

Saint-Laurent du Maroni, la transition urbaine d'une ville française en Amazonie

Des mille villages du fleuve vers une ville transfrontalière connectée



Document sujet et appel à candidatures

Appel à candidatures en vue de la sélection de 21 participants internationaux pour un atelier de production collective de stratégies et projets de développement territorial.

Atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine, Saint-Laurent du Maroni, Guyane
6 mai – 20 mai 2016



SOMMAIRE

Remerciements	3
Préambule	4
I - La Guyane, un territoire de richesses et de paradoxes	5
1) Une partie de France en Amazonie	5
2) Entre richesse environnementale et rayonnement spatial international, quel moteur de développement pour la Guyane ?	7
• Une économie régionale en panne et « sous perfusion » de la métropole	8
II- Saint-Laurent, capitale du Maroni	8
1) Une ville en quête de sa place dans l'équilibre régional	8
• L'histoire d'une expansion exceptionnelle	8
• Saint-Laurent du Maroni, territoire géostratégique au cœur de nouveaux équilibres régionaux	10
2) Une ville juxtaposée : une ville des quartiers	13
3) Une ville en projets, une ville sous pression	17
4) Une transition urbaine à réaliser en préservant les spécificités de Saint-Laurent du Maroni	20
• La densité : construire sur le bâti versus aménager les fonciers disponibles ou négociables	20
• La mobilité : transports publics versus mobilités alternatives	22
• Le rapport à la nature	22
• Les grands équipements	23
III- Le sujet et le périmètre de l'atelier	24
IV- Comment participer à l'atelier de Saint-Laurent du Maroni ?	29
• Dossier de candidature : profils, langues et date limite	29
• Déroulement de la session : calendrier et conditions matérielles	30

Remerciements

Les Ateliers de Cergy remercient toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce document :

- L'équipe de l'EPAG de Cayenne et de Saint-Laurent du Maroni
- Les équipes de la ville de Saint-Laurent du Maroni
- Le Comité d'Orientation Scientifique des Ateliers de Cergy
- Les pilotes de l'atelier Olivier Bastin et Florence Bougnoux ainsi que les membres de la mission exploratoire : Vincent Bourjaillat, Thomas Pendzel, Léa Morfoisse

Les Ateliers de Cergy remercient également les partenaires de cet atelier qui rendent possible sa réalisation :

- La commune de Saint-Laurent du Maroni
- L'Etablissement Public d'Aménagement de Guyane
- L'Agence Française de Développement

Enfin, l'association remercie toutes les personnes qui ont contribué à l'organisation de la mission exploratoire qui s'est tenue à Saint-Laurent en juillet 2015 et qui ont donné de leur temps pour rencontrer l'équipe des Ateliers de Cergy.

Rédaction du document : Florence Bougnoux, Olivier Bastin, Léa Morfoisse

Coordination : Léa Morfoisse et Véronique Valenzuela

Traduction vers l'anglais : Susanna Hsing

Décembre 2015

Préambule

En 2015, l'Établissement Public d'Aménagement de Guyane (EPAG), la commune de Saint-Laurent du Maroni, en Guyane, l'Agence Française de Développement et l'association « les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine » s'associent pour organiser un atelier international sur le thème des solidarités territoriales et du développement urbain de la ville de Saint-Laurent du Maroni, au regard de la très forte croissance démographique dont elle est le théâtre. Ce sujet s'inscrit dans la continuité des réflexions à propos du développement urbain intensif que l'on rencontre entre autres dans les BRICS (Brésil, Russie, Inde, Chine, Afrique du Sud), avec cette particularité d'être en territoire français, géré par les règlements européens, situé en Amérique du Sud.

Historiquement, la Guyane représente dans l'inconscient collectif européen le pays du bagne et de la colonisation pénale initiée en 1852 pour pallier au manque de main d'œuvre du à la récente abolition de l'esclavage. Par sa position sur le fleuve, Saint-Laurent du Maroni exercera un rôle clef jusqu'à devenir en 1880 une Commune Pénitentiaire Spéciale, dont le Directeur de l'Administration Pénitentiaire était le maire. Avant cela, cet emplacement avait accueilli des groupes de populations amérindiennes depuis l'époque précolombienne, des colons et leurs esclaves au XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècle, et plus tard, les Bushi Nenge, descendants d'esclaves fuyant le Suriname.



Coucher de soleil sur le Maroni –
Crédits Ateliers de Cergy

Ville-Fleuve, mosaïque, transfrontalière, Saint-Laurent du Maroni se situe à l'extrême Ouest Guyanais, à la frontière avec le Suriname ; frontière matérialisée ou dématérialisée pourrait-on dire par le fleuve Maroni, car ce dernier est à l'échelle des fleuves amazoniens : c'est un lieu de vie, de partage, aujourd'hui sillonné, traversé, remonté par les pirogues. C'est aussi un lieu en soi, un paysage, une brèche au cœur de l'Amazonie.

La position géopolitique de Saint-Laurent est à explorer au regard de sa très forte croissance démographique, au niveau de 3,5% par an, supérieure à la moyenne guyanaise se situant à 2,4% par an (chiffres INSEE sur la période 2007-2012), sa position géographique, en interface active avec le Suriname, et son devenir économique est à consolider au regard de moteurs économiques à préciser, conforter ou inventer.

Quelles relations établir avec Cayenne et Le Suriname, dans ce contexte de très fort développement ? Comment utiliser la croissance démographique comme opportunité pour développer une filière de construction novatrice ? Quelles formes urbaines peuvent être produites à partir de cette ville, communauté de villages dont les habitus restent aujourd'hui très ruraux ? Comment utiliser les ressources et l'identification comme « ville d'art et d'histoire » pour développer le tourisme ?

Pour répondre à ces questions et bien d'autres encore, la prospective sur le très long terme (horizon 2060) a été retenue. Elle permet d'être en anticipation de ces phénomènes de croissance, alors qu'aujourd'hui les réponses à des questions comme celles du logement ou des équipements ne se font que dans une situation de rattrapage, tant les besoins sont exponentiels.

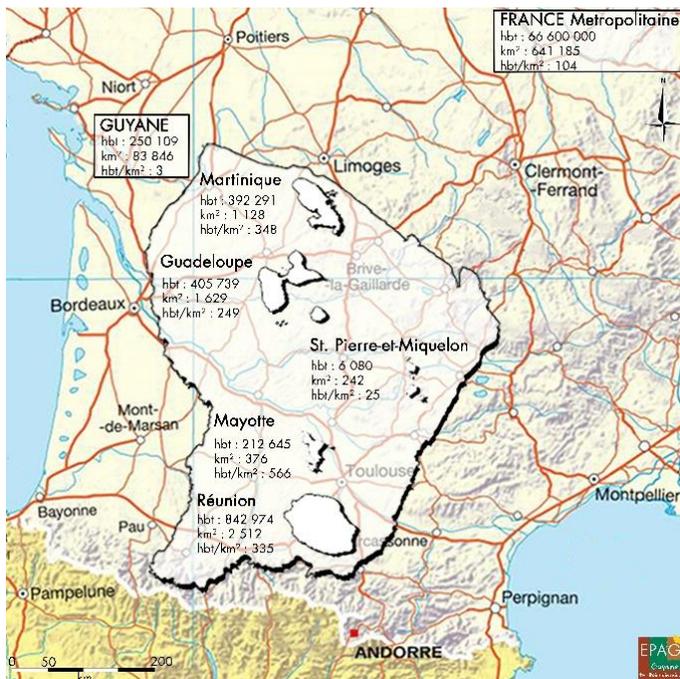
Les Ateliers Internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine

Association à but non lucratif créée en 1982 à l'initiative des urbanistes de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise, les Ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Centrée sur la pratique de la maîtrise d'œuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité collective. En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions illustrées et novatrices sur la stratégie territoriale et les projets d'aménagement urbain. Ils sont aussi, par la confrontation des métiers et des cultures, un lieu de remise en question des apprentissages et d'échange de haut niveau.

I- La Guyane, un territoire de richesses et de paradoxes

1/ Une partie de France en Amazonie

La Guyane est un territoire frappant de contrastes et de paradoxes. Située entre « pays du nord » et « pays du Sud », sur la ligne d'anfractuosité historique entre continent Africain et Sud-Américain, région ultra périphérique européenne en Amérique du Sud, la Guyane révèle à la fois l'origine de la planète Terre, sa complexité et sa complétude, que son devenir. Située à l'interface entre ressources naturelles terriennes et perspectives d'avenir spatiales (base de Kourou), elle abrite en son sein une parcelle du réservoir de biodiversité exceptionnel qu'est l'Amazonie, richesse naturelle mais également multiculturelle et multi-ethnique.

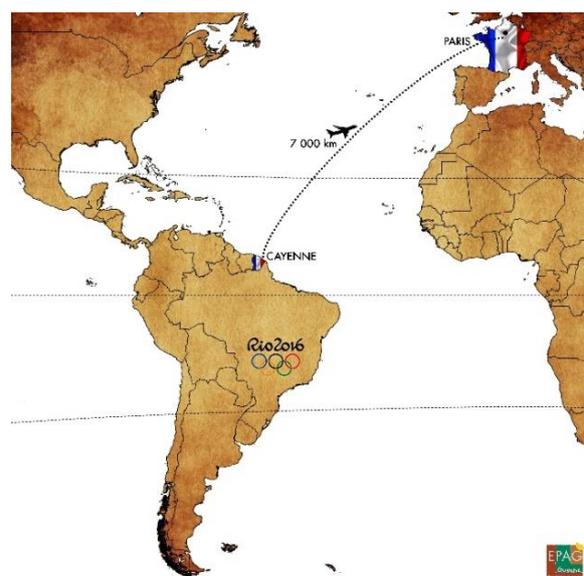


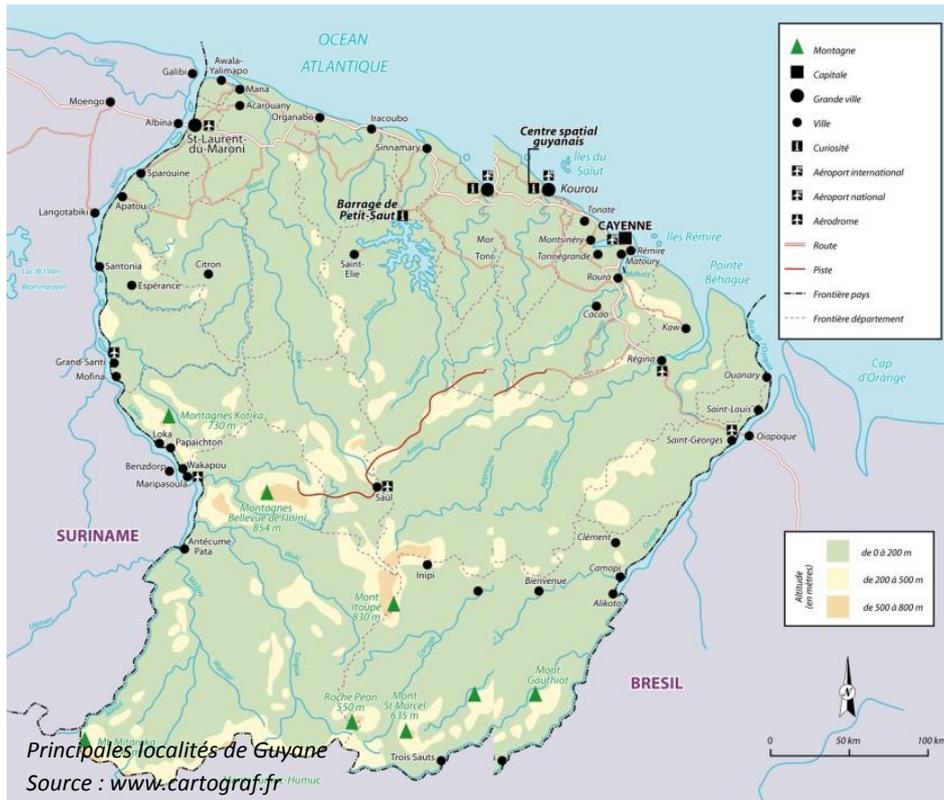
Avec ses 83 846 km², équivalant à la superficie du Portugal, la Guyane est le département français le plus vaste, représentant à lui seul 16% du territoire métropolitain. Avec une densité de 3 habitants au km² et 255 000 habitants estimés en 2014, elle figure parmi les 10 « pays » les moins peuplés du monde (0,38% de la population française). La majorité des habitants se trouve le long du littoral et de la Route Nationale 1, sur un axe est-ouest. Plus de la moitié d'entre eux est concentrée à Cayenne, la capitale, et dans ses environs. Le second pôle de peuplement, en voie de dépasser Cayenne d'ici une dizaine d'années, est l'ouest guyanais et la commune de Saint-Laurent du Maroni.

