux dispositifs de mesure en temps réel, minimisation des pertes dues au vieillissement des réseaux...
- Permettre une **approche systémique et intégratrice de la ville**. Il s'agit de dépasser les approches sectorielles séparant transport, énergie, eau-assainissement, bâtiment... pour mettre l'accent sur les interactions entre ces différentes composantes rendues possibles par le développement des TIC.
- **Mettre l'utilisateur au cœur des dispositifs**. Outre un accès à une gamme de services plus diversifiés, le citoyen/utilisateur devient lui-même producteur d'informations (par exemple sur l'état du trafic ou en opérant un retour d'expérience sur l'état de fonctionnement des services).

Les perspectives portées par les TIC en termes d'usages et de services sont nombreuses et s'appuieront pour leur développement en Guadeloupe sur les orientations des différents documents cadre (PO 2020, PASE, SDAN, France-Numérique 2025,...) et sur les fonds Européens et les crédits d'Etat (CPER, FNADT, ..).

L'immersion de la collectivité dans le concept de ville-numérique pourra notamment s'inspirer des exemples et des retours d'expériences menés sur d'autres territoires, notamment en termes de :

- **Réseaux intelligents (smart grids)** : plusieurs projets sont lancés en France aujourd'hui dans une perspective d'optimisation de la gestion de l'énergie par une meilleure régulation de l'offre et de la demande et l'intégration sur le réseau de distribution de la production locale d'énergies renouvelables. À terme pourront être raccordés au réseau, les bornes de recharge pour les véhicules électrique, l'éclairage public ainsi que d'autres infrastructures urbaines (réseaux d'eau, mobilier urbain...) concourant ainsi à créer des synergies et à rendre plus performante la gestion des services urbains.

L'île de Malte en Europe est en train de bâtir un réseau intelligent qui intégrera la distribution de l'eau et de l'électricité. Ce système sera capable d'identifier les fuites d'eau et les pertes d'énergie et permettra aux entreprises publiques gestionnaires de mieux planifier leurs investissements dans le réseau et de d'en améliorer les performances. 250 000 compteurs interactifs permettront aux usagers de mieux contrôler leur consommation et de bénéficier d'une tarification variable. À terme, ce réseau aidera le pays à remplacer les carburants fossiles par des sources d'énergie durables.

- **Déplacements** : le « B Pass » de la ville de Nice (sur mobile NFC) fournit des informations, optimise les transports, permet l'acquisition et le paiement de titres de transport via son mobile et donne ainsi accès à tous les modes de déplacement urbains : transports en commun, vélos en libre service, auto partage, parkings-relais... Au-delà des transports, de nombreuses applications sont actuellement développées par d'autres partenaires (banques, commerçants, équipements de loisirs ou de tourisme..) qui font du mobile NFC une plateforme multiservices.
- **Mobilier urbain interactif** : leur installation instaure un nouveau type de rapport entre le citoyen et l'espace public. La rue, qui était jusqu'à présent une infrastructure matérielle, devient dorénavant une infrastructure numérique et informationnelle.

Différents projets développés sur le territoire apportent déjà un début de réponse :

- Routes de Guadeloupe et Gestion Dynamique du réseau (gestion des flux en temps réels, messages dynamiques, alertes e-mail, sms,...) ;
- SYMEG et réflexion sur la gestion intelligente de l'électricité (contrôle des routes, du stockage et des compteurs électriques, détection automatique des fuites,...) ;
- Référentiel Cartographique acquis pour l'ensemble de la sphère publique (acquisition commune) ;
- Plate forme cartographique mutualisée (outil centralisé pour un usage partagé et simplifié de technologies complexes).

Si les TIC en sont une composante forte, l'avenir de la « smart city » tiendra à la capacité qu'aura la ville de devenir intelligente en mettant en place de nouvelles formes de gouvernance, en favorisant l'appropriation par les usagers de ces nouveaux dispositifs, en identifiant des modèles économiques viables qui en soutiendront le développement et en étant agréable à vivre. Comme le rappelait la sociologue américaine Saskia Sassen en 2011, « *l'enjeu est d'urbaniser les technologies plutôt que d'utiliser des technologies qui désurbanisent la ville* ».

### **3) UNE METROPOLE COMPETITIVE**

La stratégie posée vise la concentration et la diversité des activités de production, de service ou de recherche, induisant une croissance des capitaux investis, la réalisation d'équipements importants, l'implantation d'activités nouvelles et l'augmentation du nombre des emplois créés permettant ainsi d'atteindre une masse critique qui deviendra alors, par elle-même, un facteur de développement.

#### **3.1) Permettre une activité économique dynamique insérée dans un environnement de qualité**

Le nombre de projets de zones d'activités identifiés sur l'agglomération pointoise témoigne du dynamisme économique de ce territoire propre à nourrir les objectifs de métropolisation :

- Parc d'activités tertiaires « antillopole » inséré au niveau de l'échangeur routier de l'aéroport pole caraïbes ;
- Parc immobilier d'entreprises « Kann'opé » créé au cœur du parc d'activités économiques et administratives de « la Providence » en cours de développement (CGSS, CAF, futur rectorat...);
- Zone d'activités économiques et commerciales « Aéroport » sur le site de l'ancienne aérogare sud du Raizet ;
- Pôle d'excellence à vocation tertiaire du Morne-Bernard, tourné vers les nouvelles technologies de l'information et de la communication ;
- requalification des zones d'activités existantes, portée par le Conseil Régional et concernant sur le territoire les parcs d'activités de Petit Pérou et Dugazon-Bourgogne aux Abymes.

L'enjeu du point de vue économique réside notamment dans la recherche d'une nécessaire coordination et complémentarité de ces projets entre eux et avec les établissements et filières déjà en activité dans les centres villes ou au sein des zones d'activités économiques existantes, et en particulier la zone de Jarry.

Les enjeux majeurs relatifs à la préservation du milieu naturel et des continuités écologiques, représentées notamment par la notion de trame verte et bleue, sont traitées dans le *paragraphe 4.1* de ce document.

#### **3.2) Développer les filières économiques ancrées dans le territoire de l'agglomération**

Différents potentiels de filières économiques peuvent être identifiés sur l'agglomération, dont certains pourraient être développés et animés dans le cadre de la politique de zone franche urbaine (ZFU) :

##### **3.2.1) Utiliser les synergies de l'économie résidentielle et de l'économie touristique**

Il s'agit notamment de pouvoir développer l'offre commerciale en direction de la filière croisière, de récupérer les locaux en pied d'immeubles, de structurer une offre de services de proximité à destination des habitants puis des croisiéristes et enfin d'aménager le sentier littoral permettant l'ouverture du rivage au public et la création d'emplois directs et indirects (*cf. paragraphe 1.6*).

