

Cahiers du DSA d'architecte-urbaniste
et du DPEA architecture post-carbone
2016 – 2017

Saint-Laurent du Maroni
À la recherche d'un modèle
de développement flexible
d'une ville européenne tropicale

École d'architecture
de la ville & des territoires
à Marne-la-Vallée

Axel Chifflet, Nadine Durra,
Mady Diallo, Joan Gaudin,
Adrien Leclerc, Julie Pallard,
Odile Pécheux



Saint-Laurent du Maroni

À la recherche d'un modèle de développement flexible d'une ville européenne tropicale

Commanditaire de l'étude

Direction régionale des affaires culturelles
de la Guyane

Étudiants DPEA et DSA

Axel Chifflet, Nadine Durra, Mady Diallo,
Joan Gaudin, Adrien Leclerc, Julie Pallard,
Odile Pécheux

**Cahiers du DSA d'architecte-urbaniste
et du DPEA architecture post-carbone
2016 – 2017**

**École d'architecture
de la ville & des territoires
à Marne-la-Vallée**

Quelques prérequis

Page 4

Préambule

Page 20

**A De la réalité du territoire
à la vision politique**
– **Sortir des réponses génériques
de l'aménagement métropolitain**
Page 32

B Vers un développement endogène
– **La nécessité d'un projet de territoire**
Page 84

C Une ville réticulaire
– **De l'infrastructure au quartier**
Page 124

D Une ville archipel
– **L'appropriation du projet
par les habitants**
Page 198

Annexes

Page 241

Bibliographie

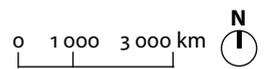
Page 258

Un territoire français en Amazonie





Océan
Indien



L'entité géographique du plateau des Guyanes





La Guyane française fait partie intégrante de l'entité géographique du plateau des Guyanes. Ses frontières sont définies par deux fleuves : l'Oyapock à l'Est et le Maroni à l'Ouest. Au Sud, c'est une forêt presque impénétrable qui marque la frontière.

L'Arc Nord, la nouvelle route amazonienne ?





Les pays nord amazoniens (Brésil, France, Suriname, Guyana et Vénézuéla) œuvrent à la conception d'une grande route longeant la côte: l'Arc Nord. Un premier pont franchissant l'Oyapock a été inauguré mais n'est pas encore en service. Le projet d'un second pont pour franchir le Maroni est en discussion.

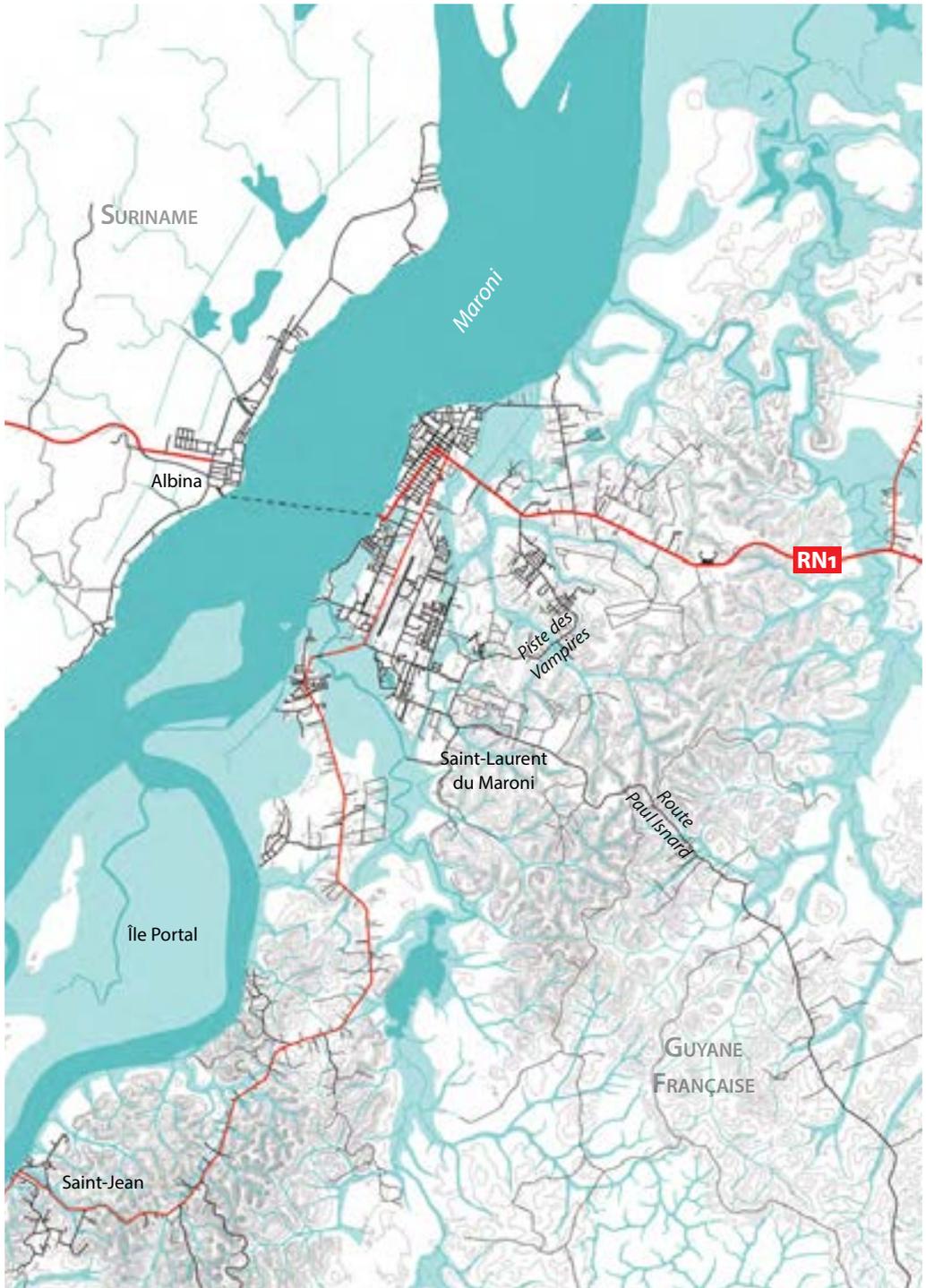
Un réseau hydrographique dense





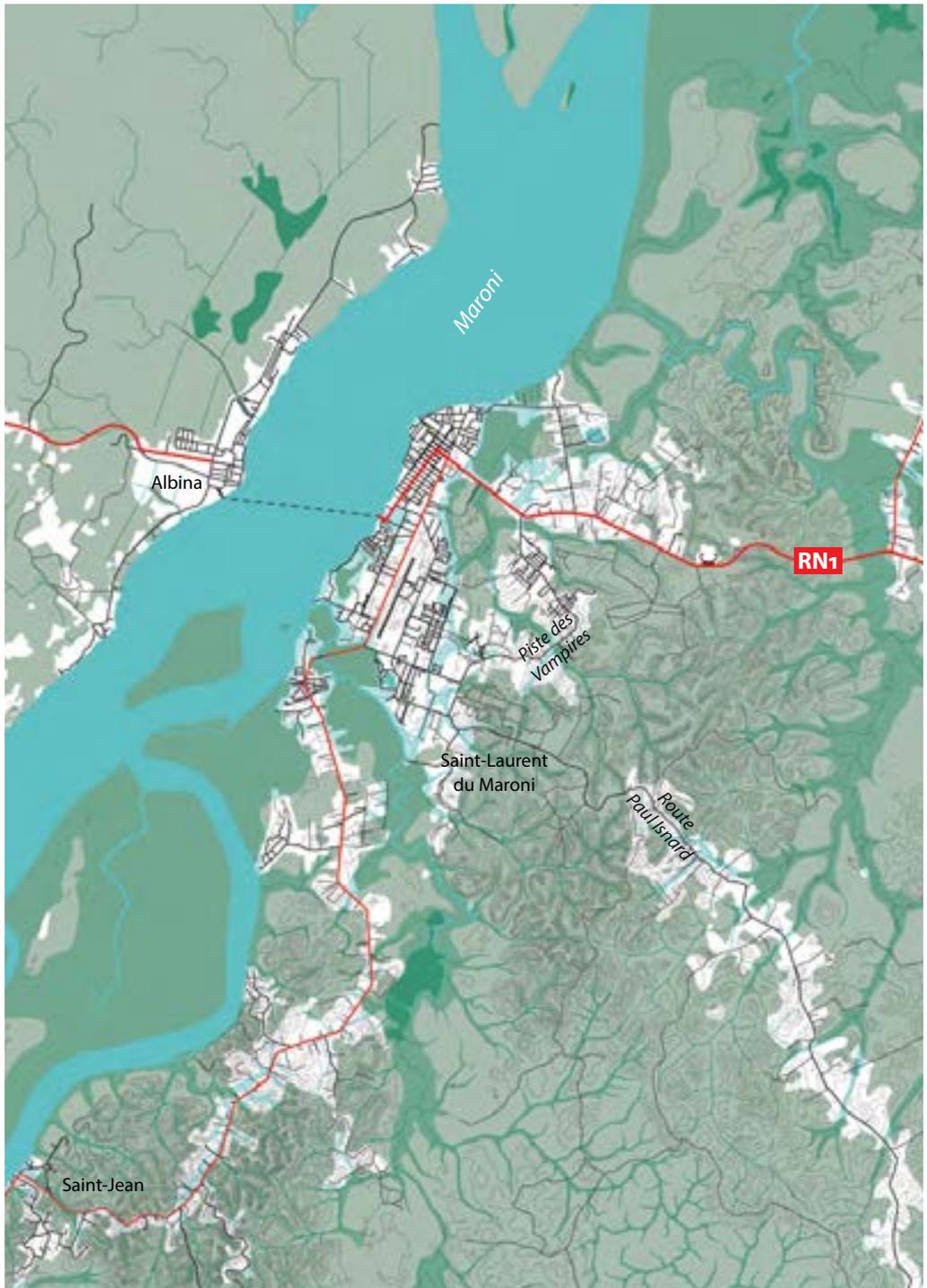
Des infrastructures : les routes mais aussi le fleuve



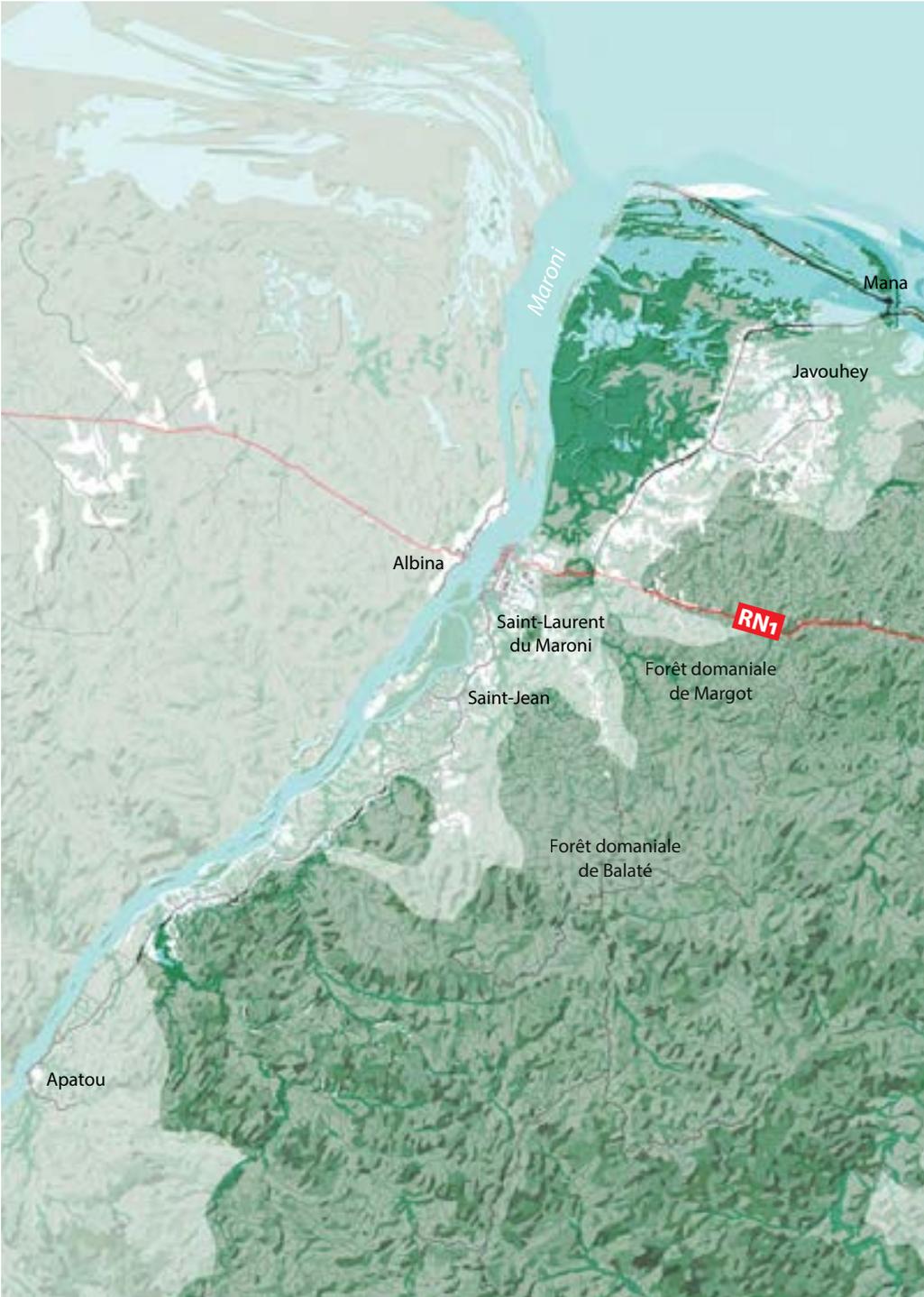


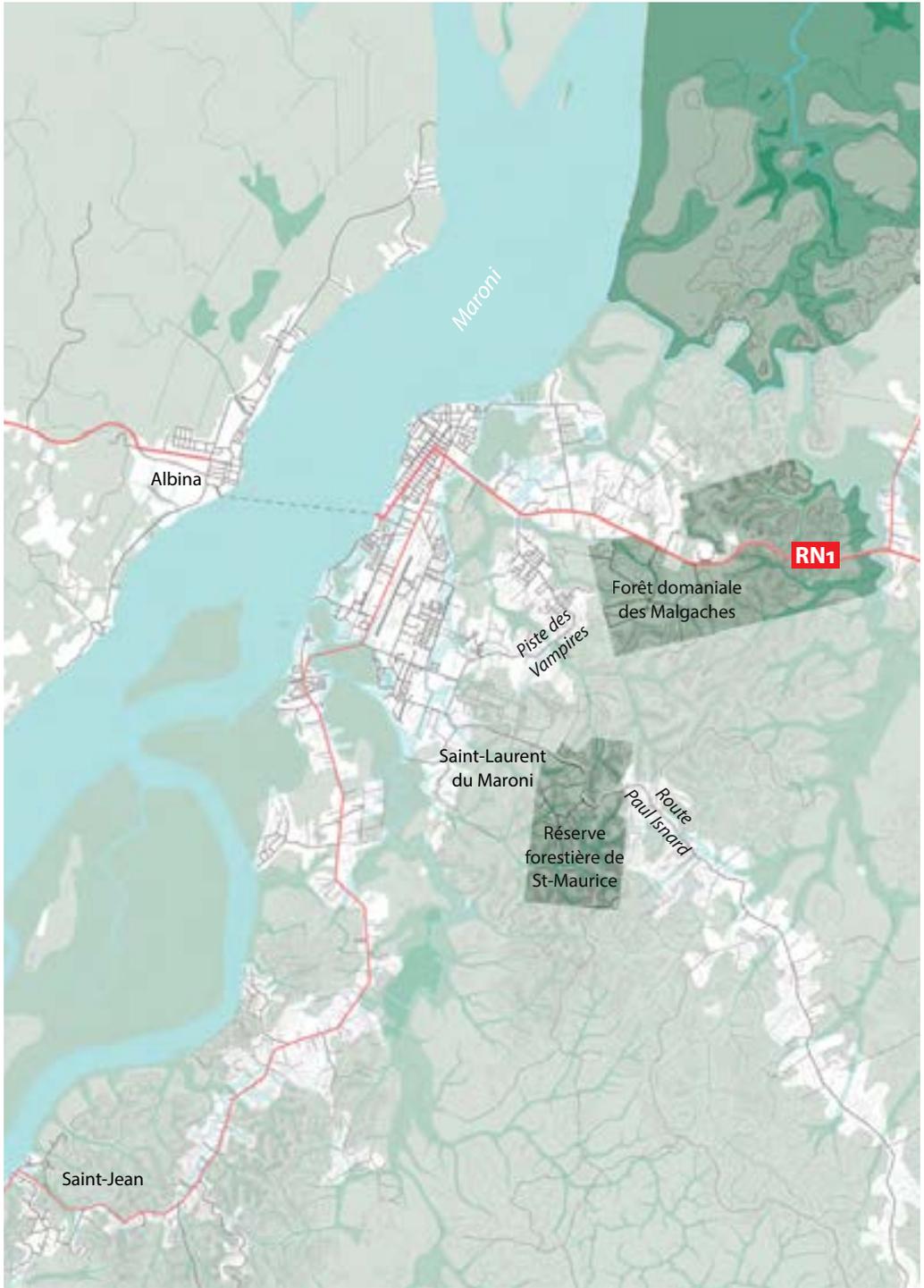
Une forêt tropicale omniprésente





Des entités classées











À la recherche d'un modèle de développement flexible d'une ville européenne tropicale

Mandaté par la Direction des affaires culturelles de Guyane (Dac), ce travail s'insère à la troisième place d'un cycle de quatre études sur la Guyane menées conjointement par le DSA d'architecte-urbaniste et le DPEA architecture post-carbone. Les deux premières s'inscrivent respectivement sur le territoire du Maroni et l'île de Cayenne, tandis que cette dernière porte sur la ville de Saint-Laurent du Maroni. La capitale de l'Ouest guyanais a fait l'objet de travaux antérieurs menés par les Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy (Ateliers de Cergy) en partenariat avec l'Établissement public d'aménagement en Guyane (Epag) et l'Agence française de développement (AFD). Ces sessions s'intitulaient : « *Saint-Laurent du Maroni, la transition urbaine d'une ville française en Amazonie* ».

C'est donc en connaissance de tout ce travail antérieur que l'étude explore la possibilité d'un développement alternatif pour Saint-Laurent du Maroni.

Ville frontière, particularismes et boom démographique

Ville la plus peuplée de Guyane (40 597 habitants) derrière Cayenne, Saint-Laurent du Maroni est en passe de devenir la plus importante agglomération de la région à l'horizon 2030 selon les scénarios démographiques de l'Insee et du Gret (ONG françaises de lutte contre la pauvreté et les inégalités) réalisés en 2014.

En cause, sa proximité avec le Suriname qui en fait une destination d'immigration pour l'ensemble de la région. Plus qu'ailleurs en Guyane, ce territoire est marqué par les événements extérieurs : les crises politiques, économiques et climatiques des pays voisins alimentent l'essor démographique et en rajeunissent la population.

Les prévisions alarmantes d'augmentation de la population mobilisent l'État et les institutions locales. Si chaque acteur est partie prenante dans la résorption de cette crise, les orientations du développement de l'Ouest guyanais ne font pas consensus, et les modèles d'aménagement du territoire et les outils de sa mise en œuvre sont encore soumis à débat.



Ce boom démographique n'a rien d'étonnant au regard de l'histoire du peuplement de la Guyane et plus spécifiquement de Saint-Laurent du Maroni. En effet, sa situation géographique à l'estuaire du fleuve Maroni en a fait un emplacement privilégié d'immigration depuis sa fondation. La population de son bassin de vie s'est enrichie au fil des différentes vagues de migrations et prend aujourd'hui la forme d'une véritable mosaïque. Chaque communauté a importé et conservé son propre mode de vie, son économie et sa façon d'habiter. Cet attachement aux us et coutumes conditionne la nature de cette large cohabitation. Dans son ouvrage *Singularité des villes françaises en Guyane*, Rémi Aubertin propose une vision du multiculturalisme en Guyane : « *Plutôt que de Melting-pot, il serait plus convenable d'évoquer la juxtaposition de multiples communautés créant un terrain favorable au mélange social* ». ¹

Cette spécificité pourrait faire de Saint-Laurent du Maroni une ville tremplin au sens où l'entend Doug Saunders². Selon le journaliste, ce type d'organisation s'appuie sur quatre fonctions particulières : elle agit tout d'abord comme mécanisme d'entrée en ville en proposant des logements bon marché et des emplois peu qualifiés. Ensuite, par la création d'un réseau d'entraide, elle appuie cette dynamique et amplifie la chaîne migratoire préexistante. Enfin, en donnant accès à la grande ville et à l'établissement urbain, elle constitue pour les migrants une artère de mobilité sociale vers la classe moyenne. Toutefois, l'existence d'un réseau d'entraide à Saint-Laurent se révèle insuffisante, car les conditions nécessaires à l'ascension sociale des populations ne sont pas toutes réunies. La dynamique de transition décrite par Saunders peine à s'instaurer sur le territoire, car la législation normative française est peu encline à soutenir ces mécanismes spontanés et juridiquement invisibles.

1 AUBURTIN Rémi, *De Cayenne à Kourou, singularité des villes françaises en Guyane*, thèse de géographie, Université Paris III, 2006, p.92.

2 SAUNDERS Doug, *Du village à la ville, Comment les migrants changent le monde*, Paris, Seuil, 2012, p.34.



La richesse culturelle et sociale comme matière du projet

La question posée par la Dac est la suivante : « *De quelle manière l'architecture et l'urbanisme multiculturels de Saint-Laurent du Maroni se positionnent-ils dans le contexte d'une extension urbaine non maîtrisée?* »

La pression démographique et la juxtaposition de communautés ont des répercussions immédiates sur la fabrique de la ville. Autrefois organisée et développée selon un plan quadrillé à la précision scientifique, la ville pénitentiaire se prolonge aujourd'hui suivant des opportunités foncières hors des logiques de planification et de dessin. Cette situation s'explique assez simplement par le manque conjoint de logements et de terrains urbanisables qui implique un contexte d'urgence excluant toute vision globale.

Par abus de langage, on parle alors « d'informalité » ou de ville sans forme.

Soulignons que ce bricolage est aussi bien pratiqué par la puissance publique que par les habitants : les particuliers construisent eux-mêmes leurs lieux de vie, quand la mairie, pressée par l'urgence de la situation, applique une politique foncière opportuniste. Lors de l'implantation de nouveaux quartiers, la juxtaposition de ces opérations dessine ainsi la ville contemporaine de Saint-Laurent du Maroni.

Dans la présente étude, la réflexion sur les modalités de construction précède et induit l'évolution des formes urbaines. L'implication de chacun dans la fabrication de son cadre de vie est ici envisagée comme un atout puissant pour sortir des modèles urbains européens proposés sur le territoire par le Schéma d'aménagement régional (Sar) ou encore l'Opération d'intérêt national (OIN) portés par l'État. Si ces derniers ont le mérite d'esquisser des projets sur des temporalités longues afin d'enrayer la logique d'urgence existante, ils s'appuient sur des doctrines européennes d'aménagement selon lesquelles la ville durable doit être compacte et la préservation des espaces naturels doit passer par leur patrimonialisation. Elles appellent également à des investissements lourds dans des infrastructures. Celles-ci sont pensées comme un moyen de développer des activités et des emplois en passant par la spécialisation économique des territoires.



Or, l'application de ce « prêt-à-penser » semble contre-productive à Saint-Laurent du Maroni pour les raisons sociales, culturelles et géographiques évoquées précédemment. L'histoire de la planification territoriale en Guyane en témoigne : la négation des particularités sociales et culturelles aboutit à des projets qui empêchent l'implication des populations dans le développement urbain des villes.

Cette observation guide donc l'ensemble du projet présenté ici qui envisage le développement de Saint-Laurent du Maroni à partir de ses différentes cultures, son histoire, son patrimoine et questionne les outils de sa mise en œuvre.

Considérer Saint-Laurent du Maroni dans son territoire

Les habitants de Saint-Laurent du Maroni évoluent sur un territoire qui s'étend de Mana à Apatou. De fait, l'étude ne saurait circonscrire son investigation au périmètre administratif de Saint-Laurent. Au-delà de la prise en compte de ces modes de vie, une analyse élargie au bassin de vie du Bas-Maroni permet d'envisager des alternatives aux échanges soutenus avec la métropole. En effet, les ressources naturelles de ce territoire peuvent limiter les importations et par là même, l'impact des consommations énergétiques issues des produits fossiles. Replacer la ville dans le territoire du Bas-Maroni, c'est envisager un développement endogène du territoire. Jouant coup double, cette répartition réfléchie des ressources irrigue l'ensemble du Bas-Maroni tout en enrichissant le projet urbain en retour.



La méthode de projet

L'étude propose une méthode capable de répondre aux urgences présentes et futures en s'appuyant sur les spécificités de Saint-Laurent. Elle se veut malléable et flexible pour s'adapter à un maximum de scénarios tout en s'appuyant sur une vision cohérente à toutes les échelles.

Pour ce faire, la première partie du cahier traite des enjeux démographiques et de résilience au vu du contexte social, culturel et historique. Cette approche nourrie par l'observation des points de blocages et des limites rencontrées par les propositions précédentes construit un cahier des charges, support de réflexion.

Ce diagnostic est ensuite décliné à quatre échelles qui recouvrent des chapitres thématiques : le bassin de vie du Bas-Maroni et la résilience, la ville et la densité, le quartier et la gouvernance, et enfin les bâtiments et la construction collaborative.

Chaque action est ici associée à une échelle et s'inscrit dans une dynamique qui profite à tous. Néanmoins, ce cheminement s'appuie sur une certaine interdépendance des pensées afin de nuancer et enrichir les réponses.





A

De la réalité du territoire à la vision politique Sortir des réponses génériques de l'aménagement métropolitain

- 1 La ville mosaïque**
page 37
- 2 Les modèles en question**
page 65



SUPER U
Saint-Laurent du Maroni
L'ÉPICERIE
L'ÉLECTRONIQUE
L'ÉLECTRICITÉ
L'ÉLECTRONIQUE
L'ÉLECTRICITÉ
L'ÉLECTRONIQUE
L'ÉLECTRICITÉ
Entrée →

BUT



Sortir des réponses génériques de l'aménagement métropolitain

La ville de Saint-Laurent du Maroni est le théâtre d'une crise multiforme. Aux pronostics alarmants de croissance démographique de l'Insee et du Gret prévoyant un triplement de la population d'ici 2030, s'ajoute une crise socioculturelle chez les populations séculaires tiraillées entre tradition et modernité et une crise économique due au manque d'activités et d'emplois dans le secteur. Cette situation particulière entraîne l'organisation des habitants autour d'une économie informelle « de la débrouille » et une dépendance aux aides sociales de l'État français.

Au regard de l'histoire du peuplement en Guyane dont les vagues migratoires contraintes, planifiées ou encore volontaires sont étroitement liées aux crises politiques, socio-économiques et aux catastrophes naturelles des pays voisins, le boom démographique apparaît comme un facteur conjoncturel d'une crise dont les racines sont bien plus anciennes.

La première partie de ce chapitre s'attache à illustrer ces phénomènes générés principalement par la diversité culturelle exceptionnelle de Saint-Laurent du Maroni. Spatialement et idéologiquement, cette multiformité conditionne les modes de fabrication de la ville, la structure en quartiers communautaires, et les systèmes de gouvernance propres au territoire guyanais. De la même façon, l'histoire renseigne l'échec des politiques de développement portées par la puissance publique en Guyane, notamment dans la partie ouest du territoire. Le caractère exogène des réponses et le déni des réalités sociales et culturelles semblent en cause.

La deuxième partie de ce chapitre précise les enjeux démographiques qui motivent une nouvelle intervention lourde de l'État *via* le Sar et l'OIN, et réinterroge les lieux communs de l'aménagement urbain où densité et compacité sont synonymes d'efficience et où la mixité sociale s'impose en dogme. Les propositions faites par les Ateliers de Cergy esquissent d'autres pistes de réflexion appuyées sur un élargissement du territoire traité, au-delà de la zone urbaine de Saint-Laurent du Maroni. Cette question est ici retravaillée à travers le prisme de l'autonomie énergétique, alimentaire et de la limitation des importations afin de rendre ce développement le plus endogène possible.

1 La ville mosaïque



Un territoire d'immigration

La Guyane a toujours été l'espace d'une immigration importante, motivée et structurée autour de trois grands événements.

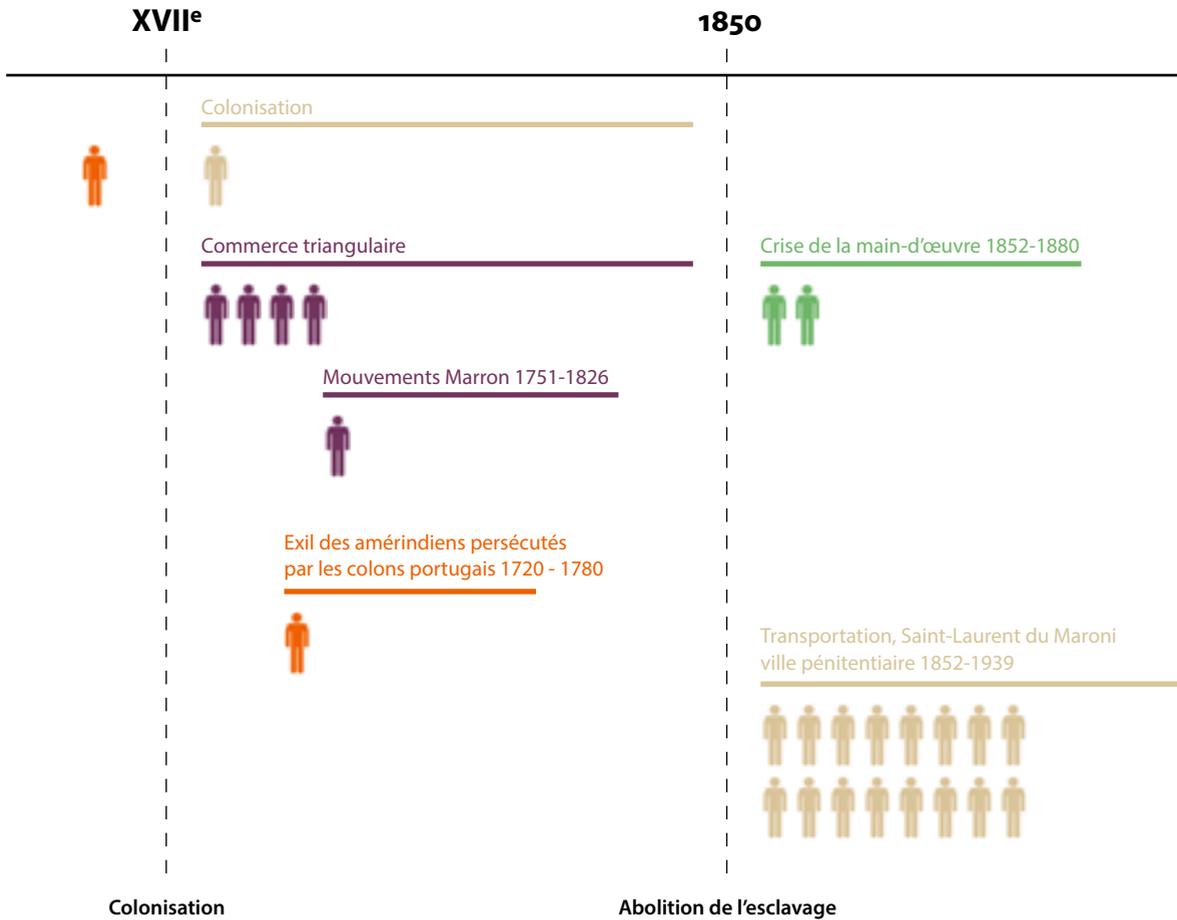
La colonisation française engage une première période d'immigration contrainte, d'ampleur relative comparée aux colonies antillaises, car peu induite par le commerce triangulaire, mais qui constitue malgré tout une première forme de métissage. Les colonies voisines participent également à ce mouvement puisque l'Ouest guyanais offre une terre d'exil pour les esclaves surinamais et les Amérindiens du Brésil, alors sous domination portugaise.

Plus tard, l'abolition de l'esclavage entraîne l'organisation de migrations planifiées pour faire face au manque de main-d'œuvre et garantir l'occupation de ce territoire stratégique pour la France. C'est précisément dans cette optique que l'état engage la construction de la ville pénitentiaire de Saint-Laurent du Maroni. Jusqu'à la fermeture totale du bagne en 1945, la transportation représente implicitement un moyen de sécuriser la frontière ouest.

Enfin, la guerre civile surinamaïse marque le début d'une période d'instabilité qui touche l'ensemble de la région. Un poste-frontière ouvre alors à Iracoubo et contraint ces mouvements migratoires spontanés à se concentrer principalement autour de Saint-Laurent du Maroni et du Bas-Maroni.

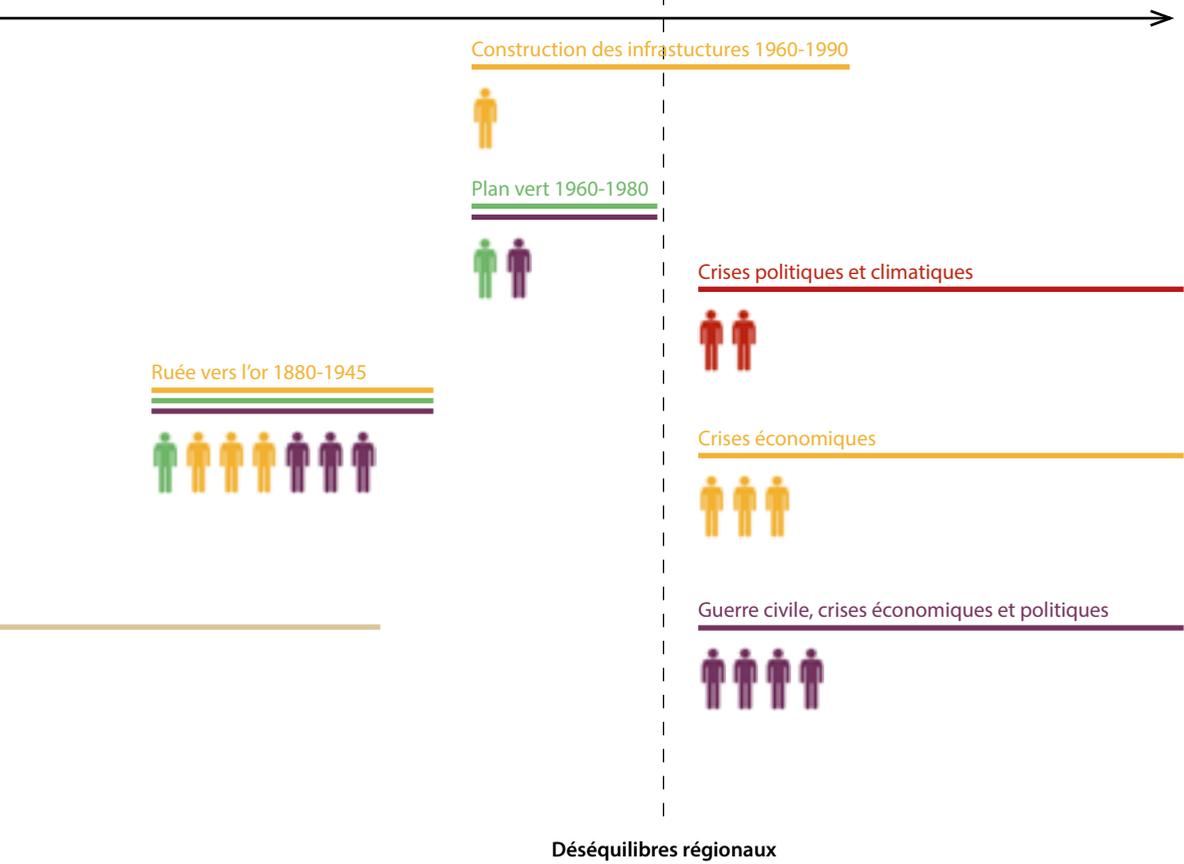
En Guyane et plus particulièrement à Saint-Laurent du Maroni, l'arrivée successive et continue d'individus d'origines diverses conduit à une population plurielle. Ces différents groupes s'attachent à la transmission de leurs cultures et à la pérennisation de ce qui les rassemble en tant que communauté. Cette dynamique de métissage remet perpétuellement en cause les équilibres existants, enrichit et modifie les modes de vie et les aspirations de chacun. Cette réalité s'inscrit dans l'étude comme trame de fond afin de ne pas être perçue comme une fatalité, mais comme une ressource fertile et nécessaire à l'émergence de la ville tropicale de demain.

Les périodes d'immigrations successives en Guyane à l'origine du multiculturalisme



- | | | | |
|---|---------------|---|---------------------|
|  | Bushi Nengues |  | Brésiliens |
|  | Haïtiens |  | Créoles, Asiatiques |
|  | Amérindiens |  | Métropolitains |

1980



Saint-Laurent, de la ville pénitentiaire à la capitale du Bas-Maroni



1852
La ville pénitentiaire et orifère



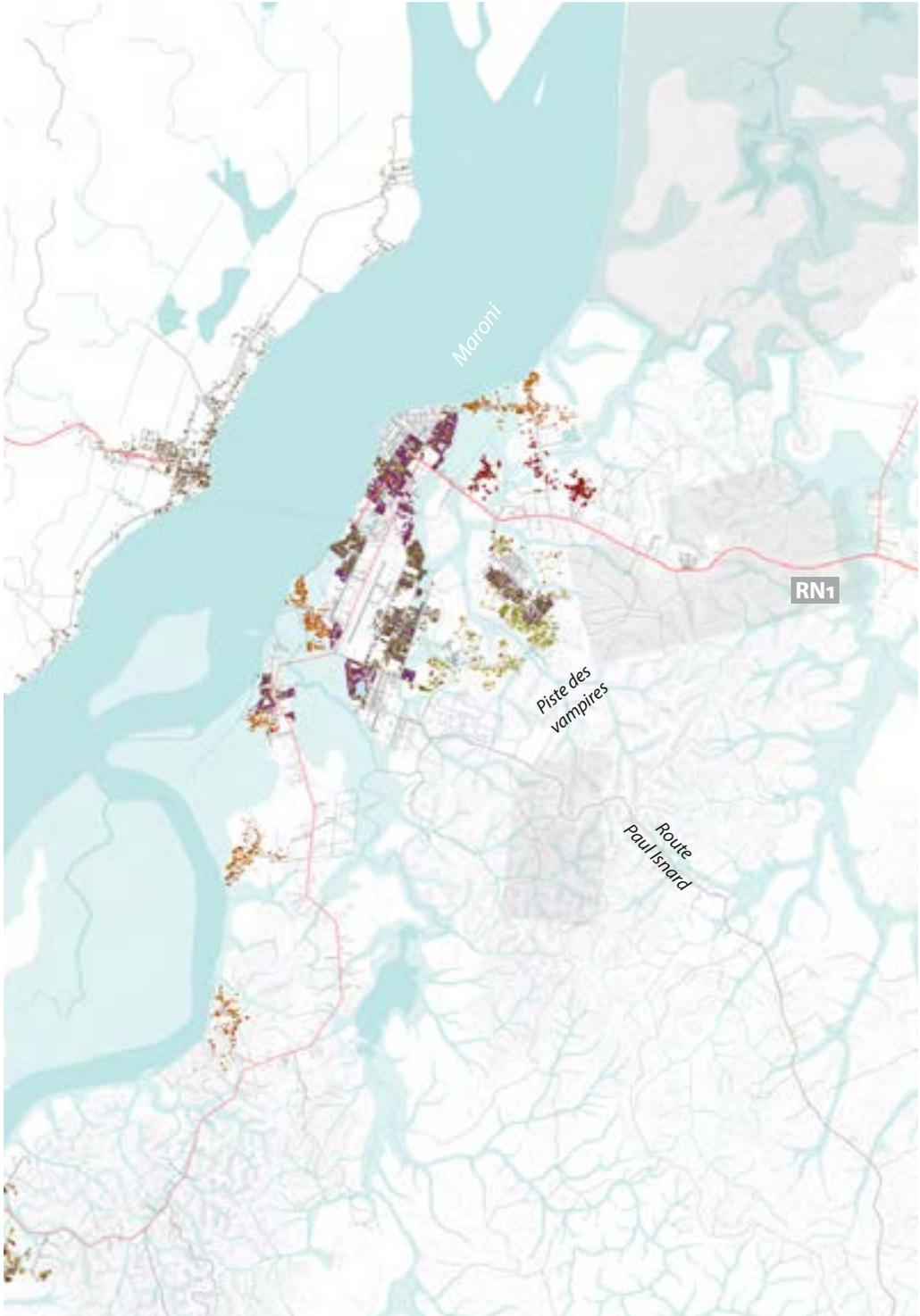
Années 1970
Exode rural et construction des villages amérindiens



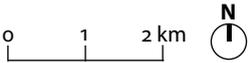
Années 1980
Guerre civile au Suriname et relogement des réfugiés



Années 1990
Immigration spontanée et explosion démographique



Répartition des communautés à Saint-Laurent du Maroni



Une organisation communautaire

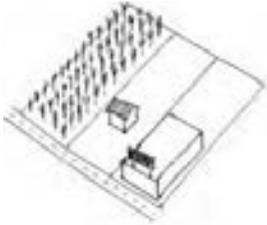
L'histoire du peuplement du bassin de vie du Bas-Maroni illustre l'enrichissement et la diversification de la population au fil des vagues migratoires. Ces dernières se traduisent à Saint-Laurent du Maroni, par une organisation spatiale en communauté.

Ainsi, les populations séculaires, noires marronnes et amérindiennes trouvent leur cohérence dans le partage de valeurs culturelles et linguistiques ainsi que dans la volonté de préserver leur mode de vie. Les Amérindiens se regroupent dans les villages à proximité du centre historique, tandis que les Noirs Marrons investissent principalement Sable-blanc, le quartier des écoles et la Charbonnière.

Dans le cas d'implantations spontanées, le principe de solidarité prévaut. Ainsi, les populations les plus démunies, à savoir les Haïtiens et les Brésiliens, se regroupent en réseaux d'entraide et de débrouille. Ces villages urbains se localisent le long de la piste des vampires et au nord de la RNI.

Saint-Laurent du Maroni est de fait une ville mosaïque, assemblage spatial de fragments indépendants, mais dont l'addition dessine une figure unique qui la caractérise. Les logiques spatiales, sociales, culturelles et économiques propres à chacun de ses fragments se comprennent à la fois de manière indépendante, mais aussi au regard des relations qu'il entretient avec l'ensemble.



	Qui accorde les permis de construire?	Qui définit l'occupation des sols?	Raccordement aux réseaux
Légal			
Parcellaire	Mairie	PLU 	   
Concession	Mairie + Chef Coutumier	Usages 	   
Illégal			Pas de raccordement
Squat		Usages 	 

Un système de gouvernance particulier

Chaque ethnie possède également une structure sociale spécifique. Ainsi, les groupes les plus anciens, comme les communautés amérindiennes antérieures à la colonisation, sont les plus structurés. Arrivés plus tardivement en Guyane, les Bushinengues et les Hmongs se regroupent également selon une organisation communautaire qui s'appuie sur les réseaux d'entraide familiaux et de voisinage et sur une gouvernance interne à la communauté.

Ces pratiques communautaires interrogent leur rapport au système administratif français et leur prise en compte par ce dernier. Leurs limites et évolutions possibles sont évoquées ici.

Unité ou uniformité ?

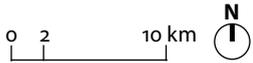
Depuis 1946, date de création des départements d'outre-mer, la Guyane est considérée comme une collectivité territoriale de droit commun. Ce régime d'administration l'inscrit dans une tradition jacobine dont le fondement principal est l'uniformisation et l'assimilation culturelle. L'article 73 de la Constitution de 1946 précise ainsi que « *le régime législatif des Dom est le même que celui des départements métropolitains, sauf exceptions déterminées par la loi* ». Cette politique publique centralisée crée une relation centre/périphérie dans laquelle l'initiative n'appartient pas à la collectivité.

Bien que la loi de décentralisation engagée à partir de 1970 réinscrive les instances de décisions dans une échelle locale, sa prise en compte des populations préexistantes et de leurs spécificités se révèle encore insuffisante et contraint le département guyanais à la dépendance métropolitaine.

Selon le géographe Frédéric Piantoni, cette politique est à l'origine des problèmes contemporains : « *Une crise "multiforme" (économique, politique, socio-culturelle) apparaît sous les traits de facteurs conjoncturels (déficit financier des collectivités territoriales, croissance démographique) après quinze ans d'échec de développement durant la décentralisation, mettant en cause, aux yeux de la société*



Les zones de droit d'usage du Bas-Maroni



guyanaise, l'État autant que les élus qui réclamerent ce statut. Aussi, la remise en cause du processus d'assimilation à la Nation, dans ses dimensions idéologique et économique, illustre une rupture dans l'histoire de cet espace »¹.

Cette crise de confiance envers les modes de gouvernance conventionnels perdure aujourd'hui comme en témoignent les écrits d'Antoine Karam, conseiller général et sénateur de Guyane : « *Dans le cas de l'outre-mer, l'assimilation culturelle et législative a contribué à la déconstruction de personnalités collectives, affaiblissant considérablement la créativité propice à des processus de développement. Dans le même laps de temps, la règle unificatrice s'est heurtée bien des fois aux parois hermétiques du particularisme intrinsèque au territoire »².*

Il semble que l'échec de ces expériences menées par le pouvoir étatique centralisé ou les institutions locales tient du fait qu'ils n'ont pu intégrer les populations hétéroclites autour d'un projet de développement commun où chacun trouverait sa place.

1 PIANTONI Frédéric, *Histoire et mémoire des immigrations en régions et dans les départements d'outre-mer, Rapport final de recherche*, L'ACSÉ, marché n° 2006 35 DED 03, Lot 25 Guyane française, 2008, p.113.

2 KARAM Antoine, « La Gouvernance locale en Guyane : l'approfondissement de la culture de la responsabilité, collectivité territoriale de Guyane » [En ligne], consulté le 15 décembre 2016. URL : www.ctguyane.fr



Une gouvernance partagée entre les Amérindiens et l'État

La reconnaissance des particularismes est *a priori* antinomique aux yeux de l'article premier de la Constitution de la Cinquième République qui prévoit « l'égalité devant la loi de tous les citoyens sans distinction d'origine, de race ou de religion » afin de promouvoir « une République indivisible, laïque ». La mise en place d'un statut de droit particulier pour les communautés amérindiennes est donc une évolution idéologique importante. En effet, le statut de cette ethnie en Guyane offre un exemple nouveau de gouvernance partagée entre État et populations.

Impulsée en 1984 comme suite au premier rassemblement des Amérindiens de Guyane, elle traduit leur souhait de « prendre place dans l'espace politique local »³. Ce mouvement aboutit à la création de Zones de droits d'usages collectifs (Zduc) « relatives aux concessions domaniales de l'État qui prévoient que les droits d'usages collectifs pour la pratique de la pêche et de la chasse des communautés d'habitants tirant traditionnellement leurs moyens de subsistance de la forêt sont reconnus par le préfet »⁴. Celles-ci sont gérées par un chef coutumier, un chef de village représentant tous les habitants, ou par une association. Propriétés étatiques ou collectives, elles ont des destinations multiples comme les abattis traditionnels, la pêche, la chasse et le logement.

Les dispositions relatives à l'urbanisme et aux documents de planification ne s'appliquent pas sur ces zones. Ces territoires sont autogérés avant d'être administrés. Ainsi, les habitants négocient les services publics, travaux et projets avec les pouvoirs locaux.

Dans un contexte de forte croissance démographique, de pénurie de logement et de rejet ou d'incapacité d'accéder aux programmes sociaux par manque de revenus, cette alternative offre des avantages évidents. D'un point de vue culturel et social tout d'abord, puisque le cadre de vie correspond aux attentes de

3 ELFORT Maude, « Pouvoirs publics, populations amérindiennes et bushinenge en Guyane française. Quelles relations depuis la décentralisation (1982-2008) ? », *Pouvoirs dans la Caraïbe* [En ligne], 2010, consulté le 12 octobre 2016. URL : <http://plc.revues.org/819>

4 *Ibidem*.



ceux qui l'habitent. Elle permet également le maintien et l'organisation d'une économie d'entraide et de subsistance, tout en incluant les habitants dans le processus de fabrication de la ville.