Département d'outre-mer faisant partie de la France, la Guyane est devenue depuis les élections de décembre 2015 une collectivité territoriale, le territoire ayant approuvé la fusion des deux structures départementales et régionales. L'assemblée de Guyane est désormais composée de conseillers élus en même temps que les conseillers des régions reconfigurées de France métropolitaine.

Unique territoire européen ayant une frontière terrestre sur le continent américain, la Guyane se démarque fortement du fonctionnement de la métropole mais également des pays voisins qui l'entourent, le Brésil à l'est et au sud et le Suriname à l'ouest.

La Guyane souffre de son statut de vitrine des lois françaises et européennes en même temps qu'elle doit penser à son avenir aux côtés de voisins favorisés par sa sphère politique d'appartenance. La porosité de ses frontières avec ses voisins amène sur le sol guyanais un flux permanent d'immigrés de quasiment toutes les nationalités d'Amérique du Sud, participant au déséquilibre de son corpus social mais accentuant également les différentes inégalités constatées.





Depuis plusieurs décennies, la Guyane connaît une croissance démographique spectaculaire. Au cours des 50 dernières années, la population du territoire guyanais a été multipliée par 5 et cette tendance devrait se poursuivre au cours des prochaines décennies, avec un taux de croissance démographique estimé aux alentours de 2,4% par an. Cette croissance démographique impressionnante due à une forte natalité et à une immigration qui l'est tout autant sera le point de départ de la réflexion que cet atelier se propose de mener : elle est à la fois porteuse d'opportunités de développement pour le territoire guyanais et représente également des défis majeurs pour organiser l'urbanisation qui en découle et offrir des perspectives à des jeunes toujours plus nombreux.

Aujourd'hui, la population guyanaise se compose des différents groupes ethniques suivants¹ :

- Les amérindiens, peuples autochtones appartenant à plusieurs ethnies et représentant une faible partie de la population
- Les créoles guyanais, population majoritaire
- Les « Noirs marrons » également appelés « Bushi Nenges », descendants d'anciens esclaves enfuis des plantations hollandaises au Suriname voisin dès le XVII^e siècle et qui se sont installés de part et d'autre du fleuve Maroni. Les Bushi Nenges sont présents principalement à l'ouest de la Guyane et dans la commune de Saint-Laurent du Maroni
- Les H'mongs, originaires de l'ancienne Indochine après 1975 et présents principalement dans quatre villages à l'est et à l'ouest de la Guyane
- Les français métropolitains dont beaucoup sont employés par les administrations publiques
- Les autres groupes ethniques : Chinois, Libanais, Brésiliens, Haïtiens, Surinamais, Guyaniens, Dominicains, Hindoustani, Javanais... Les raisons de ces immigrations vers la Guyane diffèrent d'un groupe à l'autre : immigration très ancienne des Chinois pour des raisons économiques et

¹ D'après l'INSEE et les données du Conseil Général de Guyane

commerciales, renforcée par une vague d'immigration plus récente, déplacements liés à la guerre civile pour les Surinamais, immigration économique en provenance du Brésil voisin, etc...

- Les immigrés clandestins dont le nombre, les origines et les parcours sont difficiles à estimer
- Dans le cas de Saint-Laurent du Maroni il faut également considérer une population issue des anciens bagnards qui, si elle n'est pas d'une grande importance en quantité, n'en a pas moins marqué la ville dans son héritage urbain et le rapport au fleuve ou à la forêt amazonienne.

Depuis quelques décennies se développe de nouveaux comportements migratoires vers Saint-Laurent : des populations attirées par de meilleures conditions de vie et de travail (l'existence d'un salaire minimum, etc.), par les équipements de niveau européen, (hôpital, maternité, scolarité), par les aides d'Etat (allocations familiales, Revenu de Solidarité Active). Ces conditions socioéconomiques différentes d'un pays sud-américain à l'autre créent des stratégies opportunistes de migrations de part et d'autre du fleuve. Par ailleurs, en ce qui concerne Saint-Laurent du Maroni, cela illustre la complexité d'une collectivité territoriale éloignée physiquement de l'Europe, dont les règles sont générées par celle-ci mais sont appliquées au contexte économique, environnemental et humain particulier de ce territoire. En parallèle, Saint-Laurent attire également depuis quelques années des entrepreneurs motivés par la croissance de Saint-Laurent et les opportunités qu'elle représente pour le développement d'activités économiques.

Cette diversité ethnique et culturelle constitue l'une des grandes richesses de la Guyane et pourrait alimenter une vision culturelle du futur développement de Saint-Laurent du Maroni. Véritable melting-pot ethnique, cette diversité interroge les dynamiques de brassages inter-ethniques et de dialogue interculturel. Au-delà du brassage constaté, on peut se demander si ces différentes communautés parviennent réellement à se mélanger ou s'il s'agit plutôt d'une « juxtaposition » de ces différents groupes. Par ailleurs, il est intéressant de noter qu'aucun parti d'extrême droite n'a présenté de candidat aux élections régionales de décembre 2015.

2) Entre richesse environnementale et rayonnement spatial international, quel moteur de développement pour la Guyane ?



Forêt amazonienne

Source : Parc Amazonien de Guyane

La richesse de la Guyane ne se limite pas la diversité socio-culturelle de sa population. Contrairement à beaucoup de territoires victimes des dégradations générales de la planète, elle offre d'énormes ressources qui peuvent la placer comme « territoire moteur » dans la préservation de la planète. Recouvert à 93% de forêt amazonienne, le territoire guyanais fait partie du poumon mondial et constitue l'une des plus grandes réserves de biodiversité de la planète. Paradoxalement, la Guyane émet plus de CO² que la France métropolitaine, si l'on tient compte des activités de déforestation.

La Guyane accueille également l'un des grands pôles de l'industrie aérospatiale internationale d'où sont lancées les fusées Ariane, Soyouz et Vega, qui trouvent à Kourou et Sinamary une base de lancement proche de l'équateur. Des bases de données numériques et photographiques sont également développées depuis Kourou (photos satellites, etc).

Néanmoins, alors que la richesse environnementale pourrait susciter le développement d'un tourisme spécialisé important et que la base spatiale pourrait être un levier majeur de développement économique, aucun de ces atouts ne semble véritablement bénéficier aux populations locales. La Guyane est aujourd'hui un territoire en décrochage, en panne de moteur économique et fortement dépendant des aides de la métropole.

- Une économie régionale en panne et « sous perfusion » de la métropole

Jusqu'au début des années 1990, la Guyane a connu une forte croissance économique liée principalement au développement de l'activité aérospatiale. Depuis lors, la forte croissance toujours enregistrée par le secteur n'est plus parvenue à supplanter une croissance démographique exponentielle, résultant en un décrochage de la Guyane et un retard toujours plus grand vis-à-vis de la métropole et des autres territoires d'outre-mer. Aujourd'hui, la Guyane fait partie des régions de l'Union Européenne enregistrant le niveau de PIB/habitant parmi les plus faibles. Il n'en reste pas moins plus élevé que celui des pays voisins du continent sud-américain et continue donc d'être une force d'attraction à l'échelle régionale.

Ce décrochage économique se traduit également par un taux important de chômage (21,3% en 2013), par la part importante des aides sociales dans le budget moyen des Guyanais (en moyenne 20,6% en 2006) et par la prépondérance du secteur public dans l'emploi, dont la valeur ajoutée représente à elle seule 35% du PIB de la Guyane.

La Guyane, en recherche d'un moteur économique capable de suivre la progression de la démographie, pourrait se tourner vers la mise en place d'un marché intérieur plus dynamique et le développement d'une économie tournée vers l'export. A l'heure actuelle, la Guyane importe 6 fois plus de biens qu'elle n'en exporte, la plupart d'entre eux venant directement de métropole.



Cette situation de détresse économique laisse le champ libre au développement d'activités économiques informelles et parfois illicites, comme l'exploitation de l'or dans l'ouest Guyanais via des pratiques d'orpaillage sauvages faisant souvent appel au travail de migrants illégaux. Bien que la puissance publique tente de combattre cette industrie dangereuse (-21% de sites illégaux entre 2014 et 2015), elle n'en reste pas moins présente dans certaines régions au cœur de l'Amazonie.

Dans ce contexte, la ville de Saint-Laurent du Maroni présente des singularités qui alimenteront la vision prospective de son territoire et la mise en place d'une structure urbaine novatrice, tant dans le processus de

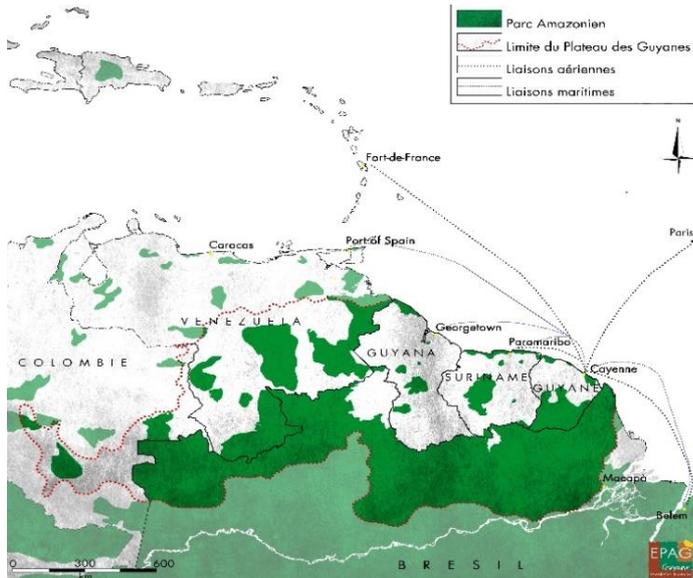
fabrication bottom-up, en intégrant les habitants très en amont, que dans le maillage structurel du paysage, la préservation de la biodiversité et la mise en place de circuits courts.

