

CLUB PROJET URBAIN & PAYSAGE

2016

ATELIER DE SAINT-PIERRE DU 2 AU 7 AVRIL 2016

SÉMINAIRE INTERCLUB FNAU, ENVIRONNEMENT, PROJET URBAIN & PAYSAGE
"PROJET URBAIN ET RISQUE INONDABILITÉ" 20 NOVEMBRE 2015

SOMMAIRE

Avant-propos	3
Atelier de Saint-Pierre, déroulement des six jours	5
Découverte des territoires de St-Pierre	8
Première lecture du territoire	12
Saint-Pierre, renaissance d'une ville	14
Structurer le développement du Pays-Nord Caraïbe	18
Désir de ville, désir de vivre	21
Vers un projet intégré	29
Intervention des élus et des partenaires	31
Interclub FNAU, Environnement, Projet Urbain & Paysage du 20 novembre 2015 "projet urbain et risque inondabilité"	33

ÉDITORIAL

Cette année le Club Projet Urbain & Paysage de la FNAU s'est réuni autour de deux moments forts : un interclub sur la conception de projet urbain résilient et l'atelier annuel du Club.

L'interclub a été organisé avec le club Environnement de la FNAU sur le thème du projet urbain et du risque inondabilité. L'objectif était de partir du projet plutôt que de la contrainte et de présenter les expériences à travers des projets réalisés ou en cours de réalisation. Trois agences, Tours, Toulouse et l'Île-de-France, accompagnées des maîtres d'ouvrage et parfois également des maîtres d'œuvre, nous ont exposé des démarches innovantes. Trois échelles ont été présentées : une opération d'habitat à Saint-Pierre-des-Corps, le Grand Parc Garonne à Toulouse et un nouveau quartier de 300 ha à Vitry-sur-Seine.

Pour sa 14^e édition, l'Atelier 2016 fut exceptionnel de par sa localisation et son ouverture aux professionnels extérieurs. L'Atelier s'est déroulé en Martinique, à Saint-Pierre plus exactement, "ville d'art et d'histoire", au destin tragique lié à l'éruption du volcan Pelée en mai 1902. Une dizaine d'experts des agences de métropole ont été choisis en fonction de la thématique très précise de l'atelier. Pour la première fois, l'équipe a été largement renforcée par une équipe locale. En effet, une dizaine de personnes nous ont rejoint : personnel de l'agence, architecte des bâtiments de France, paysagiste du Parc naturel régional, urbaniste de la DEAL, chefs de projet de la Mairie de Saint-Pierre et architectes libéraux. Ceci a permis de mieux comprendre la situation exceptionnelle de ce site, et de fédérer les énergies, tant locales que métropolitaines, pour transformer les idées de projet en réalité. Il en est ressorti une expérience urbaine et humaine fort enrichissante pour tous.

Le club a lancé, en juin, un appel à proposition pour des sujets d'atelier et à ce jour, cinq agences sont intéressées pour nous accueillir en mars 2017.

*Les animateurs : Gwenaëlle ZUNINO, Yves GENDRON
& Frédéric ROUSTAN*





Chaque année, des experts du réseau des agences d'urbanisme font profiter un territoire de leur expérience le temps d'un atelier organisé par le club Projet Urbain & Paysage de la FNAU. Cette année, le défi a pris place sous le soleil martiniquais, selon des modalités un peu particulières en raison de l'éloignement. La FNAU est particulièrement attachée au travail avec les agences ultra-marines : en 2014, elle a consacré un dossier FNAU aux spécificités de l'aménagement en Outre-mer.

L'agence de la Martinique a organisé en avril 2016 un workshop du club Projet Urbain & Paysage de la FNAU autour de la ville de Saint-Pierre : ce furent cinq jours de visite et d'échanges, entre analyse du territoire, élaboration de stratégies, réflexions collectives et formulation de propositions, orchestrés par les trois animateurs du club, mettant en musique les compétences des agences pour un projet de territoire multi scalaire, en association avec des professionnels locaux de la ville, du Parc Naturel régional de Martinique, de la DEAL et d'architectes libéraux.

Saint-Pierre est une ville de mémoire, caractérisée par son implantation au pied du volcan, entre mer et montagne, marquée par l'explosion de la Montagne Pelée au début du XX^e siècle, mais aussi aujourd'hui une ville de culture et de brassage. Comment fédérer

ce territoire à l'identité forte autour du volcan ? Quelle stratégie d'aménagement d'ensemble pour une qualité urbaine retrouvée, relevant le défi de la résilience, dans une ville marquée par le risque ? Quel fil rouge pour assembler tous les projets émergents et faire de la multitude d'actions un vrai projet politique ?

Devant une salle comble d'élus et de partenaires, les membres de l'atelier ont présenté une lecture subtile des enjeux du territoire pierrotain à différentes échelles, des orientations urbaines et une approche pragmatique et sensible du patrimoine, qui pourra nourrir les réflexions à venir. Décrypter les potentialités d'un site, faire germer des idées, mobiliser des acteurs et susciter des désirs de projet, tels étaient les défis auxquels a répondu cet atelier projet urbain de Saint-Pierre 2016. L'agence de Martinique est maintenant prête à poursuivre sa mobilisation pour fédérer les acteurs et les accompagner afin d'insuffler et concrétiser une dynamique de projet, pour ensemble réinventer Saint-Pierre.

Brigitte BARIOL
Déléguée générale de la FNAU

2016 ATELIER DE SAINT-PIERRE



DÉROULEMENT
DES **SIX JOURS** DU 2 AU 7 AVRIL

ATELIER DE SAINT-PIERRE

DÉROULEMENT DES CINQ JOURS

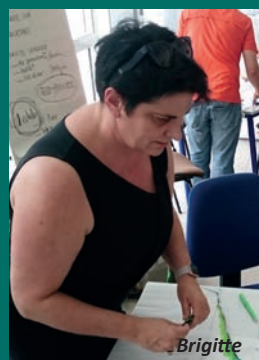


Céline



Corinne

Fanch



Brigitte



Sébastien

Juliette



Gérard



Stéphane

Arnaud



Vanessa



Mathieu



Ségolenn

Thomas

SAMEDI 2 AVRIL

Accueil des participants FNAU au Prêcheur et premiers échanges avec M. Christian Rapha, maire de Saint-Pierre, Mathieu Lerandy, chef de projet, Service Projets de Ville et Territoire et Ségolenn Cuer, chargée de mission à la ville, Service Projets de Ville et Territoire.

DIMANCHE 3 AVRIL

Découverte de la côte Nord-Caraïbe en bateau, en présence du géologue M. Alex Allard Saint-Albin, pour une explication sur la formation du relief de la côte Caraïbe.

Découverte du site de l'Aïleron pour un panorama depuis la Montagne Pelée, la découverte de son arrière-pays, ses cultures...

Fin de journée échange avec M. Marcellin Nadeau, maire du Prêcheur.

LUNDI 4 AVRIL

Découverte et présentation du centre bourg de Saint-Pierre en présence de Clarys Coridun, animatrice du patrimoine, et de Serge Domi, sociologue, à la découverte de l'histoire de la ville, de ses atouts et dysfonctionnements. Puis présentation à la Chambre de Commerce et d'Industrie d'un diagnostic économique du territoire nord-caraïbe par M. Thierry Alexandrine.

Retour sur les visites de terrain, premiers ressentis, premiers éléments de diagnostic et formation des groupes de travail.

MARDI 5 AVRIL

Séance de travail en groupe.

Première restitution par groupe.

MERCREDI 6 AVRIL

Séance de travail en groupe.

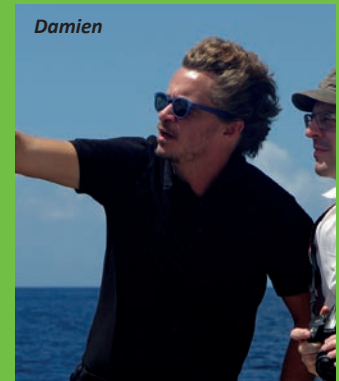
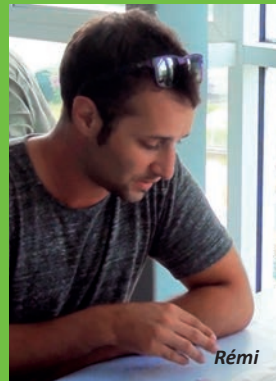
Deuxième restitution en présence du maire de Saint-Pierre.

Finalisation des rendus et préparation de la présentation.

JEUDI 7 AVRIL

Restitution finale des travaux, en présence d'élus et de techniciens de la ville de Saint-Pierre, de représentants de CAP Nord, de la Collectivité Territoriale de Martinique, de la Préfecture, du Parc Naturel de Martinique, de l'Aménagement et du Logement, de la commune.

LES MOTIFS DE LA CANDIDATURE



Dès 2010, l'ADUAM engageait une réflexion sur son positionnement vis-à-vis de ses partenaires. Le nouveau programme partenarial orientait l'agence sur des missions de conseil et un rôle de facilitateur du projet urbain, au service des différentes collectivités territoriales de Martinique.

Après avoir porté ses efforts sur l'élaboration de documents de planification et notamment de nombreux Plans Locaux d'Urbanisme, l'ADUAM souhaitait élargir ses missions et s'impliquer dans une **dynamique de projet urbain**, avec la création en 2010 d'un nouveau pôle dédié.

En octobre 2011, dans le cadre de la 32ème rencontre des agences d'urbanisme, l'ADUAM soulignait l'originalité de la démarche des ateliers Projet Urbain & Paysage et l'envie d'organiser un atelier sur son territoire.

En septembre 2012, l'ADUAM accueillait le **séminaire de rentrée des directeurs d'agences** sur la commune de Saint-Pierre. L'agence profitait de l'événement pour rappeler à la FNAU son intérêt et sa motivation à organiser sur le sol martiniquais un prochain atelier. C'est à

cette occasion que la FNAU et l'ADUAM entérinaient l'organisation d'un atelier PUP en Martinique. Saint-Pierre, la ville d'accueil des directeurs d'agences semble susciter un vif intérêt.

Trois ans plus tard, c'est dans un contexte politique favorable que s'organisait l'événement à Saint-Pierre, avec le projet d'inscription de la **Montagne Pelée** au **Patrimoine Mondial de l'UNESCO**, mais également la volonté de transformer la ville d'Art et d'Histoire en **Pays d'Art et d'Histoire**.

Il semblait essentiel d'apporter un regard extérieur sur la ville et de **replacer Saint-Pierre dans un contexte territorial plus large**. Il semblait également nécessaire de **proposer une hiérarchie dans les projets**, très nombreux sur Saint-Pierre mais dont les réalisations se font souvent attendre, faute de priorisation des besoins.

Ce fut donc un honneur pour l'ADUAM, une des plus vieilles agences du réseau FNAU, d'accueillir pour la première fois dans les DOM-COM ce type d'événement.

LE CONTEXTE DE LA COMMANDE

UN SITE UNIQUE

Situé au nord-ouest de la Martinique, le long de la côte Caraïbe, Saint-Pierre forme dans sa partie agglomérée un amphithéâtre, enserré entre sa rade et les pitons du Carbet qui surplombent la ville. Au nord du territoire, la Montagne Pelée domine le paysage de sa silhouette imposante. Entre les Pitons du Carbet et la Montagne Pelée, une vaste plaine s'étend de la Roxelane à la rivière des Pères, les deux cours d'eau principaux sillonnant le territoire communal d'est en ouest.

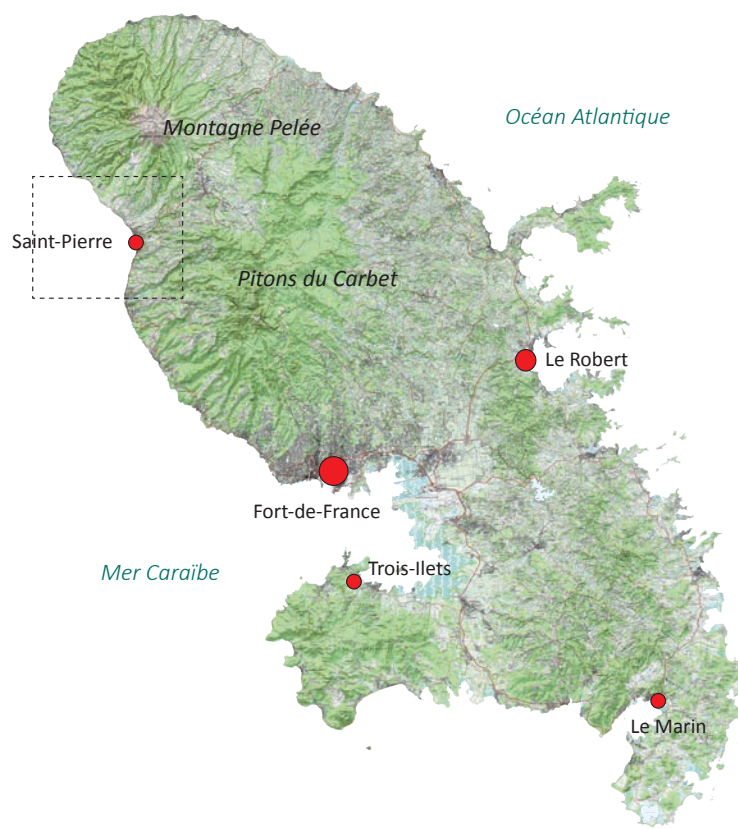
La ville est entourée de huit communes dont deux partagent le littoral côté Caraïbe : le Prêcheur au nord et le Carbet au sud.

La commune a un relief marqué puisqu'elle s'étage du niveau de la mer à 1 395 mètres, point culminant de la Montagne Pelée. Le mode d'occupation des sols varie entre espace aggloméré le long de la baie, plaine et plateau circonscrits entre les deux cours d'eau, reliefs accidentés avec la Montagne Pelée et les pitons du Carbet. Concernant l'accessibilité, la route nationale 2 relie Fort-de-France à Saint-Pierre. Celle-ci se poursuit vers la commune du Morne-Rouge dans les terres. Une route départementale vient prolonger la RN2 le long du littoral, jusqu'à la commune du Prêcheur.

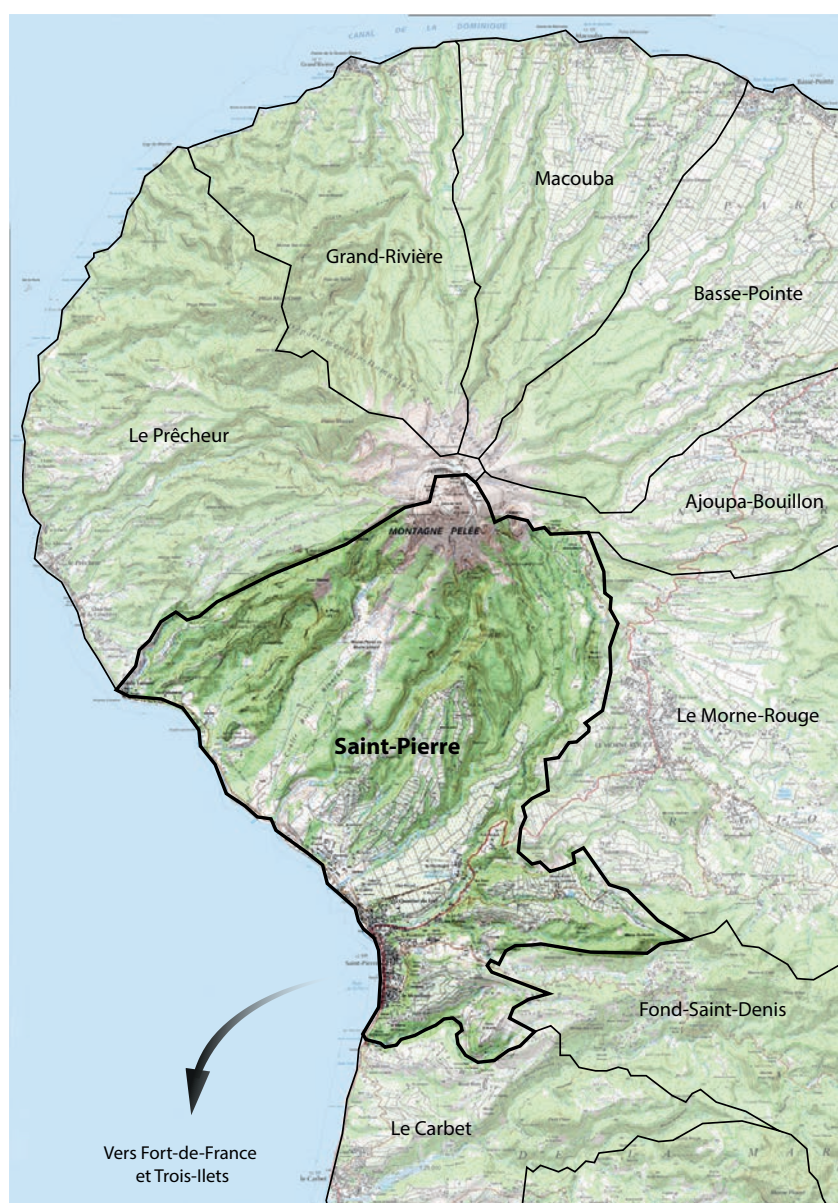
Concernant la ville agglomérée, elle se compose officiellement de trois quartiers :

- **le Fort**, quartier historique qui donnera le nom à la ville ;
- **le Mouillage**, quartier populaire où l'on chargeait et déchargeait les cargaisons des bateaux amarrés ;
- **le Centre**, dont le tissu plus relâché correspond à l'agrafe qui s'est faite entre les deux quartiers historiques du Fort et du Mouillage.

