

BERGER Juliette - CAZAU Marie - CORBY Sabine - LAUSIN Julie



Etude menée d'avril à juillet 2010

DIAGNOSTIC ET PROPOSITIONS D'ACTIONS POUR LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE SAINT-LEU



DIAGNOSTIC ET PROPOSITIONS D' ACTIONS POUR LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE SAINT-LEU

Etude réalisée à l'occasion d'un stage de groupe du 12 avril au 9 juillet 2010

Auteurs : BERGER Juliette - CAZAU Marie - CORBY Sabine - LAUSIN Julie

Encadrant en Mairie : AUPETIT Renée, Responsable du pôle Aménagement et Développement

Enseignant tuteur : PHILIPPE Marc-André, Maître de conférences

Mairie de Saint-Leu
58, rue du Général Lambert
BP 1004
97 898 Saint-Leu Cedex
tél : 0262 34 80 03
fax : 02 62 34 79 78
courriel : secretariat@mairie-saintleu.fr

Ecole Polytechnique de l'Université de Tours (EPU - Polytech'Tours)

Département Aménagement

35, allée Ferdinand Lesseps

37200 TOURS

Tel : 02 47 36 14 55

Fax : 02 47 36 14 51



REMERCIEMENTS

Tout au long de ce stage, nous avons beaucoup appris et rencontré de nombreuses personnes qui n'ont pas hésité à nous offrir de leur temps, de l'aide et des conseils. Nous tenons à remercier chaleureusement chacune d'entre elles et espérons qu'elles auront eu autant de plaisir que nous lors de ces rencontres.

Nous tenons à remercier plus particulièrement :

- o Mme Renée Aupetit, Responsable du pôle Aménagement et Développement à la Mairie de Saint-Leu, pour nous avoir encadrées tout au long de ce stage, pour son accueil, sa gentillesse et le temps qu'elle nous a accordé.
- o M. Thierry Robert, Maire de Saint-Leu, pour nous avoir accueillies à la Mairie pour la durée de ce stage.
- o M. Marc-André Philippe, Maître de conférences au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, pour ses conseils avisés, sa disponibilité et pour être venu nous voir si loin.
- o M. Dominique Durand, président de la Ligue de Vol Libre de La Réunion et membre de la Maison de la Mer et de la Montagne, pour sa motivation à toute épreuve et son enthousiasme.
- o Toute l'équipe du pôle de développement local, pour nous avoir accueillies dans leurs locaux et nous avoir permis de travailler dans une ambiance agréable et conviviale.
- o M. Mathieu Pitou, Coordonateur de projets à l'Office du Tourisme de Saint-Leu, pour sa disponibilité à chaque fois que nous avons eu besoin de ses lumières.
- o M. Clovis Etchiandas, Guide Patrimoine à l'Office du Tourisme de Saint-Leu, pour nous avoir fait visiter la commune, et pour nous avoir sensibilisées aux besoins touristiques de Saint-Leu.
- o M. Pierre Jaussaud, Président du Chaînon Manquant, pour son temps et ses idées qu'il a partagés avec nous.
- o Les professionnels des différents organismes, associations et administrations rencontrés, pour leur temps et les informations qu'ils ont partagés avec nous.
- o M. Anaël Faure, pour ses encouragements, ses conseils et son soutien à toute épreuve.
- o La Famille Lausin, pour nous avoir chaleureusement accueillies pendant ces trois mois.

INTRODUCTION GENERALE

Elèves-ingénieures au Département Aménagement de l'Ecole polytechnique de l'Université de Tours, nous avons été sollicitées par la municipalité de Saint-Leu pour réaliser un diagnostic et formuler des propositions d'actions visant le développement du tourisme sur la commune. Notre réflexion a été guidée dès le départ par notre cahier des charges vers la recherche d'un moyen de liaison entre les Hauts et les Bas qui permette d'élargir l'espace concerné par les retombées économiques d'un développement touristique plus important. Nous disposons de 12 semaines pour réaliser cette étude et avons commencé notre stage en visitant Saint-Leu avec notre regard extérieur pour noter nos premières impressions avant qu'elles ne soient altérées par nos lectures et les différents entretiens que nous aurions. Nous avons ensuite réalisé un diagnostic du développement touristique de la commune établissant un état des lieux du tourisme à Saint-Leu mais aussi à l'échelle de La Réunion, afin d'avoir une vision globale et de pouvoir formuler des propositions d'action cohérentes. Notre étude de cette situation touristique nous a amenées à mettre en lumière des atouts que Saint-Leu pourrait mieux valoriser pour assurer un développement touristique durable et réfléchi.

Ce rapport présente donc le diagnostic que nous avons dressé pour le développement touristique de Saint-Leu, et des propositions d'actions pour mieux mettre en valeur le territoire et exploiter durablement ses atouts. Ces propositions s'articulent en deux parties : une première qui étudie l'opportunité d'une remontée mécanique pour augmenter l'accessibilité du territoire, et une seconde qui présente des actions simples à mener à court terme pour améliorer le caractère touristique de la commune.

SOMMAIRE GENERAL

REMERCIEMENTS.....	4
INTRODUCTION GENERALE.....	5
SOMMAIRE GENERAL.....	6
DIAGNOSTIC	7
INTRODUCTION.....	8
SOMMAIRE 9	
I. LE TOURISME A LA REUNION : UNE ACTIVITE	
RECENTE EN RECHERCHE D'IDENTITE	10
II. SAINT-LEU : UN DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE AU	
FIL DES OPPORTUNITES	30
III. SAINT-LEU : QUELLE STRATEGIE POUR UN	
DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DURABLE ?	52
CONCLUSION.....	76
PROPOSITIONS	78
REFLEXION SUR UNE REMONTEE MECANIQUE	79
INTRODUCTION.....	80
SOMMAIRE 82	
I. LA REMONTEE MECANIQUE, UNE SOLUTION	
ENVIRONNEMENTALE ET TOURISTIQUE ?.....	85
II. LES REGLEMENTATIONS S'APPLIQUANT A LA	
CONSTRUCTION D'UNE REMONTEE MECANIQUE	94
III. RECOMMANDATIONS QUANT AU CHOIX DE LA	
TECHNOLOGIE.....	103
IV. PROPOSITIONS D'IMPLANTATION DE LA REMONTEE	
MECANIQUE	116
V. DES DIFFICULTES INEVITABLES FACE A UN PROJET	
D'UNE TELLE ENVERGURE	135
VI. PRECONISATIONS POUR LA SUITE DU PROJET	151
VII. DES AMENAGEMENTS IMMEDIATS EN LIEN ETROIT	
AVEC LA REMONTEE MECANIQUE.	163
CONCLUSION.....	169
CORPUS DE FICHES-ACTIONS.....	172
INTRODUCTION.....	173

SOMMAIRE 174

THEME 1. MEILLEURE DEFINITION DE L'OFFRE ET LA	
DEMANDE TOURISTIQUE A SAINT-LEU	175
THEME 2. VALORISATION DE L'ACCUEIL TOURISTIQUE.....	181
THEME 3. REFLEXION AUTOUR D'ELEMENTS DE	
COMMUNICATION.....	192
THEME 4. SAINT-LEU : UNE COMMUNE ENTRE MER ET	
MONTAGNE	196
CONCLUSION:	207
CONCLUSION GENERALE.....	208
BIBLIOGRAPHIE	210
WEBOGRAPHIE.....	213
INDEX DES SIGLES.....	214
INDEX DES FIGURES	216
INDEX DES CARTES.....	219
TABLE DES MATIERES GENERALE	220
ANNEXES.....	221



Diagnostic

INTRODUCTION

L'île de La Réunion, offre mille visages différents selon que l'on se trouve sur sa côte humide ou sa côte sous-le-vent, en son cœur ou sur ses sommets... Cette diversité concentrée sur un territoire aussi restreint implique que les visiteurs ne visitent jamais qu'une seule commune au cours de leur voyage. Ainsi, le développement touristique de Saint-Leu, comme celui de n'importe quelle autre commune, est étroitement lié à l'évolution du tourisme à l'échelle régionale, et aux stratégies mises en place à cette même échelle. Il est alors nécessaire de se demander quelles sont les caractéristiques du tourisme à La Réunion, comment les expliquer et quelles sont les évolutions à prévoir dans les années à venir. Ensuite il faudra s'interroger sur la situation touristique à Saint-Leu : la commune est-elle une commune touristique ? Qu'est-ce qui, aujourd'hui, y est valorisé ? La réponse à ces questions pourra nous éclairer quant aux conditions dans lesquelles il sera possible de penser un développement touristique adapté aux particularités de Saint-Leu et qui fasse que la commune se démarque sans être en rupture mais bien en complémentarité avec l'offre régionale.

Nous nous pencherons donc dans un premier temps sur l'évolution du tourisme à La Réunion et sur ses caractéristiques actuelles. Ensuite, nous ferons un état des lieux de ce secteur économique sur Saint-Leu, avant de nous interroger sur les singularités de la commune à mettre en valeur pour assurer un développement touristique durable.

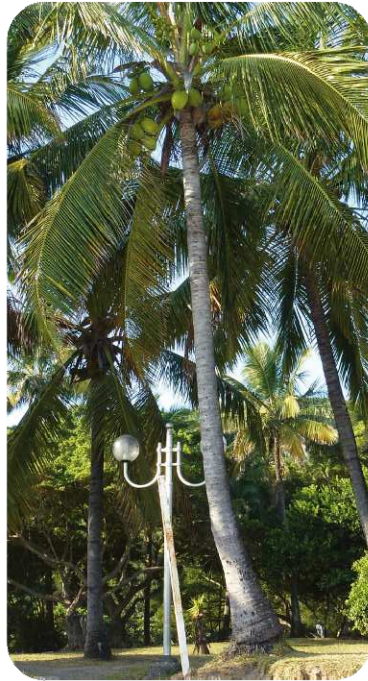
SOMMAIRE

INTRODUCTION	8
SOMMAIRE	9
I. LE TOURISME A LA REUNION : UNE ACTIVITE RECENTE EN RECHERCHE D'IDENTITE.....	10
A. UNE DESTINATION INSULAIRE ULTRAPERIPHERIQUE	11
1. Une île au milieu de l'océan Indien	11
2. Le monopole des compagnies aériennes.....	13
3. Une destination sélective	14
B. UN MILLION DE TOURISTES D'ICI 2030 ?.....	16
1. Le tourisme comme stratégie de relance économique.....	16
2. Une image touristique à trouver (une offre touristique à valoriser)	18
3. Des facteurs contraignants qui influencent le développement touristique de l'île	25
II. SAINT-LEU : UN DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE AU FIL DES OPPORTUNITES.....	30
A. UNE COMMUNE ENSOLEILLEE SUR LA COTE OUEST.....	31
1. Présentation générale	31
2. Quelle clientèle pour Saint-Leu ?	33
B. UN POTENTIEL TOURISTIQUE A DEVELOPPER	35
1. Une offre touristique large... ..	35
2. ... mais des contraintes au développement touristique persistent	43
III. SAINT-LEU : QUELLE STRATEGIE POUR UN DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DURABLE ?.....	52
A. UNE MISE EN RESEAU DE L'OFFRE TOURISTIQUE SUR LA COMMUNE	53
1. Bilan actuel.....	53
2. Un accueil touristique à affiner	54
B. LA VALORISATION D'UN POTENTIEL PATRIMONIAL	59

1. Un patrimoine naturel à protéger et valoriser.....	59
2. Un patrimoine historique urbain à faire découvrir.....	67
C. SAINT-LEU : UNE COMMUNE TOURISTIQUE ENTRE MER ET MONTAGNE EN DEVENIR.....	69
1. Les atouts mer-montagne.....	69
2. Des facteurs limitants à traiter.....	72
CONCLUSION.....	76

LE TOURISME A LA REUNION : UNE ACTIVITE RECENTE EN RECHERCHE D'IDENTITE

Avant d'avoir une réflexion sur le développement touristique de Saint-Leu, il convient de se concentrer sur le développement touristique global de La Réunion : Quel attrait ? Quel état des lieux et quel devenir ?



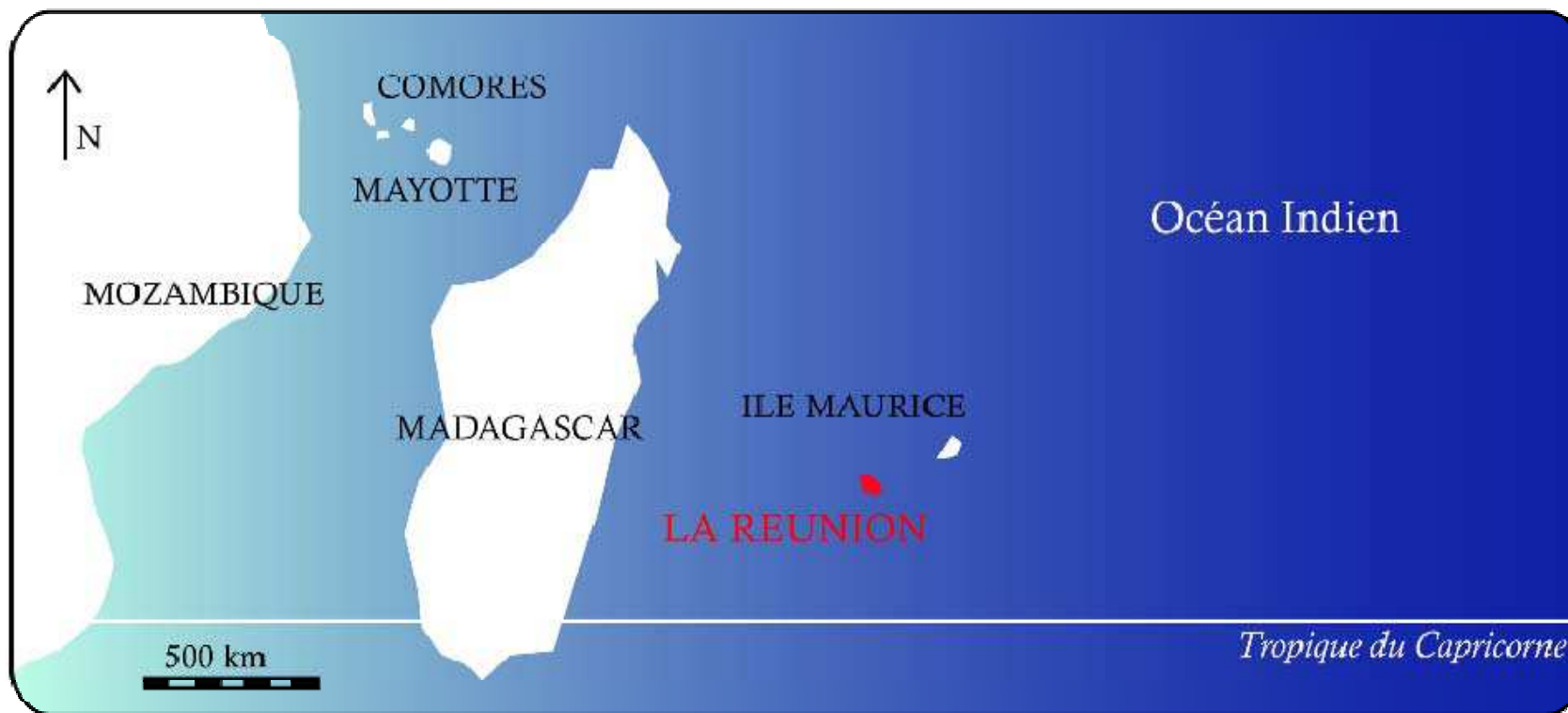
A. UNE DESTINATION INSULAIRE ULTRAPERIPHERIQUE

1. Une île au milieu de l'océan Indien

Département français depuis 1946, La Réunion est une île de l'archipel des Mascareignes située à l'Est de Madagascar à environ 700 km et au Sud-ouest de l'île Maurice à 200 km dans l'Océan Indien.

L'île bénéficie d'un climat tropical qui se compose de deux saisons principales : l'été austral chaud et sujet aux cyclones et l'hiver plus frais et sec.

La morphologie de l'île vient directement de sa formation volcanique. La Réunion mesure environ 200 km de circonférence, s'étend sur plus de 2 500 km² et culmine à 3 070 m avec le Piton des Neiges. Son relief est très escarpé avec trois cirques situés au centre de l'île. Le volcan reste actif comme en témoigne la grande activité du Piton de la Fournaise.