II- **Saint-Laurent, capitale du Maroni**

1) Une ville en quête de sa place dans l'équilibre régional

- L'histoire d'une expansion exceptionnelle

Saint-Laurent du Maroni, « Capitale de l'Ouest », se situe à environ 260 km à l'ouest de Cayenne par la route nationale RN1 le long de laquelle sont situés les principaux centres urbains de la Guyane. La ville se trouve ainsi à l'intersection de deux axes majeurs :



- L'axe Est-Ouest le long du littoral entre Paramaribo, capitale du Suriname, et Cayenne

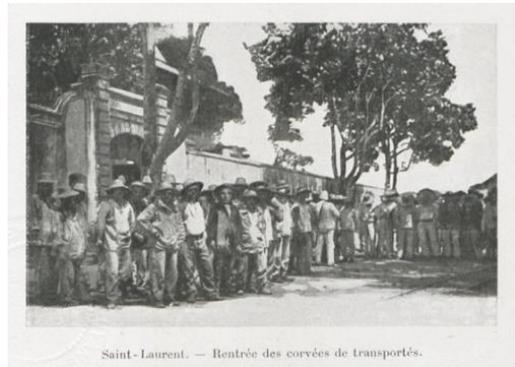
- L'axe historique Nord-Sud : Saint-Laurent s'est développée en bordure du fleuve Maroni et non loin de l'embouchure, ce qui lui offre des possibilités en matière de développements maritimes et de loisirs.

Saint-Laurent est également une porte d'accès vers l'Amazonie et les villages Bushi Nenge et amérindiens situés plus en amont le long du fleuve.

Dès 1854, les Français décident d'installer à Saint-Laurent le bague colonial, sur la rive du Maroni faisant face à la petite commune hollandaise d'Albina.

A cette époque, Saint-Laurent n'est reliée à Cayenne que par la mer et se trouve dans un isolement quasi-complet par rapport au reste de la Guyane et à la métropole. Le quartier historique construit autour du bague est le centre névralgique de la ville.

La découverte d'or dans le bassin du fleuve confère rapidement à celui-ci une plus grande importance et entraîne un afflux de populations, notamment antillaises, attirées par la prospérité du commerce. Dès les années 1930, la fermeture progressive du bague et le déclin de l'activité aurifère entraînent une transformation de la population de la ville qui accueillera désormais plus de populations « du fleuve », amérindiennes et marronnes, et entamera une expansion qui ne faiblira plus.



Dans les années 1980, la population de la ville se transforme encore en conséquence de la guerre civile surinamaïse. Entre 9 000 et 13 000 Surinamais viennent se réfugier à Saint-Laurent, dont la population double. Certains de ces nouveaux arrivants sont des amérindiens ou des marrons, dont les villages étaient établis depuis longtemps de part et d'autre du fleuve sans y reconnaître une frontière internationale mais un espace de vie sans discontinuité.



Source : Préfecture de Guyane

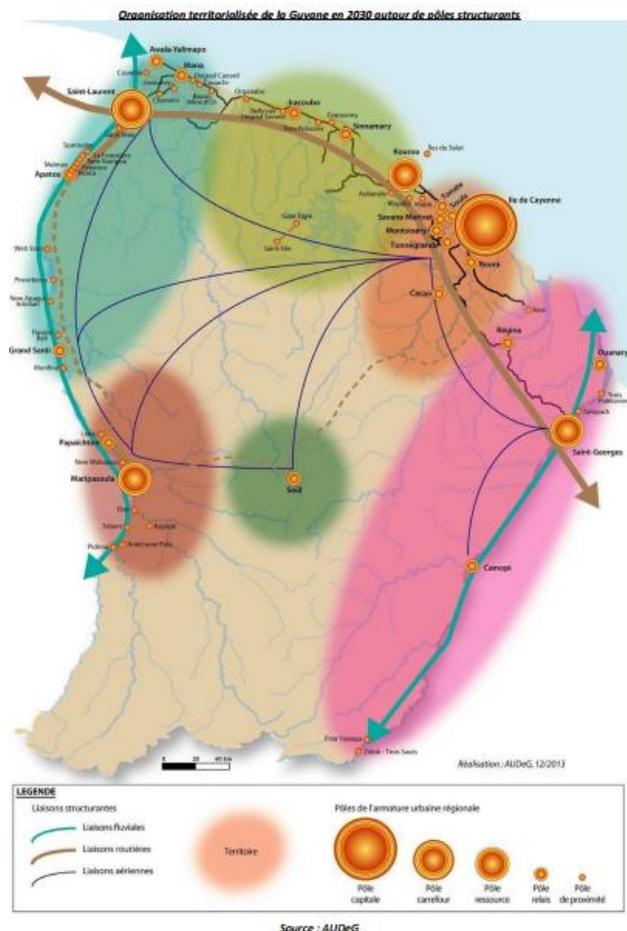
- Saint-Laurent du Maroni, territoire géostratégique au cœur de nouveaux équilibres régionaux

Réfléchir à la stratégie de développement urbain de Saint-Laurent c'est se pencher sur le cas exceptionnel d'une ville moyenne en passe de devenir d'ici 2020 la première commune de la Guyane en termes de démographie, devant Cayenne.

De 3 000 habitants en 1949, la ville est passée à 45 000 en 2013 et les projections en prévoient entre 115 000 et 150 000 à l'horizon 2030, selon trois scénarii²

Devenir la première commune de Guyane en termes de population, implique aujourd'hui pour Saint-Laurent du Maroni de prendre une nouvelle dimension dans l'équilibre régional guyanais et de redéfinir ses relations avec Cayenne d'un côté et son voisin surinamais de l'autre.

Le Schéma d'Aménagement Régional élaboré à l'horizon 2030 appelle ainsi à conforter Saint-Laurent dans son rôle de « plaque tournante de l'Ouest », pôle attractif en résonance avec Cayenne et ouvert à une coopération renforcée avec le Suriname.



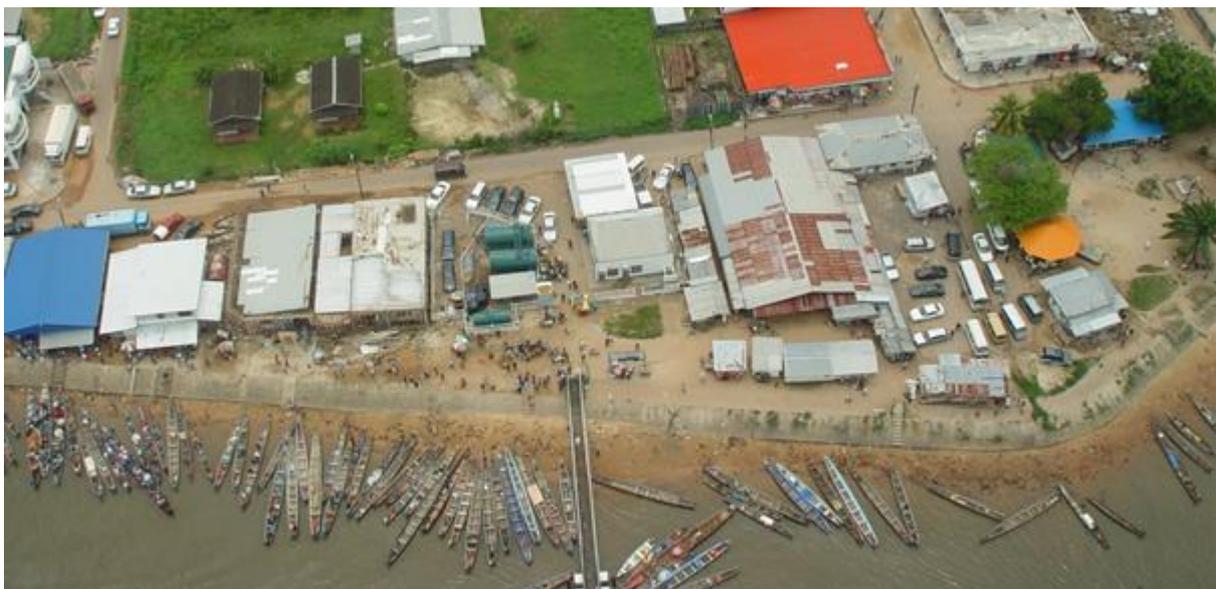
² Etude démographique produite par l'AFD : Dynamiques démographiques et politique urbaine en Guyane : le cas de Saint-Laurent du Maroni, 2014.

Le surnom de « capitale du Maroni » souvent attribué à Saint-Laurent témoigne d'une réalité qui dépasse les frontières étatiques et inclut dans son fonctionnement le territoire surinamais. A ce titre, Saint-Laurent du Maroni se trouve plus proche de Paramaribo par la route que de Cayenne et si le bourg d'Albina sur la rive surinamaïse du fleuve en face de Saint-Laurent n'est en rien comparable avec cette dernière en termes de population (4 000 habitants), il n'en est pas moins central dans les échanges économiques et est, de fait, totalement intégré au bassin de vie de Saint-Laurent.



Saint-Laurent est une ville-fleuve et sa vie est donc rythmée par le Maroni et les échanges qui s'organisent de part et d'autre de celui-ci. La frontière, ici informelle elle aussi, est de fait reportée loin à l'intérieur des terres, sur la route de Cayenne, où s'effectuent les contrôles d'identité qui n'ont pas cours à Saint-Laurent.

Personnes et marchandises franchissent le fleuve plusieurs fois par jour et le Maroni se charge dès l'aube de nombreuses pirogues effectuant des allers-retours incessants entre les deux rives. Les habitants de Saint-Laurent et d'Albina traversent le fleuve pour des raisons diverses : achat et vente de marchandises, scolarisation d'enfants surinamais à Saint-Laurent, attrait surinamais pour les équipements de santé côté français, habitants Bushi Nenge qui vivent de part et d'autre du fleuve, etc...



Crédits : Marten Schalkwijk

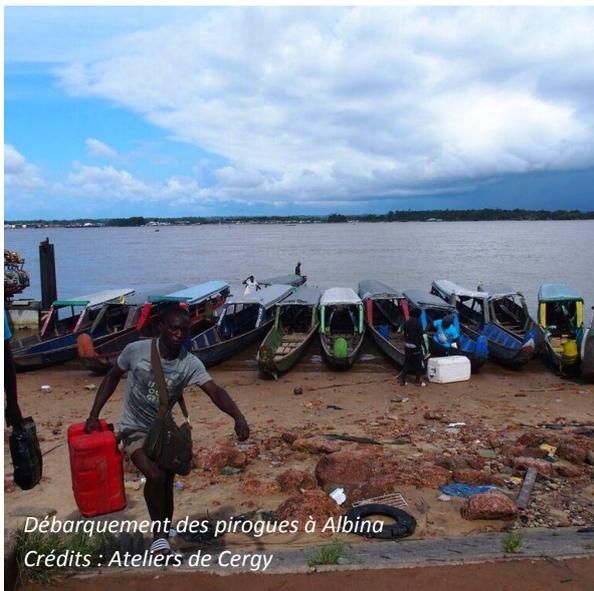
La majeure partie de ces voyages se fait de manière informelle via des pirogues motorisées. Bien qu'un bac existe, la nécessité d'effectuer des procédures de visa onéreuses, de se conformer aux obligations liées aux voyages internationaux et la relative lenteur du bac par rapport à la facilité d'organiser une pirogue « à la demande », décourage la majorité des voyageurs.



*Le bac La Gabrielle et pirogues informelles
Crédits : Ateliers de Cergy*

Entre 2008 et 2010 on dénombrait environ 120 pirogues actives qui transportaient près de 410 000 passagers par an contre 6 000 passagers pour le bac, qui effectue souvent ses voyages avec un taux de remplissage de 17%.

Concernant les biens qui se vendent de part et d'autre du fleuve, Albina et Saint-Laurent offrent des produits complémentaires. Ainsi, de nombreux surinamais aisés traversent le fleuve pour se procurer des produits de meilleure qualité et des biens de luxe difficiles à trouver sur l'autre rive. De nombreux habitants de Saint-Laurent du Maroni se rendent à Albina pour trouver facilement et à moindre coût (profitant ainsi d'un effet d'aubaine) des matériaux de construction et des biens de première nécessité sans avoir besoin de les faire acheminer depuis Cayenne. Néanmoins, des relations de concurrence existent également : à titre d'exemple, les bananes venues illicitement du Suriname via Albina concurrencent les bananes guyanaises vendues à un prix plus élevé sur le marché de Saint-Laurent.