##### **3.2.2) Poursuivre l'organisation des marchés**

Sept marchés sont présents en centre ville. La poursuite de leur structuration permettrait de démultiplier l'attractivité touristique et de développer la distribution des productions par l'établissement de filières agricoles courtes dans l'agglomération (maraîchage en particulier, *cf. paragraphe 4.5*).

### **3.2.3) Développer des filières agro-alimentaires**

La stratégie de diversification agricole qui pourrait être mise en œuvre (cf. *paragraphe 4.5*) viendrait abonder le développement de filières agro-alimentaires basées sur la valorisation des productions agricoles et végétales : filière biologique (fair trade), filière ethnic food (tradition), filière diététique (alicament), filière phyto cosmétique, filière pharmacie.

L'étude réalisée en 2010 par le Port autonome sur l'impact socio économique de l'activité de zone franche dans le cadre de la modernisation du terminal à conteneurs de Jarry indique que l'avantage du développement de cette filière repose sur l'existence d'un terreau d'entreprises nombreuses qui sont déjà en partie structurées et dont certaines sont présentes sur le territoire de l'agglomération. Cette situation devrait faciliter la mise en oeuvre des mesures d'accompagnement prônées, notamment en ce qui concerne l'acquisition de labels et de dispositifs de formation adaptés.

Cet axe de développement, reconnu par le MEEDDM comme l'une des 16 filières industrielles stratégiques de la croissance verte<sup>1</sup>, est source de création de richesse grâce à une très forte valeur ajoutée du produit, qui induira un enrichissement de l'économie guadeloupéenne et la création d'emplois.

### **3.2.4) Accompagner la création d'entreprises en veillant à la cohérence d'ensemble de l'offre**

Par exemple, en favorisant la mise en œuvre d'une pépinière dédiée aux métiers d'art adossée à un incubateur (accompagnement par le microcrédit, formation des chefs d'entreprises) ou celle en projet sur le quartier de Lauricisque.

### **3.2.5) Développer et structurer une économie des activités de soirée**

En particulier identifiée au niveau de la rue de Madiana vers Grand Camp sur la ville des Abymes.

### **3.2.6) Accompagner les actions pour l'emploi dans le cadre des chantiers de rénovation urbaine**

Favoriser les TPE locales, permettre l'émergence de parcours qualifiants à l'échelle de l'agglomération : chantiers d'insertion, formation, chantiers BTP, gestion des équipements...

### **3.2.7) Développer les filières locales d'installation et d'entretien des matériels de production d'énergies renouvelables (chauffe-eau solaire...)**

### **3.2.8) Développer les activités industrielles générées par la plaisance et la croisière**

L'accueil de la grande plaisance repose sur le renforcement des capacités d'accueil au niveau du port de Pointe-à-Pitre : réaménagement dans un premier temps du quai n°1 afin de permettre l'amarrage de maxi-yachts de 55 à 75 mètres de passage.

Ce volet est constitué, d'autre part, par la construction réalisée d'un dock flottant, installé en juillet 2012 près de la gare maritime de Bergevin au niveau du quai n°7 de façon provisoire. Ses caractéristiques permettront la manutention de bateaux jusqu'à 50 mètres de long et d'un poids jusqu'à 900 Tonnes.

Ce projet devrait permettre d'initier en Guadeloupe une filière économique encore non exploitée à ce jour et développer les entreprises du secteur, qui devront néanmoins se mettre au niveau des demandes d'interventions des bateaux de cette catégorie.

---

<sup>1</sup> Etude « Filières vertes » : Les filières industrielles stratégiques de la croissance verte - MEEDDM / CGDD - Document de concertation – Octobre 2009

La démarche pourra évoluer en fonction du succès de cette première phase par la construction d'un deuxième dock flottant plus grand (80 - 90 mètres) prenant en compte le développement de la taille des yachts récemment construits (plus près de 70 mètres aujourd'hui que de 50).

A terme, il est envisagé la création d'une zone à terre qui favorisera la naissance d'un pôle de maintenance nautique et regroupant les entreprises du secteur déjà existantes et celles qui se seront spécialisées dans la maintenance de la grande plaisance. Son objectif serait d'assurer un rôle de leader économique dans la Caraïbe où aucune île n'a encore à ce jour joué cette carte. L'offre concurrente de réparation-maintenance pour yachts est en effet limitée et le marché ouvert : seuls Puerto Rico et bientôt Sint Maarten seront les concurrents les plus directs de la Guadeloupe, à défaut les navires doivent remonter jusqu'en Floride pour trouver des chantiers capables de répondre à leurs demandes.

Il reste à déterminer la localisation pérenne de cette base (à priori au sein de la ZIC de Jarry) et anticiper en particulier la question foncière afin de pouvoir disposer d'un espace suffisant et bien localisé de façon à soutenir cet ambitieux projet.

Les axes d'amélioration visant l'accueil et le développement de croisières basées quant à elles nécessitent en outre une logistique spécifique entre le port et l'aéroport. Ces actions, reposant sur un aménagement concerté permettant de lier la vocation portuaire retrouvée aux dynamiques urbaines à l'œuvre (rénovation urbaine notamment), seraient génératrices de dividendes économiques et d'emplois portuaires (pilotage, remorquage) et para-portuaires (avitaillement des navires, organisation d'excursions, transport de passagers, des bagages, commerces divers).

### **3.2.9) Préserver la forêt humide pour développer de nouvelles activités touristiques**

Mis à part le remblaiement pour gagner en superficie terrestre, la mangrove et la forêt marécageuse ne subissaient que peu d'activités humaines hormis quelques usages ponctuels et isolés comme la culture (madère, cresson, ...), le ramassage ou la chasse (bœuf au piquet, palourde grise, crabes, gibiers d'eau).

Aujourd'hui l'éco-tourisme est en plein essor avec comme support la découverte des milieux naturels. La forêt humide en est un des plus remarquables et attire des activités touristiques nouvelles : découverte des milieux en kayak, en VTT des mers, ballade sur platelage, observation de la flore et de la faune, notamment l'avifaune.

### **3.2.10) Accompagner et structurer la gestion des déchets**

De par sa situation centrale et sa proximité avec les principales infrastructures portuaires, l'agglomération représente un carrefour pour les déchets de l'archipel.

Cette position géographique, renforcée par le poids démographique de son espace, confère à l'agglomération la vocation d'accueil d'une installation importante de traitement des déchets, voire de la principale installation de l'archipel. Des déchets sont donc « importés » depuis le reste de la Guadeloupe pour y être traités, et d'un autre côté des matières premières secondaires issues du recyclage sont exportées depuis l'agglomération.