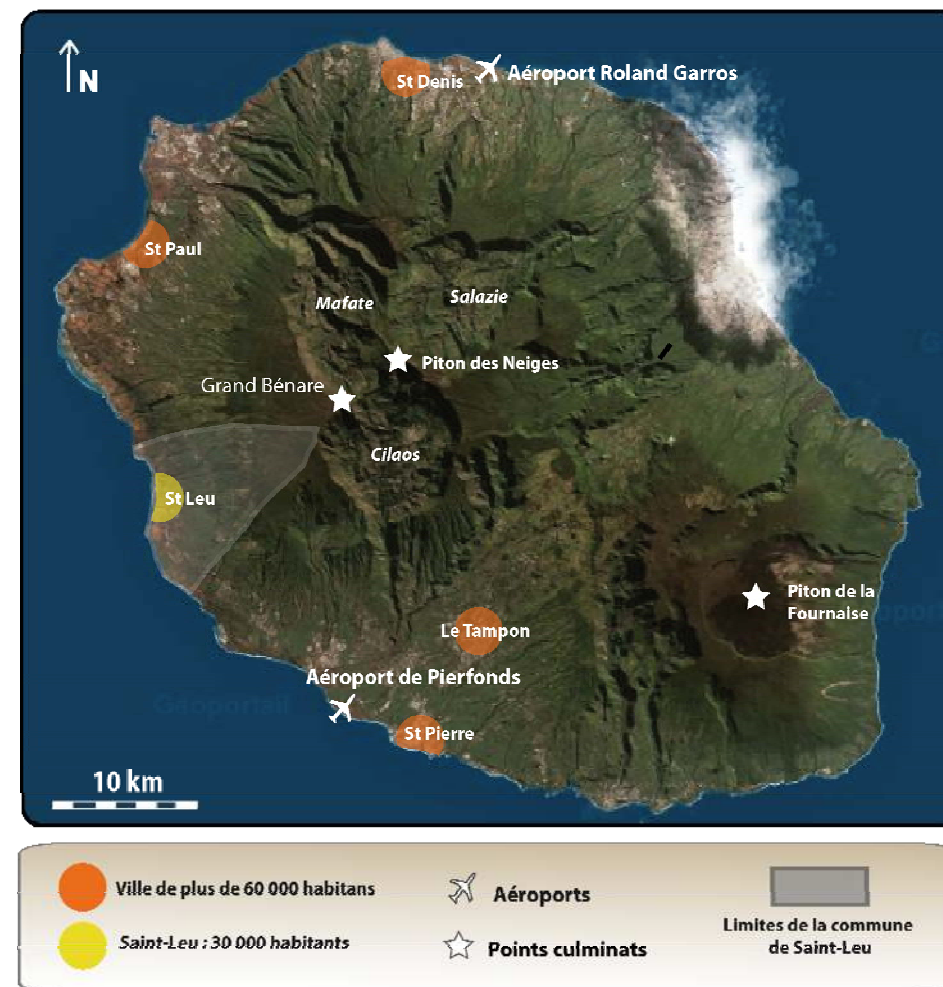
Carte 1: Situation de La Réunion, Réalisation Juliette Berger

Cette région française située à 10 000 km de la Métropole jouit d'une richesse biologique exceptionnelle la plaçant parmi les 35 « hot spots » mondiaux de la biodiversité¹. Pourtant, depuis le peuplement de l'île il y a 350 ans (1663), l'homme et l'urbanisation participent à la dégradation de l'environnement naturel qui avait évolué pendant des millions d'années préservé de grands prédateurs. C'est pourquoi aujourd'hui, la sauvegarde de l'environnement réunionnais semble être une priorité.

L'île de la Réunion possède les atouts d'une destination touristique

De part sa localisation, l'île de La Réunion bénéficie **d'atouts naturels considérables** : un climat tropical, une faune unique et une végétation luxuriante, des paysages à couper le souffle, un volcan actif et une culture créole tournée vers le partage et l'art de vivre. De plus, en tant que région ultrapériphérique, elle assure un standard d'accueil : les métropolitains sont **dépaysés** sans en subir les désagréments (normes d'hygiène et de santé nationales...). Tous les éléments sont réunis, y compris un faible décalage horaire, pour faire de l'île une destination métropolitaine paradisiaque.

¹ Source : Conservation International (ONG)



Carte 2: Vue satellite de La Réunion, Source : Géoportail, Réalisation Julie Lausin

2. Le monopole des compagnies aériennes

Aujourd'hui, pour se rendre à La Réunion, il est nécessaire de prendre l'avion. Les compagnies qui atterrissent sur l'île ne sont que trois à assurer la liaison métropole-Réunion: Air France, Corsairfly et Air Austral. Il existe une quatrième compagnie qui se pose sur l'île : Air Mauritius qui dessert l'île Maurice. Ces compagnies sont les seules autorisées à se poser sur l'île tenues d'assurer des vols réguliers et plusieurs fois par semaine au nom du service public et de la continuité territoriale. Des compagnies charters ne sont donc pas envisageables tant que ces conditions ne sont pas levées.²

Actuellement, aller à La Réunion est plus cher qu'aller dans un autre département français d'Outre-mer et même plus cher que relier des destinations plus lointaines.

La Réunion est donc une destination relativement chère (à cause des billets d'avion et à cause du coût de la vie une fois sur place), surtout visitée par des personnes venant voir de la famille, qui n'auront pas envie ou les moyens de dépenser une fois sur l'île, leur budget vacances passant en grande partie dans les billets d'avion.

² Source Ile de La Réunion Tourisme (IRT)



Figure 1: Corsairfly, l'une des 3 compagnies autorisées à atterrir à La Réunion, Auteur : Marie Cazau

L'A380 : Vers une baisse des prix ?

Des projets sont aujourd'hui en cours pour initier la diminution du prix du billet d'avion. Ainsi, l'utilisation d'avion à plus grande contenance pourrait baisser de 20 à 30% les prix des billets d'avion reliant l'île à la métropole. L'idée est bien de penser à comment faire de La Réunion une destination touristique plus attractive.

3. Une destination sélective

L'île de La Réunion n'est pas accessible à tous. Tout d'abord, venir à La Réunion et y séjourner est coûteux : le billet d'avion, les prix des biens de consommations (25% de surcoût pour l'alimentation³) et l'hébergement rendent le voyage impossible pour une grande partie de la population.

De plus, il faut tenir compte de la difficulté à se rendre à La Réunion à partir d'un pays autre que la France métropolitaine : les touristes étrangers doivent d'abord se rendre dans l'un des aéroports français desservant La Réunion, ou passer par l'île Maurice, ce qui est relativement compliqué et très long (au total 11h45 de vol entre Paris et La Réunion, plus une escale à Maurice et parfois une autre à Madagascar).

Ces différents éléments font qu'aujourd'hui, il est possible de dénombrer quatre types de tourisme :

Le tourisme affinitaire

Il regroupe les Réunionnais qui rentrent sur leur île pour quelques temps et les personnes venant rendre visite à de la famille et des amis. Sur l'ensemble des Métropolitains présents sur l'île en 2008, 63% venaient voir de la famille ou des amis. Environ 200 000 Réunionnais vivant en métropole sont susceptibles de rentrer sur l'île.

Cette catégorie de personnes est souvent hébergée et est peu consommatrice de l'offre touristique de l'île. Cependant, bien que ces touristes consomment moins sur place, ils sont ceux qui restent le plus

³ Source : INSEE

Rappels sur la crise du chikungunya

Epidémie qui a sévi sur l'île de la Réunion de 2005 à 2006. Cette crise sanitaire a eu des effets directs sur le tourisme et sur l'économie de l'île : une étude de la Chambre de Commerce et d'Industrie en septembre 2006 montre que les pertes d'activité vont de 20% pour les restaurants travaillant à la marge avec la clientèle touristique à 80% pour des indépendants du secteur des loisirs de pleine nature. La baisse du nombre de touristes a atteint 49% pour le tourisme d'agrément, 26% pour l'affinitaire et 14% pour l'affaire. Heureusement aujourd'hui, la mise en place d'aides financières et la résorption de l'épidémie permettent une reprise de la dynamique touristique même si les chiffres d'avant la crise sanitaire ne sont toujours pas atteints. Cet épisode montre la fragilité du marché touristique réunionnais face à des crises importantes qu'elles soient sanitaires ou naturelles.

(Source : *Plan de Relance du Tourisme, restructuration de l'offre touristique* ODT France 2006)

longtemps (environ 20 jours⁴). De plus, ils sont moins sensibles aux crises sanitaires (comme le chikungunya) et au prix du billet d'avion : ils sont prêts à dépenser un peu plus pour « retourner au pays ». Au niveau du comportement touristique, soit ils connaissent vraiment l'île et y ont grandi, soit des personnes sur place les conseillent sur les visites. Ils sont donc peu utilisateurs de guides touristiques, d'offices de tourisme et sont aussi moins enclins à tout visiter en une seule fois puisqu'ils reviendront.

⁴ Source : IRT

Le tourisme d'agrément

Il regroupe les personnes originaires de métropole et des autres pays du monde qui viennent à La Réunion pour faire du tourisme sans avoir d'attache affinitaire. C'est la catégorie la plus consommatrice d'hébergements et d'activités touristiques. La durée du séjour est comprise entre celle des affinitaires et celle des touristes d'affaire, soit à peu près 13 jours.

En 2009 on dénombrait :

- 4,7% d'Européens dont majoritairement des Allemands (8 500).
- 32% de Métropolitains d'agrément (soit 47% du nombre total de métropolitains).

Le tourisme local et de proximité

Il concerne les personnes vivant à La Réunion ou venant des pays voisins (Maurice, Seychelles, Madagascar, Afrique du Sud...) Très peu de renseignements sont aujourd'hui disponibles au sujet de cette clientèle ayant des exigences et des centres d'intérêts certainement différents de ceux des autres types de touristes.

La population locale présente un marché touristique non négligeable. En effet, bien qu'il existe peu de données sur cette clientèle, on peut supposer que l'île est d'une telle diversité que ses habitants pourraient avoir envie de mieux la connaître. Aujourd'hui, les aménagements destinés à cette clientèle en recherche d'espace sont limités (essentiellement des aires de pique-nique).

Le tourisme d'affaires

Les touristes venant pour affaires sont peu nombreux puisqu'ils représentent environ 16% des touristes métropolitains. Cette faible part s'explique sans doute par le manque de grandes structures susceptibles d'accueillir des congrès d'importance et par le prix du billet d'avion qui encourage sans doute à mettre en place des systèmes de visioconférence. Ces touristes restent également moins longtemps que les autres catégories (une moyenne de 10 jours).

La fréquentation touristique de 2009 en quelques chiffres

- Origines :
 - ✓ 344 300 Métropolitains (soit 81,6%)
 - ✓ 19 800 autres Européens (soit 4,7%)
 - ✓ 20 300 Mauriciens (soit 4,8%)
 - ✓ 37 500 d'ailleurs dans le monde (soit 8,9%)
- Types de touristes :
 - ✓ 222 800 affinitaires (soit 53%)
 - ✓ 143 300 touristes d'agréments (soit 34%)
 - ✓ 41 100 touristes d'affaire (soit 10%)
 - ✓ 14 700 non renseignés (soit 3%)

Soit un total de 421 900 touristes qui ont dépensé 336,5 millions d'euros sur l'île.

(Source : IRT et INSEE)



B. UN MILLION DE TOURISTES D'ICI 2030 ?

Dans le Schéma Régional de Développement et d'Aménagement Touristique (SRDAT) initié en 2000, la région a émis la volonté d'accueillir un million de touristes à l'horizon 2020 et de doubler le chiffre d'affaire généré par les touristes. Bien que l'objectif du million de touristes semble être une stratégie de communication, il n'en reste pas moins que le tourisme est une priorité dans la nouvelle politique régionale.⁵

Le but est ici de montrer à quel point le tourisme est important pour l'île et les problèmes auxquels son développement est confronté seront évoqués.

1. Le tourisme comme stratégie de relance économique

a. Diminution du poids économique de l'agriculture

Aujourd'hui La Réunion possède plusieurs secteurs clefs (agriculture, administrations, BTP) qui lui permettent d'assurer sa stabilité et sa pérennité économique. Pendant toute la première partie de son histoire, son économie était appuyée sur l'agriculture (avec le café, la vanille puis la canne à sucre) et les esclaves qui n'avaient pas besoin d'être payés. Depuis un siècle et demi les choses ont changé, tout d'abord avec l'abolition de l'esclavage, l'agriculture ayant vu les coûts de production augmenter. Par la suite, la canne n'est plus le seul moyen d'obtenir du sucre en Europe et pour continuer à faire vivre

⁵ Intervention de Didier ROBERT, Président de Région : Nouvelle politique Régionale pour le Tourisme, le 09/06/10

cette île, l'Etat Français et l'Union Européenne subventionnent de plus en plus sa culture. En 2000 l'agriculture ne fournissait que 7% des emplois. Ce chiffre tombe à 4% lorsqu'on ne considère que l'équivalent temps plein⁶ et il diminue régulièrement. Il semble ainsi nécessaire de réfléchir au développement de nouveaux secteurs d'embauche permettant non pas de remplacer l'agriculture qui restera importante encore quelques années, mais permettant de la compléter et d'offrir du travail et des revenus à l'île.



Figure 2: Champs de canne à sucre à Saint-Leu, Auteur : Juliette Berger

Quelle reconversion pour la canne à sucre ?

Alors que la culture de la canne à sucre perd de sa compétitivité face aux nouveaux pays producteurs, la filière canne se tourne de plus en plus vers la valorisation des coproduits. En effet, pas moins de 15% de l'électricité produite dans l'île est issue de la combustion des résidus (bagasse).

(Source : EDF Réunion)

⁶ Source : RGA 2000 de l'INSEE

b. Une solution à trouver : les secteurs d'activités actuels envisagés

Aujourd'hui, les emplois sont inégalement répartis sur l'île et pas suffisamment nombreux. Malgré la création de 32 500 emplois supplémentaires entre 1999 et 2005⁷, cela n'a pas suffi à enrayer le chômage qui demeure très élevé et culmine à 27,2%⁸ de la population active.

Alors que d'un côté le secteur agricole n'est plus aussi florissant que par le passé et que de l'autre, les administrations manquent de subventions pour créer de nouveaux emplois, le développement du secteur touristique de l'île semble un domaine prometteur. En effet, la **richesse naturelle de l'île, sa biodiversité et ses paysages doivent être rentabilisés et se transformer en fond de commerce de l'île de façon durable et intelligente**. Il est évident que le développement d'un tourisme de masse viendrait à menacer ces richesses qui apparaissent comme les atouts majeurs de l'île. Il convient donc de réussir à trouver un équilibre entre sauvegarde de l'environnement et développement économique.

Les campagnes régionales se fondaient d'ailleurs sur ce discours aux dernières élections. Ainsi, les budgets régionaux de l'IRT (Ile de la Réunion Tourisme) l'association regroupant les institutions, les professionnels et les associatifs du tourisme, ont été augmentés de 40% en 2 ans⁹.

⁷ Données générales sur la Région Réunion – INSEE

⁸ Source INSEE, chiffre annuel de 2009

⁹ Image presse – 4 février 2010

L'emploi à la Réunion en quelques chiffres

- ✓ **27,2% de chômeurs**
- ✓ Le secteur primaire représente 2% de l'emploi
- ✓ 12% des emplois sont dans le secondaire
- ✓ **85%** des salariés travaillent dans le **tertiaire** dont
 - 44% dans les activités marchandes
 - 56% dans les administrations au sens large

(Source : données INSEE)

2. Une image touristique à trouver (une offre touristique à valoriser)

a. Un produit touristique incertain

Actuellement, l'image touristique de La Réunion n'est pas encore déterminée ni ancrée dans les esprits des métropolitains et des touristes en général. Lorsque les gens songent à La Réunion, ils la pensent comme une île avec des plages et des cocotiers. Certains viennent sans avoir plus de renseignements et peuvent être déçus parce qu'ils ne retrouvent pas l'image qu'ils avaient rêvée. Il manque à La Réunion une image de marque forte qui la différencie des autres îles. Voici trois images que La Réunion est susceptible d'offrir.

L'image classique d'une île de sable blanc avec des cocotiers



**Figure 3: Plage de Saint-Pierre, l'une des rares de sable blanc,
Auteur : Julie Lausin**

Comparée à ses îles sœurs des Mascareignes issues du même point chaud, l'île de La Réunion est la plus récente. De ce fait, la formation de lagons et de plages est peu avancée (seulement 40km de plages contre 160km pour sa voisine Maurice). Ainsi, l'attrait balnéaire de l'île ne peut être développé que sur la côte sous le vent (ou côte Ouest) et de façon mesurée afin de limiter les impacts de l'urbanisation sur le bien-être d'un jeune lagon en développement.

L'image d'une montagne au milieu de l'océan

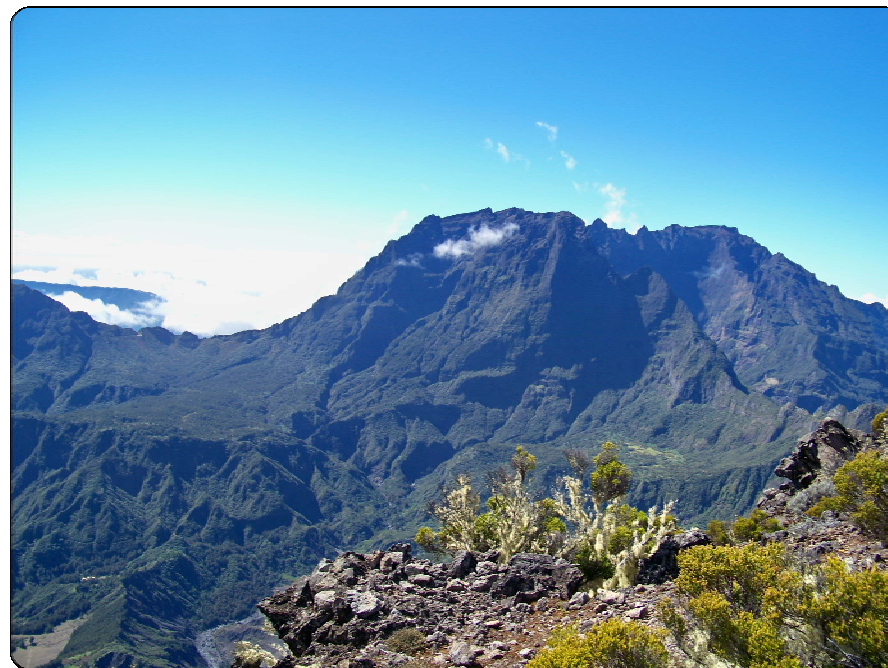


Figure 4: Piton des Neiges, Auteur: Sabine Corby

Le relief de l'île est typique d'une formation volcanique « récente ». En effet, le sommet du Piton des Neiges, les cirques, les remparts et les ravines sont autant d'éléments qui témoignent d'événements

géologiques plus impressionnants les uns que les autres. Ces paysages grandioses incitent à une découverte pédestre. Ainsi, comme sur la plupart des massifs rocheux, les activités touristiques de montagne sont praticables sur l'île.

L'image d'une destination sportive



Figure 5: Parapentes au décollage de Saint-Leu, Auteur: Julie Lausin

Pour le grand public, contrairement à Hawaï, La Réunion n'est pas connue pour le surf et pourtant elle possède un spot particulier avec « une vague à gauche », sur la côte Ouest, à Saint-Leu. De même, La Réunion n'est pas connue pour le parapente contrairement aux Alpes, ou encore l'Afrique du Sud ou l'Australie. Pour la plongée aussi, La

Réunion possède des spots intéressants et là encore elle n'est pas mondialement connue contrairement à la Mer Rouge par exemple.