*Débarquement des pirogues à Albina
Crédits : Ateliers de Cergy*



*Marché de Saint-Laurent
Crédits : Ateliers de Cergy*

Au regard des échanges intenses qui se font de part et d'autre du fleuve, la question de la construction d'un pont se pose et des études sont en cours pour déterminer sa faisabilité. A l'heure où les autorités surinamaises souhaitent porter leur attention sur l'est surinamais, sur le développement d'Albina et son désenclavement (notamment via l'amélioration de la route jusqu'à Paramaribo), l'atelier s'interrogera sur les clés d'une

coopération renforcée et facilitée entre les deux rives, la complémentarité des deux pôles urbains et l'accompagnement des échanges pour l'instant essentiellement informels.

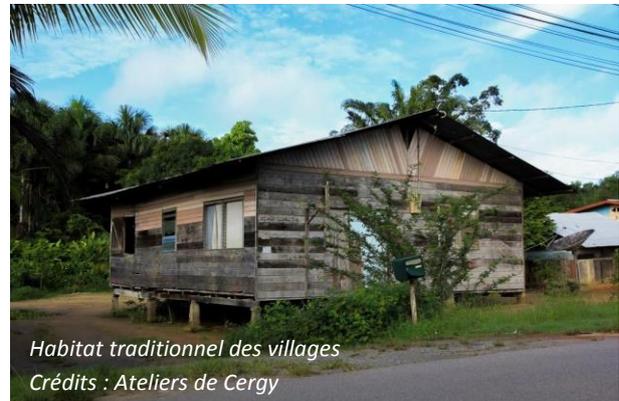
Les activités informelles, qu'il s'agisse d'activités économiques, d'occupation de l'espace ou de déplacement de populations de part et d'autres de la frontière, occupent une place importante à Saint-Laurent. La question de leur prise en compte et de leur intégration dans le mode de fonctionnement de la ville est posée.

2) Une ville juxtaposée : une ville des quartiers

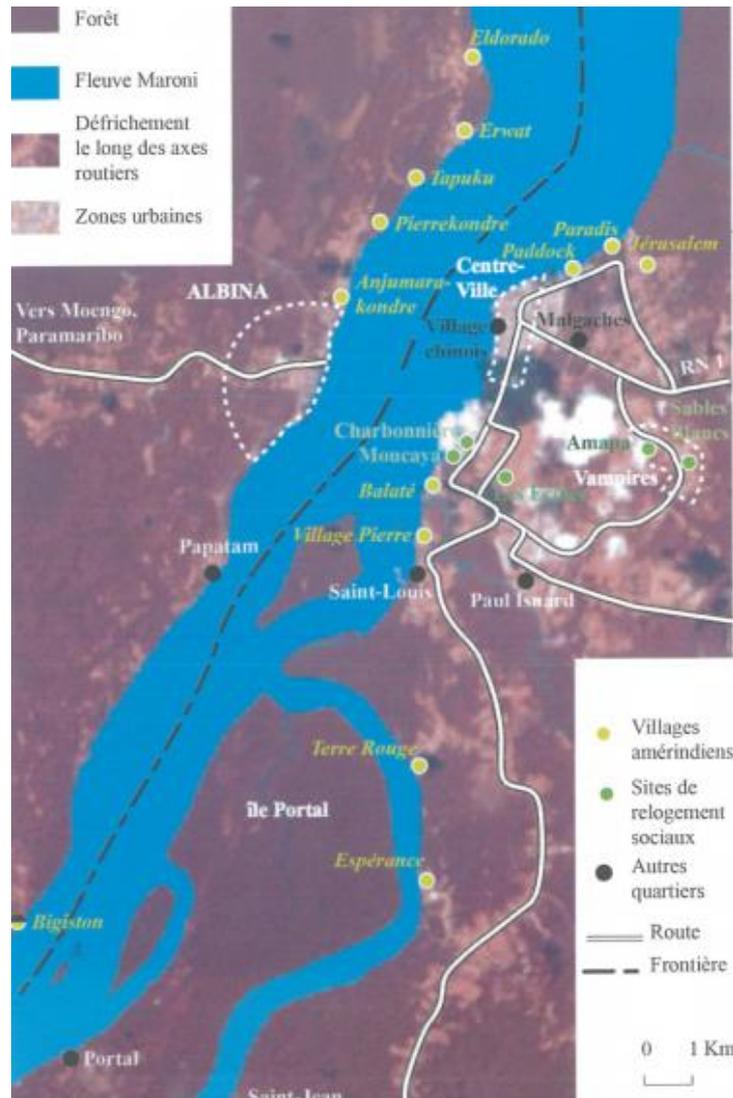
Saint Laurent du Maroni, « capitale de villages », est composée, au-delà de la ville coloniale, d'un ensemble de quartiers portant chacun l'identité du groupe social et ethnique qui l'habite. Des réflexions d'ordre anthropologique sont à la base de certaines typologies d'habitat, telles que les constructions du quartier de la Charbonnière.

Historiquement, ces quartiers se développent avec les différentes vagues d'immigration, à partir des années 1950 environ. Des premières constructions d'habitants « noirs marrons » s'installent sur pilotis le long des berges, derrière le bagne, construisant presque une seconde ville au sein de Saint-Laurent. On notera que si la ville coloniale tourne le dos au fleuve, les villages « noir marrons » font eux face au Maroni, traduisant dans l'espace les frontières culturelles entre les différents groupes de population.

Dès les années 1940-1950 se créent également les trois premiers villages amérindiens de Balaté, Paddock et Terre-Rouge, existant toujours aujourd'hui et auxquels se sont rajoutés les villages d'Espérance et Pierre. Ils bénéficient de zones de droits d'usages collectifs (ZDUC) destinés à la chasse ou à une agriculture vivrière et sont gérés par des capitaines villageois qui organisent la vie en communauté. Les droits séculiers à l'œuvre autorisent le « capitaine » (homme ou femme) du village à gérer son quartier de façon autonome au-delà parfois du droit français. Ainsi, par exemple, le capitaine en accord avec son conseil du village, exerce un droit d'accueil ou de rejet des candidats à une nouvelle construction dans le village, ce droit se fondant sur les relations sociales antécédentes et les intentions de relations futures du nouvel arrivant. Par ailleurs, Balaté est l'unique village régi par un titre de propriété.

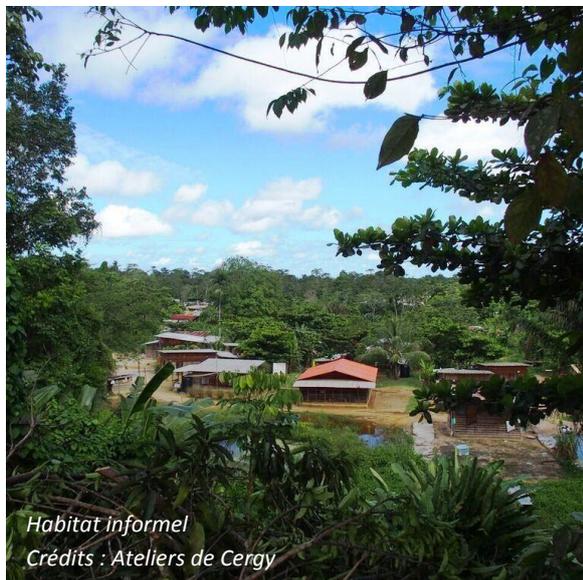


Les ZDUC, situées à l'extérieur de l'espace urbain lors de leur création, ont été rattrapées par l'urbanisation de Saint-Laurent et se retrouvent aujourd'hui intégrées à la tâche urbaine, posant la question de la survie de ces espaces en cœur de ville, soumis à une pression foncière de plus en plus rude.

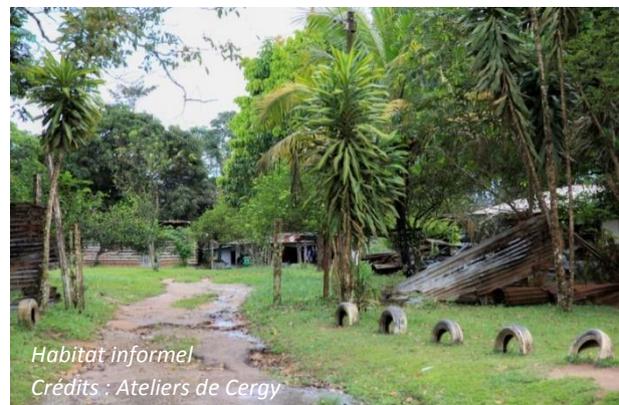


Carte des villages et quartiers réalisée par Clémence Léobal in Saint-Laurent du Maroni, une porte sur le fleuve, Ibis Rouge Editions, 2013

Une autre réalité qui préfigure la ville est l'existence de groupements d'habitats illicites espérant une régularisation suite à une occupation plus ou moins longue et structurée d'un terrain prévu pour un autre usage dans les plans de développement. Par ailleurs, des particuliers bien au fait du système de relogement exploitent parfois ses failles en sous-louant des appartements qui leur ont été octroyés. Ils occupent un nouveau terrain de façon illicite dans l'espoir qu'une nouvelle régularisation leur offre une retombée économique supplémentaire.



Habitat informel
Crédits : Ateliers de Cergy



Habitat informel
Crédits : Ateliers de Cergy

Le quartier du « village Chinois », désigné ainsi parce qu'il était initialement habité par d'anciens forçats en provenance d'Indochine, devient rapidement un quartier dynamique lié au commerce de l'or et aux activités en relation avec le fleuve (pêche/vente de poissons, etc). Le centre-ville quant à lui, construit sur une trame orthogonale de l'époque coloniale, se renforce dans sa fonction de centre administratif et de services.

Vue du centre-ville depuis l'ancien hôpital

Crédits : Ateliers de Cergy



Enfin, le chantier du quartier de « la Charbonnière » débute entre 1982 et 1984 pour répondre au manque de logements disponibles en cette période de forte croissance démographique et pour réduire l'habitat des quartiers des berges, considéré comme insalubre par l'administration. La Charbonnière est basée sur les principes « d'auto-construction, d'habitat adapté et de revitalisation culturelle marronne » et reste aujourd'hui l'un des centres névralgiques de Saint-Laurent. Si le centre colonial paraît relativement endormi, la Charbonnière est le centre de la fête et de l'animation, comme le prouvent les nombreux restaurants et boîtes de nuits qui s'ouvrent le soir en bord de fleuve.



Quartier de la Charbonnière – Crédits Ateliers de Cergy



Quartier de la Charbonnière – Crédits Ateliers de Cergy

Au cours des dernières décennies, les autorités ont été amenées, dans l'urgence, à développer de nouveaux quartiers et lotissements pour faire face à l'augmentation des populations.



Nouveaux quartiers et lotissements
Crédits Ateliers de Cergy



Nouveaux quartiers et lotissements
Crédits Ateliers de Cergy

La ZAC Saint-Maurice est en projet depuis une dizaine d'années et devrait accueillir à terme environ 3 600 logements. Ces nombreuses opérations d'aménagement ne constituent cependant pas une réponse globale à la croissance démographique de Saint-Laurent et ne se suffisent pas pour formuler un projet de ville solide pour la capitale du Maroni. Par ailleurs, la commune disposant de faibles ressources financières, les programmes de construction se réalisent le plus souvent au gré des opportunités de financement et de subvention et ne favorisent pas toujours la cohérence d'un projet global.