Un modèle viable et reproductible ?

Bien que ce modèle de gouvernance représente une réponse potentielle pour prendre en compte la spécificité des communautés et contrer la bureaucratie métropolitaine, il n'est pas pour autant sans revers.

Basé sur la propriété collective, ce régime protège moins l'individu et certains quartiers réclament la mise en place d'un parcellaire cadastré pour faire valoir des titres de propriété individuels. En outre, le retrait de l'État peut parfois entraîner des conditions d'insalubrité ou d'exploitation illégale de ressources protégées. Enfin, le fait que les représentants des Zduc s'ajoutent aux acteurs conventionnels complexifie l'organisation administrative du territoire et produit des vides juridiques propices aux litiges.

Puisque la France ne reconnaît pas les ethnies, ce modèle s'appuie législativement sur la notion de subsistance et de protection des modes de vie. Néanmoins, une volonté d'occidentalisation de la part de la nouvelle génération fait évoluer les coutumes et les pratiques. Alors ce système de gouvernance basé sur l'autogestion collective est-il *in fine* viable ?

Sa mise en place nécessite l'existence d'une communauté déjà constituée, prête à défendre un intérêt commun *via* la propriété et la gestion collective. La projeter pour l'ouverture de nouveaux quartiers nécessite d'en revoir les modalités.

Par ailleurs, il faut noter que la réponse proposée par les logements sociaux et les allocations prive ces populations de l'intégration à la nation, objectif visé par l'article premier de la Constitution. En niant les particularismes sociaux, ce texte est à l'origine du sentiment d'exclusion de ces groupes et de leurs non-intégrations aux projets territoriaux.



Une partie de l'extension urbaine sort des logiques de planification

Trois types d'occupations du sol composent Saint-Laurent du Maroni. S'inscrivent dans la légalité le régime parcellaire classique qui définit l'usage du sol par le zonage et la concession accordée aux Amérindiens qui laisse les habitants décider de l'usage du sol avec l'accord du chef coutumier. En marge, certains habitants squattent des terrains et constituent de véritables quartiers informels.

Une partie de la ville est planifiée tandis qu'une autre partie est autoconstruite, mais il n'existe pas forcément de lien entre l'autoconstruction et l'occupation illégale des terrains. Bien qu'autoconstruits, les villages amérindiens entrent dans un cadre juridique.

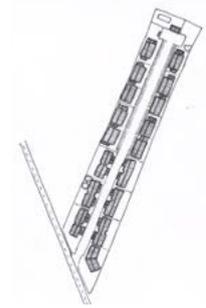
Cependant, il convient d'affiner la notion de légalité et d'illégalité, car sur le territoire guyanais, la limite peut être parfois floue et l'évolution des tissus existants enclencher le basculement d'une logique à l'autre. Ainsi, il est courant qu'une parcelle attribuée pour l'usage agricole soit bâtie mais jamais exploitée. Une occupation légale devient donc illégale par l'usage. De la même manière, la notion de squat peut être nuancée, allant de l'occupation illégale d'un terrain à l'occupation illégale d'un bâtiment.

Les modes d'extension urbaine

Planifiée légale



Ville coloniale



Logement collectif privé
Les Laurentines

Non planifiée légale



Village amérindien Balaté
Autoconstruit / Autogéré

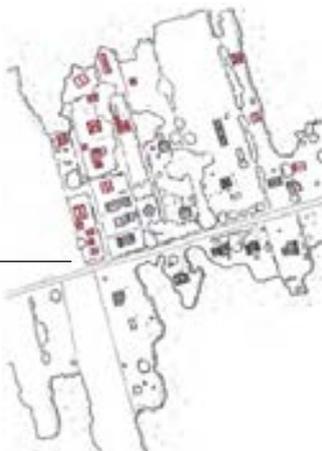
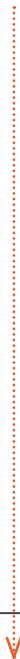
Non planifiée Illégale



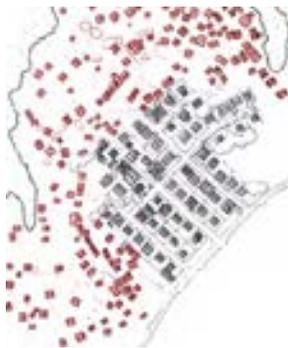
Squats de la ville coloniale



Logement social individuel
Les Sables Blancs



Habitat de bord de route



Extension des Sables Blancs



Village Haïtien



Le problème de l'habitat spontané

À Saint-Laurent du Maroni, les pouvoirs locaux n'ont aucune emprise sur les villages spontanés. Ainsi 50 % de la ville de Saint-Laurent est édifée en autoconstruction, dont 15 % illégalement. Cette situation génère des quartiers démunis de cadre légal, parfois insalubres, et sans connexion aux différents réseaux.

Dans ces lieux, beaucoup d'habitants vivent grâce à une économie de subsistance et changer des modes d'habiter qui permettent une activité autour du logement pourrait amener ces habitants dans une situation bien plus précaire.

L'autoconstruction souvent spontanée s'affirme ici comme une nécessité inscrite dans une démarche immédiate, familiale et communautaire. Actuellement utilisée par les habitants des quartiers spontanés à Saint-Laurent du Maroni, l'autoconstruction est à la fois le symbole de pratiques sociales, économiques, et le symptôme de profondes crises urbaines. Institutionnalisée et encadrée par les pouvoirs locaux, elle pourrait devenir un remède salvateur qui façonne peu à peu le paysage de l'Ouest guyanais. L'autoconstruction, qui consiste à « bâtir soi-même », peut-elle être envisagée comme un outil d'aménagement viable ? Le spontané peut-il entrer dans le domaine de l'urbanisme ?

Au premier abord, l'urbanisme et le spontané paraissent strictement opposés. Le premier définit les règles d'occupation des sols de la ville, quand le second s'affranchit des législations urbaines. Vue sous cet angle, la ville spontanée échappe au domaine de l'urbanisme. Elle s'expose alors à des problèmes de raccordement aux réseaux, de salubrité ou de risques climatiques : inondations, glissement de terrain, etc. Pourtant, le droit français octroie des droits aux occupants de terrains, même dans l'illégalité, tels que l'accès à l'eau et au ramassage des déchets (Code de l'environnement), à la scolarisation des enfants (Convention internationale des droits de l'enfant), à la domiciliation et au respect de la vie privée et familiale et du domicile (Convention des droits de l'Homme).

Si ces droits sont en réalité peu respectés, ils permettent tout de même d'affirmer que le spontané entre dans le champ de l'urbanisme. Alors quel est le rôle des pouvoirs publics dans la gestion de la ville ? L'autoconstruction est-elle le signe d'un désengagement de l'État ou au contraire le remède à envisager par les pouvoirs publics pour renouveler le tissu urbain grâce à l'initiative habitante ?



La gestion urbaine peut être partagée entre acteurs publics et privés si les démarches autoconstructives sont reconnues et encadrées. La logique de l'État doit être en lien avec la logique individuelle.

L'État peut contrôler l'autoconstruction par deux moyens : l'instauration de normes constructives, et la création d'opérations d'aménagement urbain qui reposent en partie sur l'implication des habitants. « *L'autoconstruction sort de la sphère exclusivement privée et devient alors un outil de gestion urbaine* »¹.

Pour cela, des crédits sont alloués aux habitants qui souhaitent effectuer des travaux dans leur maison. Deux situations sont à distinguer : l'informel déjà présent qu'il convient d'intégrer à la ville et celui à venir qu'il convient d'anticiper.

Un des moyens pour permettre des constructions légales pourrait être un dispositif similaire à celui des *Community Land Trust*, autrement appelées coopératives d'habitation. Ce modèle dissocie la propriété du bâti de celle du sol. Autrement dit, il s'agit d'acheter un logement tout en étant locataire du terrain. Dans les années 1980, les États-Unis ont permis aux classes les plus modestes d'accéder à la propriété grâce à ce système qui tend aujourd'hui à se développer largement. Par ailleurs, ce procédé est utilisé pour faire reculer les favelas sud-américaines.

Cette méthode en pleine expansion en Europe, au Canada, en Amérique Latine, en Afrique pourrait être envisagée en Guyane. Elle se traduit par un dialogue entre l'État et les habitants *via* une coopérative ou par l'intermédiaire d'un représentant. Le recours au système de la coopérative rend « *les institutions financières plus enclines à concéder des prêts, que ce soit au bénéfice de la coopérative ou des usagers en vue de financer des rénovations* »².

Yona Friedman pense que l'autoconstruction amène à transformer le métier d'architecte. *L'architecte aux pieds nus* qu'il décrit connaît les moyens de communication avec l'homme de la rue, son organisation sociale, les techniques

1 PINCENT Guillemette, « L'autoconstruction dans les quartiers précoloniaux de Tachkent et Boukhara : une dynamique urbaine à canaliser ? », *Cahiers d'Asie centrale* [En ligne], consulté le 14 décembre 2016. URL : www.asiecentrale.revues.org

2 BERNARD Nicolas, DE PAUW Geert, GÉRONNEZ Loïc, « "Coopératives de logement et *Community Land Trusts*" », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n° 2073, 2010, pp. 5-52.



de construction, de jardinage et les recettes locales pour les problèmes liés par exemple à l'eau. Suivant cette approche, l'architecte pourrait agir en tant que conseiller.

La généralisation d'une autoconstruction encadrée par l'État semble utopique dans le contexte actuel. Elle demanderait des moyens considérables et une volonté constante de la part des pouvoirs locaux et des habitants pour permettre le dialogue. Pourtant, ce système pourrait être le moyen de faire face à l'urgence de certaines situations particulières comme l'explosion démographique à Saint-Laurent.

Principes pour une autoconstruction soutenue par l'État :

- Un savoir-faire constructif connu des habitants, avec une diffusion des techniques traditionnelles de construction adaptées aux demandes de modernité et de confort ;
- Une réglementation précise concernant la protection du patrimoine forestier, que les habitants doivent respecter lorsqu'ils entreprennent des travaux d'entretien, d'agrandissement et de construction ;
- Un soutien financier de la part de l'État et/ou d'un tiers, destiné à pallier le manque de financements des habitants ;
- Des coopératives d'habitation mises en place sur le bassin de vie du Bas-Maroni, où le rôle de chaque acteur est défini ;
- Un soutien technique de la part de l'État (réseaux, contrôle) ou d'un tiers pour la gestion des réseaux d'eau, de gaz ou d'électricité.

2 Les modèles en question



L'enjeu démographique

Depuis quelques années, la Guyane est soumise à une évolution démographique sans précédent qui résulte de phénomènes concomitants : l'histoire complexe du peuplement de la Guyane composée de différentes vagues migratoires et l'augmentation naturelle de la population.

En effet, la jeunesse de la population a un impact non négligeable sur l'accroissement démographique, puisque selon les chiffres de l'Insee 69 % des habitants de Saint-Laurent avaient moins de 25 ans en 2007.

« Selon le scénario le plus probable, la ville de Saint-Laurent du Maroni verra sa population atteindre 135 000 habitants en 2030. Les besoins seront colossaux, autant en matière de logements (26 500 nouveaux logements, dont les deux tiers en logements sociaux) et d'éducation (185 nouvelles classes d'ici 2030), que de création d'emplois (20 000 nouvelles entreprises à créer d'ici 2030, dont 90 % en auto-emploi) »¹.

Aujourd'hui, l'enjeu principal est d'engager la transition urbaine dans ce contexte particulier de très faible densité qui tend à l'étalement, et où le développement rapide de la ville se traduit par la création de quartiers spontanés parfois insalubres à cause du manque de moyens.

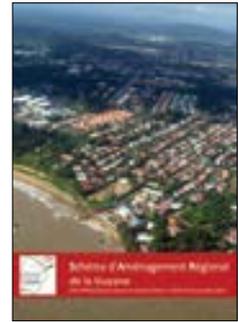
1 « Professionnels du développement solidaire, Prospective urbaine à 2030 à Saint-Laurent du Maroni » [En ligne], 2014, consulté le 12 octobre 2016. URL : www.Gret.org



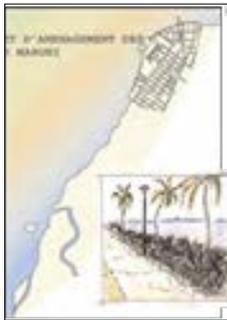
2012
Plan Local d'urbanisme
Ville de Saint-Laurent
du Maroni



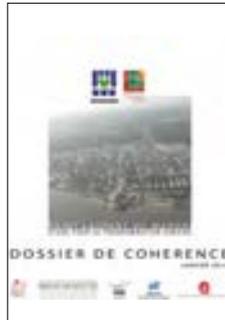
2012
Étude du Gret
DEAL Guyane



2014
Sar
Collectivité territoriale
de la Guyane



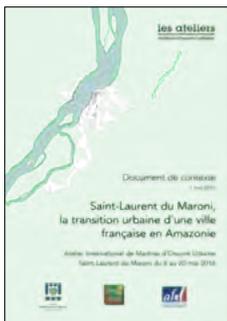
2014
Plan guide des rives du
Maroni
BICFL



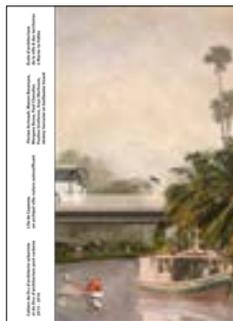
2014
Étude pour la
programmation urbaine
QUADRA



2015
Maripasoula
Dac
DSA/DPEA - ENSA MLV



2016
Les ateliers de Cergy
Ville de Saint-Laurent du maroni-
Epag-AFC



2016
Cayenne
Dac
DSA/DPEA - ENSA MLV



2016
OIN
Ministère de
l'environnement

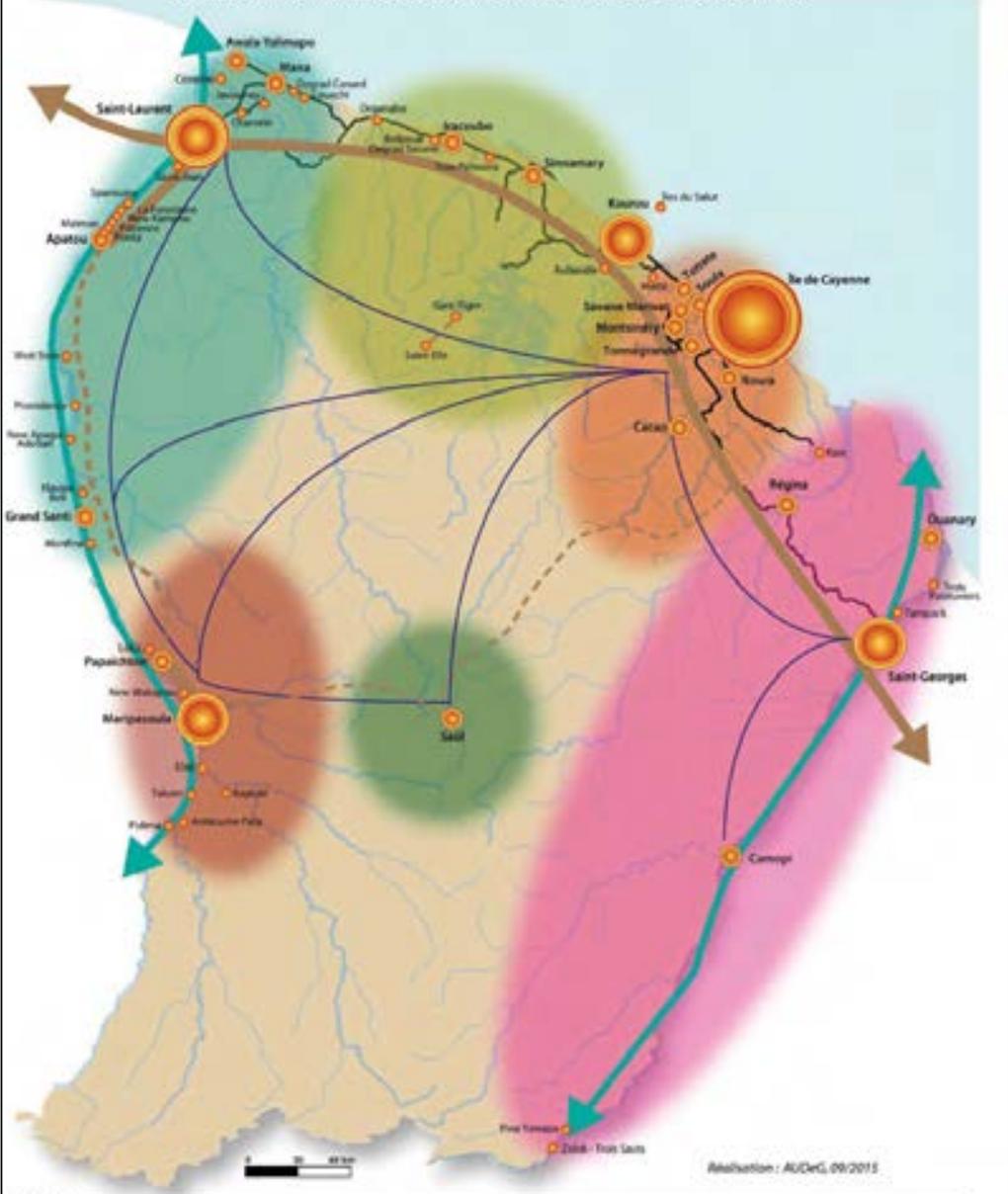
Les acteurs s'activent

Face à cette épineuse question démographique, les institutions d'État et locales ont mené de nombreuses études prospectives à plus ou moins long terme ces dernières années. Chaque institution y développe son propre point de vue. Toutefois, deux visions principales plutôt antinomiques se dégagent de ces travaux.

La première est une vision classique de planification française défendue notamment par le Sar et dont l'outil de mise en place est l'OIN. La seconde est relayée par les acteurs politiques locaux et illustrée par l'étude emblématique des Ateliers de Cergy.

Au final, ces deux visions du territoire posent fondamentalement la question de la densité et du modèle économique qu'elle suppose.

Organisation territoriale de la Guyane en 2030 autour de pôles structurants



LEGENDE

Liaisons structurantes

- Liaisons fluviales
- Liaisons routières
- Liaisons aériennes

Pôles de l'armature urbaine régionale

- Territoire
- Pôle capitale
- Pôle carrefour
- Pôle ressource
- Pôle relais
- Pôle de proximité

Schéma d'aménagement régional, 2014

Schéma d'aménagement régional

Afin de contenir l'étalement urbain, le Sar vise à « *structurer le développement humain, urbain, économique autour de polarités* » de grandes villes radioconcentriques reliées par des infrastructures. Ce choix cherche à éviter le scénario « *qui est celui d'un développement linéaire continu le long du littoral, de l'Oyapock et du Maroni* » ; afin d'assurer la protection des milieux naturels, des paysages et de la biodiversité de Guyane.

Dans la continuité du Sar est élaboré le plan programme qui résume les grands enjeux d'aménagement de la ville de Saint-Laurent du Maroni avec des densités à l'hectare comprises entre 35 et 50 logements.

L'outil opérationnel de sa mise en œuvre est l'OIN qui délimite des périmètres urbanisables.

Opération d'intérêt national (OIN)

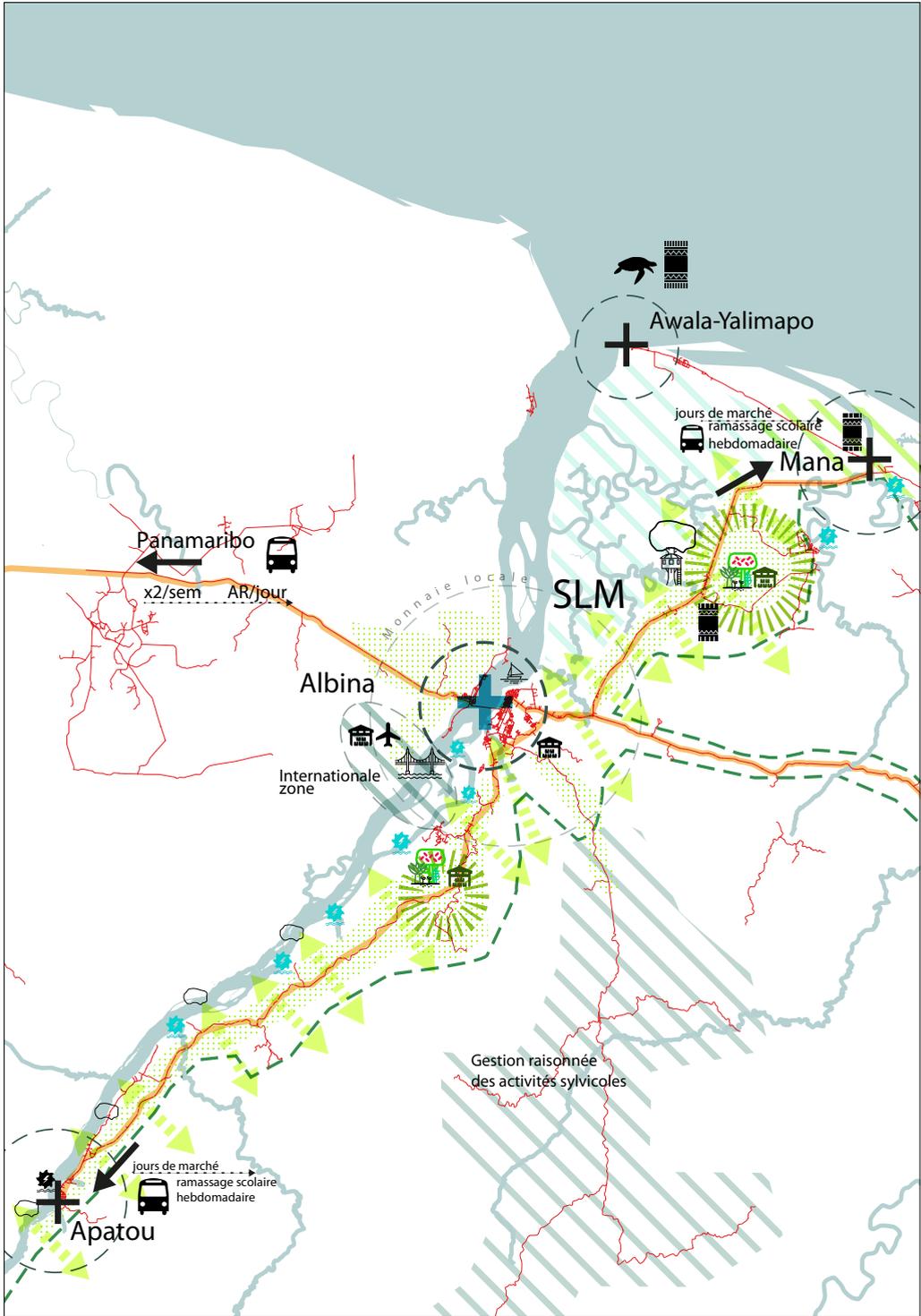
La Guyane française est sujette à une Opération d'intérêt national (OIN). Validée en décembre dernier, elle est l'opération la plus importante initiée à ce jour en France. Elle comprend plusieurs sites de grande envergure sur le littoral de Cayenne et à Saint-Laurent.

Dans l'Ouest guyanais, les périmètres concernés par l'opération représentent près de 2 100 hectares répartis dans les villes de Saint-Laurent, de Mana, de Charvein et de Javouhey avec 45 % réservés à l'habitat, 33 % au développement économique et 22 % aux équipements et infrastructures. Le projet s'inscrit dans une perspective à 30 ans qui intègre le déplacement de l'aérodrome et la création d'une voie de contournement. À plus long terme, elle envisage la création d'un aéroport international, le déplacement du port de l'Ouest et la création d'un pont vers le Suriname. L'OIN impacte les fonctions de l'Épag puisqu'en concentrant ses efforts sur ce projet, ce dernier mettrait en place une mission foncière assurée par un établissement public foncier créé à cet effet.

L'OIN comporte des risques et des opportunités. Elle substitue l'État aux institutions locales dans les prises de décisions comme la validation des permis de construire. Mais elle tend à s'inscrire dans une logique d'urbanisme de périmètre et de zonage qui ignore les particularités géographiques et les habitudes de vie.

Par ailleurs, le projet semble miser sur un changement drastique de modèle économique qui s'ancrerait dans une stratégie de planification métropolitaine et s'appuierait sur trois leviers économiques : le tourisme, le déploiement d'une industrie agroalimentaire et l'exploitation des minerais. Or, l'OIN n'évoque ni son impact sur les milieux naturels guyanais ni sur l'économie existante.

Cependant, elle est l'occasion d'engager un projet à grande échelle et de réunir tous les acteurs du territoire autour d'une même table. De plus, elle signifie un investissement important pour le développement du territoire avec une enveloppe de l'ordre de 390 à 400 millions d'euros.



Carte du Maroni Lab, Ateliers de Cergy, 2015

Les Ateliers de Cergy

En 2015, la mairie de Saint-Laurent du Maroni, l'Épag et l'AFD s'associent pour mener avec les Ateliers de Cergy, un exercice de prospective territoriale afin d'imaginer la ville de Saint-Laurent à l'horizon 2016. « *Peut-on envisager un scénario d'une transition démographique où la population ne serait pas concentrée en un seul pôle urbain ?* » est la question soulevée par les ateliers dont le postulat est de prendre en compte l'ensemble du bassin de vie du Bas-Maroni.

Trois équipes pluridisciplinaires ont travaillé deux semaines afin d'offrir trois visions complémentaires :

- *Maroni Lab* développe un projet à l'échelle du bassin de vie du Bas-Maroni, et propose des échanges internationaux avec le Suriname ;
- *In Between* interroge les modes de gouvernance locale ;
- *Maawina Foto* structure la ville et les mobilités grâce à des corridors écologiques.



Les vertus de la faible densité

L'établissement humain dans le bassin de vie du Bas-Maroni se traduit spatialement par un conglomérat d'îlots communautaires. Ces populations ont des manières d'habiter très distinctes mais elles partagent ce mode de vie encore rural qui permet leur subsistance alimentaire et qui abrite une grande part de leur économie et de leur culture.

Sous le grand couvert végétal se cache l'essentiel des nouveaux établissements humains. La forêt à la topographie capricieuse semble être le nouvel eldorado où l'ensemble pavillonnaire bâti par l'État français et la multitude de baraques en bois cohabitent maladroitement. La densité bâtie est faible, alternant entre 5 à 15 logements à l'hectare pour les habitats spontanés contre 20 à 25 logements à l'hectare pour les ensembles pavillonnaires de type métropolitain. La densité de population quant à elle alterne d'un quartier à l'autre tant la dynamique démographique change en fonction des communautés.

Une bataille pour le sol est engagée et, dans ce désordre apparent, l'exploitation de la terre est optimisée. Potagers, poulaillers, plantations d'arbres fruitiers, ouvertures de parcelles agricoles, cultures de manioc et de Dachine se conjuguent avec les garages à ciel ouvert disposés ça et là, et les stocks improvisés de matériaux de construction : du sable pour le béton, des parpaings et des portiques de fenêtre venus du Suriname disposés au fond des jardins.

L'économie et la vie sociale se font partout et le concept de propriété privée ne semble pas avoir vu le jour autant que l'économie imposable. Tout se fait de la main à la main, et s'échange en bushinengué aluku, en créole ou en dialecte amérindien. Derrière les chiffres alarmants du chômage, la région jouit d'une réelle activité.

À l'ouverture de chaque nouvelle route ou piste de terre, de nouveaux arrivants bordent la voie pour s'y établir et construisent en quelques jours des villages de tôles et de bois s'enfonçant dans la forêt jusqu'à plusieurs kilomètres. Le long des pistes boisées, une grande partie du territoire échappe à la maîtrise urbaine.



Population du bassin du Bas-Maroni
60 000 habitants



Population de Saint-Laurent
45 000 habitants



Surface urbanisée
873 hectares



Taille des ménages
4.5 personnes/ménage



Densité moyenne
11 logements/hectare



Densité maximum
40 logements/hectare



Densité minimum
5 à 10 logements/hectare

Cet établissement humain et cette fabrication du territoire tranchent radicalement avec les nouvelles Zac construites pour juguler l'extension urbaine incontrôlable. Ici, les logements sont de grands bâtiments collectifs de trois étages construits en voile béton porteur par les grandes entreprises de BTP, apportant au mur un superflu de capacité calorifique dûment compensé par des systèmes de climatisation modernes. Dans certaines Zac, la densité des quartiers atteint 35 à 50 logements à l'hectare. Malgré cette apparente densité de chiffres, le sol, lui, reste inexploité. Pas de production alimentaire ni de matériel stocké ; les grandes pelouses et les parkings parfaitement composés semblent conjuguer encore les verbes pauvres de la théorie de l'urbanisme moderne professée il y a un siècle maintenant.

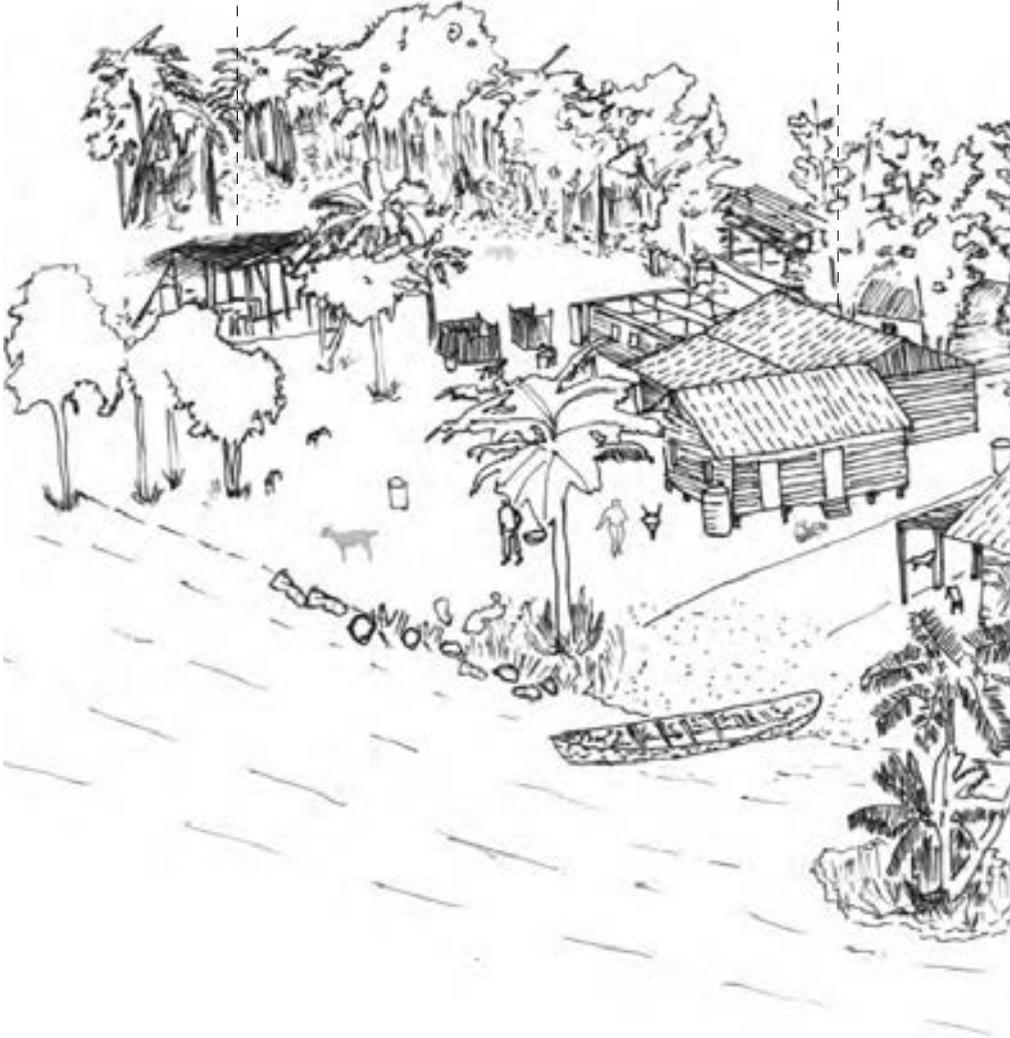
Habiter, travailler, circuler, se cultiver font raisonner dans cette lointaine région du monde le cataclysmique échec du modèle d'urbanisme occidental. La mixité sociale de la république coupe plus qu'elle ne rassemble. Les êtres humains sont affaiblis et isolés de leur communauté et de leur système social. Les cambriolages sont foisons dans ces nouveaux ensembles urbains et la jeunesse, condamnée à l'inactivité et sans structure de contrôle social, semble livrée à elle-même et aux petits larcins de la rue. Longtemps espérés par les mal-logés et vite abandonnés tant ils sont inadéquats aux modes de subsistance de la région, ces logements sont souvent sous-loués pour les nouveaux arrivants.

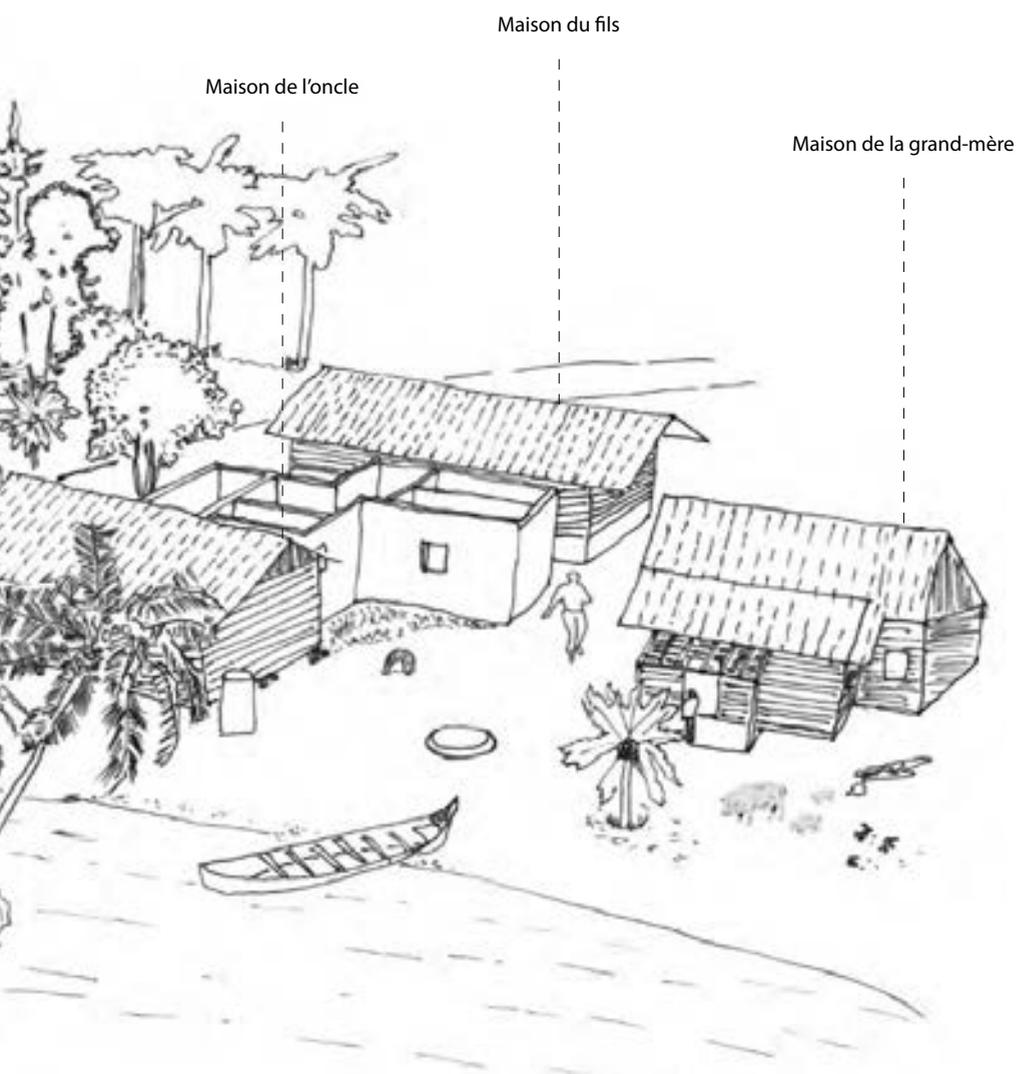
Pourtant, il est à noter que l'État français qui a si souvent tenté de peupler et d'exploiter cette terre tropicale ingrate est en passe de voir se constituer la société de Guyane sur les berges du Maroni. Quel que soit le niveau de vie, l'entente entre cette multitude de communautés se passe, pour le moment, sans heurts.

La faible densité permet le regroupement autour de la cellule familiale ...

Carbet commun

Maison du chef de famille

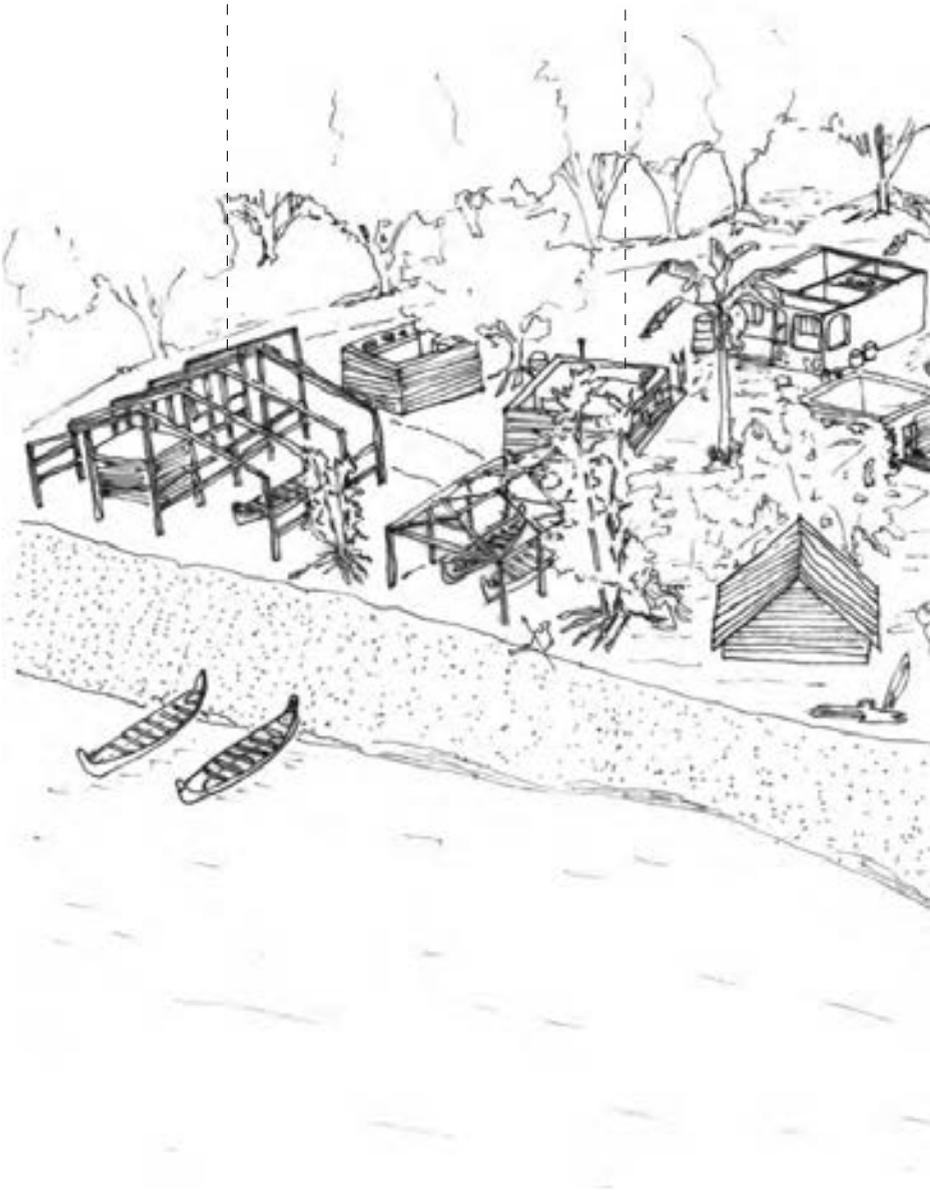




... et le développement d'une économie locale

Fabrique de pirogues

Élevage



Préparation du couac

Agriculture vivrière



B

Vers un développement endogène La nécessité d'un projet de territoire

- 1 **Un territoire sous perfusion ?**
Page 89
- 2 **L'opportunité d'un projet de territoire**
Page 97
- 3 **Face à la concurrence du Suriname :
une monnaie locale**
Page 117



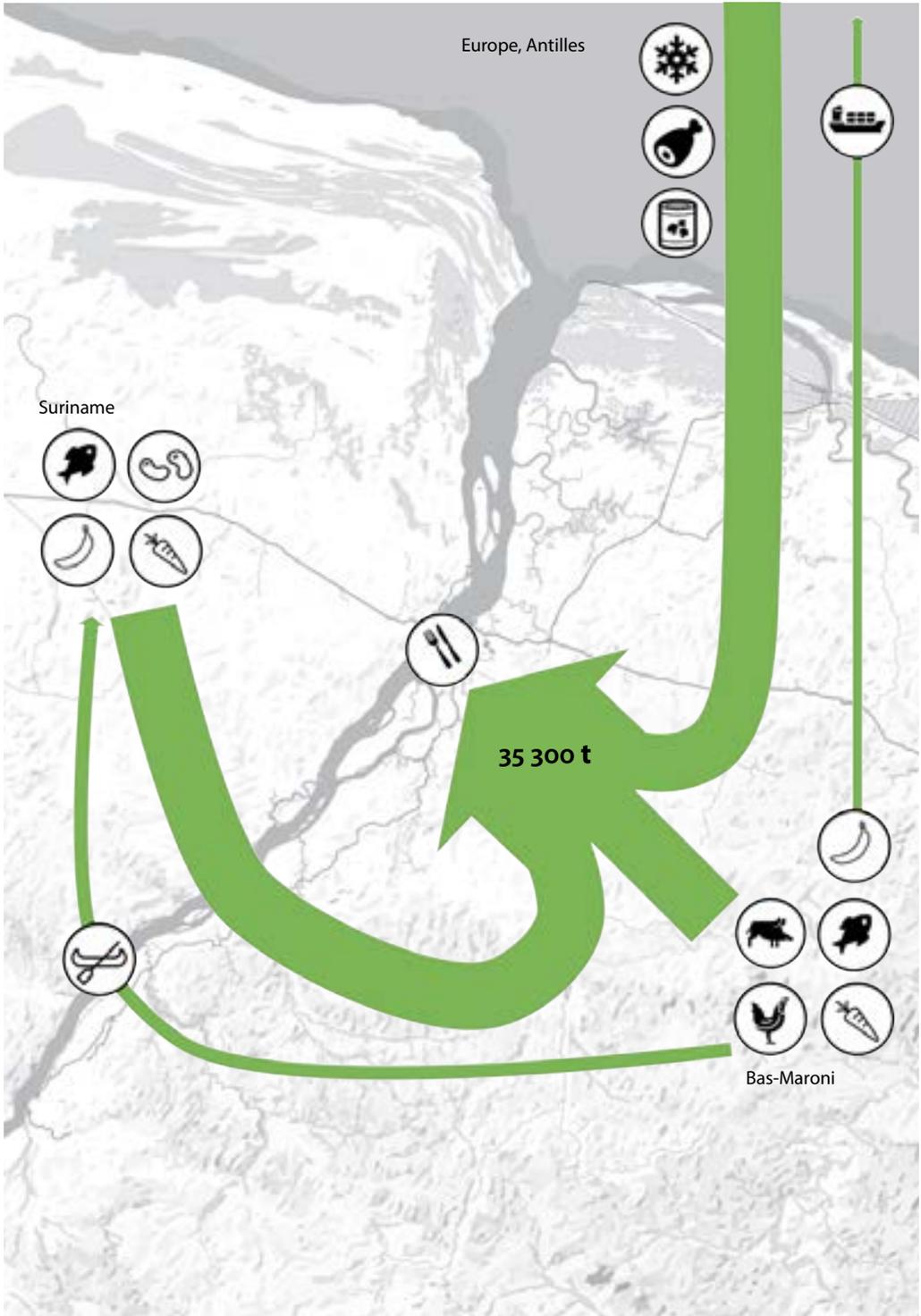
La nécessité d'un projet de territoire

L'augmentation de la population du Bas-Maroni semble inéluctable. Et c'est à travers ce prisme unique que s'orientent les études prospectives menées jusqu'alors par les différentes institutions. Cependant, s'ajoute à ce choc démographique, un défi énergétique, alimentaire et matériel. En effet, l'Ouest guyanais souffre d'une situation de perfusion à l'égard de la métropole et de son voisin surinamais. Implicitement, la démarche menée ici engage donc la réflexion sur le territoire et sur sa capacité à soutenir le développement de Saint-Laurent du Maroni.

De la même façon, le territoire et ses limites renvoient à des préoccupations d'ordre mondial qui secouent aujourd'hui une grande partie des populations de notre planète et qui dessinent les enjeux du *xxi^e* siècle. Prenant appui sur les recherches de Denis Meadows dans *The Limits to Growth* (1972), ce travail permet de pondérer et reconsidérer l'idée d'un développement classique à l'occidentale déployé pendant ses cinquante dernières années sur les régions du monde en fort développement. Dépourvues de vision à long terme, ces politiques mènent à l'impasse.

Dans le cadre de l'étude, est développé un scénario de consommation en ressources à l'horizon 2030. L'objectif de ce travail est de tendre vers une autonomie du Bas-Maroni en prenant comme base le relatif maintien des modes de vie locaux et donc une consommation individuelle située autour de 3 000 watts. Cette prise de position s'appuie donc sur la sobriété des modes de vie locaux et leurs liens avec ce territoire si particulier sans pour autant exclure une hausse potentielle des niveaux de vie. La recherche d'un modèle endogène à 3 000 watts n'exclue donc pas le progrès, mais fait le pari d'une gestion rationnelle des productions et consommations afin d'atteindre l'objectif d'autonomie. Cette hypothèse engage une distribution territoriale des productions de Mana à Apatou et envisage la mise en place d'un projet répartissant équitablement les bénéfices des activités de production sur l'ensemble du Bas-Maroni. Cette échelle permet d'engager une réflexion sur l'échange de ces biens en devises et de proposer une monnaie complémentaire pour impulser l'économie informelle qui peine à émerger. Cette dernière proposition induit une réponse possible pour cadrer les échanges transfrontaliers.

1 **Un territoire sous perfusion ?**



35% des produits alimentaires sont importés du Suriname

Les besoins alimentaires sur le bassin du Bas-Maroni se répartissent entre les produits maraîchers, la viande, le poisson et les produits transformés. Actuellement, la quasi-totalité des denrées est achetée sur le marché et produite dans un rayon de cinquante kilomètres autour de Saint-Laurent.

Du côté guyanais, la production agricole professionnelle est détenue par les Hmongs et complétée par une agriculture vivrière, la chasse et l'élevage.

Au Suriname, une production industrielle permet de couvrir 35 % des besoins alimentaires du Bas-Maroni.

L'ensemble des produits transformés sont importés d'Europe et des Antilles. Compte tenu du coût des transports, ces produits sont onéreux et donc uniquement accessibles aux classes sociales supérieures.