Le quartier du Mouillage qui est en fait la véritable centralité de Saint-Pierre, est traversé par deux rues commerçantes parallèles, la rue Gabriel Péri et la rue Victor Hugo. Orientées nord-sud, ces deux rues principales sont recoupées de manière régulière par des petites rues en pente allant de la mer vers les Mornes.



Localisation de Saint-Pierre en Martinique - source : fond IGN



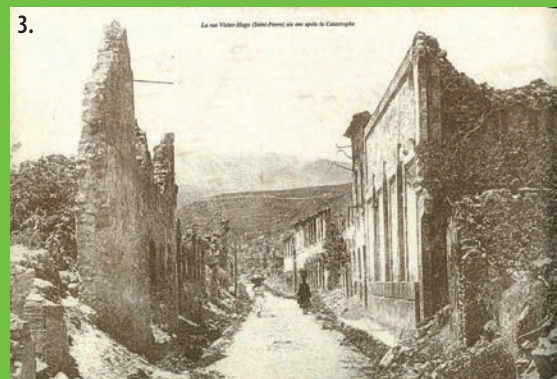
UN DESTIN TRAGIQUE

Bien que l'on ait observé quelques manifestations volcaniques en 1792 et 1851, avec pour seules conséquences un dépôt de cendres sur les toits de la ville, l'éruption que tout le monde connaît est celle du **8 mai 1902**.

Les signes avant-coureurs sont nombreux (odeurs de soufre, fumerolles, tremblements de terre, raz-de-marée, pluies de cendres). Cependant peu de gens fuiront la ville, la municipalité cherchant à rassurer ses concitoyens. **La nuée ardente** qui s'abat sur Saint-Pierre anéantit en quelques minutes les 30 000 Pierrotains, ne laissant que deux miraculés en vie. La ville est détruite. Il ne reste que les rues et quelques soubassements.

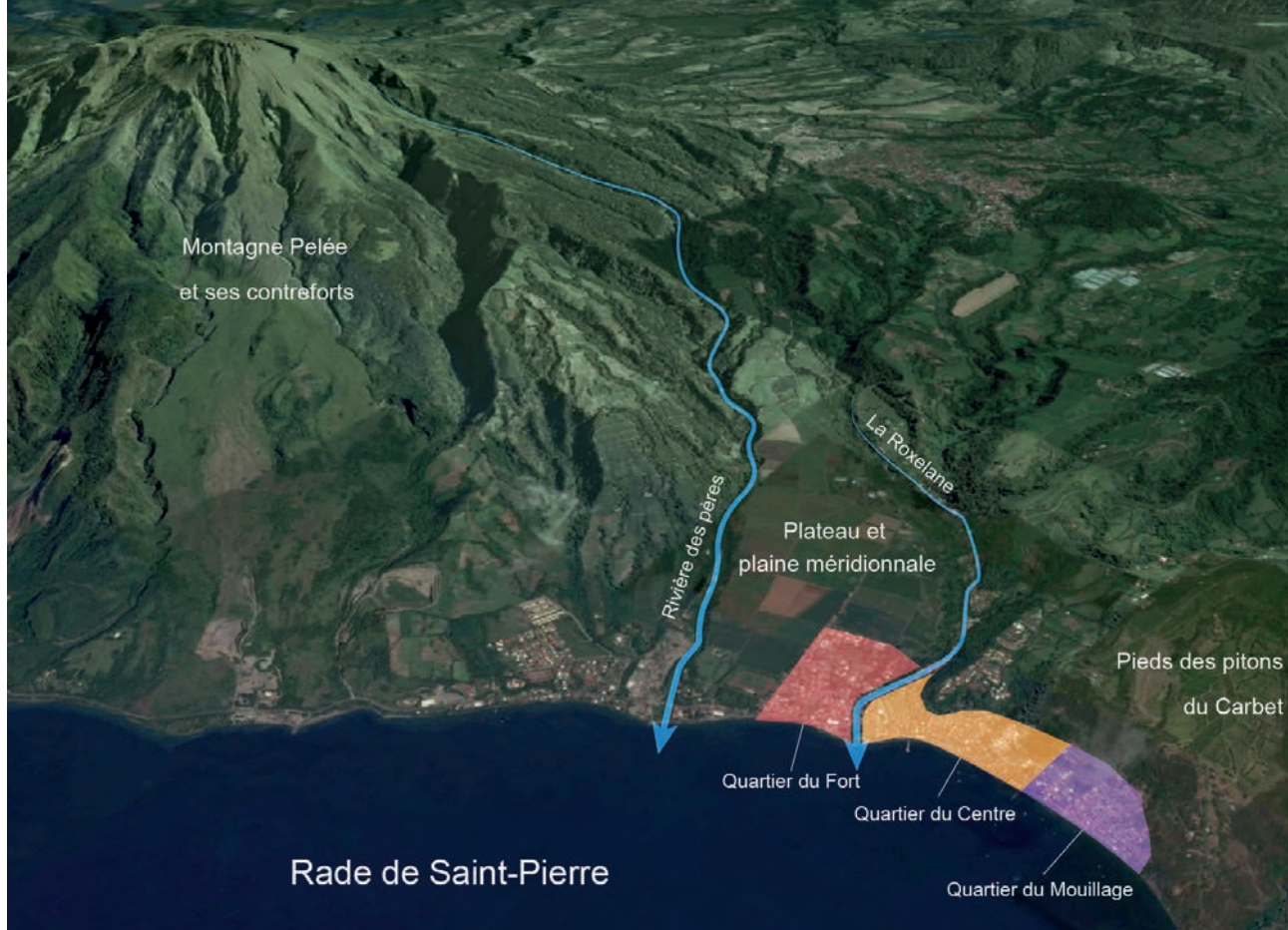
UNE RECONSTRUCTION HÉSITANTE

La reconstruction sera lente et laborieuse. Dans un premier temps, la ville est annexée à la commune du Carbet. Ce n'est qu'en 1923 que la ville retrouve son indépendance et sa propre municipalité. En 1927, Saint-Pierre compte alors une population de 3 250 habitants. Elle est selon les derniers recensements de 2012 de **4 341 personnes**, soit 6 fois moins peuplée qu'en 1902. Ceci témoigne de l'hésitation des Martiniquais à vouloir se réapproprier une ville qui n'arrive pas à se tourner vers l'avenir, faute d'un passé trop pesant. Par ailleurs, **l'éruption de 1929**, bien que moins catastrophique que celle de 1902, est venue rappeler aux habitants que leur ville vivait avec une épée de Damoclès au-dessus d'elle. Il en résulte une **ville incomplète**, avec une trame urbaine peu différente de celle de 1902. De **nombreuses pièces urbaines** sont à réintégrer à la ville, comme le Camp Billotte, ancien hôpital puis camp militaire qui représente aujourd'hui un potentiel d'environ 3 hectares en plein centre-ville, ou encore le séminaire-collège, situé dans le quartier du Fort, qui pourrait également faire l'objet d'un programme adapté.



1. Vue des ruines de la ville après 1902
2. Vue sur le quartier du Fort
3. La rue Victor Hugo six ans après la catastrophe
4. Les ruines du phare de la place Bertin

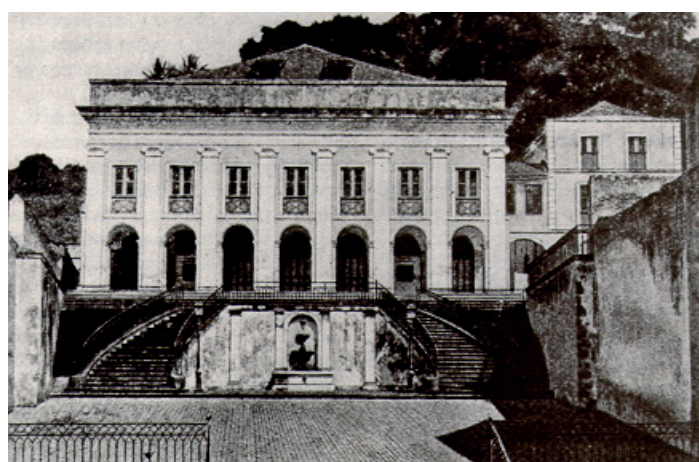
Sources photographiques : Saint-Pierre - Éditions Caribéennes



Saint-Pierre dans son contexte géologique - Source : IGN



Rade de Saint-Pierre avant l'éruption



Le théâtre peu avant sa destruction

Sources photographiques : Saint-Pierre - Éditions Caribéennes

UNE VILLE AU PASSÉ GLORIEUX

Surnommé "le Petit Paris" ou encore "la perle des Antilles", Saint-Pierre fut la **première ville de la Martinique**, mais aussi **un des ports les plus actifs** des Antilles jusqu'au début du XX^e siècle. **Capitale économique**, la ville se développe notamment grâce à l'industrie de la canne à sucre, avec la production de sucre et de rhum, exportés dans le monde entier.

Saint-Pierre devient la plus grande ville des Antilles, mais aussi la capitale, allant jusqu'à recenser **30 000 habitants**. Elle représente non seulement la capitale économique mais aussi **la capitale culturelle** des Antilles. De nombreux cabarets attirent les marins de passage et la ville est réputée comme étant festive, animée et à la culture métisse.

C'est également une ville dotée d'un théâtre de 800 places, d'un tramway hippomobile, d'un réseau d'éclairage électrique, d'un vaste réseau de canaux et de fontaines très modernes pour l'époque et rafraîchissant l'atmosphère. Elle est également dotée d'un jardin botanique et d'espaces publics plantés pour apporter l'ombre et la fraîcheur.

Jusqu'en 1902, Fort-de-France compte moins d'habitants que Saint-Pierre, environ 25 000.

LES DÉFIS À RELEVER DURANT L'ATELIER

La réflexion doit porter sur la revalorisation de la ville et son rayonnement régional et inter-régional.

Le challenge pour l'Atelier Projet Urbain et Paysage de la FNAU est d'apporter cette réflexion à différentes échelles :

- ➔ *replacer la ville de Saint-Pierre dans un contexte territorial plus large, celui de la cote Caraïbe dans un Pays ;*
- ➔ *approfondir la stratégie de développement intercommunal avec les communes qui lui sont limitrophes ;*
- ➔ *pointer les principaux atouts/inconvénients de la ville en proposant des pistes d'actions à mener pour valoriser l'existant et améliorer le fonctionnement, avec un zoom sur une des pièces urbaines recensées par l'ADUAM.*

PREMIÈRES LECTURES DU TERRITOIRE

Croquis de la rue
d'Enfer avec ses pavés



Croquis de la place
Félix Boisson et du front de mer



SPORTS
LABEL PLACES
ANTON
MER DES
CARAIBES
ART HOMMES
FAMILLE
FORET
TRACE
PAYS
AGES
CONVERGENCE
CULTURE
RESSOURCES
MARCHÉ
BIEN
FLUX
CADRE DE VIE
MYSTIQUE
Océan
ATLANTIQUE

Des mots pour exprimer une première impression du territoire

... LA PELÉE, UNE VOISINE DE TOUS LES JOURS...

Cette Montagne Pelée, ou plutôt ce volcan, si imposant que l'on n'ose à peine en parler. Et pourtant, elle est comme une voisine, on habite à proximité, il faut composer avec ses humeurs, parfois elle gronde, mais elle rend également service.

... UN TERRITOIRE MYSTIQUE....

Lorsqu'on longe la côte Caraïbe en bateau depuis le Carbet jusqu'à l'îlet de la Perle, un paysage magique se dévoile peu à peu, toujours plus sauvage, vierge de toute anthropisation. Loin du béton de l'agglomération foyailaise et des plages artificielles des Trois-Îlets, on ressent alors la force de la nature, sa géologie et sa diversité écologique.

... UNE RELATION FORTE À LA MER...

L'histoire de la ville de Saint-Pierre commence par la mer. L'arrivée du flibustier Pierre Belain d'Ennambuc à l'embouchure de la Roxelane, le développement du quartier du Fort, puis du mouillage avec ses nombreux bateaux de commerce alignés dans la rade. Aujourd'hui, on ressent ce lien, mais les pratiques ont pour beaucoup disparu.

... LE POIDS DE L'HISTOIRE...

En arpentant la ville, il se dégage un sentiment de fatalité, comme si la ville était restée figée, sous le poids d'une histoire trop lourde à porter pour aller au bout de ses projets.



... DES SECRETS CACHÉS À RÉVÉLER...

La ville ne se révèle pas du premier coup d'œil. Un peu à l'image des villes du sud de la métropole, il faut oser rentrer dans son épaisseur pour y découvrir ses différentes strates, un petit joyau d'architecture au détour d'une rue. La ville devient alors un livre ouvert. Mais pour le touriste pressé, il sera déçu de ne voir qu'un front de mer peu aménagé.

... LA VILLE FERTILE...

Après les éruptions, la ville a retrouvé sa masse végétale. Cette végétation parfois incontrôlée se trouve déséquilibrée entre des mornes très végétalisés et un front de mer trop minéral.

EAU
LOISIRS
VOLCAN
NATURE
GENCE
ARTS
COMMUN
MARTINIQUE
AGRICOLE
PATRIMOINE

SAINT-PIERRE, LA RENAISSANCE D'UNE VILLE

RÉVÉLER LE TERRITOIRE DE LA PELÉE

DEUX VERSANTS POUR UN PAYS

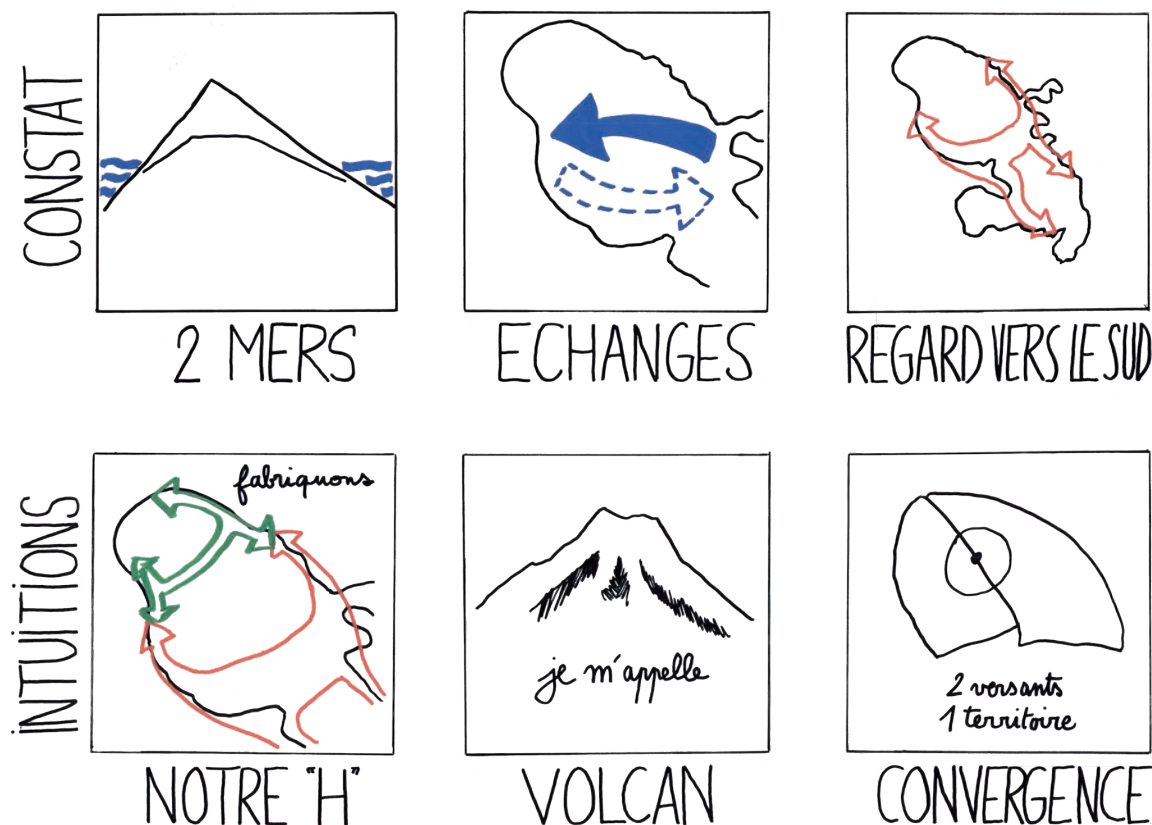
→ D'un point de vue purement administratif, le territoire du nord de la Martinique apparaît comme un espace uni au sein d'une collectivité, la Communauté d'Agglomération du Pays Nord Martinique (CAP Nord) qui regroupe plus de 100 000 habitants.