Au travers de ce tissage de réseaux et quartiers à fortes caractéristiques socio-culturelles, c'est toute la ville qui s'organise en réservoirs plus ou moins isolés. Les français métropolitains employés par l'administration ou l'hôpital se retrouvent le soir dans les cafés et restaurants de la ville coloniale ou quelques lieux-dits particuliers montés par un « métro », tandis que la jeunesse marronne se réunit autour des terrains de foot ou sur la plage du quartier de la charbonnière, ou que les amérindiens organisent des fêtes de villages à partir de leur local situé en bordure du terrain de foot et non loin du fleuve.



Crédits Ateliers de Cergy



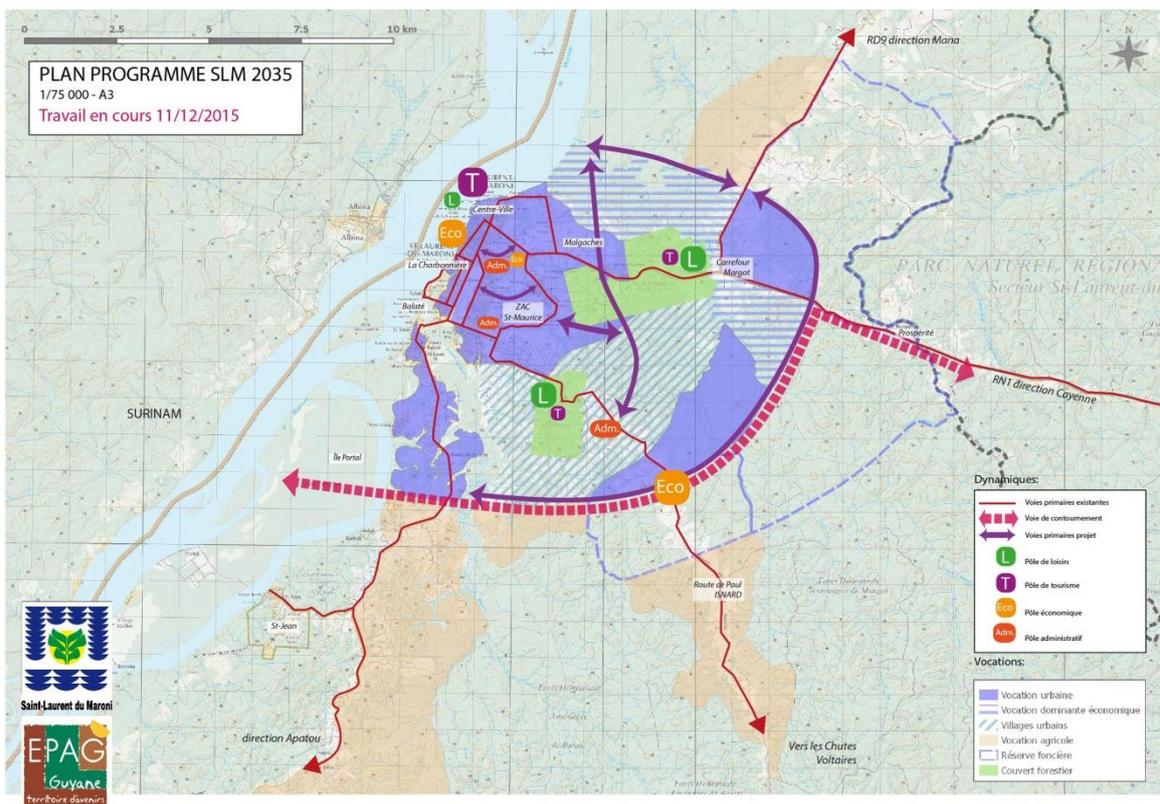
Crédits Ateliers de Cergy

Tant de richesses multiculturelles dont l'expression se transmet de façon collective lors du carnaval ou de quelque festivité exceptionnelle à l'échelle de la ville, mais dont la force au quotidien se traduit à l'échelle des quartiers et des villages.

3) Une ville en projets, une ville sous pression

Sur les 10 dernières années, la commune de Saint-Laurent du Maroni s'est dotée de plusieurs études et documents de réglementations et d'orientations d'aménagement dans les divers domaines que constituent l'habitat, les équipements, l'économie, les infrastructures, le paysage, etc...

- Le Plan Local d'Urbanisme, approuvé en 2013, prévoit cinq axes d'actions partant du cœur historique de la commune, abordant le développement urbain, l'amélioration des déplacements et l'impulsion d'une nouvelle dynamique économique, le tout dans une vision de préservation et de promotion de l'environnement et du cadre de vie.
- Le Plan Programme piloté par la Commune en partenariat avec l'EPAG, vise à caractériser et spatialiser les besoins et les enjeux de développement de la commune à horizon 2035. Des études viendront compléter les données pour mieux identifier et caractériser les contraintes d'aménagement qui s'appliquent au territoire et donner des lignes directrices de travail, en identifiant les difficultés à résoudre dont, en particulier, la problématique foncière et les moyens d'actions publics ou privés. L'objectif est de doter la commune d'un outil opérationnel de pilotage urbain.

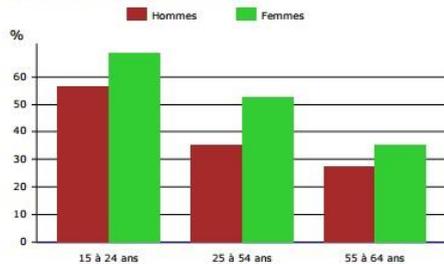


Parallèlement, un projet de renouvellement urbain va permettre de mener une requalification sur trois secteurs : centre-ville, entrée de ville et Charbonnière-ceinture de l'aérodrome. La note de cadrage ANRU propose une série de projets sur base d'une ville connectée et se propose comme catalyseur pour les autres opérations issues du projet de ville. Un protocole est en cours de négociation avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine. En outre, une Opération d'Intérêt National est également en cours d'étude sur la commune de Saint-Laurent du Maroni.

En parallèle de ces outils et documents, de grands projets sont déjà en cours: la création d'un pôle culturel et touristique attractif au centre-ville, la construction de logements et d'équipements sur la ZAC St Maurice et sur la ZAC du village Chinois, la création de logements sur le secteur Malgaches, le projet du Lycée IV, etc.

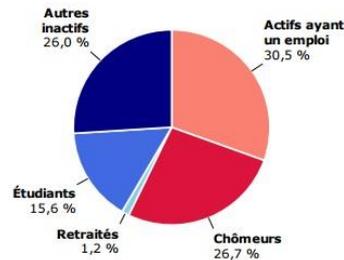
Malgré la mise en route de tous ces projets, Saint-Laurent est une commune sous pression. Cette pression est économique et sociale dans un premier temps puisqu'aucun moteur économique ne permet de faire face à l'impressionnante croissance de la population. D'après l'INSEE, 26,4% de la population de Saint-Laurent était au chômage en 2011. Parmi la jeune génération (15-24 ans), 59% des actifs et des 68% des actives sont au chômage.

EMP G2 - Taux de chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans par sexe et âge en 2012



Source : Insee, RP2012 exploitation principale.

EMP G1 - Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2012



Le tissu économique de Saint-Laurent est largement marqué par la domination du secteur public (67% des emplois) et le déclin des activités productives qui s'étaient un temps développées et qui ne représentent aujourd'hui que 9% des établissements. Les aides sociales de l'Etat représentent l'unique source de revenus pour une large partie de la population, entraînant de longues files d'attente devant les caisses des administrations publiques en début de chaque mois.

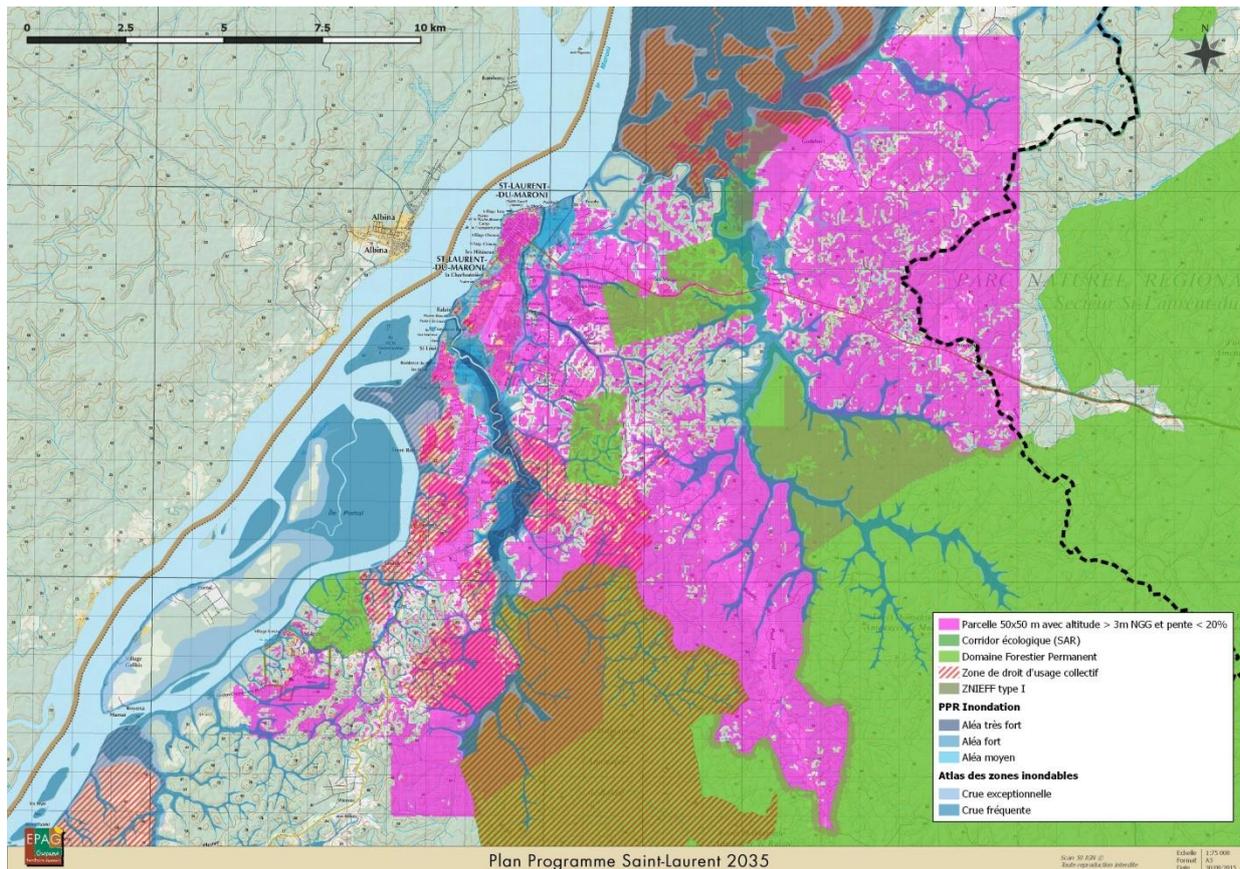
L'agriculture occupe quant à elle moins de 1% du territoire de la commune et se distribue en 3 types :

- L'agriculture vivrière itinérante sur abattis (défrichage de la forêt en la brûlant), en périphérie immédiate de la ville ; activité de citoyens pluriactifs et source de revenus complémentaires par la vente occasionnelle de produits
- L'agriculture professionnalisée, présente en périphérie large de la commune. Certains des exploitants parviennent à en exporter les productions
- Les cultures de cannes à sucre de la distillerie de Saint Maurice au sud de la ville, organisées sur le modèle agro-industriel et dont le marché guyanais absorbe l'essentiel de la production

L'exploitation de la forêt, les ressources minières et aurifères, ainsi que le secteur du tourisme sont trois secteurs d'activités exerçant un impact indirect sur le tissu urbain, mais dont le développement pourrait avoir des conséquences plus importantes à moyen ou long terme.