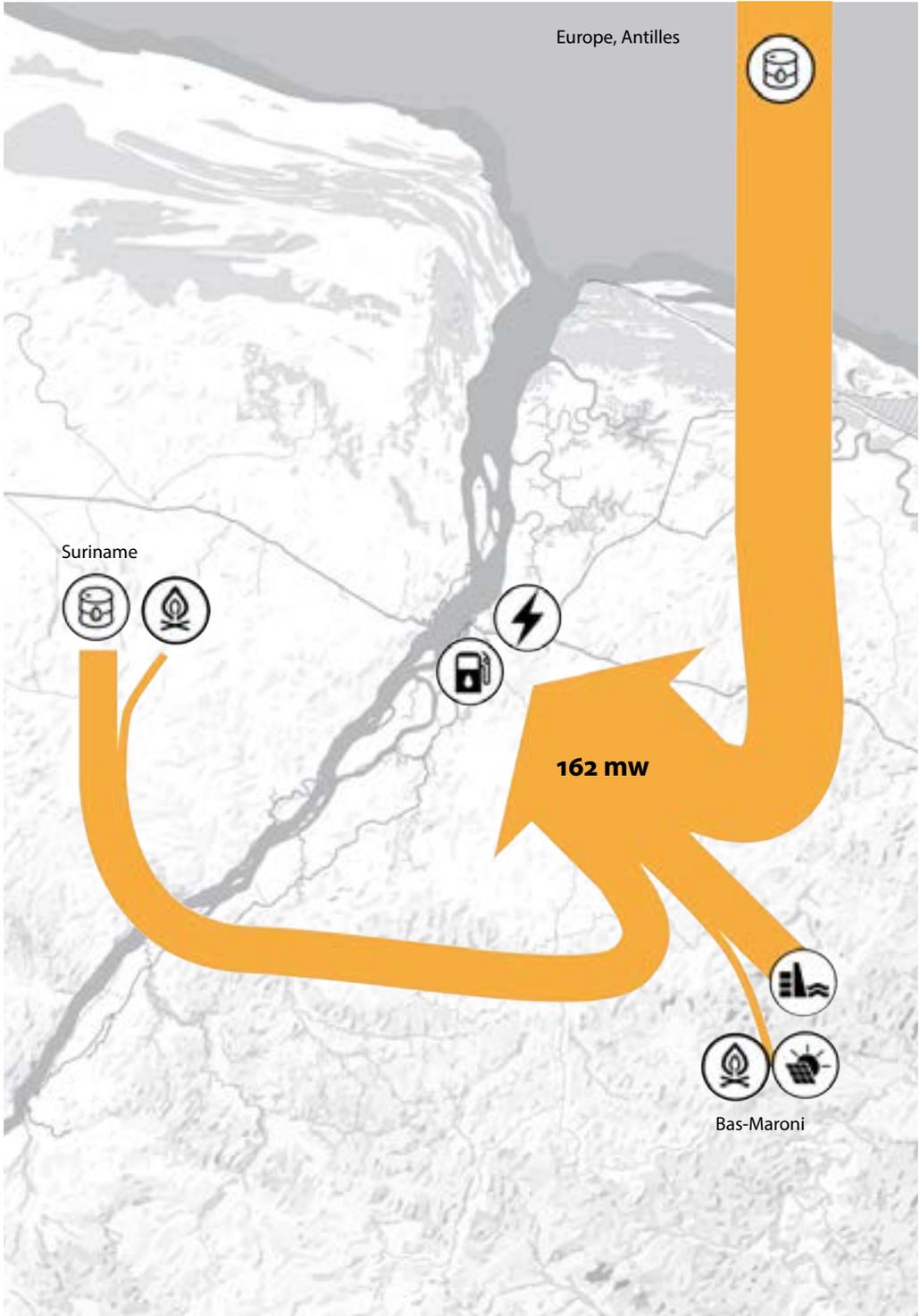
57% des biens de consommation sont importés de la métropole

Les différents biens de consommation et de construction sont pour l'essentiel importés d'Europe et des Antilles à hauteur de 57 %. Une très faible partie vient de Guyane, à savoir le sable, le ciment et certains bois locaux.

Du côté des constructions publiques, mis à part les bois certifiés et transformés sur place l'ensemble des matériaux sont issus du marché européen. Il en est de même pour la construction des grandes infrastructures.

Dans la construction privée, les matériaux surinamais sont privilégiés pour leurs tarifs attractifs. Il en est de même pour les biens de consommation, l'ensemble représente 36 % des besoins.

Ces échanges transfrontaliers sont aujourd'hui indispensables à la population du Maroni, même s'ils empêchent le développement d'une production en Guyane française.



Dépendance aux énergies fossiles à hauteur de 70%

La région est sous forte dépendance aux hydrocarbures pour couvrir ses besoins en énergie primaire.

Cependant, 60 % de l'électricité est produite grâce à l'énergie hydraulique. Elle est assurée principalement par le barrage de Petit-Saut et plus localement par des centrales au fil de l'eau. Malgré un rendement solaire optimal dans la région, seuls 4 % de la production électrique provient des énergies renouvelables.

Ce manque de diversité d'approvisionnement en énergie couplé à l'accroissement de la demande engendre des coupures de courant fréquentes et rend le territoire dépendant des importations d'hydrocarbures en provenance d'Europe et des Caraïbes. À cela, s'ajoute une partie non quantifiable venant du Suriname.

2 L'opportunité d'un projet de territoire



7 000 watts
Européen



3 900 watts
Vénézuélien



2 600 watts
Surinamais



2 500 watts
saint-laurentais



2 000 watts
Brésilien



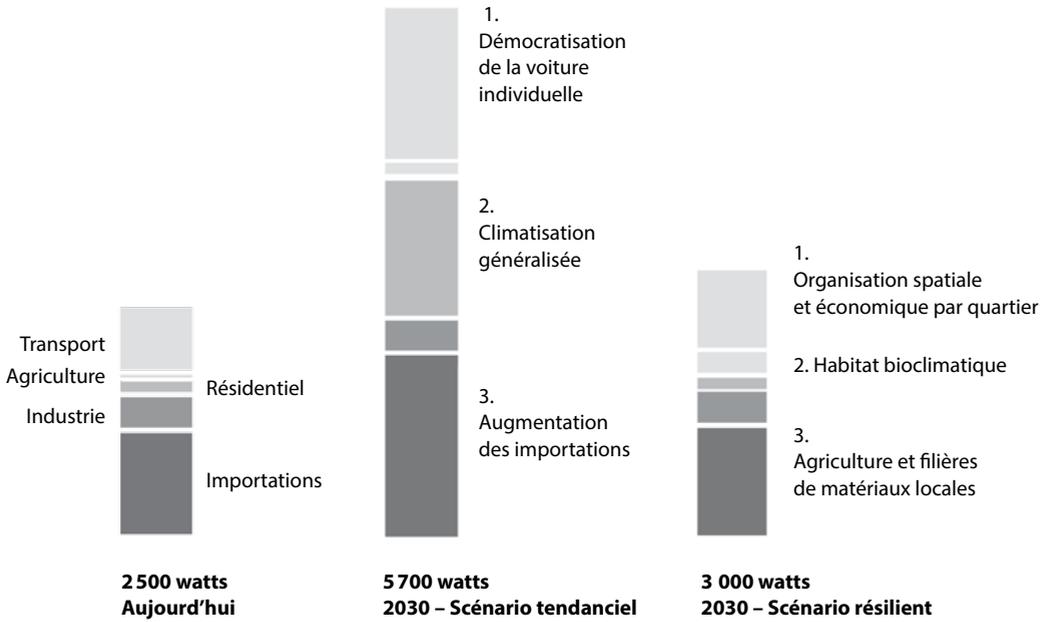
1 000 watts
Guyanien

Consommation moyenne en énergie primaire par personne

Un Européen consomme trois fois plus qu'un saint-laurentais

Les habitants du Bas-Maroni sont tributaires de ressources essentiellement importées. Aujourd'hui, un saint-laurentais consomme trois fois moins qu'un Européen. Mais le changement des modes de vie démultiplierait la dépense énergétique, déjà grandissante en raison de l'augmentation de la population. La consommation totale du Bas-Maroni serait alors multipliée par sept et contraindrait la population à un recours massif aux hydrocarbures.

Afin d'identifier les leviers à actionner pour limiter l'augmentation des consommations, la présente étude analyse les postes de dépenses du territoire du Bas-Maroni. Cette démarche de prospection s'appuie sur les travaux du physicien britannique David J.C. MacKay, auteur de *Sustainable Energy – Without the Hot Air* (2008) et propose une combinaison énergétique où la production serait 100 % renouvelable et locale.



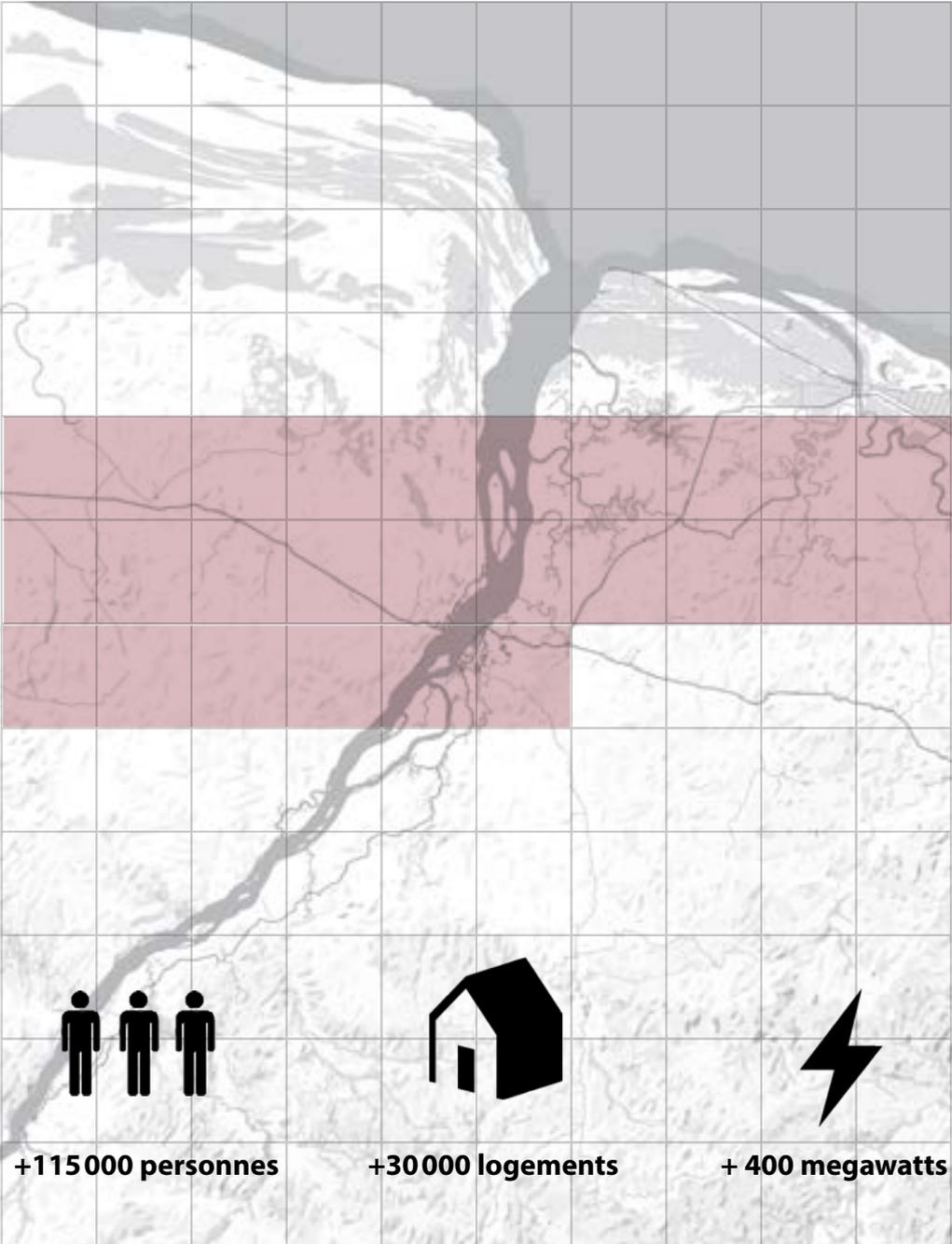
Pour une personne

Faire émerger un nouveau mode de vie

La consommation actuelle d'un saint-laurentais se situe autour de 2 500 watts en puissance instantanée. Elle s'organise selon quatre grands postes de dépenses : le transport, le travail et l'agriculture, le résidentiel et les importations. Si un saint-laurentais suit le modèle de développement à l'occidentale, alors la consommation individuelle se situerait autour de 5 700 watts en puissance instantanée. Cette augmentation serait principalement liée à la démocratisation de la voiture individuelle, la généralisation de la climatisation et le recours massif aux importations.

En prenant appui sur les modes de vie existants à Saint-Laurent du Maroni nous pensons qu'une autre modernité est possible. Cette évolution, vertueuse et équitable se développe à partir des ressources du territoire amazonien et garanti un confort de vie désirable.

Ce nouveau modèle s'appuie sur trois leviers : le renforcement des emplois et des services dans les quartiers, la construction d'habitats bioclimatiques, et le développement de l'agriculture et des filières de matériaux sur le Bas-Maroni.



5 000 hectares

La part du territoire à mobiliser pour être résilient

L'analyse énergétique prend en compte deux facteurs essentiels.

D'une part, elle intègre l'évolution démographique (augmentation de 115 000 habitants dans les quinze prochaines années), les besoins annuels en ressources qui y sont liés, mais également ceux nécessaires à la réalisation des nouveaux logements (environ 30 000 selon le plan programme de Saint-Laurent).

D'autre part, elle mesure l'évolution des niveaux de vie en misant sur un accroissement raisonnable des consommations. Les besoins estimés sont de l'ordre de 400 mégawatts supplémentaires à l'horizon 2030 à raison de 3 000 watts en puissance instantanée par personne.

Pour nourrir, loger et fournir en énergie la population du Bas-Maroni avec les ressources présentes sur ce territoire, il faudra mobiliser 150 000 hectares.

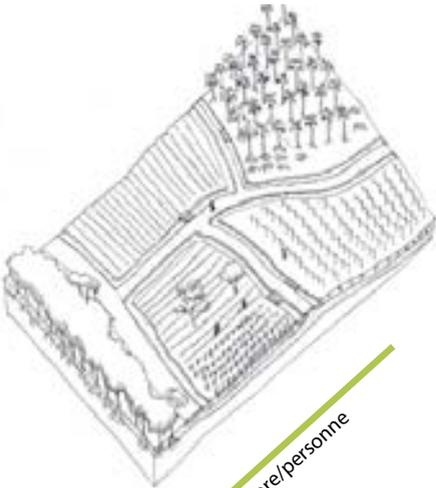
Les dispositifs choisis pour faire face à ces besoins sont détaillés pour chacun des enjeux : agriculture, construction et énergie.



5000 hectares

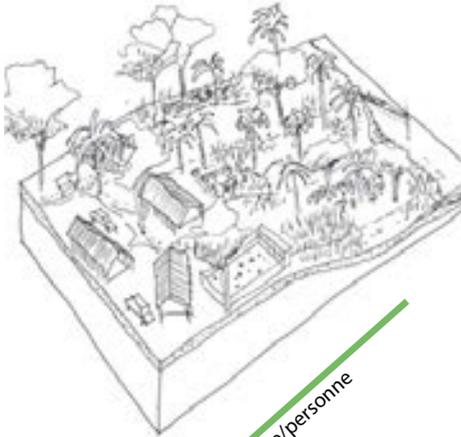
Pour une production alimentaire locale

Agriculture vivrière 20 %

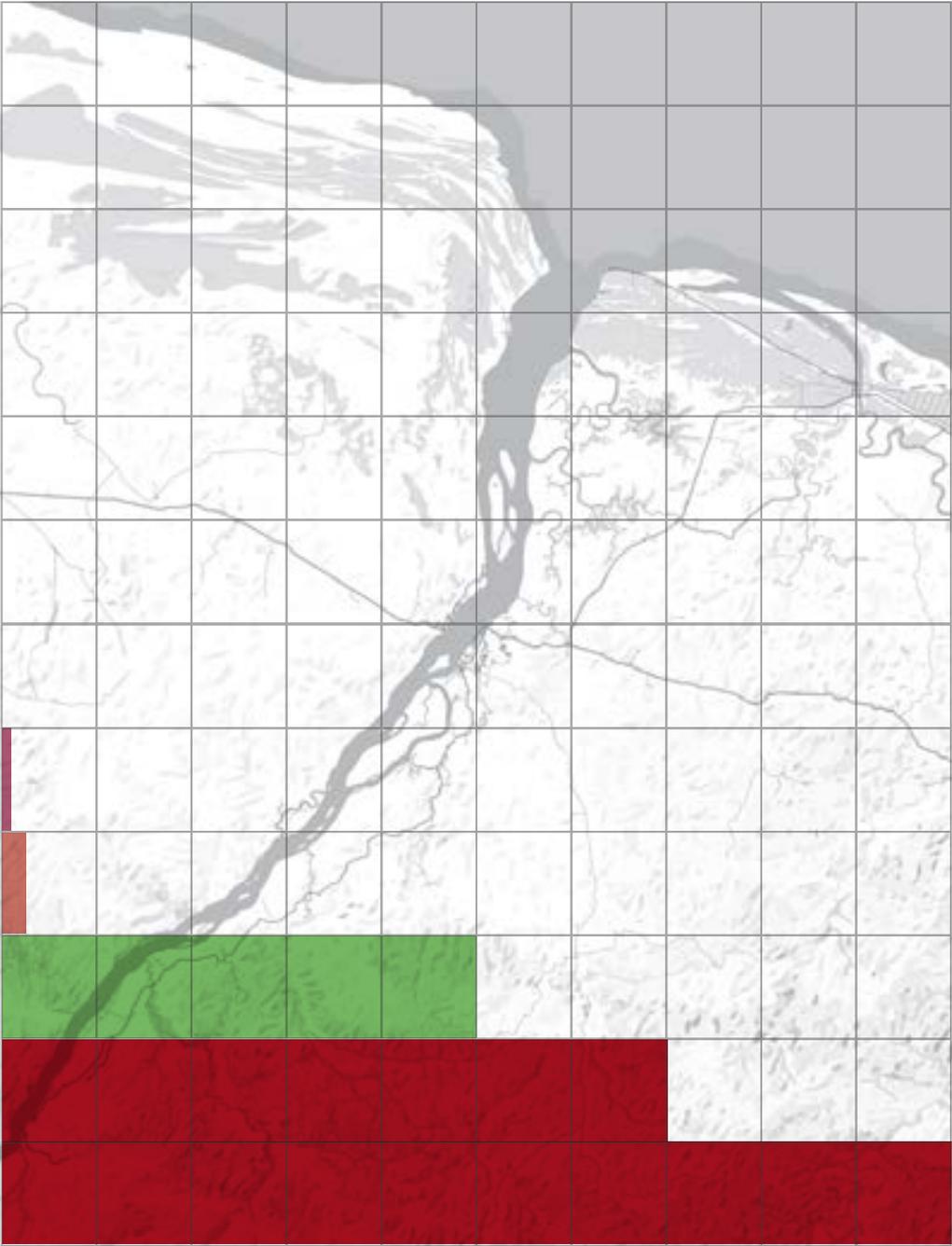


0,16 hectare/personne

Agroforesterie 80 %



0,1 hectare/personne



5000 hectares

Pour le développement de filières de construction locales

Bois de second œuvre 40%

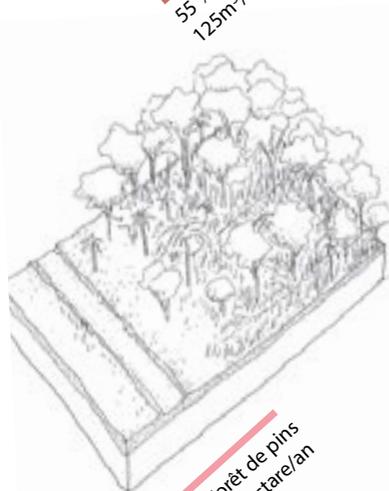


Utilisation du bois non valorisé par l'exploitation de la forêt permanente
5 m³/hectare/an

Bois d'œuvre 20 %

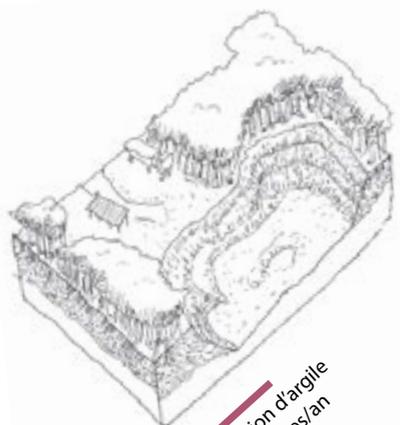


55 % Ouverture de zones urbaines
125m³/hectare/an

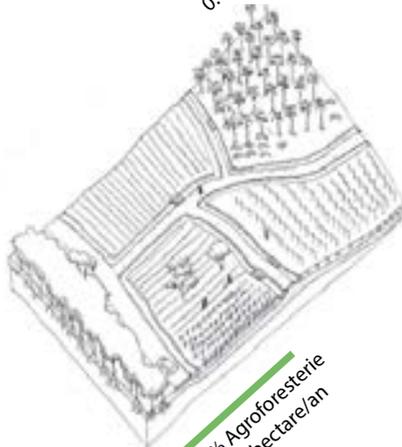


25 % Forêt de pins
0.4 m³/hectare/an

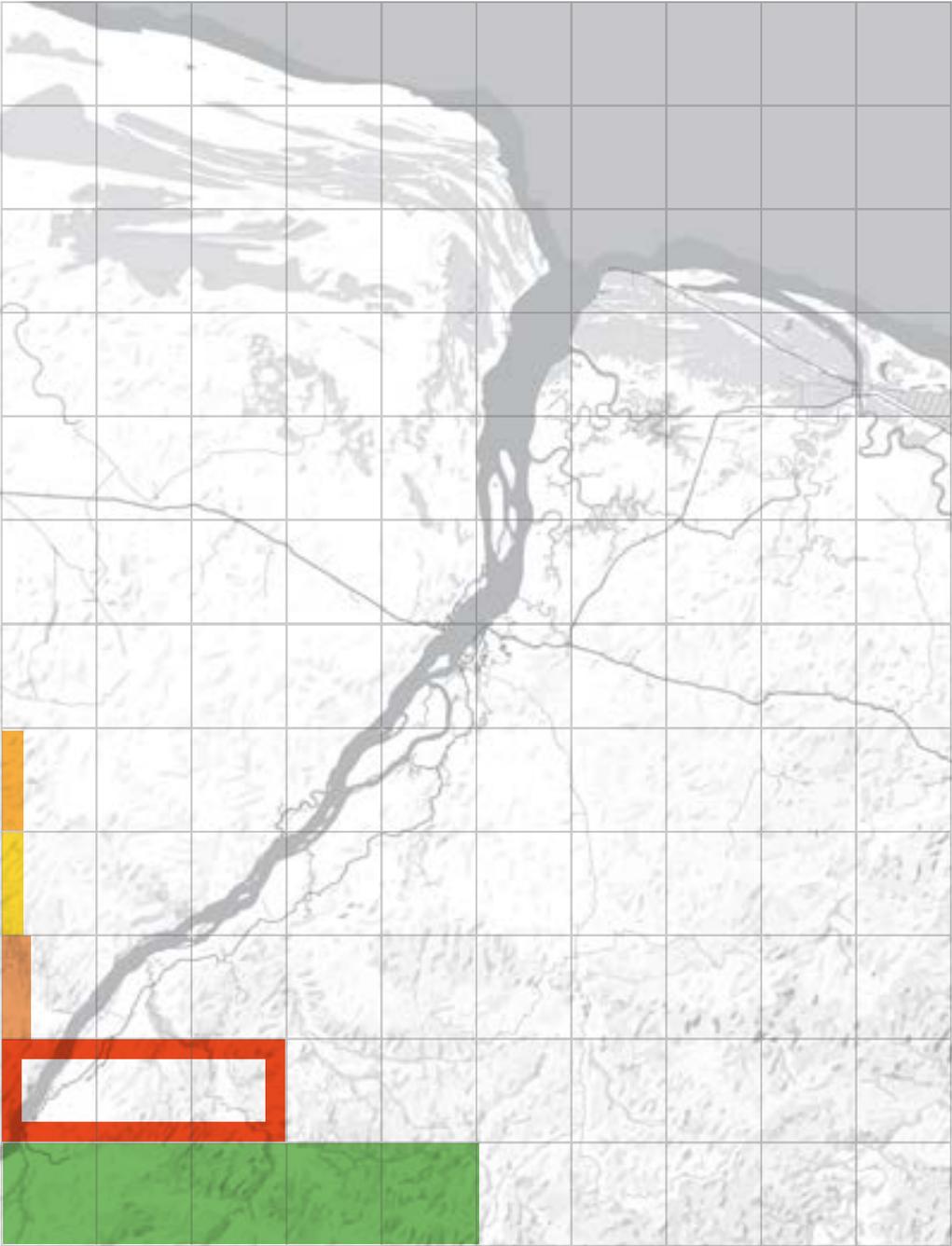
Argile 40%



Extraction d'argile
8000 tonnes/an



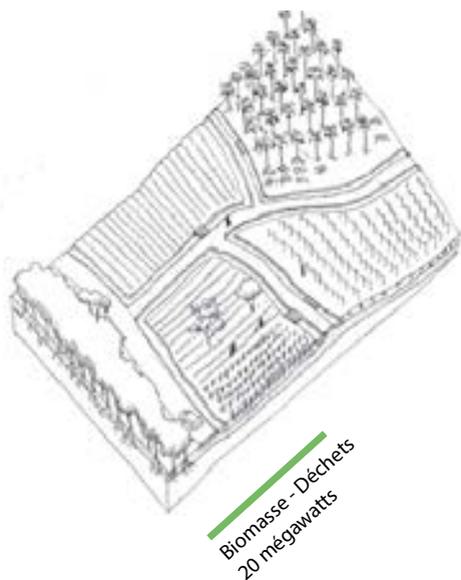
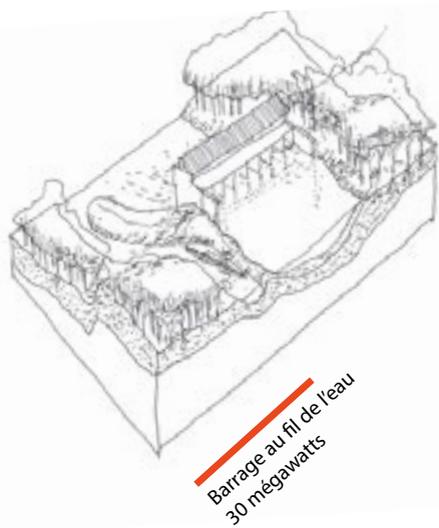
20 % Agroforesterie
0.1m³/hectare/an



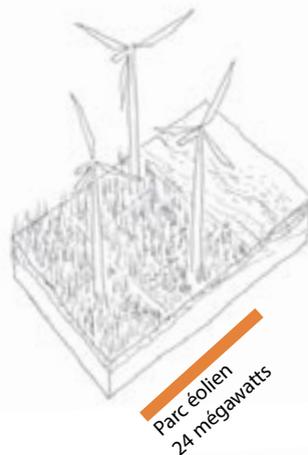
5000 hectares

Pour une production d'énergies renouvelables

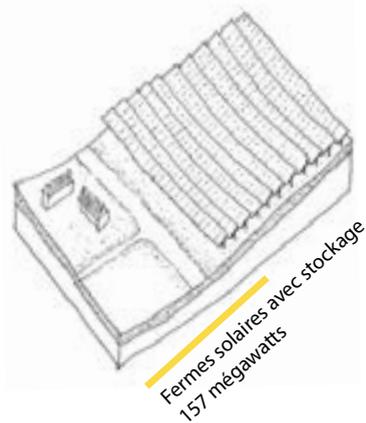
Continue 15%

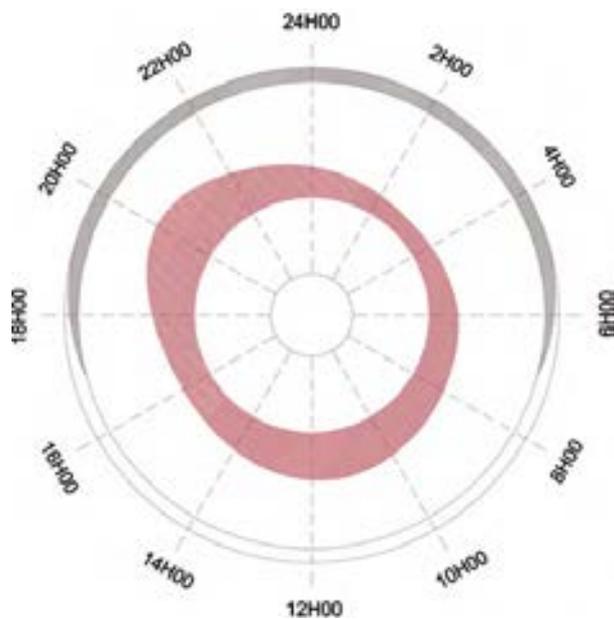


Intermittente 45 %

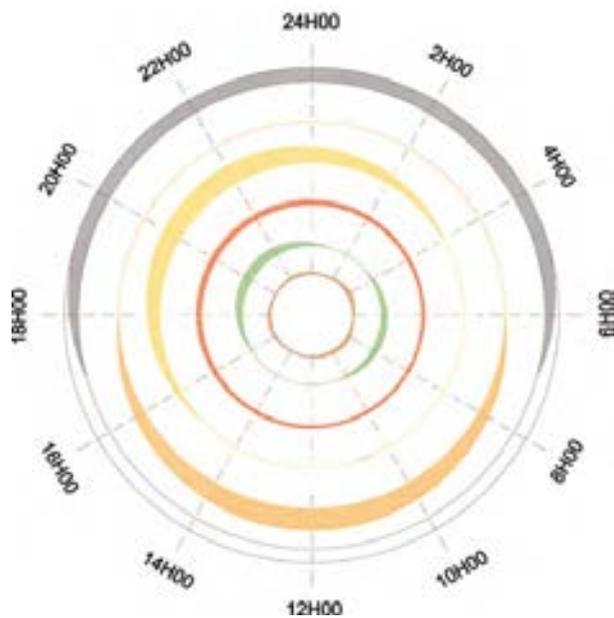


Intermittente
avec stockage 40%





Besoin en énergie sur une journée



Production nécessaire en énergie sur une journée

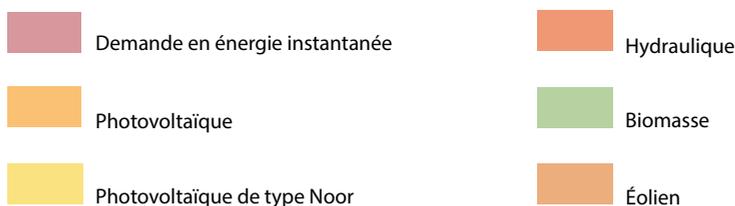
Une stratégie pour pallier à l'intermittence des ENR

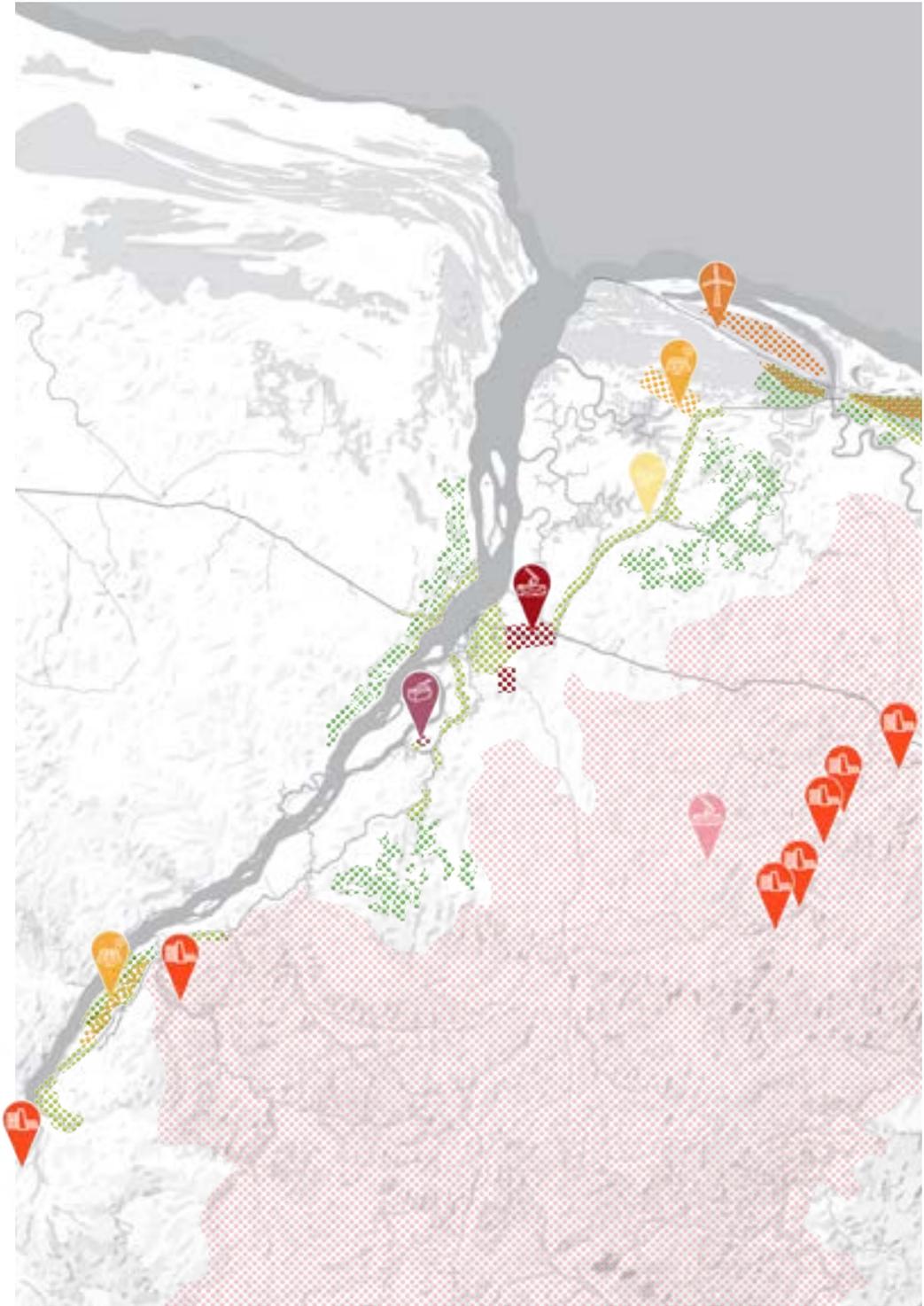
Les sources d'énergies renouvelables alternent entre production intermittente et production d'énergie continue.

L'optimisation du mix énergétique permet de pallier aux besoins en énergie qui suivent des rythmes différents au fil de la journée.

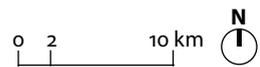
Le pic de 20 heures est assuré par une centrale de panneaux solaires de type Noor comme celle construite par l'AFD au Maroc. Cette technologie permet de déphaser la production d'électricité la nuit grâce aux stockages de l'énergie thermique issue du rayonnement solaire par un liquide caloporteur. Ce déphasage assure jusqu'à sept heures de production d'électricité après le coucher du soleil. Une autre option envisageable est l'utilisation de panneaux solaires à volant d'inertie en béton comme ceux développés par EDF et dont la mise en service est prévue pour 2018. Ces technologies redistribuent l'énergie captée en journée pendant la nuit.

La qualité du rayonnement en Guyane permet d'utiliser de simples panneaux photovoltaïques pour produire l'électricité. La mise en place de ces derniers dans les quartiers est l'occasion pour les habitants de s'approprier ces modes de production d'énergie. La production d'électricité *via* la biomasse est actionnée à la demande pour pallier aux pics de consommation ponctuels. Enfin, l'hydroélectrique au fil de l'eau assure une production continue et les champs d'éoliennes une production intermittente.





Carte des énergies spatialisées



Le projet énergétique au service du développement du Bas-Maroni

La nécessité d'un projet à grande échelle pour construire le territoire productif de demain a été mise en évidence dans les pages précédentes. Il s'agit désormais d'esquisser un scénario de répartition des activités de production sur le territoire :

- de nouvelles concessions pour une agriculture professionnelle sont accordées, notamment sur le plateau des Mines ;
- d'anciennes exploitations pour partie laissées à l'abandon sont réaménagées comme à Mana ou autour d'Albina au Suriname ;
- une agriculture vivrière dans les quartiers et lieux de vie des populations complète la production ;
- une partie de la commune de Mana assure à la production d'électricité par l'éolien, la biomasse et les fermes solaires ;
- l'hydroélectricité est développée avec l'installation de barrages au fil de l'eau sur les sauts de la région ;
- la forêt permanente assure le bois nécessaire à la construction et des carrières d'argile l'extraction de la terre crue.

Cette répartition des productions sur le territoire est le moyen de distribuer l'ensemble de la population autour ces nouveaux pôles d'emplois. La faible densité ne se décrète pas, elle est accompagnée par ce projet de territoire.



Agriculture vivrière



Agroforesterie



Forêt permanente



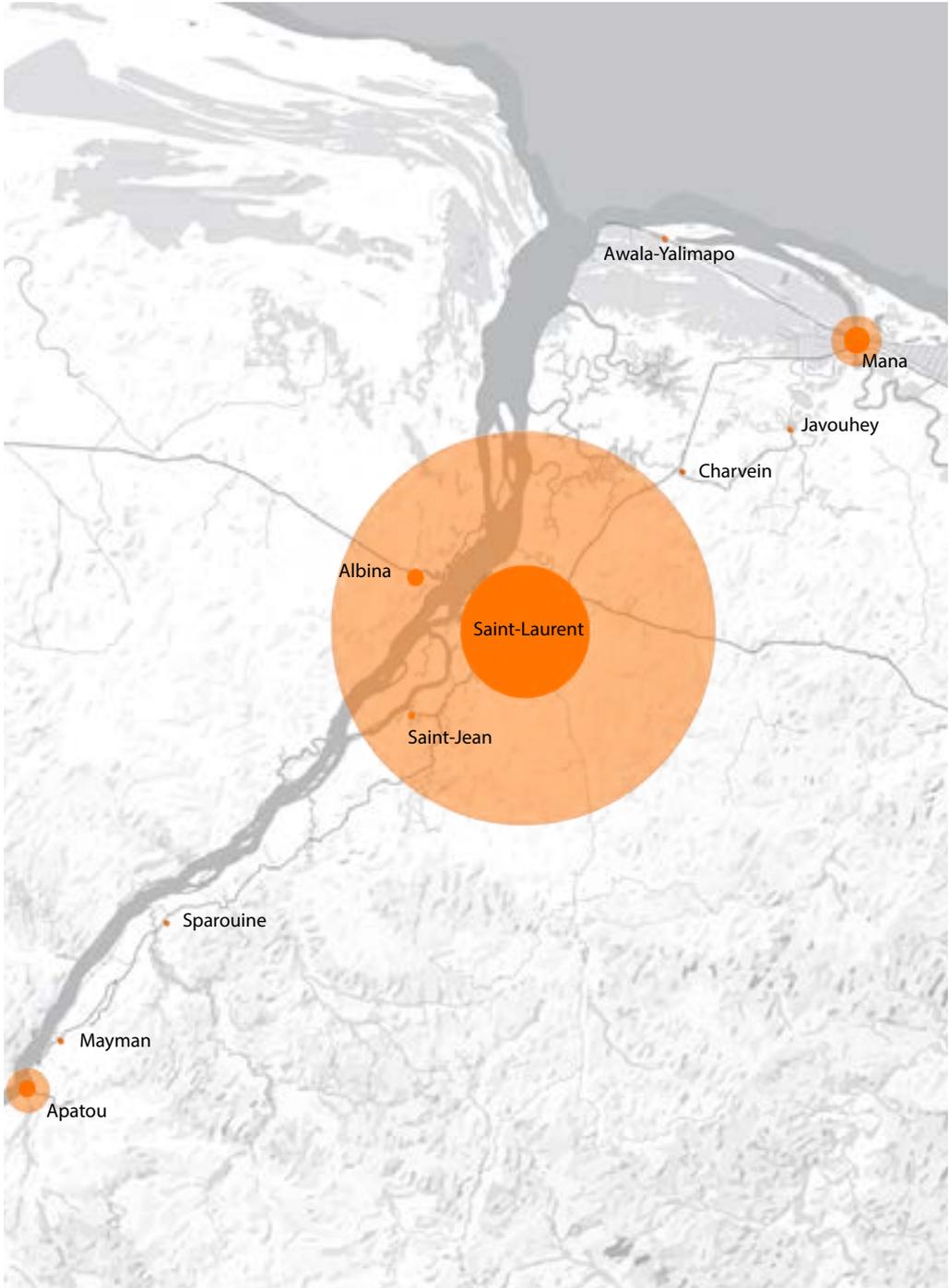
Forêt de pin



Extraction de l'argile

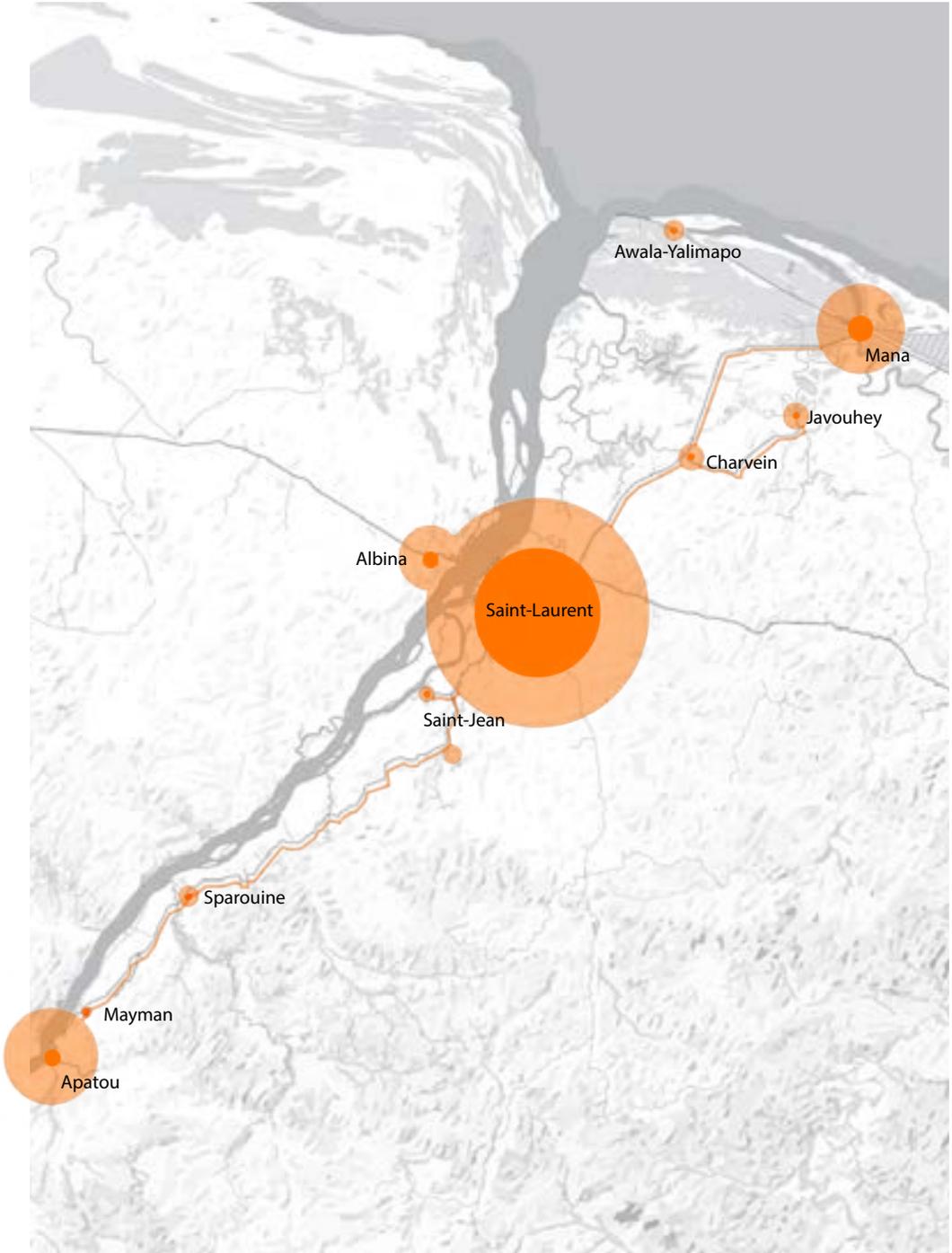


Ferme solaire avec stockage



Saint-Laurent encaisse le choc démographique
Scénario médian de l'Insee pour 2030



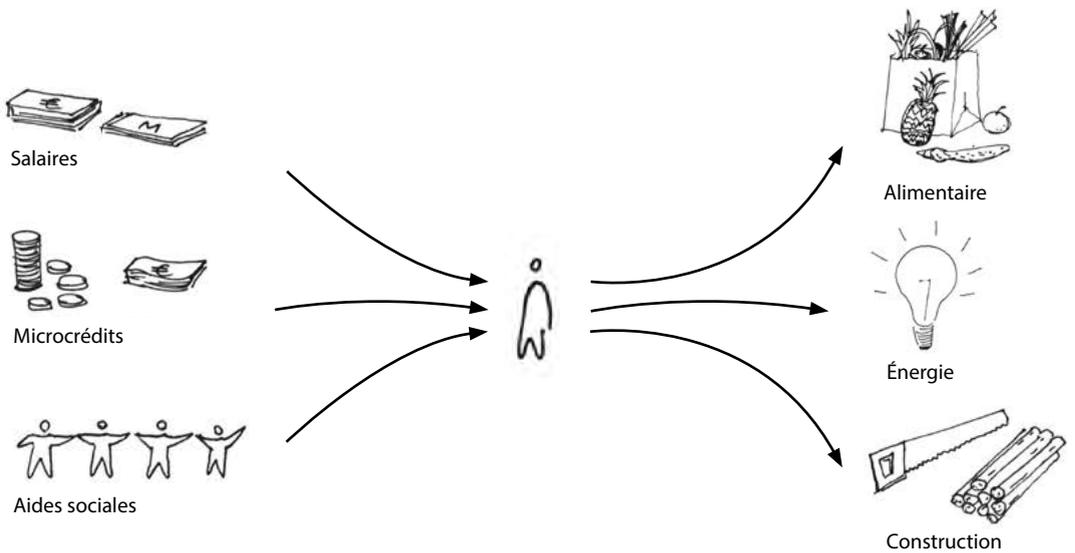
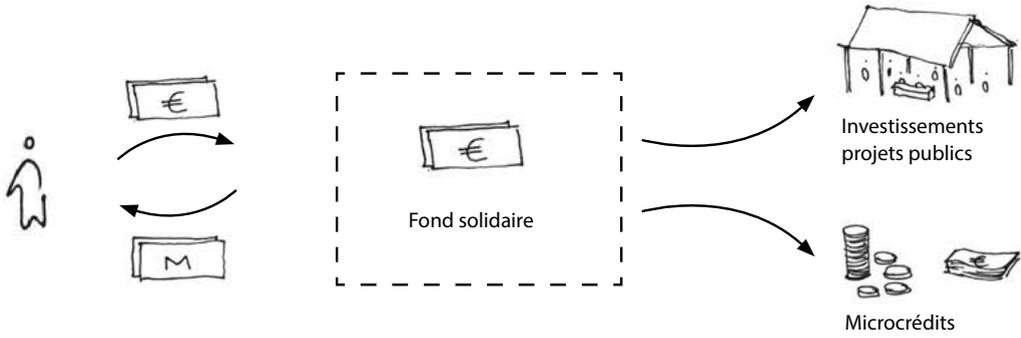


Le Bas-Maroni encaisse le choc démographique
Scénario projeté



3

Face à la concurrence du Suriname : une monnaie locale



Face à la concurrence du Suriname : une monnaie locale

L'économie de Saint-Laurent diffère largement des schémas classiques de la métropole. Basée sur le troc, l'entraide et la débrouille, une grande partie des échanges échappent à l'impôt et constituent des flux invisibles.

De plus, la proximité du Suriname où les prix sont plus attractifs que sur l'autre rive fabrique un effet de *dumping* agissant clairement en défaveur de Saint-Laurent.

Ce déséquilibre rend les aventures entrepreneuriales difficiles et limite le développement de filières de production sur le Bas-Maroni. Pour preuve, il ne reste plus qu'une scierie dans la capitale du bagne où la forêt est pourtant omniprésente.

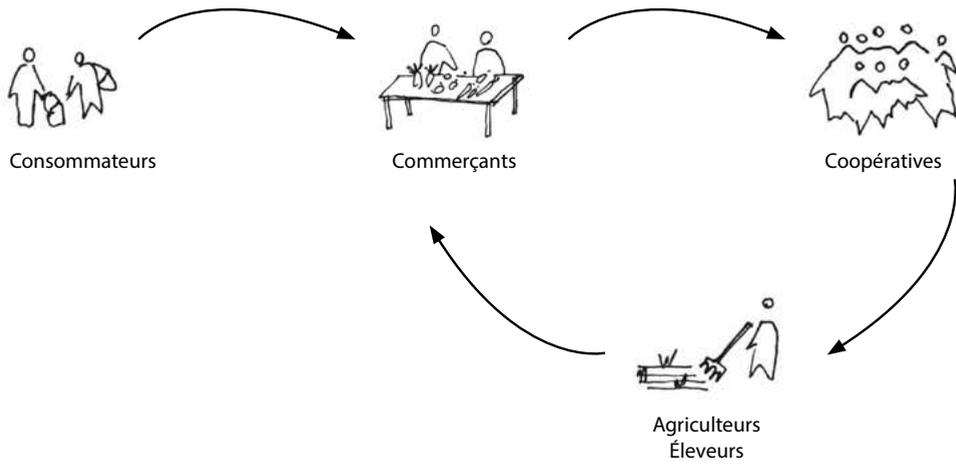
Afin d'appuyer l'économie émergente de la région, de faciliter l'écoulement des productions du territoire, mais aussi de résorber la fuite des capitaux vers les pays voisins, le projet envisage la mise en place d'une monnaie complémentaire.