Enfin, il manque à La Réunion une offre adaptée et complète à destination d'un public à hauts revenus qui peut se permettre de venir malgré le prix du billet d'avion. Il lui manque également la reconnaissance de son patrimoine et des produits phares¹⁰.

Vers une valorisation des atouts...

L'île de la Réunion semble présenter tous les éléments caractérisant une île volcanique sous les tropiques : un volcan actif spectaculaire, une richesse écologique endémique, des sports de nature variés (canyoning, randonnée, parapente). Il semblerait que cette diversité fasse de l'île une destination intéressante. Bien que les plages paradisiaques ne puissent pas définir La Réunion comme elles définissent Hawaï ou la Martinique, le caractère accueillant du Réunionnais constitue un critère de choix.

¹⁰ Source : Plan de relance du tourisme, Ile de la Réunion, ODIT France Novembre 2006

b. Evolution des campagnes touristiques CTR-IRT

L'image de La Réunion n'est pas tout à fait inexistante : elle reste une île, même si ses plages ne sont pas très étendues, c'est une destination sportive et nature. Ce qu'il lui manque le plus est un positionnement précis dans les produits touristiques et surtout une diffusion de ce positionnement. Les différentes campagnes de communication à propos de l'île ont montré une évolution claire de l'image que l'ont voulait donner et faire passer de l'île.

Le tourisme n'a réellement commencé à La Réunion que dans les années 90 et c'est à ce moment qu'est créé le premier slogan : *l'île intense*. Celui-ci a duré longtemps mais a également peut-être desservi l'île puisqu'il la vantait comme une île sportive et exigeante d'un point de vue physique, ce qui n'est pas forcément vrai.

L'IRT : L'île de la Réunion Tourisme

Cette association Loi 1901 financé par le Conseil Régional a pour mission la communication et le développement touristique de l'île. Depuis le 1^{er} janvier 2009, l'équipe de la Maison de la Montagne et de la Mer a intégré l'IRT élargissant ainsi ses compétences qui sont : la mise en œuvre d'études, la coordination des actions de promotion touristique, le suivi de l'observation touristique, la gestion d'une plate-forme « e-tourisme », la participation au développement des Hauts... Cette multiplicité de missions se résume à une mise en place de stratégie de développement touristique de l'île. Il est à noter que l'IRT tente de traduire concrètement la volonté régionale dans le secteur touristique.

(Source : site IRT)

En 2006 a été lancée une grande campagne, pour essayer de réparer l'image désastreuse que le chikungunya avait donnée. Cette campagne tablait sur la vérité : l'épidémie n'est pas terminée mais le pire est passé, il est possible de continuer à vivre normalement et à profiter de l'île¹¹. Elle montre 4 webcams situées à différents endroits sur l'île, et les images prises sont diffusées le lendemain. Le slogan de l'époque était : « Chaque jour différente, toujours accueillante, l'île de La Réunion vous attend ».

Une nouvelle campagne a été lancée le 27 septembre 2009 : *Chez nous vous êtes chez vous* sur les chaînes de télévision nationales, des spots publicitaires vantaient La Réunion comme une île accueillante, vivante, avec une population chaleureuse. Cette campagne aura regroupé de grands noms de réalisateurs et aura coûté au total 2 millions d'euros financés par l'Europe¹².

Ainsi l'île de La Réunion est passée d'une image sportive et peu accessible à une image chaleureuse, accueillante et ouverte, tentant ainsi d'élargir sa clientèle touristique au maximum.



Figure 6: Panneau publicitaire 2009 de l'IRT, Source : IRT

¹¹A voir sur : <http://www.youtube.com/watch?v=Phx62iFfAlk>

¹² Source : article du 19/09/09 sur www.lequotidien.re

c. Comparaison avec d'autres destinations

Quelle concurrence à proximité ?

Il faut réussir à placer l'île dans le contexte local : qu'est-ce qui explique l'arrivée d'habitants des pays voisins ? Qu'est-ce qui motive les Réunionnais à passer des vacances dans les destinations proches de l'île ?

Les destinations touristiques insulaires les plus attractives à proximité de l'île de La Réunion sont l'île Maurice, les Seychelles et Mayotte. Elles ont toutes des caractéristiques propres : les Seychelles sont réputées pour leur tourisme d'affaires et de luxe ; Mayotte pour sa biodiversité et sa pêche au gros et l'île Maurice pour le sens de l'hospitalité des habitants, le multilinguisme de la population et la beauté de ses paysages préservés.



Figure 7: Les Seychelles, des îles paradisiaques, Source : Office du tourisme des Seychelles

o *Zoom sur l'île Maurice* : elle est située à seulement 200 km de l'île de La Réunion, rendant possible un « échange » de touristes. Elle accueillait 900 000 touristes en 2009 pour une population de 1,1 millions et une superficie de 2040 km². Le produit mauricien se caractérise par ses plages (160 km de long) et son accueil.

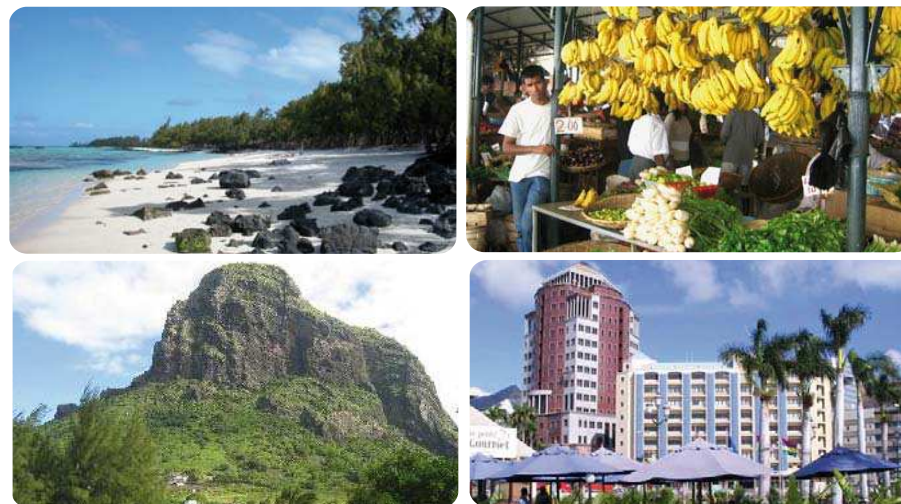


Figure 8: L'île Maurice, une destination prisée par les Réunionnais, Source : www.tourism-mauritius.mu

Les autres destinations touristiques à proximité de La Réunion sont Madagascar (313 000 touristes en 2007 et un objectif de 500 000 pour 2012) et l'Afrique du Sud (6,7 millions de touristes en 2007¹³). Aujourd'hui, ces deux destinations ne font pas vraiment d'ombre au marché touristique réunionnais : les activités proposées et les standards sont différents. Cependant, il est vrai que les touristes

¹³ Source : www.southafrica.info

réunionnais peuvent préférer passer leurs vacances dans ces destinations plutôt que de rester sur l'île.

A ce niveau de l'océan Indien, les îles, notamment l'île Maurice et les Seychelles, présentent un pôle touristique fort dans le marché mondial. L'île de La Réunion a encore des difficultés à se démarquer en mettant en avant ce qui la différencie de toutes ces destinations : ses cirques, ses remparts et son volcan.



Figure 9: L'Afrique du Sud et Madagascar, des destinations prisées par les Réunionnais notamment pour leurs richesses biologiques Source : www.african-safari-and-travel-advisor.com, www.parcs-madagascar.com

Quelle concurrence avec des produits similaires ?

Aujourd'hui, le produit touristique « île de La Réunion » propose les activités suivantes : sports de nature, découverte de paysages et de plages. Actuellement, ce produit n'est pas propre à l'île : en effet, la majeure partie des îles volcaniques proposent une offre similaire. Qu'en est-il de ces destinations ?

o *Zoom sur Hawaii* : Archipel tropical, les îles Hawaii qui accueillaient 1,23 millions de touristes pour 1,2 millions d'habitants en 2009¹⁴ sur une superficie de 28 000 km² se rapprochent de La Réunion avec leurs volcans-boucliers effusifs et les jeunes paysages montagneux associés, sa végétation luxuriante, ses cascades, sa diversité ethnique et culturelle. Toutefois, les paysages sous-marins et côtiers d'Hawaii correspondent plus à l'image que le grand public se fait d'une île tropicale. Cet atout a permis à Hawaii de jouer sur la multiplicité de son offre et d'être aujourd'hui une des destinations touristiques les plus prisées. Son seul handicap est le prix du billet d'avion... La Réunion reste une destination plus abordable au départ de Paris, et offre des caractéristiques similaires.



Figure 10: Les îles d'Hawaii, des activités touristiques comparables à celles de La Réunion, Source : www.hawaiipictures.com

¹⁴ Source : www.gohawaii.com

o *Zoom sur les îles Canaries* : Comme La Réunion, les Canaries sont une destination ultrapériphérique de l'Union Européenne. Elles offrent des paysages volcaniques, et proposent des activités de pleine nature comme la randonnée, le parapente, la plongée ou le surf. Bien sûr, le volcan n'est plus actif et la température de l'eau n'a pas permis le développement d'un récif corallien, mais les paysages sous-marins comme de montagne ne sont pas pour autant moins beaux. L'archipel est géographiquement beaucoup plus proche de l'Europe, et les billets d'avion par conséquent moins onéreux. A titre d'exemple, le billet Paris-Las Palmas coûte autour de 400 euros, alors que le billet Paris-Saint-Denis avoisine les 1200 euros à

la même saison (juillet-août). Cette proximité a fait des îles Canaries une destination prisée : elles comptent aujourd'hui 11 millions de touristes par an¹⁵ pour une population de 2 millions d'habitants et une superficie de 7 447 km².

Certes La Réunion est une destination onéreuse et éloignée de la métropole. Elle reste cependant moins loin que d'autres destinations comparables et bénéficie d'une qualité paysagère et naturelle que les îles les plus fréquentées ont perdue.

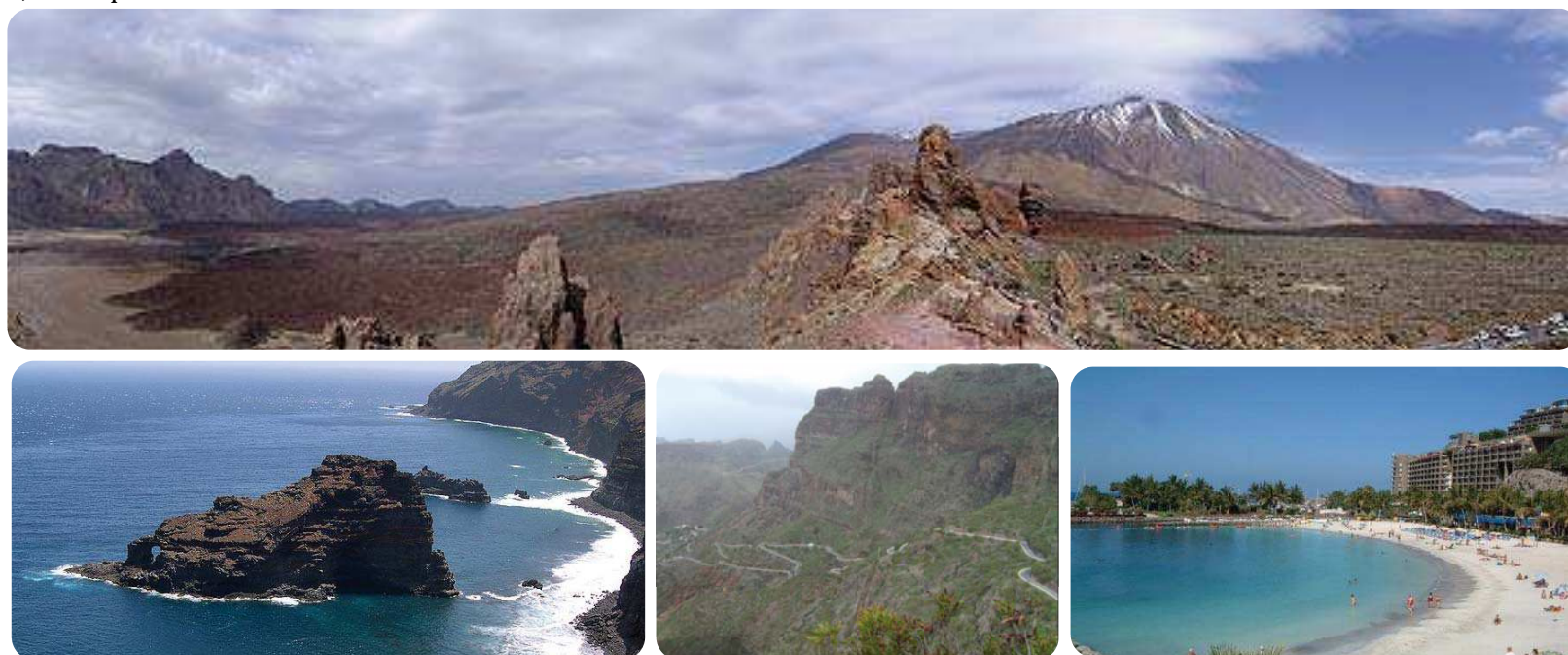


Figure 11: Les îles Canaries, une destination comparable à La Réunion à proche de la métropole, Source : www.turismodecanarias.com

¹⁵ Source : www.turismodecanarias.com

Quelle concurrence avec les autres départements d'Outre-mer ?

La Réunion est souvent pensée comme faisant partie des Antilles. Cet amalgame s'explique par la présence d'îles françaises tropicales et touristiques dans ces îles. Il s'agit notamment de la Guadeloupe et la Martinique.

o *Zoom sur la Guadeloupe et la Martinique* : Ces régions françaises situées dans les Caraïbes sont caractérisées par un tourisme plus important que celui de La Réunion. La présence de plages paradisiaques et la culture créole attirent les métropolitains pour qui le voyage est facilité par la continuité territoriale. Malgré un secteur touristique bien présent, « le mal-être social » persistant dans ces îles est un obstacle à la pérennisation d'une politique touristique forte¹⁶.



Figure 12: Martinique et Guadeloupe, des destinations métropolitaines privilégiées, Source : www.martinique-photos.com

¹⁶ Source : Comité Martiniquais du Tourisme

Destination	Superficie	Population	Nombre de touristes
La Réunion	2 5012 km	800 000	400 000
Maurice	2 040 km ²	1,1 million	900 000
Hawaii	28 337 km ²	1,2 million	1,23 million
Iles Canaries	7 447 km ²	2 millions	11 millions
Guadeloupe¹⁷	1 628 km ²	400 000	600 000
Martinique	1 128 km ²	400 000	800 000

En comparant les chiffres de fréquentation touristique de La Réunion avec ceux d'autres destinations touristiques proposant le même type de produit, il est facile d'en tirer la conclusion que le développement touristique de l'île est encore récent. Cela s'explique par l'absence d'une politique touristique régionale forte jusqu'à présent. Cette situation a pourtant un avantage : les richesses naturelles de l'île ont été jusqu'à aujourd'hui préservées et doivent être mises en avant afin de différencier La Réunion de toutes ces destinations comparables quant à la clientèle visée et de caractéristiques similaires.

¹⁷ Source : Comité du Tourisme des îles de Guadeloupe

3. Des facteurs contraignants qui influencent le développement touristique de l'île

Parallèlement à une réflexion sur le développement touristique à La Réunion, il est important de mesurer les facteurs limitant intrinsèques à l'île. Deux facteurs principaux seront détaillés: la croissance démographique et la problématique du transport.

a. Une forte croissance démographique

i. 1 million de Réunionnais d'ici 2030

Une population qui ne cesse d'augmenter

Entre les recensements de 1990 et de 1999, l'augmentation de la population a été très supérieure aux moyennes métropolitaines au cours de la même période¹⁸. Cette hausse plus rapide est due au maintien d'un fort taux de natalité ainsi qu'à un solde migratoire légèrement positif. Fin 2008, l'île a dépassé le cap des 800 000 habitants. L'INSEE estime la population réunionnaise à 817 000 habitants au 21 janvier 2010. La Réunion pourrait atteindre le million d'habitants entre 2025 et 2030 si l'on considère le taux de fécondité actuel de 2,5 enfants par femme et le solde migratoire toujours positif malgré une baisse notable au moment de la crise du chikungunya.

Les enjeux soulevés par la forte croissance démographique

La superficie de l'île n'étant pas extensible (2 512 km²), La Réunion est amenée à faire des choix déterminants en matière d'aménagement. Comment répondre à la demande croissante de

logements, faire face à l'augmentation du nombre de voitures sur les routes, accueillir un million de touristes d'ici 2025, tout en préservant les espaces agricoles et naturels qui font la richesse de l'île? Le classement des Hauts de l'île en Parc National est un premier pas vers la préservation de la biodiversité et du patrimoine naturel de l'île. Cependant, il faut aussi pouvoir répondre en parallèle aux exigences urbaines qu'induit l'augmentation de la population.