Face à ce manque de perspectives économiques, le secteur informel a pris une place très importante dans l'économie locale. L'économie des « jobs » et de la débrouille permet en effet de maintenir un consensus social sans pourtant apporter de solution durable. De nombreux habitants travaillent ainsi dans le secteur de l'agriculture, de la construction ou des services de manière illégale.

La commune connaît également une très forte pression foncière due à la fois à des contraintes naturelles fortes (zones d'inondations, zones marécageuses, zones naturelles protégées), au grignotage des terrains aménageables par des activités ou habitats informels, et au fait que la majorité du foncier aménageable appartient à l'Etat et non à la commune. Une des conséquences est qu'il n'y a pas de surfaces disponibles immédiatement pour accueillir les entreprises ou équipements nécessaires au développement de la commune. En outre, un certain nombre de contraintes s'appliquent à l'aménagement (topographie, hydrologie, contraintes réglementaires), contraignant la constitution de foncier disponible à la construction.



De ces diverses approches ressortent :

- L'image identitaire forte du centre-ville historique et son rôle fédérateur à l'échelle locale (équipements et services structurants) comme à l'échelle guyanaise (valeurs historiques, patrimoniales et touristiques).
- Des besoins très importants à courts et moyens termes en matière de production de logements et d'équipements, nécessitant des superficies conséquentes en foncier, engendrant un risque de fragilisation de l'équilibre entre espace urbain et espaces naturels, alors que des problématiques lourdes se posent en matière d'insalubrité et d'habitat illicite.
- Une mobilité urbaine qui montre déjà des signes d'essoufflement (saturation des axes urbains principaux) avec en perspective la croissance démographique et l'extension urbaine qui vont générer une croissance des déplacements, une augmentation des nuisances et pollutions et fait craindre une dégradation de la qualité du cadre de vie.
- L'intérêt de développer les relations entre la Guyane et le Suriname (hypothèse d'un pont), tandis que le tissu économique actuel est réduit à une économie « de comptoir » : commerces de détails, absence d'entreprises et d'activités véritablement génératrices d'emplois, mauvaise lisibilité des échanges avec le reste de la Guyane et le Suriname.
- Le cadre naturel d'exception dont dispose Saint Laurent du Maroni, abritant une grande diversité d'espaces naturels, de paysages, d'espèces faunistiques et floristiques remarquables, mais subissant la forte pression démographique (pollutions et nuisances, manque d'équipements de viabilité).

Dans le contexte général d'une Guyane confrontée à son propre décrochage socio-économique, la position de Saint Laurent est celle d'une commune en urgence, non seulement au regard de l'écart qui se creuse entre les

courbes « démographie » et « emploi », mais également du fait de la complexité socio-culturelle de son territoire.

A travers de nouvelles structures de la commune, il y a donc urgence à :

- Donner un cadre au développement socio-économique de la commune
- Offrir des supports adaptés aux dynamiques et habitus informels pour les activités économiques
- Accompagner les processus de projets en cours en préservant les richesses culturelles et les qualités naturelles du contexte existant.

4) Une transition urbaine à réaliser en préservant les spécificités de Saint-Laurent du Maroni

Saint-Laurent est une petite commune en passe de réaliser sa métamorphose urbaine au regard des chiffres de sa démographie. Pour autant, elle fonctionne encore comme un village, voire une fédération de villages, que ce soit sur le plan institutionnel (stratégies de développement, d'organisation urbaine, de structuration de services) ou du point de vue des habitants (fonctionnement encore très communautaire et rural, culture urbaine peu présente, attachement de la population aux quartiers, faible taux de motorisation).

Aujourd'hui, cette transition urbaine est à organiser sur le long terme pour permettre d'absorber la très forte demande tant en équipements qu'en logements et en emplois, alors que l'autosubsistance, l'économie rurale et informelle, l'organisation communautaire et villageoise prennent souvent le relais des aides sociales et de la prise en charge par l'Etat et rendent possible un équilibre social à Saint-Laurent.

Au total, l'EPAG évalue à environ 10.000 ha l'espace qui devra être mobilisé pour des logements et équipements publics structurants (3 500 ha – 30.000 logements), des activités économiques (1 000 ha) et pour l'agriculture (plusieurs milliers d'hectares). En termes d'investissement, on évalue à 1,5 milliard d'euros les dépenses pour les aménagements et à 3 milliards d'euros les dépenses pour les constructions.

Ces chiffres et le développement exponentiel attendu à Saint-Laurent du Maroni ne sont pas sans rappeler les défis rencontrés lors de la création de certaines villes nouvelles en métropole.

Cette nouvelle urbanisation devra tenir compte d'un ensemble de singularités de la commune sur les thématiques génériques que sont la densité, les transports et la mobilité, l'économie et les équipements notamment.

- La densité : construire sur le bâti versus aménager les fonciers disponibles ou négociables



Crédits Ateliers de Cergy

En termes de population, la densité de la commune de Saint Laurent du Maroni est très faible, avec à peine 8,4 hab/km² en 2012. Ce chiffre ne reflète cependant pas la réalité vécue sur le terrain, tant la superficie de la commune est grande (près de 5.000 km²). A titre comparatif, la Guyane présente une densité de 3 hab/km² à la même date, mais 88% des habitants se concentrent le long du littoral. La densité vécue par ces populations est alors plus proche de 19 hab/km², ce qui reste néanmoins très inférieur à la moyenne nationale.

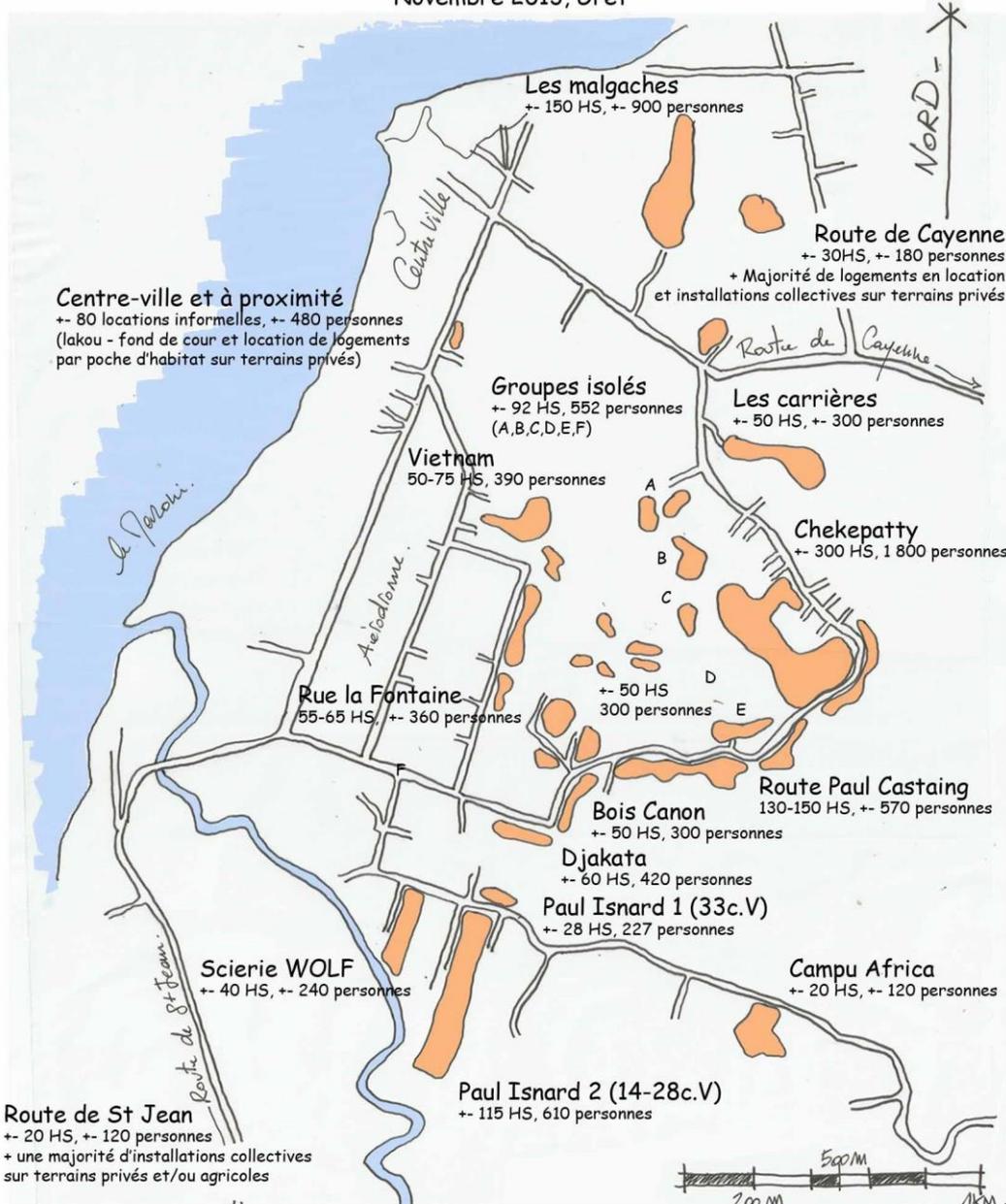
En termes structurels, face à l'étalement urbain le long des voies de communication, au mitage des territoires de ressources naturelles par les constructions illicites, tenant compte des zones à risques naturels, la densification du bâti est un objectif à négocier en tenant compte des typo-morphologies existantes :

- du quartier officiel avec son schéma urbain triangulaire tourné vers le fleuve

- du quartier carcéral, sur les rives du fleuve, et son mur d'enceinte imposant
- du quartier colonial construit en damier
- des quartiers récents qui fonctionnent comme des îlots et développent leur trame orthogonale de façon autonome, avec des niveaux de traitements des espaces publics très hétérogènes

Dans ce contexte, la maîtrise des constructions spontanées et les difficultés pratiques et réglementaires auxquelles se heurtent les pouvoirs publics pour y parvenir, apparaissent comme des enjeux de premier ordre.

Repérage - estimation de l'habitat spontané à Saint-Laurent du Maroni Novembre 2013, Gret



Estimation de l'habitat spontané : +- 1 270 habitats spontanés, soit plus de 7 389 personnes
Un taux de croissance des quartiers de 10 à 12% par an (selon la police municipale)
Aussi : Des locations de fond de cour et des installations collectives (locatives ou non) en centre-ville ou à proximité et le long des axes majeurs, le plus souvent sur des terrains privés et/ou agricoles

HS = Habitat spontané - 1 habitat = 6 personnes en moyenne (estimation municipale)
Sources croisées (estimations 2009 - 2011 - 2013) : mairie SLM, service fiscal de la CCOG, police municipale, repérages par ULM Gret

- La mobilité : transports publics versus mobilités alternatives



Dans une perspective historique et de la grande échelle, « *les dynamiques socio-spatiales dans le bassin hydrographique du Maroni éclairent le croisement des champs disciplinaires migration et environnement...[La mobilité] reste une condition d'exploitation des ressources – aurifères dans la vallée et commerciales dans l'estuaire – et est un enjeu chargé de ressources sociales d'appropriation territoriale qui participe de la formation d'espaces relationnels... »³*

Au-delà des infrastructures fluviales et portuaires, aéroportuaires, des lignes de transport interurbain de la Guyane (TIG), des mesures en faveur de la mobilité professionnelle ou des personnes à mobilité réduite, la question de la mobilité au quotidien se pose en termes de :

- transports publics versus transports privés
- limites techniques et financières des uns et des autres
- congestion urbaine du trafic sur les principaux axes viaires
- modes de transports alternatifs en rapport aux moyens et à l'économie du pays et des individus en tenant compte de l'échelle des territoires concernés, de la densité des populations le long des voiries, des difficultés d'entretien des infrastructures au regard d'une nature invasive et destructrice.