Le principe est simple : la nouvelle monnaie est indexée sur l'euro et une unité de monnaie locale a la même valeur qu'un euro. Le système est fermé, la reconversion en euro n'est pas possible. Chaque particulier peut échanger ses deniers grâce au fonds d'investissement solidaire qui joue le rôle de banque. Grâce aux euros collectés, le fonds solidaire peut investir dans les initiatives privées par l'octroi de microcrédits et dans le public en participant au financement de projets.

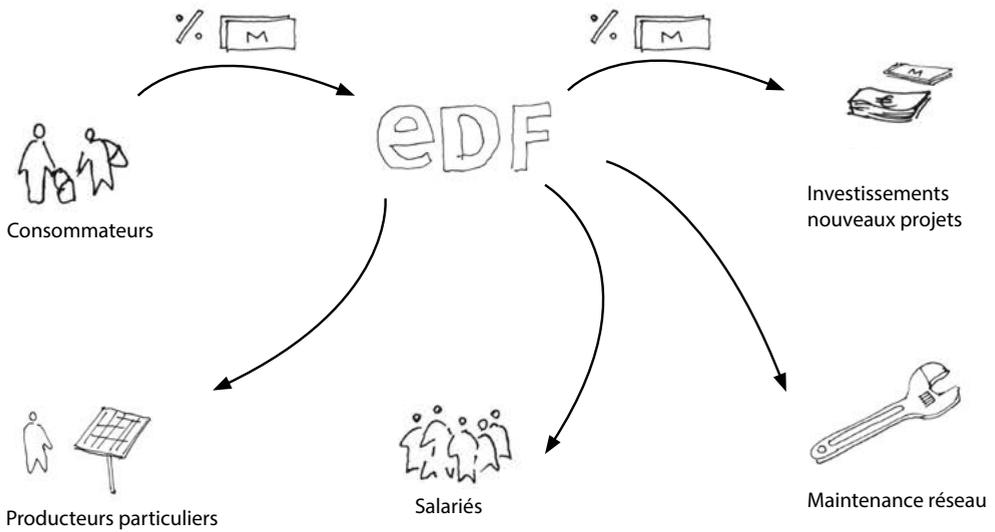
La mise en circulation de la nouvelle devise dépend des changes, mais peut aussi être impulsée par le versement d'une partie des aides sociales ou encore des salaires dans les institutions publiques.

C'est l'accroissement des échanges et l'accélération de la circulation de la nouvelle monnaie qui permet la création de richesses et d'emplois. « *Les monnaies sociales et complémentaires permettent ainsi d'augmenter la propension de revenu local à être consommé localement, ce qui en fait un moteur du développement territorial, entraînant par le biais de la demande des activités locales, grâce aux effets multiplicateurs d'emploi et de revenu* »¹.

1 FARE Marie, *Repenser la monnaie*, Clamecy, éditions Charles Léopold Mayer, 2016, p.44.



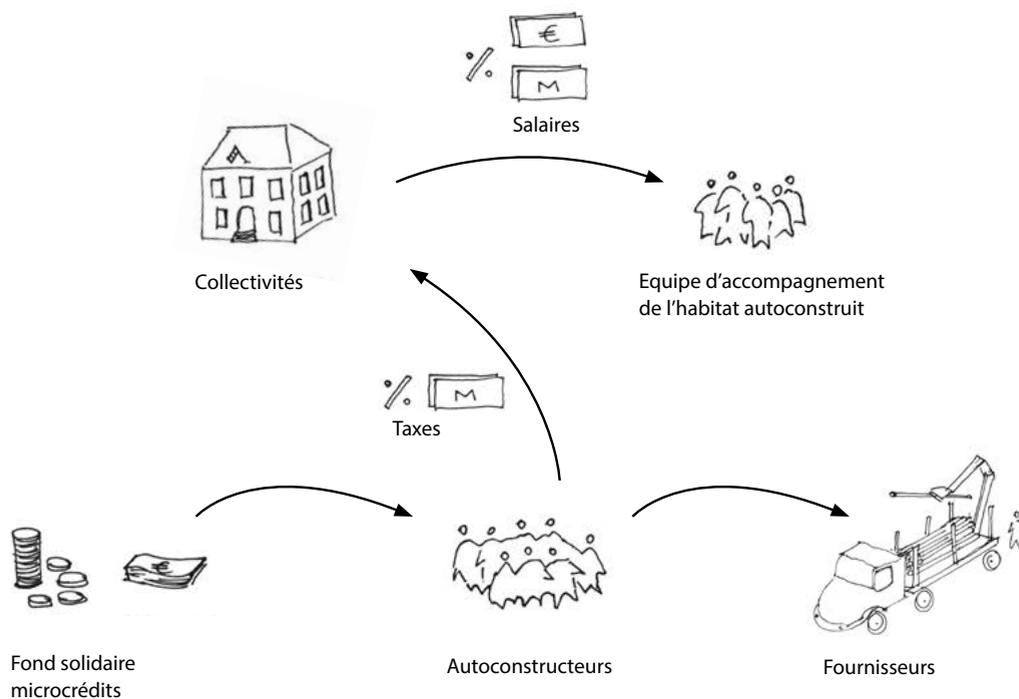
Alimentaire



Énergie

Échanger autour des filières alimentaire, énergétique et matériel

Pour accélérer la circulation de la monnaie locale, le projet mise sur plusieurs circuits : les filières alimentaire, énergétique et de construction. À cela s'ajoute le paiement des impôts locaux et les aides sociales. Ces trois circuits, relocalisés sur le Bas-Maroni dans le cadre du projet de territoire s'appuient sur la nouvelle devise qui facilite les échanges.



Construction



Une identité

Porteuse d'une identité locale, la monnaie est un système symbolique, « *l'opérateur de l'appartenance sociale* » selon Théret. Elle s'échange à l'échelle du Bas-Maroni.

« La communauté ainsi instituée constitue une médiation sociale qui, elle-même, génère des proximités de coordination et des proximités cognitives qui produisent des relations de confiance et de coopération. »¹

Les billets de banque sont des objets échangés qui circulent de main en main à longueur de journée. En ce sens, chaque billet est l'occasion de représenter sur son recto, un paysage de l'Ouest guyanais et sur son verso un savoir-faire constructif local. Ainsi, il illustre à la fois l'échelle du projet territoriale qu'il met en œuvre et accompagne et la façon dont ce projet est construit, par la mise en valeur des filières locales et des savoir-faire.

1 FARE Marie, *Repenser la monnaie*, Clamecy, éditions Charles Léopold Mayer, oct 2016, p.44.

C

Une ville réticulaire De l'infrastructure au quartier

- 1 Un maillage comme structure urbaine**
Page 129
- 2 Les grandes infrastructures en question**
Page 149
- 3 Le réseau hydrographique saint-laurentais**
Page 175



De l'infrastructure au quartier

Le développement du projet urbain de Saint-Laurent proposé ici est fondé sur un plan réticulaire composé à partir de la géographie particulière du territoire. En effet, situé en milieu tropical humide, la région est soumise à de fortes pluies qui fabriquent un réseau hydrographique dense et une topographie accidentée dite en « peau d'orange ». L'urbanisation profite alors des espaces les plus propices à l'édification, c'est-à-dire en dehors des zones humides et des pentes abruptes. Le processus d'aménagement est simple : les routes principales prennent place en ligne de crête pour activer des fonciers sur les plateaux qui seront à terme ouverts à la construction.

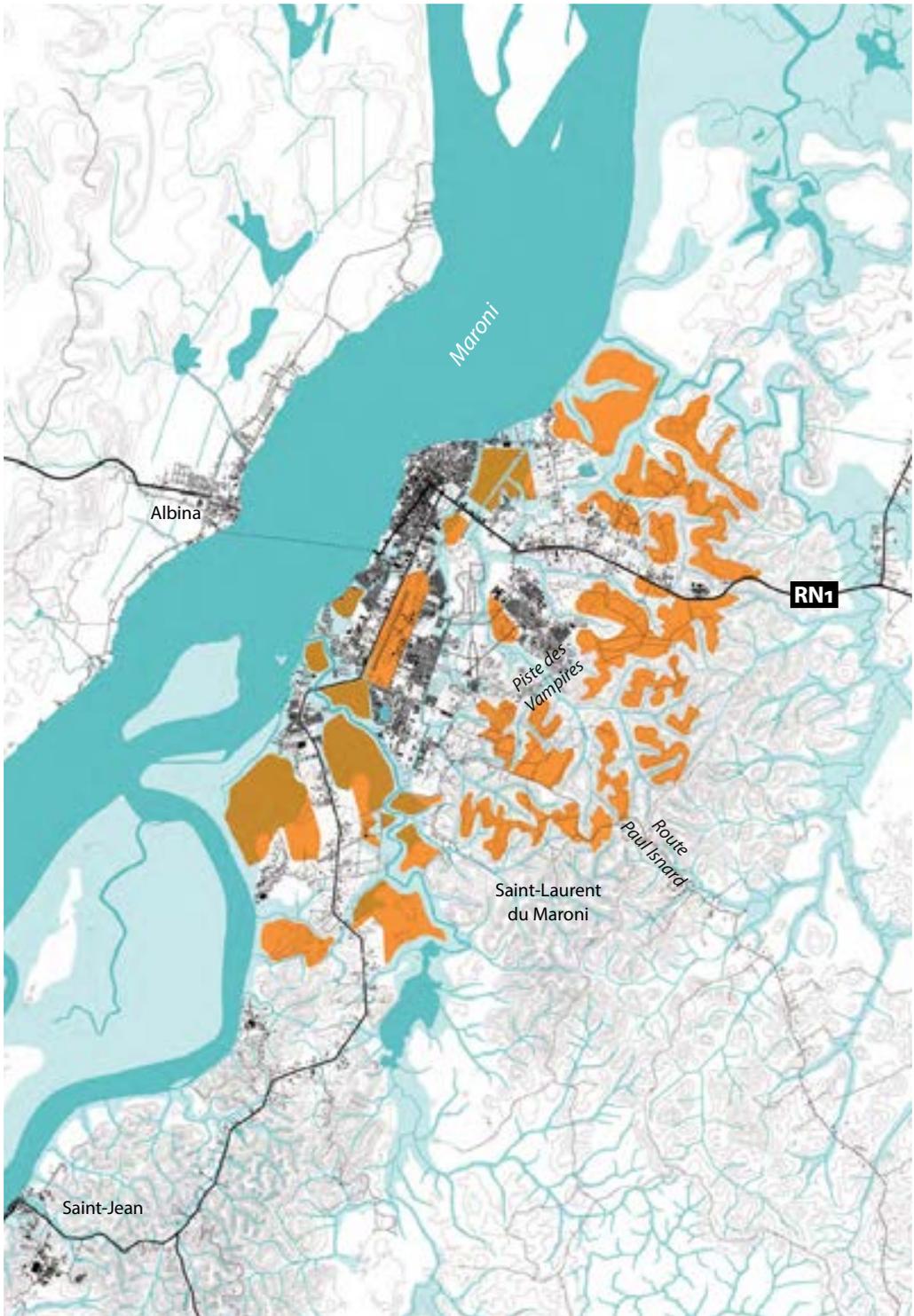
De cette situation résulte une ville en archipel entourée d'un réseau hydrographique dense. Par ailleurs, le maintien du couvert végétal de ces zones humides représente un élément clé pour limiter l'érosion des sols fragiles. La préservation des milieux est à la fois assurée par leur mise en valeur à travers de nouveaux usages et l'organisation stratégique des nouvelles zones habitées.

C'est à la manière d'un joueur d'échecs que le processus urbain est envisagé. Tout comme les pièces posées sur l'échiquier, les routes nouvellement tracées organisent le jeu et l'orientent vers tel ou tel scénario. La question du phasage devient alors centrale. L'abondance des possibilités héritées de chaque action amène la réflexion dans le sens d'un urbanisme tactique qui identifie les opportunités à court terme sans annihiler les possibles heureux de la ville sur le long terme.

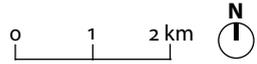
Tout en assurant un maintien des modes de vie actuels, le projet considère que la rupture d'une économie rurale et locale vers une économie de service sur le modèle métropolitain reste possible. Ce potentiel basculement induit des hypothèses de scénarios axées autour de la question des grandes infrastructures projetées comme le pont entre le Suriname et la Guyane française évoqué dans le schéma du Sar.

Permettre le basculement du modèle économique et des modes de vie, c'est aussi réfléchir à la cohabitation de ces deux mondes et aux qualités urbaines que la ville doit précieusement conserver.

1 **Un maillage comme structure urbaine**



Les potentiels urbanisables autour de Saint-Laurent du Maroni

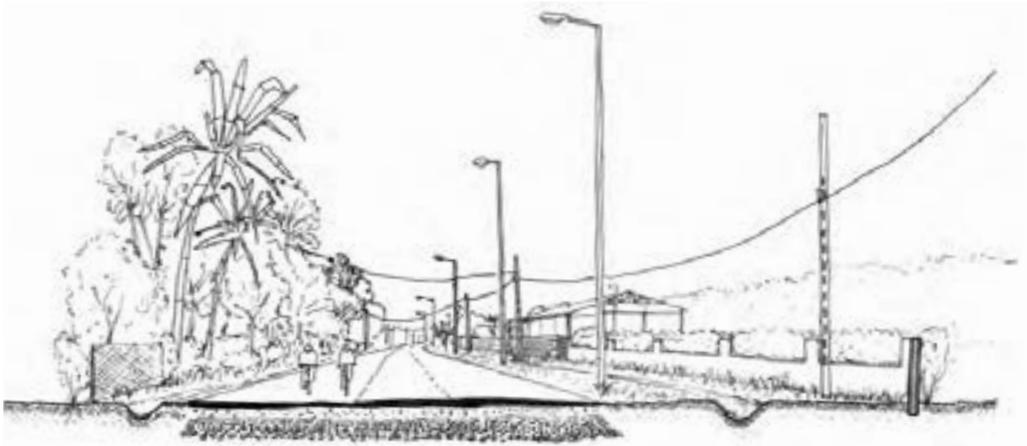


Le territoire capable

En Guyane, l'ouverture d'une route est synonyme d'implantation humaine. Programmé ou spontané, l'établissement de la population le long de celle-ci reste quasi inévitable. C'est pourquoi l'ouverture de chaque voie doit être pensée comme la possibilité de donner accès à des terrains urbanisables ou propices à l'exploitation agricole. Forte de ce constat, l'étude a donc identifié le potentiel foncier dans l'environnement proche du centre-ville existant. Un plan singulier, étranger des logiques de périmètres, se forme à partir des contraintes géographiques comme les fortes pentes et les risques de submersions. Le territoire capable détermine ainsi l'orientation des infrastructures futures dans la projection de l'aménagement de nouveaux terrains.

Le projet en phasage

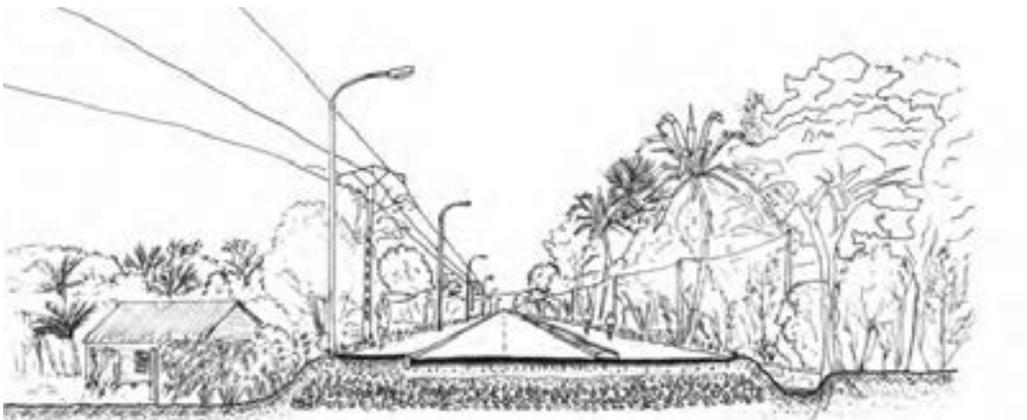
Plutôt que de créer l'image d'un grand plan figé de Saint-Laurent, le projet procède d'une succession de phases afin de pallier un maximum d'éventualités. Chaque étape répond à une ou plusieurs problématiques tout en assurant en parallèle la viabilisation de nouveaux quartiers. Le phasage n'a pas d'ordre prédéfini, il s'organise en fonction des urgences et des opportunités rencontrées. Comme le préconise Philippe Gasser, ingénieur spécialiste de la mobilité, « *dans un contexte aussi incertain que celui-ci, il faut avancer par petites étapes successives et surtout, se garder une marge de manœuvre* ». Flexible, mais également réversible, le plan réticulaire supporte les changements de cap et les retours en arrière.



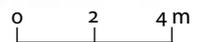
Profil de la portion 3 de la RN1



Profil de la portion 2 de la RN1



Profil de la portion 1 de la RN1

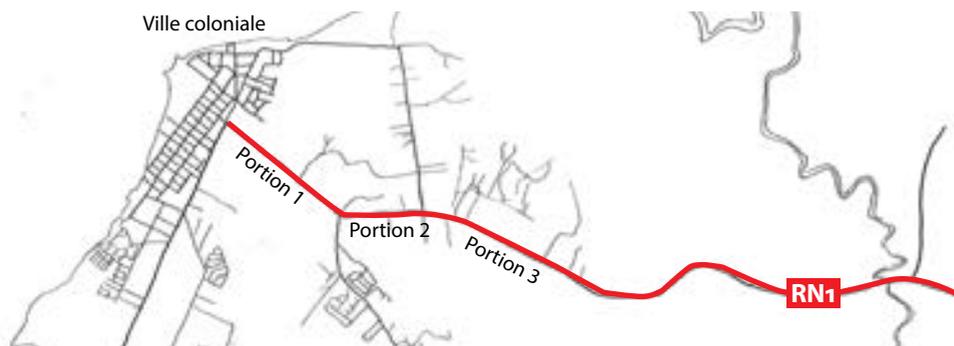


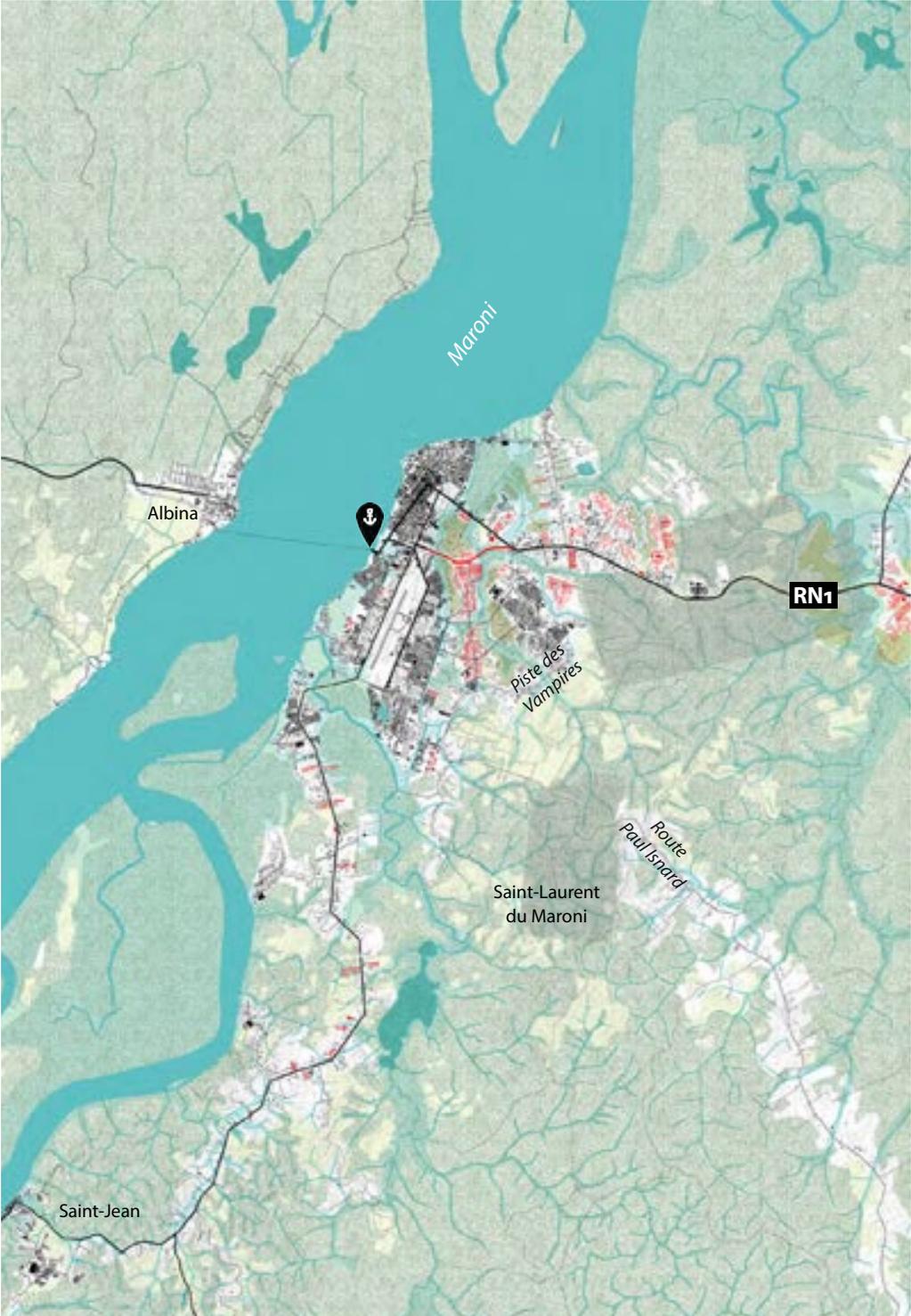
La RN1 comme seul accès au centre historique

La route nationale 1 est la seule route d'accès à Saint-Laurent depuis Cayenne ou Mana. Pour le moment, la motorisation dans la région reste marginale comparée à la métropole. Mais, avec la concomitance de l'évolution des niveaux de vie et de la population, il semble que la situation va changer à une vitesse phénoménale.

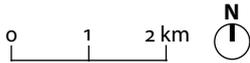
Le relevé effectué sur la RN1 met en évidence le manque de marge de manœuvre pour l'évolution de gabarit de voie sur la première portion, la plus proche de la ville coloniale. Les deux portions suivantes peuvent admettre un élargissement d'une voie au détriment du confort des piétons et des cyclistes. La forme globale de la RN1 est donc celle d'un entonnoir.

Une alternative à la dernière portion de la nationale est donc urgente, car les premiers phénomènes de congestion feront bientôt leur apparition. Dans une perspective d'amélioration du confort des usagers, ce projet peut en parallèle proposer un aménagement végétalisé qui puisse apporter ombre et fraîcheur.





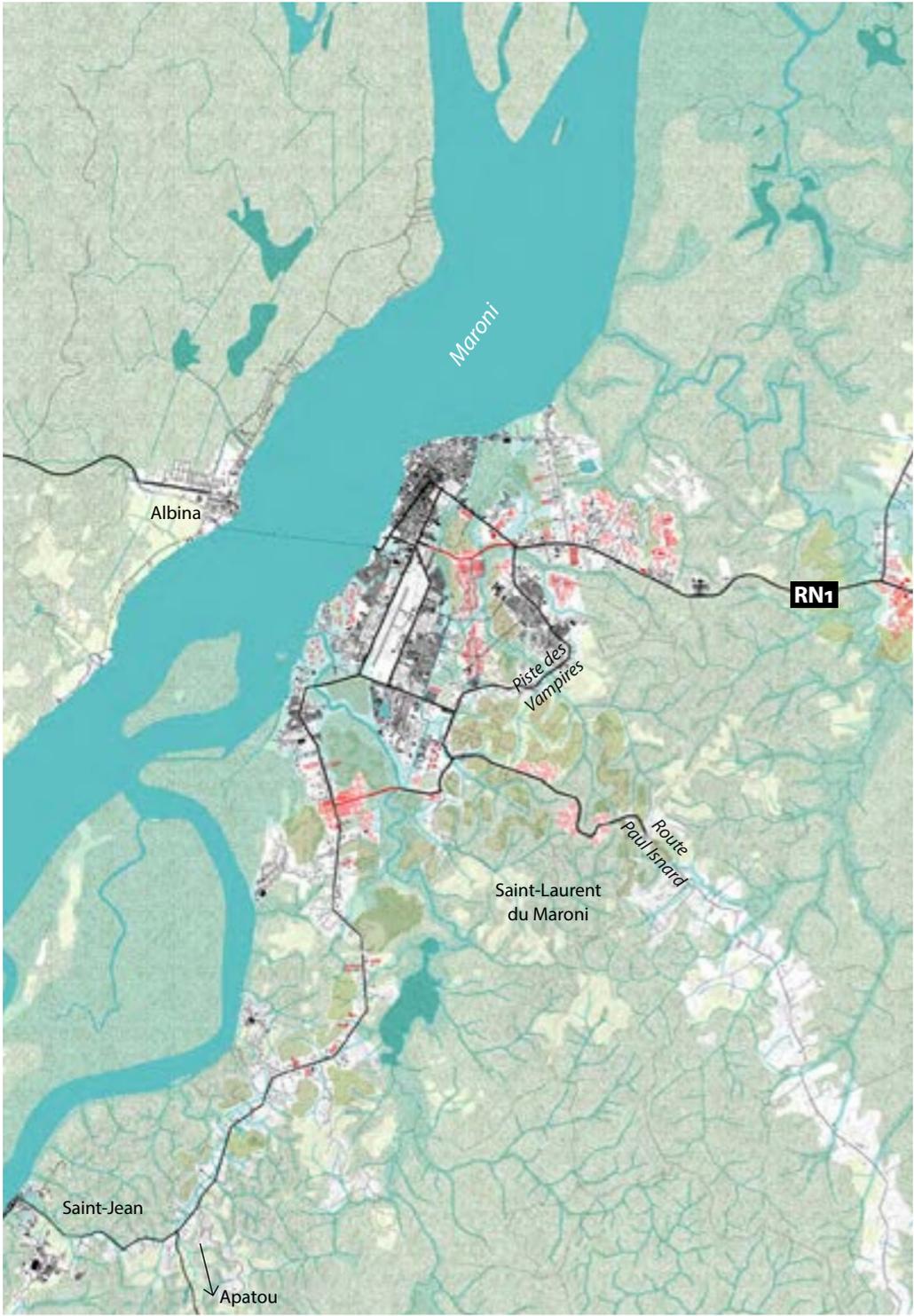
Implantation de la nouvelle route du port de l'Ouest



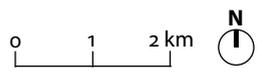
Un nouvel accès au port

La mise en place d'une voie entre la route RN1 et la départementale 11 offre ici un nouvel accès au centre-ville de Saint-Laurent. Cette route débute au niveau du carrefour entre la RN1 et la route des Sables Blancs, et s'achève sur la D11 donnant accès au port de l'Ouest.

Cette nouvelle infrastructure présente l'opportunité de reconnecter la deuxième partie de la Zac Saint-Maurice au reste de la ville. De la même façon, en créant un nouvel accès et en décongestionnant la RN1, de nouveaux terrains peuvent être aménagés sans pour autant mettre en péril la fluidité de l'entrée de ville. Environ 330 hectares sont concernés par une ouverture à l'urbanisation dans le cadre de cette phase.



Contournement vers Apatou



Contournement du centre-ville

Comme la RN1 sur sa portion la plus proche du centre historique, la D11 ne bénéficie pas de marge de manœuvre et son profil de voie ne peut donc pas évoluer. Par conséquent, cette voie sera saturée dans un futur proche, notamment par les véhicules prenant la direction d'Apatou.

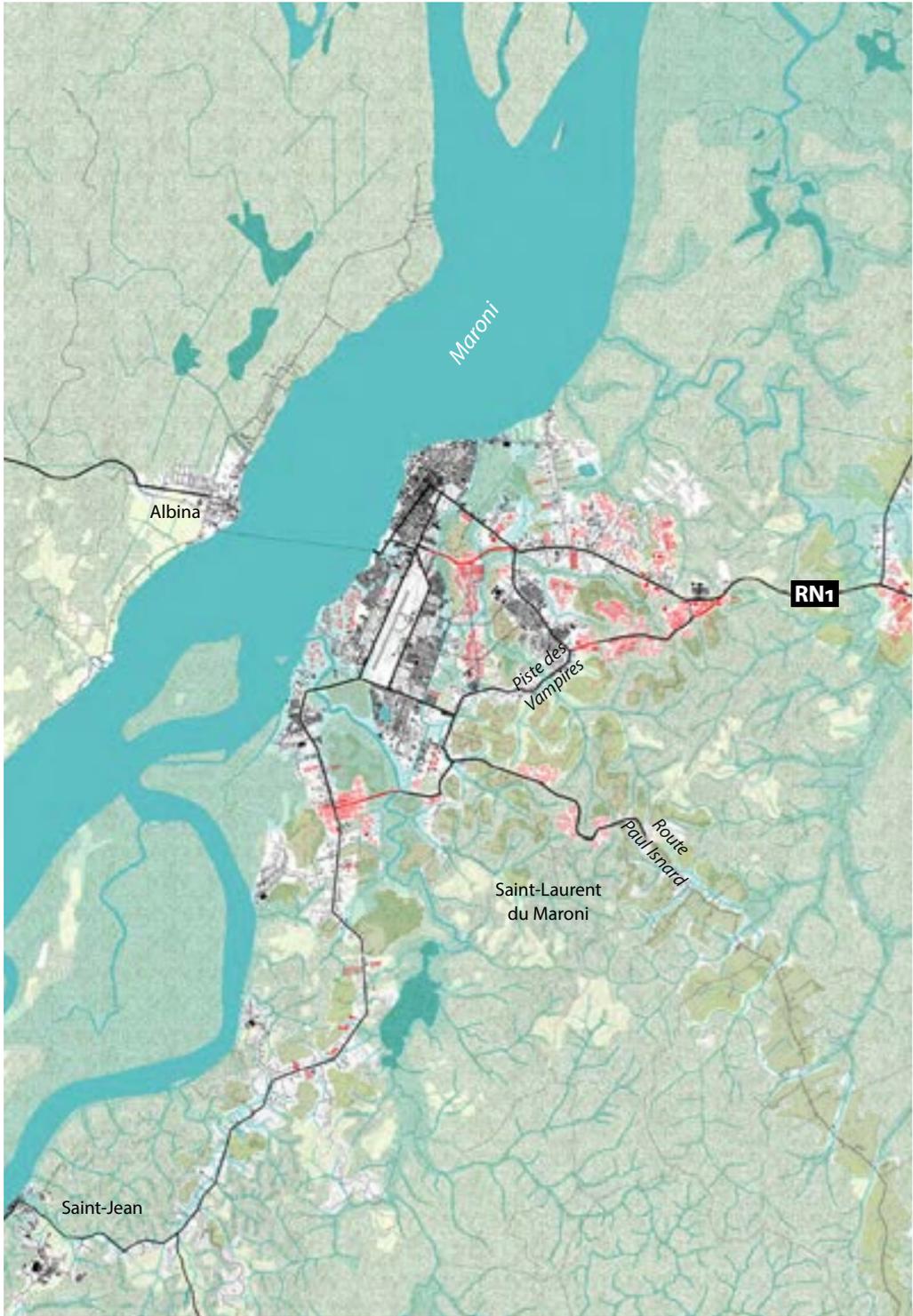
Dans ce contexte, un premier contournement peut être envisagé en s'appuyant sur l'actuelle piste des Vampires qui peut-être renforcée, et en construisant un autre franchissement de la crique Balaté.

Ce nouveau contournement sert alors de prétexte à l'aménagement de nouveaux quartiers notamment au croisement de la nouvelle voie et de la D11. Ces nouveaux espaces représentent environ 335 hectares.



Profil de voirie de la D11





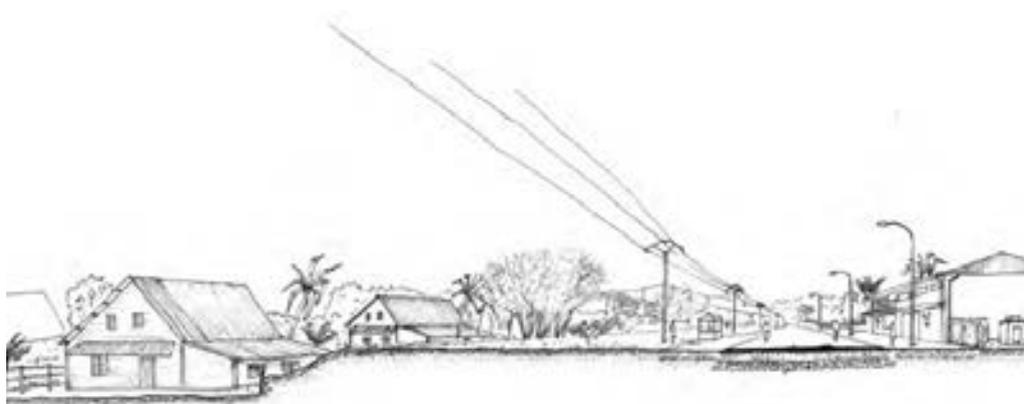
Implantation de la continuation de la route de contournement



Route des Sables Blancs

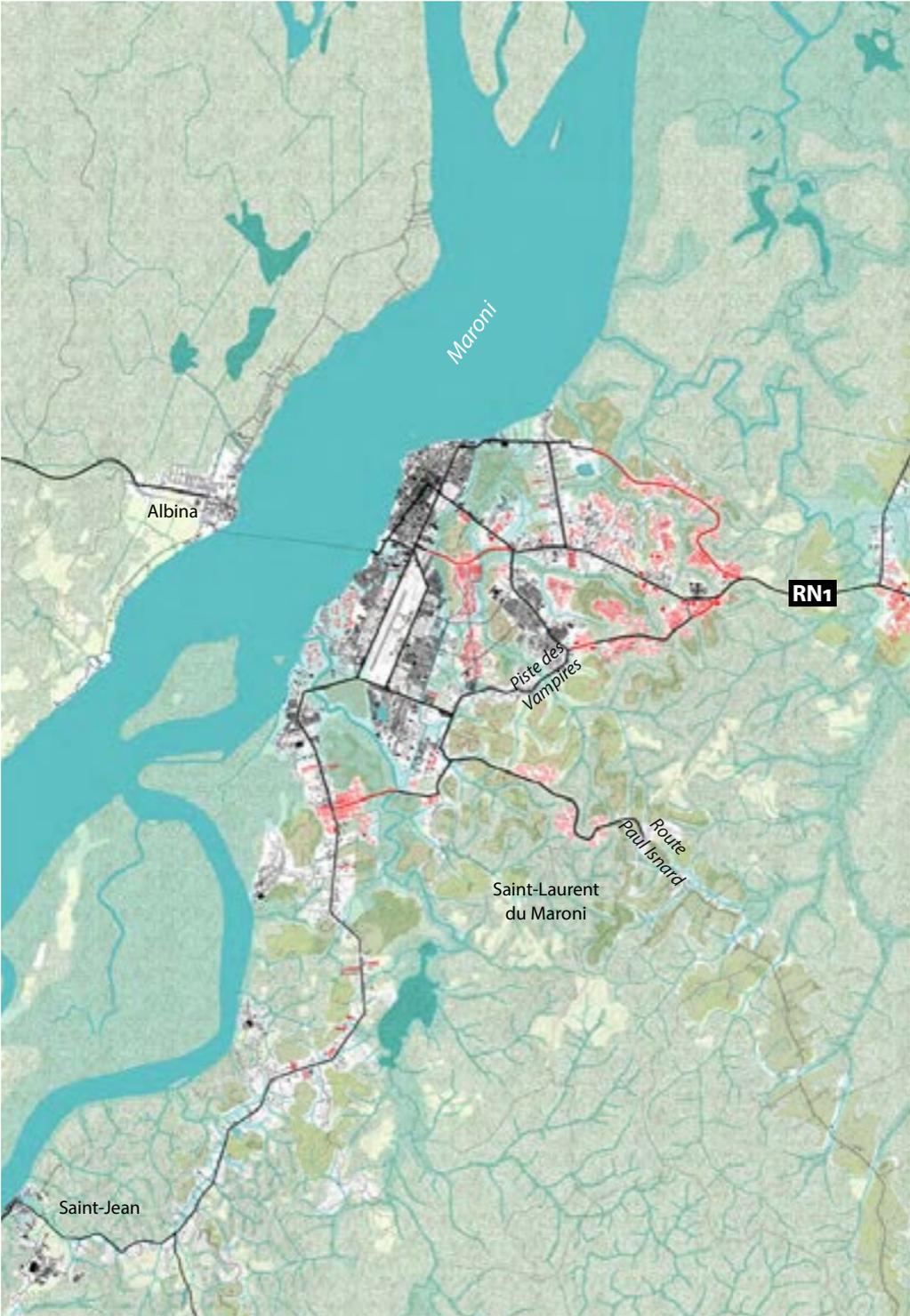
La route de contournement vers Apatou peut être améliorée par la création d'une artère passant à travers la forêt des Malgaches. Celle-ci, constituée essentiellement de pins est propriété de l'ONF. Sa géographie en plateaux en fait un espace propice à de futurs aménagements justifiant son déclassement en tant qu'espace sanctuarisé.

Le potentiel d'aménagement est d'environ 165 hectares.

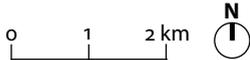


Profil de voirie de la route des Sables Blancs



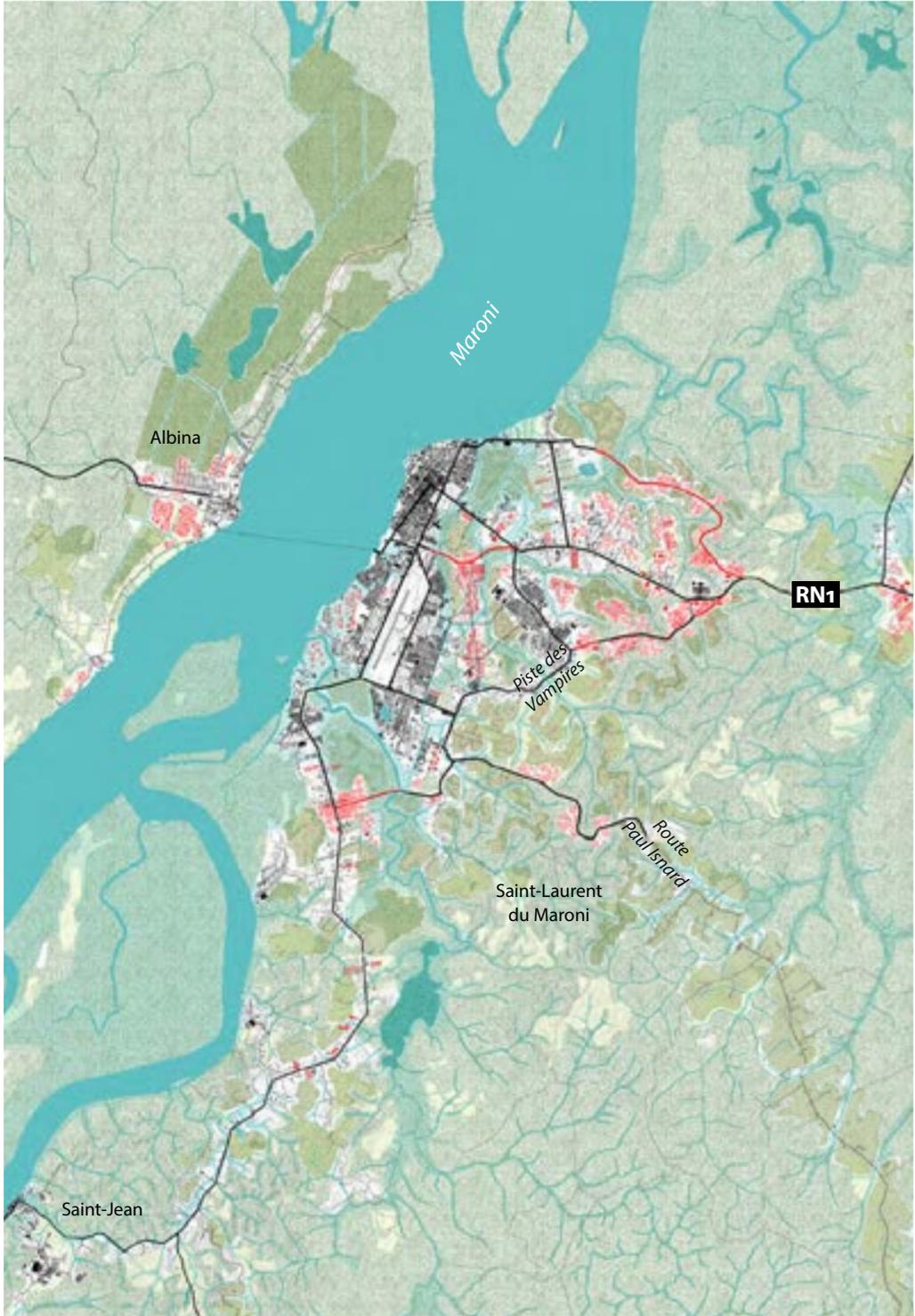


Route d'aménagement du Nord de Saint-Laurent



Zone Nord de l'OIN

Au Nord de Saint-Laurent, dans l'un des périmètres de l'OIN, l'aménagement d'une route entre le village Paradis et le lycée Raymond Tarcy permet l'aménagement de nombreux espaces à hauteur d'environ 310 hectares. Cette route offre aussi un nouvel accès au centre-ville.



Développement hypothétique d'Albina



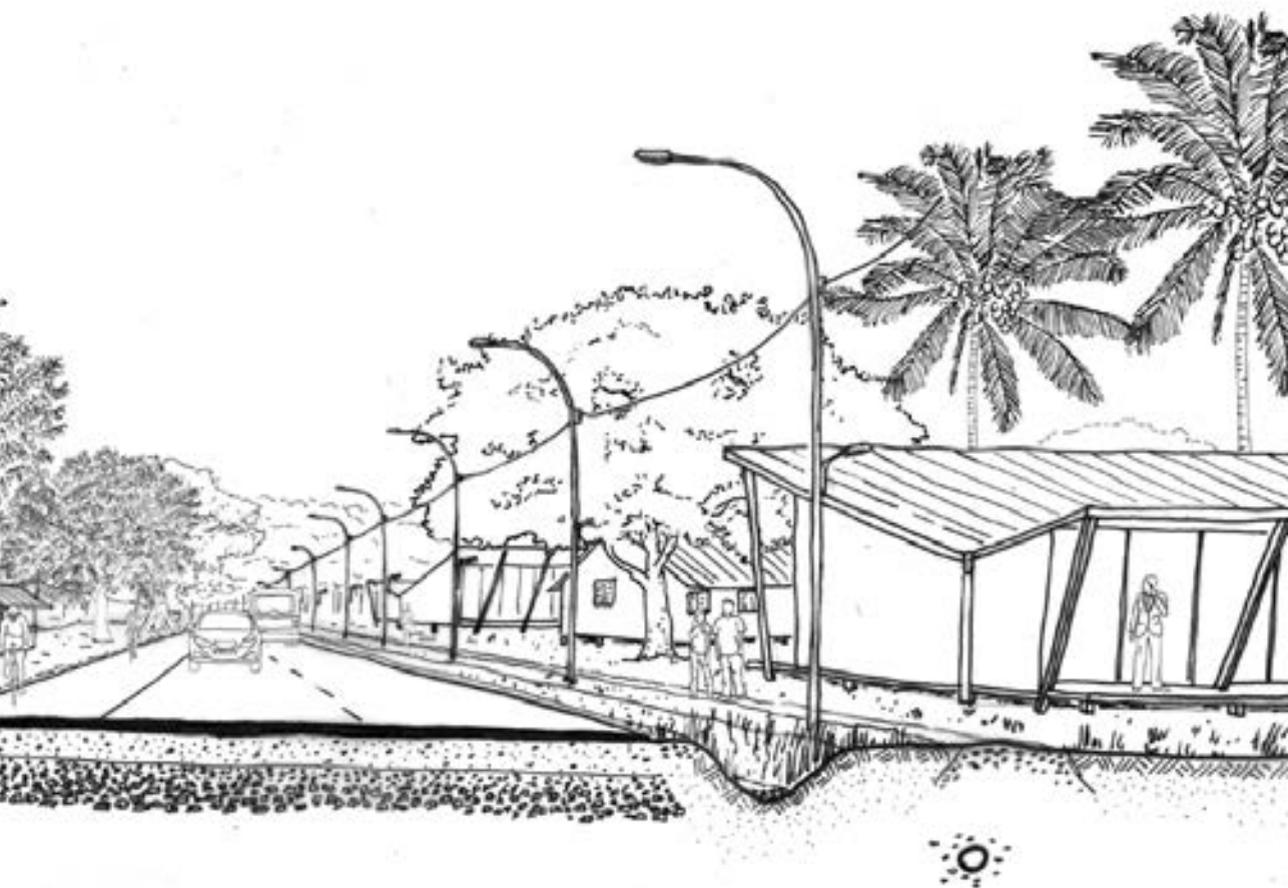
Développement d'Albina

Compte tenu de l'évolution de la rive droite du fleuve Maroni à Saint-Laurent, un équilibre entre les deux rives semble tout à fait envisageable. Albina se développerait alors dans des proportions équivalentes à celle de Saint-Laurent. Cette évolution réinterroge la répartition des équipements entre les deux pays. La mise en place d'une coopération étroite avec le Suriname permettrait de mutualiser les existants tout en favorisant la construction de nouveaux lieux de part et d'autre du Maroni.

Des profils de voies génériques pour anticiper les besoins futurs



Pour la construction des nouvelles voiries, l'idée est de garder un maximum de marge de manœuvre avec des emprises entre 25 et 30 mètres pour permettre leur évolution en concomitance de l'accroissement de la motorisation. Pour un maximum de confort, ces voies sont entièrement plantées pour assurer l'ombrages des bas côtés. Ces larges espaces plantés sont dédiés à toutes sortes d'usages imaginés par les habitants de Saint-Laurent.



