

Quelle Guadeloupe pour demain?

ÉCRIT PAR LA RÉDACTION

20 décembre 2013

Les dix ou quinze prochaines années apporteront avec elles des changements décisifs pour la Guadeloupe. L'île est en train de réorganiser, de repenser l'aménagement de son territoire. Le Courrier de

Guadeloupe se propose de lever le voile sur certains de ces changements.

L'urbanisme et l'aménagement du territoire guadeloupéen se sont faits au gré des besoins, des héritages individuels, des déclassements, de la disponibilité foncière sans être réellement pensée. C'est l'essor de Jarry, lui-même organisé autour du port autonome qui jusque-là rythmait l'installation de la population, puisque cette zone concentre la majorité des emplois. Toutefois cet état de fait est en passe de changer ou tout au moins de s'organiser. La Guadeloupe va très certainement se repenser par son centre, par l'action de la Communauté d'Agglomération Cap Excellence et de la ville de Baie-Mahault. Comme à son habitude, Pointe-à-Pitre - autant le centre-ville que les quartiers limitrophes aux Abymes - sera le lieu de profonds changement, qui sont d'ailleurs en mouvement depuis 2006 après la validation de l'Agence Nationale de la Rénovation Urbaine (ANRU) et plus tard, la mise en route du deuxième volet de la Rénovation Urbaine de Pointe-à-Pitre (RUPAP II), elle-même mise en cohérence par la rénovation urbaine des Abymes (RUA) comprenant notamment une rénovation complète du quartier de Vieux-Bourg et plus loin l'organisation de Dothémare - qui va accueillir le rectorat et le centre technique du Tram - et de Providence. Tout cela répond à plusieurs objectifs. Le premier est tout simplement esthétique : la ville avait besoin d'un ravalement de façade. Ses bâtiments, vieux de près de 60 ans et n'ont pratiquement jamais été ravalés ou spécialement entretenus. Ensuite, les urbanistes veulent par l'aménagement du territoire ramener un peu de mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle en favorisant les ouvertures contrairement aux anciennes barres étanches et monolithiques. Enfin, le projet entend désenclaver certains quartiers de Pointe-à-Pitre : Lauricisque, l'Assainissement et Carénage essentiellement. L'allié majeur de ce désenclavement est incontestablement le projet de tramway avec une irrigation de Baie-Mahault en seconde phase qui reste en question pour des raisons politiques. Autour de ce centre mieux articulé : la périphérie. Elle ne subira pas de changements énormes. Les dynamiques à l'œuvre aujourd'hui devraient se poursuivre demain avec une implantation d'habitats collectifs notamment sur les communes de Goyave, Sainte-Rose et Petit-Bourg. Ainsi, très clairement, au cours de la prochaine décennie, l'île papillon est vouée à se développer du cœur vers les ailes.

Présentation des projets

Taonaba, centre culturel et sportif limitrophes aux Abymes

Taonaba sera le lieu de profonds changements, qui sont d'ailleurs en mouvement depuis 2006 après la validation de l'Agence Nationale de la Rénovation Urbaine (ANRU) et plus tard, la mise en route du deuxième volet de la Rénovation Urbaine de Pointe-à-Pitre (RUPAP II), elle-même mise en cohérence par la rénovation urbaine des Abymes (RUA) comprenant notamment une rénovation complète du quartier de Vieux-Bourg et plus loin l'organisation de Dothémare - qui va accueillir le rectorat et le centre technique du Tram - et de Providence. Tout cela répond à plusieurs objectifs. Le premier est tout simplement esthétique : la ville avait besoin d'un ravalement de façade. Ses bâtiments, vieux de près de 60 ans et n'ont pratiquement jamais été ravalés. Le complexe Taonaba est dans les cartons depuis longtemps et a déjà été partiellement livré. Le projet abrite la maison de la mangrove et une base de loisirs nautiques et pédestres. Conceptualisé et commencé en 2006, le projet devrait être définitivement livré en 2014. Reste à terminer l'aile de restauration et la base nautique.

Projet Tropisme - JB Lamasse



VUE DE LA BASE NAUTIQUE

Centre culturel et sportif

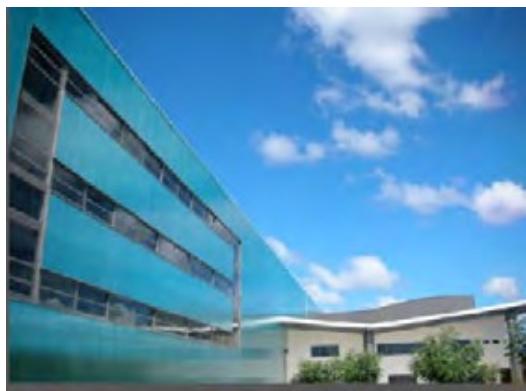


VUE DU BATIMENT D'ACCUEIL

Centre culturel et sportif

Le Cinéstar de providence

L'aménagement de parc d'activité de Providence, qui se poursuit depuis 2001 est loin d'être achevé. Même si les sièges d'Air Caraïbes, de l'IEDOM, et de l'ARS s'y sont installés, l'endroit devrait accueillir un des projets culturels les plus aboutis de ces dernières années. Un complexe de cinéma et de galerie marchande. Ce cinéma serait composé de dix salles pour une capacité totale de 20 000 places. Autour du cinéma, une galerie marchande devrait accueillir en gros du commerce d'ameublement (But et Weldom), un hôtel de 60 chambres, une salle de sport et une piste de rollers. Les travaux sont en cours.