Cependant, la réalité géographique a fait naître un territoire scindé en deux par une topographie peu encline aux relations entre les deux versants de la montagne. Le volcan Pelée se dresse ici comme une ligne de partage, entre une côte atlantique rocheuse à la pluviométrie élevée et une côte caraïbe bordée de plages et au climat sec et chaud. Entre les deux se dresse le volcan, la Montagne Pelée, telle une ligne de partage entre deux versants regardant chacun vers sa côte sans se parler. Pour autant, il existe un **dénominateur commun** et un véritable attrait pour les touristes, le volcan, qui fait se rejoindre la diversité de ses versants.

Si le territoire du centre de la Martinique s'organise en forme de H avec Fort-de-France, le Lamentin et le Robert, le territoire du volcan doit pouvoir trouver son propre H, entre Saint-Pierre, le Morne-Rouge et l'Ajoupa-Bouillon, en y ajoutant les autres communes avoisnantes telles que le Prêcheur, le Carbet, Basse-Pointe ou encore le Lorrain.

Par ailleurs, face au poids économique du centre et du sud de la Martinique, basé en partie sur un tourisme de masse, le territoire de la Pelée doit générer son **propre moteur de développement** et peut s'appuyer pour cela sur ses ressources naturelles et paysagères exceptionnelles, comme en témoigne le projet d'inscription du site au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Partant de ce constat, le volcan ne doit pas être vu comme une contrainte mais comme l'atout majeur d'un **projet de territoire** dont le paysage en est l'acteur principal.



Le volcan, un territoire unique à affirmer



Vue sur le sommet de la Montagne Pelée



Vue sur la Pelée depuis la commune de l'Ajoupa-Bouillon



Vue sur la commune du Morne-Rouge depuis le site de l'Aileron

RÉVÉLER LES PAYSAGES DU VOLCAN...

... Par ses entrées

→ **Loin d'être un sanctuaire, le territoire de la Pelée se pratique de différentes manières. Trois axes majeurs permettant d'accéder au cœur du site ont pu être identifiés.**

Saint-Pierre constitue l'**entrée principale** sur le territoire de la Pelée, la plus accessible et la plus attractive. Elle est ainsi qualifiée d'**entrée familiale** car facile d'accès, notamment par le site de l'Aïron situé sur la commune du Morne-Rouge. Ce site constitue un "balcon" donnant à la fois des vues sur la côte Atlantique, mais aussi sur la côte Caraïbe et Saint-Pierre. Le projet de requalification de ce site porté par le PNRM permettra également le développement d'un panel de loisirs sportifs supplémentaires (descente en VTT, parapente,...).

La deuxième entrée est celle du **Prêcheur**. Située à une vingtaine de minutes au nord de Saint-Pierre, celle-ci est considérée comme une **entrée scientifique et pédagogique**, notamment depuis le projet du DOME (Domaine Martiniquais de l'Expérimentation) à l'approche pédagogique, basée sur l'éducation à l'environnement et au développement durable.

Enfin, du côté atlantique, les communes de **Grand-Rivière et Macouba sont les deux entrées sportives de la Pelée**. Elles sont moins accessibles et réservées aux sportifs avertis. Des aménagements simples pourraient cependant garantir une meilleure accessibilité et offrir plus de confort aux marcheurs.

... Par une constellation de sites

→ **En complément des axes majeurs d'entrée sur le territoire, un certain nombre de points de vue sur les paysages peuvent être soulignés pour susciter l'envie de s'arrêter.**

Ces points d'étape permettraient de révéler les paysages en en donnant les clefs de lecture et de compréhension des dynamiques à l'œuvre : agricoles, économiques, naturelles, géologiques...

Observer les versants mosaïques, les étages ravinés par l'eau, l'urbanisation en rubans le long de la côte, les mers à réconcilier, la voisine Pelée...

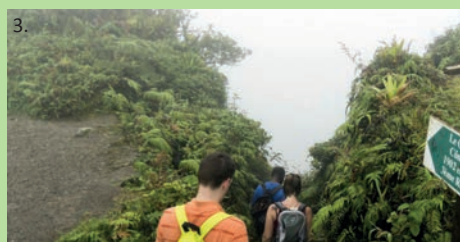
Plus qu'une question de sensibilisation, il s'agit ici de la mise en œuvre *In Situ* d'un outil de partage pour construire un regard commun sur les paysages, point de départ d'un projet de territoire rassembleur.

... Par les parcours

→ **L'ensemble des points de vue s'inscrivent dans une logique de lecture dynamique des paysages : les trajets de paysage.**

Il s'agit de parcours reliant les sites les uns aux autres pour profiter ainsi d'une lecture plus globale des paysages. Que ce soit en voiture, à pied, à vélo, en bateau, chaque parcours doit faire l'objet d'une attention particulière. Ainsi, une corniche, un bord de plage, la traversée d'une rivière, un panorama à la sortie d'un virage, sont autant d'événements à identifier, préserver, et souligner, en utilisant toujours un langage formel et matériel qui soit en phase avec l'esprit des lieux.

La signalétique et la communication deviennent alors des problématiques à intégrer à la réflexion, en veillant cependant à ce que les signalétiques ne s'ajoutent pas les unes aux autres, ce qui pourrait créer de la confusion, voire des éléments de banalisation des paysages.



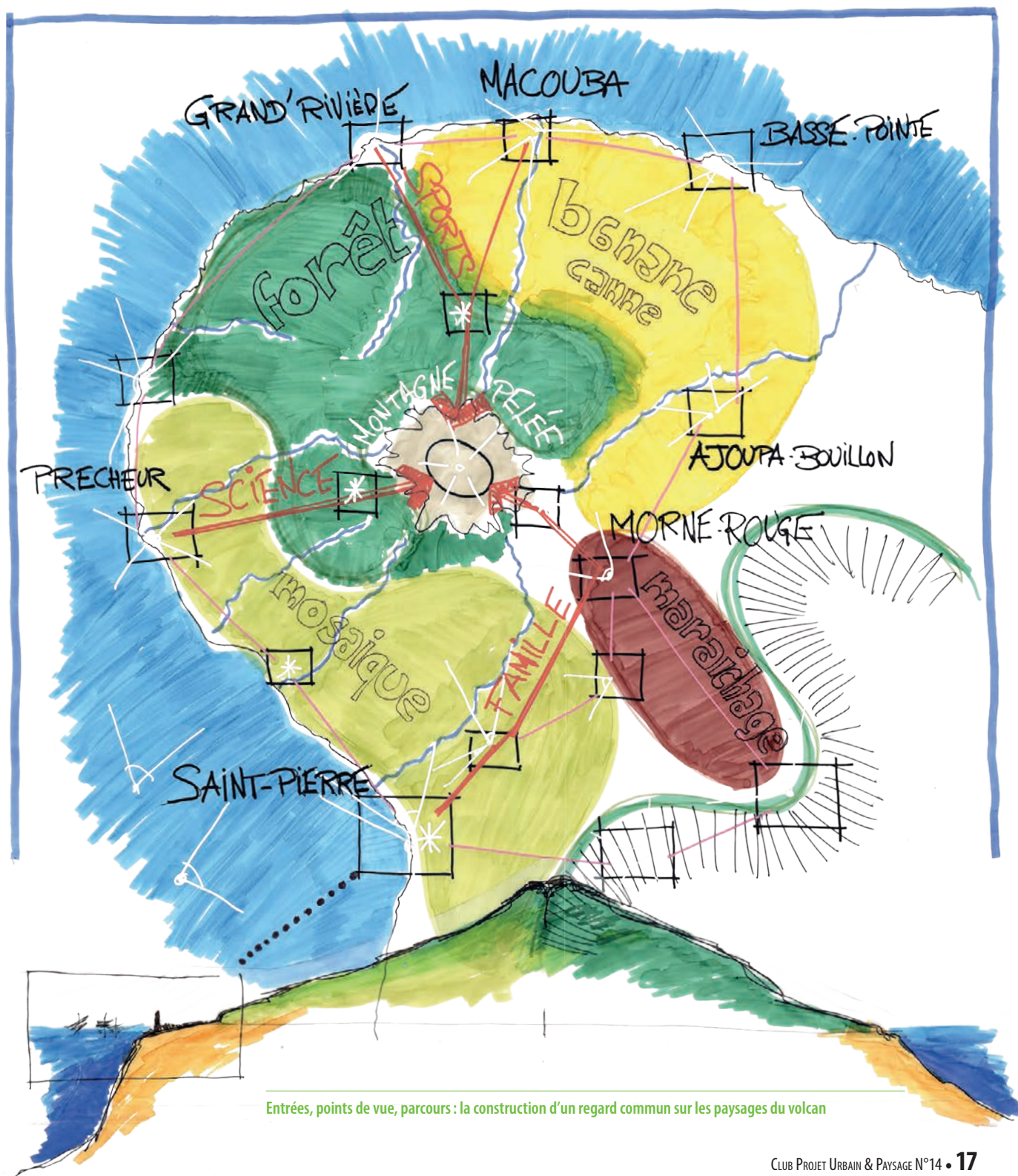
1. Projet de l'Aïron sur la commune d'Ajoupa-Bouillon. Source : Atelier GTAU

2. Projet du DOME sur la commune du Prêcheur. Source : Archi-L

3. Ascension de la montagne Pelée



Le site de l'Aïleron, "balcon de la Pelée" avec vue sur mer Caraïbes et océan Atlantique



Entrées, points de vue, parcours : la construction d'un regard commun sur les paysages du volcan

STRUCTURER LE DÉVELOPPEMENT DU PAYS NORD CARAÏBE

UN DÉVELOPPEMENT ALTERNATIF POUR UN TERRITOIRE UNIQUE

Des ressources singulières et des vocations pour la région Nord Caraïbes

→ Le volcan

Le volcan représente un **gisement important, tant en ressources énergétiques qu'en ressources minérales**. En effet, à l'heure de la crise énergétique que traverse notre société, **les volcans représentent un potentiel en énergie, peu coûteux et peu polluant, grâce à la géothermie notamment**. Pour exemple, l'Islande a produit 100 % de son électricité grâce à l'énergie renouvelable dont 72 % par la géothermie, le reste par l'hydroélectricité. Ainsi, il serait pertinent de lancer une étude d'opportunité sur le territoire du nord de l'île. **Le volcan, c'est aussi les ressources du sol**. Les dernières éruptions du volcan Pelée et notamment celle de 1929 ont généré des coulées sur le versant ouest, qui constituent aujourd'hui un matériau exploitable. **Trois carrières et une cimenterie se sont développées à Saint-Pierre** sur les flancs de la Montagne Pelée. Elles sont les **principales sources d'activité économique** de Saint-Pierre aujourd'hui. Seulement, cette activité génère de nombreuses nuisances, non seulement pour les Pierrotains, mais pour toutes les communes traversées par les poids lourds. En effet, le défilé de camions qui traversent quotidiennement les deux axes principaux du bourg de Saint-Pierre engendre pollution, bruit et danger pour la population. Par ailleurs, cela provoque une dégradation accélérée des espaces publics et une pratique difficile de ces derniers pour les modes doux. **L'atelier propose et conforte la mise en place d'un transport par barges des matériaux issus des carrières**, mutualisé entre les entreprises concernées. Ce projet, en cours d'étude, est un préalable à toute réflexion urbaine sur Saint-Pierre car une requalification des principaux espaces publics ne pourrait être réalisée sans avoir auparavant apaisé le passage du centre-bourg et réduit la circulation des poids lourds.

Le maraîchage

Deuxième type de ressource singulière, liée au volcan, la culture maraîchère. Celle-ci bénéficie de la richesse du sol engendrée par les éruptions volcaniques précédentes. Aussi, de nombreux maraîchers se sont installés sur les versants du volcan et notamment sur la commune du Morne-Rouge, située à quelques kilomètres en amont de Saint-Pierre.

RESSOURCES

Carrières



Transport
par barges

Mutualisation
des infrastructures

Mer



Zone de mouillage

Réserve naturelle
marine

Nature et sols

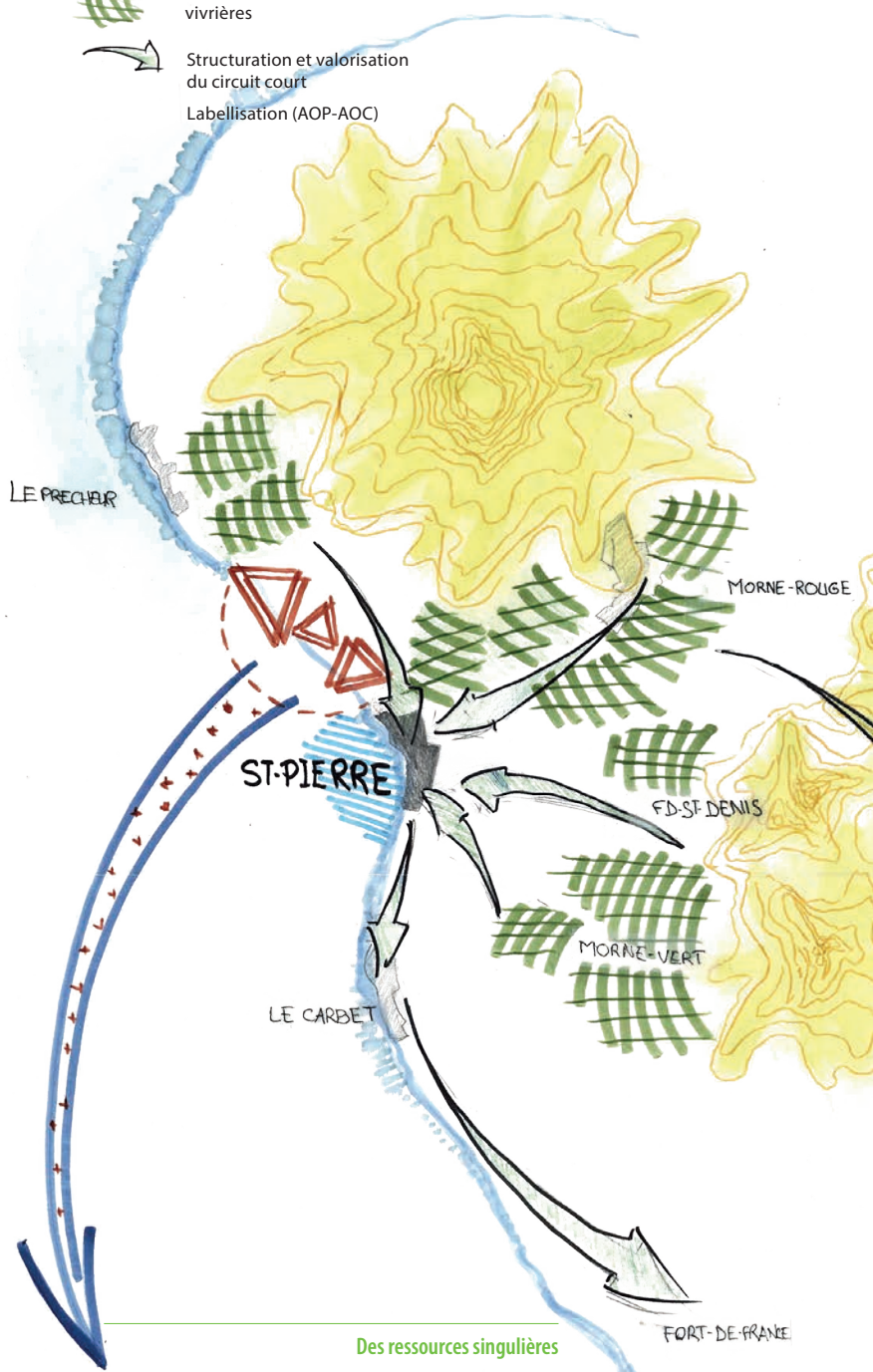


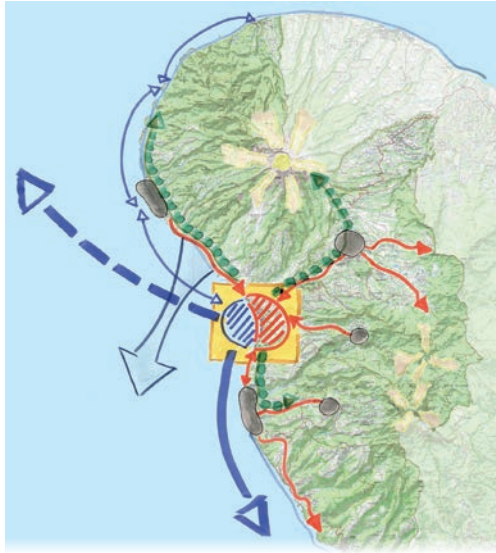
Mornes - Pitons - Montagnes

Cultures maraîchères
vivrières



Structuration et valorisation
du circuit court
Labellisation (AOP-AOC)