0 1 3 m





2 Les grandes infrastructures en question



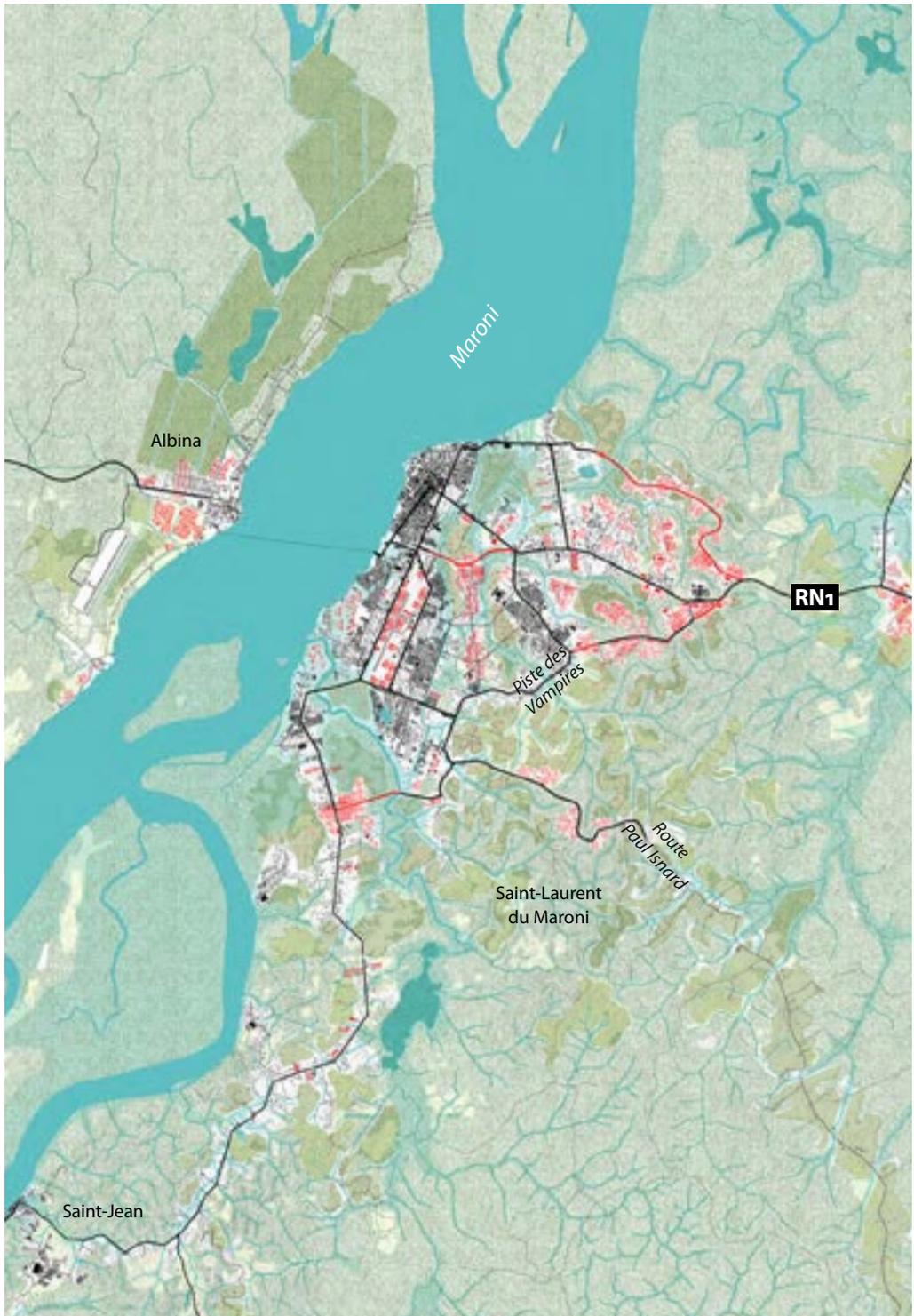
Quelles infrastructures ?

Avec l'évolution rapide et inévitable de Saint-Laurent, de nombreuses questions liées aux infrastructures présentes ou à venir se posent. En effet, celles-ci induisent des opportunités économiques par l'ouverture d'emprises foncières aménageables, et interrogent la coopération transfrontalière.

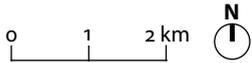
Faut-il déplacer l'aérodrome ? La ville de Saint-Laurent a-t-elle besoin d'un aéroport international ? Faut-il construire un nouveau port de l'Ouest ? Le pont entre la Guyane et le Suriname est-il nécessaire pour achever l'Arc Nord ?

Le projet s'oriente vers une ville où la sobriété des modes de vie, inspirée du modèle saint-laurentais actuel, permet de se passer de ces grandes infrastructures métropolitaines. Est-ce pertinent de déplacer et d'agrandir le port de l'Ouest alors que celui-ci n'accueille qu'un porte-conteneurs par mois ? Est-ce nécessaire de construire un nouveau pont alors que la ville possède déjà un bac qui n'est utilisé qu'à 16 % de ses capacités et surtout une flotte de 120 pirogues transportant jusqu'à 410 000 passagers et 8 700 tonnes de matériaux par an ?

Toutefois, bien que le projet se passe de ces infrastructures conséquentes, il ne faut pas perdre de vue qu'un basculement brutal des modes de vie dans l'Ouest guyanais reste possible. C'est pourquoi l'étude intègre ce scénario sous forme d'options tenant compte de ces nouvelles infrastructures. Ainsi, trois hypothèses de tracé de pont sont proposées, induisant chacune une logique économique et un mode constructif spécifiques. Ces projets constituent de nouvelles phases sans pour autant remettre en question le plan réticulaire global développé précédemment.



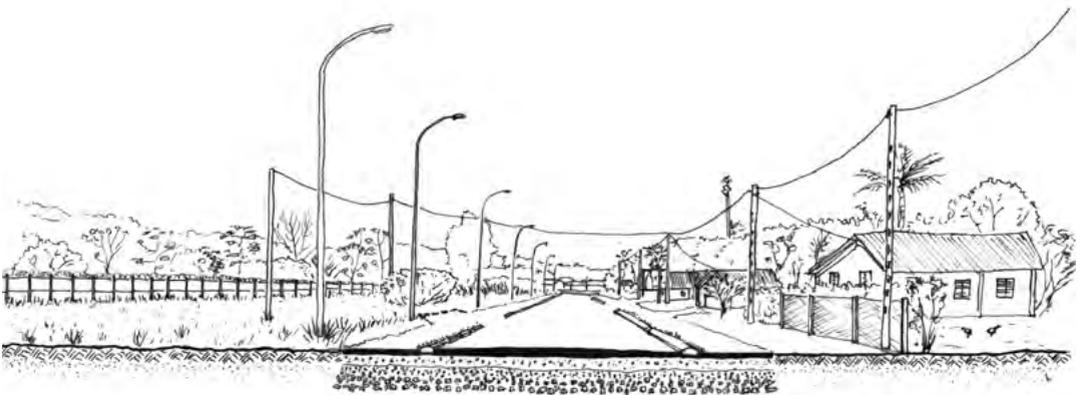
Spatialisation du nouvel aéroport



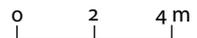
Déplacement de l'aérodrome

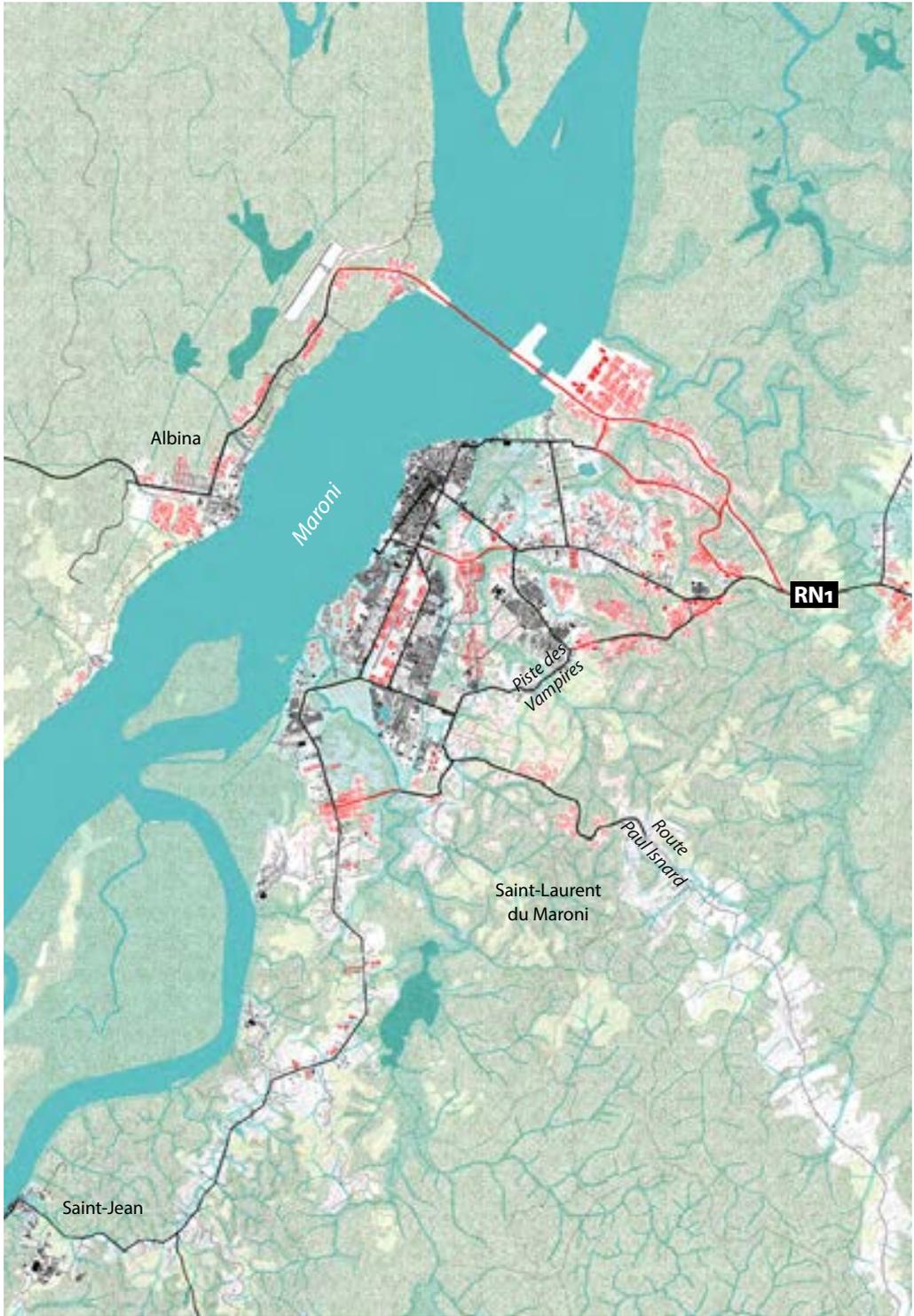
Le déplacement de l'aérodrome ou sa suppression peuvent offrir une importante opportunité foncière. À la fois hors d'eau, proche des équipements du centre-ville et plat, ce terrain de 58 hectares peut se révéler stratégique dans le développement de Saint-Laurent.

En cas de déplacement, l'aérodrome pourrait s'implanter au Suriname dans un contexte de coopération étroite et de mise en commun de certains équipements. La construction d'un quartier sur la parcelle de l'aérodrome impacterait la route départementale 51 qui abandonnerait alors son statut de simple voirie locale.

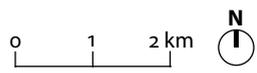


Profil de voirie de la D51 le long de l'aérodrome





Le pont Nord et le nouveau port de l'Ouest

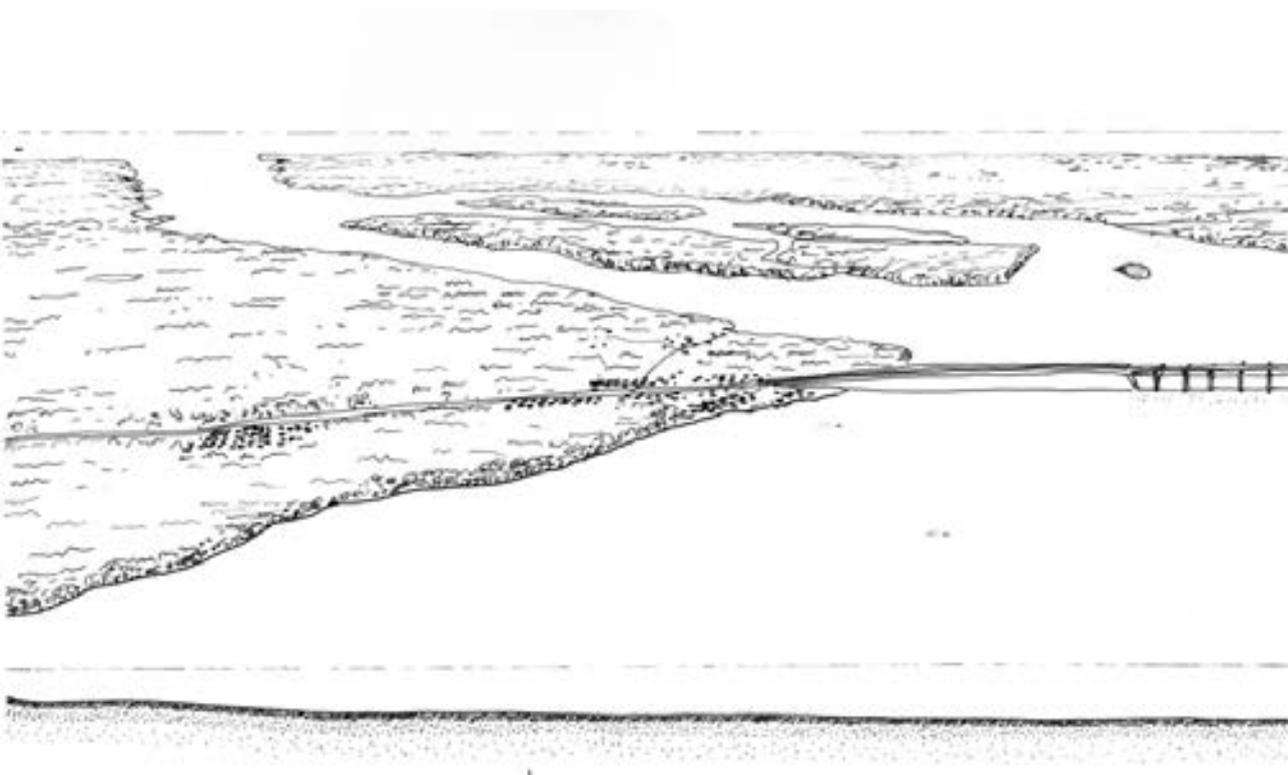


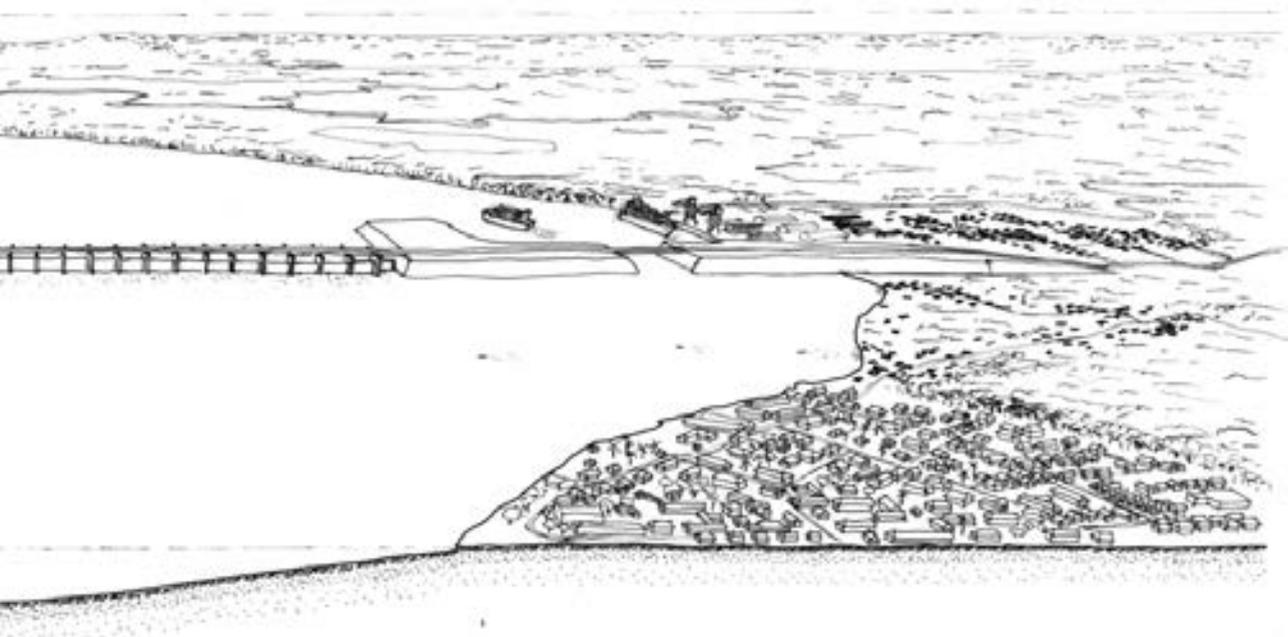
Hypothèse de pont au Nord

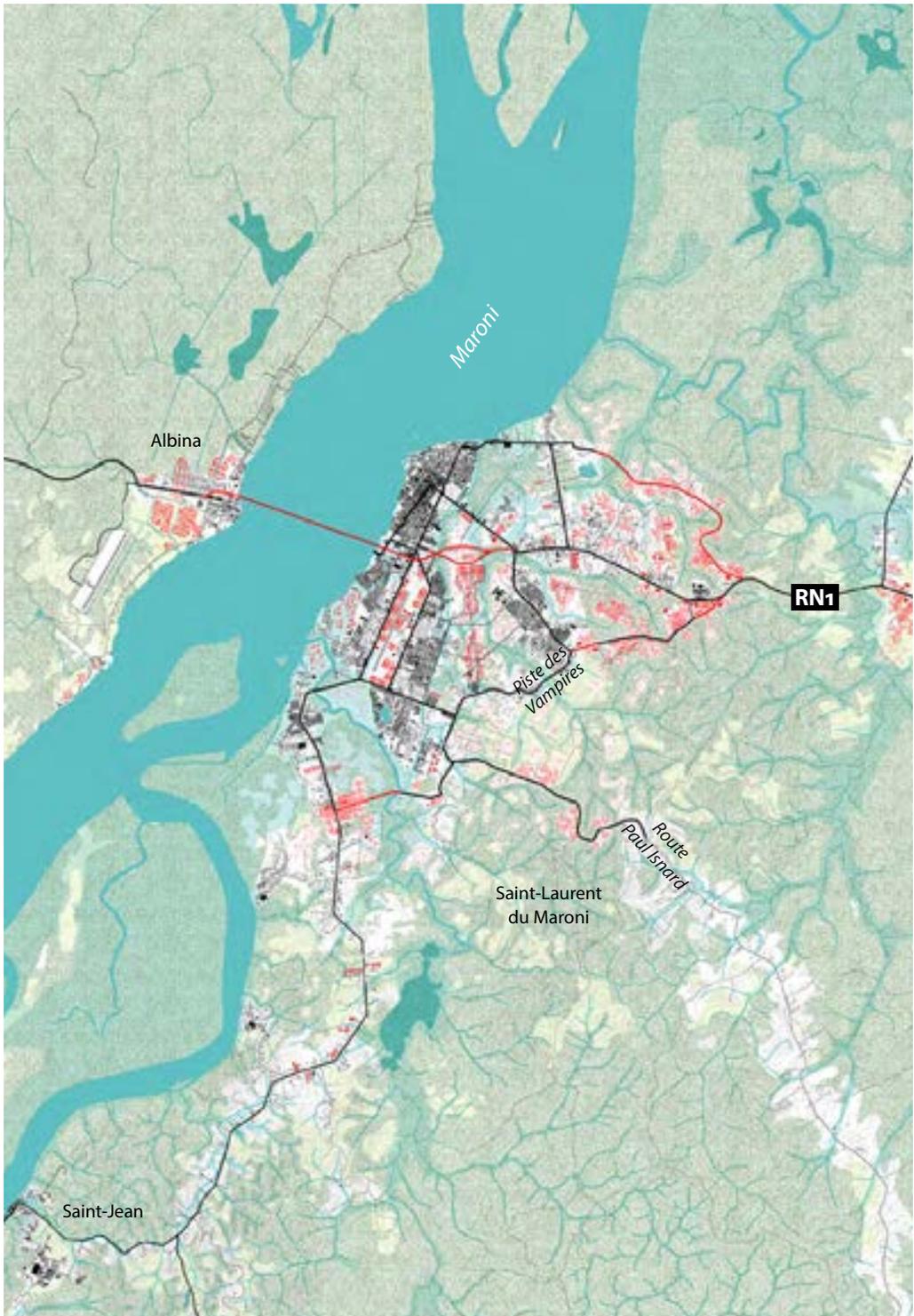
Avec la construction d'une voie spécialement prévue à cet effet, l'implantation d'un pont au nord de la ville évite de saturer davantage la RN1. Cette proposition s'inscrit dans l'hypothèse d'un investissement important de l'État. La construction du pont devient le prétexte pour déplacer le port de l'Ouest et réimplanter l'aérodrome du côté du Suriname.

Ce projet traduit l'idée d'un développement économique important de la région du Bas-Maroni, où les échanges à l'international seraient intensifiés. En parallèle, un important volume de trafic routier sur la nouvelle route Nord amazonienne justifierait la présence du pont.

Le pont portuaire







Le pont du centre ville

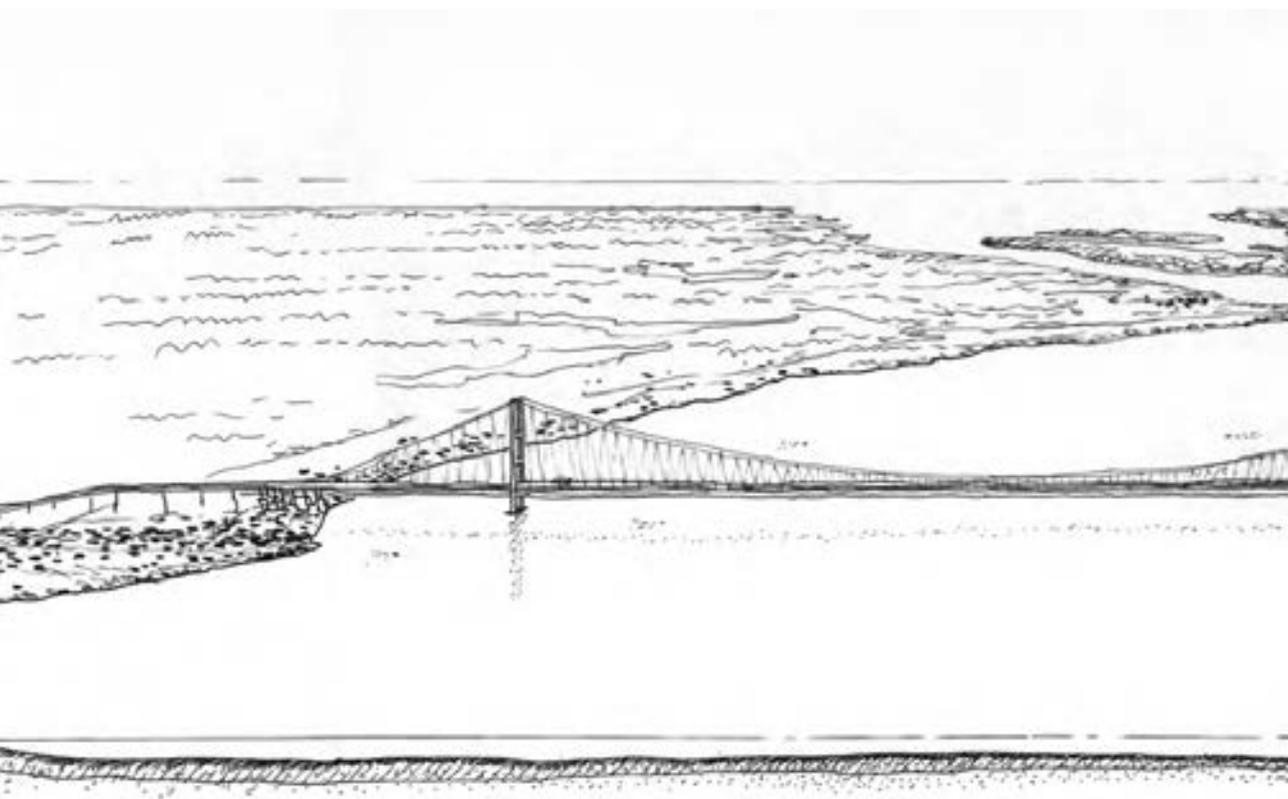


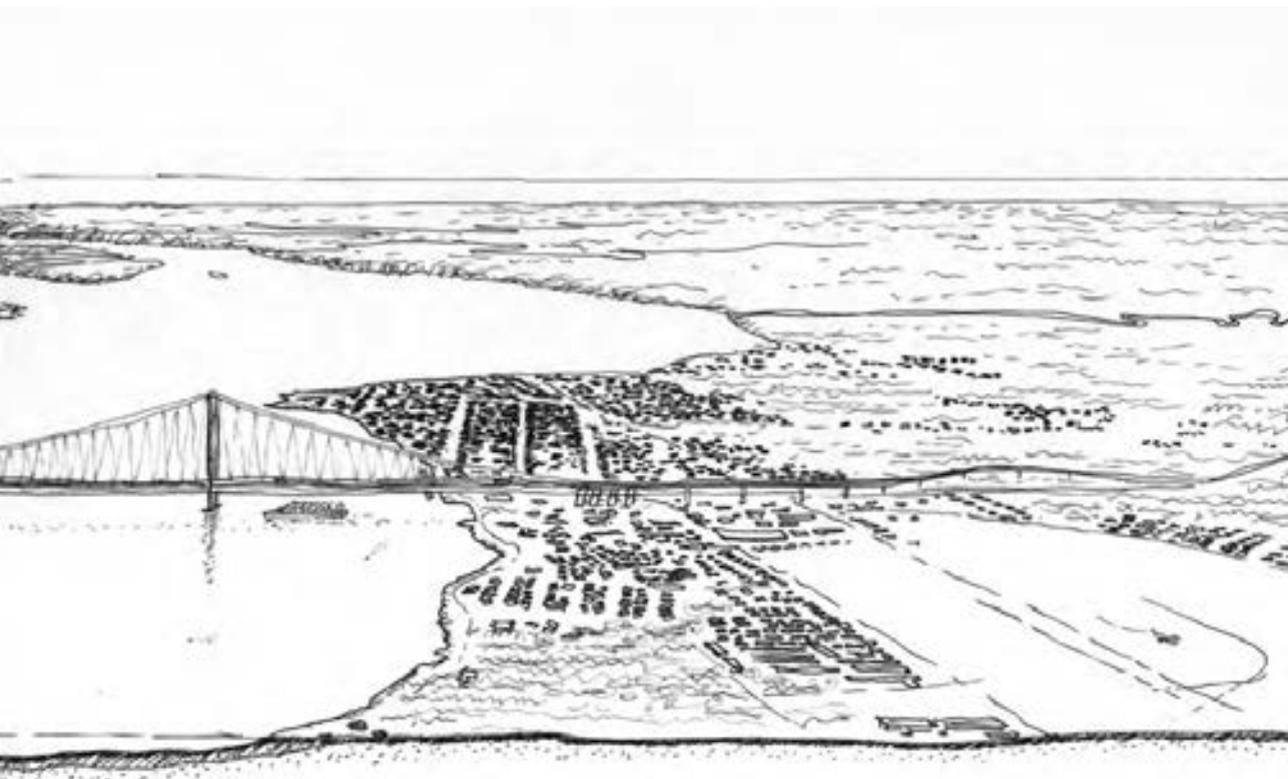
Hypothèse de pont au centre ville

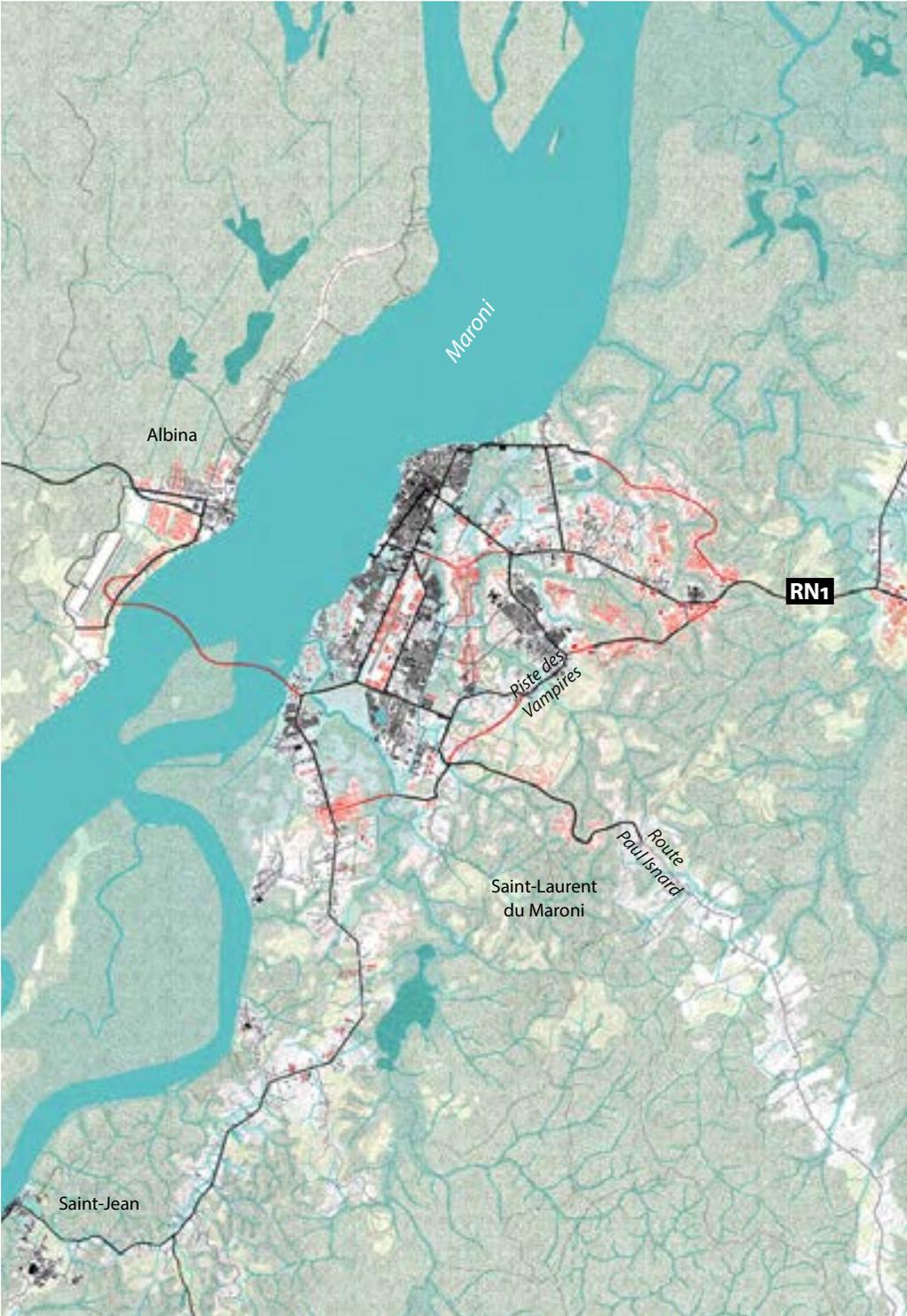
La construction d'un pont en plein centre-ville permet de lier étroitement Saint-Laurent et Albina afin de n'en faire qu'une seule entité. L'exploitation du flux de camions dans les espaces de stationnements en centre-ville fait de ce trafic un moteur économique pour la ville.

Cependant, l'implantation dans l'espace contraint du centre historique impose de surélever le pont plusieurs centaines de mètres avant le rivage. C'est pourquoi la proposition se tourne plutôt vers un pont suspendu. Là encore, le projet spéculé sur un trafic routier conséquent capable de justifier une telle infrastructure, à savoir une intensification significative des échanges sur le plateau des Guyanes.

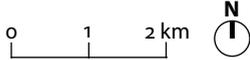
Le pont suspendu







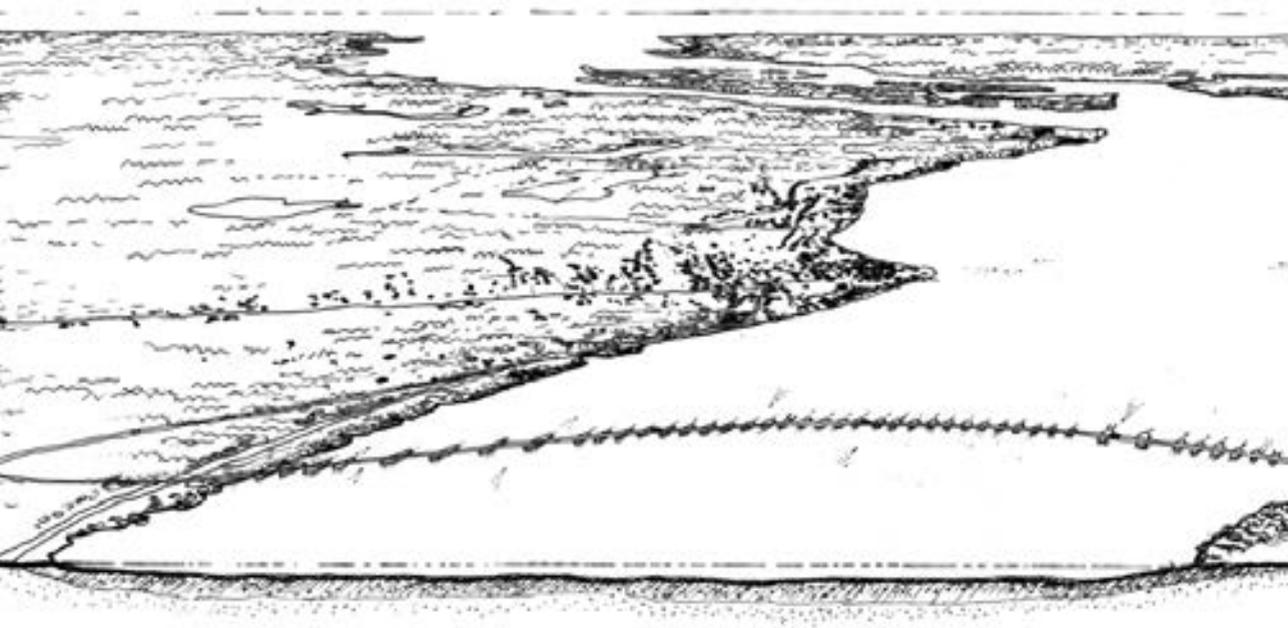
Le pont flottant



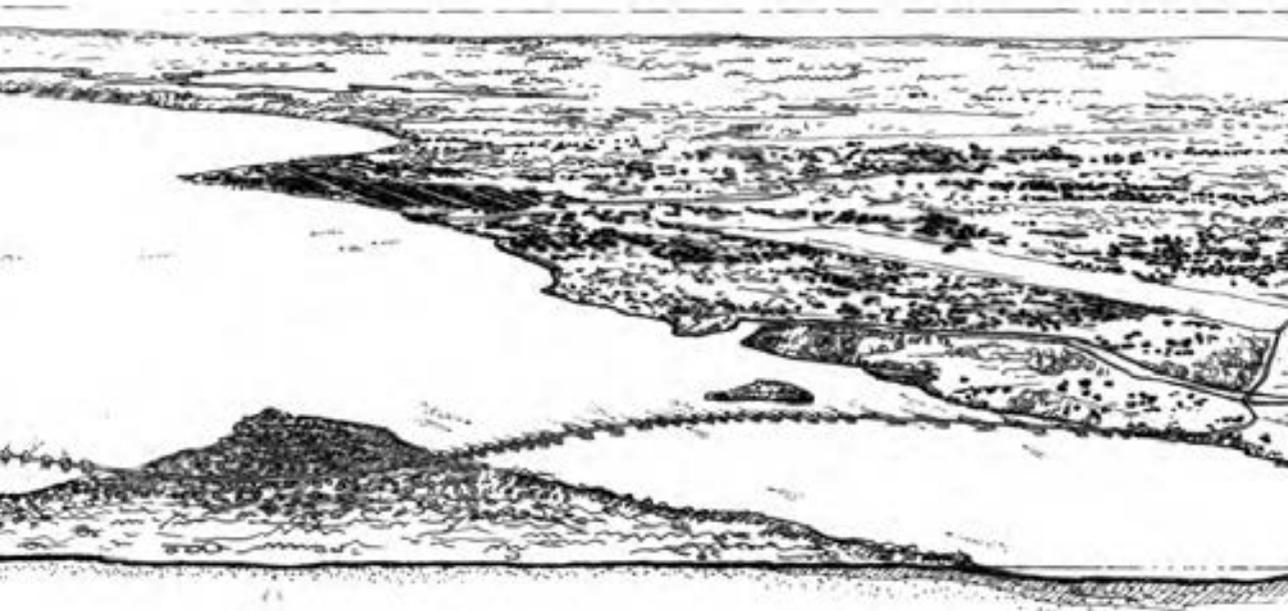
Hypothèse de pont au Sud

Au Sud du centre historique, le pont s'appuie sur l'île de la Quarantaine pour réduire les portées. Il est constitué de deux arcs et reste relativement proche du centre-ville pour maximiser les retombées économiques de son implantation.

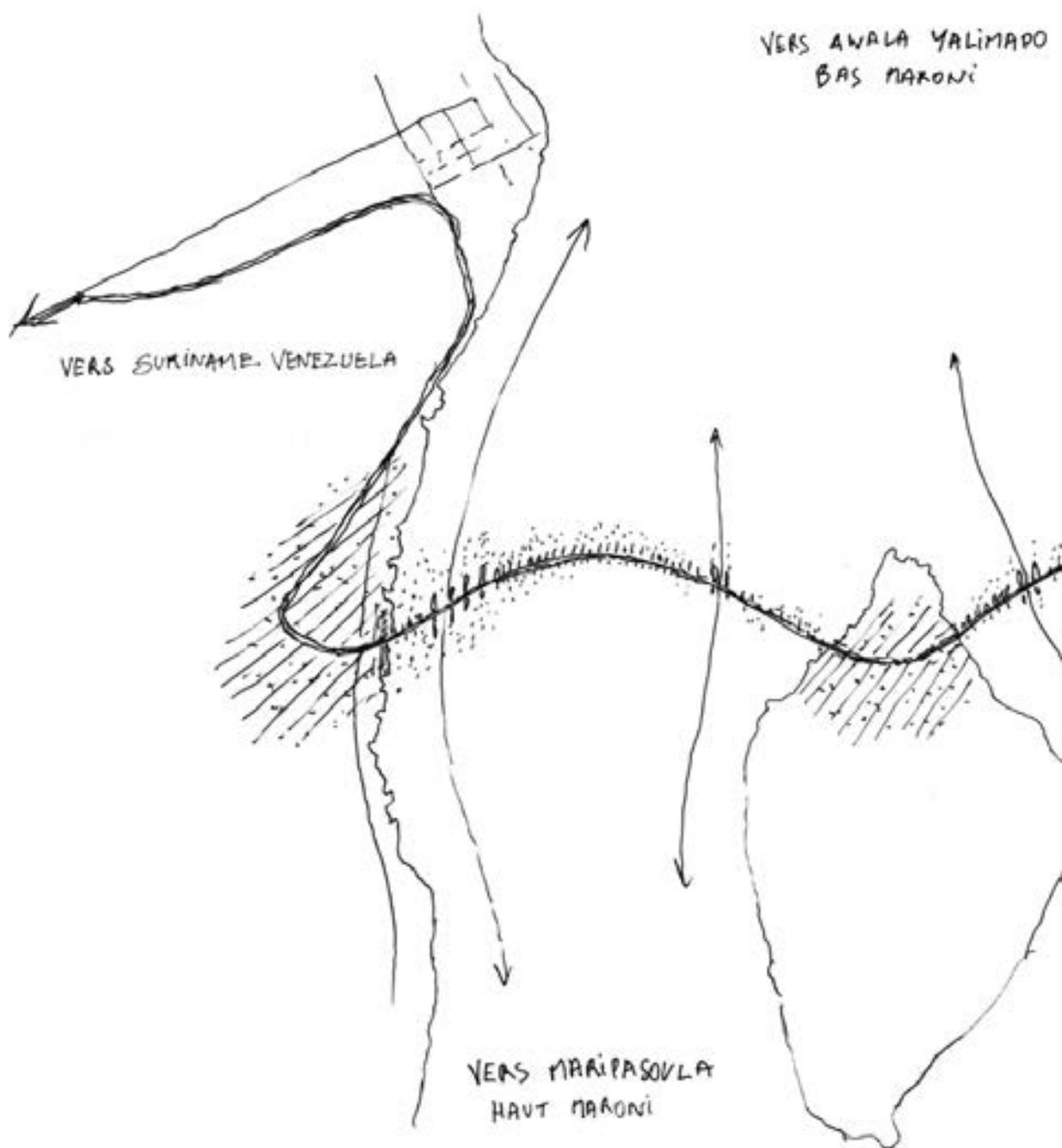
Le pont flottant qui serpente sur le Maroni



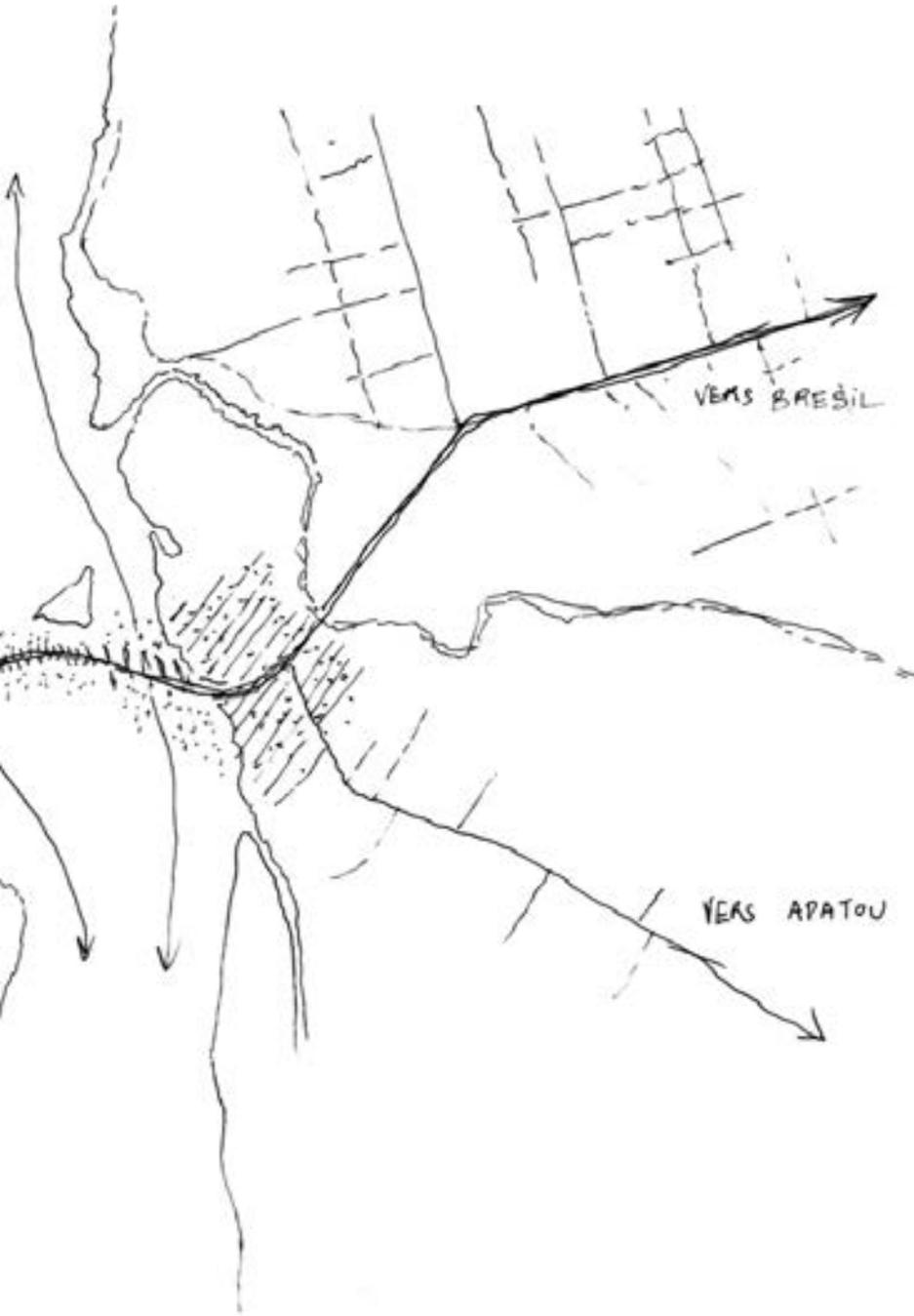
Constitué de deux arcs pour mieux résister aux contraintes des forces du courant, l'hypothèse constructive est celle d'un pont flottant. Ce moyen structurel limite l'impact visuel de l'infrastructure sur le paysage et lui permet de s'ancrer dans la géographie.



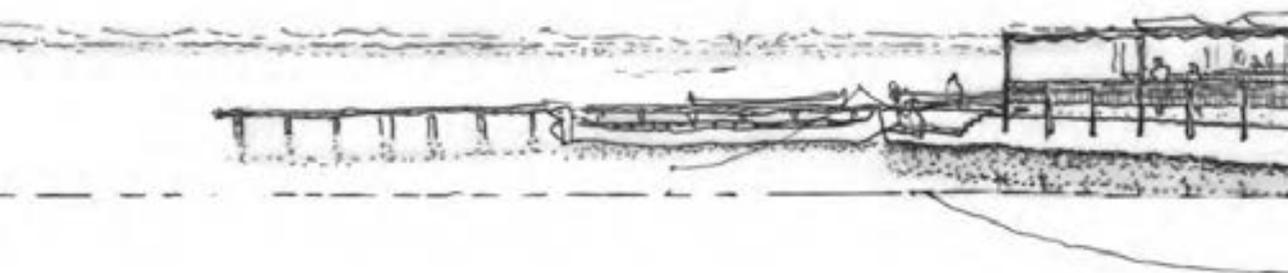
Le pont flottant, plateforme d'échanges



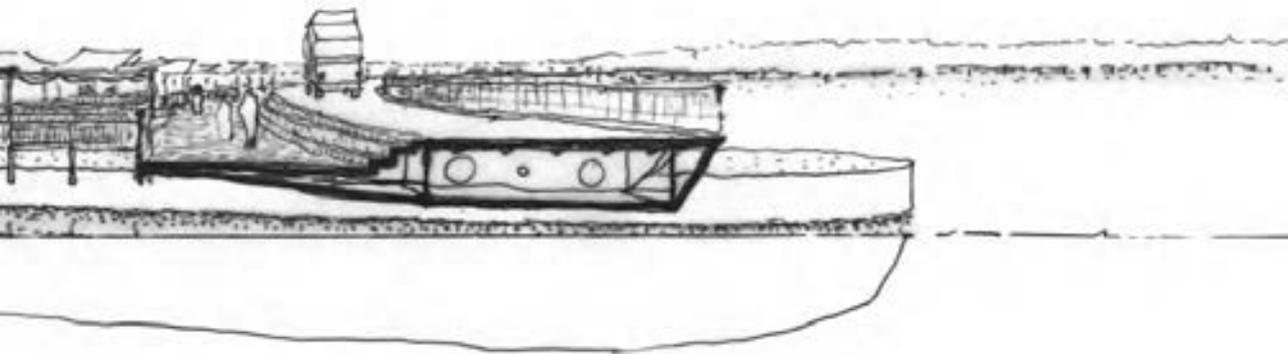
Le pont devient un véritable espace d'échanges, aussi bien entre les deux pays voisins qu'à l'échelle du bassin du Maroni vers Grand-Santi ou encore Maripasoula.