Providence



Providence



Providence

La cité de la connaissance de Saint-Claude

La ville de la Soufrière, en plus d'accueillir le Campus du Camp Jacob devrait enrichir son offre universitaire d'une cité de la connaissance. Le complexe serait composé d'une université des métiers, d'un campus sanitaire et social, une école de la deuxième chance, un pôle régional des Arts du Spectacle et plusieurs organismes de formation et de recherche. Les étudiants auront aussi l'usage d'installations sur place avec un restaurant et une résidence universitaire. Ces installations sont les bienvenues pour des étudiants qui ont parfois du mal à se loger à proximité de l'actuel campus.

Cité de la connaissance

La station d'épuration de Trioncelle

Les travaux de la station d'épuration sont bien avancés. Elle répond à un cahier des charges exigeant mais la nouveauté est qu'elle fait partie de ces stations qui se montrent avec un réel effort quant à l'intégration paysagère. Elle a été construite en cercles concentriques à la manière de l'onde qui se répand dans l'eau. Un système d'éclairage en fera un édifice agréable à voir en vue aérienne, notamment pour les passagers des avions qui vont se poser à Pôle Caraïbe. Un parcours pédagogique a été aménagé afin de permettre aux scolaires de la visiter. Pour ce qui est des détails techniques, elle propose des installations traditionnelles avec une disposition de désodorisant pour annihiler la pollution olfactive. Elle traitera les eaux de Trioncelle, de la Jaille et du pénitencier.

Station d'épuration

La base nautique de Petit-Bourg

La base nautique de Petit-Bourg a pour vocation d'accueillir les pratiquants d'avirons qu'ils soient en clubs, scolaires ou professionnels. Elle sera implantée sur le site actuel de la pointe à Bacchus. L'accès ainsi que le talus seront repris dans le cadre de ce projet. Vu les contraintes topographiques et l'étroitesse du terrain, le projet se développe tout en linéaire avec : un hangar technique pour la réparation des avirons, une salle de musculation, une zone administrative et des vestiaires - sanitaires adaptés et accessibles à tous. Afin de répondre à l'accueil des handisports, cette base sera aménagée d'une rampe de mise à l'eau.



Base nautique

La piscine intercommunale des Abymes

La piscine intercommunale se refait, elle aussi, une beauté. Le bâtiment regroupera les fonctions de vestiaires, administration, logement de fonction et centre d'accueil de jour pour les enfants. L'actuel bâtiment vestiaire sera entièrement détruit au profit d'un nouveau en courbe afin de préserver une éventuelle extension et le terrain de football adjacent.

Piscine intercommunale

Chantiers : Investissements sous caution

Les investissements qui permettent de financer les chantiers sont, soit avancés par des sociétés telles que les SEM, en partie par les collectivités territoriales ou l'État, ou l'Union Européenne. Le déblocage de ses fonds se fait part le montage de dossiers qui sont soumis à différentes autorités de l'État dont le rôle est d'en éprouver la viabilité, la faisabilité et la solidité avant de leur donner le feu vert. Du côté de l'Europe, les choses sont compliquées par le fait que les chantiers ne sont pas toujours prévus dans le programme qui détermine sur une durée l'enveloppe qui permettra de mener les choses à bien. On parle ici de chantiers d'infrastructure lourds - réhabilitation de décharges, barrages, chantiers du bâtiment - qui requièrent des investissements de plusieurs millions d'euros que les collectivités ne peuvent absolument pas supporter seules. La lourdeur des révisions et des contre-révisions des différentes strates administratives par lesquelles passera le dossier retarde parfois de plusieurs années la mise en branle du chantier. " Le poids des formalités administratives qui accompagne le déblocage des fonds - que les chantiers soient préfinancés ou pas - fait naître chez les acteurs une certaine impatience. Il s'écoule en effet près de 6 à 7 ans entre la conception du projet et la fin du chantier, en considérant que les formalités administratives ont mobilisé quatre ou cinq ans du projet. " explique Thomas Volkmer, directeur du bureau d'études Safège Guadeloupe. Une impatience donc, parfois fatale à la finalité du projet. " Les projets sont toujours ambitieux et de grande qualité, mais sont si lents à boucler que l'on n'arrive pas à faire tout ce qui était prévu. " continu Thomas Volkmer. La simplification de l'accès aux fonds est, une des questions vitales de l'avenir du BTP. D'ailleurs, le programme 2014 - 2020 sur le point d'entrer en vigueur a prévu - pour une fois - le financement de plusieurs projets d'infrastructure.