A l'interface entre terre et mer, une ville-marché

Cette activité, très présente sur le territoire, n'est pas forcément valorisée, ni au niveau local, ni à l'échelle de la Martinique. **En termes de filières courtes, Saint-Pierre pourrait devenir la ville-marché du nord Caraïbe, avec une valorisation des produits au niveau de son propre marché, mais aussi dans les restaurants, dans les boutiques touristiques ou dans des magasins "collectifs et producteurs".** Cette culture locale et ce savoir-faire pourraient même faire l'objet d'une labellisation de ses produits, avec une étiquette "produits Nord Martinique" ou "produits issus de la Pelée".

La mer

→ La mer comme source économique

Saint-Pierre est née de la mer. Capitale économique de la Martinique jusqu'à l'éruption de 1902, la ville était alors le premier port des Antilles. Si l'économie était principalement basée sur l'industrie sucrière, ses ressources se basent maintenant sur la pêche, les carrières et l'activité touristique. **Aujourd'hui, l'objectif pour Saint-Pierre est de retrouver un caractère de ville-port.** C'est pourquoi il est proposé de commencer par reconstruire le phare de la place Bertin, avec une écriture architecturale contemporaine, car le phare doit être un symbole de renaissance et non une reconstitution d'un passé à jamais perdu. Au-delà de l'acte symbolique, il répond à une fonctionnalité et à une économie (extension du port, navettes maritimes, transports par barges,...), à la découverte du site avec son accès et sa position centrale au cœur du site classé, et à une économie touristique.

L'intérêt est à la fois historique mais aussi symbolique.

Remettre le phare dans la ville, c'est vouloir faire rayonner une ville qui a perdu de son influence, réaffirmer son lien avec la mer, redonner fièrement de la verticalité à une ville rasée par le passé, comme pour signifier le fait de ne plus avoir peur de l'avenir. Outre l'aspect historique et symbolique, le phare occupe bien évidemment un rôle fonctionnel, puisqu'il indique un refuge pour les marins. La ville a prévu d'aménager une Zone de Mouillage Organisée (ZMO) en trois points de la rade. La reconstruction du phare est l'occasion d'accompagner et de renforcer le projet de ZMO.

Enfin, l'activité de pêche a récemment été confortée par la création d'un APID, Aménagement de Pêche d'Intérêt Départemental. Les pêcheurs bénéficient donc de services adaptés pour le rangement du matériel et le conditionnement de la production. Il leur reste à écouler leurs produits. Ils pourraient être accompagnés au même titre que les maraîchers dans leur démarche marketing.

La mer comme vecteur de transport

Ville-port, ville-porte, le débarcadère du front de mer au niveau de la place Bertin doit être considéré comme une véritable entrée de ville, peut-être la plus importante au regard des mobilités de demain. En effet, Fort-de-France n'est accessible pour les Pierrotains qu'en une heure, et par deux routes sinueuses : l'une par le littoral, l'autre qui traverse la montagne (par la route de la Trace) parfois plus selon le trafic, par une route sinueuse bordant la côte. **Considérant les Pierrotains venant travailler à Fort-de-France, il y a un véritable potentiel de report modal vers le transport maritime de passagers.**

Cela fonctionne également pour les touristes de Fort-de-France, souvent de passage pour la journée, comme les croisiéristes. On en compte environ 2000 par jour en moyenne sur l'année. Ces derniers n'ont pas toujours le temps de louer une voiture pour aller dans le nord de l'île. Pourtant la plupart d'entre eux connaissent Saint-Pierre, au moins de réputation, et souhaiteraient visiter la ville sur la journée. **La mise en place d'une navette Saint-Pierre - Fort-de-France représente donc un double intérêt, à la fois pour le Pierrotain, mais également pour le touriste de passage, sans compter les Martiniquais souhaitant faire escale à Saint-Pierre durant le week-end par exemple.**

A noter qu'en direction du nord, vers la Dominique et la Guadeloupe, les liaisons maritimes depuis Saint-Pierre sont déjà en place avec l'Express des îles, compagnie maritime assurant des liaisons inter-îles. Une autre offre de cabotage vers les plages du Nord est également envisageable.



Un écotourisme à conforter

→ La banane verte et bleue

En géographie, Roger Brunet inventait dans les années 70, le concept de banane bleue pour décrire la concentration de richesse de l'Europe. La baie de Saint-Pierre possède également sa banane bleue, avec une richesse patrimoniale et écologique à mettre en valeur.

Du Carbet au Prêcheur, le littoral regorge de ressources, entre les plages de sable noir au nord du Prêcheur, les spots de plongée à la biodiversité riche, les nombreuses épaves de bateaux coulés durant l'éruption de 1902, les longues plages touristiques de la commune du Carbet.

Les projets sont multiples :

- améliorer l'accessibilité aux sites ;
- aménager du stationnement ;
- assurer des services et commodités pour les usagers (sanitaires et douches à proximité des plages) ;
- améliorer la visibilité des clubs de plongée ;
- communiquer sur les activités présentes ;
- mutualiser l'information entre les différentes communes ;
- créer un office du tourisme commun.

Côté terre, un vaste terrain de jeu s'étend sur les flancs de la Pelée. **Territoire mosaïque**, celui-ci regorge d'activités à l'intersection entre histoire, culture et nature :

- les nombreux chemins de randonnée sont une des principales sources d'attractivité pour le territoire Nord de la Martinique. Des aménagements sont à créer pour accueillir les randonneurs, leur offrir des temps de pause dans les parcours ainsi que des points de vue ;
- les activités d'eau telles que les cascades, le canyoning sont également pratiquées, au niveau de la rivière des Pères notamment ;
- le VTT reste une activité encore peu présente, faute d'équipements adaptés, il existe pourtant un fort potentiel à développer ;
- les Habitations (exploitations de la canne, à l'arrêt ou toujours en service), telles que Depaz, Céron ou Anse-Couleuvre, constituent un patrimoine historique qu'il convient de valoriser dans une démarche pédagogique. Toutes ces activités forment un archipel de spots à connecter.

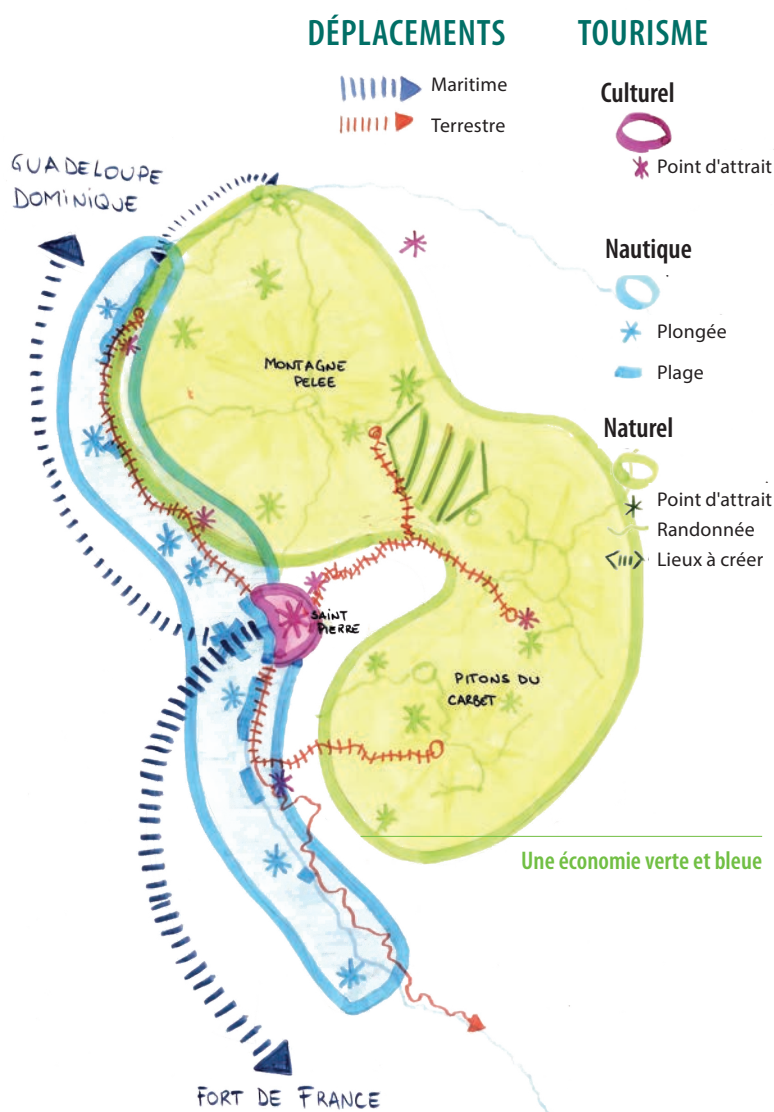
→ Développer l'offre d'hébergement

Mais l'attractivité du territoire se heurte au **manque criant d'hébergement touristique**, sur Saint-Pierre en particulier. Il existe pourtant un potentiel foncier en hypercentre, entre les nombreuses dents creuses, liées aux ruines non réinvesties, les espaces peu denses et les grandes pièces urbaines à reconquérir, tout particulièrement le Camp Billotte qui occupe plus de trois hectares de foncier en plein cœur de ville. Cette offre d'hébergement touristique doit être attractive, qualitative, et diversifiée (pour les familles comme pour les autres publics).

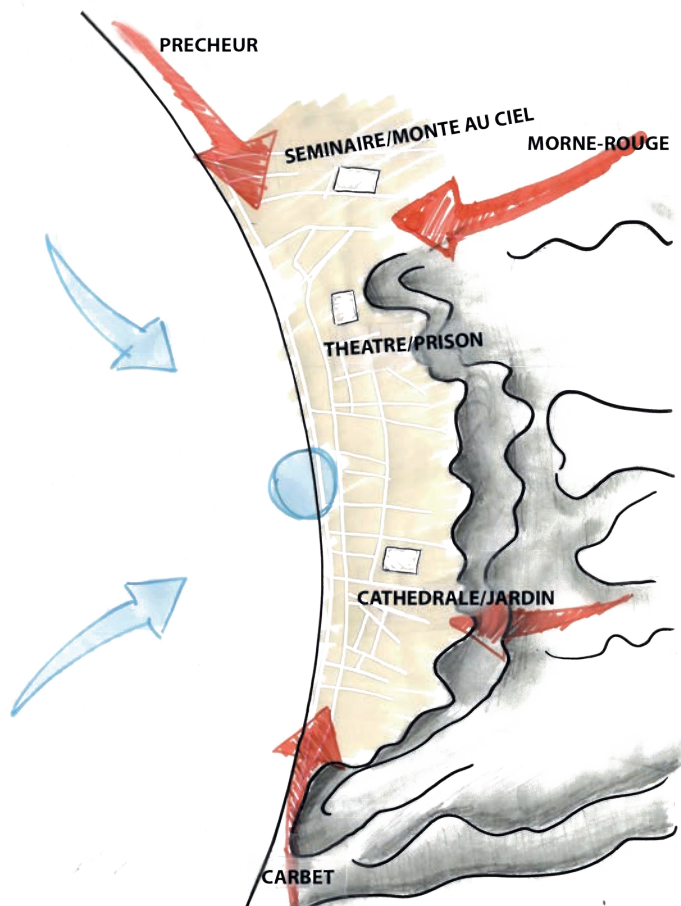
→ La ville affirmée

L'offre d'hébergement développée dans le bourg de Saint-Pierre, la ville elle-même peut s'offrir aux visiteurs, offrir à voir, inviter au récit, **accompagner l'imaginaire**. Du fait des fortes contraintes du site (coincée entre la mer et les mornes), mais aussi d'une reconstruction sur l'existant (rues et soubassements), la trame urbaine est restée quasi identique à celle de 1902 et offre à Saint-Pierre un véritable statut de ville ; une ville dense, piétonne, avec d'importants échanges, de la culture.

Pour autant, si la trame urbaine actuelle et les espaces publics révèlent l'histoire du passé, les bâtiments ont eux bien disparu, à l'exception de la Maison de la Bourse reconstruite à l'identique. A l'heure des nouvelles technologies, il serait intéressant de pouvoir proposer une lecture de la ville antérieure à 1902, grâce à un système de "réalité augmentée" par exemple, avec un simple smartphone ou une tablette pour mieux comprendre ce qu'était le "petit Paris des Antilles", ses équipements, son architecture, ses espaces publics et la vie de ses habitants.



Une économie verte et bleue



Une ville affirmée, entre mer et mornes

DÉSIR DE VILLE, DÉSIR D'AVENIR

SAINT-PIERRE, POTOMITAN

→ Saint-Pierre, à l'interface entre terre et mer, a un rôle de centralité à jouer dans le projet de territoire du Nord-Caraïbe. L'enjeu est de mettre en place les conditions pour que la ville devienne un carrefour et rayonne sur l'ensemble du territoire. Deux conditions sont indispensables :

- structurer les mobilités ;
- développer une armature de projets.

Structurer les mobilités autour de la ville-centre

Cette offre, autour des ressources singulières du pays, ne peut fonctionner que si les mobilités permettent un accès aisé à celles-ci. Pour compléter la desserte par la mer, proposer une **offre de déplacements terrestres** de Saint-Pierre vers les différents sites d'intérêt du territoire de la Pelée devient indispensable.

Que ce soit pour les plaisanciers qui ne possèdent pas de véhicule lorsqu'ils arrivent sur la terre ferme, ou pour les croisiéristes qui ne sont de passage qu'à la journée, cette offre de mobilité nouvelle doit se concevoir à l'échelle intercommunale puisqu'elle profite à toutes les communes concernées par les différents points d'attractivité vus précédemment. Par ailleurs, si une offre de mobilité de type électrique est proposée, il faut alors prévoir d'équiper les poches de stationnements de bornes de recharge.

Ceci peut se faire dans le cadre d'un partenariat public-privé, à condition de trouver des investisseurs. C'est le cas du groupe Bolloré à Fort-de-France, qui a mis en place des bus électriques pour visiter gratuitement le centre-ville, mais aussi des voitures électriques à disposition des services de la ville.