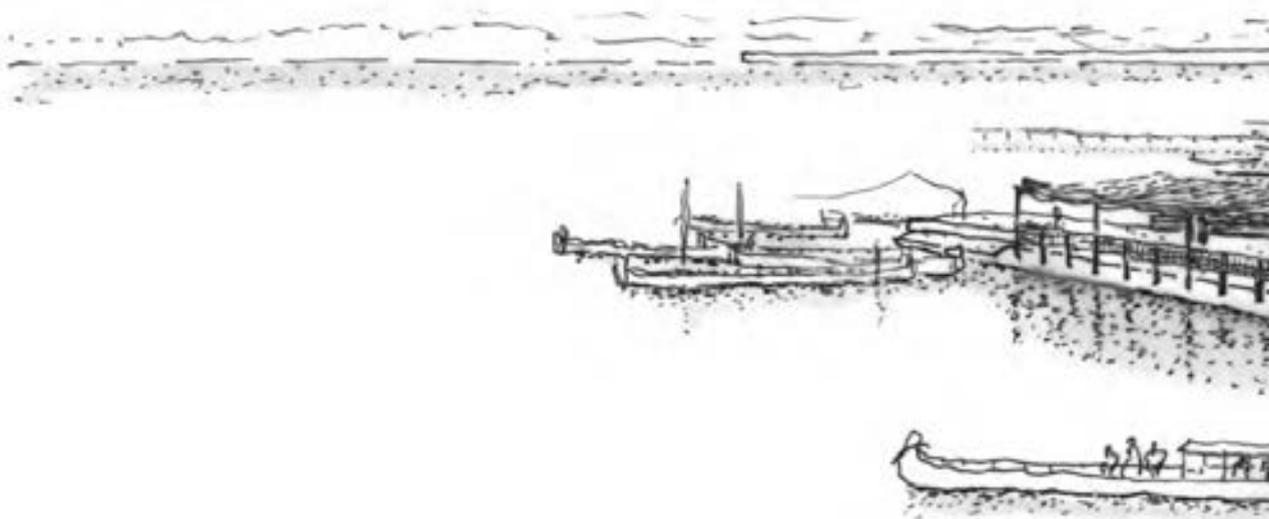
Profil bas du pont flottant



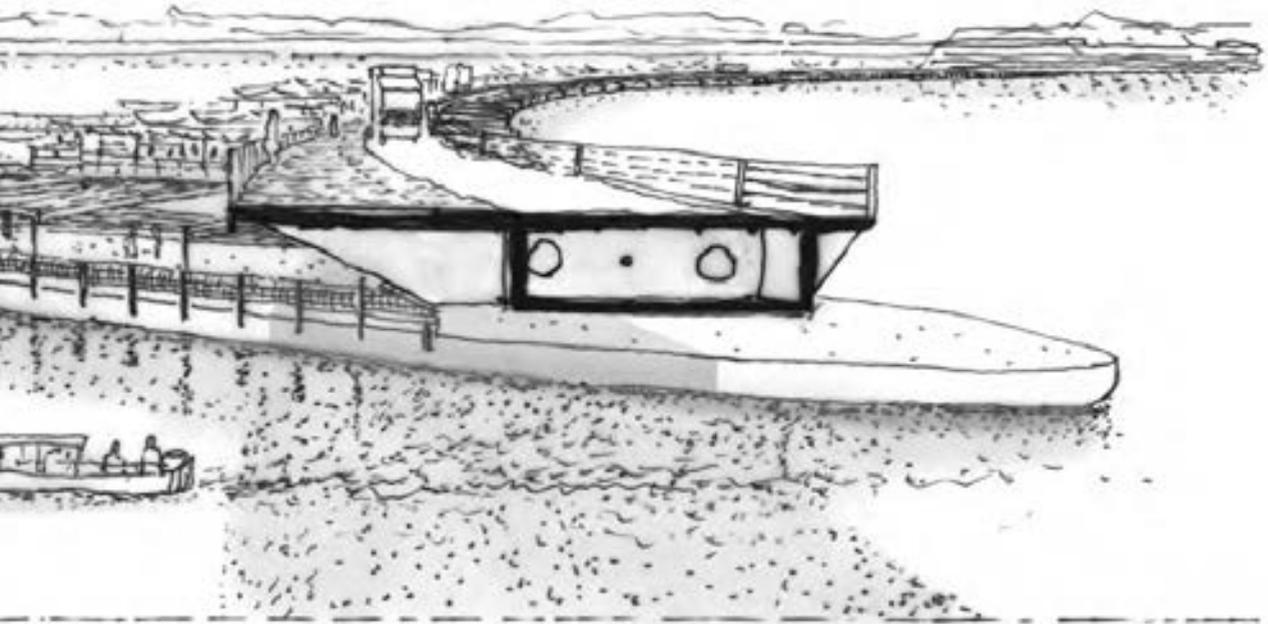
Le pont est constitué d'une catène métallique préfabriquée en usine puis posée sur des barges flottantes en béton. Ces flotteurs peuvent être construits sur place. Sont ensuite aménagées des promenades en bois, des étales de marchés ou autres fonctions selon les besoins et les usages. Le pont devient un véritable espace d'échanges transfrontaliers, une plateforme multimodale, pouvant même devenir un nouvel embarcadère de pirogues.



Profil haut du pont flottant



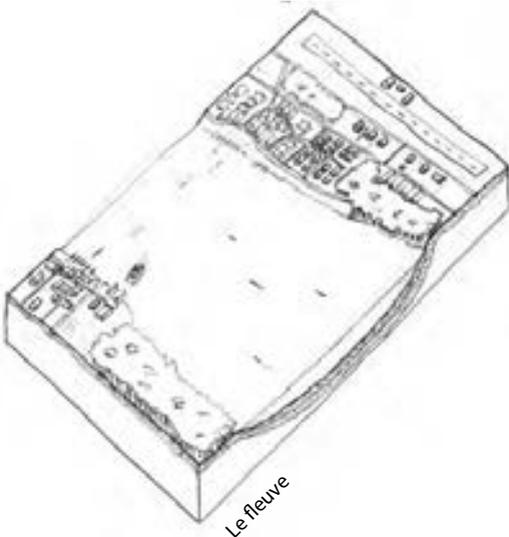
Ponctuellement, le tablier du pont est surélevé pour libérer le passage des pirogues et des bateaux.



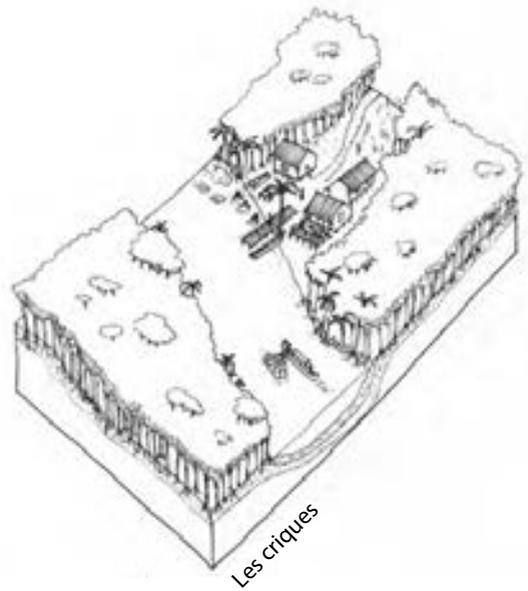




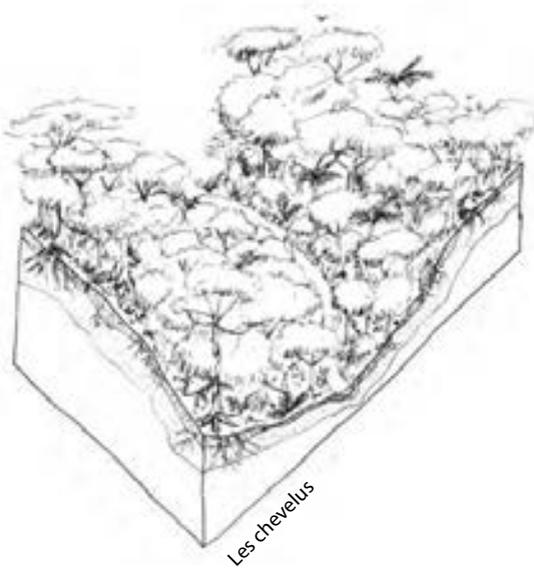
3 Le réseau hydrographique saint-laurentais



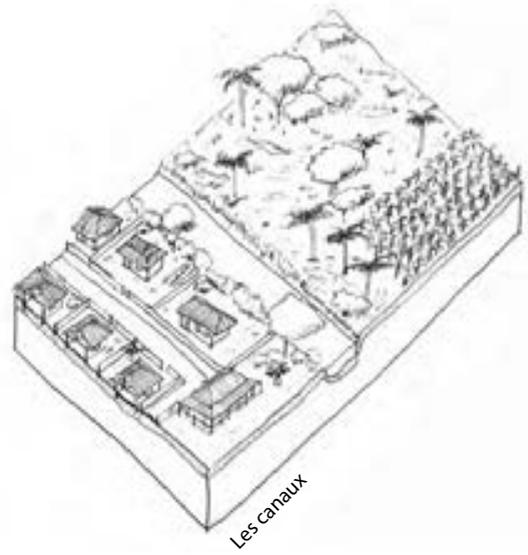
Le fleuve



Les criques



Les chevelus



Les canaux

Le réseau hydrographique saint-laurentais

Le développement de Saint-Laurent, basé sur un plan réticulaire, préserve le réseau hydrographique dense qu'il convient de mieux décrire pour en comprendre les rôles et usages.

En premier lieu, le fleuve Maroni, à la fois lieu de vie et d'échanges ; et l'infrastructure principale de déplacement pour les habitants. Il est tout simplement le dénominateur commun entre les différentes communautés du Bas-Maroni.

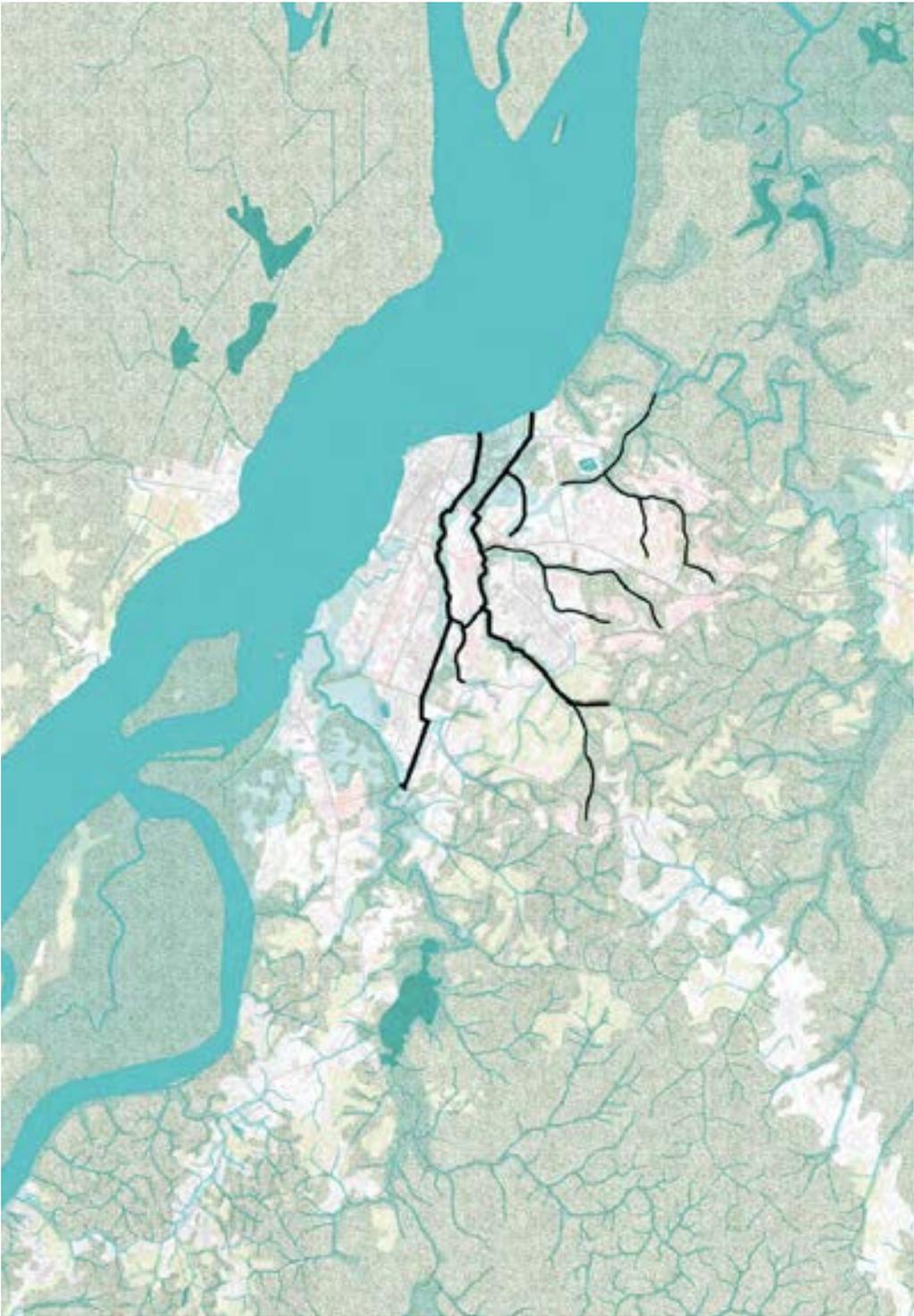
En deuxième lieu, les criques. Pour la plupart navigables en saison humide, elles sont le moyen de pénétrer dans les terres sans accès routier et représentent également une ressource pour la pêche.

En troisième lieu, ce que nous nommons ici les chevelus, terme désignant les cours d'eau étroits qui, à certains moments de l'année sont asséchés. Leur rôle est l'évacuation des eaux de pluie dans les criques.

Enfin, les plus artificiels sont les canaux construits à l'époque coloniale pour assainir les terrains.

Ce réseau hydrographique est aujourd'hui dans sa majeure partie boisée. En effet, les sols argileux (latérite) ou sablonneux sont très pauvres, car constitués d'une faible couche d'humus. Pour éviter l'érosion et le lessivage de ces sols par les fortes pluies tropicales, le maintien de la forêt dans les pentes et le long des cours d'eau est indispensable.

Sauvegarder ces écosystèmes fragiles constitue un enjeu majeur pour Saint-Laurent. Mais comment assurer le maintien du couvert végétal dans un contexte de forte pression foncière et démographique ?



Le réseau hydrographique, parcours alternatifs



Valoriser le réseau hydrographique par de nouveaux usages

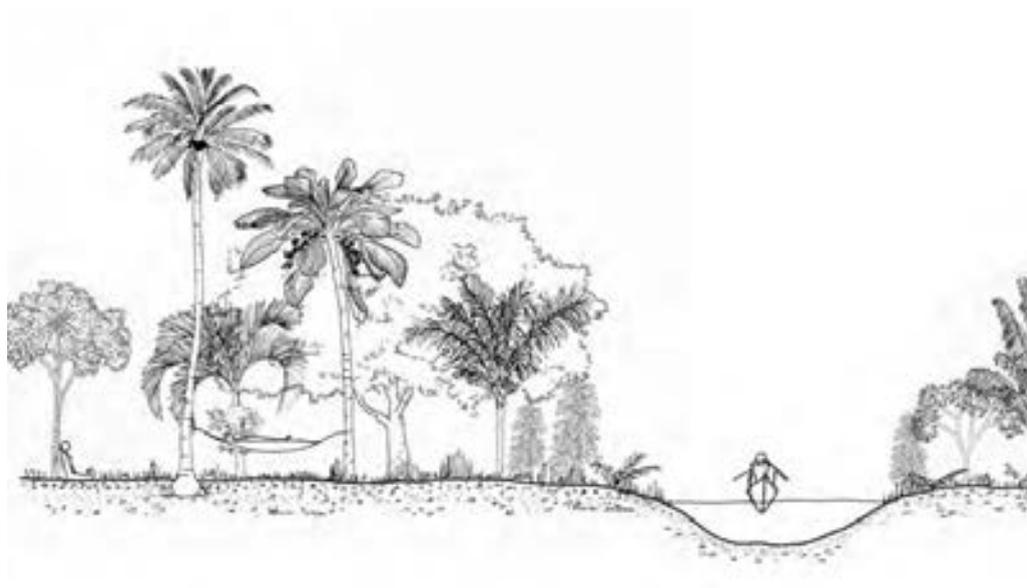
Plutôt que de maintenir ces milieux humides par des sanctions et des périmètres de protection, il semble plus opportun de les valoriser par de nouveaux usages.

Au plus près du centre-ville, là où la pression foncière est la plus forte, des terrains peuvent faire l'objet de droits de préemption par la commune pour créer des parcs tropicaux le long des cours d'eau.

De nouveaux cheminements piétons et cyclables agencés le long des chevelus créent des raccourcis ombragés entre les différents quartiers. Des arbres fruitiers le long de ces chemins donnent la possibilité aux habitants de flâner.

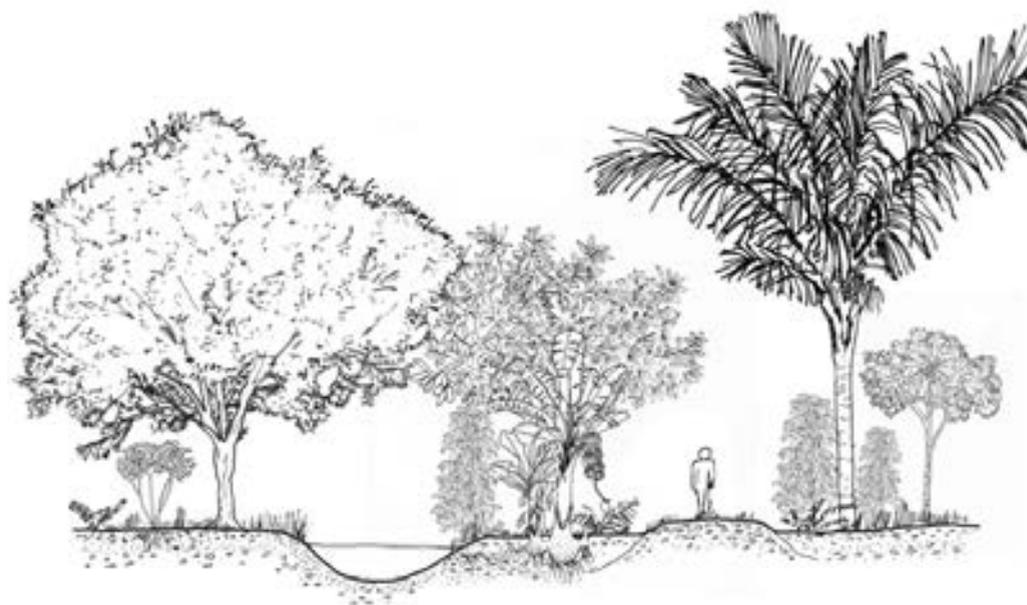
Encourager l'agroforesterie dans les pentes près des chevelus constitue un moyen d'éviter le déboisement le long de ces microréseaux humides. L'agroforesterie solutionne à la fois le maintien des sols et assure la production agricole. Mais cela nécessite un changement des pratiques et une politique volontariste couplée à des incitations financières et des formations. Les financements viennent de subventions européennes et de taxes sur le tourisme. L'écoulement de la production, condition *sine qua non* de la rentabilité de ce type d'exploitation est assurée par les coopératives agricoles qui se chargent du négoce.

Les nouveaux usages



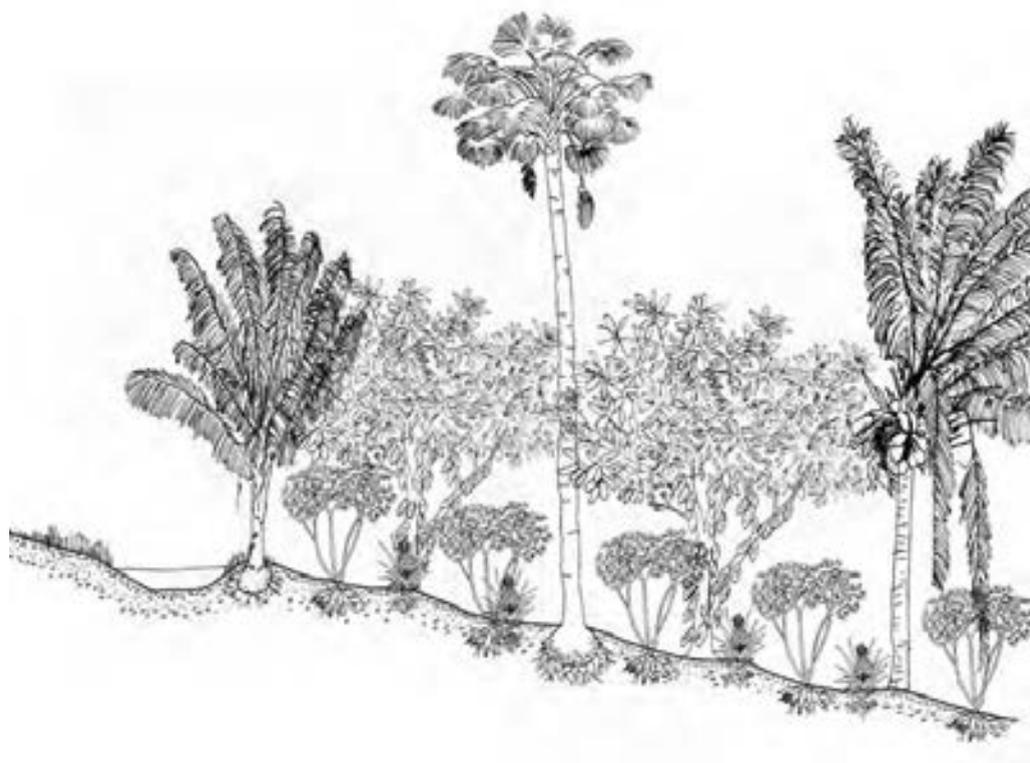
Le parc tropical

0 2 4 m



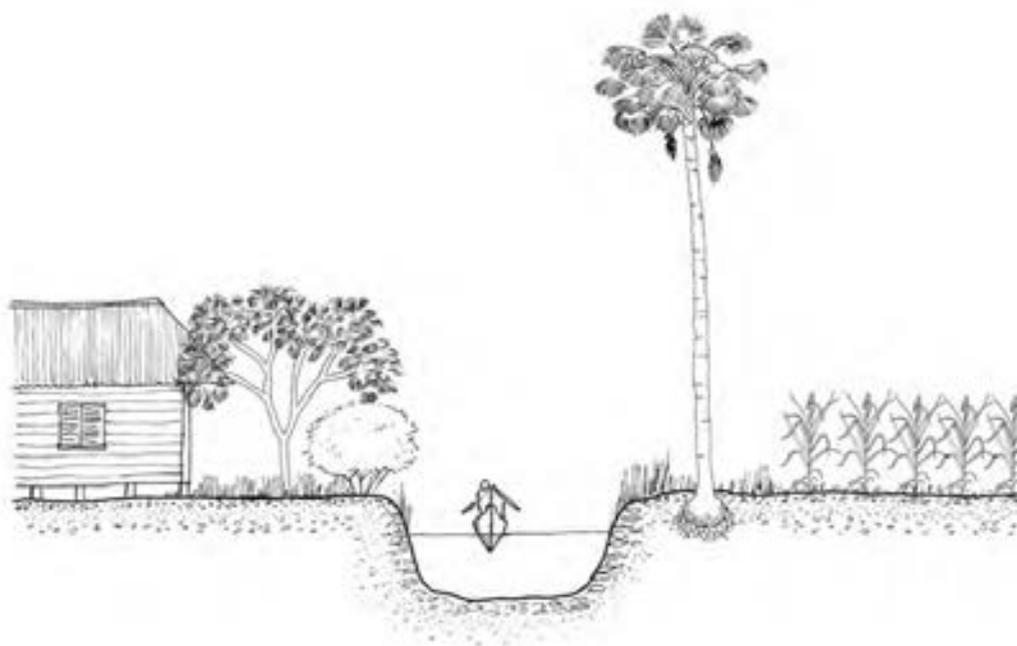
Le chemin au bord de l'eau

0 2 4 m



L'agroforesterie dans les pentes

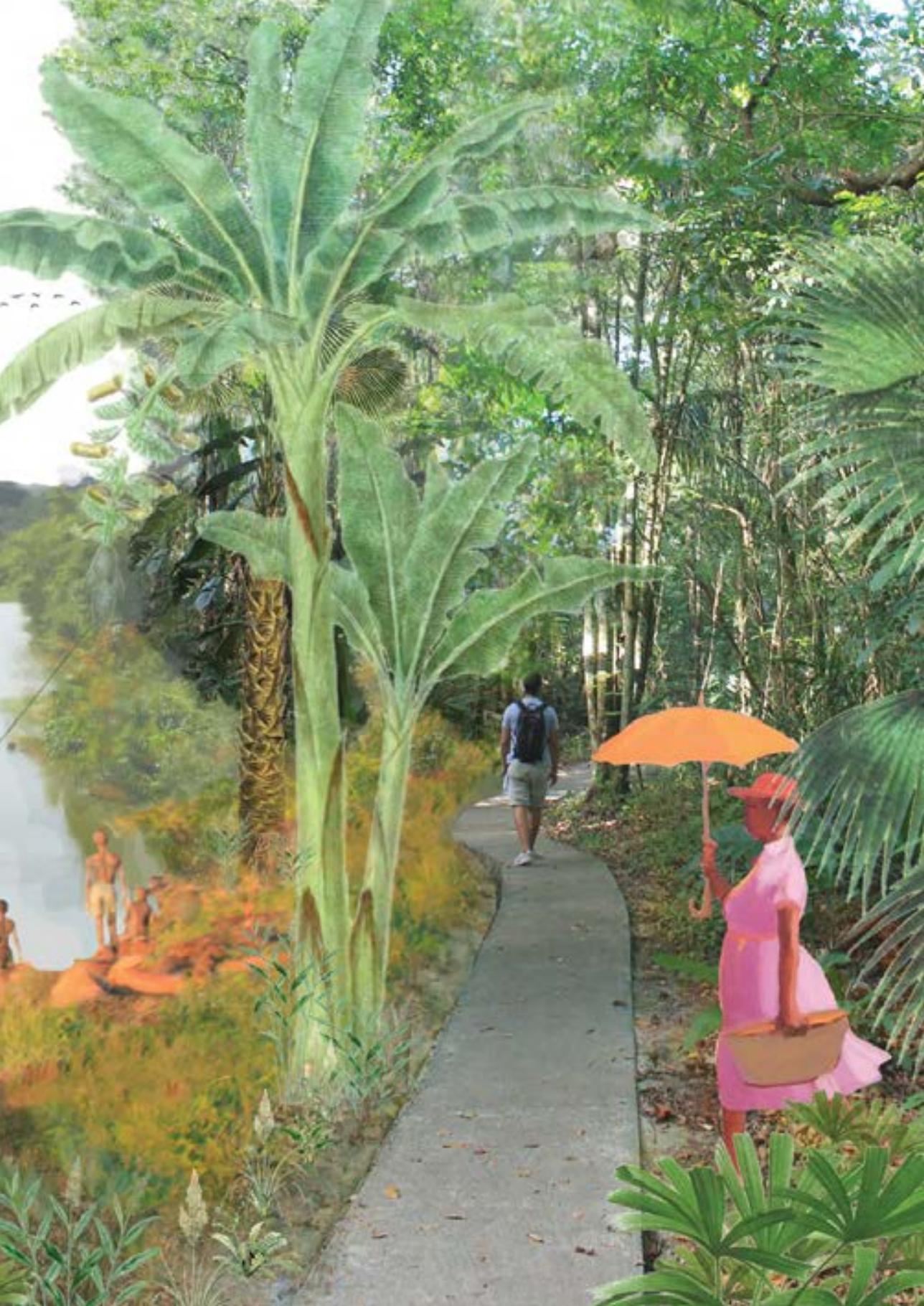
0 2 4 m



Le canal navigable

0 2 4 m





D

Une ville archipel L'appropriation du projet par ses habitants

- 1 De la parcelle à la concession,
vers un droit à la ville pour tous**
page 191
- 2 Construction du quartier par étapes**
page 197
- 3 Propositions architecturales**
page 219



L'appropriation du projet par ses habitants

Le projet proposé pour Saint-Laurent dessine un plan réticulaire sur lequel s'appuie un archipel de quartiers. Se pose alors la question de la mise en œuvre de ces nouvelles pièces urbaines. Le constat est unanime : face à la pression démographique et à la pénurie de ressource foncière, les dispositifs classiques d'aménagement comme les Zac peinent à répondre à l'urgence et de surcroît ne remplissent pas les attentes des habitants.

Aujourd'hui, les nouveaux occupants ne sont pas intégrés au dispositif d'aménagement des quartiers, cela explique en partie l'échec qu'ils rencontrent. Le choix s'est porté sur une logique *bottom up* ou ascendante. Selon cette approche, l'échelon le plus fin constitue le point de départ. Il s'agit ici de l'habitant. La mise en œuvre générale du quartier se fabrique à partir de cette unité. Elle s'appuie sur la capacité de chacun à s'investir pour autoconstruire et autogérer son lieu de vie.

Inspiré du modèle amérindien, les nouveaux quartiers sont fondés sur un principe de concession donnant l'usage du sol, mais pas sa propriété. Le patrimoine foncier ne constituant plus le bien familial transmis aux générations futures, la propriété individuelle du bâti n'en devient que plus importante. Ce dispositif a le double avantage d'inciter à investir dans l'habitat et d'accélérer la construction des quartiers. La livraison de logements clés en main constitue en effet une des missions les plus chronophages de la maîtrise d'ouvrage. La construction est alors à l'initiative des particuliers ce qui permet de répondre aux exigences des modes de vie de chacun et d'offrir une plus grande mutabilité. Au regard de l'incertitude qui pèse sur l'évolution de la société guyanaise, il s'agit d'un aspect non négligeable.

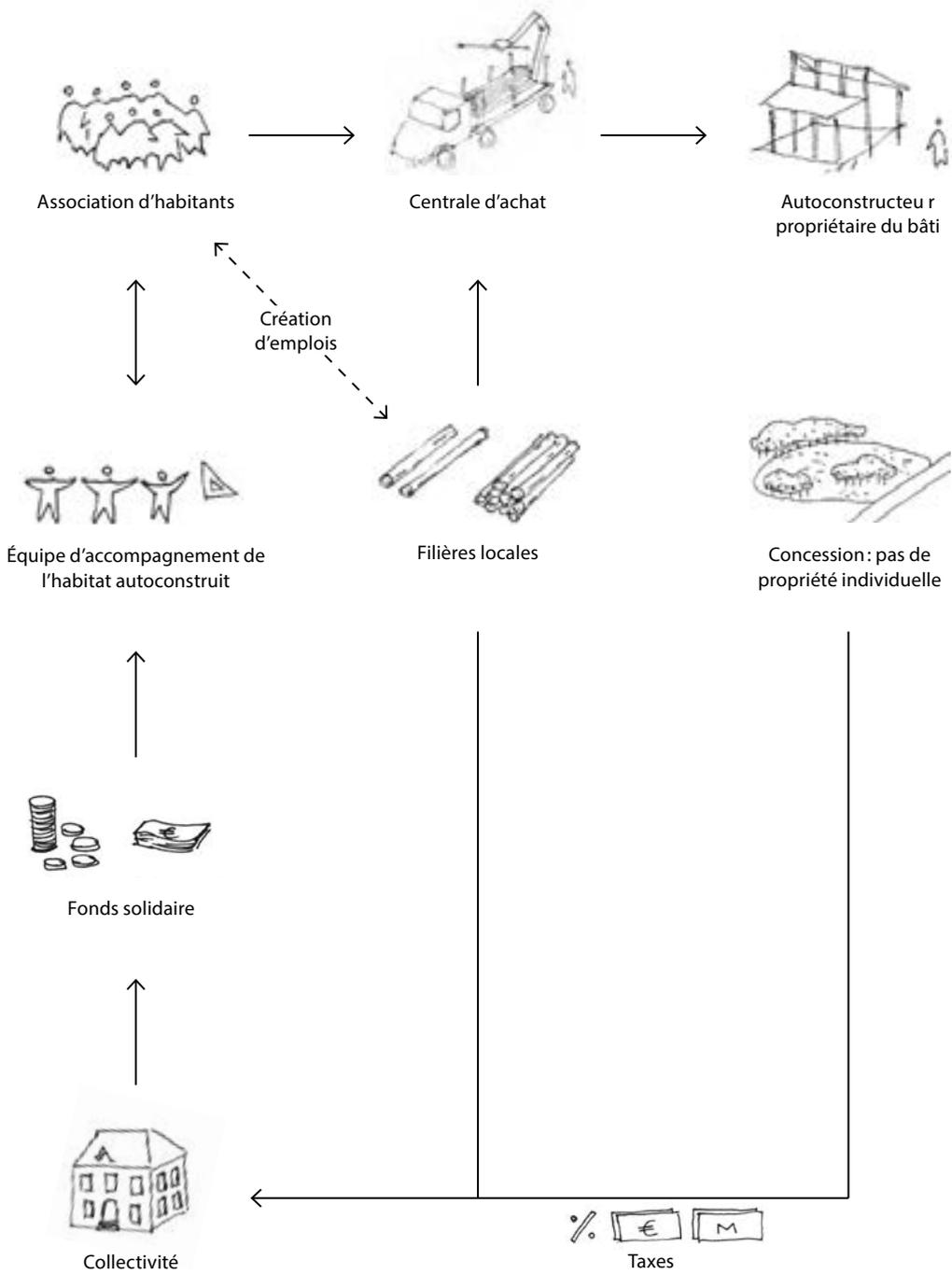


Une première partie de ce chapitre illustre l'impact de l'absence de propriété privée du sol et de l'autoconstruction des logements sur les modes de gouvernance. En effet, la disparition du découpage parcellaire du sol induit une gestion et une entente commune autour de son usufruit. Le regroupement des habitants en association est à la fois une nécessité, mais aussi un moyen pour les pouvoirs publics d'améliorer l'accompagnement des projets individuels. Il facilite la mise en place de dispositifs d'aide à l'autoconstruction comme des centrales d'achats, des équipes professionnelles d'accompagnement, des formations, des chantiers-écoles...

Enfin, le développement de la construction d'un quartier au sud des Sables Blancs, sur l'un des secteurs de l'OIN, s'attache à décomposer les mécanismes de l'aménagement du nouveau quartier par le concours des futurs habitants et l'accompagnement par les institutions locales. En effet, bien qu'autoconstruit, le projet nécessite un encadrement qui assure son bon fonctionnement.

C'est donc la médiation et l'implication directe de futurs habitants dans le projet qui constitue la pierre angulaire de la méthode étayée dans ce chapitre. Contrairement aux idées reçues, elle ne dédouane pas pour autant les institutions de leurs rôles, mais elle en déplace les champs d'action.

1 De la parcelle à la concession, vers un droit à la ville pour tous



Un nouveau mode de gouvernance

Les observations menées sur le territoire saint-laurentais révèlent le manque d'efficacité des outils urbanistiques importés de métropole. Trop figés, les logements sociaux ne répondent ni à l'urgence ni aux particularismes et mettent en péril les moyens de subsistance des populations en limitant l'usage du sol.

La Zac Saint-Maurice illustre bien ces difficultés : il s'écoulera sûrement quinze années entre la décision de sa construction et sa livraison complète. Sur cette période, la population aura triplé à Saint-Laurent du Maroni ! Entravées par des dispositifs réglementaires contraignants, les réponses des administrations arrivent trop tard pour satisfaire les attentes habitantes. De ce fait, des résidents occupent de façon illégale une grande partie des terrains alloués au projet. À terme, ils devront être déplacés ou le projet amputé. Cette situation est également induite par le fait qu'une partie des saint-laurentais ne déclarent pas leurs revenus ou ne possèdent pas de papiers.

Toutefois, cette occupation illégale ne se fait pas de façon anarchique et témoigne de la capacité des habitants à organiser rapidement leurs lieux de vie *via* des réseaux d'entraide de différentes natures : famille, communauté... Le projet propose donc de s'appuyer sur cette capacité pour agir vite et mieux répondre aux besoins de chacun.

Si elle est encadrée, cette démarche permet d'appuyer le projet de territoire notamment par la valorisation des filières locales, de l'architecture bioclimatique et de la production individuelle d'énergie.

L'absence de propriété foncière individuelle lève un second obstacle. En effet, une grande partie du territoire communal appartient à l'État ou à la mairie, cette situation est un atout considérable permettant d'éviter une politique lente et onéreuse de rachat de terrains. Conjointement à l'autoconstruction des quartiers, la modification provisoire du droit du sol peut constituer une alternative viable aux opérations d'aménagement classique.



Le quartier est constitué d'une emprise foncière unique appartenant à l'État. Sa gestion et son aménagement induisent une organisation commune des habitants autour de son usufruit. Le principe est simple, un groupe de personnes se constitue en association et fait la demande en mairie pour l'obtention d'une concession. Cette dernière est viabilisée et calibrée de façon à ménager les espaces suffisants pour accéder à l'autosuffisance alimentaire et énergétique. Cette mission est codirigée par l'Epag et la Direction de l'agriculture et de la forêt de la Guyane (Daaf). La deuxième partie du chapitre décrit plus en détail ces aspects.

Le regroupement en coopérative d'habitants facilite l'accompagnement et l'encadrement de l'autoconstruction. Par exemple, il autorise la mise en place d'une centrale d'achat et la création d'une équipe professionnelle d'accompagnement regroupant architectes, urbanistes, paysagistes...

Cette démarche est l'occasion d'atteindre des objectifs de salubrité et d'écoconstruction pour chaque construction. De plus, chaque maison est cadastrée, référencée et l'habitant reçoit un titre de propriété qui lui assure une sécurité juridique.

En s'appuyant sur un principe d'économies d'échelles, le dispositif structure et rend compétitives les filières locales face aux productions surinamaises. Le financement des matériaux s'appuie sur des microcrédits obtenus auprès du fonds d'investissement solidaire du Maroni ou l'emprunt groupé par le biais de l'association.

Cette proposition de gouvernance tend à pallier les défauts des aménagements conventionnels, mais représente également un moyen de mettre en œuvre les objectifs territoriaux décrits précédemment.

2 Construction d'un quartier par étape



La géographie définit l'emprise des quartiers

La géographie d'archipels décrite précédemment fabrique des reliefs sur lesquels s'appuie le projet : le coteau abrupt, le coteau en pente douce et le plateau.

Une seule emprise foncière

Le quartier constitue une emprise foncière unique dont le propriétaire est l'État ou la mairie. Cette organisation facilite et allège les opérations d'aménagement et de viabilisation.



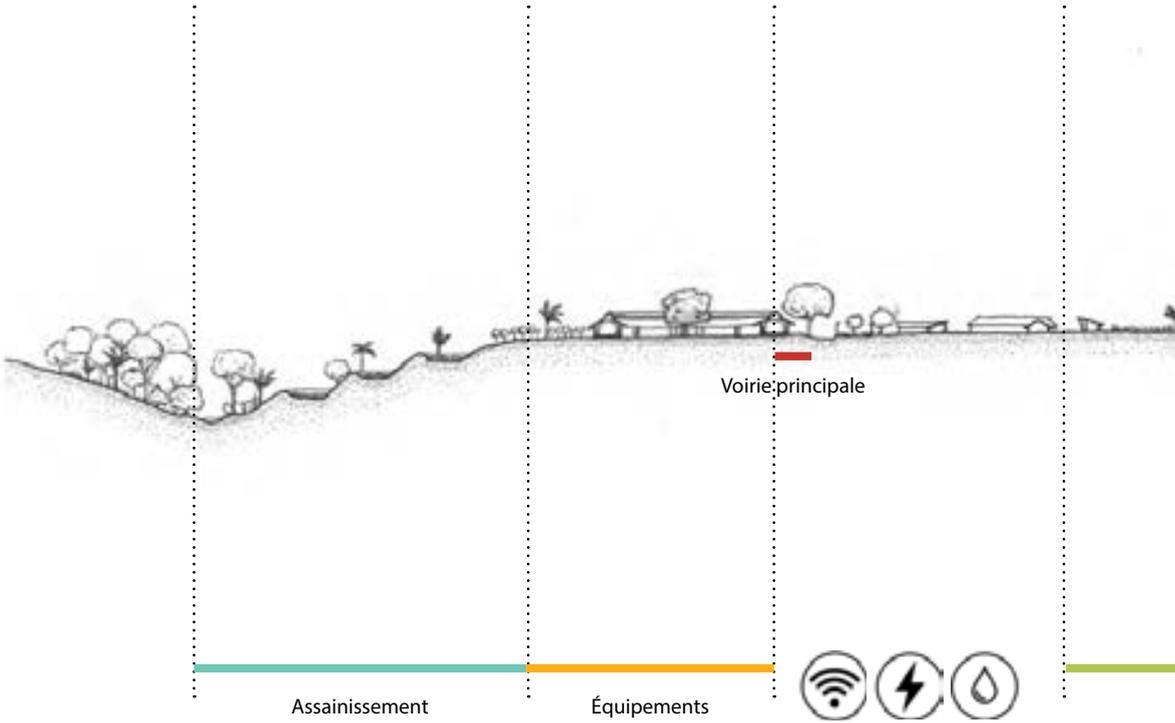
Aménagement des zones agricoles - Daaf, ONF

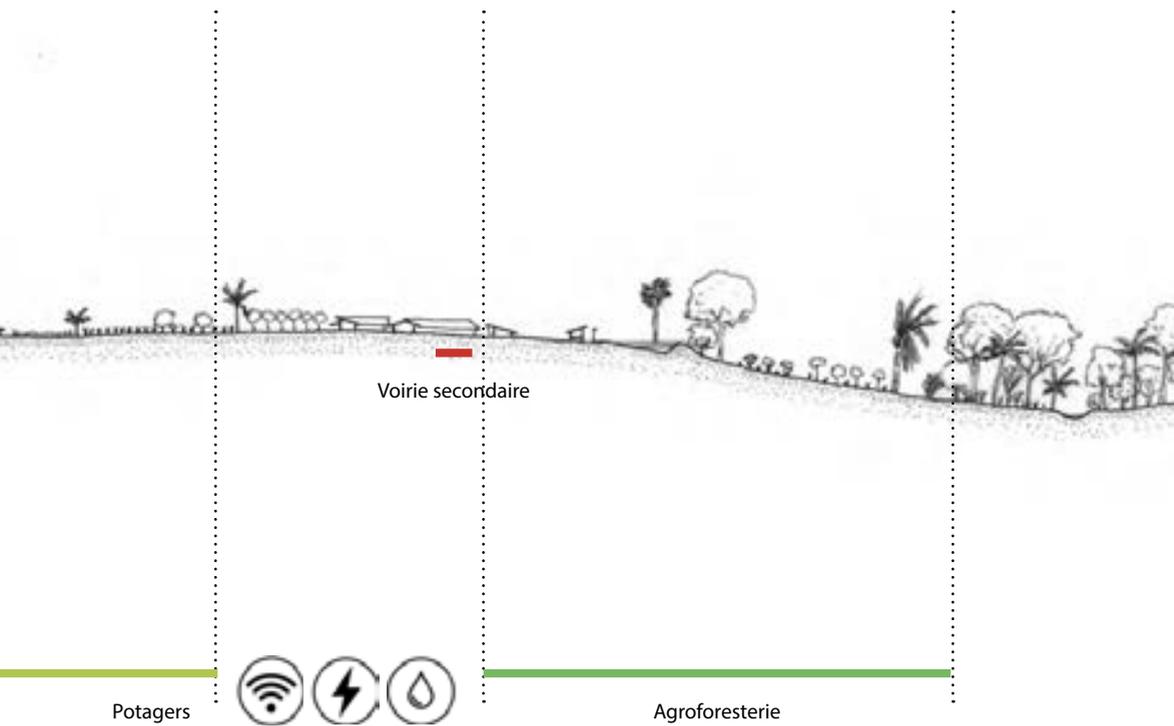
La viabilisation débute avec le défrichage partiel du terrain et l'aménagement agricole du coteau à faible pente. C'est l'occasion d'installer les voiries secondaires et les systèmes d'irrigation.

Viabilisation du terrain — Epag

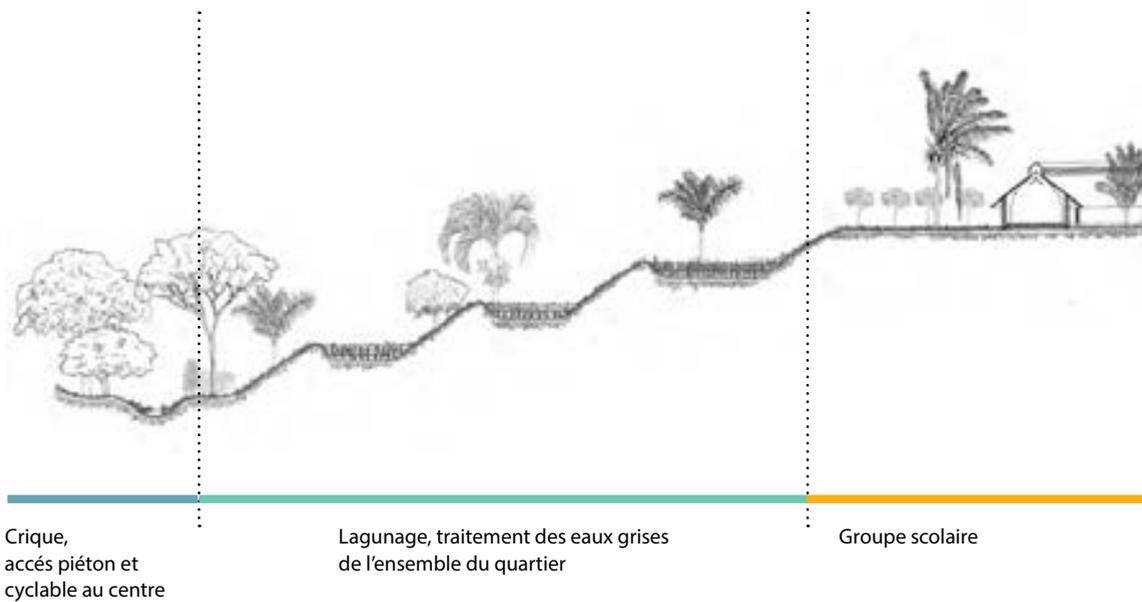
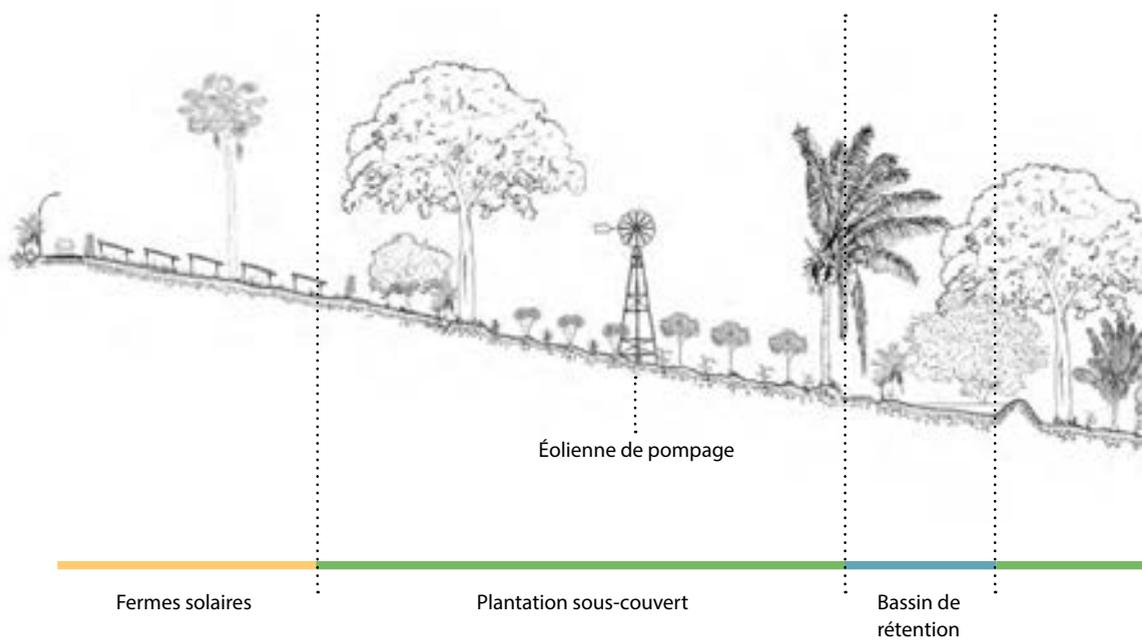
L'Epag prend en charge l'aménagement du terrain. Libéré de l'obligation de desservir chacune des parcelles, l'ensemble du quartier peut alors s'organiser autour d'une voirie unique. Le réseau électrique et d'adduction d'eau est implanté au même moment et suit le tracé viaire. Un réseau d'assainissement à ciel ouvert permet le traitement des eaux pluviales et grises.