Cette situation singulière est potentiellement génératrice d'un développement économique important par la création d'activités dans le secteur des déchets, mais également potentiellement à l'origine de nuisances et de charges financières en particulier pour les collectivités.

Le défi à relever consiste donc à rechercher les conditions permettant de tirer au maximum bénéfice de la situation tout en minimisant les nuisances et les charges financières pour les collectivités de l'agglomération.

Au-delà des déchets ménagers, la production et la gestion des déchets produits par les chantiers de rénovation urbaine représentent notamment une opportunité pour l'insertion professionnelle.

### **3.2.11) Développer les activités industrielles d'un arrière-port international en matière de transport de marchandise (logistique)**

### 3.3) Offrir un parcours de formation diversifié et complet

*Les informations détaillées concernant le projet d'école d'ingénieurs ou la teneur des partenariats caribéens de l'Université Antilles Guyane (UAG) n'ayant pu être rassemblés jusqu'à présent, ces deux enjeux sont mentionnés à titre d'information de par leur importance.*

#### 3.3.1) Ecole d'ingénieurs

...

#### 3.3.2) Partenariats, échanges régionaux

...

#### 3.3.3) Consolider les politiques éducatives à destination des publics défavorisés

La stratégie partenariale mise en œuvre à l'échelle régionale concernant l'éducation se décline sur le territoire de l'agglomération par des actions relatives à la réussite éducative, au développement des actions sportives et culturelles, à la prévention et à la lutte contre les conduites à risques, la violence, l'absentéisme et le décrochage scolaire.

La réussite éducative se construit particulièrement dans le cadre du Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS) de l'agglomération pointoise, qui développe notamment des actions selon 4 axes :

- éducation et accès aux savoirs ;
- santé et accès aux soins ;
- lien social, citoyenneté et participation à la vie publique ;
- prévention de la délinquance, justice.

Par ailleurs, plusieurs établissements de l'agglomération se sont engagés au sein de dispositifs visant à permettre aux étudiants les moins favorisés d'accéder à l'excellence.

Le label **cordée de réussite** a été créé en 2008 pour promouvoir l'égalité des chances et la réussite des jeunes face à l'entrée dans l'enseignement supérieur. Il s'agit notamment du LGT Baimbridge et du LPO Coeffin, qui disposent de classes préparatoires et qui ont développé des partenariats avec des structures de l'enseignement supérieur (PEI Lille, HEC, ULM...).

Dans le même registre d'égalité des chances, les **Internats d'excellence** sont destinés aux collégiens, lycéens et étudiants ne bénéficiant pas d'un environnement favorable pour réussir leurs études et proposent de mettre à disposition des établissements innovants dans leur fonctionnement et leur offre pédagogique et éducative. Le LPO Coeffin, le LEGTA et le Lycée Hôtelier ont labellisé 20 places chacun dans le cadre de cette mesure, tandis que plusieurs projets sont identifiés : LGT de Providence (70 places), LP Carnot (futur lycée des métiers des arts et du spectacle, date de son édification est fonction de l'opération RHI de pointe à Pitre qui devrait libérer un espace adéquat), LGT Baimbridge (30 places dans le cadre de la restructuration de la cité scolaire) et cité d'excellence sportive (20 places).

A noter que le dispositif de convention IEP (Institut d'études politiques) / ZEP (Zone d'Education Prioritaire) destiné à démocratiser l'accès à Sciences-Po ne concerne pas le territoire de l'agglomération.

La  **cité d'excellence sportive**  inaugurée en 2010 dans l'enceinte du CREPS régional Antilles-Guyane est une structure quasi unique en France. Elle accueille au sein d'infrastructures de qualité près de 156 élèves de la 5ème à la terminale engagés dans un double projet alliant réussite scolaire et réussite sportive. Son développement annoncé nécessitera à court terme de nouveaux bâtiments et équipements.

Le  **programme ECLAIR**  s'appuie sur une organisation en réseaux, réunissant chacun un collège et les écoles d'où proviennent ses élèves, et développe des actions en matière d'innovation et d'expérimentation simultanément dans les champs de la pédagogie, de la vie scolaire, des ressources humaines ou de la sécurité. Il se décline autour de 2 collèges des Abymes (collège du bourg et de Kermadec) également investis dans un PRE avec leurs écoles de secteur.

Enfin, un  **CASNAV**  (centre qui permet l'accueil et la scolarisation des élèves venant de l'étranger) est également installé au collège de Kermadec.

### **3.3.4) Adapter l'offre de formation professionnelle aux besoins actuels et futurs du territoire**

Le Régiment du Service Militaire Adapté (RSMA) installé au camp de la Jaille, outre ses interventions notamment en période de gestion d'alerte cyclonique, dispense des formations professionnelles de qualité à l'attention d'un public jeune, en situation d'échec scolaire, privé d'emploi et en difficulté sociale et / ou familiale.

Actuellement, la structure accueille près de 800 volontaires stagiaires par an, selon un taux d'insertion avoisinant 81% en moyenne sur les trois dernières années. Elle poursuit l'objectif à l'horizon 2014 d'augmenter sa capacité d'accueil en portant le nombre de volontaires à 1 000.

Les stages proposés, d'une durée de 6 à 12 mois, concernent un large panel de filières : aide cuisinier, serveur de salle, agent magasinier, conducteur engins de travaux publics, ouvrier voirie et réseau routier, charpentier couvreur, menuisier bois, maçon/carreleur, peintre/plaquiste, soudeur, menuisier aluminium, agent d'entretien automobile, peintre/carrossier, ouvrier polyvalent de l'environnement, ouvrier polyvalent de l'agriculture, ouvrier polyvalent culture pays, agent de sécurité privé, agent de vie sociale/transport de personne à mobilité réduite, agent administratif, secrétaire, agent de propreté et d'hygiène, conducteur tous transports, entretien du bâtiment (électricien/plombier), agent technique de vente, agent d'accueil hôtellerie, agent touristique, poursuite de projet professionnel.

L'offre sera complétée par d'autres filières actuellement à l'étude : boulanger/pâtissier, pisciniste, lutte contre les nuisibles et la vermine, énergies renouvelables, isolation thermique, chaud et froid, plombier/installation sanitaire.

Afin d'établir des choix judicieux et investir correctement sur des plateaux pédagogiques conséquents et coûteux, le RSMA doit pouvoir anticiper et être renseigné au plus juste sur les métiers et filières économiques d'avenir en Guadeloupe.