Développer une armature de projets

Cette armature de projet ne peut se faire sans Saint-Pierre car c'est le *potomitan*, le pilier porteur des fondements d'un projet commun. Mais Saint-Pierre ne peut pas faire sans les communes alentour concernées par le projet. La question de la gouvernance se pose avec d'autant plus d'importance qu'à mesure que les finances publiques se font rares, les moyens humains et techniques doivent être mutualisés.

Pour traiter ce sujet, l'échelle du bassin de vie Pierrotain semble être pertinente, plus pertinente que l'échelle trop vaste de la communauté d'agglomération de CAP Nord, dont le centre de gravité se situe d'avantage sur la côte Atlantique, autour du Robert.

Reste à définir quelles communes constituent ce bassin de vie. Est-ce le même que celui du Syndicat des Communes de la Côte Caraïbe Nord Ouest, comme le propose le Maire de la commune du Prêcheur, ou est-ce une autre entité comprenant des communes de la côte atlantique, faisant le lien avec le projet d'ensemble basé autour du volcan ? Cette question reste à définir avec les élus locaux.



Une armature de projets



RÉVÉLER (RÉVEILLER ?) LES ESPACES OUBLIÉS PAR LES PARCOURS

Et au milieu coule une rivière

→ Historiquement, Saint-Pierre est décrit en trois quartiers distincts. Le quartier du Fort où tout a commencé, le quartier du Mouillage situé autour de l'église Notre-Dame de l'Assomption et qui avait une fonction économique forte autour du port, et le quartier du Centre qui a progressivement fait la jonction entre les deux.

Lors des visites sur le terrain, une évidence est apparue, au delà de l'histoire et de la géographie. Cette ville est aujourd'hui constituée de deux quartiers. Le quartier du Centre, dont l'épicentre se situe distinctement entre la place Félix Boisson et la place Bertin, et qui se retrouve dans l'épaisseur de la ville, entre l'église Notre-Dame de l'Assomption et la mairie. Et le quartier du Fort, quartier aujourd'hui oublié dans la dilution du bâti, par une absence de centralité et par un manque de liaisons douces.

Entre ces deux quartiers, une rivière, la Roxelane apparaît plus comme une coupure dans la ville, comme un obstacle à franchir que comme un lien et un espace récréatif. La ville doit donc se réapproprier sa rivière pour réconcilier les deux rives.

Irriguer la ville pour apporter la fraîcheur

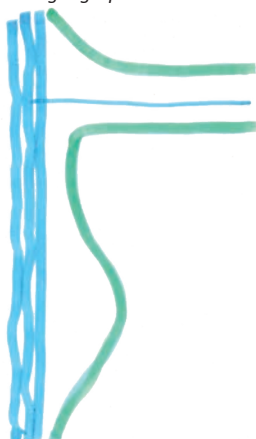
→ La ville de Saint-Pierre est considérée comme la ville la plus chaude de Martinique. En effet, à partir de 10h du matin, il devient difficile d'y arpenter les rues tant la chaleur devient insurmontable, et ce jusqu'en fin d'après-midi.

Si la réappropriation de la rivière par les habitants peut permettre de créer un nouvel espace récréatif rafraîchissant, la ville doit également s'appuyer sur un vaste réseau de canaux dans lesquels circulait jadis de l'eau venant de la Roxelane. Cette eau ruisselait de part et d'autre des rues principales pour finir dans les fontaines. Le surnom de "petite Venise de la Caraïbe" n'était alors pas usurpé, au point que l'on raconte qu'il était difficile de communiquer dans la rue tant le bruit de l'eau était présent.

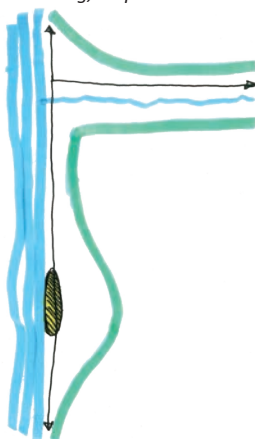
L'éruption de 1902 a littéralement asséché la ville. Bien que des tentatives aient été faites de ré-ouvrir les vannes, 100 ans après, les fontaines, pour la plupart toujours existantes, sont désespérément sèches et la mémoire des réseaux en partie disparue. La chaleur ressentie dans la ville est sans doute plus importante encore aujourd'hui qu'à l'époque, avec peu de végétation sur les grands axes, et de nombreux véhicules qui traversent le bourg.

La ville doit aujourd'hui remettre ses canaux en eau, ne serait-ce que sur quelques axes majeurs, comme la rue Levassor dans le quartier du Fort, ou les rues du gouverneur Ponton (fontaines du Camp Billotte et fontaine place de la mairie) et rue Dupuy (fontaine des jardins de l'évêché et de la place Bertin), deux axes stratégiques du centre-ville.

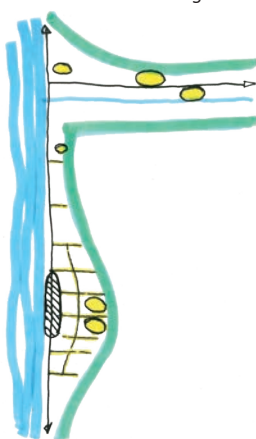
1. Une géographie



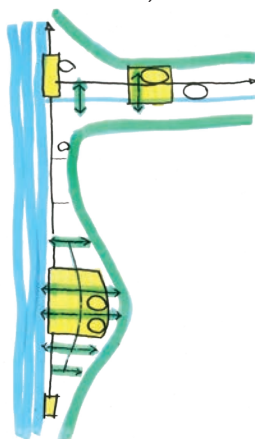
2. Un bourg, un port



3. Une ville entre montagne et mer



4. Des liens à tisser, des lieux à révéler...



Travailler dans l'épaisseur du tissu urbain pour en révéler sa richesse

→ Comme toutes les villes, elle est constituée de strates représentant les différentes époques de construction.

La spécificité de Saint-Pierre est de révéler à ciel ouvert ses différentes couches superposées.

Sont visibles : les soubassements de la ville pré-1902, avec une partie de ses espaces publics (rues, fontaines, parvis d'équipements publics), des espaces urbains restés en l'état, des bâtiments restaurés à l'identique (Maison de la Bourse). Une lente période de reconstruction a suivi la stupeur, à partir de la trame urbaine historique, et des fondations encore existantes. Par la suite, de nouveaux équipements sont implantés et la ville retrouve finalement son statut en 1923.

Puis des constructions plus récentes en béton se sont agglomérées, principalement dans l'épaisseur de la ville, sur les axes est/ouest vers le morne d'Orange. Enfin, la nature a repris ses droits, développant une couverture végétale dans de nombreux interstices à l'abandon.

Ce "patchwork vertical" permet de lire l'histoire de la ville en surface, sorte d'archéologie aérienne. C'est en déambulant dans l'épaisseur de la ville, que l'histoire se dévoile le mieux.

Faire revivre les ruines et dents creuses existantes

Au-delà de révéler les "pièces historiques" (la chapelle de l'asile Bethléem, le théâtre ou encore la chapelle du Lycée Schœlcher), ces parcours ou balades urbaines passent par de nombreuses dents creuses, espaces laissés en ruine, le plus souvent sans affectation, ou utilisés au mieux comme parkings sauvages. Ces dents creuses doivent retrouver un rôle dans la trame urbaine et servir "d'agrafes".

Selon leur localisation, ces lieux oubliés peuvent avoir différentes affectations :

- espaces publics intimistes, éléments de la vie quotidienne des Pierrotains ;
- espaces de liberté artistique ;
- jardins paysagers, potagers citoyens et gratuits ;
- poches de stationnement aménagées.

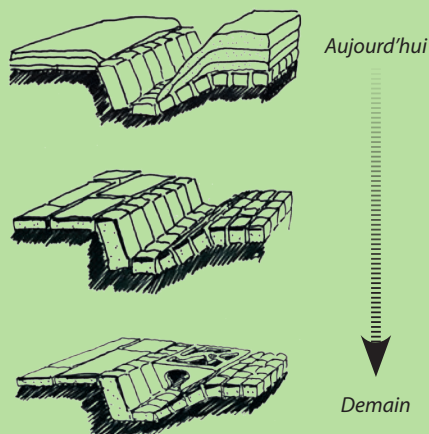
Ils peuvent également faire l'objet d'opérations de reconstruction, pour renforcer les perspectives entre terre et mer. Chacune de ces agrafes urbaines est à traiter au cas par cas, selon le contexte urbain environnant.

Révéler l'histoire par les espaces publics : principe d'aménagement des canaux

État actuel : les pavés ont été recouverts de couches successives de bitume, accentuant l'effet de fossé et rendant les circulations piétonnes inconfortables, voire impraticables par endroits.

Il s'agit dans un premier temps de révéler les aménagements qualitatifs de la chaussée d'époque en grattant les différentes couches de bitume pour retrouver les pavés de la chaussée et des trottoirs.

Dans un deuxième temps, pour rendre les trottoirs plus praticables et faciliter les circulations douces, il convient de trouver un mobilier adapté pour retrouver une chaussée à niveau, où le caniveau pourrait remplir sa fonction sans représenter un obstacle.



Rue Victor Hugo avant le 8 mai 1902



Rue Victor Hugo aujourd'hui recouverte par le bitume



Rue Levassor pavée comme à l'époque



REDONNER DE L'ATTRACTIVITÉ À LA VILLE

Un développement séquencé du front de mer

→ Révéler les espaces oubliés, travailler sur l'existant, sur l'histoire de la ville et sa mutation complexe, est un aspect incontournable dans le cas de Saint-Pierre. Mais la ville ne peut être tournée uniquement vers son passé et doit maintenant regarder vers son avenir.

La ville doit se tourner vers le large, le support de son attractivité future est naturellement son front de mer. Actuellement, celui-ci paraît peu attractif et pourtant le potentiel est bien présent. Les vues sont la plupart du temps obstruées par des panneaux publicitaires, les circulations douces non continues ou encombrées par des nappes de stationnement anarchique, la déambulation rendue pénible par manque d'ombre et de fraîcheur et par l'insécurité créée par le passage des camions. Par ailleurs, les espaces manquent de lisibilité dans leurs fonctions. L'idée est de leur redonner de la force, de mettre en valeur chacune des spécificités du front de mer.

Une lecture séquentielle depuis l'entrée sud jusqu'à l'entrée nord du bourg révèle :

- une entrée sud qui intègre un stationnement paysager pour désengorger le stationnement le long des axes principaux, c'est aussi le point de départ des parcours urbains ;
- une séquence balcon sur la mer, par la mise en valeur des restaurants-terrasses des dents creuses ;
- une gare multimodale regroupant les deux gares actuelles en un seul endroit, où les navettes maritimes, bus et taxico proposent leurs services ;
- un véritable lieu de rendez-vous, la place Bertin, désencombrée du stationnement et ombragée, avec comme point de repère et de rendez-vous le phare reconstruit ;
- une polarité commerciale, la place Félix Boisson, avec, entre la pharmacie et le marché, une offre en stationnement paysager et des aménagements clarifiant les usages ;
- une séquence promenade touristique le long du boulevard Léger requalifié, avec la mise en valeur d'une offre de services adaptés (clubs de plongée, magasins de souvenirs...) ;
- une séquence plage urbaine, accompagnée d'aménagements tels que douches, sanitaires et cabines,
- une zone réservée aux pêcheurs (l'APID, déjà aménagée) ;
- l'embouchure de la Roxelane réaménagée en un parc urbain d'un côté, un champ de foire de l'autre ;
- une entrée nord offrant des services aux plaisanciers (développé ci-après) et aux Pierrotains.



Révéler les pièces historiques par les cheminements

Deux axes stratégiques à requalifier

→ Le travail sur les espaces publics peut orienter les flux piétons par la qualité des pratiques qu'ils engendrent.

Les principaux flux de circulation sont très orientés nord-sud. Aménager les espaces publics pour faciliter les flux est-ouest, aurait pour effet de faire ralentir la circulation sur les deux axes principaux que sont la rue Victor Hugo et la rue Bouillé, et de redonner la priorité au piéton.

Deux axes stratégiques sont à reconquérir dans le centre-bourg :

- le premier est la rue du Gouverneur Ponton défini comme l'axe administratif. Il donne accès à la mairie, à la sous-préfecture, au centre des finances publiques et aussi au Camp Billotte, pièce urbaine en devenir ;
- le deuxième est qualifié d'axe historique, il mène à l'église Notre-Dame de l'Assomption et au jardin de l'Évêché, en passant par la rue Dupuy.

Ces deux axes délimitent l'hypercentre, entre le début de la place Bertin et la fin de la place Félix Boisson, et permettent de raccrocher les parcours urbains dans l'épaisseur de la ville, évoqués précédemment. La requalification de ces deux axes est l'occasion de faire la remise en eau des canaux qui les accompagnent.

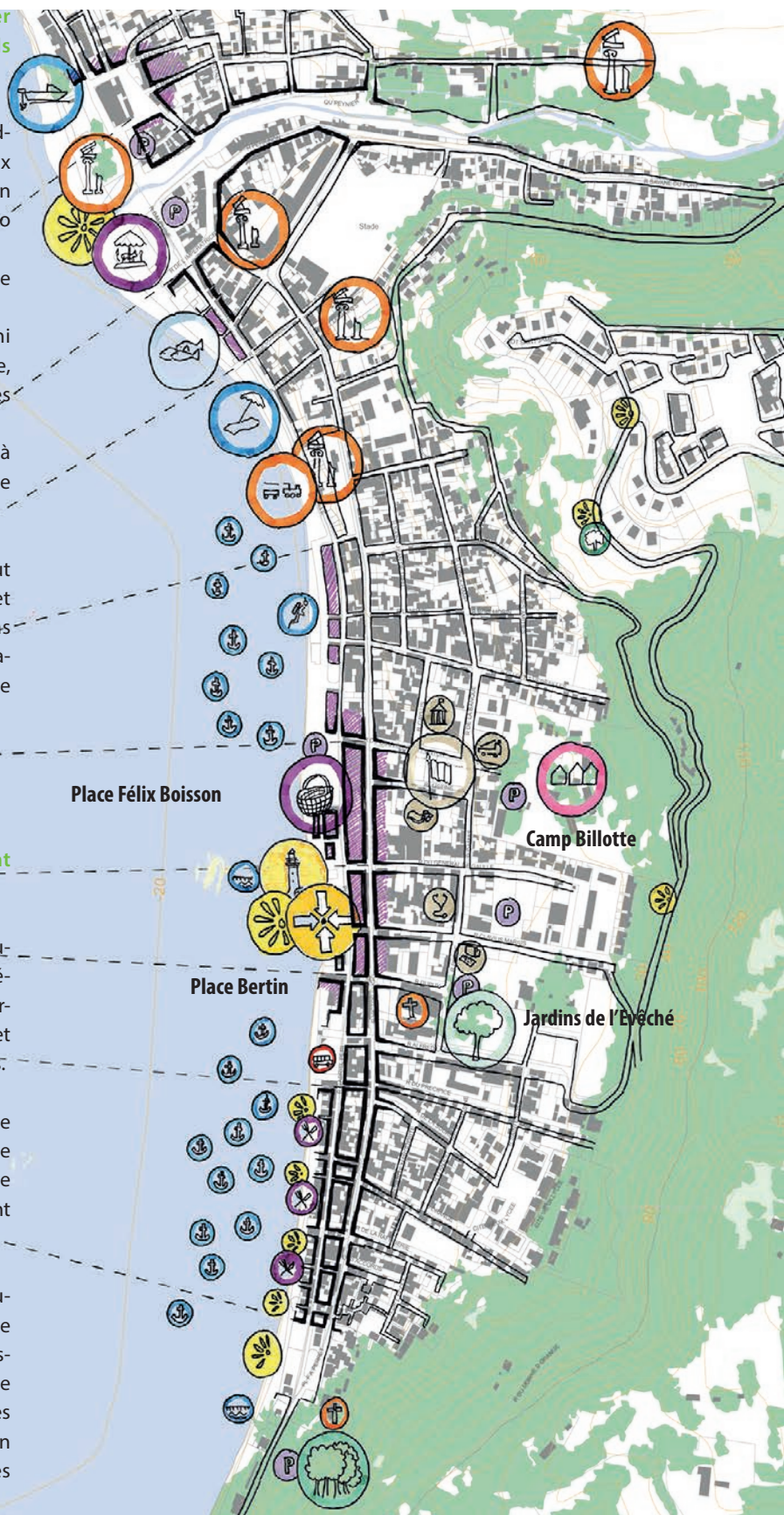
Organiser le stationnement

→ La ville souffre d'un stationnement omniprésent et obstruant les voies de circulation.