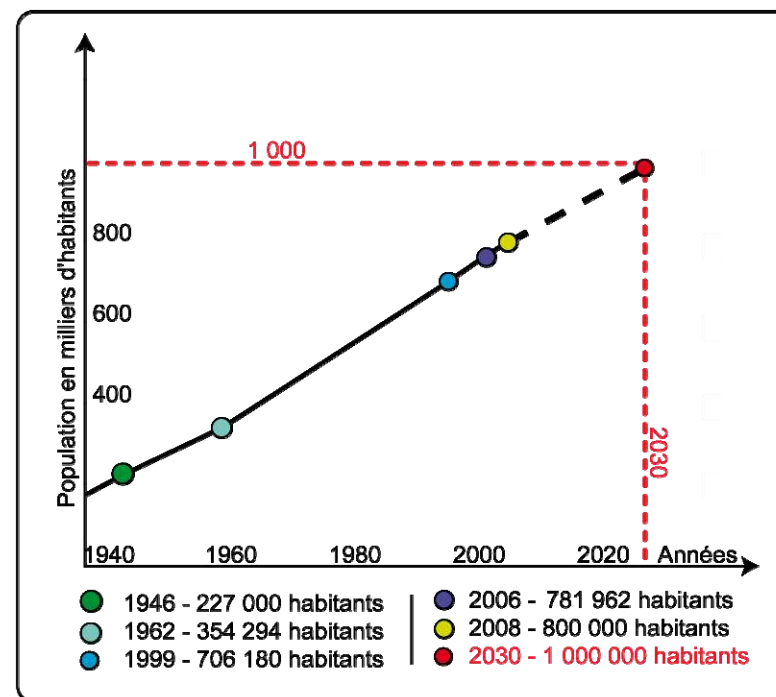


Figure 8: Nombres d'habitants à La Réunion depuis 1940, Source : INSEE, Réalisation : Juliette Berger

De grandes réflexions sont en cours, par exemple sur le thème du transport pour répondre efficacement à la demande de déplacement des habitants. Des moyens de transport alternatifs à la voiture, qui ne

¹⁸ Source INSEE

pourra clairement plus être le mode de déplacement largement majoritaire quand l'île comptera un million d'habitants, sont proposés.

La problématique du logement est elle aussi très importante : elle pose la question du logement des habitants, mais aussi celle du logement des touristes, que l'on souhaite voir aussi nombreux que les habitants à l'horizon 2025. Enfin, entre espaces protégés et espaces bâtis, il ne faut pas oublier les espaces de loisirs qui permettront de préserver la qualité de vie des habitants.

ii. Une recherche d'espace

Avec la perspective d'un accroissement de population pour atteindre le million d'habitants d'ici 2030, La Réunion va voir s'accroître des problèmes déjà présents. Par exemple, étant située en espace tropical, la population passe beaucoup de temps en extérieur et cherche des espaces où la chaleur est moins accablante. Ainsi, lors de la construction de la route des Tamarins¹⁹, des gens se sont déplacés sur la route, pendant les week-ends, pour se promener soit en vélo, soit en roller, soit simplement à pieds, ou même pour pique-niquer sur l'un des nombreux ouvrages d'art qui traversent les ravines.

Le pique-nique est d'ailleurs une tradition à La Réunion. De nombreux kiosques sont aménagés, sur les bords de mer, le long de ravines ou un peu plus en hauteur sur la route forestière. Ces kiosques sont très prisés et des membres de la famille arrivent dès 7h le matin pour réserver le meilleur emplacement et commencer à préparer le repas traditionnel sur les barbecues mis à dispositions à côté des tables de pique-nique.

¹⁹ A ne pas confondre avec la route forestière des Tamarins qui se situe dans le domaine de l'ONF aux alentours de 1 500 m d'altitude

Déjà bondés, ces espaces ne seront à coup sûr plus suffisants lorsque la population aura augmenté ou lorsque les touristes voudront eux aussi profiter de cet art de vivre.



Figure 13: La route des Tamarins avant sa mise en circulation, Source : <http://www.temoignages.re>



Figure 14: Aire de pique-nique au Maïdo, Auteur : Juliette Berger

b. Une problématique du transport toujours d'actualité

i. Une congestion inquiétante

La Route des Tamarins a été longtemps attendue, et est aujourd'hui un réel soulagement pour les habitants de l'Ouest, qui ont connu une congestion automobile quasi-permanente pendant des années. En effet, il n'y a pas si longtemps encore, les embouteillages étaient le lot courant du tronçon Saint-Denis / Saint-Leu. Le Centre-ville de Saint-Leu était d'ailleurs le point noir de l'axe, ce qui portait préjudice à l'image de la commune. Ces embouteillages étaient un frein majeur à l'économie de l'île et dégradaient la qualité de vie des habitants de l'Ouest. De plus, ils ne véhiculaient pas une image positive de La Réunion, puisque la grande majorité des touristes n'y échappait pas. La mise en service de la Route des Tamarins est synonyme de la fin des « bouchons » sur l'ancienne route nationale qui borde le littoral, mais elle ne règle pas tous les soucis : Saint-Paul et Saint-Denis sont les nouveaux points noirs de la circulation automobile réunionnaise.

Des aménagements indispensables à l'augmentation de la population.

Aujourd'hui la discussion tourne autour du transport et de la crainte que l'augmentation de la population soit synonyme d'une augmentation démesurée du nombre de voitures sur l'île, entraînant des problèmes de congestion et de pollution majeurs. Conjointement à la résolution de ces problèmes, il est primordial de mettre en place une stratégie d'élargissement des réseaux d'eau, de dimensionnement des équipements d'assainissement, de gestion des déchets afin d'accompagner l'augmentation de la population réunionnaise. Comment imaginer l'accueil de 600 000 touristes supplémentaires alors que les infrastructures existantes et celles mises en place ne subviennent pas aux besoins des Réunionnais ?

Le nombre de Réunionnais augmentant, si les mentalités n'évoluent pas et que les transports en commun ou les modes doux ne sont pas plus utilisés, le nombre de voitures sur l'île va atteindre des proportions démesurées. La congestion et la pollution liées à l'utilisation excessive de la voiture seront des problèmes majeurs.



Figure 15: Bouchons sur la route du littoral, Source : www.lequotidien.re

ii. Des transports en commun à valoriser

L'île de La Réunion possède un équipement routier relativement important, sa population en profite principalement grâce aux 400 000 automobiles que possèdent les 800 000 Réunionnais de l'île. Le problème est donc que le trafic routier est trop important pour la plupart des infrastructures notamment la route du littoral au Nord et l'entrée de Saint-Denis. C'est pourquoi La Réunion doit se tourner vers les transports en commun.

En effet il existe différents réseaux sur l'île, l'un géré par le département nommé autorité organisatrice des transports les « cars jaunes », les autres, le plus souvent par les intercommunalités. Ces réseaux permettent de rejoindre presque tous les villages de l'île mais parfois avec une fréquence tellement faible et peu adaptée que seules les personnes réellement dépendantes de ce service en ont l'utilité, encore préfèrent-elles trouver d'autres moyens quitte à marcher plusieurs kilomètres par jour.

Pour ce qui est de l'Ouest de l'île, l'intercommunalité a des responsabilités dans le transport sur les 5 communes²⁰. L'EPCI est amené à réfléchir à un **Plan de Déplacement Urbain et assure le service des transports publics**. Le Plan de déplacements urbains (PDU) du TCO a d'ailleurs été approuvé en août 2007. Mais ses lignes de bus ne sont pas encore adaptées puisque des changements devraient avoir lieu courant 2011. De même l'information au public sera améliorée dès la fin 2010 avec par exemple l'édition et la distribution de nouveaux plans et horaires du réseau.

²⁰ Cf. II-A-1-b

Faute d'un réseau de bus efficace, la location de voiture devient un passage obligé pour la plupart des touristes, aggravant le problème de congestion sur l'île.



Figure 16: Car Jaune du département, géré par la Société des Transports Départementaux de La Réunion, Auteur : Julie Lausin

1 million de touristes d'ici 2030 : qui seront les 600 000 nouveaux touristes?

Malgré la volonté affichée de la Région d'atteindre un nombre considérable de touristes à la Réunion d'ici à 2020, des questions restent en suspens. La première est celle de l'identité des 600 000 touristes supposés arriver sur l'île.

Peut-on imaginer une augmentation du nombre de touristes affinitaires ?

Actuellement, pas moins de 60% des touristes sont qualifiés d'affinitaires. Sur les 600 000 nouveaux touristes que La Réunion souhaite faire venir, il semble peu probable que la proportion de nouveaux affinitaires soit aussi importante : il s'agit d'une clientèle fidèle non extensible (le nombre de Réunionnais en métropole susceptibles de rentrer et le nombre de personnes ayant de la famille et amis sur l'île n'est que faiblement croissant). La clientèle affinitaire ne sera pas à l'origine de l'augmentation du nombre de touristes sur l'île mais continuera à représenter une part conséquente des vacanciers.

Quelle clientèle d'agrément viser ?

Alors que le tourisme affinitaire ne semble pas pouvoir s'étendre de façon à permettre le développement touristique de La Réunion, il semble que des marchés d'agrément soient à viser et à promouvoir.

Il est possible de craindre une diminution du nombre de touristes en provenance de la métropole : les métropolitains qui voulaient venir à La Réunion y ont déjà séjourné et ne peuvent pas forcément se permettre financièrement de revenir. Ainsi, il semble nécessaire de penser à une nouvelle clientèle à attirer sur l'île. Pourquoi ne pas viser une clientèle européenne ? Actuellement, cette clientèle est restreinte à cause de la déserte aérienne centrée sur la métropole.

Que penser si le billet d'avion ne cesse d'augmenter ?

Le contexte énergétique actuel nous oblige à imaginer un scénario selon lequel les transports aériens seraient de plus en plus coûteux. Dans cet esprit, l'objectif de La Réunion d'atteindre 1 million de touristes semblerait difficile : les Réunionnais eux-mêmes (qui seront aussi plus nombreux) et les populations des pays avoisinants constitueraient le marché touristique réunionnais principal. La promotion de l'offre touristique et les activités proposées devraient alors être pensées dans une optique toute autre que celle proposée actuellement.

Conclusion : Un tourisme réunionnais récent et en recherche d'identité

Malgré une richesse paysagère, naturelle et culturelle manifeste, l'île de la Réunion ne tire pas un profit économique à la hauteur de son potentiel. Pour faire face aux difficultés économiques, il est indispensable de considérer le tourisme comme un secteur d'activité prometteur. Cependant, la Réunion ne pourra bénéficier des retombées du tourisme que si celui-ci est durable, c'est-à-dire qu'il permet de préserver ce que La Réunion a de plus beau à offrir tout en générant une dynamique d'emplois pérenne. Il faut donc penser à une stratégie de développement touristique qui permette de préserver ce que la Réunion a de plus beau à offrir.

Ainsi, bien qu'il faille affirmer une image attractive de l'île, et surtout la communiquer afin que La Réunion devienne une des destinations principales sur le marché touristique mondial, il faut aussi préparer l'île à l'accueil d'une population croissante (touristique et locale).

SAINT-LEU : UN DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE AU FIL DES OPPORTUNITES

Après avoir étudié les caractéristiques générales du tourisme à La Réunion, nous sommes amenées à nous concentrer sur l'évolution du tourisme sur la commune de Saint-Leu.

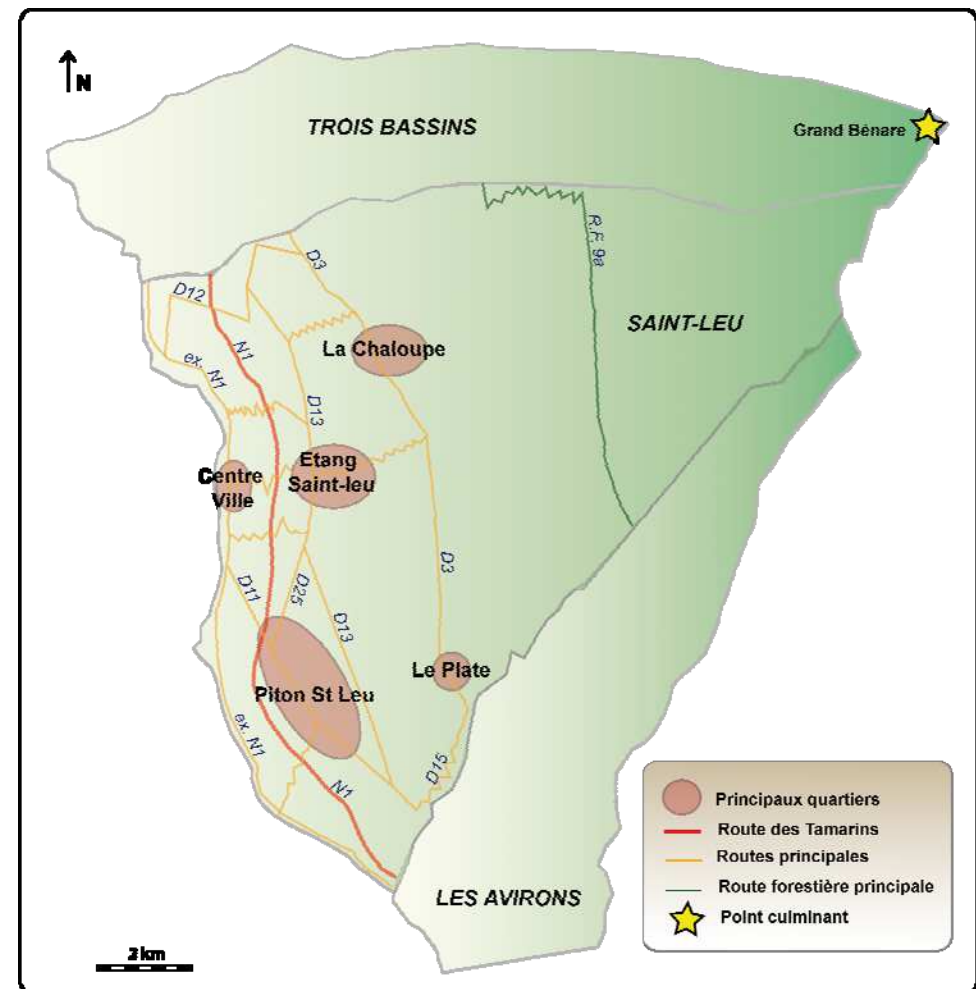


A. UNE COMMUNE ENSOLEILLEE SUR LA COTE OUEST

1. Présentation générale

a. Localisation

Saint-Leu est une commune moyenne qui compte 28 000 habitants pour une superficie de 12 000 ha, soit 230 habitants au km². Située sur la côte Ouest, il y fait beau plus de 300 jours par an, ce qui est un atout considérable en matière de tourisme. Située entre Saint-Denis au Nord et Saint-Pierre au Sud, le Centre-ville de Saint-Leu a longtemps été congestionné, ce qui nuisait à sa réputation. Depuis l'ouverture de la route des Tamarins, Saint-Leu retrouve une image positive auprès de toutes les personnes amenées à traverser la commune.



Carte 3: Situation de Saint-Leu, Réalisation: Julie Lausin

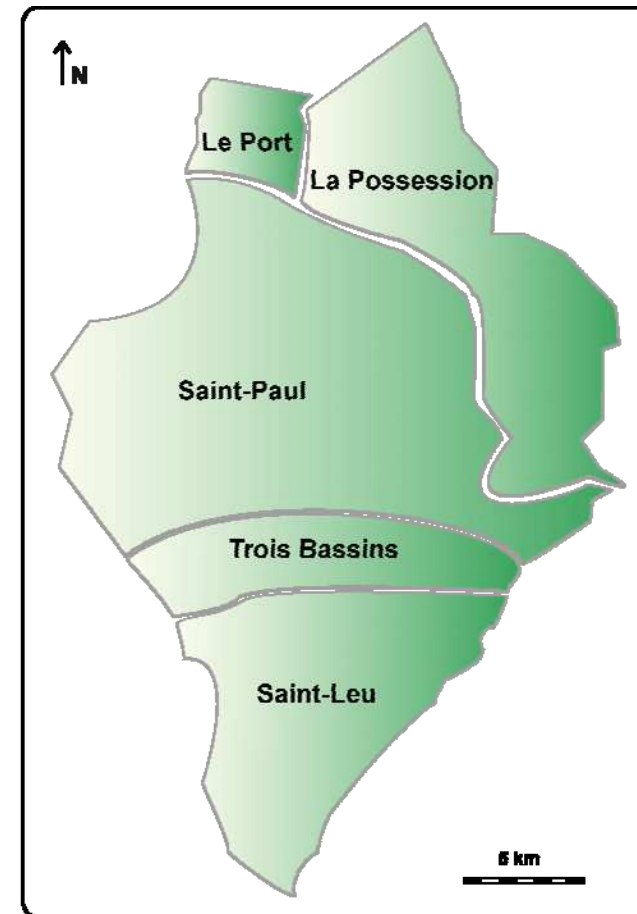
b. Saint-Leu dans une intercommunalité touristique

Saint-Leu fait partie d'une intercommunalité : le TCO ou Territoire de la Côte Ouest, qui regroupe La Possession, Le Port, Saint-Paul, Trois-Bassins, et Saint-Leu. Cette communauté d'agglomérations a 7 compétences à assumer. Quatre sont obligatoires : le développement économique, l'aménagement de l'espace communautaire, l'équilibre social de l'habitat et la politique de la ville dans la communauté. Trois autres sont choisies : la création ou l'aménagement et l'entretien de la voirie d'intérêt communautaire mais aussi des parcs de stationnement d'intérêt communautaire, la protection et la mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, et les équipements culturels et sportifs.

Dans le cadre de son action économique, le TCO a pour mission la réalisation, la mise en œuvre et l'animation d'une politique intercommunale de développement touristique, d'autant qu'il met en avant sur son site internet quelques lieux touristiques : les plages de sable blanc de St-Gilles, « les communes balnéaires comme Saint-Leu », les points de vue comme celui du Maïdo ou de la route Hubert Delisle...

Très attractive, la côte Ouest accueille près de la moitié des touristes en voyage à La Réunion. Pour mettre au mieux en valeur ses atouts, le TCO s'interroge aujourd'hui sur la pertinence de la création d'un Office de Tourisme Intercommunal. Si une structure intercommunale semble adaptée au bassin de vie des touristes et au lancement d'actions de grande envergure²¹, elle ne pourra être

véritablement efficace que si chaque commune est capable d'affirmer une identité touristique forte.