Préserver par l'usage

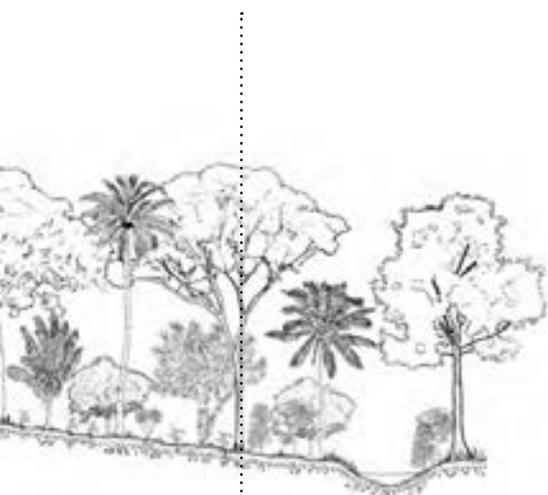




0 25 50m



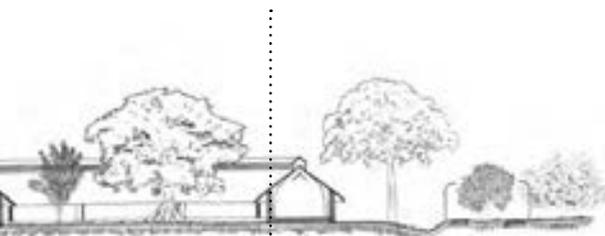
Coteau à faible pente
Production énergétique et agricole



Agroforesterie
à 3 étages

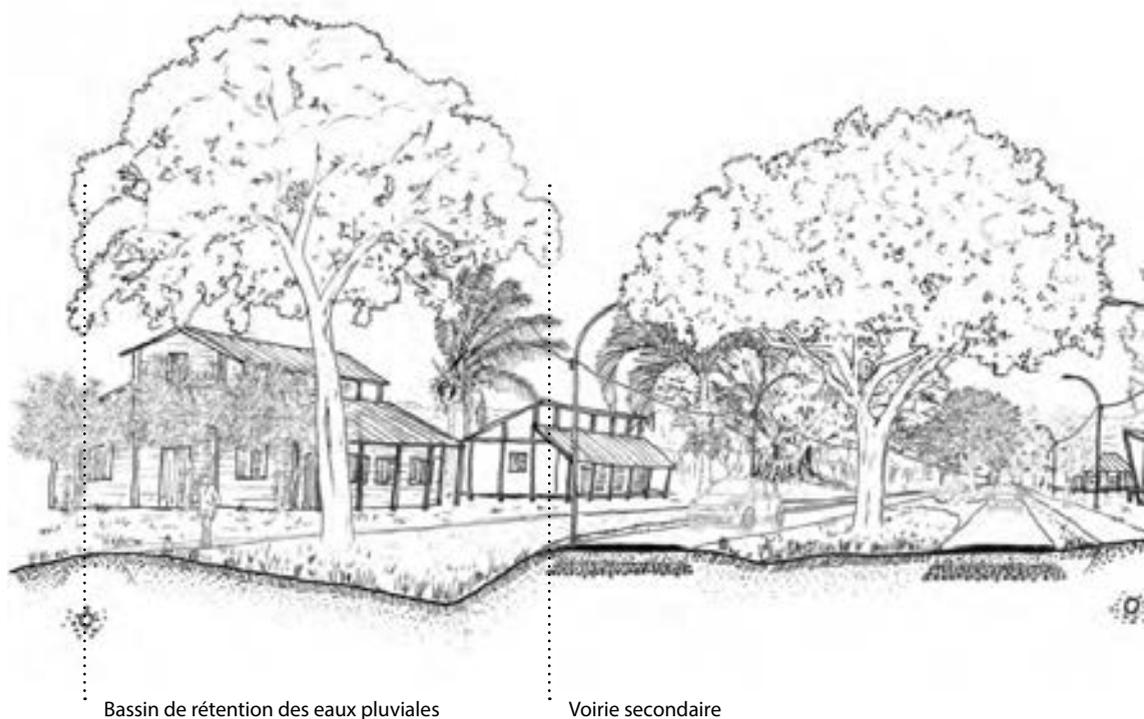
Crique

Coteau à forte pente
Système d'assainissement



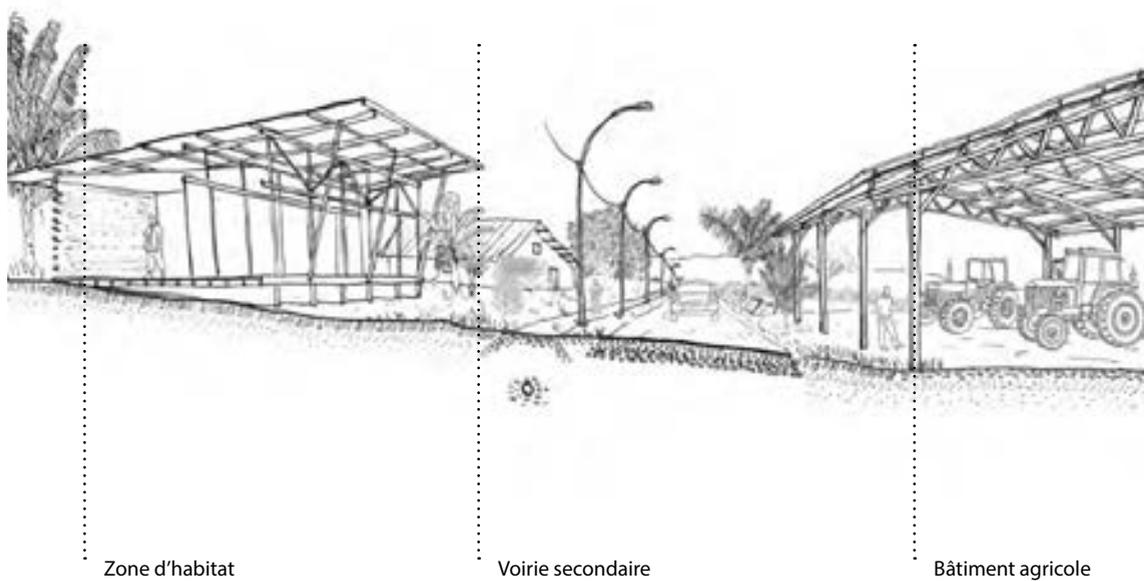
Bassin de rétention
le long des voiries

0 10 20m



Bassin de rétention des eaux pluviales

Voirie secondaire

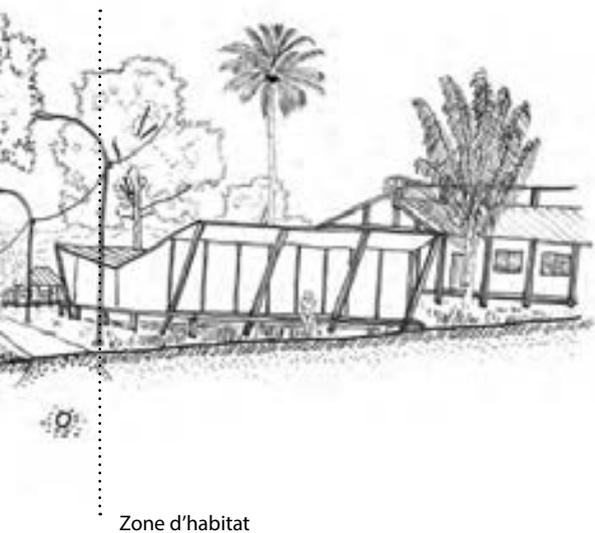


Zone d'habitat

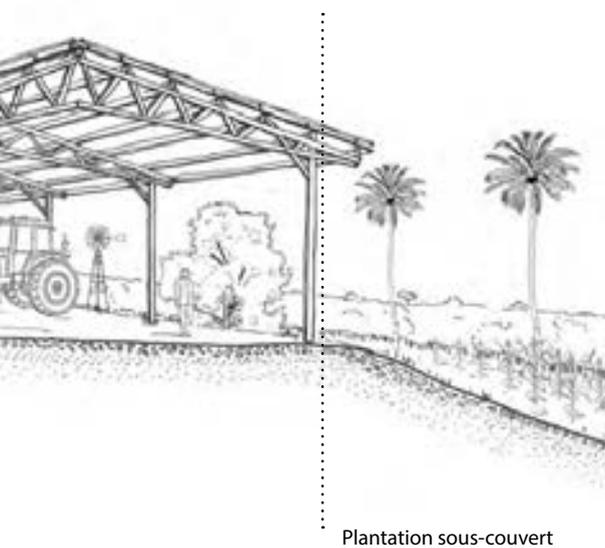
Voirie secondaire

Bâtiment agricole

Voirie principale
Suggérer des usages sans les imposer



Voirie secondaire
Organiser une transition avec l'espace productif



0 2 4m







Autoconstruction - Coopérative d'habitants

L'implantation des bâtiments s'effectue naturellement le long des infrastructures et des réseaux. La disposition de ces derniers permet de ménager les espaces de production agricole et énergétique décrits dans le projet de territoire.

De plus, la dimension des îlots autorise l'extension progressive des logements en parallèle de l'agrandissement de la cellule familiale. La desserte depuis les voiries principales n'est pas contrainte mais cet aménagement est laissé aux habitants.

Équipements - Chantier-école

La conception et la construction des équipements sont généralement l'apanage des collectivités qui en ont la maîtrise d'ouvrage. Ici, ils permettent d'organiser des chantiers-écoles avec les habitants afin de promouvoir les matériaux produits sur le Bas-Maroni.

Ils sont aussi l'occasion de faire évoluer le langage architectural traditionnel afin de l'adapter au désir de modernité. Les bâtiments publics deviennent les manifestes d'un mode de vie soutenable et désirable.



Assainissement et valorisation des rejets à l'échelle du quartier

Aujourd'hui, Saint-Laurent du Maroni centralise le traitement des eaux viciées. Pour remplacer le système de lagunage, une station d'épuration est en chantier. Mais les différents acteurs rencontrés estiment qu'elle est déjà sous-dimensionnée par rapport aux besoins actuels. Là encore, les institutions locales sont en situation de rattrapage et non d'anticipation.

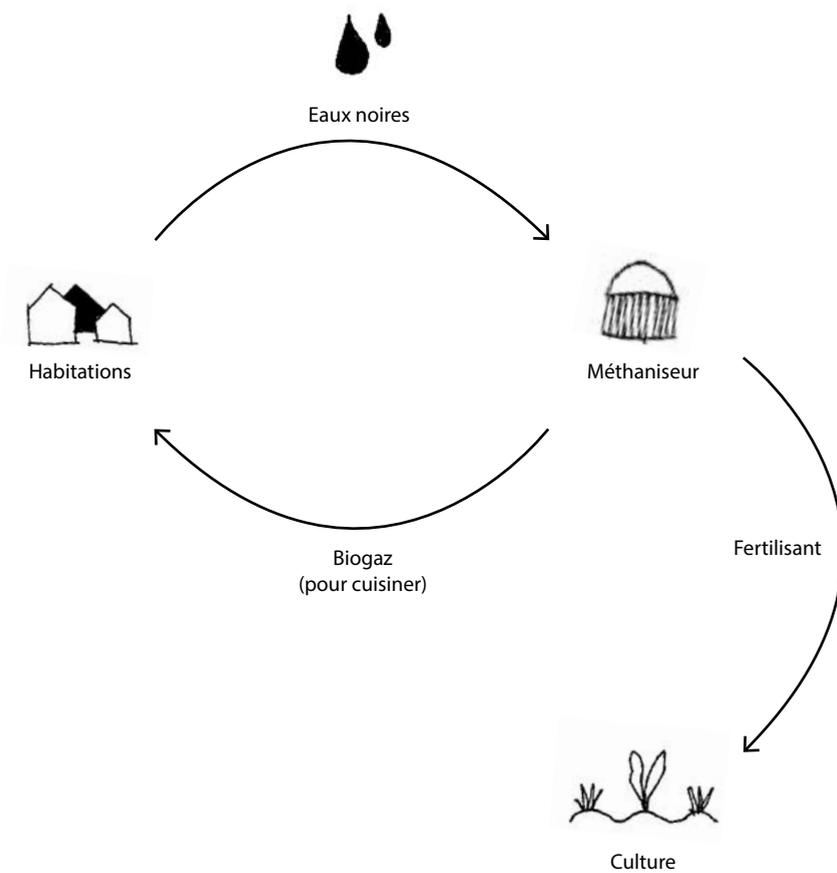
Afin de remédier au problème à la source, le projet vise la création de nouveaux quartiers ayant une gestion et un fonctionnement autonome. Un système d'assainissement interne rend possible l'absence de raccordement au réseau urbain. Les reliefs de coteaux et la présence de chevelus dans chacun des quartiers favorisent le choix d'un système de lagunage anaérobie.

Il s'agit d'une ancienne technique, largement rependue avant la démocratisation des stations d'épuration. Aujourd'hui, la tendance s'est inversée et la complémentarité des méthodes est mise en avant. Comme le souligne l'ingénieur Bernard Barraqué, « *les techniques rustiques comme le géoassainissement et le lagunage ont été longtemps déconsidérées, malgré leurs performances sur le plan bactériologique on ne croyait qu'aux stations d'épuration à boues activées* »¹.

Bien que l'investissement de départ soit plus conséquent, le coût de fonctionnement, les besoins en énergie et en maintenance, est nettement inférieur. Ainsi, un seul curage quinquennal suffit pour garantir la bonne performance des installations.

Dans le but de valoriser au maximum les rejets, ce système traite uniquement les eaux grises et pluviales. Des noues plantées les acheminent vers les lagunes. L'épuration des eaux commence sur ce trajet par un principe de phytoremédiation. Chacun des bassins composant le système représente une phase particulière d'épuration et de décantation des eaux. Le premier bassin consomme les rejets polluants peuplés de microphytes, tandis que les derniers bassins accueillent des macrophytes (roseaux, joncs, *etc.*) et une faune aquatique.

1 BARRAQUÉ Bernard, « Le lagunage : une rétro-innovation », Colloque international OH2 « Origines et Histoire de l'Hydrologie », Dijon, 9-11 mai 201, p.1.

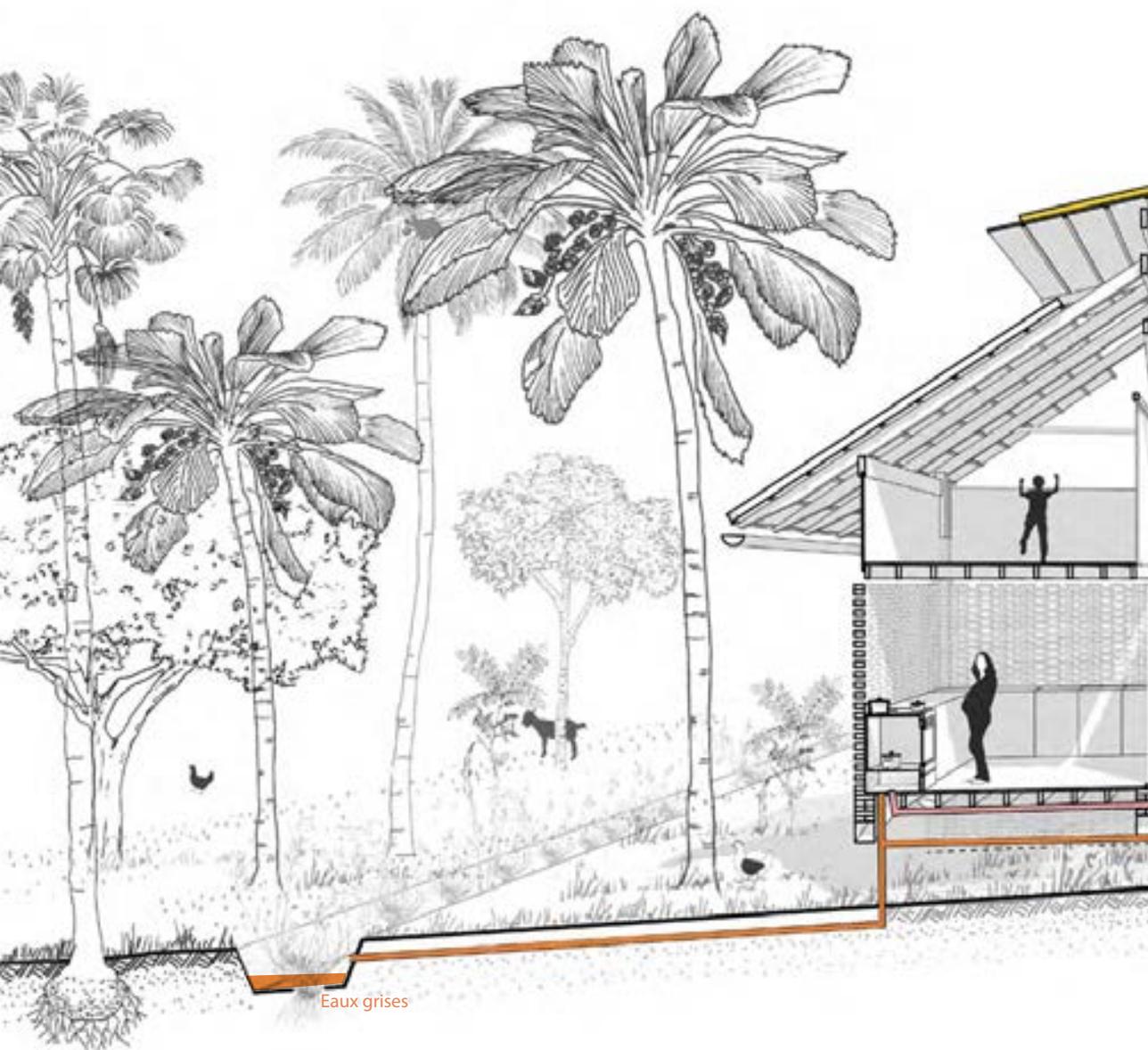


Principe de valorisation des eaux noires

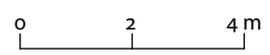
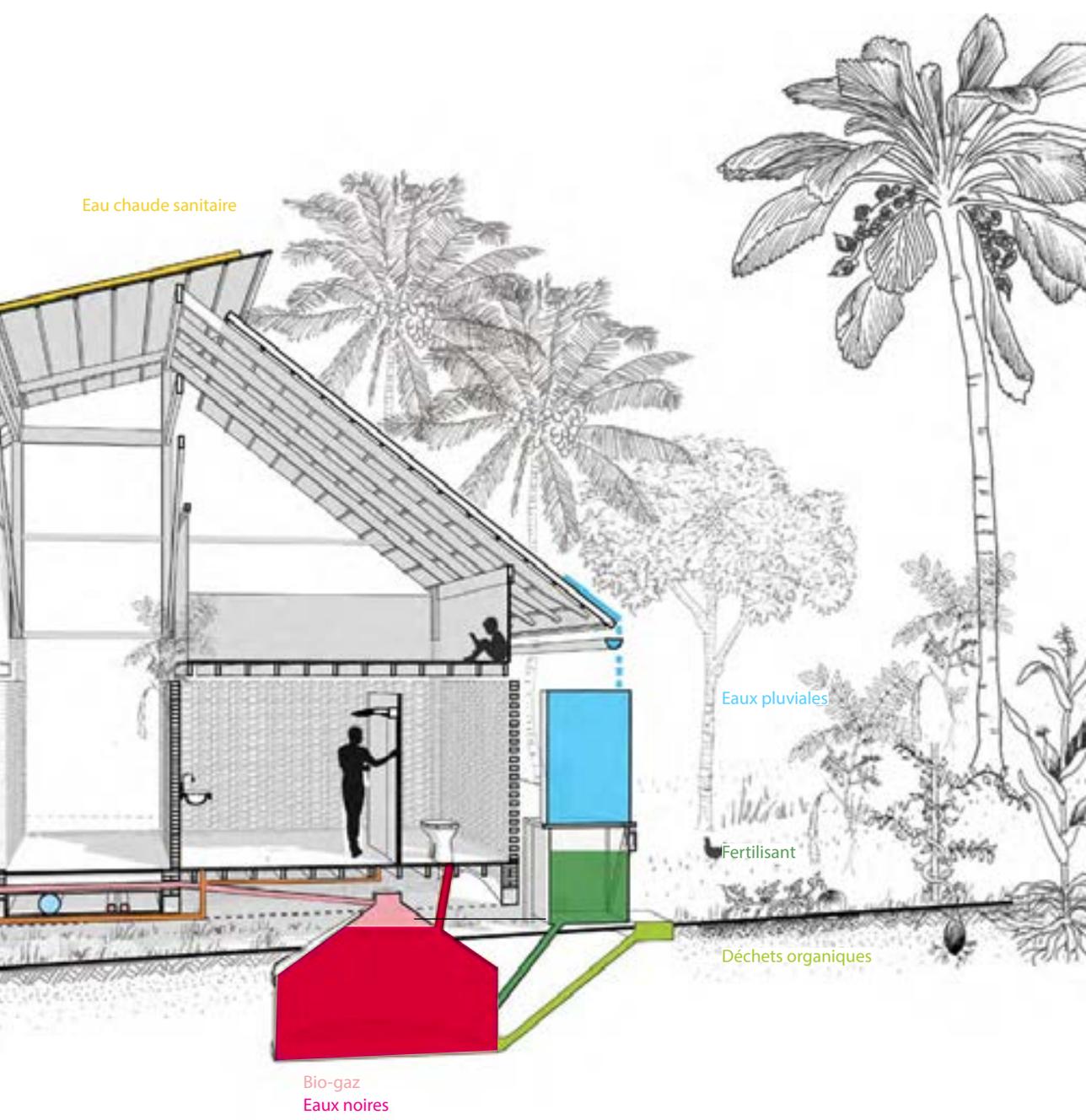
Si aucune industrie n'est raccordée au réseau, les boues produites ne sont pas contaminées et peuvent alors être utilisées pour fertiliser le sol. Avant de se rejeter dans le milieu naturel, cette eau épurée peut être utilisée pour alimenter une piscine naturelle destinée au quartier.

Les eaux noires, quant à elles, sont envoyées vers un méthaniseur individuel produisant du gaz appelé biogaz. La récupération de ce dernier alimente en gaz la cuisine du logement. En bout de chaîne, le digestat peut être utilisé en épandage agricole, ou encore séché pour la fabrication d'engrais.

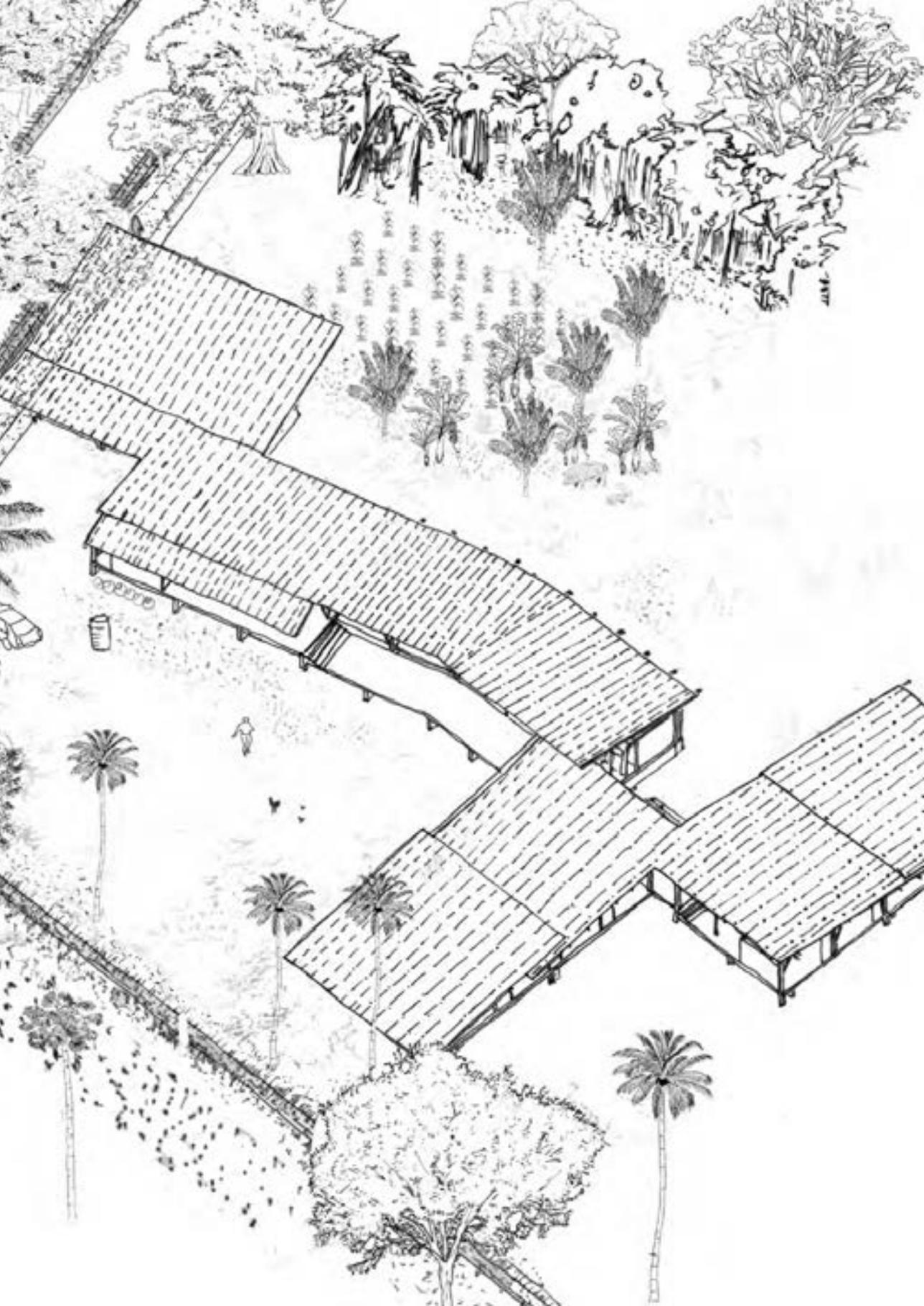
Ce principe de traitement des eaux usées présente énormément d'avantages puisqu'il est économe en réseau, facile d'entretien et s'appuie sur le contexte climatique et hydrographique. Il modifie aussi le rapport conventionnel aux déchets qui ne sont plus perçus comme une charge, mais comme une ressource à valoriser.



limiter le raccordement à des réseaux centralisés



3 Propositions architecturales



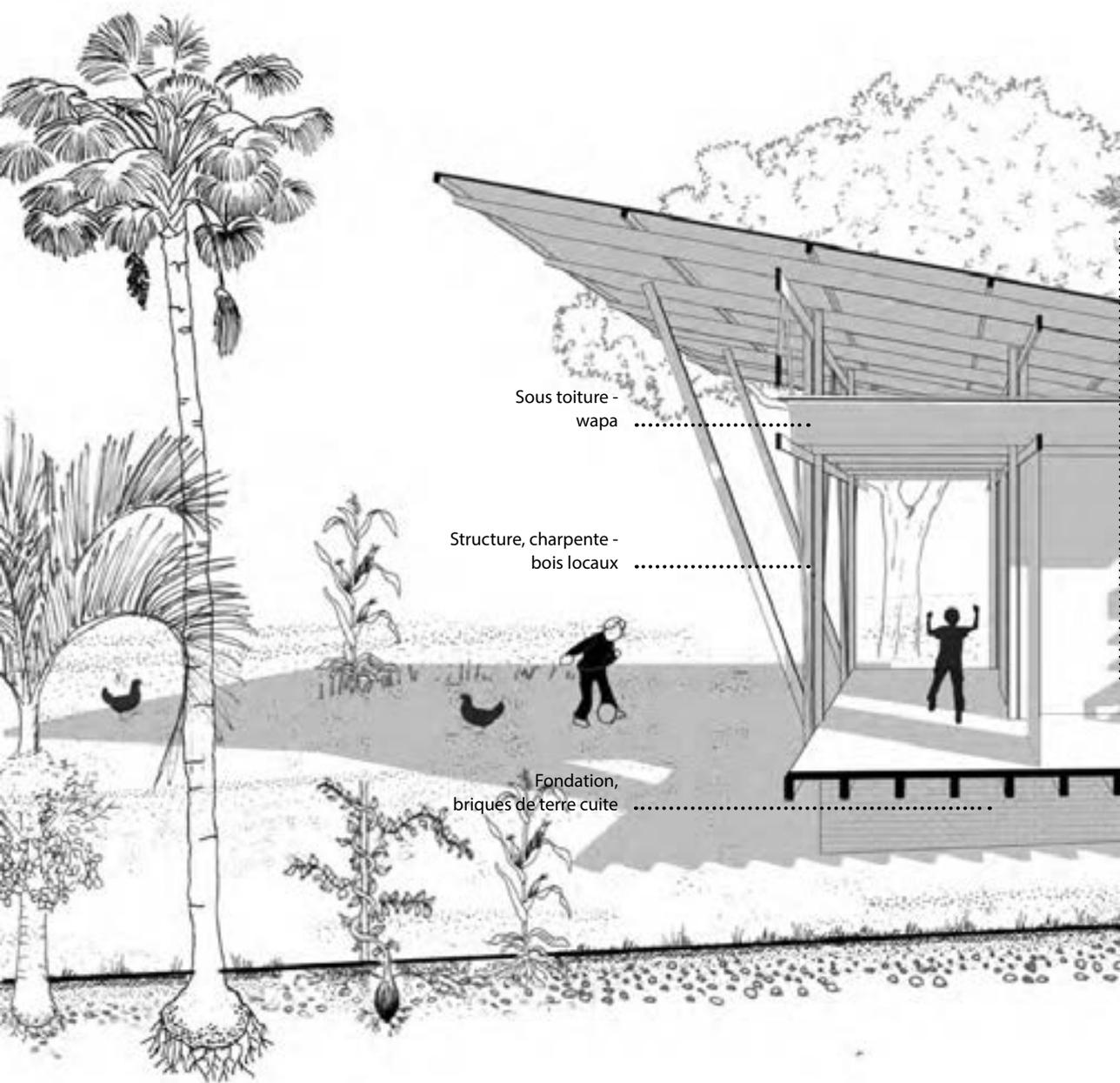
Les vertus d'une architecture bioclimatique

L'accompagnement de l'autoconstruction est l'occasion de mettre en place une architecture bioclimatique répondant aux exigences de confort moderne. Ventilation naturelle, protection solaire et protection aux pluies sont les trois enjeux majeurs en climat tropical humide. Ils conditionnent les dispositifs architecturaux mis en œuvre : large débord de toiture, utilisation de matériaux à faible inertie, cloisonnements légers et surélévation des bâtiments par rapport au sol. Dans l'optique d'un territoire résilient, les logements intègrent des dispositifs de production d'énergie et de valorisation des déchets.

Les filières locales de matériaux décrites précédemment ont un impact direct sur le choix des modes constructifs. L'édification des bâtiments vise deux objectifs : économiser l'énergie grise embarquée dans les matériaux et limiter l'usage des bois d'œuvre issus de la forêt tropicale.

L'utilisation de la brique offre une première réponse. La terre cuite est limitée aux fondations et parties structurelles, car sa production est coûteuse en énergie. À l'inverse, les parties qui ne nécessitent pas une performance mécanique importante peuvent être réalisées en terre crue.

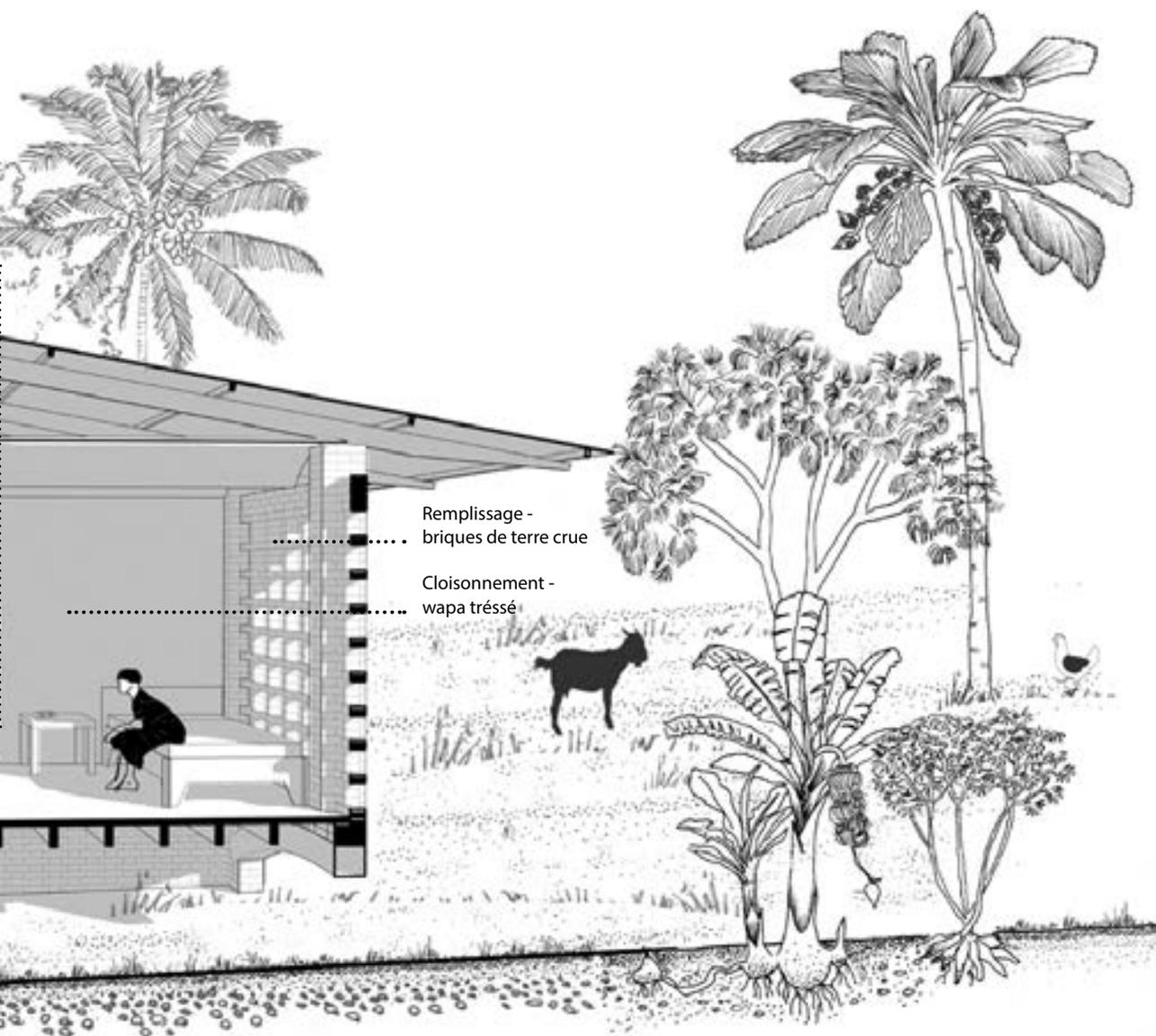
L'usage de bois de moindre qualité et d'essence non connue permet de valoriser la production ligneuse laissée sur site lors de l'exploitation de la forêt, faute de débouchés économiques. L'emploi de ces matières premières induit de nouvelles mises en œuvre, l'occasion de renouveler l'écriture architecturale associée aux matériaux locaux.



Sous toiture -
wapa

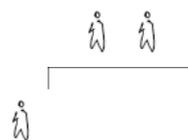
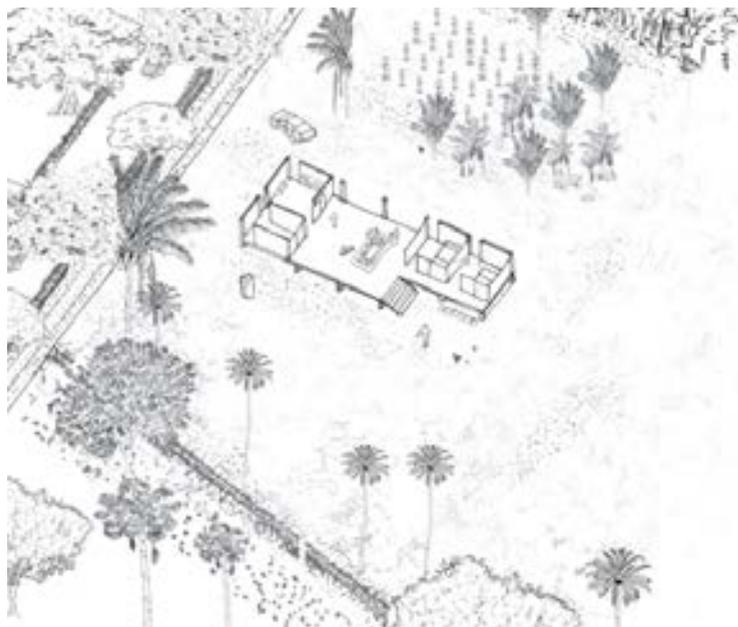
Structure, charpente -
bois locaux

Fondation,
briques de terre cuite

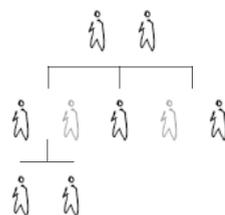
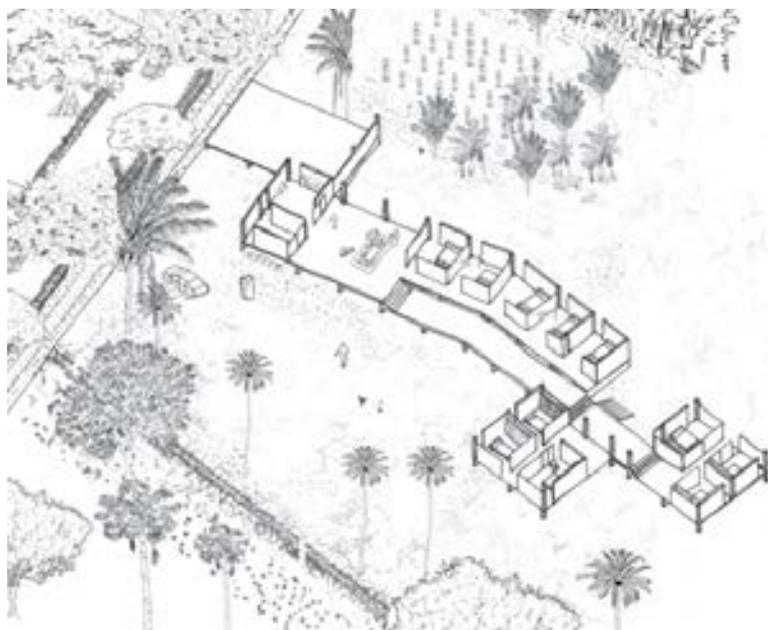


0 2 4 m

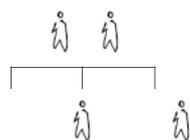
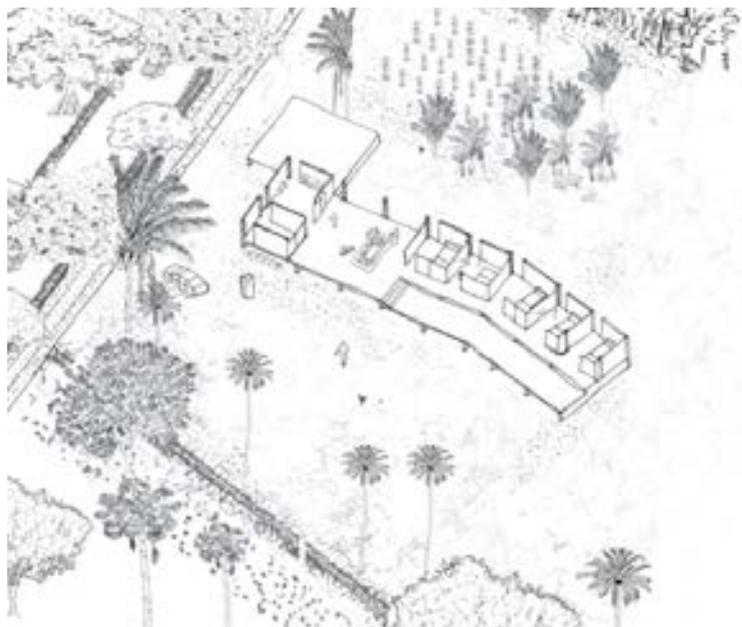
Répondre à l'évolution de la cellule familiale



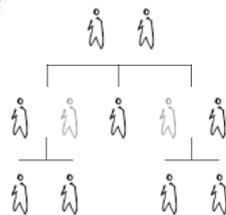
Premier noyau familial



Intégration des familles des enfants



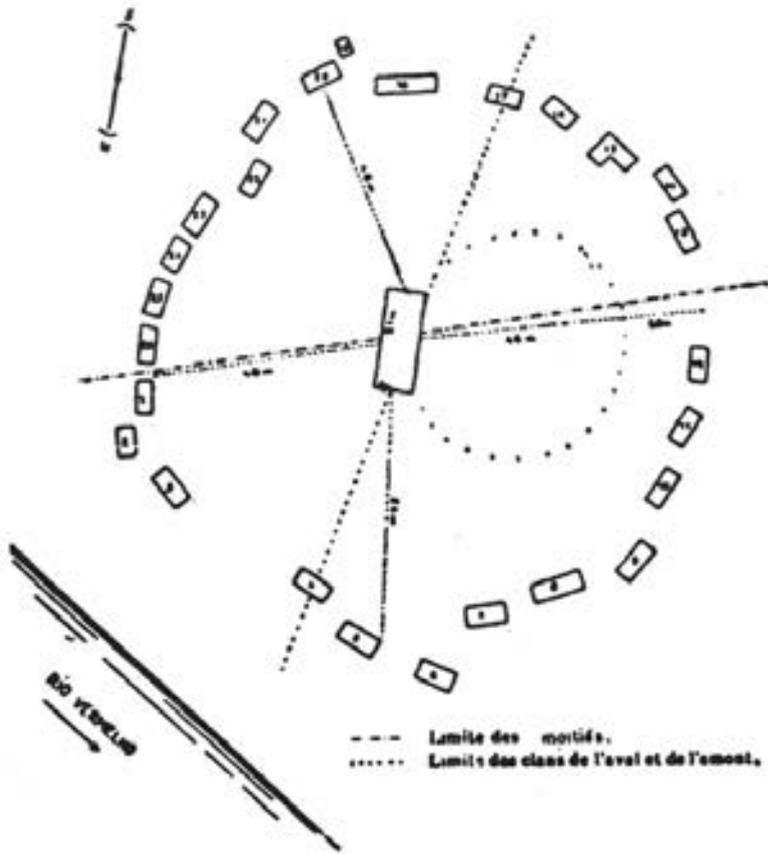
Agrandissement du premier noyau familial



Autonomisation des trois logements







Plan du village de Kejara, peuple Bororo

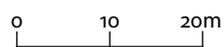
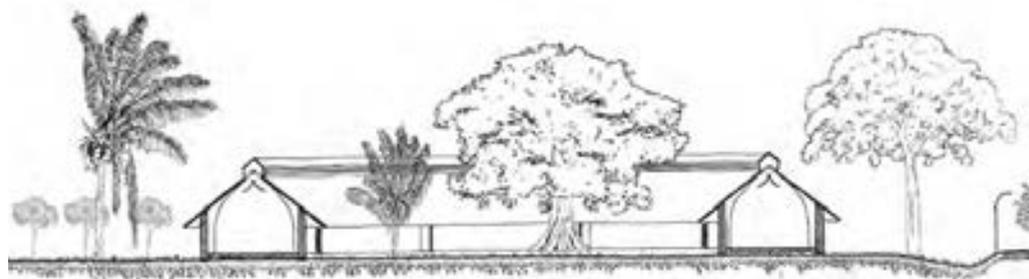
LÉVI-STRAUSS Claude, *Tristes tropiques*, Paris, Plon, 2016 [1955], p.254.

Enseignement du territoire amazonien

La construction de nouveaux quartiers inclut la conception de nouveaux équipements. Les mises en place de bâtiments publics sont autant d'occasions d'intensifier les rapports qu'entretiennent architecture et cultures.

L'édification des équipements permet de mettre en lien une interprétation des architectures vernaculaires associées à des méthodes contemporaines. Il est plaisant de penser que l'architecture peut être ici, un équilibre subtil entre ce dont ces territoires ont hérité et ce que les nouvelles générations pourront généreusement apporter.

L'étude fait donc une proposition d'école basée sur un plan circulaire réinterprétant les structures sociales amérindiennes.

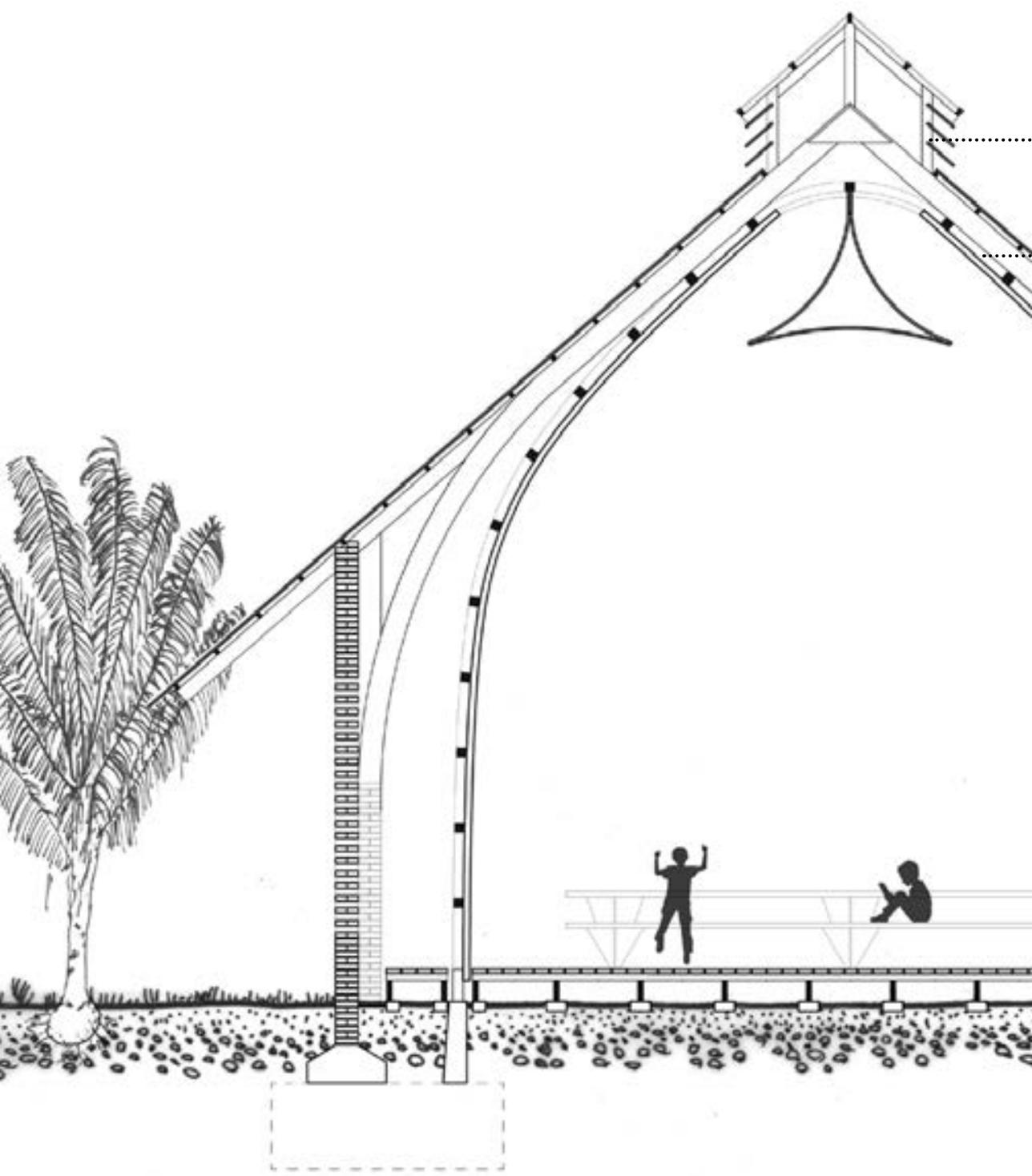


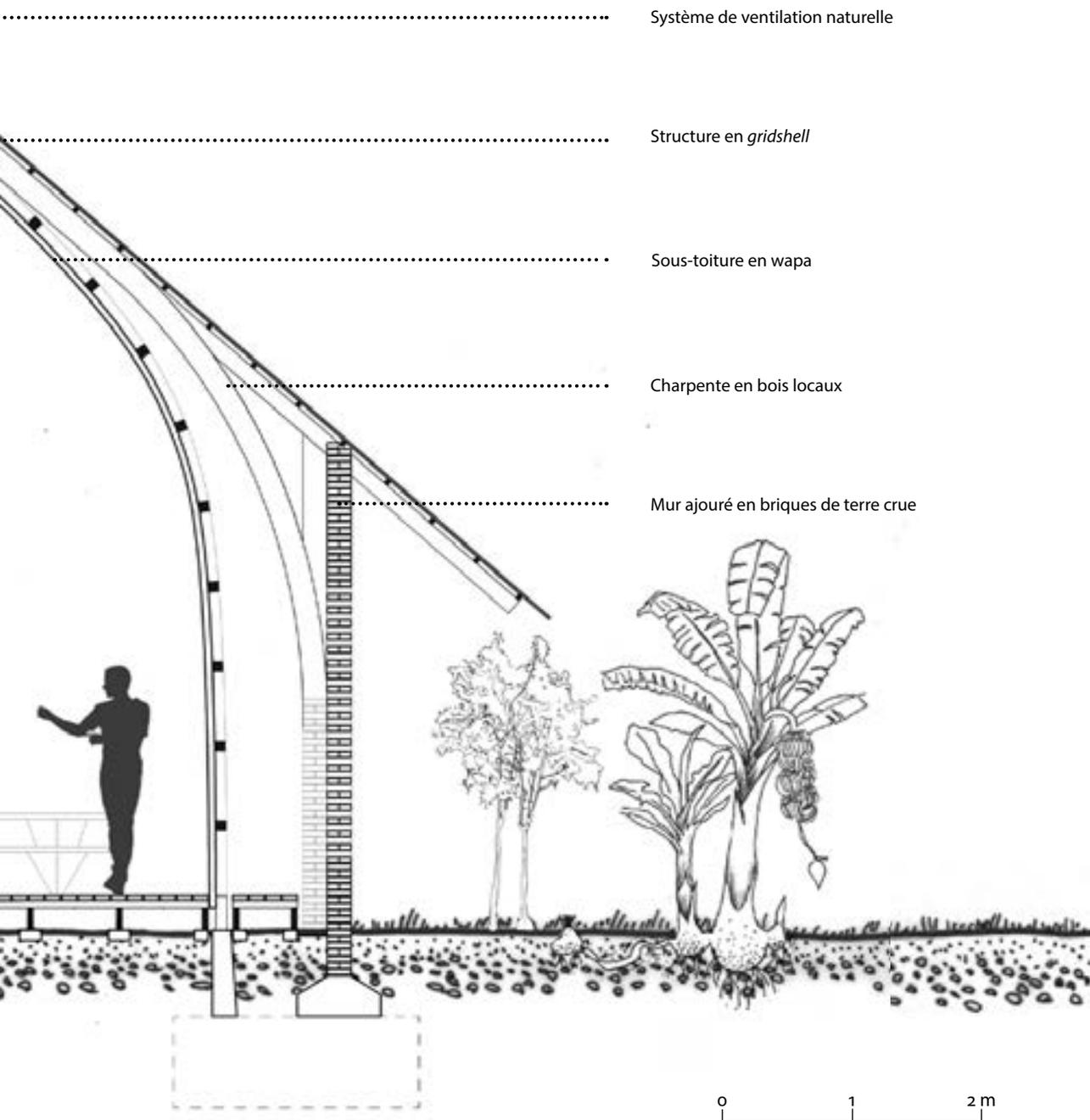
Chantier-école

L'espace public et les bâtiments publics sont l'occasion de promouvoir les savoir-faire constructifs et les filières de matériaux locaux. C'est pourquoi leurs constructions peuvent faire l'objet de chantiers-écoles avec les habitants.