### 3.4) Promouvoir la ville 2.0 interactive

Les différentes actions publiques entreprises en matière d'aménagement numérique du territoire (*cf. paragraphe 2.4*) permettront de catalyser le développement d'une économie numérique locale à forte valeur ajoutée, génératrice de ressources endogènes, avec un double avantage de présenter un bilan positif sur le plan de l'écologie (réduction des GES) tout en améliorant la productivité globale :

- numérisation et libéralisation des données publiques (concept d'Open-Data), pour plus d'informations entre les collectivités et les citoyens et stimuler un dynamisme économique sur l'emploi de celles ci ;
- généralisation de l'E-administration pour faciliter le quotidien (services interactifs en ligne, authentification numérique, ...) ;
- mise en œuvre d'espaces dédiés au télétravail, au co-working ;
- développement de « balise numérique » (ex : QR code pour accéder à des informations sur les sites patrimoniaux, l'agenda de la ville...) ;
- amélioration de la sécurité par la vidéo-protection ;
- développement de la télé-médecine, de l'e-learning.

Le Rectorat et la Région Guadeloupe, appuyés par la Préfecture et les fonds Européens, développent depuis plusieurs années les infrastructures, équipements, usages et services en matière d'e-learning : mise à disposition de portables aux étudiants, raccordement au Haut-Débit, tableau dynamique, système de visio conférence, mallette de langues dans les établissements scolaires.

Le Ministère de la Santé et l'Etat en région s'attellent à la mise en oeuvre de la télé-médecine, qui s'élaborera par l'entremise notamment du Programme Hôpital Numérique (2012-2016) et du Plan National de déploiement de la Télé-médecine.



## **4) UNE METROPOLE EXEMPLAIRE**

### **4.1) Permettre un accès préservé sur le long terme à la nature environnante**

Le territoire de l'agglomération bénéficie d'un espace naturel terrestre et marin de grande qualité, notamment reconnu sur le plan international par les labels qui concernent une partie des communes réunies autour du Grand Cul de Sac Marin : programme de l'UNESCO relatif à la Réserve de Biosphère, convention de RAMSAR relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitat des oiseaux d'eau et site d'accueil des espèces migratrices.

Les politiques du Parc National de la Guadeloupe menées en termes de préservation et de développement participent également à la valorisation des qualités environnementales de l'agglomération selon différentes échelles correspondant aux trois entités qui le composent :

- Cœur de parc : protection de la biodiversité exceptionnelle du Grand Cul de Sac Marin et mise en œuvre de réglementations encadrant les activités humaines pour limiter les dégradations des milieux ou des espèces ;
- Aire optimale d'adhésion : des portions des communes des Abymes et de Baie-Mahault sont potentiellement concernées et parties prenantes par les orientations de développement durable de la charte du parc en cours d'élaboration ;
- Aire maritime adjacente, équivalent en mer de l'aire d'adhésion, pour laquelle le parc national peut y développer des projets avec les acteurs du milieu marin (pêcheurs, plaisanciers, etc.).

Complétés par la richesse et le caractère remarquable de l'espace des Grands Fonds situé à l'ouest de l'agglomération, cette dernière dispose ainsi d'atouts importants en termes de qualité de vie pour ses résidents et d'attractivité pour ses visiteurs de par l'image d'excellence environnementale qui pourrait être véhiculée. Deux enjeux peuvent être relevés concernant d'une part l'accès aux aménités environnementales liées à la biodiversité et aux paysages à de multiples échelles ainsi que, d'autre part, l'atténuation des obstacles d'accès à cette richesse induits par les effets de la ville.

Les atouts naturels de l'agglomération, permettant notamment de minimiser les impacts négatifs du développement urbain, restent à consolider et renforcer par la mise en œuvre de démarches partenariales dont certaines sont décrites ci après.

#### **4.1.1) Poursuivre avec le Conservatoire du littoral les actions visant à la valorisation de la forêt humide de Jarry**

Les communes de Pointe à Pitre, Abymes et Baie-Mahault se sont développées jusqu'à constituer un continuum urbanisé gagnant progressivement sur la mangrove et la forêt marécageuse qui caractérisent le littoral, du Petit cul de sac marin au sud et du Grand cul de sac marin au Nord, reliés par la rivière Salée.

L'intérêt naturaliste et écologique de la forêt humide du littoral, maintenant bien connu, est donc à prendre en compte dans l'élaboration de stratégie de développement du territoire correspondant à ces 3 communes.

La forêt humide du littoral fait partie du domaine public maritime (DPM) et est soumise au régime forestier administré par l'ONF qui a comme mission d'y définir des plans de gestion.

Aujourd'hui à l'échelle des 3 communes, la forêt humide du littoral représente un peu plus de 2 015 ha répartis essentiellement sur Abymes et Baie-Mahault.

En charge du DPM, la DEAL a transféré au Conservatoire du littoral par affectation au titre de l'article L 322-6 du code de l'urbanisme 1 436 ha 91 a 11 ca pour en renforcer leur préservation à l'échelle de sites constituant des entités biogéographiques à forts enjeux écologiques ou paysagers.

Ainsi dans l'unité biogéographique du Grand cul de sac marin, 3 sites ont été concernés par une affectation de DPM/L au Conservatoire du littoral :

- Pointe Pasquereau - Pointe Saint Vaast (Baie Mahault) : 115 ha 01 a 80 ca ;
- Pointe Madeleine - Baie à Chats : 189ha 61a 45ca ;
- Rivière-Salée - Golconde, Golconde - Belle Plaine (Abymes) : 932ha 41a 16ca.

Ces superficies, auparavant incluses dans l'aire de la réserve naturelle du Grand cul de sac marin créée en 1987, sont depuis 2008 intégrées dans le périmètre du cœur de parc du Parc national de la Guadeloupe.

Concernant la zone industrielle de Jarry, 199 ha 86 a 70 ca de DPM/L ont été affectés pour sauver la mangrove résiduelle des remblaiements sauvages et de la pollution industrielle. Une opération de délimitation et de matérialisation de cette forêt marécageuse (pour partie) est en cours sous pilotage de l'ONF (Programme INTERREG) dans l'objectif de maintenir les circulations des eaux douces, salées et saumâtres et de préserver cet écosystème extrêmement menacé.

Véritable corridor écologique entre la terre et la mer, la mangrove et la forêt marécageuse sont utiles et primordiales dans de nombreuses fonctions.

Du point de vue physique, ces zones de transition protègent le littoral de l'effet dévastateur de la houle cyclonique et des tsunamis. Elles constituent des espaces de dissipation de l'énergie de la mer et contribuent à limiter l'impact de l'érosion côtière sur les activités et les biens. A l'échelle des bassins versants, ces zones humides ont aussi un rôle de régulation hydraulique et d'épuration.