Carte 4: Les communes du TCO, Réalisation : Julie Lausin

²¹ Source : Etude juridique et financière des conditions de faisabilité d'un office de tourisme intercommunal – Document phases 1 et 2 Diagnostics et propositions

2. Quelle clientèle pour Saint-Leu ?

Aucune statistique approfondie sur la clientèle touristique de Saint-Leu n'est disponible aujourd'hui. Cependant, au cours de notre étude nous avons eu l'occasion de rencontrer quelques touristes, l'Office du Tourisme, plusieurs hébergeurs et autres professionnels du tourisme. Ces contacts ont guidé nos réflexions, et nous permettent de livrer nos impressions qui doivent être considérées comme telles.

Résultats d'une enquête menée par l'Office du Tourisme

A Saint-Leu, ...

... **36%** des visiteurs recherchent la **détente**,

... **17%** des visiteurs viennent pour des **activités culturelles, familiales ou sportives**,

... **9%** recherchent des **sensations fortes**.

Il faut toutefois relativiser ces chiffres car cette enquête a été menée sur un échantillon de 60 personnes en 2009.

a. Les visiteurs types et les sensations qu'ils recherchent

Nous l'avons dit : savoir combien de touristes logent sur Saint-Leu chaque année et combien ils dépensent sur la commune n'est pas possible. Sur les 13 ménages interrogés, un seul avait choisi de se loger sur place. Nos rencontres avec des hébergeurs nous ont donné l'impression que les touristes qui choisissent de se loger sur Saint-Leu sont souvent des affinitaires en recherche d'autonomie, des sportifs

qui cherchent à pratiquer leur activité sur la commune principalement (plongée, parapente, surf), et des touristes d'agrément qui sont soit en couple, soit en groupe d'amis.

D'autre part, le musée de Stella Matutina nous a été très souvent cité, comme faisant partie des visites que les touristes veulent faire quand ils en ont le temps. Ce musée attire sur la commune de nombreux touristes qui n'y logent pas, mais qui profitent souvent de leur journée « culturelle » à Saint-Leu pour se détendre ensuite sur la plage. L'île possède tellement de richesses que les touristes, quand ils viennent à Saint-Leu, s'y attardent rarement plus d'une journée.

b. Saisonnalité

Sur l'île de La Réunion et à Saint-Leu en particulier, il existe une saisonnalité de fréquentation touristique. En effet, compte tenu de la distance qui la sépare de la métropole, La Réunion n'est pas visitée pour 2 ou 3 jours mais au minimum pour une semaine par des touristes d'agréments et affinitaires qui ne viennent qu'à l'occasion de congés. Ainsi on remarque que la période juillet-août et les vacances de Noël sont les principales périodes touristiques. Les mi-saisons, en particulier les mois d'avril et novembre sont elles aussi très appréciées. En revanche les mois de mai et juin sont particulièrement creux exceptée la semaine du Leu Tempo Festival qui attire des touristes réunionnais et des artistes locaux et européens.

Se pose la question de savoir si l'on souhaite voir ces pics s'affirmer encore lorsque l'île verra sa fréquentation touristique augmenter ou si l'on souhaite les aplanir et étaler la fréquentation sur toute l'année. Cette seconde solution semble plus tenable pour les professionnels qui vivent du tourisme, cependant les Saint-leusiens doivent pouvoir continuer à se sentir chez eux.



c. Image de Saint-Leu

Réussir à rendre une commune touristique vient à se questionner sur l'image de la commune : qu'est ce qui fait venir les visiteurs, et surtout, comment les faire revenir ?

En tant que stagiaires venant de métropole, nous avons tenté d'aborder ce sujet dès nos premières semaines à Saint-Leu : il nous semblait important de noter nos impressions « à chaud » avant que nos jugements ne soient faussés par nos lectures ou les entretiens que nous pourrions avoir avec des acteurs de l'aménagement et du domaine touristique. Les affirmations qui suivent sont donc le fruit de nos impressions et réflexions au sujet de l'image de Saint-Leu.

La première image que le visiteur a de la ville est transmise à travers ses musées : ils présentent une offre diversifiée qui justifie grandement le déplacement. Cependant, plus qu'un lieu de visites culturelles, la commune propose un cadre de vie agréable et préservé. Ce qui fait le charme de Saint-Leu est que le visiteur ne se sent pas exclu de la vie locale : il utilise les mêmes services et participe aux mêmes activités. La commune n'est ni une vitrine où un cachet créole serait surexploité au point de paraître artificiel, ni une ville balnéaire « à touristes » où tout est fait pour le visiteur. Ainsi Saint-Leu pourrait être qualifiée d'authentique, de véritable.

Toutefois le touriste peut ne pas se sentir le bienvenu dans le sens où certains aménagements de base font défaut (panneaux de signalisation...) rendant les déplacements difficiles pour ceux qui ne connaissent pas. C'est à partir de ces premières observations que nous nous sommes aperçues de la nécessité de réfléchir à un développement touristique permettant de conserver la spécificité de Saint-Leu qui la différencie des autres communes de la côte Ouest.

Le deuxième aspect que les nouveaux arrivants peuvent remarquer à Saint-Leu est sa richesse paysagère et naturelle. Les vues imprenables sur la côte depuis la route Hubert Delisle pourraient être un produit touristique à elles seules. Cependant, très peu d'aménagements sont faits pour valoriser et conserver cette beauté naturelle.

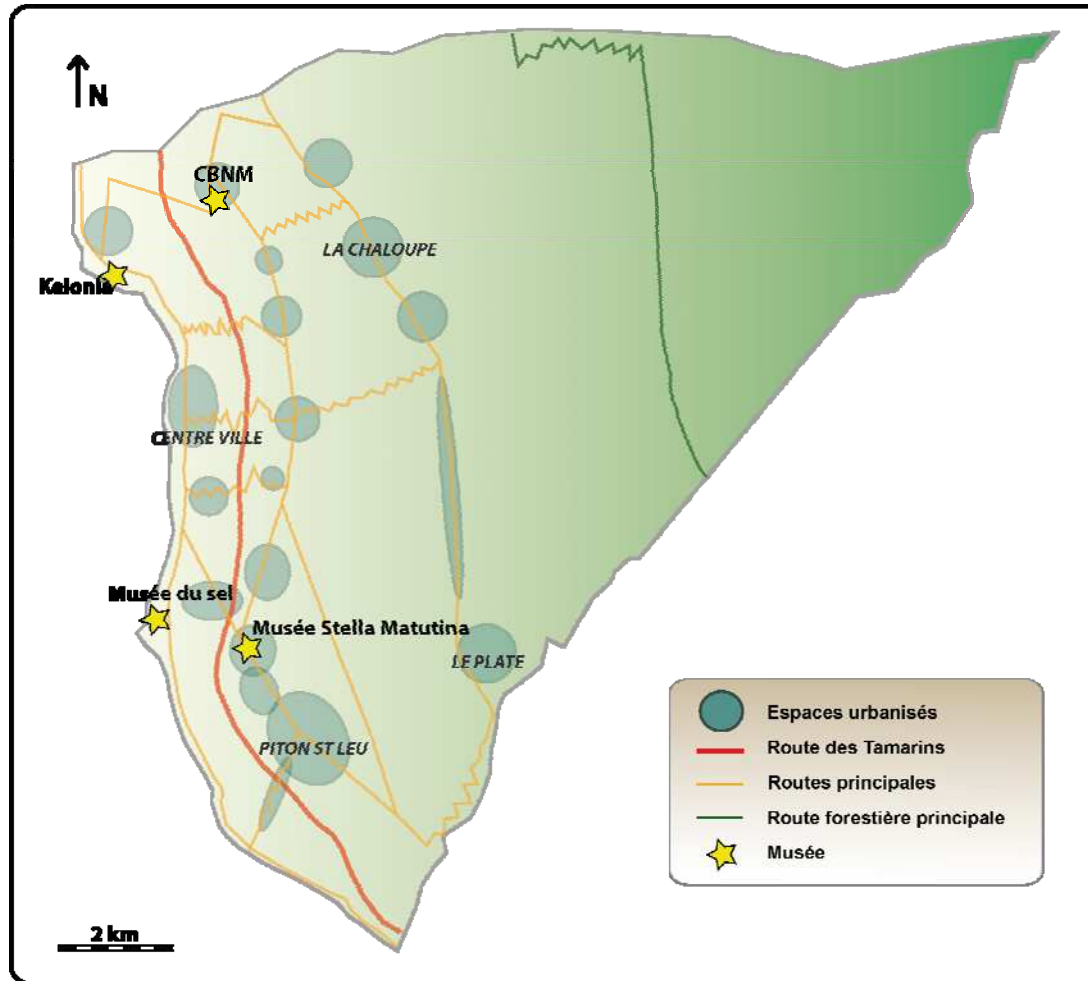
Bien que la commune ne se différencie pas par la qualité de ses aménagements touristiques elle reste le lieu où il fait bon vivre sur la côte Ouest. Alors que le potentiel touristique de la commune est perceptible dès la première visite, elle ne peut pas être qualifiée de touristique : le nombre de visiteurs reste limité par rapport au nombre d'habitants et seules les activités présentes sur la commune attirent ces visiteurs qui ne restent pas au Centre-ville où dans les autres centres-bourgs pour flâner ou consommer.

La commune de Saint-Leu n'a pas de politique touristique assez affirmée qui lui permette de maîtriser son développement touristique. Or une telle politique doit permettre d'élaborer une stratégie pour que sur le fond, les décisions d'aménagement prises contribuent à faire du tourisme un secteur d'économie principal, mais que sur la forme ces aménagements soient tout autant destinés aux habitants. Ainsi Saint-Leu bénéficierait de retombées économiques liées au tourisme plus importantes sans que son authenticité ne soit altérée ni que ses paysages soient dénaturés.

B. UN POTENTIEL TOURISTIQUE A DEVELOPPER

1. Une offre touristique large...

a. Quatre musées reconnus



Carte 5: Emplacement des musées sur Saint-Leu, Réalisation : Julie Lausin

Saint-Leu possède une offre de musées relativement importante.

Tout d'abord le Conservatoire Botanique National de Mascarin (CBNM) est un magnifique jardin botanique qui a en plus la mission de conserver les espèces les plus fragiles de l'île. Il propose des visites guidées permettant de se familiariser avec la flore réunionnaise à travers l'Histoire. Le CBNM accueille environ 35 000 touristes par an.



Figure 17: Le CBNM, Auteur : Marie Cazau

Au Nord, Kélonia, un observatoire des tortues marines, reçoit 100 000 visiteurs dont 15 000 scolaires, 51 000 touristes et donc 34 000 autres Réunionnais par an. Kélonia est un des premiers établissements sur l'île à proposer une offre inscrite dans une stratégie de développement touristique durable en utilisant la tortue comme vecteur de sensibilisation au patrimoine naturel et culturel.



Figure 18: Kélonia, Auteur : Marie Cazau

Vient ensuite le musée de Stella-Matutina, témoin de l'histoire agricole de La Réunion. Cette ancienne usine sucrière a fonctionné jusqu'en 1978 puis a fermé ses portes pour rouvrir en 1991 sous la forme d'un musée expliquant toutes les étapes de la transformation de la canne à sucre. Il retrace également la vie des esclaves puis des engagés volontaires qui ont permis l'exploitation du sucre. Ce musée reçoit environ 36 000 visiteurs par an.



Figure 19: Stella Matutina, Auteur : Marie Cazau

Saint-Leu propose également la visite des salines de la Pointe au Sel à travers le musée du Sel. Ouvert en janvier 2007, il présente à ses 6 000 visiteurs par an l'histoire des salines, le sel à travers le monde et les techniques permettant d'obtenir du sel.²²



Figure 20: Musée du Sel, Auteur : Marie Cazau

²² Sources : Office du Tourisme et musées concernés

b. De nombreuses activités tournées vers la mer

La commune de Saint-Leu bénéficie d'une plage s'étendant sur un peu plus de 4600 mètres, permettant la pratique de nombreuses activités nautiques. De la simple baignade à la plongée sous-marine, en passant par le surf, le kite surf et le bodyboard, Saint-Leu offre un cadre exceptionnel pour la pratique d'activités respectueuses du lagon. A la sortie du port, la Base Nautique permet la pratique de l'optimiste, du kayak de mer et d'autres engins non motorisés tandis que la fameuse « gauche de Saint-Leu » voit défiler des surfeurs locaux et internationaux. Plus au Sud, le plongeant de la Pointe au Sel offre un spectacle merveilleux aux yeux des plongeurs.

Très bien située, la plage du Centre-ville est plutôt bien aménagée pour l'accueil des baigneurs : elle est surveillée, pourvue d'un poste de secours et d'un accès handicapé. Elle est essentiellement fréquentée par des habitants de Saint-Leu ou bien par des touristes qui viennent y finir la journée. Contrairement aux plages de Saint-Gilles qui voient des touristes arriver tôt le matin pour ne repartir qu'à la nuit tombée, la plage de Saint-Leu semble encore préservée.

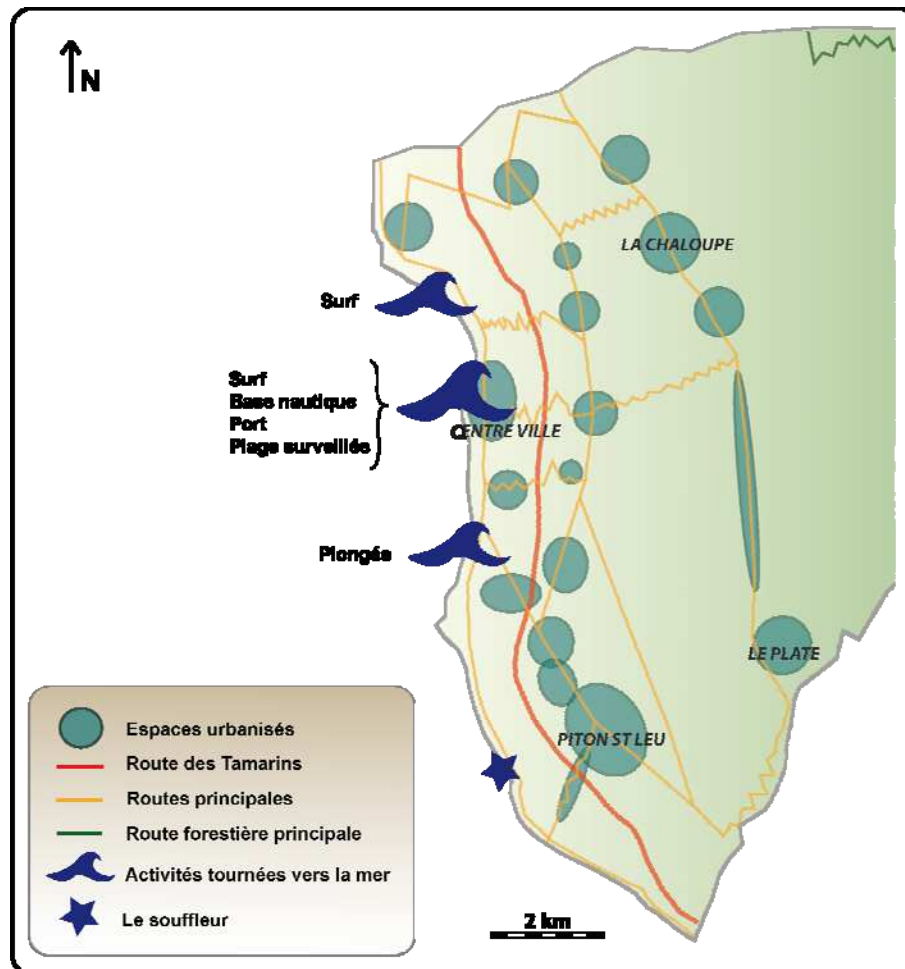
La côte Sud de la commune est une côte rocheuse, sans plage. Aucune activité nautique ne peut y être pratiquée. Cependant, en un endroit appelé « le Souffleur », les vagues s'engouffrent dans les rochers et offrent à voir de grands panaches blancs. Seule une petite aire de stationnement permet à l'heure actuelle de faire une halte pour admirer ce paysage.



Figure 21: Surfeurs à Saint-Leu, Auteur : Marie Cazau



Figure 22: Plage de Saint-Leu, Auteur : Julie Lausin



Carte 6: Activités de mer sur Saint-Leu, Réalisation: Julie Lausin

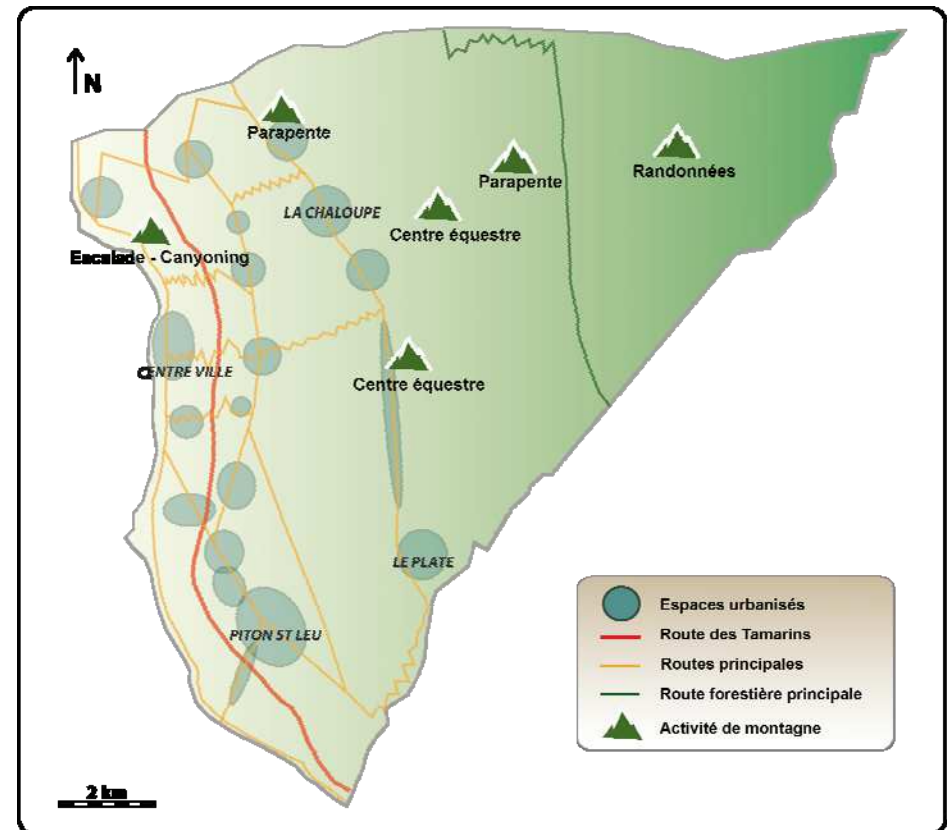


Figure 23: Le Souffleur de Saint-Leu, Auteur : Marie Cazau

c. Quelques activités tournées vers la montagne

La diversité paysagère confère à la commune une potentialité majeure en matière de développement d'activités de type « montagne ». Cependant, ces activités sont encore timides sur le territoire, notamment à cause de l'accessibilité des espaces concernés. En effet, la commune héberge par exemple deux centres équestres qui proposent des randonnées à cheval sur des itinéraires répertoriés dans le PDIPR²³, mais tous deux sont difficiles d'accès depuis la bande côtière urbanisée. Le PDIPR recense aussi plusieurs sentiers de randonnée dans la forêt de Tamarins des Hauts, mais peu d'entre eux font des boucles, et ils s'adressent souvent à des marcheurs confirmés.