Travailler dans l'épaisseur de la ville permet de retrouver des poches de stationnement plus ou moins conséquentes. D'où l'importance du travail sur les axes transversaux pour aller chercher ces poches de stationnement et les relier au front de mer et aux futurs espaces attractifs.

La parcelle non bâtie située entre le Camp Billotte et le jardin de l'évêché constitue un bel exemple de poche de stationnement potentielle, qui pourrait également faire lien entre ces deux pièces végétales par l'aménagement d'une allée plantée.

De manière générale, le stationnement doit être régulé dans l'hypercentre si l'on veut sortir de ce système néfaste pour la pratique des espaces publics. La gestion du stationnement sur Saint-Pierre peut ainsi se faire grâce à une politique globale d'aménagement des espaces publics, en jouant sur une logique de dissuasion (le long des grands axes) et d'incitation (utilisation les poches de stationnement réservées à cet effet).



LE QUARTIER DU FORT, PLUS QU'UNE ENTRÉE DE VILLE, UNE NOUVELLE POLARITÉ POUR SAINT-PIERRE

La réouverture du quartier sur la rade

→ Le quartier du Fort est le plus vieux quartier de Saint-Pierre, là où l'Histoire coloniale de la Martinique a commencé, à l'embouchure de la rivière de la Roxelane, lieu de la "terrible rencontre", selon l'écrivain Patrick Chamoiseau. La rivière porte le nom du navire de Pierre Belain d'Esnambuc qui posa le pied pour la première fois en 1635. Avant l'éruption de 1902, le quartier accueillait une église, un séminaire-collège, une maison du Génie, une maison coloniale de Santé...

Ce quartier qui formait un promontoire et donnait des vues sur les autres quartiers de la ville et le grand paysage apparaît aujourd'hui comme oublié, déconsidéré, et ne donne guère à voir sur son environnement. Et pourtant, le quartier regorge de richesses patrimoniales et paysagères à mettre en valeur.

D'un point de vue morphologique, le supermarché situé en bordure de la route du Prêcheur constitue un verrou bloquant à la fois une entrée de ville et une entrée de quartier. Supprimer ce verrou qui reliait le quartier sur la rade, mais ouvrirait également l'entrée du quartier aux Pierrotains, avec une lisibilité retrouvée vers les ruines de l'église du Fort par la rue du Docteur des Chiens.

Il est alors proposé de réaménager ce grand espace libre de différentes manières :

- composer une vaste esplanade semi-piétonne pour marquer l'entrée de ville et inciter le ralentissement des véhicules ;
- restructurer le bâti en offrant un programme mixte intégrant logements neufs et commerces en rez-de-chaussée (intégration du supermarché existant).

Ce nouvel ensemble bâti pourrait offrir dans la rue Macarie, une galerie marchande couverte d'un vélum de toiles tendues, rappelant le linge que lavaient les blanchisseuses dans la Roxelane.

- développer des services en lien avec la Zone de Mouillage Organisée (capitainerie, sanitaires, deck d'appontage inspiré de celui de Fort-de-France sur la savane, mise à l'eau, location de véhicules,...).

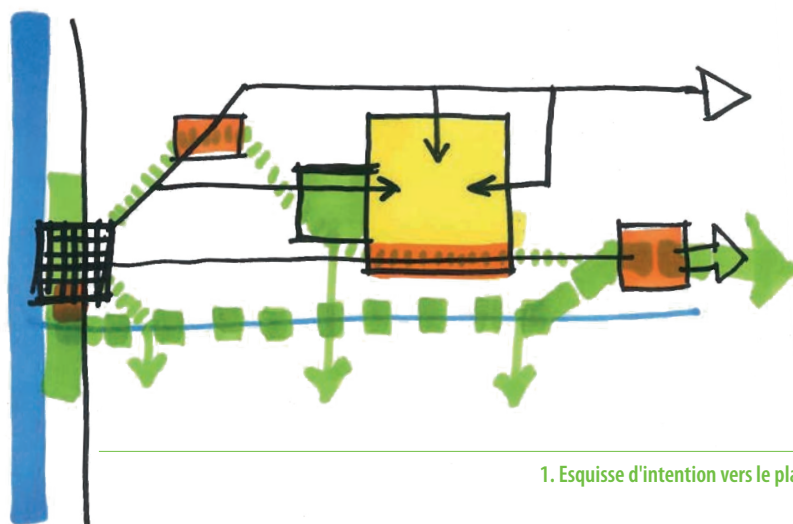
L'entrée de ville serait ainsi aménagée pour devenir un véritable lieu de vie et de rencontres pour les habitants du quartier et pour les Pierrotains, mais aussi pour les gens de passage. Cette nouvelle entrée vient renforcer le lien entre la ville et la mer. Des projets pourraient se construire autour de partenariats public-privé avec des entrepreneurs locaux.

Des espaces paysagers multifonctionnels

En extension de cette nouvelle place, il est proposé l'aménagement d'un parc urbain à l'embouchure de la Roxelane, aménagé de part et d'autre de la rive et relié par un pont, comme pour mieux signifier l'unité de celles-ci. Ce nouvel espace de rencontre vient dans le prolongement et comme aboutissement des berges végétalisées de la Roxelane. Ainsi la nouvelle trame verte suit le fil de l'eau jusqu'à la mer et propose une balade sur des berges réaménagées ou de nouvelles pratiques s'installent, autrefois des blanchisseuses, aujourd'hui des enfants jouant dans l'eau.

Un espace est conservé comme champ de foire pour y accueillir des événements (fêtes communales, tournois de pétanque,...). La simplicité de traitement de ces espaces doit permettre la multiplicité des usages.

Entre le pont Roche (véhicules) et le pont de pierre (piétons), des poches de stationnement paysagers sont aménagées pour répondre aux nouveaux usages de l'espace.



1. Esquisse d'intention vers le plan du quartier du Fort



Pont Roche

Une invitation à la promenade

→ Comme évoqué précédemment, le quartier du Fort recèle de nombreuses pépites d'histoire qui méritent d'être mises en exergue.

Au même titre que l'on a retrouvé des parcours dans le quartier du Centre, des parcours se tissent entre les éléments d'histoire qui jalonnent le quartier.

En commençant par les ruines de l'église du Fort dont un parvis pourrait être envisagé, cela nous amène ensuite à l'entrée du séminaire-collège qui pourrait être aménagée en belvédère, offrant un panorama sur la ville et sa rade, mais aussi sur la Montagne Pelée, en attendant une réaffectation possible de cette vaste pièce urbaine. En

contrebas, la rue du Monte au Ciel réhabilitée débouche sur la rue Levassor qui révèle les différentes couches de la ville. Le fil de l'eau reconstitué dans les canaux de part et d'autre de la rue, nous attire jusqu'aux ruines de la maison du Génie dont les bassins pourraient être remis en eau, afin de faire revivre le lieu et, pourquoi pas, accueillir des événements.

A l'extrémité de cette promenade, une porte sur le grand territoire s'ouvre, en direction de l'Habitation Depaz et du jardin d'acclimatation en cours de réhabilitation.

2. Proposition d'aménagement du quartier du Fort





Hier



Aujourd'hui



Demain...

VERS UN PROJET INTÉGRÉ

→ Qu'est-ce qu'un programme intégré ?

Le programme intégré est un projet qui doit prendre en compte au moins trois choses :

- les échelles, de la plus grande à la plus petite ;
- les acteurs multiples (public, privé, population) ;
- les thématiques, aussi diverses qu'essentielles.

UN PROGRAMME OÙ L'HOMME EST AU CENTRE

Parmi les différentes thématiques développées dans ce programme :

- **l'histoire de Saint-Pierre**, le passé, mais aussi la nouvelle histoire qu'écrit Saint-Pierre ;
- **la mer des Caraïbes** et tout l'imaginaire qui en découle ;
- **la nature**, omniprésente et envahissante ;
- **le volcan**, personnage principal de l'histoire ;
- **l'agriculture**, maraîchage, canne à sucre... ;
- **les patrimoines immatériels**, danses et musiques traditionnelles, gastronomie... ;
- **la vie quotidienne** et les pratiques des habitants.

Toutes ces thématiques ont un dénominateur commun, **l'Homme**. Car celui-ci doit être au cœur du projet. Que ce soit le touriste, le visiteur martiniquais de passage ou le résident de Saint-Pierre, le projet doit se développer pour et avec cette multiplicité d'acteurs. Les projets venant de trop haut ont essuyé de nombreux échecs, trop longs à mettre en place, ne disposant pas d'ingénierie adaptée ou ne représentant simplement pas les personnes concernées. Remettre l'Homme au cœur du projet redonne cohérence et pertinence à celui-ci, ainsi que de l'adhésion, composante essentielle dans la réussite d'un projet.

LE CIAP, UN EXEMPLE DE PROJET INTÉGRÉ

Le projet de **Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine**, en cours d'étude, constitue un exemple significatif de ce que peut être un projet intégré. Si le CIAP a pour but premier de donner des clefs de compréhension sur l'histoire architecturale et patrimoniale de la ville, il peut également y intégrer certaines composantes précédemment citées, telles que la mer des Caraïbes avec l'archéologie sous-marine qu'elle offre, mais également les patrimoines immatériels comme la Biguine née à Saint-Pierre.

DU HARD AU SOFT, VERS UNE ADAPTATION DES MOYENS DANS LES PROJETS URBAINS

→ La réalisation de projets intègre deux composantes, les équipements et les politiques publiques, avec une part variable à chaque projet.

Avec la réduction progressive des dépenses publiques constatée ces dernières années suite à la crise économique et aux efforts de réduction de la dette publique, la part des équipements (le hard) tend à se réduire au profit des politiques publiques et de **l'intelligence collective** (le soft).

Pour reprendre l'exemple du projet de CIAP, il est davantage question de réunir les acteurs autour d'un projet commun et d'y apporter de la matière que de construire un bâtiment flambant neuf à sept ou huit chiffres d'investissement. Mieux, le projet aura plus de sens à être inscrit dans du bâti ancien réhabilité pour l'occasion, pour faire ressentir les matériaux de l'époque, contextualiser les choses.

Et puis, sur le territoire de Saint-Pierre et du volcan Pelée, toute la matière est déjà présente. Il s'agit plus de révéler, de réhabiliter, de relier, d'accompagner, de reconvertir, que de construire ex-nihilo, d'étendre le développement...

Retrouver de la qualité de vie ne passe pas forcément par des investissements lourds. L'intégration d'une trame végétale dans la ville, de jardins dans les dents creuses, l'aménagement des berges de la Roxelane, la mise en lumière des ruines ponctuant la ville... Tous ces projets ne sont pas toujours coûteux et complexes à mettre en place au regard de grands projets d'infrastructures. Ils ne sont pas non plus irréversibles. A contrario, ils peuvent être évolutifs, modulables pour certains.

UN FINANCEMENT PARTAGÉ

→ Tout comme les acteurs du projet sont multiples, les financements sont également pluriels, car le projet concerne l'ensemble des acteurs du territoire.

Ce principe de partage des financements rentre également dans le concept de projet intégré. Il combine ainsi les instances concernées à toutes les échelles, de la plus grande à la plus petite.

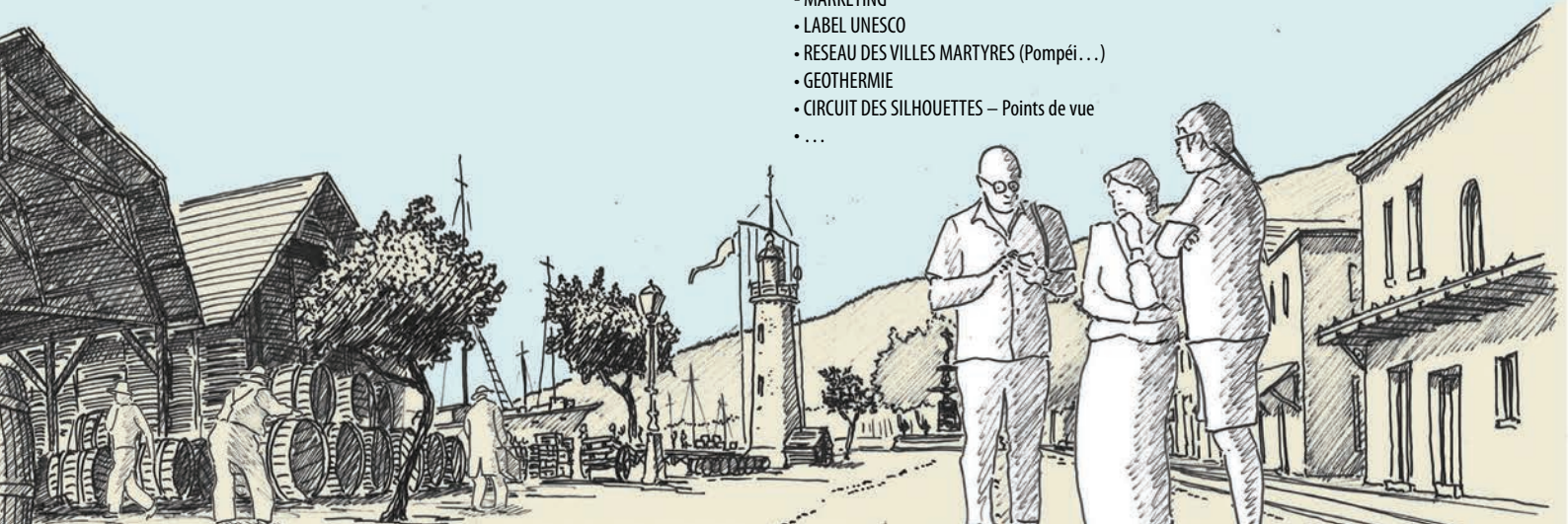
Ainsi, l'on recense parmi les investisseurs potentiels : les fonds européens, l'Agence Française de Développement (AFD), l'État (DEAL, DAC), la Caisse des Dépôts et Consignation (CDC), la Collectivité Territoriale

de Martinique (CTM), la Communauté d'Agglomération du Cap Nord, l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU), sans oublier bien sûr la ville, bien que ses finances ne soient pas à la hauteur de ses besoins. Un autre levier, celui du secteur privé. En effet, certains projets peuvent intéresser de **grands acteurs économiques du territoire**. Par un système de partenariats public-privé, des financements peuvent être levés en permettant un contrat gagnant-gagnant, à la fois pour une ville en manque de finances et pour des entrepreneurs s'assurant de retours sur investissements.

Enfin, les **ressources associatives** représentent une denrée précieuse, souvent oubliée. Car si elles n'apportent pas de financements directs, leur investissement en temps et en hommes représente parfois l'essentiel dans la réalisation d'un projet, notamment dans le cas de projets soft, comme pour la requalification de dents creuses en jardins partagés par exemple.

"Il faut cultiver notre jardin." Candide dans le roman éponyme de Voltaire

Schéma-concept du projet intégré



L'INTERVENTION DES ÉLUS ET DES PARTENAIRES

M. Christian RAPHA

Maire de la ville de Saint-Pierre



"Il y a eu beaucoup de créativité dans le travail qui a été fait, de belles sources d'inspiration pour le développement de Saint-Pierre et la revitalisation de la ville de manière générale. Parce que Saint-Pierre, c'est une ville très riche en termes de passé, d'histoire, de patrimoine. Saint-Pierre c'est une chance d'abord pour les Pierrotains mais pour toute la Martinique, c'est une opportunité de développement d'un tourisme culturel, patrimonial, et le tout est de savoir par quoi commencer en fonction des moyens que l'on a. Et là, cette approche d'aujourd'hui m'intéresse beaucoup, parce qu'il s'agit de pistes, de cadres qui nous ont été proposés.

A nous d'aller maintenant dans une vision globale, sur des projets ponctuels, des projets réalisables, et qui vont petit à petit constituer un ensemble du nouveau Saint-Pierre, embelli, épanoui et qui va répondre à l'attente des Pierrotains et de tous les Martiniquais".