- Le rapport à la nature

Nombreux sont les organismes de défense de la nature ou de promotion de moments exceptionnels dans des conditions de forêt dite encore vierge. Ce potentiel touristique et économique, gigantesque par sa taille et par ses développements probables, cache cependant une réalité au quotidien qui fait l'une des spécificités les plus complexes de la commune de Saint Laurent du Maroni. Le rapport nature – urbanité se négocie jour après jour à tous les niveaux de la société, que ce soit celui des habitants, nouveaux arrivants ou installés depuis longtemps, ou celui des autorités chargées de préserver un équilibre entre les espaces naturels et les espaces bâtis, pour le bien être de la commune et de ses habitants. Ici, la nature est considérée à la fois comme une ressource, mais également une contrainte avec laquelle il faut composer au quotidien. Le rapport récréatif à la nature est encore émergent dans les usages. La nature est également un lieu de dépôt de débris dont les filières de traitement sont en cours de structuration.

Divers items constituent ce rapport à la nature, parmi lesquels :

- espaces naturels versus espaces cultivés,
- gestion de l'eau et des ressources,
- corridors biologiques et nature en ville,
- topographie, géologie, hydrographie, climat
- cycles courts de l'agriculture urbaine
- pollutions et nuisances

³ Revue Européenne des Migrations Internationales – Vol 18 n°2 – 2002 “Migrations et Environnement” - Extrait de “Relation Mobilité – Environnement” Frédéric Piantoni



- Les grands équipements

« Le niveau d'équipement de Saint-Laurent du Maroni ne correspond globalement pas à celui d'une commune accueillant plus 40 000 habitants. En effet, afin de suivre au plus près les évolutions démographiques importantes, la commune s'est essentiellement concentrée sur la réalisation d'équipements scolaires. Or, si l'offre en structures sportives, ludiques, culturelles ne peut être considérée comme une priorité en regard des besoins en logements et scolarisation, les carences sont, aujourd'hui, problématiques, tout particulièrement dans les quartiers périphériques.

La ZAC de Saint Maurice, s'étendant sur 262 hectares (soit 30 % de la surface urbanisée de la commune), constituera, à terme, un véritable morceau de ville structuré, doté de l'ensemble des fonctions urbaines. Ainsi, un programme d'équipements publics est défini, afin de répondre aux besoins de la population à différents niveaux.

Indispensables à l'épanouissement des populations, l'offre et l'accès aux équipements devront être recherchés au travers de la diversification et la multiplicité des structures de proximité dans les quartiers ainsi que l'amélioration et le développement des moyens de déplacement vers les équipements structurants (circulations douces, transport en commun fiable...).»⁴

Outre ce constat de besoins, le développement de tels équipements se heurte à la réalité du terrain. Le cas du Lycée IV par exemple, mis en arrêt suite aux réactions d'habitants présents sur le site, est emblématique de la problématique foncière à laquelle se heurte la commune pour l'ensemble de ses projets.

D'autres questions stratégiques se posent sur base historique et patrimoniale telles que :

- la construction d'un nouvel hôpital et la mutation de l'actuel faisant partie du patrimoine remarquable de la commune
- le renforcement des infrastructures portuaires en rapport aux gabarits des bateaux ou des pirogues, tout en tenant compte des usages et caractéristiques du commerce formel ou informel
- la création d'un nouveau cimetière et le traitement urbain et paysager de l'actuel
- la création d'un nouvel aérodrome comme prolongement efficace de l'existant au centre-ville
- le bouclage de voiries en veillant à la continuité des couloirs naturels en termes de faune, flore et écoulement des eaux

⁴ Plan Local d'Urbanisme Saint-Laurent du Maroni 2013

III- Le sujet et le périmètre de l'atelier

Comment accompagner la mutation urbaine de Saint-Laurent du Maroni en préservant ses spécificités ?

L'atelier propose aux participants de réfléchir à la stratégie de développement de Saint-Laurent du Maroni, de part et d'autre du fleuve, à l'horizon 2060. Il propose ainsi d'élaborer une vision pour accompagner sa transformation en un pôle régional attractif de 150 000 habitants en quelques décennies. Cette problématique, posée volontairement à un horizon relativement lointain, permet de passer de la logique de rattrapage actuelle à une stratégie de développement anticipé.

Entre un scénario surdéterminé via la création d'une Opération d'Intérêt National et la mise en place de nouvelles pratiques de développement urbain bottom-up, comment construire un scénario raisonné basé sur l'expérience et les pratiques diversifiées qu'offre le territoire de Saint Laurent, en s'appuyant sur les modèles contrastés de sa vie urbaine économique et sociale ? Comment profiter des singularités constatées et mettre en place une dynamique singulière sur la fabrication et le développement de cette commune à la démographie spectaculaire ? Comment renouveler la perception même du positionnement de Saint-Laurent en regard de Cayenne et Kourou, dans sa relation transfrontalière avec le Suriname ? Quel est le rôle de Saint-Laurent aux yeux des Surinamais et des Cayennais, de même qu'au regard de la métropole ?

La problématique proposée par l'atelier donne la possibilité de poser un nouveau regard sur le rôle et le poids de Saint-Laurent du Maroni dans l'équilibre guyanais, en considérant son développement non plus uniquement à l'aune des relations Saint-Laurent/Cayenne mais également dans tout le bassin du Maroni, jusqu'au Suriname voisin et son ouverture à l'international. La relation de la ville avec son fleuve, principale force de Saint-Laurent et atout incontestable pour son développement futur, constitue ainsi le point de départ de la réflexion posée aux équipes.

Trois visions du rapport au fleuve de la commune de Saint-Laurent se superposent aujourd'hui et nourriront la réflexion pour l'accompagnement de la métamorphose vers la cité fluviale et transfrontalière que Saint-Laurent a l'ambition de devenir :

- Une vision naturelle et originelle du fleuve : Il est l'artère principale du bassin de vie et du bassin d'emploi ; le fleuve autour duquel les villages se sont installés, sur les deux rives, de part et d'autre, ignorant la question de la frontière administrative et tissant des liens en surjet entre les deux rives
- Une vision historique, post-colonialiste : celle d'un fleuve compris comme une porte d'entrée de la France métropolitaine depuis le port de Cayenne. La ville est reliée à son fleuve par son débarcadère mais aussi lui tourne le dos.
- Une vision contemporaine : l'arrivée se fait essentiellement par la route, une commune construite contre le fleuve, à l'extrémité Ouest de la Guyane. Cette vision donne une première impression d'avoir atteint les « confins » de la France, coincés entre mangroves et forêt Amazonienne

La croissance de la commune devra avant tout résoudre cette dichotomie d'une ville-centre qui tourne le dos au fleuve et d'une ville mosaïque de villages qui vivent au travers du fleuve, et trouver le biais d'un développement qui fédère et renouvelle le rapport au fleuve.

Le fleuve, élément structurant du paysage, bassin de vie et lieu de sédentarisation, porte en lui les différents thèmes de réflexion qui seront abordés dans le cadre de l'atelier : 1/La question économique, couplée aux bassins de vie, bassins d'emploi, 2/ la production du cadre bâti, 3/les infrastructures et les équipements.

Les problématiques liées au fleuve font ressortir la dualité des processus qui les président, entre formel et informel, entre solutions strictement encadrées par la législation française et européenne et situations d'entraide et de co-construction, entre ville construite de part et d'autre des corridors écologiques et ville centralisée.

1/ Le fleuve, élément fondateur de la commune : quel positionnement de la ville par rapport à son fleuve, en croisant la dimension sociale, économique et structurante de celui-ci ?

Le fleuve renvoie à différentes dimensions qu'il convient de mobiliser dans cette problématique :

- la dimension transfrontalière, tant sur l'idée d'une agglomération que sur un fonctionnement de fait
 - la coopération à la fois institutionnelle et de fait, formelle et informelle
 - les échanges économiques à la fois officiels et informels
 - la notion de territoire vécu, au-delà du territoire institutionnel, le bassin de vie
 - la recherche de complémentarité des territoires et non de concurrence
- ***Selon une logique nord-sud, en considérant une agglomération étendue vers le bas et le haut Maroni comprenant les communes d'Apatou et Mana***

Saint-Laurent est une porte d'entrée vers l'Amazonie, réceptacle pour le développement et l'exploitation des énergies renouvelables et de la biodiversité: En termes de développement économique en lien avec cette logique, la difficulté sera de faire la balance entre les potentiels (filiale bois, filiale verte, filiale hydro-motrice, filons aurifères, etc) et les risques de déséquilibre environnemental provoqués par l'exploitation des ressources.

- ***Selon une logique est-ouest : Saint-Laurent/Albina***

Quelles relations sont à construire/développer avec le Suriname dans une logique de complémentarité des territoires pour permettre à Saint-Laurent de considérer sa position transfrontalière comme une force et un pilier de développement?

Comment accompagner les activités économiques, sociales, culturelles qui se font de part et d'autre du fleuve et construire une stratégie d'échanges et non seulement d'accompagnement de fait de pratiques souvent informelles ? Comment faire émerger une économie résidentielle liée au dynamisme des échanges et de la jeunesse ?

Comment construire une agglomération transfrontalière renforçant l'axe est-ouest dans un rapport dynamique et interactif avec les pays limitrophes et les villes satellites, positionnant Saint-Laurent comme porte d'entrée vers la Guyane et Cayenne depuis le Suriname et le plateau des Guyanes ?

- ***Dans une Logique filaire : Saint-Laurent, un territoire tourné vers le fleuve***

Comment l'immédiateté du fleuve, par les potentiels qu'elle porte en termes d'intensification des échanges fluviaux et d'installation de nouveaux équipements et d'espaces publics, peut-elle permettre une intensification du centre-ville ? Comment ré-ouvrir la ville à son fleuve alors qu'elle semble aujourd'hui lui tourner le dos ?

2/ Comment mettre en place des processus innovants de production du cadre bâti et de nouvelles formes urbaines, intégrant la ruralité, le rapport à la nature et au fleuve, caractéristiques de l'urbanisation traditionnelle de Saint-Laurent ?

L'explosion démographique actuelle et les besoins en logements et en équipements qu'elle implique poussent les autorités à prévoir dans l'urgence des projets d'aménagement pour la ville et ses environs. La question posée est alors celle des formes urbaines à élaborer et des modèles de développement urbain à mettre en place au regard des spécificités socio-culturelles de Saint-Laurent du Maroni. L'importance des traditions

d'auto-construction, parfois d'autogestion, et des formes d'habitats traditionnels toujours existants à Saint-Laurent du Maroni est ici mise en balance avec le désir des plus jeunes d'adopter un mode de vie et un cadre de vie plus contemporains et standardisés.

A partir des expériences de production et de gestion du cadre bâti, depuis les villages amérindiens jusqu'aux secteurs auto-construits, des villages Bushi Nenge aux projets de ZAC actuels, l'atelier s'attachera à proposer de nouveaux processus privilégiant l'intelligence collective et questionnera les modèles d'économie sociale et solidaire.