Cependant, Saint-Leu est de renommée internationale dans le monde du vol libre. Située sur la côte « sous le vent », la commune est abritée des alizés et des pluies, permettant la pratique du vol libre presque toute l'année. Ces conditions aérologiques particulières font qu'elle a accueilli plusieurs championnats de France de parapente, ainsi que des manches et des finales de Coupe du Monde.



Carte 7 : Activités de montagne sur Saint-Leu, Réalisation: Julie Lausin

²³ Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de randonnées

Saint-Leu a aussi accueilli la Coupe du Monde d'escalade, et ses rochers basaltiques sont très appréciés par les grimpeurs et les adeptes du canyoning. Pour ce qui est du vélo, la commune aurait tout le potentiel pour accueillir des descentes de VTT comme elle l'a déjà fait, notamment lors des Mégavalanche²⁴. Il faudrait pour cela une structure d'organisation dynamique qui négocie des droits de passages dans les pâturages et autres espaces agricoles.

Un samedi 1^{er} mai au stade de vol libre de Saint-Leu...

De 8h00 à 14h00, il y a eu :

- 118 décollages de vols en solo
- 72 décollages de vols en biplace,

soit un total de **268** personnes.

Nous avons aussi comptabilisé les véhicules se rendant sur le site :

- 42 navettes (minibus de 8 places)
- 42 voitures individuelles (5 places)
- 5 motos
- 6 vélos
- 3 bus se sont arrêtés pour déposer des parapentistes
- 2 parapentistes sont venus en faisant de l'autostop

Le vol libre est une activité qui attire des gens sur Saint-Leu.

²⁴ Épreuve sportive de descente en VTT depuis le Maïdo jusqu'à la mer



Figure 24: Activités de montagne sur Saint-Leu, Réalisation : Julie Lausin, Auteurs : Sabine Corby et Dominique Durand

**d. Activités de loisir, pique-nique,
restaurant**

Saint-Leu est une commune relativement riche en aires de pique-nique, mais elles ne sont répertoriées sur aucune carte disponible pour le public.

De plus, elles sont majoritairement utilisées par la population locale pour les traditionnels pique-niques dominicaux. Elles sont alors réservées depuis très tôt le matin afin que toute la famille puisse se retrouver.

De la même façon, il existe quelques restaurants à Saint-Leu qui pourraient être d'avantage mis en valeur.

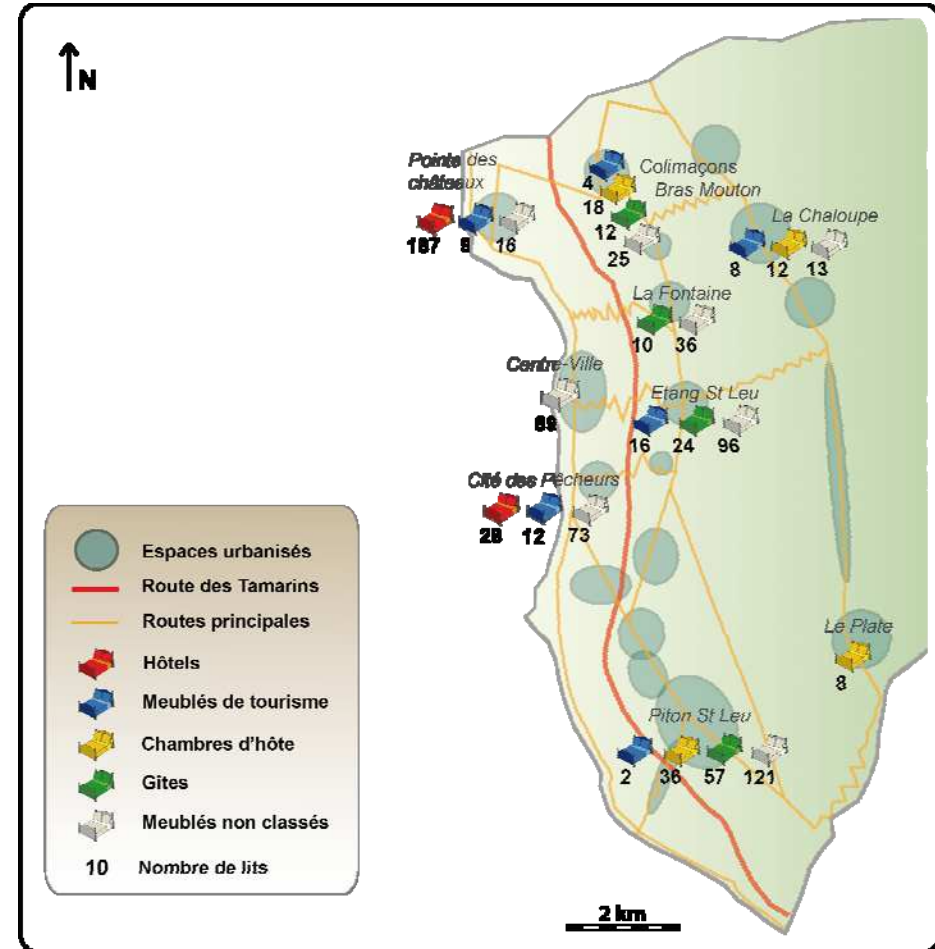


**Figure 25: Exemple d'enseigne de restaurant sur Saint-Leu, Auteur :
Sabine Corby**

e. Une offre d'hébergement variée

Saint-Leu bénéficie d'une offre en hébergements touristiques qui la place en 3^{ème} position parmi les 24 communes de l'île²⁵. En effet, elle dispose de 2 hôtels classés (3 étoiles), d'une trentaine de gîtes de France, de 8 chambres d'hôte, de 14 meublés de tourisme classés et de près de 40 non classés. Ceux-ci sont répartis sur la commune de façon plus ou moins égale. Les hôtels sont à moins de 100 m d'altitude profitant du climat ensoleillé et chaud, « les yeux dans l'eau ». Dans les quartiers les plus hauts, l'activité d'accueil touristique se présente sous la forme de maisons d'hôtes ou de gîtes qui sont pour la plupart des sources de revenus complémentaires pour les propriétaires.

De façon générale, l'hébergement sur la commune ne présente aucune homogénéité : la qualité de l'accueil et des services mais aussi la forme et la capacité des structures sont hétérogènes. Le manque d'informations au sujet des services d'hébergements sur la commune n'aide pas les touristes à se faire une idée de ce qui leur est proposé. Malgré tout, l'offre de gîtes et de chambres d'hôte confère une immersion culturelle aux touristes qui semblent venir à Saint-Leu pour trouver cette convivialité.



Carte 8: Situation des logements touristiques sur Saint-Leu selon leur type, Réalisation: Julie Lausin

²⁵ Source : PLU de Saint-Leu 2007

2. ... mais des contraintes au développement touristique persistent

a. Un terrain en pente

Saint-Leu, comme beaucoup de communes à La Réunion, doit faire face aux problèmes du relief escarpé et très accidenté. 15 km séparent le littoral du point culminant de la commune (le Petit Bénare à 2 700 mètres), soit une pente moyenne de 18%. Ces pentes font partie intégrante de l'identité non seulement de Saint-Leu mais aussi de La Réunion dans son ensemble. Elles sont un support d'urbanisation mais aussi et surtout une contrainte forte quand il s'agit de se déplacer des Hauts vers les Bas ou inversement.

Le bloc diagramme présenté sur la page suivante nous permet de bien distinguer les pentes et le dénivelé que l'on peut trouver sur la commune

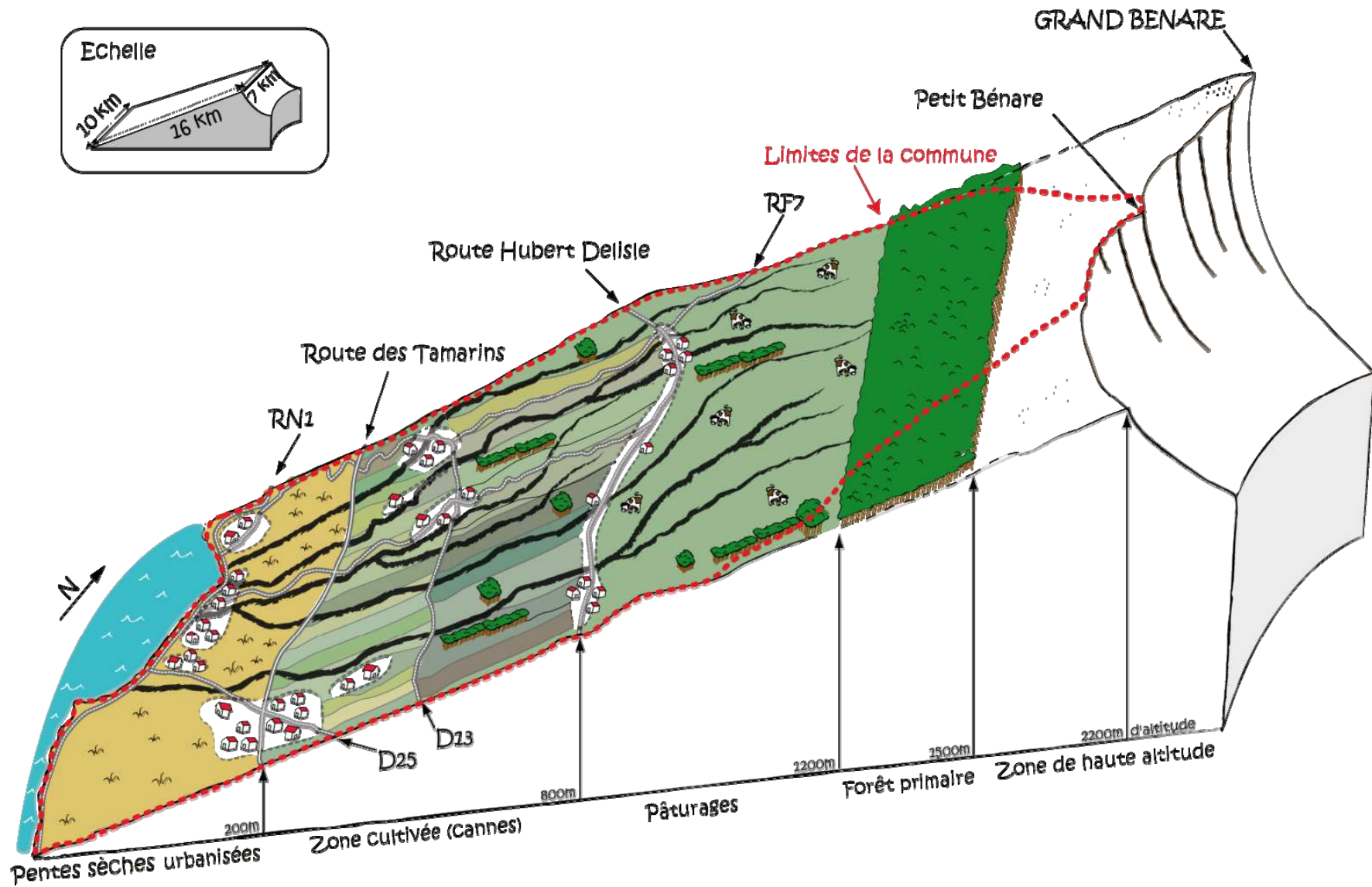


Figure 26: Bloc diagramme de la commune de Saint-Leu, Réalisation: Juliette Berger

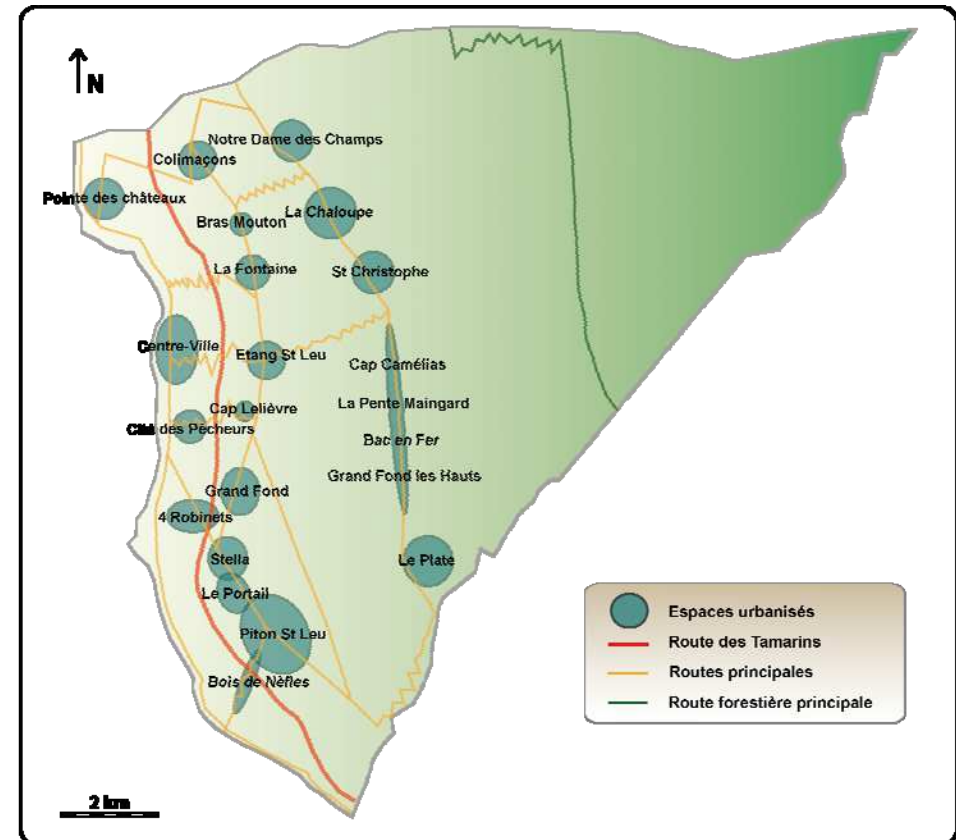
b. Une multitude de quartiers dispersés

Le terrain communal est sectionné par de nombreuses ravines qui coulent d'Est en Ouest, rendent difficiles les aménagements continus et favorisent la formation de petits quartiers indépendants, héritage des anciens villages de l'époque où l'agriculture était prépondérante et nécessitait beaucoup de main d'œuvre. L'habitat aujourd'hui est dispersé autour des axes de transport qui eux-mêmes suivent les courbes de niveau du fait des fortes pentes de la commune.

Cette forme d'habitat rend difficile la cohérence d'une image touristique dans laquelle les habitants se retrouveraient : chaque quartier présente une histoire et une identité qui lui est propre.

A l'exception du Centre-ville sur le littoral qui concentre les équipements publics et services principaux (Mairie, gare routière, commerces, Office du Tourisme...) et du quartier de Piton Saint-Leu au sens large (Stella-Le Portail-Piton Saint-Leu), l'essentiel du tissu urbain de la commune est dispersé, ne laissant pas transparaître de centralité forte dans les Hauts, ce qui limite leur valorisation touristique.

Cette dispersion de l'habitat, associée aux contraintes géographiques, participe largement au développement de l'automobile comme moyen de transport principal, au détriment des déplacements doux à pieds ou à vélo.