M. Thierry ALEXANDRINE

CCIM de Saint-Pierre



"D'abord je voudrais vous féliciter pour l'excellent travail que vous avez effectué. Dans ce que nous avons compris, vous n'étiez pas obligé de venir à Saint-Pierre pour faire ce travail, vous nous avez honoré de votre présence et du fruit de votre travail, on tenait à vous remercier. Ce que l'on retient, c'est que derrière l'abstrait de ce label qu'est la ville d'art et d'histoire, il y a forcément dans le schéma que vous nous avez présenté une dimension économique que nous retrouvons. Il y a une création de richesse, de valeur ajoutée qui vont tourner autour de tous ces projets et cette création de richesse est importante pour la ville et plus généralement pour l'ensemble de la zone du nord caraïbe".

Mme Odile MARAJO-VIRAYIE

Chargée de mission aménagement du territoire à la Préfecture



"Merci pour cette restitution qui effectivement fait rêver. Je confirme l'importance de bien faire travailler ensemble tous les acteurs, d'impulser les politiques publiques, de mettre de la transversalité et d'associer les intelligences et les initiatives. C'est effectivement un élément qui est primordial et qui, à mon avis passe avant, même si l'argent est important. On aura beau geler des fonds, les mobiliser pendant des années, s'il n'y a pas d'ingénierie autour, s'il n'y a pas de volonté et pas de transversalité, l'argent ne servira à rien".

M. Bertrand CLERC

Chef d'entreprise



"Ce projet peut s'intégrer à la fois dans ce qui a été commencé sur Saint-Pierre et déboucher sur des réalisations que des Pierrotains et des habitants du Nord Caraïbe attendent depuis un certain temps. Des initiatives publiques et privées concertées avec les Pierrotains, peuvent changer le visage de la ville. Pour cela, j'invite les parties prenantes à se mettre autour de la table pour concrétiser ce superbe projet qui a été présenté. Je souhaite que cela ne demeure pas un rêve".

M. Raphaël MARTINE



Ancien maire de Saint-Pierre et représentant de la CTM

"Je partage l'idée qu'il faille mettre en réseau Saint-Pierre et les villes-volcans. J'ai été également très sensible à la proposition de parcours des silhouettes du volcan. J'adresse tous mes remerciements à ceux qui ont apporté cette juste contribution à ces travaux, et faire en sorte que nous partagions ces projets, ces atouts pour que nous puissions irriguer de mille rivières fécondes ces projets d'avenir. Et Saint-Pierre, de par sa richesse patrimoniale, historique, culturelle, mais aussi sa richesse naturelle, doit jouer un rôle de locomotive au niveau du nord Caraïbe".

M. Marcellin NADEAU



Maire du Prêcheur, commune riveraine

"Je salue le travail pour son importance, son intérêt et la richesse des propositions. Saint-Pierre souffre de ce sentiment d'être enfermé dans ses murs, même si la réalité de bassin de vie fait qu'elle est un lieu central. Mais je pense que toute réflexion sur Saint-Pierre passe par une vision qui ne se limite pas aux limites administratives et frontalières. Il faut penser Saint-Pierre dans un territoire plus large. Sur la question des intercommunalités, nous avons aujourd'hui un syndicat intercommunal (SCCNO) qui va disparaître, puisque les missions qui lui sont dévolues vont disparaître. Aujourd'hui on parle de PLU intercommunaux, de mutualisation, on sait tous que les moyens sont de moins en moins importants, donc pourquoi ne pas monter un outil intercommunal concernant le bassin de vie dont Saint-Pierre est le centre".

Mme Joëlle TAÏLAMÉ



Directrice de l'ADUAM

"Faire venir en Martinique le Club Projet Urbain & Paysage de la FNAU fut un vrai challenge, y participer, un réel plaisir ! Merci à la FNAU, aux directeurs, aux animateurs et participants qui ont accepté de jouer le jeu. Merci à l'AFD et nos partenaires de nous avoir aidés à le financer. Grâce à ce concentré de talents et d'énergie, ensemble, nous avons réussi à faire émerger un projet pour la ville de Saint-Pierre. Sensible et sincère, il remet le Pierrotain au centre de sa cité. Simple et pragmatique, il est réalisable, à condition toutefois de bien en prioriser les actions et mobiliser les acteurs. D'ores et déjà, l'ADUAM est prête à accompagner sa mise en œuvre. J'espère qu'il se concrétisera."



INTER-CLUB FNAU PROJET URBAIN & PAYSAGE ENVIRONNEMENT

PROJET URBAIN ET RISQUE INONDABILITÉ

Le 20 novembre 2015 a été organisé un séminaire sur le lien entre risque inondabilité et projet urbain. Cette journée avait deux objectifs :

- traiter la question de l'inondabilité avec un angle "projet urbain", c'est-à-dire, partir du projet plutôt que de la contrainte, avec un principe : 1 expérience / 1 agence / 1 maîtrise d'oeuvre ;
- mettre en valeur le rôle des agences et leur savoir-faire sur ces questions ;

- suite à un appel à propositions, plusieurs agences se sont manifestées et trois expériences ont été choisies : Saint-Pierre-des-Corps et le projet d'habitat d'Alain Gourdon ; Grand Parc Garonne fédérant le projet d'agglomération de Toulouse ; et le projet des Ardoines à Vitry-sur-Seine répondant aux enjeux métropolitains franciliens.

Les actes de ce séminaire seront publiés dans un hors-série du Club Projet Urbain & Paysage de la FNAU. Voici quelques moments de cette journée.

TOULOUSE

GRAND PARC GARONNE

SE RÉCONCILIER AVEC LE FLEUVE

INTERVENANTS :

- **Guillaume CANTAGREL**, chargé du projet Grand Parc Garonne, Toulouse Métropole
- **Geneviève BRETAGNE**, responsable Ecologie des territoires, Agence d'urbanisme de Toulouse

La Garonne est un fleuve identitaire pour Toulouse, à la fois élément nourricier et producteur de ressources. Il est également une source de danger. La crue subie par les toulousains en 1875 provoque plus de 200 morts et devient la crue de référence.

Afin de maîtriser le risque, le fleuve est endigué dans la seconde moitié du XX^e siècle.

Il devient dès 1970 un fleuve support des mobilités et les berges sont dédiées aux voitures. Plus tard, c'est la notion de loisirs qui émerge en relation avec le fleuve. Il devient le support d'une nouvelle qualité de vie pour les habitants. C'est dans cette mouvance que s'inscrit le projet du Grand Parc Garonne. Véritable projet communautaire (7 communes, 32 km de fleuve et 3 000 hectares), il s'appuie sur l'eau et les espaces de nature pour nourrir le projet métropolitain.

Pour construire le projet, l'agence d'urbanisme de Toulouse a réalisé un diagnostic multithématique et transversal du territoire, basé sur trois grandes entrées :

- le fonctionnement urbain et les usages du fleuve ;
- l'environnement, le climat et le patrimoine ;
- l'économie du fleuve (vitalité des commerces, services et activités culturelles).

Ensuite, l'agence TER, avec BICFL, a élaboré le plan guide. Il s'appuie sur la réalisation d'espaces publics innovants en zone inondable avec pour impondérables un grand parc naturel et écologique, un réseau de cheminements doux et la proposition d'usages variés à décliner dans les espaces et le temps.

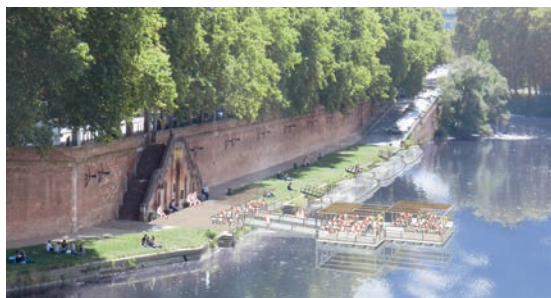
Sur ce long linéaire, le projet différencie 4 séquences urbaines et paysagères :

- la Garonne amont ;
- le parc Toulousain ;
- l'arc culturel (traversée du centre historique de Toulouse) ;
- la Garonne aval.

Chacune des séquences possède sa propre identité et son propre pilotage (comité de pilotage + comité de suivi + comité technique).



Panoramique du Grand Parc Garonne © Agence TER



Guinguette flottante saisonnière © Pr. Joan Busquets & BAU



Embarcadere de la place St-Pierre © Pr. Joan Busquets & BAU

TOURS

SAINT-PIERRE-DES-CORPS

HABITER AVEC L'EAU

INTERVENANTS :

- **Barbara Rivière**, responsable du service Urbanisme, Ville de Saint-Pierre-des-Corps
- **Alain Gourdon**, architecte urbaniste
- **Alain Huet**, urbaniste architecte, Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours (ATU)

Le territoire de Saint-Pierre-des-Corps est situé entre la Loire et le Cher. A proximité de Tours, ce sont près de 11 km² de ville dense et compacte qui sont complètement inondables. En cas d'inondation de type crue centennale, les 125 000 habitants du Val de Tours seraient amenés à évacuer la ville et 11 000 emplois seraient touchés.

En 1994, le plan Loire, par son arrêté interministériel, interdit l'urbanisation des zones inondables. Plus de quarante communes sont concernées par le Val inondable de la Loire. S'ensuit une prise de conscience politique. Sous l'impulsion de la Maire de Saint-Pierre-des-Corps, Madame Marie-France Beaufile, beaucoup d'élus se sont regroupés en association des communes riveraines de la Loire. L'objectif était de se parler et se comprendre pour s'approprier une culture commune et construire une vision permettant d'engager un dialogue avec l'État sur le PPRI.

Si on ne peut plus construire, comment construire ?

Il ne s'agit pas de se développer de façon inconsciente mais de façon responsable. Une charte pour un développement durable est élaborée par l'agence d'urbanisme, l'ATU. Ce fut une démarche positive qui a permis d'améliorer les rapports avec les services de l'État.

Plus récemment, un atelier national d'urbanisme, impulsé par le ministère et dirigé par Frédéric Bonnet, a été mené sur l'ensemble du Val de Loire. Saint-Pierre-des-Corps, devient ville-pilote nationale pour l'urbanisation en zone inondable. L'objectif de cet atelier est multiple : dégager une logique d'ensemble, acculturer les élus et la population au risque inondation et proposer des solutions pour faire du projet urbain.

Exemple d'opération innovante les jardins Nouvel'Air - Alain Gourdon

Le programme compte 98 logements en accession, et quelques lots libres. Soumis aux fortes contraintes dues à la réglementation inondation, le programme intègre complètement le risque à l'architecture et au plan urbain proposé. Pour limiter l'imperméabilisation des terrains, l'emprise au sol est d'à peine 30 %. On trouve au rez-de-chaussée un bloc de 10 m² non cloisonnable, avec un escalier accédant à l'étage et un cellier. La partie habitable se retrouve quant à elle en R+1, au-dessus de la ligne des plus hautes eaux connues (4m). Afin de respecter la réglementation PMR, l'accès aux logements se fait depuis une passerelle métallique accessible aussi par ascenseur, qui traverse le quartier et dessert les logements.



© Alain Gourdon, architecte urbaniste

ÎLE-DE-FRANCE LES ARDOINES VITRY-SUR-SEINE

DE LA MÉTROPOLÉ AUX PROJETS URBAINS, LES ENJEUX DE LA RÉSILIENCE

INTERVENANTS :

- **Anne Maïkovsky**, directrice de projet, EPA-ORSA Etablissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont
- **Ludovic Faytre**, Iau-IdF

L'exemple de l'Île-de-France nous fait passer à l'échelle métropolitaine et nous montre la démultiplication des conséquences sur les habitants et la vie économique. L'IAU Ile-de-France se positionne sur les enjeux métropolitains et le partage d'une culture commune avec les partenaires, pour partager la connaissance de la vulnérabilité des territoires.

Des conséquences hors normes

A Paris, la crue de référence est une crue centennale de 1910. Si cette crue se reproduisait, elle immobiliserait la métropole pendant 2 mois avec 35 jours de montée des eaux.

Impact habitat/démographie :

- 435 000 logements concernés ;
- 830 à 850 000 personnes directement exposées.

Impact économique :

- 100 000 établissements concernés ;
- 750 000 emplois.

Infrastructures impactées paralysant le retour à la normale :

- l'arrêt des transports en commun ;
- des coupures de télécommunications ;
- la dispersion des déchets et pollutions diverses ;
- les submersion et pollution des usines de traitement d'eau potable ;
- une panne du réseau de chauffage urbain.

Une évacuation massive de la population n'est pas envisageable, elle est impossible à organiser. C'est pourquoi, il est indispensable de concevoir aujourd'hui des projets intégrant le risque inondabilité.

CONCEVOIR LA VILLE RÉSILIENTE

Le projet des Ardoines se situe sur le territoire de l'OIN ORSA (opération d'intérêt national d'Orly-Rungis-Seine Amont). D'une surface de 300 ha au coeur de la vallée de la Seine, l'enjeu pour ce secteur est de transformer une zone d'activités en un quartier urbain mixte.

A l'échelle de l'OIN, le projet stratégique directeur (PSD) "Orly-Rungis - Seine Amont", approuvé en 2009 ambitionne notamment la réduction de la vulnérabilité aux risques et de l'exposition aux nuisances : inondations, risques industriels, bruit, à travers une "Charte DD", avec le souhait d'aller au-delà du PPRI.

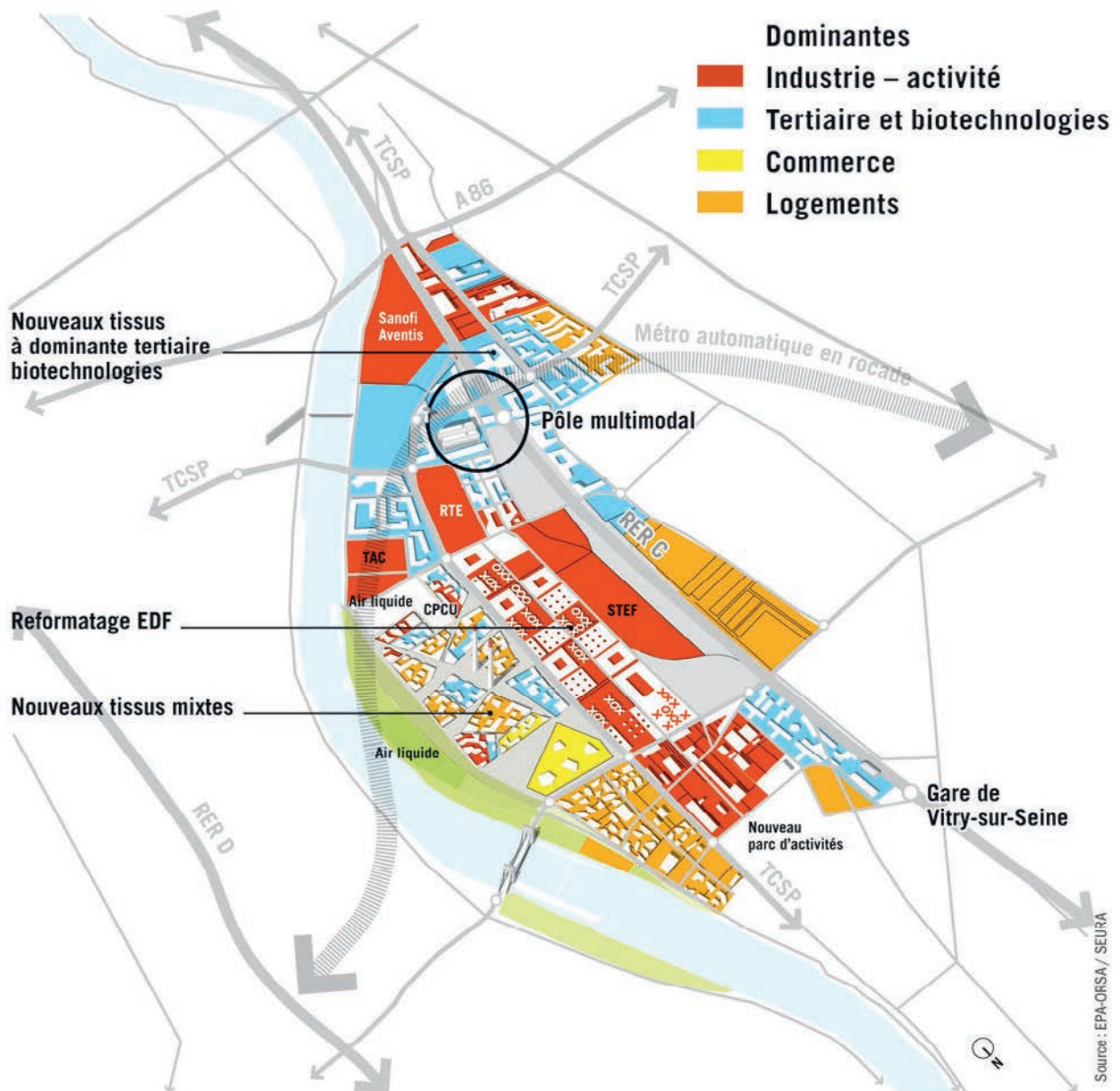
L'objectif de résilience et de ville durable se fonde sur deux axes :

- une souplesse à l'évacuation des populations et des activités en lien avec les cheminements hors d'eau ;
- le maintien des populations en place, fonctionnant avec les réseaux de 1ère nécessité (chauffage, électricité, eaux pluviales).