Sur de bons rails

Une chose est sûre, sera financé. La nouvelle aurait dû d'ailleurs être annoncée en cette fin d'année. Le projet est passé ces dernières semaines en commission devant le Groupement des Autorités Responsables du Transport (GART) et a été le premier sélectionné d'une liste de dix projets qui bénéficieront très certainement du soutien financier de l'État. Mais il

faudra attendre encore un peu. Le temps que le gouvernement trouve un autre financement que les recettes de l'écotaxe pour l'heure reportées. Jean-Marc Ayrault s'est donc donné du temps et annoncé une délibération pour janvier 2014, alors qu'elle aurait dû avoir lieu au cours du mois de décembre. Un dénouement favorable à ce dossier serait une des dernières pierres posées à l'édifice administratif avant la mise en route des travaux. Le tracé, qui a vocation à irriguer tous les quartiers rénovés, a d'ailleurs été approuvé par le GART, et fortement soutenu par l'ANRU. Il est considéré comme une préfiguration du système de transport souhaité pour la Guadeloupe. Celui-ci sera développé par phases successives. La première sur un axe Nord/Sud dépend aussi beaucoup du bouclage du dossier du pôle santé. Mais, en gros, le tram devrait partir du futur pôle santé de Perrin et descendre vers la Mairie de Pointe-à-Pitre pour aller jusqu'à l'Université. Si tout va bien cette phase devrait être achevée à l'horizon 2019. La seconde phase, aux alentours de 2023 devrait s'organiser sur un axe pour irriguer les écoles et enfin en dernière phase créer un réseau entre tous les quartiers rénovés avec une sortie Sud-Est vers Carénage et une sortie Nord-Est vers la Cour d'Orgemont. Jarry devrait aussi être desservi à terme. Tous les changements urbains des prochaines années ont été pensés en fonction de ce tracé. Après des tours et des détours le tramway de Guadeloupe semble réellement être sur la bonne voie.

Demain se pense et se construit aujourd'hui

Le vernissage de l'exposition itinérante "Les concours d'architecture en Guadeloupe", a mis en évidence les projets d'urbanisme qui vont façonner la Guadeloupe des 10 prochaines années. " Les constructions vont devenir de plus en plus performantes par rapport aux contraintes climatiques ", commence Didier Bergen, président de l'ordre des architectes. " Les projets répondront de façon plus précise aux besoins de la population et aux normes ", complète-t-il. Les projets seront soumis à des contraintes d'évolution. L'architecte se positionne comme un précurseur qui s'inscrit dans la durabilité et anticipe besoins et usages. Les projets qui vont émerger seront complètement endogènes à la Guadeloupe et en accord direct les réglementations de développement durable. " Réglementation thermique propre et abolition des monoblocs, captation de l'air, protection

de l'ensoleillement et respect les contraintes environnementales sont quelques-uns des éléments qui intègrent le cahier des charges des architectes ", déclare le président. " Les constructions devront générer le minimum de nuisances possibles et consommer moins d'énergies, en bref on est à l'aube de projets savants, en pleine harmonie avec l'environnement " conclu t-il. La Guadeloupe de demain aura un bâti intuitif et intelligent.

Habite Ta nature

Les logements subiront aussi une montée en gamme technologique même s'il est vrai que pour l'instant elle est clairement orientée vers l'écologie. Les normes prises lors des deux Grenelles obligent déjà les architectes à se mettre au vert. Toutefois, bien plus qu'une obligation légale, les architectes le conçoivent aussi comme une évolution logique dans un espace tel que la Guadeloupe aux frontières étroites et dépendantes des contraintes de la nature. De nombreux projets d'immeubles sont déjà sortis comprenant un fonctionnement au panneau solaire ou des immeubles comprenant des espaces de vrais jardins. Mais ces projets d'habitats collectifs tels qu'elles sont encore très chères à financer. Restent donc des logements en général plus grands en raison notamment de la prise en compte du bien-être des personnes à mobilité réduite. Les logements ont pratiquement doublé de volume. Pour le premier volet de la rénovation urbaine de Pointe-à-Pitre, une cellule de type T3 faisait 36m². Les bâtiments livrés pour la RUPAP II justifient d'une surface de 87m² pour la même catégorie de logements avec un accent mis sur les balcons et la végétation. Le tout avec une empreinte écologique minimale. Cette logique sera déclinée à toutes les conceptions, du logement vers la résidence, vers le quartier et enfin à la commune.