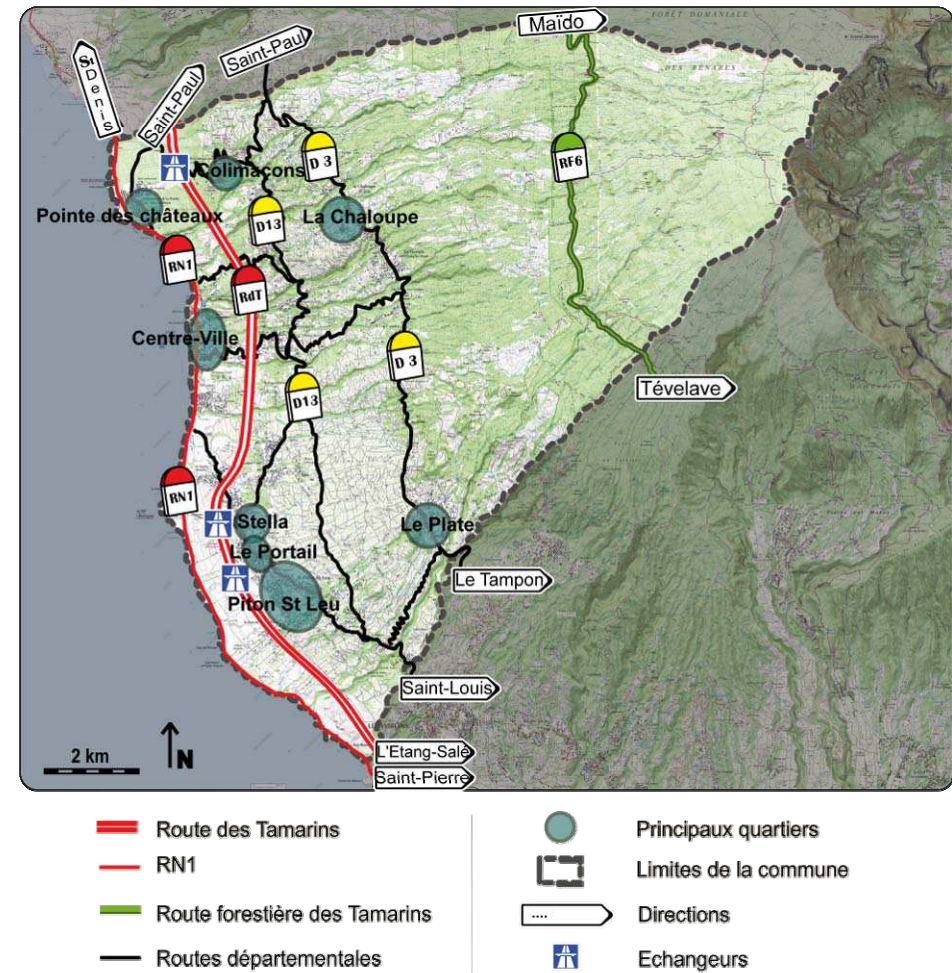
Carte 9: Une commune éclatée, Réalisation: Julie Lausin

c. Une accessibilité communale inégale

i. Une commune accessible sur plusieurs 'étages'

La commune de Saint-Leu est maillée par différents axes routiers, tous parallèles à la côte et qui suivent les courbes de niveau : la RN1 ou route du littoral, la route des Tamarins (la commune bénéficie de 2 échangeurs complets et un demi-échangeur), le CD13 ou route des 400, le CD3 ou route Hubert Delisle (à 800 m) et la route forestière des Tamarins sur la courbe des 1800m environ.

A l'échelle régionale, Saint-Leu est une commune particulièrement accessible avec une voiture individuelle. Il est facile de s'y rendre tout comme il est facile de rejoindre les pôles touristiques majeurs de l'île. Dès lors qu'il s'agit de se déplacer en transport en commun les choses deviennent plus compliquées.



Carte 10: Les routes principales sur Saint-Leu, un espace desservi par étage, Réalisation : Juliette Berger, Source : Carte IGN au 25 000ème

- ii. Une accessibilité complexe aux pôles touristiques les plus importants de l'île par transport en commun

La commune de Saint-Leu se trouvant sur la trajectoire Saint-Pierre – Saint-Denis, elle est desservie par 8 lignes de Cars Jaunes, gérées par le Conseil Général de La Réunion.

Les liaisons aux communes importantes les plus proches (Saint-Pierre, Saint-Paul) sont régulières et rapides²⁶ (aussi rapide qu'en voiture). Il est à noter que ces centres urbains représentent les zones de commerces et de services les plus proches de Saint-Leu et sont donc un attrait pour les touristes mais également pour les populations locales. Cependant, lorsqu'il s'agit d'atteindre la côte Est ou les villages les plus reculés dans les cirques (à fort potentiel touristique), les liaisons en transport en commun sont peu développées. Ainsi, faire du tourisme sur l'île en utilisant les transports collectifs apparaît contraignant. L'automobile restant indispensable pour les activités de loisir, celles-ci même gratuites (pique-nique, baignade) sont inaccessibles par une partie de la population.

Il faut ajouter que la majorité des départs des Cars Jaunes se font dans le Centre-ville de Saint-Leu, face à la mairie, obligeant la mise en place d'un réseau de rabattement des quartiers des Hauts vers le bas de la commune. Encore une fois, cette organisation présente un frein au déplacement pour la population Saint-leusienne vivant dans les Hauts.

Le tableau ci-après nous montre les distances entre les différentes villes de la région et les temps pour joindre un point à un autre selon le moyen de transport choisi.

²⁶ Vous trouverez en annexe un tableau expliquant les distances kilométriques et les durées de parcours en automobile et en bus de Saint-Leu aux pôles touristiques de l'île.

iii. Kar' ouest, un réseau de transport en commun à consolider

Fondée en 1993, la société d'économie mixte des transports de l'ouest (SEMTO) a pour mission l'exploitation des services de transport de voyageurs sur le Territoire de la Côte Ouest.

L'organisation actuelle du réseau oblige les usagers à faire des correspondances entre les lignes. Elle est également difficilement compréhensible pour les clients occasionnels. Il faut aussi souligner que l'amplitude horaire des lignes de bus du réseau Kar'ouest est peu étendue avec des fins de services généralement tôt en soirée. Les fréquences sont également globalement faibles : aux heures de pointe, seulement 20% des lignes de bus ont des intervalles de passage des bus inférieurs à 20 mn. La conséquence de ces faiblesses se traduit par une fréquentation modeste du réseau Kar' ouest avec environ 15 voyages/an/habitant²⁷.

Une autre difficulté qu'il est bon de souligner est le manque d'aménagements permettant aux bus d'échapper à la congestion automobile : la régularité des lignes est très variable.

²⁷ Source : Rapport TCO

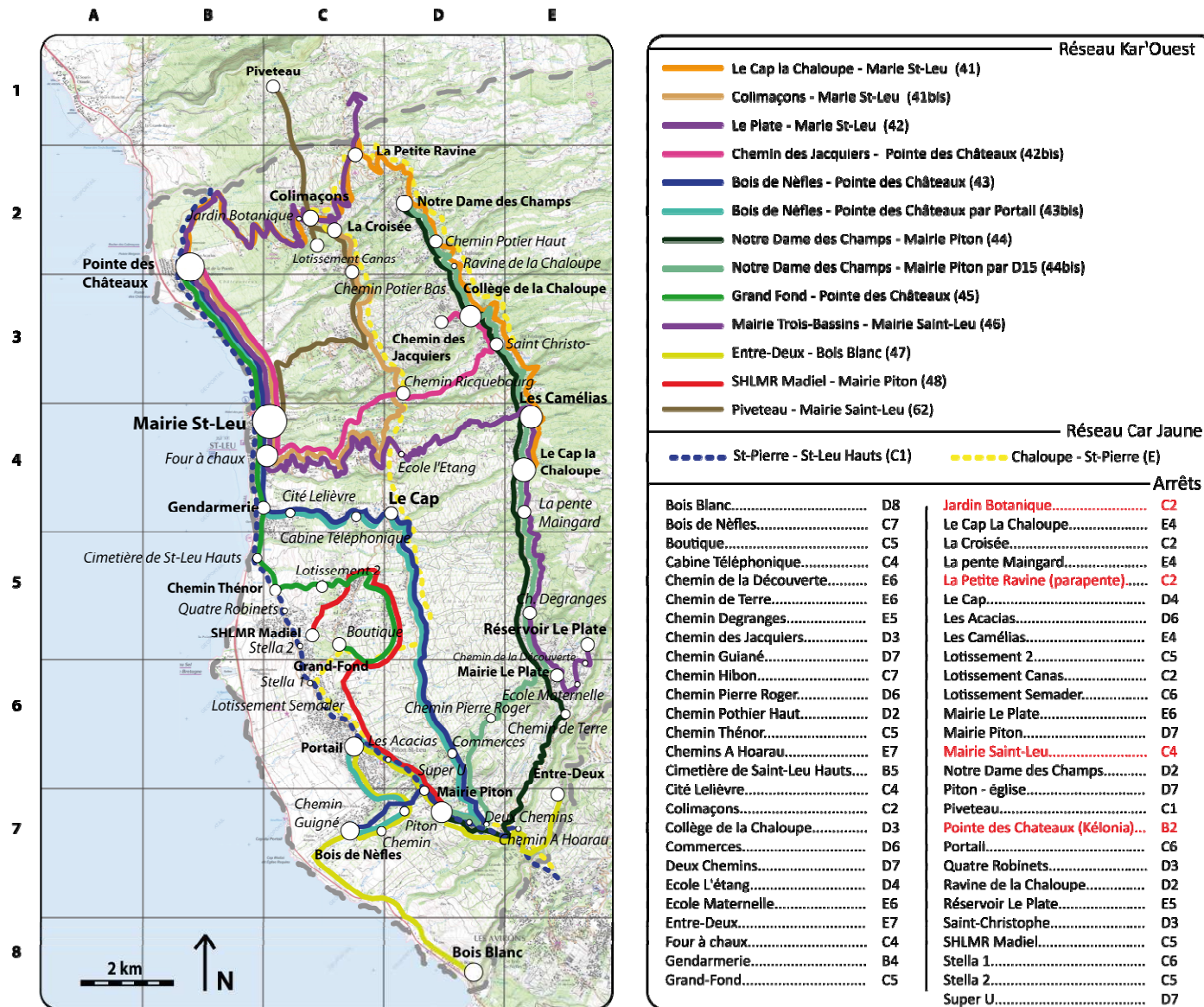
Le Territoire de la Côte Ouest est caractérisé par une très forte croissance démographique avec une augmentation prévue d'environ 50 000 habitants d'ici 2020. Son réseau devra être adapté mais il comprend actuellement 58 lignes de bus, structurées de la manière suivante :

- Un « véritable » réseau d'agglomération
- Une desserte des communes de Saint-Paul, Saint-Leu et Trois-Bassin par des réseaux locaux formés de lignes de rabattement depuis les Hauts et les mi-pentes vers les Centres-villes ou le littoral et qui ont évolué au gré des extensions de l'urbanisation

Enfin les liaisons intercommunales sur le TCO sont assurées par les lignes du réseau Car Jaune.



Figure 27: Navette du réseau Kar' ouest, Source : www.reunitoo.re



Carte 11: Réseaux de bus sur Saint-Leu, Auteur : Juliette : Berger

d. Une réalité économique préoccupante

Avec un taux avoisinant les 35% (34% en 2007²⁸) la commune de Saint-Leu n'échappe pas aux difficultés liées au chômage auxquelles doit faire face l'île de La Réunion. La répartition des personnes sans-emplois est inégale sur le territoire saint-leusien : la majeure partie de ces dernières se trouve dans les quartiers des Hauts enclavés, anciennement exclusivement agricoles (des taux de 63% dans le quartier du Plate en 1999) alors que la majeure partie des personnes employées réside sur le littoral et sur les mi-pentes. Se pose donc le problème du nombre d'emplois disponibles sur Saint-Leu qui n'augmente pas (ou pas assez vite au regard de la population). Comportant 723²⁹ entreprises en février 2007, la commune avait et a toujours un taux d'activité inférieur à celui de la région. Les filières principales sur Saint-Leu sont des entreprises du BTP et production à la Pointe des Châteaux, et de services dans les zones urbaines. Le TCO mène une action avec la commune pour continuer l'extension de la zone d'activité située sur la Pointe des Châteaux.

Le principal secteur d'emplois sur la commune de Saint-Leu est le secteur tertiaire. Les commerces regroupent le plus d'activités. L'activité commerciale est principalement située sur la route du général Lambert en Centre-ville et offre un large éventail de commerces et services renforcés par une moyenne surface. Le quartier de Piton Saint-Leu propose également une offre relativement large ainsi qu'une moyenne surface alimentaire. Dans les écarts, on trouve aussi un certain nombre de commerces et services de proximité. Donc si la commune devenait plus touristique, le touriste aurait de quoi

satisfaire ses besoins commerciaux. La part d'activité des services touristiques n'apparaît pas encore dans les statistiques : une politique touristique à l'échelle de la commune permettrait donc de créer des emplois encore en nombre insuffisant.

L'emploi à Saint-Leu selon secteur d'activité

Agriculture : 5,5%

Industrie : 4,3%

Construction : 10,8%

Tertiaire : 79,4%

- Commerces : 10,2%
- Services aux entreprises : 6%
- Services aux particuliers : 9,9%

(Source : données INSEE 2007)

²⁸ Source : données INSEE 2007

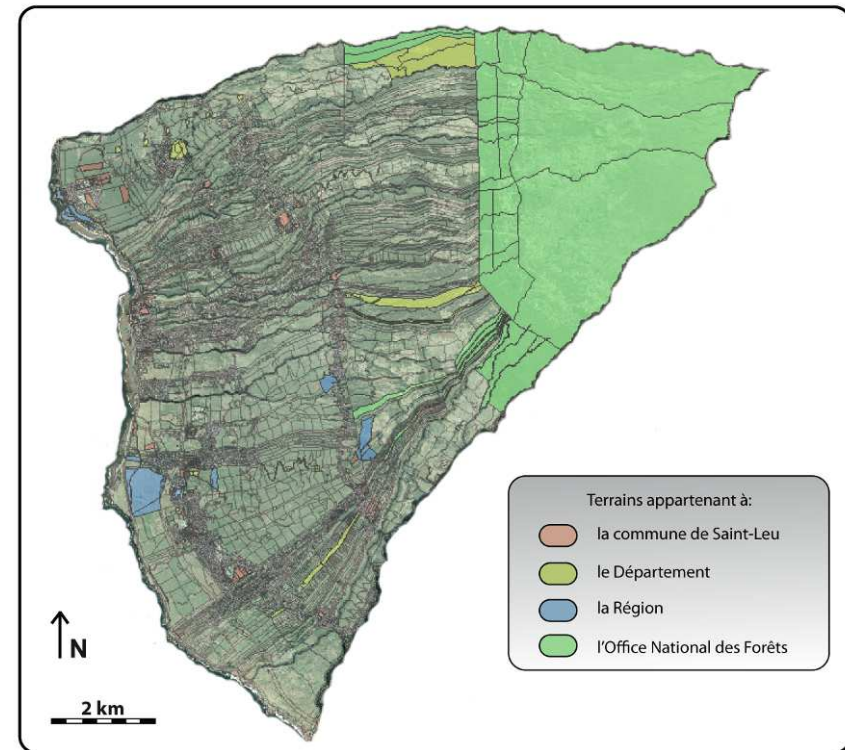
²⁹ Source : PLU Saint-Leu

e. Foncier communal restreint

Les terrains communaux ne représentent que 0,95% du territoire de Saint-Leu. Cet état de fait est très handicapant pour les initiatives communales. Il existe bien un établissement public foncier, mais ce dernier n'achète des terrains pour le compte des communes que pour répondre à la demande urgente de logements sociaux. Ainsi, les initiatives communales en matière de développement touristique, qui nécessitent beaucoup d'espace, sont limitées.

Il est primordial que Saint-Leu continue à renforcer sa politique d'acquisition de foncier pour pouvoir s'assurer une marge de manœuvre confortable dans les opérations d'aménagement futures.

Carte 12: Propriétés publiques de la commune de Saint-Leu,
Réalisation : Sabine Corby, Source : PLU



Conclusion : Un développement touristique au fil des opportunités

Comparée à certaines villes de la côte Ouest, Saint-Leu a su, malgré elle, préserver une authenticité et s'afficher comme une commune calme où il fait bon vivre. Les contraintes géomorphologiques ont limité son urbanisation et, de fait, son développement touristique, qui s'est fait progressivement, au fil des opportunités. Ainsi, à Saint-Leu, les activités touristiques sont souvent le fruit d'initiatives privées individuelles qui ne sont pas ou mal mises en réseau, et qui ne s'inscrivent pas dans une stratégie communale. En effet, il n'existe pas encore de service communal entièrement dédié au développement touristique à Saint-Leu. Pourtant, que ce soit grâce à ses musées ou à ses activités de pleine nature, Saint-Leu est une commune qui possède un réel potentiel touristique. Pour le mettre en avant, il faudrait que la municipalité devienne l'acteur principal du développement touristique, le chef d'orchestre de tous les professionnels du tourisme déjà présents, et à venir, sur la commune.

SAINT-LEU : QUELLE STRATEGIE POUR UN DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DURABLE ?



Pourquoi un développement touristique durable ?

Avant de préciser les éléments qui constitueraient une stratégie de développement touristique durable de la commune de Saint-Leu, il convient d'énumérer les justifications d'un tel choix de stratégie.

L'engouement actuel pour le terme de développement durable semble se justifier par une volonté de conciliation entre développement économique, sauvegarde de l'environnement et amélioration des conditions sociales. Sur un territoire tel que celui de Saint-Leu où la richesse naturelle est prédominante et où les réalités économiques sont inquiétantes (taux de chômage alarmant, développement d'activités difficile) il semble opportun de diriger un développement économique durable en tentant de prendre en compte l'ensemble des facteurs pouvant influencer le montage des projets sur le long terme.

Evaluer l'offre et la demande touristiques à Saint-Leu revient à se poser la question de ce qui plaît aux visiteurs, pourquoi ils viennent et reviennent. Il semblerait que les activités qui attirent les touristes soient celles tournées vers la nature, l'authenticité et la valorisation du patrimoine. Ces richesses font l'image de marque de Saint-Leu et doivent devenir son fond de commerce : la sauvegarde de ces richesses ne doit pas être mise de côté mais bel et bien être au cœur de tous les projets de développement de la ville.

Ainsi, nous tenterons dans cette partie d'énumérer les éléments de la commune de Saint-Leu qui pourraient permettre un développement touristique durable. Il s'agit en d'autres termes d'évaluer la potentialité de la valeur touristique de Saint-Leu.

A. UNE MISE EN RESEAU DE L'OFFRE TOURISTIQUE SUR LA COMMUNE

1. Bilan actuel

Une commune dont la valeur touristique est tournée vers un développement durable tente de limiter au maximum les déplacements automobiles en rendant accessibles les activités touristiques par d'autres moyens. Qu'en est-il de la situation de mise en réseau et de communication sur les activités saint-leusiennes ?

Au sein de la commune, les activités touristiques sont distantes les unes des autres, obligeant les visiteurs à se déplacer. Comme il a été énoncé précédemment, les déplacements par les touristes et les locaux se font exclusivement par l'automobile, malgré la durée excessive de certains trajets et l'inconfort de certaines voies empruntées (routes sinueuses pour aller dans les Hauts). Ceci s'explique par l'inadéquation de l'offre de transport en commun avec la demande touristique sur la commune ainsi que le manque d'aménagements favorisant les transports doux qui restent aujourd'hui dangereux et peu pratiqués.