Dans le projet des Ardoines, la résilience s'appuie sur les points hauts du territoire pour faciliter la gestion de crise. Elle se traduit par une mise hors d'eau des infrastructures publiques primaires (voirie et réseaux de desserte primaire) à l'échelle des 300 ha :

- un cheminement qui connecte l'ensemble des Ardoines au coteau par le franchissement des voies ferrées ;
- une mise en résilience qui profite aux quartiers alentours en les rapprochant de la zone non inondée ;
- des cheminements fins au sein des ZAC visant à étendre cette résilience au-delà des axes primaires.





LES PUBLICATIONS DU CLUB PROJET URBAIN & PAYSAGE

2001

LES ENJEUX DES RIVES DE L'ADOUR



Profitier du projet d'échelle régionale de Tram-Train et en faire un enjeu de composition urbaine dans un secteur de renouvellement stratégique pour la commune et l'agglomération.

BAYONNE

2002

RIVES DE VILLE



Avoir une réflexion d'ensemble dans le cadre d'un projet urbain des "Rives de la Maine" en profitant de l'adaptation et du traitement de la traversée d'Angers après la réalisation du contournement de l'autoroute A11.

ANGERS

2003

RENOUVELLEMENT URBAIN ENTRE RIVES DE VILLE ET RIVIÈRE



Sur les rives du Doubs, donner à 2 sites industriels, dont l'un emblématique, les Prés-en-Vaux, une vocation urbaine et l'autre, Casamène, une vocation économique.

BESANÇON

2004

LES MAGASINS GÉNÉRAUX UN ESPACE DE RECONQUÊTE



Garder l'originalité de la mixité actuelle au travers de sa nécessaire évolution sur un site représentant les grandes entités paysagères du territoire: la mer, le centre-ville, la costière et le plateau.

LE HAVRE

2005

LE RADE DE LORIENT, UN ESPACE À AFFIRMER



Affirmer la relation entre l'espace maritime et l'espace terrestre comme élément de permanence et de cohérence dans une rade aux multiples identités, aux usages divers en tension.

LORIENT

2006

RIVES DU RHÔNE & TRANSVERSALITÉ INSTITUTIONNELLE



Faire des déplacements un support de projets de territoire, de la requalification urbaine et paysagère un enjeu de développement, de l'eau un élément fédérateur et porteur de projets sur un territoire aux multiples facettes.

AVIGNON

2007

CARBONNE 2031 TOULOUSE AIRE URBAINE



Comment favoriser l'émergence d'un pôle urbain qui s'intègre dans un projet plus vaste couvrant toute l'aire urbaine de Toulouse.

TOULOUSE

2009

L'AXE REIMS – BAZANCOURT EN DÉBAT



Proposer un projet et une gouvernance pour un développement hiérarchisé et harmonieux dans l'agropaysage et l'axe Reims-Bazancourt.

REIMS

2010

RÉÉCRIRE LE DIALOGUE ENTRE LA VILLE ET SON FLEUVE

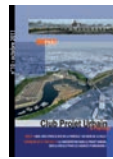


Comprendre la ville d'aujourd'hui et imaginer celle de demain en tenant compte de son positionnement, des différents visages de la Somme et de l'affirmer. D'une ville centre à une Métropole économique.

AMIENS

2011

QUEL RÔLE POUR LES RIVES DE LA PENFELD ? ... AU CŒUR DE LA VILLE !



Réconcilier les deux rives dans la ville de demain. La Penfeld doit pouvoir porter l'intensité urbaine de la métropole en se constituant comme le cœur névralgique d'une trame d'espaces publics organisés à partir de quartiers environnants.

BREST

2012

UNE STRATÉGIE URBAINE MÉTROPOLITAINE DANS LA PERSPECTIVE DE L'ARRIVÉE DU TGV ?



Fabriquer le standard de la ville de demain, durable et solidaire avec comme laboratoire le site de Saint-Jean/Catroux.

CLERMONT-FERRAND

2013

SAINT-ANTOINE ET GRAND PORT MARITIME, UNE CENTRALITÉ DE NIVEAU MÉTROPOLITAINE



Recréer du lien entre les histoires urbaines qui se confrontent. Intégrer des fonctions et des sites que tout pousse à isoler. Travailler sur l'épaisseur de la limite ville-port pour donner une ambition métropolitaine.

MARSEILLE

2015

ATELIER DE RIOM VISITE IN SITU-LYON EXPERTISE CHÂLON-EN-CHAMPAGNE



Ouvrir le débat sur l'ambition et le devenir de ce territoire dans la stratégie métropolitaine Clermont-Vichy Auvergne

CLERMONT-FERRAND / RIOM

2016

ATELIER DE SAINT-PIERRE PROJET URBAIN ET RISQUE INONDABILITÉ 2015



Transformer Saint-Pierre de ville en pays d'art et d'histoire et la replacer dans un contexte territorial plus large en hiérarchisant les projets.

LA MARTINIQUE

LISTE DES PARTICIPANTS À L'ATELIER

UNE FORMULE INÉDITE !

L'atelier de Saint-Pierre a réuni des personnes du réseau de la FNAU de 11 agences différentes, ainsi que sept membres extérieurs, urbanistes, architectes et paysagistes locaux, venus enrichir la réflexion de leur bonne connaissance et pratique du terrain.

LES MEMBRES DE LA FNAU

Animateurs

Marseille: Agam - **ROUSTAN** Frédéric
Paris: IAU - **ZUNINO** Gwenaëlle
Strasbourg: ADEUS - **GENDRON** Yves

Participants

Caen: AUCAME - **BOUREAU** Thomas
Clermont-Ferrand: **ZUKOW** Corinne
Clermont-Ferrand: **KANDER** Rachid
Dunkerque: AGUR - **LEBEL** Sébastien
Guyane: AUDEG - **GUIRADO** Juliette
Martinique: ADUAM - **CHABROL** Rémi
Martinique: ADUAM - **HECHT** Suzelle
Martinique: ADUAM - **LIBEROS** Vanessa
Martinique: ADUAM - **MALO** Stéphane
Martinique: ADUAM - **TAILAME** Joëlle
Nancy: ADUAN - **DELHOMEZ** Hervé
Nîmes: AUDRNA - **ROLLET** Arnaud
Paris: FNAU - **BARIOL** Brigitte
Paris: FNAU - **GALL-SORRENTINO** Florence
Paris: FNAU - **THEPIN** Patrick
Tours: ATU - **TANGUAY** Céline

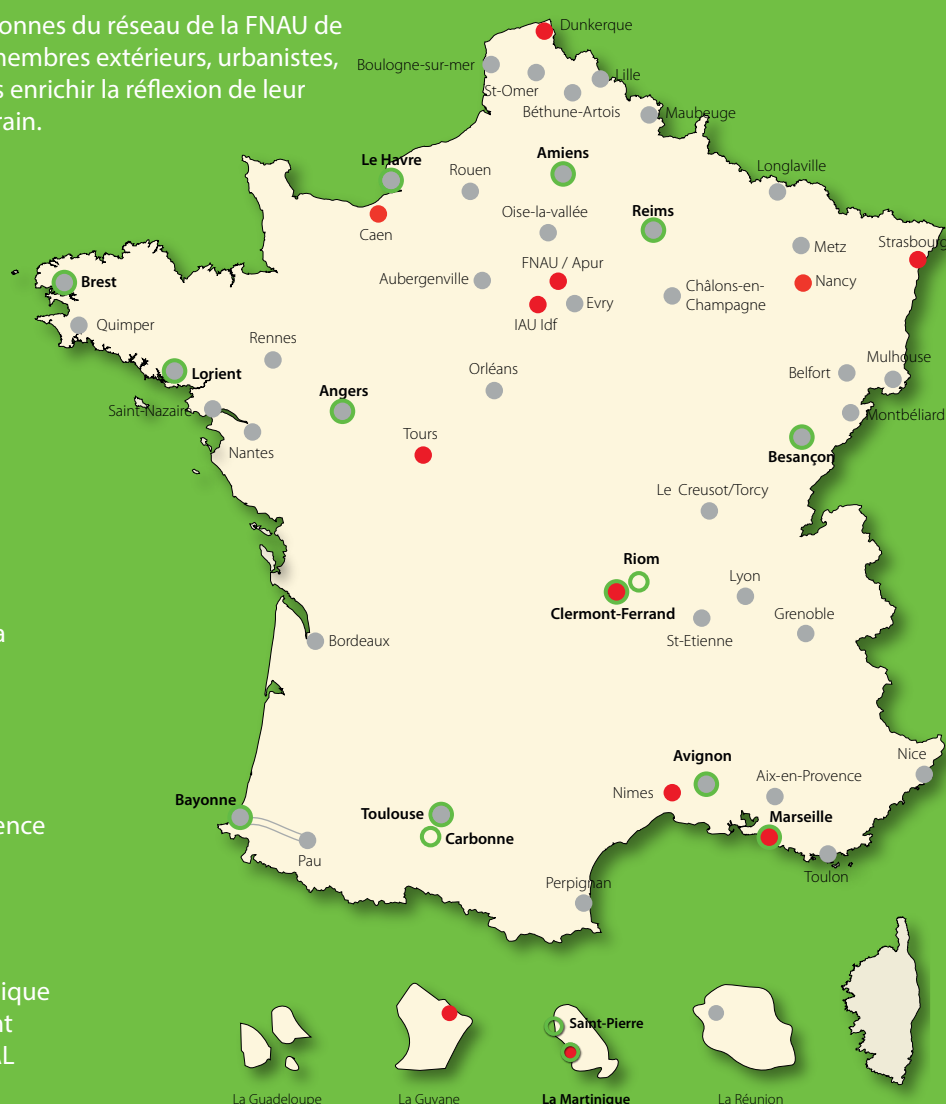
MEMBRES EXTÉRIEURS

JACQUA Gérard - ancien ABF de Martinique
JACQUA David - architecte indépendant
KERGUELEN Fanch - urbaniste à la DEAL
SALOMON Anaïs - paysagiste au PNRM
TORRES Gustavo - architecte indépendant
Mairie de Saint-Pierre:
CUER Segolenn - chargée d'étude
LERANDY Mathieu - chef de projet

PERSONNES EXTÉRIEURES AYANT CONTRIBUÉ À L'ATELIER

ALLARD SAINT-ALBIN Alex - géologue
DOMI Serge - sociologue
CORIDUN Clarys - animatrice du patrimoine
ALEXANDRINE Thierry - CCIM

MERCI POUR LEUR SOUTIEN

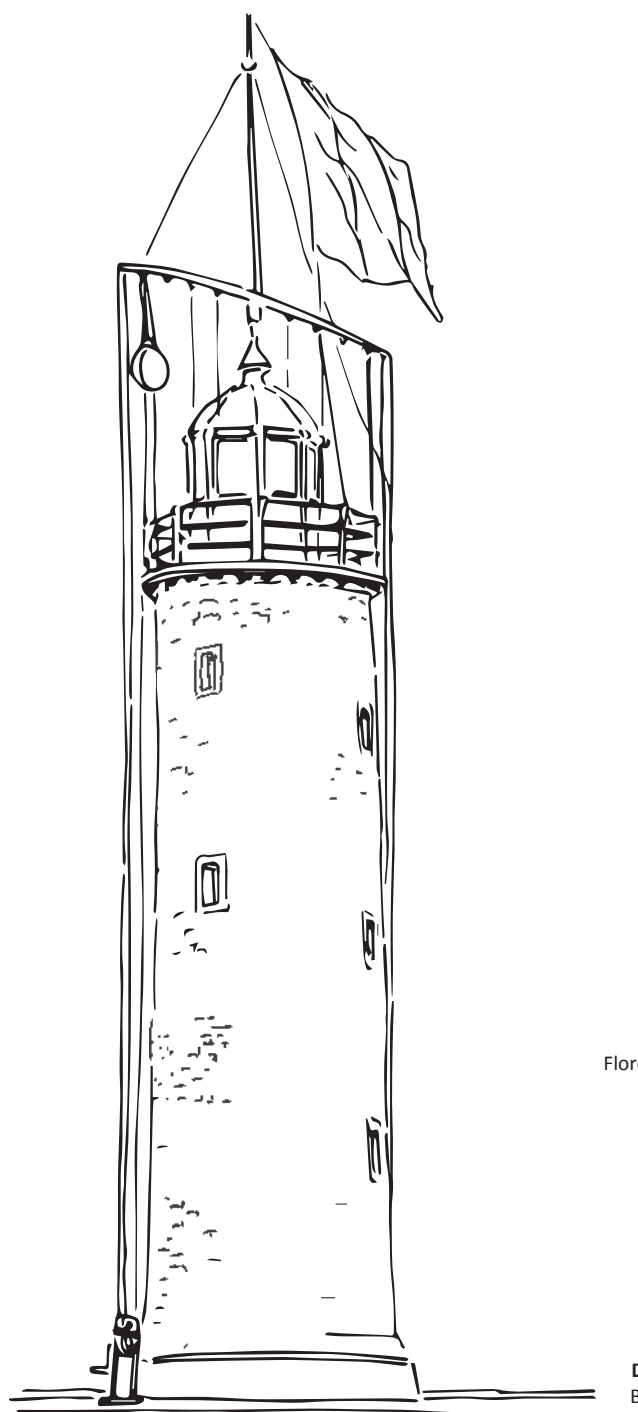


● Agences présentes lors de l'atelier 2016 ● Agences ayant déjà accueilli un atelier

Nous tenons à remercier grandement l'équipe de l'agence de la Martinique, la Collectivité territoriale de Martinique (CTM), l'Agence Française de Développement (AFD), la Communauté d'agglomération Nord Martinique (CAP Nord), la mairie de Saint-Pierre et en particulier Mathieu Lerandy et Ségolenn Cuer, le Centre de Découverte et des Sciences de la Terre (CDST) et en particulier Charles-Henry Fargues, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Martinique (CCIM), la DEAL et en particulier Fanch Kerguelen, le Parc Naturel régional de Martinique (PNRM) et en particulier Anaïs Salomon, sans oublier les architectes pour leur participation bénévole, Gérard Jacqua, Gustavo Torres et David Jacqua. Enfin, un grand remerciement aux personnes extérieures pour leur temps passé lors des visites de terrain.



La vidéo de l'atelier est visible sur le site de l'agence d'urbanisme et d'aménagement de Martinique et sur youtube
youtu.be/A6mnLANQTBA



CLUB PROJET URBAIN & PAYSAGE

Comité de rédaction

Gwenaëlle ZUNINO
Yves GENDRON
Frédéric ROUSTAN

avec la participation de

Joëlle TAÏLAMÉ
Rémi CHABROL

Comité de relecture

Thomas BOUREAU
Hervé DELHOMEZ
Christophe DENISE
Florence GALL-SORRENTINO
Juliette GUIRADO
Sébastien LEBEL
Arnaud ROLLET
Céline TANGUAY
Damien THÉODOSE
Patrick THEPIN
Corinne ZUKOW

Directeur référent

Rachid KANDER

Directrice de publication

Brigitte BARIOL-MATHAIS



Un grand merci à la Ville de Saint-Pierre et l'ADUAM pour la qualité de leur accueil et leur contribution.