Du point de vue de la biodiversité, la mangrove et la forêt marécageuse sont l'un des écosystèmes le plus productif et le plus riche de la planète. Cette forêt humide absorbe de grandes quantités de CO<sub>2</sub> et produit les nutriments qui alimentent ensuite herbiers et récifs coralliens tout en servant de bassins de décantation naturels limitant l'envasement de ces écosystèmes marins côtiers. Elle accueille des nurseries pour les poissons et les crustacés tandis que ses branchages abritent oiseaux d'eau locaux ou en migration. Enfin, la mangrove et la forêt marécageuse constituent des habitats pour des espèces consommées localement (palourde grise, crabes, gibiers d'eau).

Depuis la promulgation de la loi Littoral en 1986, la mangrove et la forêt marécageuse sont des espaces et des milieux à préserver. Aussi, dans l'optique d'un développement durable préservant et valorisant ces milieux naturels, ils doivent être reconsidérés en termes d'enjeux.

La surface de ces écosystèmes humides ne cesse de reculer face à l'avancée des aménagements urbains. Les pressions que la mangrove et la forêt marécageuse subissent, en particulier celles d'origine industrielle, perturbent gravement leur fonctionnement.

La mangrove et la forêt marécageuse sont un élément du paysage caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral dont il convient de poursuivre la découverte et l'observation dans le respect de cet écosystème marginal et vulnérable abritant de nombreuses espèces endémiques. Espace créole particulier, sa préservation et sa bonne gestion pour une réappropriation par la population constituent un objectif de reconquête paysagère et de qualité du cadre de vie.

#### **4.1.2) Faciliter la circulation des espèces naturelles**

L'urbanisation de l'agglomération constitue un impact écologique négatif important pour la faune, et notamment l'effet de barrière initié par la présence de routes. En effet, la capacité de dispersion des individus est un des principaux facteurs de survie des espèces. La possibilité de se déplacer à la recherche de nourriture, d'un abri ou d'un partenaire est réduite par les obstacles qui entraînent un isolement des habitats. Les effets sur les individus influent sur la dynamique des populations et menacent souvent la survie des espèces (cas du Pic de Guadeloupe).

Les capacités d'échange et de migration des espèces doivent ainsi être assurées par la préservation ou la mise en oeuvre de corridors écologiques, notamment par le maintien des espaces naturels terrestres et marins encore existants (trame verte et bleue), par l'amélioration de la perméabilité des infrastructures routières ou par la gestion des flux de circulation. Cette démarche tiendra compte des axes Nord / Sud (Grand cul de sac – rivière salée – petit cul de sac notamment) et Est / Ouest de l'agglomération et appellera la mise en oeuvre de solutions originales permettant d'allier l'important développement économique de la zone avec la constitution de ces réseaux écologiques.

#### **4.2) Développer les énergies renouvelables**

Dans le cadre des orientations du pôle de compétitivité Synerg'iles, différents projets de recherche sont développés sur le territoire de l'agglomération, notamment portés par l'Université Antilles-Guyane (UAG), l'Etablissement public de recherche à caractère scientifique et technologique (INSERM) ou l'institut Pasteur.

Certaines actions bénéficient d'un partenariat avec l'industrie :

- Etude expérimentale et modélisation de la variabilité sur des échelles de temps courtes, du flux solaire et de la vitesse du vent en vue de l'amélioration de la production d'électricité ;
- Utilisation de la houle marine pour stockage d'eau utilisable pour produire de l'électricité ;
- Energie du vent et solaire en production individuelle ;
- Régulation de l'injection de l'électricité produite à partir d'énergie renouvelable sur le réseau...

#### **4.3) Appuyer les opérations pilotes de démarches d'écoquartiers**

Les réflexions démarrées en 2010 et 2011 sur la ville durable seront mises en oeuvre sur les quartiers pilotes « Assainissement » à Pointe-à-Pitre et « Les Esses-Les Quartiers » aux Abymes, suivies, évaluées, et largement partagées dans l'objectif d'en reprendre les réussites dans les autres quartiers de l'agglomération mais également dans d'autres villes de la Région.

#### **4.4) Maîtriser l'étalement urbain et la consommation des terres agricoles**

De nombreux projets de la zone Nord Abymes (zones d'activités, nouveau CHU, nouveaux quartiers d'habitat, EHPAD...) génèrent un développement urbain centrifuge observé également sur le territoire de Baie-Mahault pour un usage d'habitat cette fois.

Les conséquences de ce phénomène doivent être maîtrisées par la puissance publique afin de renforcer et d'améliorer qualitativement le rayonnement de l'agglomération centrale. La démarche « harmonisation des projets » en cours de démarrage et pilotée par la communauté d'agglomération Cap Excellence devrait notamment y concourir.

Dans l'attente de la mise en oeuvre opérationnelle de cette action, les projets recensés dans la zone d'étude sont à prendre en compte dans le cadre d'une approche globale permettant de mesurer et d'anticiper à court, moyen et long terme :

- les interactions entre les différents projets : besoins communs en matière de dessertes (transports en commun, accès routiers, intégration à un réseau de mobilité douce), de réseaux (capacité, coûts...) ;
- la recherche de complémentarités : particulièrement pour les services commerciaux (le projet de CHU fait apparaître l'idée d'un « campus santé » dédié aux activités économiques et de recherche liées à la santé) ...
- et l'atténuation de leurs impacts : fluidité des axes routiers, notamment au niveau de la RN5 déjà en situation saturée...

L'implantation du CHU sur les Abymes pourra être l'occasion d'un questionnement sur la réutilisation du foncier de l'ancien site libéré, idéalement placé au cœur du centre ville de Pointe-à-Pitre.

#### 4.5) Développer les filières d'agriculture maraîchère courte

La superficie agricole utilisée (SAU) représente près de 11% de la surface totale des 4 communes de l'agglomération (1 864 ha / 16 450 ha), tandis que les surfaces déclarées cultivées sont moindres, 7,6 % de la surface totale (1 246 ha). La commune de Pointe-à-Pitre, de par l'étroitesse de son espace fortement urbanisé, ne dispose pas d'espace dédié à l'agriculture.

La **culture de la canne à sucre est très fortement représentée** sur le territoire, concentrée majoritairement sur les communes de Baie-Mahault et des Abymes (respectivement 71% et 54% de la surface totale), tandis que celle des fruits et légumes ne représente que 6% de la surface en moyenne pour les trois communes, la culture du melon est absente et celle de la banane seulement représentée sur les Abymes de façon mesurée. La surface toujours en herbe (prairie) est majoritaire au Gosier (85% de la surface communale) tandis qu'elle occupe le second poste après la canne pour les deux autres communes (moins du tiers de la surface communale en moyenne).