Cette problématique liée au cadre de vie amène également à questionner le rapport à la nature et au rural dans toutes ses composantes (usages, production, ressources, intégration dans la ville) et ses déclinaisons, qui se posent de façon très différente à Saint-Laurent par rapport à la métropole.

En d'autres termes, comment faire la ville rurale développée en préservant les espaces naturels et/ou agricoles au sein de la ville (agriculture urbaine par exemple) pour intégrer un système écologique d'une ville sous les tropiques ? Il s'agira de s'appuyer sur les réserves foncières spécifiques (ZDUCs, ZNIEFF, ravines, gestion de l'eau et des PPRI, ripisylves, etc).

Il s'agira aussi de considérer le développement des structures urbaines préexistantes (la ville coloniale, la ville amérindienne, la ville Bushi Nenge, la ville linéaire, la ville informelle, etc) pour intégrer un système métropolitain et trouver un équilibre entre habitat informel et ZAC, auto-construction et logements sociaux, par exemple.

3/ Quels choix stratégiques mener en termes d'infrastructures et de planification en privilégiant la formation d'un écosystème multipolaire et en positionnant les grands ouvrages structurants (hôpital, port, pont, cimetière, aéroport) dans une vision maillée du territoire ?

Quelles infrastructures pour faire de cette future agglomération de 150 000 habitants, une commune participative, avec des règles adaptées à la spécificité de la Guyane, sa richesse naturelle et humaine, et non un modèle régulé par des règles internationales?

Il s'agira de s'appuyer sur :

- **Un centre-ville mixte** fédérant des pièces urbaines spécifiées, ouvertes à la ville (ancien bagne reconverti en Centre de la transportation, ancien hôpital, etc) et au fleuve
- Des **mini-réseaux**, adaptés à la complexité urbaine et la topographie de la commune, composant une ville intelligente, maillée et connectée à des villes satellites (Apatou et Mana)

Les réponses apportées à ces trois problématiques peuvent fournir le socle d'un marketing territorial vendeur pour le territoire. De cette vision du développement du territoire peut émaner un projet à même de guider les choix politiques, sur le plan économique et territorial.

En effet, l'absence de moteur économique, en dehors de l'économie de subsistance et de services est un réel problème pour le développement d'un projet de ville. La recherche de ce moteur économique pourra porter à la fois sur l'agricole, la technologie, les ressources naturelles, la recherche, le tourisme, le réemploi, le recyclage et le secteur de la construction dans une logique d'expansion urbaine.

Il s'agira de voir comment utiliser la ressource, naturelle et humaine, mais aussi les expérimentations basées sur l'entraide et l'intelligence collective, le réemploi et l'économie de moyens, pour proposer des filières économiques et des directions de développement urbain qui permettent de faire correspondre bassin de vie et bassin d'emploi à l'échelle métropolitaine et assurent à Saint-Laurent sa place dans l'équilibre Amazonien.

Le périmètre de l'atelier :

Un périmètre de réflexion stratégique

Nous proposons aux équipes de travailler sur un périmètre de réflexion étendu au bassin de vie et bassin d'emploi, autour du fleuve.

En effet, comme évoqué dans les paragraphes précédents, le fleuve est un élément incontournable du développement de Saint-Laurent, dans son passé et son futur. Pour en comprendre la logique, tant filaire que sociétale, il faut prendre en compte le territoire dans sa profondeur : Vers l'Amazonie, le fleuve Maroni et le débarcadère de Saint-Laurent ayant longtemps été la seule porte d'accès, et vers Cayenne et la métropole. Les relations entre ces différents pôles commencent à évoluer, d'une part avec la construction récente de la route vers Apatou, d'autre part avec la ligne aérienne qui relie les différents villages situés sur le fleuve ou au cœur de la forêt amazonienne et avec les échanges avec le Suriname et la proximité relative de Paramaribo par rapport à Cayenne. L'attractivité des institutions françaises et européennes auprès des villages surinamais détermine un territoire d'équilibre social et économique qui s'étend de part et d'autre du fleuve, d'Albina à Babel (côté Suriname), d'Apatou à Mana, côté Guyane, en tenant compte des liens vers la RN21 et la D9, vers Cayenne.



Des secteurs de projet à trois échelles, du projet urbain à la planification stratégique via des projets territoriaux:

1/ Des secteurs de projets urbains, d'une centaine d'Ha, permettant de poser des questions et d'explorer de manière adaptée les situations singulières:

- la ville et le fleuve, dans ses échanges avec le Suriname, dans une perspective de développement du tourisme et du renforcement de la centralité historique
- l'entrée de ville Est / Carrefour Margot, en rapport avec la zone de futur développement commercial, dans la relation avec Cayenne et Mana

- l'entrée de ville Sud, dans sa relation avec Apatou, aujourd'hui reliée par voie routière

2/ Des territoires d'environ 10 000 ha permettant de poser la question des processus de développement durable, circuits courts, nature en ville, continuités écologiques, écologie urbaine et mini-réseaux

- les criques et les ravines
- les abattis
- les ZDUCs
- les terres agricoles

3/ Un périmètre de planification à l'horizon 2060 qui se fera à l'échelle métropolitaine (100 000 ha), directement lié au périmètre de réflexion défini en amont.

Ainsi apparaissent sur le grand territoire de Saint-Laurent du Maroni des périmètres pré-opérationnels déterminants, indissociables, mais aux problématiques différentes, qu'il sera cohérent d'appréhender globalement dans cet emboîtement d'échelles évoqué.

Les secteurs proposés ici ne sont pas exclusifs.

Comment participer à l'atelier de Saint-Laurent du Maroni?

Composition des équipes

L'atelier de Saint-Laurent du Maroni réunira trois équipes de sept professionnels chacune. Chaque équipe sera composée de deux professionnels de Guyane, idéalement d'un professionnel du Suriname et de quatre autres professionnels.

Langues requises

L'atelier sera tenu en anglais essentiellement. Il est attendu des participants, et donc des candidats, qu'ils maîtrisent l'anglais. Les documents produits par les groupes au cours des ateliers seront bilingues français-anglais. La maîtrise du hollandais et/ou du français est bienvenue.

Dossier de candidature

Les dossiers de candidatures seront adressés complets par email à l'adresse suivante : guyane@ateliers.org au plus tard le 21 février 2016 à 23h heure française (métropole).

Ils seront rédigés en français ou en anglais et comprendront :

- la fiche d'identification complétée (à télécharger sur le site)
- un CV de deux pages maximum
- une note courte (max. deux ou trois pages) dans laquelle le candidat pourra s'exprimer librement sur la problématique et expliquer ce que ses compétences et son profil apporteront à la session. L'équipe des Ateliers encourage les premières pistes de réflexion sur le sujet et la compréhension des problématiques, ainsi que les expressions graphiques (dessins, schémas..) pour ceux qui maîtrisent ces modes d'expression.

Les candidats soumettront un dossier unique en PDF comprenant les éléments ci-dessus fusionnés et intitulé NOM_Prénom_Guyane

Important : Les candidatures sont individuelles et ne peuvent être soumises en équipe.

Profils des candidats

Le comité de pilotage de l'atelier se réunira pour sélectionner les candidatures avec l'intention de former des équipes pluridisciplinaires composées de professionnels de tous âges et de toutes nationalités. Le comité privilégiera la parité homme-femme, la diversité des approches et des expériences et bien sûr la capacité à travailler en groupe des candidats. La participation à l'atelier est ouverte à tous les professionnels pratiquant un métier ou ayant une expérience en lien avec l'aménagement urbain : architectes, urbanistes, économistes, sociologues, ingénieurs, paysagistes, environnementalistes, agronomes, géographes, artistes..

Important : La session à Saint-Laurent est dédiée à des professionnels ayant à leur actif plusieurs années d'expérience professionnelle. Les candidats ayant moins de 4-5 ans d'expérience professionnelle sont invités à postuler aux sessions organisées pour les jeunes professionnels (voir le site des Ateliers).

Déroulement de la session

La session sera organisée du 6 au 20 mai 2016 à Saint-Laurent du Maroni. Les trois premiers jours de l'atelier seront consacrés à des rencontres avec les acteurs locaux et des visites de terrain. Parmi elles : la visite d'Albina et la remontée du fleuve (en pirogue), les tissus urbains à pied et « par bus », la visite des communes de Mana et Apatou. Les participants sont ensuite répartis en trois équipes par l'équipe d'organisation de l'atelier et débutent leur travaux de groupe. Un forum d'échange sera organisé le vendredi suivant pour que les équipes puissent présenter l'avancée de leurs réflexions aux acteurs et partenaires locaux. Le forum d'échange est un moment décisif de la session puisqu'il permet aux différents représentants des institutions locales de préciser leur vision du territoire, d'échanger avec les participants sur la base des problématiques émergentes et de fédérer une première fois le travail des équipes, souvent complémentaire.

La fin de la première semaine donne lieu à une pause d'une journée. La deuxième partie de la session aura pour objectif l'intensification de la production collective. Les ateliers étant une émulation, il s'agit donc de mettre en exergue de façon collective des propositions de projets, des innovations, de nouvelles dynamiques, tant à l'échelle locale que régionale.

A l'issue de la deuxième semaine, un jury composé de professionnels locaux et internationaux et de décideurs locaux sera rassemblé pour écouter et analyser les propositions et la démarche de chaque équipe. Les présentations seront publiques. Au terme des présentations est organisée une délibération du jury dont l'objectif n'est pas la censure des équipes mais la recherche d'informations importantes et stratégiques qui permettront de donner une continuité aux travaux et de créer une complémentarité entre les différents groupes. Une journée de restitution et d'échanges pourra être organisée avec le jury avant le départ des participants. Cette journée permettra d'établir une première synthèse en mettant en avant les indications du jury et le travail des trois équipes.

Calendrier provisoire

06/05/2016	Arrivée des participants
07/05/2016	Visites de terrain et conférences
08/05/2016	Visites de terrain et conférences
09/05/2016	Visites de terrain et conférences
10/05/2016	Ouverture officielle et début des travaux en équipes
11/05/2016	Travail en équipe
12/05/2016	Travail en équipe
13/05/2016	Forum d'échange avec les partenaires de l'atelier et soirée de l'atelier
14/05/2016	Journée de repos
15/05/2016	Travail en équipe
16/05/2016	Travail en équipe
17/05/2016	Travail en équipe et préparation des rendus
18/05/2016	Travail en équipe et finalisation des projets écrits
19/05/2016	Finalisation des présentations finales
20/05/2016	Présentation des projets au jury et clôture de l'atelier
21/05/2016	Débriefing et départ des participants, assistants et équipe de pilotage

Conditions matérielles :

Durant la session, les frais suivants seront pris en charge par l'association: vols internationaux en classe économique, frais d'hébergement sur place, restauration, visites de terrain, documentation, matériel de travail. Les participants devront cependant apporter leur ordinateur et les logiciels qu'ils souhaitent utiliser.

Les participants de l'atelier travaillent bénévolement et doivent s'acquitter des frais de cotisation annuelle à l'association (80 euros pour les professionnels résidant en France soit 26,4 euros après déduction d'impôts) et 30 euros pour les professionnels résidant hors de France.

Contacts :

Pour toute information, vous pouvez envoyer un message à guyane@ateliers.org

Les Ateliers de Cergy

1 rue de la Gare

BP90047

95000 Cergy

www.ateliers.org

A bientôt à Saint-Laurent du Maroni !



Les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre Urbaine remercient leurs partenaires structurels qui participent activement à l'émergence de nouveaux ateliers et de thématiques innovantes

grandparis
aménagement