Ici le bâtiment scolaire s'organise autour de classes indépendantes construites en matériaux légers et implantées dans de grands murs circulaires en briques ajourées. Le tout forme une cour intérieure. La construction de cet édifice par les habitants encourage la transmission et l'évolution des savoirs constructifs autour du bioclimatisme et des matériaux biosourcés.

Dans le projet présenté, un maillage en bois de type *gridshell* maintient l'enveloppe intérieure des salles de classe. Elle est couverte d'un tressage de feuilles de wapa comme il est d'usage traditionnellement. La peau intérieure assure la répartition de la lumière intense de l'extérieur de manière douce et homogène dans les classes. La ventilation est assurée par l'ouverture en faîtage qui assure un effet cheminée optimal.









Une vision pour le Bas-Maroni

L'étude menée sur Saint-Laurent du Maroni s'appuie sur la conviction que la réponse aux enjeux démographiques, énergétiques et économiques n'est pertinente que si elle se décline à toutes les échelles. Le quotidien des habitants n'admet pas les frontières administratives. Étonnamment, ce territoire élargi possède les ressources nécessaires à mobiliser pour faire face aux besoins futurs. Cette force tient surtout de la capacité qu'a une population hétérogène à s'investir dans la construction de ses lieux de vie, à organiser les moyens de sa subsistance et de son épanouissement. Le projet veut faire la démonstration qu'une vision commune autour du futur de Saint-Laurent peut émerger de ces différentes pratiques. Les structurer et les amplifier reste le meilleur moyen d'un développement équitable qui ne produit ni dépendance ni exclusion. Pour autant, prévoir l'évolution de cette société reste un exercice hasardeux. Riche d'un métissage intense, les modes de vie et les aspirations de chacun se transforment. Plutôt qu'imposer, le projet n'exclue aucun scénario tout en construisant la possibilité d'un modèle soutenable, mais désirable. Spécialement, ce choix passe nécessairement par le maintien de la densité existante.

Par où commencer ?

Le projet proposé dans cette étude n'ambitionne pas de devenir un énième schéma d'aménagement pour la Guyane à l'image des interventions étatiques. Il vise à élargir le débat et à inviter tous les acteurs du territoire à se réunir autour d'une même table pour confronter les idées et construire ensemble une vision cohérente pour le Bas-Maroni. Fabriquer un imaginaire commun que les habitants pourront s'approprier et partager semble la condition préalable à tout projet.

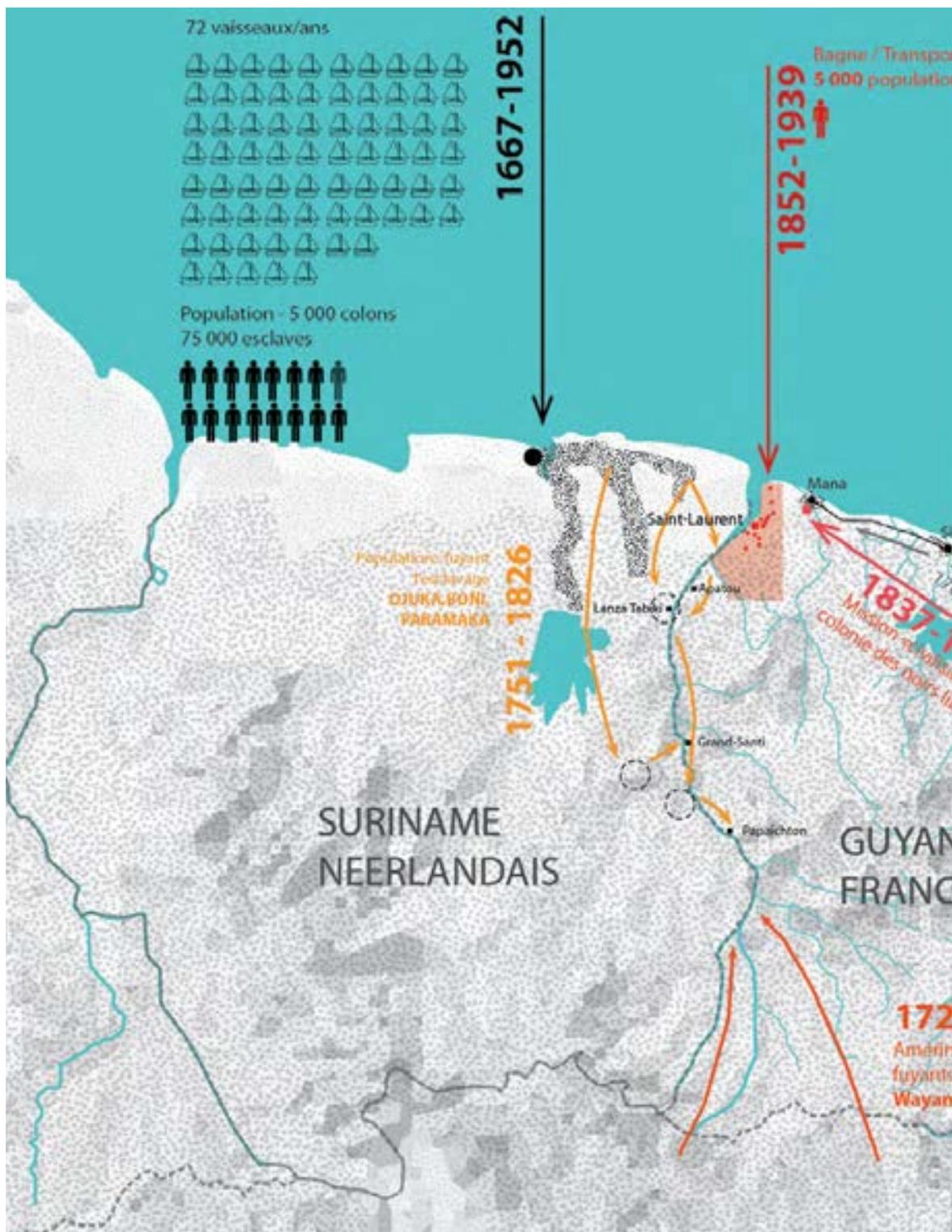
Abolir les convenus

Après avoir constaté l'inadéquation des politiques urbaines calquées sur le modèle métropolitain, la volonté portée par cette étude est d'imaginer d'autres façons de concevoir un projet de territoire. Évolutif, vertueux, et porté par les premiers concernés, les habitants de l'Ouest guyanais, ce projet est conscient des atouts et singularités de ce milieu amazonien à la géographie et au climat contraints.

Fort d'une logique ascendante des prises de décisions, l'étude suggère de nouvelles façons d'aborder l'urbanisme en s'affranchissant des contraintes de nos systèmes convenus.

Pour aboutir à des propositions efficientes, l'étude met en place un projet à tiroirs pouvant supporter plusieurs évolutions possibles du territoire dans ce contexte incertain d'une société en construction.

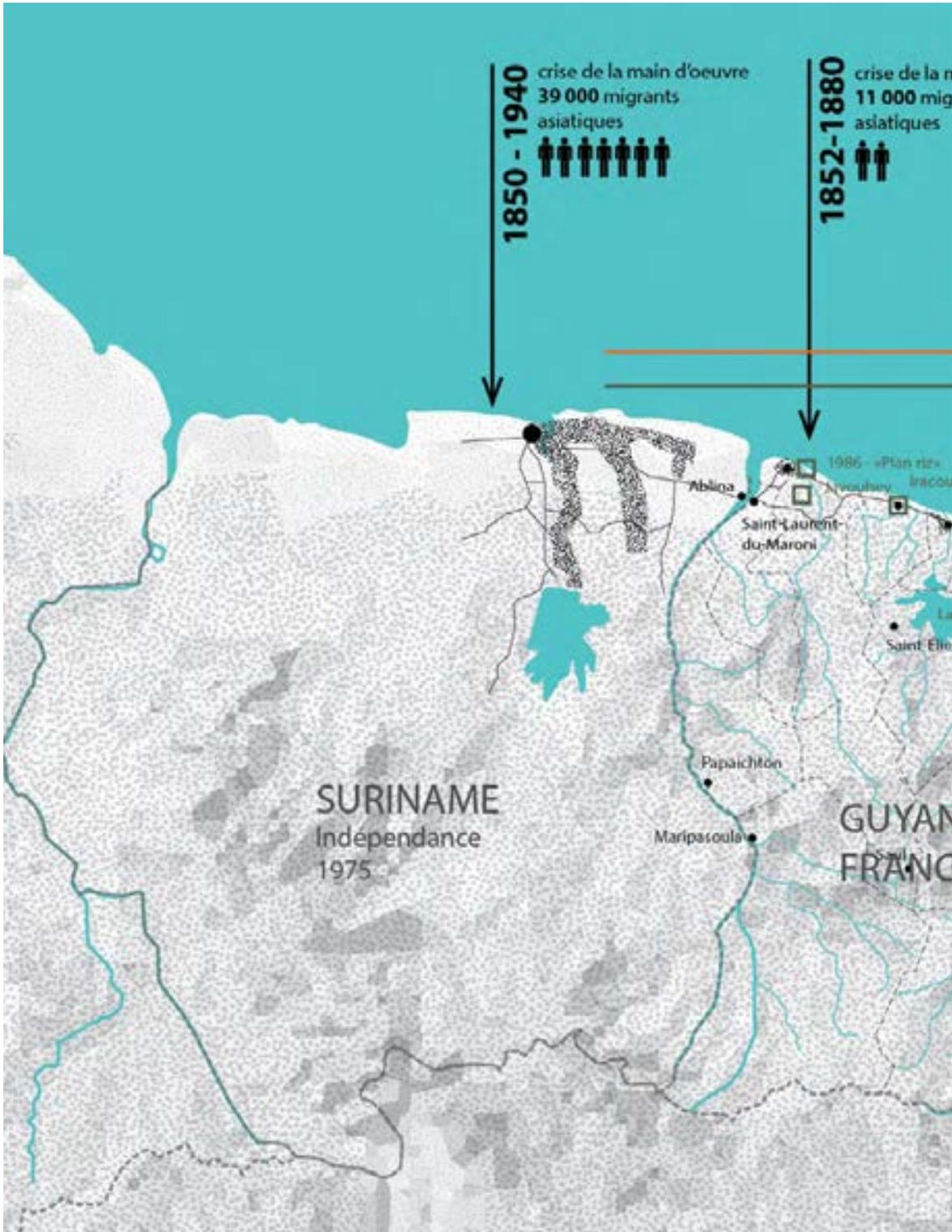
Annexes



Les grandes étapes du peuplement en Guyane

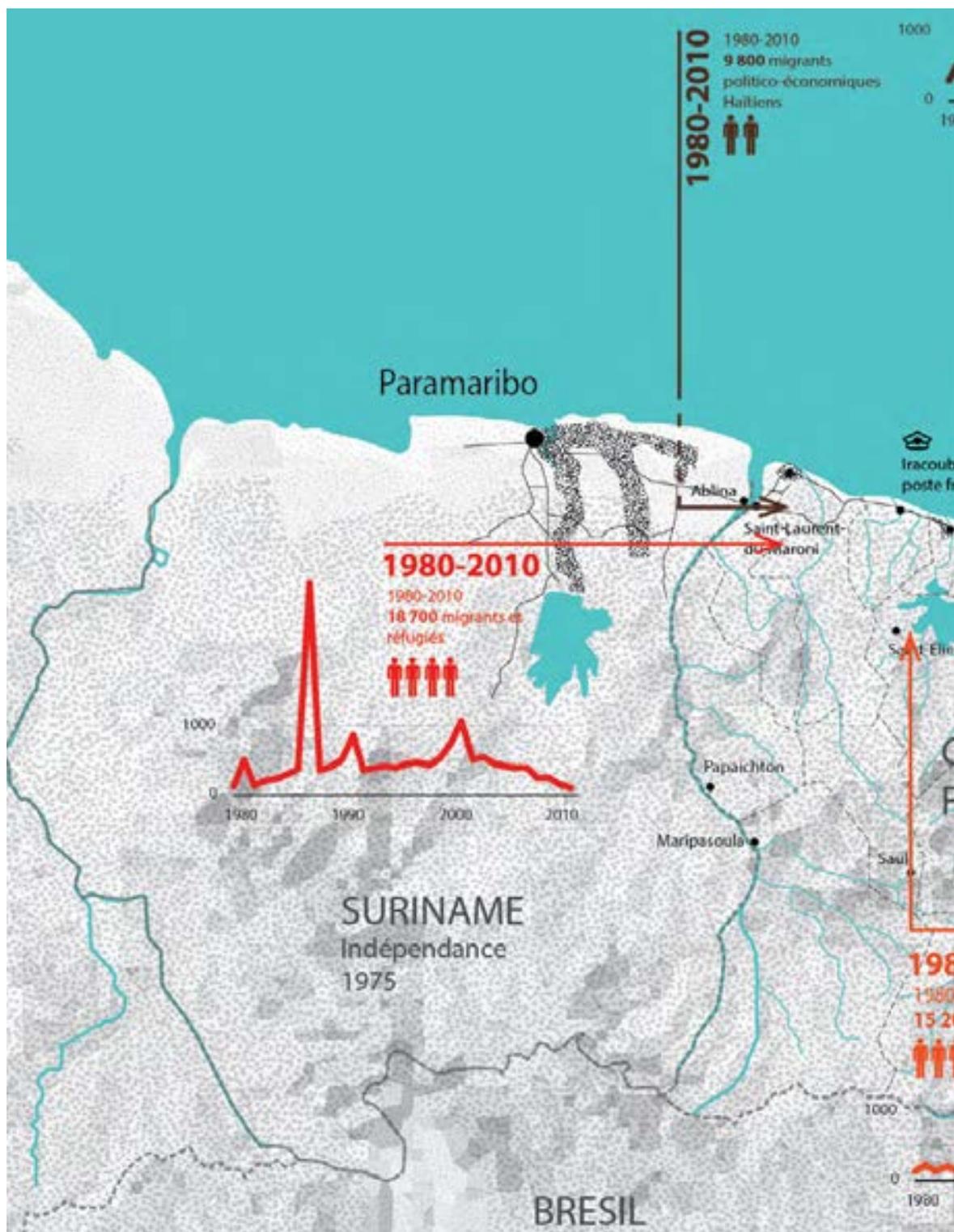


Une immigration contrainte





Une immigration planifiée

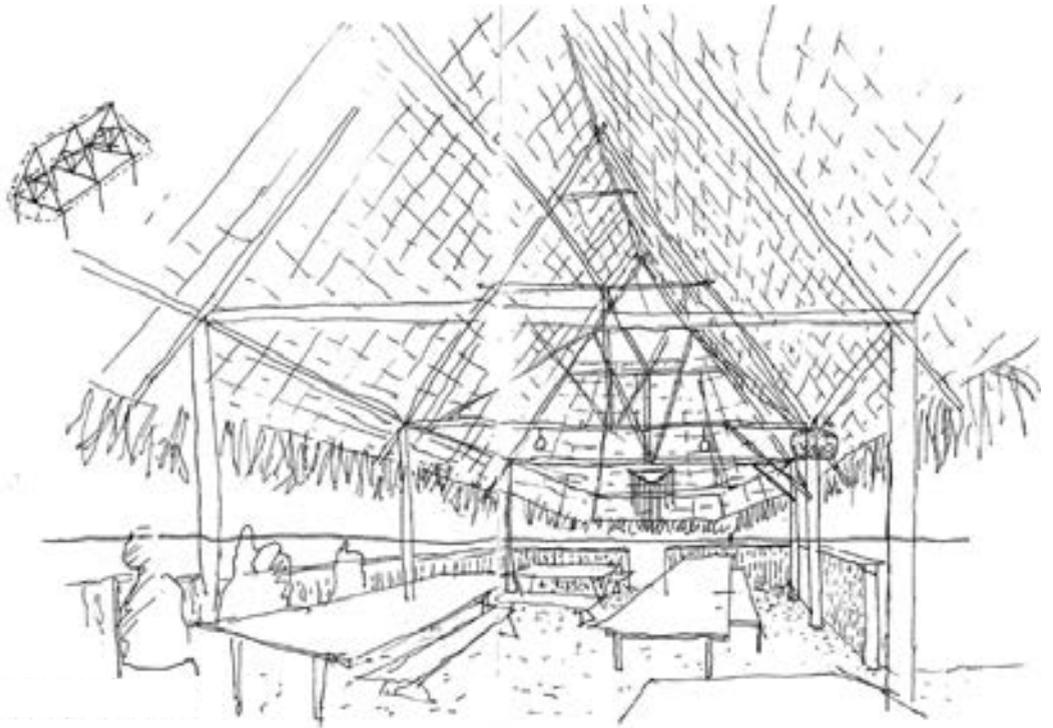




Une immigration spontanée

Répertoire des architectures

« Car ces demeures, plutôt que bâties, sont nouées, tressées, tissées, brodées et patinées par l'usage ; au lieu d'écraser l'habitant sous la masse indifférente des pierres, elles réagissent avec souplesse à sa présence et à ses mouvements ; à l'inverse de ce qui se passe chez nous, elles restent toujours assujetties à l'homme.»¹

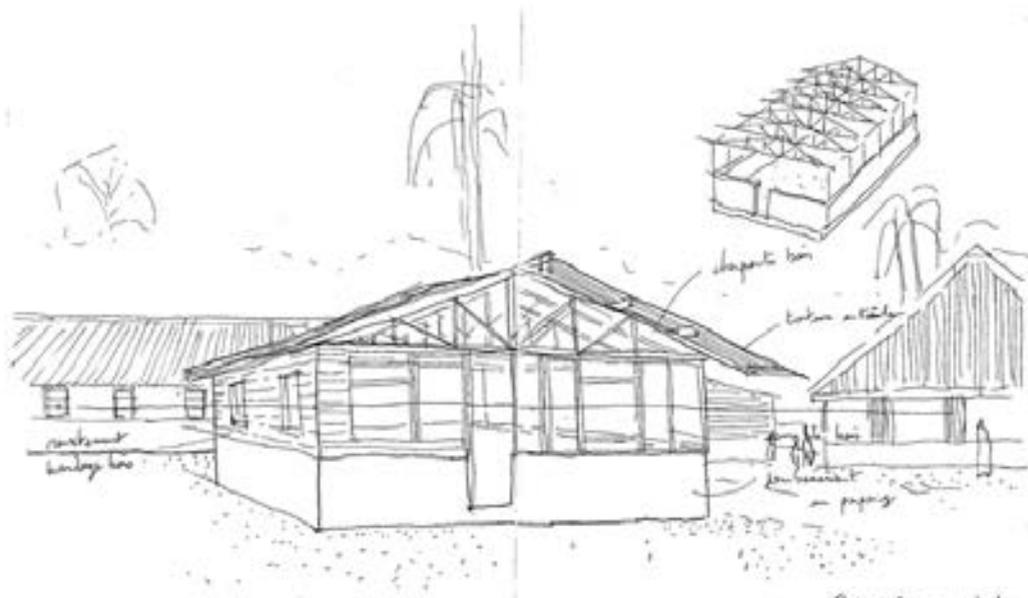


Le pik Kérou, Saint-Louis

1 LÉVI-STRAUSS Claude, *Tristes tropiques*, Paris, Plon, 2016 [1955], p.254.



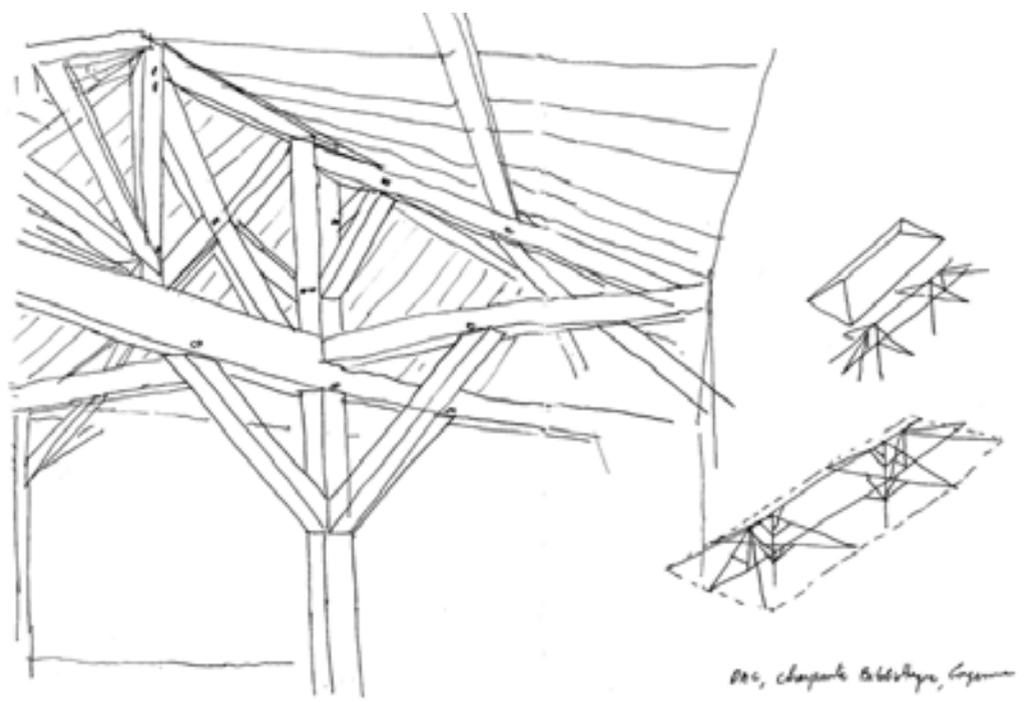
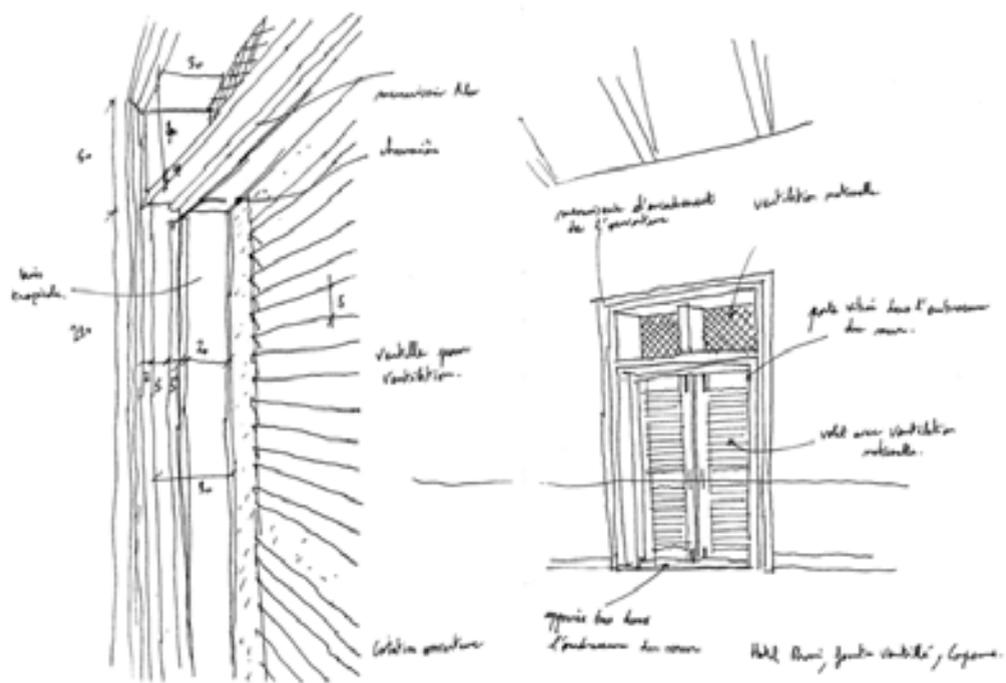
maison en pilotis, route de St Jean.



à jour, bois en articulation

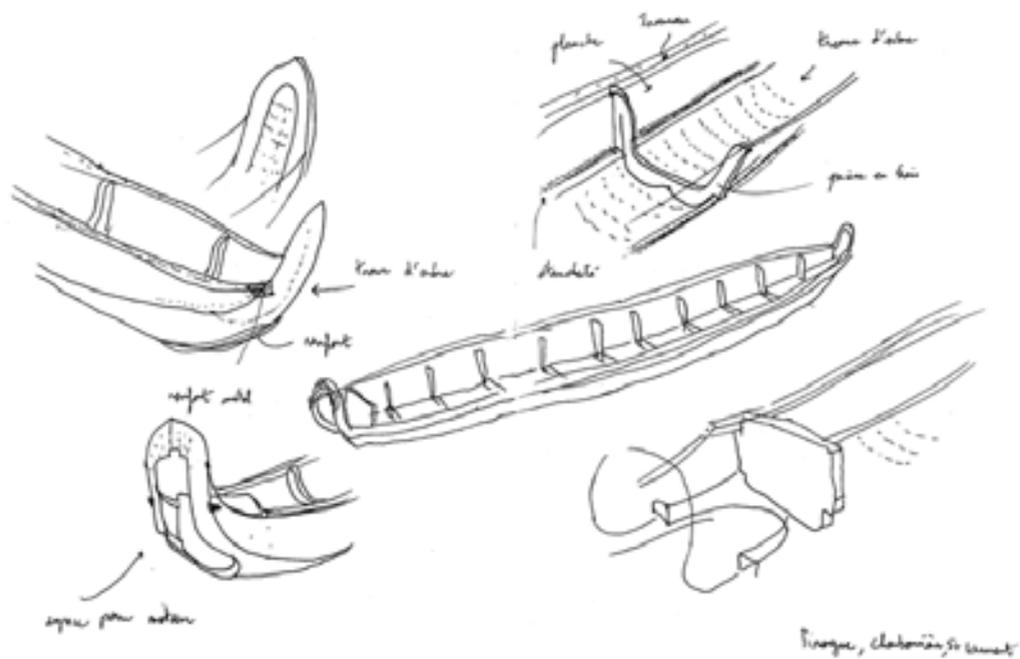




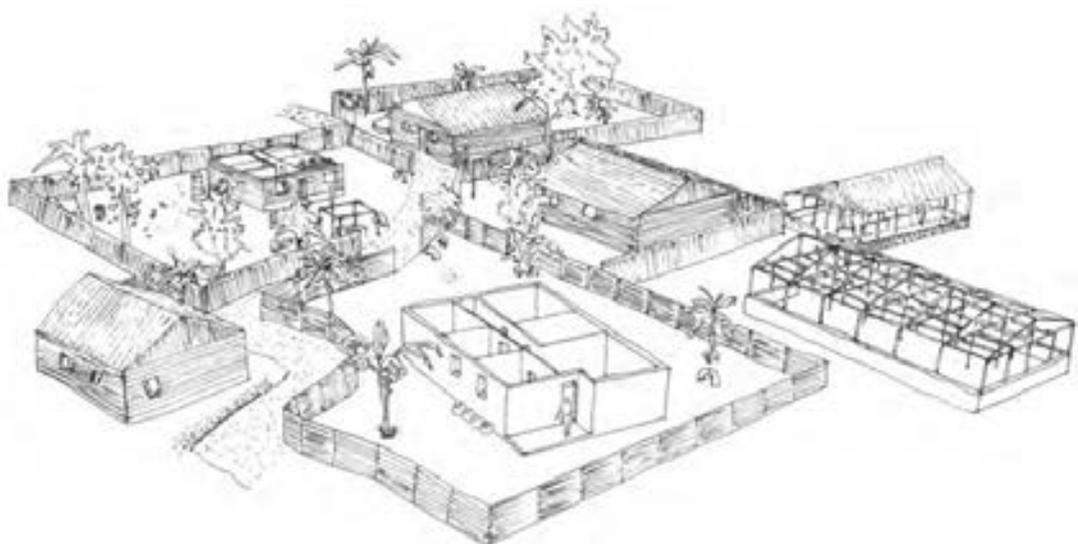




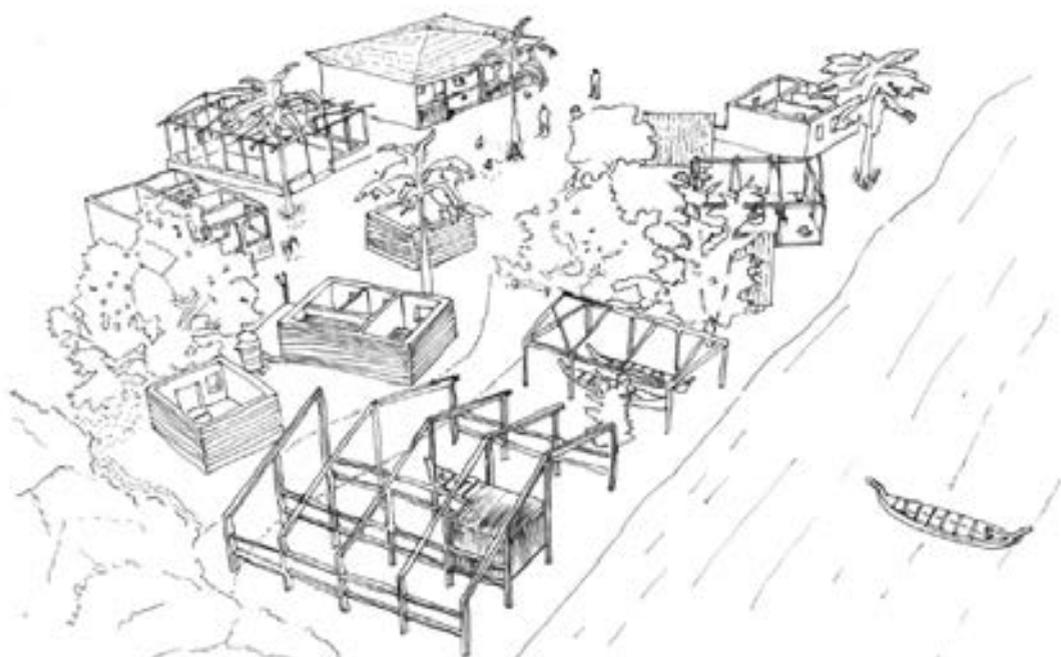
Marché de nuit ouvert, Samedi matin



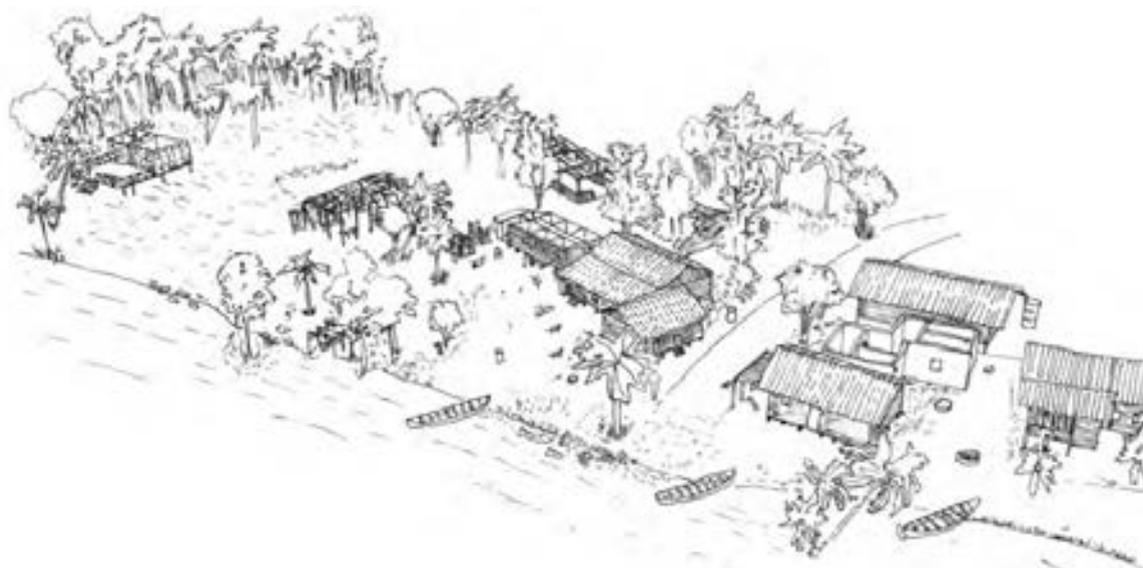
Répertoire des formes urbaines



Village haïtien



Village de Sparouine

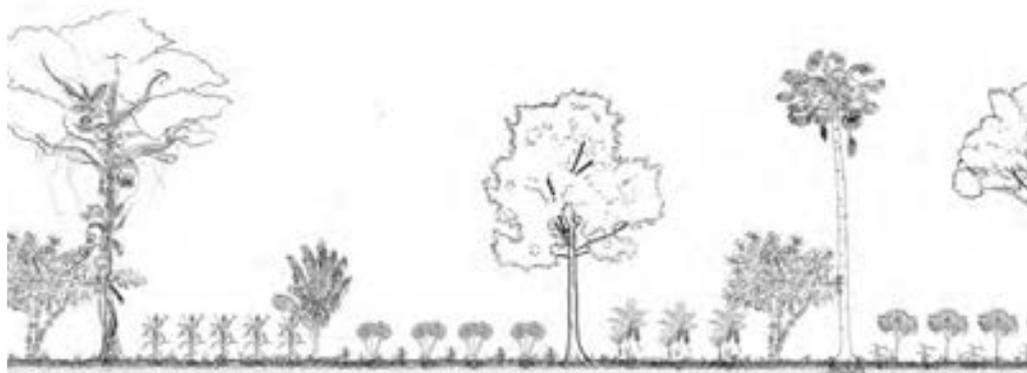


Village Paradis

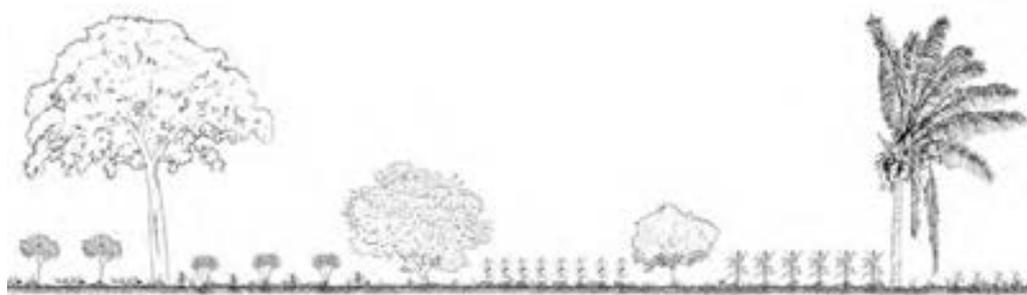


Village de Javouhey

Répertoire des agricultures



Abattis amélioré



Arbre patrimoine, arbre engrais, palmiers



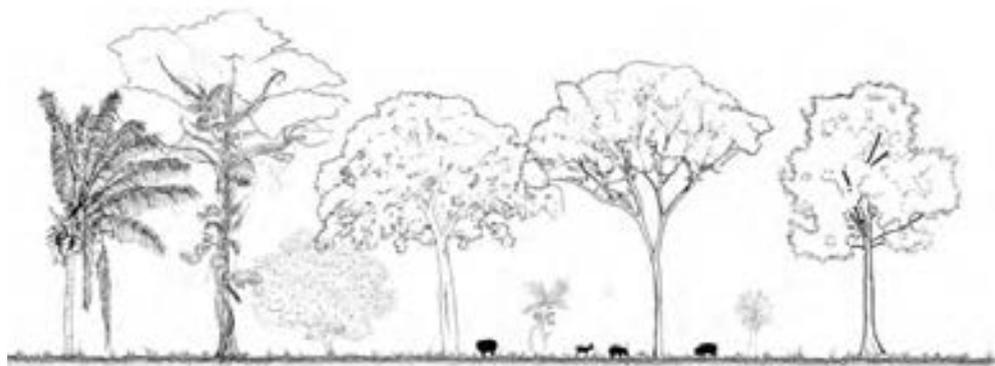
Arbre patrimoine, haies fougères



Jardin de cases



Plantation linéaire de palmiers



Sylvopastoralisme

Références bibliographiques

Ouvrages

AUBURTIN Rémi, *De Cayenne à Kourou, singularité des villes françaises en Guyane*, thèse de géographie, Université Paris III, 2006.

ELFORT Maude, « Pouvoirs publics, populations amérindiennes et bushinenge en Guyane française. Quelles relations depuis la décentralisation (1982-2008) ? », *Pouvoirs dans la Caraïbe* [En ligne], 2010, consulté le 12 octobre 2016. URL : <http://plc.revues.org/819>

FARE Marie, *Repenser la monnaie*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 2016.

HALLÉ Francis, *Plaidoyer pour l'arbre*, Paris, Actes Sud, 2005.

LÉVI-STRAUSS Claude, *Tristes tropiques*, Paris, Plon, 2016 [1955].

MACKAY, David J.C, *L'énergie durable, pas que du vent!*, Bruxelles, Éditions De Boeck, 2012 [2009].

MEADOWS Donella, MEADOWS Dennis, RANDERS Jorgen, *Les limites à la croissance (dans un monde fini)*, Paris, Éditions rue de l'Échiquier, 2012 [2004].

PIANTONI Frédéric, *Histoire et mémoire des immigrations en régions et dans les départements d'Outre-mer*, Rapport final de recherche – L'ACSé, marché n° 2006 35 DED 03 / Lot 25 Guyane française, 2008.

REGINENSI Catherine, *Vouloir la ville, du «business» à la citoyenneté en Guyane Française*, Montpellier, Édition de l'Espérou, 1996.

ROHE Colin, KOETTER Fred, *Collage City*, Paris, Infolio éditions, collection Archigraphy, 2002 [1978].

SAUNDERS Doug, *Du village à la ville, Comment les migrants changent le monde*, Paris, Seuil, 2012.

Rapports et études

Agence Française du Développement, *Guyane, Mission de prospection dans le secteur de l'énergie*, 2012.

ALTER, *Réactualisation du Plan Énergétique Régional Pluriannuel de Prospection et d'Exploitation des Énergies Renouvelables et d'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (Prerure)*, 2012.

BARRAQUÉ Bernard, «Le lagunage: une rétro-innovation», Colloque international OH2 «Origines et Histoire de l'Hydrologie», Dijon, 9-11 mai 2011.

Collectivité territoriale de Guyane, *Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) 2016-2018 et 2019-2023 de la Guyane*, 2016.

Direction Générale de l'Énergie et du Climat, *L'industrie des énergies décarbonées en 2010*, 2010.

DSA d'architecte-urbaniste et DPEA architecture post-carbone, *De l'infrastructure continue aux micro-réseaux guyanais, À la recherche d'un modèle soutenable au travers des systèmes et cycles du Maroni*, 2016.

DSA d'architecte-urbaniste et DPEA architecture post-carbone, *L'île de Cayenne, un archipel ville-nature autosuffisant, Quel modèle soutenable pour accompagner l'accroissement démographique à l'horizon 2040?*, 2016.

Energiestro, VOSS «*Le soleil de minuit*», 2015.

Epag, *Démarche stratégique de programmation urbaine, Plan programme, version 1*, 2017.

Guyane la région, *Schéma d'aménagement régional de la Guyane*, Projet de SAR arrêté le 15 janvier 2014.

Insee, *Guyane, Les enjeux liés à la croissance démographique*, 2007.

Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer, *L'énergie en Guyane*, 2006.

Les Ateliers de Cergy, *Saint-Laurent du Maroni, la transition d'une ville française en Amazonie*, document de contexte, 2016.

Les Ateliers de Cergy, Saint-Laurent du Maroni, *la transition d'une ville française en Amazonie*, cahier de session, 2016.

MÉTRAL J.M., OBERLIS E., CNEAP-service de formation continue, *Développer la formation en agroforesterie, valoriser les systèmes de production guyanais*, 2016.

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, *Opportunité et faisabilité d'une opération d'intérêt national (OIN) en Guyane*, Rapport final, 2013.

ONF, *Charte de l'exploitation forestière à faible impact en Guyane*, 2016.

Webographie

www.pulse.edf.com, consulté le 10 janvier 2017.

www.Gret.org, consulté le 12 octobre 2016.

www.ctguyane.fr, consulté le 5 novembre 2016.

www.asiecentrale.revues.org, consulté le 23 octobre 2016.

www.suez-environnement.com, consulté le 11 janvier 2017

Remerciements

Pour ce travail, nous tenons tout d'abord à remercier nos commanditaires de la Direction des affaires culturelles de Guyane et en particulier Paul Léandri et Michel Verrot qui par l'initiative de ces études permettent l'exploration de nouvelles méthodes d'urbanisme loin des acquis métropolitains.

La mairie de Saint-Laurent du Maroni pour l'accueil fait sur place et l'intérêt qu'elle porte à notre travail.

L'Epag devenu récemment Établissement public foncier et d'aménagement de la Guyane et tout particulièrement Vincent Morracchini qui fût tout au long de l'étude un interlocuteur privilégié.

Le Maroni Lab qui a fortement contribué au partage des données sur le sujet et à la mise en relation de l'ensemble des études précédentes ou en cours.

Enfin, l'ensemble des intervenants que nous avons pu rencontrer sur place ou en métropole dont voici la liste :

Paul Léandri : Directeur de la Dac

Michel Verrot : Architecte du patrimoine à la Dac

Jack Arthaud : Architecte urbaniste de l'État, directeur général de l'Epag

Vincent Moracchini : Responsable du plan programme à l'Epag

Marie-France Naisso : Responsable antenne Saint-Laurent à l'Epag

Marc Esposito : Chargé d'opérations et de rénovation urbaine à l'Epag

Philippe Cambri : Directeur général des services de la mairie de Saint-Laurent du Maroni

Myriam Souprayen : Urbaniste au service d'urbanisme de Saint-Laurent du Maroni

Bénédicte Fjeke: Adjointe au maire et cheffe coutumière de Terre Rouge

Léa Castiau: Chargée des actions éducatives, Service patrimoine (Ciap) à la mairie de Saint-Laurent

Sylvio Van Der Bjl: Conseiller municipal, capitaine Ballaté à la mairie de Saint-Laurent

Guylaine Bourguignon: Directeur général des services à la CCOG

Claude Fabri: Responsable service aménagement du territoire à la CCOG

Frédéric Kotimbi: Responsable service développement économique à la CCOG

Lucien Durand: Responsable du port de l'Ouest à la CCOG

Patrick Lenclos: Responsable gestion des déchets à la CCOG

Guillaume Boulet: Responsable Projet sur Apatou à la CCOG

Michel Timbal: Responsable de l'ONF à Saint-Laurent

Jean-Luc Sibille: Chef de service aménagement du territoire à l'ONF Saint-Laurent

Frédéric Pujol: Conseillé régional de l'ordre des architectes

Juliette Guirardo: Directrice intérimaire à l'AUDEG

Thierry Andren: Adjoint chef de la MTO à la DEAL de Saint-Laurent

Julien Walkowicz: Responsable à la Daaf de Saint-Laurent

Yâsimîn Vautor: Architecte urbaniste de l'État

Philippe Schmit: Inspecteur général de l'administration du développement durable

Olivier Mantez: Directeur général de Nofrayane

Philippe Gasser: Ingénieur et spécialiste en mobilité

**De l'infrastructure continue
aux micro-réseaux guyanais
À la recherche d'un modèle soutenable
au travers des systèmes et cycles du Maroni**

Commanditaire de l'étude

Direction régionale des affaires culturelles
de la Guyane

Étudiants du DSA et du DPEA

Axel Chifflet, Nadine Durra, Mady Diallo,
Joan Gaudin, Adrien Leclerc, Julie Pallard,
Odile Pécheux

Cette étude a été menée d'octobre 2016
à mars 2017 dans le cadre de l'atelier
de projet urbain et territorial du DSA
d'architecte-urbaniste encadré par Éric Alonzo,
Frédéric Bonnet et Christophe Delmar
ainsi que dans le cadre du DPEA architecture
post-carbone, encadré par Jean-François Blassel,
Raphaël Ménard et Marc de Fouquet.

La rédaction du présent cahier a été
accompagnée par Julie André-Garguilo
et sa mise en page par Julien Martin.

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

**Diplôme propre aux écoles d'architecture
(DPEA) Architecture post-carbone
délivré par le ministère de la Culture
et de la Communication, dirigé
par Jean-François Blassel, architecte ingénieur**

Coordination administrative
Nathalie Guerrois
tél. +33 (0)1 60 95 84 66
nathalie.guerrois@marnelavallee.archi.fr

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

Le DSA d'architecte-urbaniste et le DPEA Architecture post-carbone sont deux post-masters de l'École d'architecture de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée.

Le premier forme chaque année une vingtaine d'architectes et de paysagistes déjà diplômés au projet urbain et territorial.

Le second, conduit en partenariat avec l'École des Ponts ParisTech, est également destiné à des architectes et s'intéresse à l'impact des bâtiments, des infrastructures et de la ville sur l'environnement : les matériaux et leurs transformations, l'architecture de la structure, des enveloppes, des aménagements territoriaux et leur contenu énergétique.

La majeure partie de ces formations est dédiée à la réalisation d'études à caractère prospectif commanditées par des collectivités territoriales, des institutions publiques ou des organismes privés. Au-delà des réponses particulières à des problématiques urbaines spécifiques, ces travaux contribuent bien souvent à faire émerger de nouveaux questionnements et à expérimenter de nouvelles approches dont la portée peut être plus générale. Ces cahiers sont ainsi destinés à faire partager le résultat de ces recherches auprès du monde universitaire et professionnel et plus largement auprès de tous ceux qui s'intéressent aux questions que posent l'architecture, la ville et les territoires, à la lumière des enjeux énergétiques.

Saint-Laurent du Maroni

À la recherche d'un modèle de développement flexible d'une ville européenne tropicale

Mandaté par la Direction des affaires culturelles de Guyane, ce travail s'insère à la troisième place d'un cycle de quatre études sur la Guyane menées conjointement par le DSA d'architecte-urbaniste et le DPEA architecture post-carbone. Il traite du développement de Saint-Laurent du Maroni, à la fois ville frontière et ville mosaïque, ancienne capitale du bague et plus grande agglomération de l'Ouest guyanais.

Forte des expériences précédentes, cette recherche s'attache à révéler les potentiels du territoire en prenant appui sur ses singularités culturelles et géographiques. Conscient des enjeux démographiques de la région, mais aussi du défi énergétique auquel devra faire face le Bas-Maroni ces prochaines années, les propositions s'orientent vers la perspective d'un territoire endogène capable de subvenir à ses besoins. Par un travail à plusieurs échelles, l'étude explore différentes problématiques comme la répartition des lieux de productions, le dessin des infrastructures, la gestion d'un quartier autoconstruit ou la mise en place de nouvelles architectures. C'est par l'implication des habitants à chacune des échelles que l'étude suggère un futur désirable et appropriable par les membres de cette société multiethnique en construction.