L'évolution constatée depuis ces deux dernières décennies marque une **forte diminution de la SAU et des surfaces déclarées cultivées** pour les 3 communes concernées, et ce quelle que soit la variété, mis à part une légère augmentation de la surface consacrée à la banane pour Baie-Mahault. La tendance est également marquée par la baisse des effectifs de bétail (bovins, porcins, caprins) et de volaille (poules pondeuses et poulets de chair). Le nombre d'exploitations suit la dynamique générale de diminution tandis que la taille moyenne de ces structures présente des situations variées : en relative stabilité pour les Abymes, en légère progression pour le Gosier et forte progression pour Baie-Mahault.

Dans ce contexte marqué par une perte des surfaces agricoles menacées par la pression urbaine ainsi que par la faible diversification des productions cultivées sur le territoire de l'agglomération, il apparaît important, d'une part de traduire notamment dans les documents d'urbanisme les orientations du schéma d'aménagement régional (SAR) visant la sanctuarisation des espaces agricoles existants selon les règles définies et, d'autre part, d'accompagner le développement du maraîchage, des fruits et de l'élevage propres à répondre, par la mise en œuvre de filières courtes, à la demande locale exprimée de façon importante au niveau de la population concentrée dans les villes.

Le renforcement d'une agriculture péri-urbaine devra notamment être traité en tenant compte de la problématique de cohabitation entre les agriculteurs et les néo-ruraux (foncier, mitage...).

Cette stratégie de diversification pourrait également venir abonder le développement de filières agro-alimentaires basées sur la valorisation des productions agricoles et végétales (*cf. paragraphe 3.2.3*).

## **5) UNE METROPOLE ROBUSTE**

Les principaux enjeux à l'horizon 2030 pour la métropole pointoise sont étroitement liés au mode d'urbanisation de ce secteur, dont les conséquences sont issues des vagues d'exode rural enclenchées depuis le début des années 50.

La multiplication des lotissements (d'habitation, commerciaux ou artisanaux) a conduit à « greffer » de nouveaux secteurs urbanisés (et imperméabilisés) sur des réseaux existants parfois insuffisamment dimensionnés, et parfois largement en dehors de toute urbanisation préexistante.

Cette situation a conduit à laisser plus ou moins se développer cette urbanisation en « peau de léopard ». La jonction progressive de ces tâches rend désormais toute intervention sur ces réseaux très compliquée (qu'il s'agisse d'assainissement - pluvial et eaux résiduaires -, de routes ou des réseaux secs : électricité et téléphone, des réseaux de transport public), alors même que l'ancienneté de ces réseaux et le peu de moyens consacrés à leur entretien vient considérablement augmenter leur fragilité, comme le montrent fréquemment les événements climatiques.

Parallèlement, cette urbanisation non maîtrisée génère une pression sur les rares milieux naturels restants : mangroves étouffées, zones humides remblayées, mornes transformés en carrière de tuf (pression fortement observable dans les grands fonds aux Abymes et Gosier) alors que ceux-ci participent naturellement de la résilience du territoire : protection des côtes contre la houle cyclonique et l'érosion littorale par la mangrove, rétention des eaux pluviales intenses dans les méandres de la zone des Grands Fonds....

Cela lui confère une certaine vulnérabilité, que l'on cherche par cet axe à minimiser.

### **5.1) Proposer un service d'assainissement et d'approvisionnement en eau potable durable à long terme et à un coût acceptable**

#### **5.1.1) Alimentation en eau potable**

Cap Excellence, collectivité compétente pour l'adduction et la distribution d'eau potable contribue pour 8% à la production totale d'eau en Guadeloupe (60 000 000m<sup>3</sup>), soit 4 800 000 m<sup>3</sup>.

En 2008, la Guadeloupe comptait 179 900 abonnés sur le territoire pour une consommation totale de l'ordre de 30 000 000 m<sup>3</sup>. Cap Excellence comptait la même année 30 357 abonnés pour un volume consommé de 4 781 946m<sup>3</sup>, la commune des Abymes totalisant plus de 67% des abonnés de la collectivité et 60% de sa consommation.

L'usine de traitement AEP de Morne Miquel (seule unité de production de Cap Excellence) dont la construction date de 1947 montre régulièrement des signes de dysfonctionnement. Elle n'est pas aux normes parasismiques, l'ouvrage n'est donc ni sécurisé pour le personnel de la Générale des Eaux Guadeloupe (exploitant) ni pour la population environnante.

Les projets de la collectivité sont centrés dans un premier temps sur la **réhabilitation** de cette usine et des réservoirs enterrés (coût estimé des travaux : 0,8M€). Dans un second temps, CAP Excellence prévoit de construire une **nouvelle usine** sur le même site afin de répondre aux besoins du futur CHU, de l'aéroport, du centre de gérontologie et tenir compte de l'augmentation de la population. Le coût total estimé de cette installation ( 2 files de traitement de 900m<sup>3</sup>/h chacune et un réservoir de 2500m<sup>3</sup>) est de 40M€.

→ **Besoins en financement sur AEP** : 41M€ sans renouvellement de réseau et 118M€ avec renouvellement des réseaux à l'horizon 2030 (source Schéma Départemental Mixte Eau Assainissement- SDMEA).

### 5.1.2 Eaux usées (EU)

CAP Excellence (ex SIEPA) dispose d'un Schéma Directeur d'Assainissement (SDA) datant de 2004 qui a conduit à la réalisation d'un diagnostic du réseau et d'un programme de travaux de remise à niveau du système d'assainissement.

En 2010, les travaux de mise en conformité de la station d'épuration de Pointe à Donne – filière eau à Baie-Mahault ont été programmés sur le PO FEDER pour un montant total de 1,8 M€.

Sur le réseau de collecte, des travaux ont débuté depuis plusieurs années et doivent se poursuivre dans les 3 prochaines années. Ils permettront de limiter les entrées d'eaux claires parasites venant perturber le fonctionnement biologique du traitement de la STEP. Une demande de financement FEDER pour la réalisation de travaux de mise en conformité des réseaux pour un montant total de 2,3M€ est en cours d'instruction.

L'actuelle STEP est autorisée pour traiter 45 000 EH. Compte-tenu des raccordements liés aux grands projets à venir, la collectivité envisage la construction d'une nouvelle STEP.

Pour mémoire, le SDAGE de Guadeloupe précise que « *pour toutes les nouvelles unités de traitement des eaux usées domestiques de plus de 20 EH, les habitations raccordées relèvent de l'assainissement collectif dans le zonage d'assainissement, ce qui induit si nécessaire une révision préalable du zonage. Les collectivités assurent la maîtrise d'ouvrage de ces stations d'épuration (travaux et entretien). Aucune nouvelle station d'épuration ne peut être réalisée sans que l'impossibilité de raccordement à un réseau d'assainissement collectif existant ou d'extension du réseau d'assainissement collectif n'ait été démontrée* ».

CAP EXCELLENCE a donc prévu de lancer les études en vue de la réalisation d'une nouvelle STEP de 90 000EH (première tranche, extensible à 120 000EH). Une demande de subvention pour les études sur le PO FEDER a été déposée en avril 2012 pour un montant total de 1,1 M€ (en cours d'instruction) et le montant prévisionnel pour la construction de la nouvelle STEP est estimé au minimum à 40M€.

Il est à noter que la future STEP (comme l'actuelle) sera implantée sur le site de Pointe à Donne sur le territoire communal de Baie-Mahault.

→ **Besoins en financement pour les eaux usées** : 59M€ sans renouvellement des réseaux et 85,6M€ avec renouvellement de réseaux à l'horizon 2030 (source SDMEA).

### 5.1.3 Eaux pluviales (EP)

Le SDAGE prévoit la réalisation d'un schéma directeur d'eaux pluviales au plus tard fin 2015.

Il serait fortement souhaitable, en particulier au vu des inondations des 5-6 janvier 2011 et 7 mai 2012, que ce schéma soit réalisé dans les meilleurs délais sur l'ensemble du territoire des Abymes mais aussi de Pointe-à-Pitre. Un PPR « ruissellement urbain » sur CAP EXCELLENCE pourrait être initié pour réglementer la constructibilité des zones soumises au risque de ruissellement urbain ni cartographié ni identifié dans le cadre du PPR actuel.

Il devra permettre, à partir du diagnostic du fonctionnement actuel du réseau, la définition des mesures à mettre place qui pourront, pour certaines, être retranscrites dans le règlement du PLU. Enfin, la compétence « eaux pluviales » reste à clarifier entre CAP EXCELLENCE et les communes.

## **5.2) Généraliser les aménagements parasismiques et paracycloniques résilients face aux risques d'inondation, de mouvements de terrains et de montée du niveau de la mer**

### **5.2.1) Inondation**

Les évènements récents, notamment en janvier 2011 et mai 2012, montrent l'acuité du risque inondation sur le périmètre concerné. En cas de fortes pluies, des inondations importantes concernent les Grands Fonds et les abords des grands canaux qui en sont les exutoires. Par ailleurs, le bord de mer est très urbanisé et sensible au risque de submersion marine (houle, marée cyclonique voire tsunami).

L'enjeu réside dans la mise en œuvre des différents plans de gestion du risque concerné.

La connaissance de l'aléa et du risque inondation est formalisée dans les plans de prévention des risques naturels (PPRN) approuvés sur toutes les communes et dans l'étude d'évaluation préliminaire des risques d'inondation (EPRI) réalisée dans le cadre de la directive inondation diffusée récemment. De nombreuses habitations se situent aujourd'hui en zone inondable, voire en zone rouge des PPRN.

Des solutions peuvent être apportées dans le cadre de la définition d'un programme d'actions de prévention des inondations (PAPI). La mise en œuvre de cet outil, qui permet la mobilisation de financements par le fonds de prévention des risques naturels (FPRNM) est à l'étude par la commune des Abymes.

Par la suite, à l'horizon décembre 2015, un programme de gestion des risques d'inondation (PGRI) doit être mis en œuvre en Guadeloupe dans le cadre de la directive inondation. Vu les enjeux concernés, une partie de ce programme devrait concerner l'agglomération centrale.

### **5.2.2) Séisme**

La vulnérabilité au risque sismique est aujourd'hui bien connue de par les nombreuses études réalisées (écoles, collèges, lycées, écoles privées, logement social, bâtiments du SDIS, établissements de santé, scénarios départementaux de risque sismique).

Il importe aujourd'hui d'avancer sur les travaux de confortement ou de reconstruction des bâtiments les plus vulnérables dans le cadre du plan séisme Antilles, notamment par la mise en sécurité des logements sociaux et de tous les établissements scolaires (cité scolaire de Baimbridge, écoles, collèges, lycées).

Pour mémoire, sont indiqués ci-dessous pour chaque commune les nombres d'écoles en priorité 1 et le montant estimé du renforcement de l'ensemble des écoles mis en œuvre avant 2020 et issus de l'étude de vulnérabilité sismique des écoles réalisée par l'association des maires de Guadeloupe (AMG) :

- Abymes : nb d'école P1 = 10 ; montant total des travaux (toutes priorités) = 43,07 M€
- Baie-Mahault : nb d'école P1 = 3 ; montant total des travaux (toutes priorités) = 20,34 M€
- Gosier : nb d'école P1 = 3 ; montant total des travaux (toutes priorités) = 23,83 M€
- Pointe à Pitre : nb d'école P1 = 11 ; montant total des travaux (toutes priorités) = 55,5 M€

Par ailleurs, un enjeu majeur de la gestion du risque sismique de la zone et intéressant toute la Guadeloupe est constitué par la reconstruction du CHU au nord-est de l'aéroport.

Une réflexion particulière doit être menée sur la résilience de la zone de Jarry.

Concernant les bâtiments nouveaux, l'application des règles parasismiques doit être garantie par une information et une formation des professionnels adaptées.

Les microzonages sismiques réalisés ou qui se terminent sur les communes de l'agglomération déboucheront à terme sur l'élaboration de PPR sismique qui permettront une prise en compte du risque sismique dans l'aménagement et la construction encore améliorée.

### 5.2.3) Autres risques

Concernant les autres risques naturels, et également les 2 mentionnés aux paragraphes précédents, l'outil de prévention existant le plus efficace est constitué par le Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN).

La révision des PPRN des communes de la Guadeloupe débutera à compter de 2013, en fonction des priorités recensées suite à l'étude d'évaluation en cours. L'implication des collectivités dans le cadre de cette étude et de l'élaboration des futurs PPRN est une priorité, de façon à assurer l'efficacité et l'application des documents révisés.

Le risque de **tsunami** est également présent en Guadeloupe, cinq évènements majeurs ayant été recensés par les chercheurs de l'UAG entre 1843 et 2003. Ce risque relève cependant d'une probabilité d'occurrence extrêmement faible et engendre des phénomènes d'inondation du littoral assez mesurés.

La Guadeloupe n'est concernée que par un seul Plan de Prévention des **Risques Technologiques** (PPRT) qui permet d'agir sur les coexistences peu souhaitables entre les sites industriels à haut risque dit SEVESO et leur environnement, et ce notamment en limitant l'urbanisation future. Approuvé le 5 septembre 2011, le document prend en compte les effets des accidents technologiques susceptibles de survenir sur les deux établissements SEVESO situés sur la commune de Baie-Mahault au sein de la Zone Industrielle de Jarry : SARA (dépôt d'hydrocarbures) et RUBIS Antilles Guyane (centre emplisseur de gaz). A ce jour, aucune procédure de révision n'est en cours sur le PPRT de la Pointe Jarry et aucun autre PPRT n'est envisagé.

Le **risque incendie**, notamment dans les poches de quartiers insalubres, doit être pris en compte, particulièrement par l'amélioration des conditions d'accès pour les services de secours.

Enfin, il est à noter l'étude réalisée par le BRGM sur une partie de l'agglomération concernant les secteurs touchés à terme par le phénomène de **montée des eaux** lié aux changements climatiques.

### 5.3) Accueillir une gestion et un traitement efficaces des déchets ménagers de l'ensemble de l'archipel Guadeloupe

L'agglomération pointoise constitue à la fois la plus grande concentration de population et d'activité économique de la Guadeloupe.

Par conséquent et assez logiquement, l'agglomération produit la majorité des déchets de la Guadeloupe. Ainsi, les quatre communes de Baie-Mahault, Abymes, Pointe-A-Pitre et Gosier qui représentent près de 50 % de la population du SICTOM de la Guadeloupe, produisent près de 63 % des déchets communaux mis en décharge à la Gabarre.



Outre la réhabilitation de la décharge de la Gabarre, et en partant de la situation actuelle, un certain nombre de pistes de réflexion seraient à approfondir sur la base des orientations des plans applicables (PDEDMA, PREGEDD) dans le domaine des déchets et sans que cela soit exhaustif :

- l'exercice de la compétence « collecte des déchets ménager » par les communautés d'agglomération. L'objectif est d'optimiser le coefficient d'intégration fiscal et la dotation globale de fonctionnement (DGF) de ces communautés, de générer éventuellement des économies d'échelle et de mieux gérer les déchets dans les quartiers situés aux limites entre communes.
- La mise en place d'une redevance spéciale pour les déchets d'activités économiques pris en charge par les collectivités. Aujourd'hui, le ratio de production de déchets par habitant sur l'agglomération est largement supérieur à la moyenne, en particulier pour les communes de Baie-Mahault, Pointe-A-Pitre et Gosier. Ce qui s'explique par l'importance des activités économiques et des administrations. Or, faute de redevance spéciale, ces secteurs ne contribuent que très peu, voire pas du tout au service public des déchets, comparativement au service qui leur est rendu. Pour information, l'agglomération de Cayenne en Guyane génère une recette annuelle de l'ordre de 1 M€ par le produit de la redevance spéciale.
- En complément, limiter l'accès au service public des déchets aux seules activités économiques qui peuvent légitimement en bénéficier. Les collectivités ne peuvent normalement prendre en charge les déchets des activités qu'à la condition que les caractéristiques et les quantités de ceux-ci permettent de les collecter et les traiter sans sujétions techniques particulières.

Ces deux derniers points doivent avoir des effets positifs sur les finances des collectivités et des ménages ainsi que sur l'activité des entreprises de service dans le domaine des déchets. Tant que les entreprises et les administrations bénéficient à prix réduit voir nul du service public mis en place par les communes, il n'y a aucune incitation pour elles à respecter leurs obligations en matière de gestion de leurs déchets.

- Assurer la mise en place au sein de l'agglomération d'un réseau de déchetteries permettant un accès en moins de 10 min pour au moins 80 % de la population. Résultats attendus : limitation des dépôts sauvages, diminution des coûts de collecte en porte à porte, amélioration du fonctionnement et diminution des nuisances sur les équipements existants par une meilleure répartition des flux de déchets sur le territoire.
- Contribuer au sein du SICTOM de la Guadeloupe et même au-delà, à la couverture du territoire en déchetteries et quais de transfert. De part sa situation de carrefour central, et de zone d'implantation des principales installations de traitement, l'agglomération subit le flot et les nuisances des camions de transport de déchets.
- Étudier la possibilité de valorisation complémentaire de la chaleur produite par le futur incinérateur : production de froid pour les quartiers de la rénovation urbaine (notamment Grand Camp, Raizet), zones commerciales, aérogare...
- Travailler à la réduction de la production de déchets : développement du compostage domestique y compris en menant des expériences en habitat collectif, développer les filières de réemploi en particulier en favorisant les structures d'insertion...
- Prévoir systématiquement des espaces adaptés pour la gestion des déchets dans les nouveaux quartiers, y compris et même surtout pour la collecte sélective et les encombrants...

#### **5.4) Intégrer la préservation de l'écosystème littoral dans les options d'urbanisme et d'aménagement du territoire**

Cette démarche permettrait d'appuyer le développement de l'agglomération centrale sur la robustesse prodiguée par la mangrove par rapport aux enjeux de :

- **protection face aux risques naturels et au réchauffement climatique :**

La mangrove et la forêt marécageuse protègent le littoral face aux risques naturels et aux effets du changement climatique comme la montée de niveau de la mer en jouant un rôle de tampon naturel avec une capacité d'amortissement. Elles jouent également un rôle de régulation par leurs fonctions de rétention et d'exutoire en période de crue ou d'inondation.

- **préservation de la biodiversité et de remise en bon état des continuités écologiques :**

L'intérêt écologique de la forêt humide littoral est très fort. Tout particulièrement en milieu insulaire, la préservation de la mangrove et de la forêt marécageuse participe de choix pérennes en aménagement et en développement à intégrer dans la spatialisation des « Trames vertes et bleues » des documents de planification.

## **CONCLUSION GENERALE**

La réalité de cette métropole urbaine pourra s'exprimer au travers de son poids politique, social et culturel, ainsi que par son pouvoir d'attraction et de diffusion. Les éléments qui concrétiseront son rôle de métropole reposent sur ses capacités d'animation des réseaux, le développement de sa fonction de porte d'entrée de l'île à travers les infrastructures de transport (port et aéroport), le renforcement de ses fonctions centrales (Université, CHU, activités culturelles...) et la concentration de fonctions tertiaires supérieures qui joueront un rôle essentiel dans le développement économique et social.

L'enjeu lié à cet accroissement de la qualité de son offre sera pour l'agglomération de maîtriser les effets néfastes qui accompagnent les processus de métropolisation et que l'on peut déjà observer : étalement urbain, consommation d'espaces naturels, pollution et qualité de l'air, ségrégation sociale, congestion dans les déplacements...

La définition d'une gouvernance claire à l'échelle du territoire par ses élus est sans doute un élément déterminant dans l'atteinte de cet objectif ambitieux de métropole caribéenne à horizon 2030. Cela permettra de prioriser les axes de développement identifiés, dans un souci d'équilibre double entre le court et le long terme, et entre la bonne gestion quotidienne et l'expérimentation plus innovante.