Donner une valeur touristique à une commune revient à penser des liaisons entre les activités et produits touristiques facilitant ainsi le développement d'une image. A Saint-Leu, ce maillage touristique reste à mettre en place et à développer. Actuellement, toutes les activités à valeur touristique ou de loisir sur la commune agissent indépendamment les unes des autres sans réelle cohésion ni soutien quelconque.

2. Un accueil touristique à affiner

Certaines destinations se différencient des autres par leur accueil de qualité. Comment qualifier l'accueil touristique à Saint-Leu ?

a. Des entrées de ville peu attractives

Les entrées les plus identifiables de Saint-Leu se situent sur la RN1 : au niveau de la Pointe des Châteaux pour l'entrée Nord et de la Pointe au Sel pour l'entrée Sud. Il est à noter que la présence excessive de panneaux publicitaires et le manque de soin apporté à ces espaces ne participent pas à la mise en valeur de la ville de Saint-Leu, surtout que les entrées de ville conditionnent la première image d'une commune.

L'arrivée dans la commune n'est pas plus évidente le long des autres axes de communication.

Le manque d'entretien de ces entrées de ville fait partie des facteurs réduisant l'attrait touristique et l'identification de la commune : actuellement, rien n'indique clairement aux touristes qu'ils arrivent sur Saint-Leu en la différenciant des communes adjacentes.

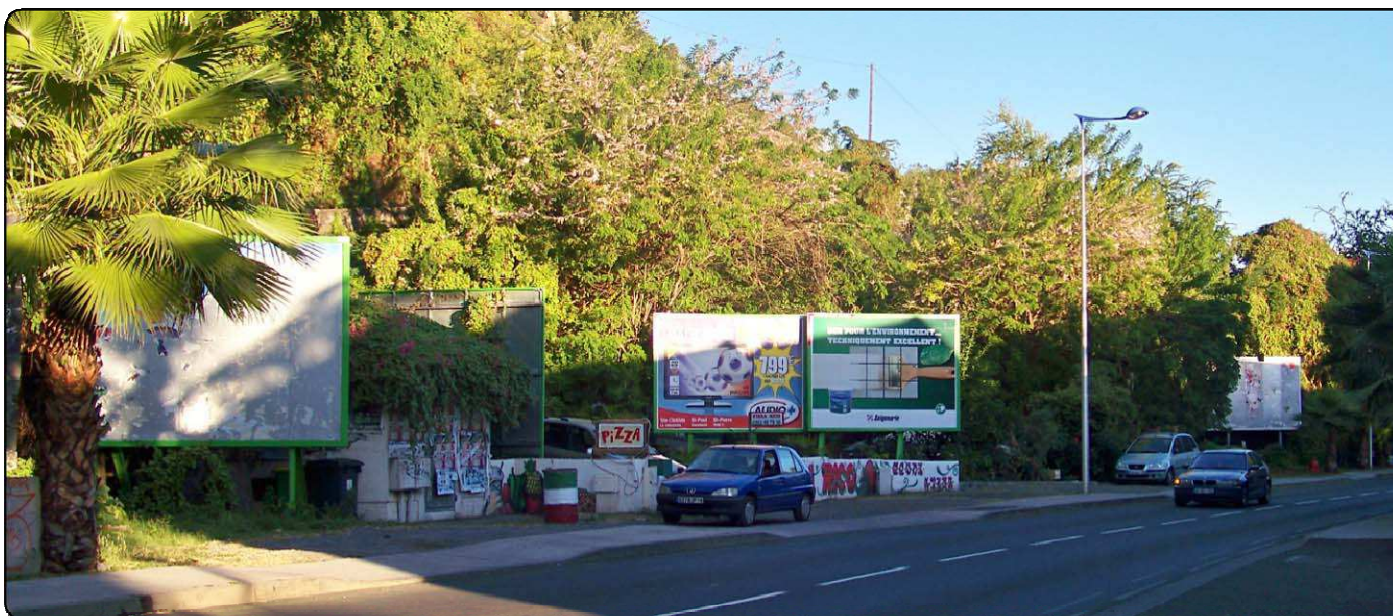


Figure 28: L'entrée de ville Nord de Saint-Leu, Auteur: Julie Lausin

b. Une signalétique à améliorer

Rendre une commune attractive c'est bien évidemment réussir à faire ressortir les attraits touristiques et de loisirs. Or la signalétique à Saint-Leu présente quelques défaillances. Tout d'abord, il est à noter qu'il n'existe pas d'uniformité entre les différents panneaux indiquant les hauts lieux touristiques ou même l'hébergement sur la commune. En effet, chaque professionnel du tourisme ou autre est amené à installer son panneau directionnel à l'emplacement qu'il considère stratégique. Ce manque de clarté limite fortement la lisibilité des informations fournies.

De plus, la localisation de certains pôles attractifs à valeur touristique ou de loisir tels que l'Office du Tourisme ou la plage n'est aucunement mise en évidence. L'orientation au sein de la ville est d'autant plus difficile qu'il n'existe que peu de plans de Saint-Leu qui sont peu entretenus et placés à des endroits non accessibles. Ces dysfonctionnements sont aussi bien notables sur le Centre-ville de la commune que dans tous les autres quartiers, encore moins aménagés pour l'accueil de visiteurs.

c. Une offre en hébergements touristiques variée mais difficile à trouver

La volonté régionale est d'augmenter considérablement le nombre de touristes afin de créer environ 10 000 nouveaux emplois. Pour augmenter le nombre de touristes, il faut d'abord les faire venir en communiquant sur La Réunion mais également les loger sur place, c'est pourquoi il faut réadapter l'offre en hébergements touristiques et en augmenter le nombre. Environ 13 000 lits sont aujourd'hui disponibles sur l'île, tous modes de logements confondus. Dans le Schéma d'Aménagement Régional (SAR), il est prévu de libérer 300 ha de nouveaux terrains touristiques, soit « les pieds dans l'eau » soit « les yeux dans l'eau » pour pouvoir créer 10 000 lits supplémentaires.

Type de structure	Nbre lits
Hôtels	215
Meublés de Tourisme	51
Chambre d'hôte	74
Gîtes	103
Meublés non classés	466
TOTAL	909

Une liste des hébergements présents sur la commune est en cours d'actualisation par le service économique de la mairie. Cependant, ces données ne sont pas accessibles aux touristes : il n'existe aucun registre ou guide décrivant les différents hébergements.

Figure 29: Nombre d'hébergement par type sur la commune de Saint-Leu.



Figure 30: L'Apollonia, actuellement fermé et en restauration, cet hôtel va rouvrir sous forme de meublé touristique, Auteur : Marie Cazau

Le manque de coordination entre les différents hébergeurs, surtout pour ce qui est des gîtes classés ou non, fait certainement perdre quelques nuitées. On ne trouve que peu de logeurs sur internet et s'ils sont complets, le touriste est certainement tenté d'effectuer ses recherches sur une autre commune. Seul l'Office du Tourisme possède un fichier regroupant quelques statistiques qui répertorient le nombre de lits par type de structure et par quartier. Ce qui ressort de ces données est bien la présence d'un grand nombre d'hébergements de petite ampleur sur la commune (le plus souvent des gîtes ou des maisons d'hôtes) attirant ainsi une clientèle familiale qui recherche calme et art de vivre sur les quartiers saint-leusiens.

d. Une offre touristique diversifiée peu mise en valeur bien que regroupée à l'Office du Tourisme

L'un des aspects de l'offre touristique de Saint-Leu qui peut être considéré comme un atout est le large panel d'activités présentes sur la commune. Cette diversité de l'offre touristique se révèle être également le point faible du tourisme à Saint-Leu : elle contraint la commune à se questionner sur son image touristique. Doit-on mettre en avant une activité par rapport aux autres, ou au contraire vendre cette diversité et l'unifier par une image nature? Actuellement, les efforts mis en œuvre pour donner une image de marque à la commune pour les touristes et les Réunionnais sont limités : parfois Saint-Leu est mise en avant pour ses sports de nature, et d'autres fois pour son « authenticité ». Elle reste cependant une « ville d'émotions » où il fait bon vivre.

Dans l'état actuel des choses, l'Office du Tourisme gère le lien entre l'offre touristique et la demande des touristes. Cet Office est une association Loi 1901 qui fonctionne dans le cadre de conventions d'objectifs annuels avec la commune. Certaines missions lui sont assignées : l'accueil, l'information et l'orientation des touristes, la promotion touristique de la commune, l'animation de la commune, la coordination des interventions des divers partenaires du développement touristique local, la consultation sur des projets d'équipements collectifs touristiques et la gestion d'équipements touristiques. Certaines activités ont été confiées à l'Office du Tourisme, dont notamment la gestion des salines qui rend l'Office du Tourisme producteur et en charge de la commercialisation de sel. Cette double fonction pose des problèmes de gestion du personnel et de complexité administrative évidents. Elle peut s'avérer être perturbante et

détourner l'Office de sa fonction première qui est l'accueil touristique.³⁰



Figure 31: L'Office de Tourisme de Saint-Leu, Auteur : Julie Lausin

³⁰ Ces problèmes et questionnements sont abordés dans l'étude juridique et financière des conditions de faisabilité d'un office du tourisme intercommunal, Juillet 2009 pour le TCO

La place de l'Office du Tourisme est aujourd'hui à trouver dans le développement touristique de la commune de Saint-Leu. Notons que ses chiffres de fréquentation sont en hausse depuis deux ans avec 10 345 visiteurs en 2008 puis 10 493 visiteurs en 2009, mais restent en dessous des chiffres de 2004 qui étaient de 12 315 visiteurs³¹. Il dispose de très peu de moyens financiers et ne peut pas être à l'origine d'un développement touristique mais doit être considéré comme un outil au service du tourisme de Saint-Leu. Ses missions premières sont effectivement de valoriser les atouts de la commune et de coordonner l'ensemble des produits offerts par les professionnels.

L'Office du Tourisme est un réel atout pour la commune. Son rôle est d'appuyer et de promouvoir l'attrait touristique de Saint-Leu à échelle de l'intercommunalité, de l'île et pourquoi pas à une échelle plus large ? L'Office du Tourisme doit proposer des activités tournées vers la découverte de la commune et la valorisation de son patrimoine naturel et culturel.

Il convient aujourd'hui de réfléchir aux moyens à mettre en place afin de faire de l'Office du Tourisme un acteur incontestable dans le développement touristique de Saint-Leu.

³¹ Données Office du Tourisme : Evolution de la fréquentation touristique.

B. LA VALORISATION D'UN POTENTIEL PATRIMONIAL

1. Un patrimoine naturel à protéger et valoriser

a. Des outils de protection : le Parc National et la Réserve Marine

La richesse naturelle de Saint-Leu s'étend à la fois sur les Hauts de la commune et sur son littoral. Ces deux espaces présentent des régimes de protection contraignants pour l'urbanisation mais importants pour le tourisme durable.

Jusqu'à présent, la difficulté d'accès et les fortes contraintes morphologiques des Hauts ont limité l'urbanisation et ainsi préservé les espaces naturels. La protection de ces richesses est aujourd'hui réglementée par le régime forestier de l'ONF qui s'applique sur 19,15% du territoire de la commune soit 2 298 ha³². Ce régime forestier se résume à de la surveillance, de la réalisation de plans d'aménagement forestier, de la programmation de travaux, de la gestion durable de la ressource forestière et de l'aménagement de sentiers et d'aires d'accueil.

D'autre part, depuis 30 ans, le Conservatoire du littoral a pour mission de préserver des sites naturels le long des rivages de métropole et d'Outre-mer. Il acquiert des espaces naturels qu'il donne en gestion aux collectivités locales. Sur le territoire de Saint-Leu, 19 ha sur la Pointe au Sel ont été acquis par le conservatoire et sont gérés par le Conseil Général, la commune et son Office du Tourisme. De plus,

12,1 ha sur le Rocher des Colimaçons appartiennent au Conservatoire et sont gérés par la commune.³³

Contrairement à la richesse des Hauts préservée, le littoral saint-leusien, et particulièrement le lagon, sont extrêmement sensibles à l'ensemble des pollutions déversées dans les ravines et subissent la pression urbaine. Diverses mesures de protection des franges littorales permettent de protéger ces espaces d'une urbanisation en front de mer mais pas de minimiser les pollutions à la source.

La Réserve Naturelle Marine est gérée par un GIP (groupement d'intérêt public) de protection du récif corallien de La Réunion. La réserve a été créée par un arrêté préfectoral en 2007. Trois niveaux de réglementation sont mis en place au travers de zonages spécifiques prévus dans le Décret de création de la Réserve³⁴ :

- Une réglementation générale (niveau 1) applicable à l'ensemble du territoire de la Réserve. Elle concerne la limitation de certains usages.
- Des zones de protection renforcée (Niveau 2) correspondant à environ 45% de la superficie de la réserve, dont 20% de cet espace est réservé à la pêche professionnelle.
- Des zones de protection intégrale : dans ces espaces, toutes les formes d'activités sont interdites.

Toutes ces réglementations limitent au maximum les activités pouvant nuire à la régénération et au développement des coraux.

³² Sources : Données Map Info – Cadastre

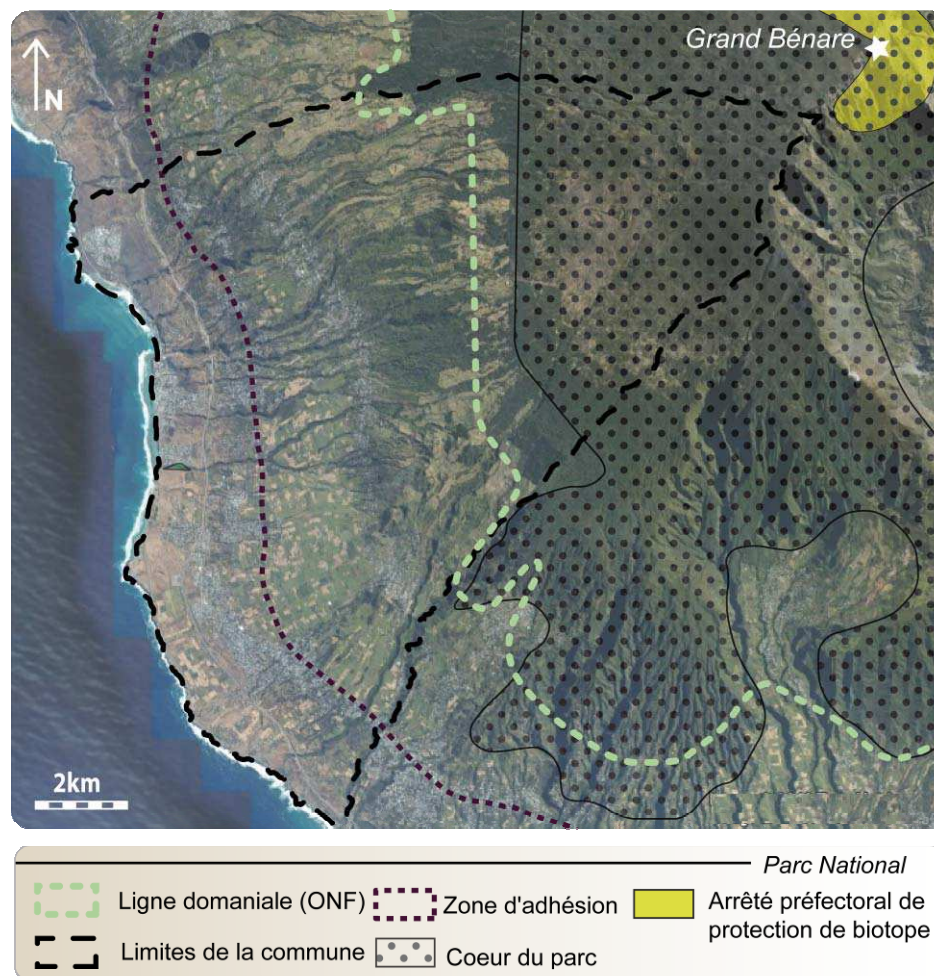
³³ Sources : Conservatoire du Littoral, Outre-Mer, La Réunion

³⁴ Sources : DIREN

Le Parc National de La Réunion, créé le 5 mars 2007, a pour mission la protection et la valorisation de l'espace central de l'île. Sa mission première reste cependant la conservation de la nature et des paysages. Le territoire du parc comprend un cœur protégé aux limites fixées par le décret de création et une aire d'adhésion évolutive qui sera définie tous les dix ans lors de la révision de la Charte. Sur l'aire d'adhésion, une charte sera proposée à la commune de Saint-Leu qui sera la seule gérante des décisions d'aménagement mais se devra cependant de respecter les éléments de la Charte. Sur le cœur du parc, tout aménagement pouvant dégrader l'environnement est fortement contraint et limité.³⁵ Le cœur du parc s'étend sur 1 991 ha des Hauts de Saint-Leu. L'aire maximale d'adhésion pourra s'étendre jusqu'à la route Hubert Delisle.

Il est évident que la richesse naturelle est un atout majeur de la commune, mais sa préservation est encore perçue comme une forte contrainte à l'urbanisation et à tout plan d'aménagement de par les limites qu'imposent certains outils de protection. Cependant, penser à un développement revient à imaginer les scénarios futurs. Il est aujourd'hui inconcevable de ne pas aller dans le sens d'une protection et une valorisation environnementales surtout pour une commune qui jouit d'autant de richesses que Saint-Leu. La commune doit vraiment travailler dans le sens d'une valorisation de ce potentiel et ne plus penser en matière de pression foncière face à la sanctuarisation de la nature. Il s'agit de trouver l'équilibre et de monter des projets réfléchis et pérennes dans le temps afin d'assurer un développement économique et social stable et durable.

³⁵ Sources : Parc National de la Réunion, site internet



**Carte 13: Les limites du Parc National, Réalisation : Juliette Berger,
Sources : Google Earth, ONF et Parc National**

b. Des espaces à fort intérêt écologique à protéger

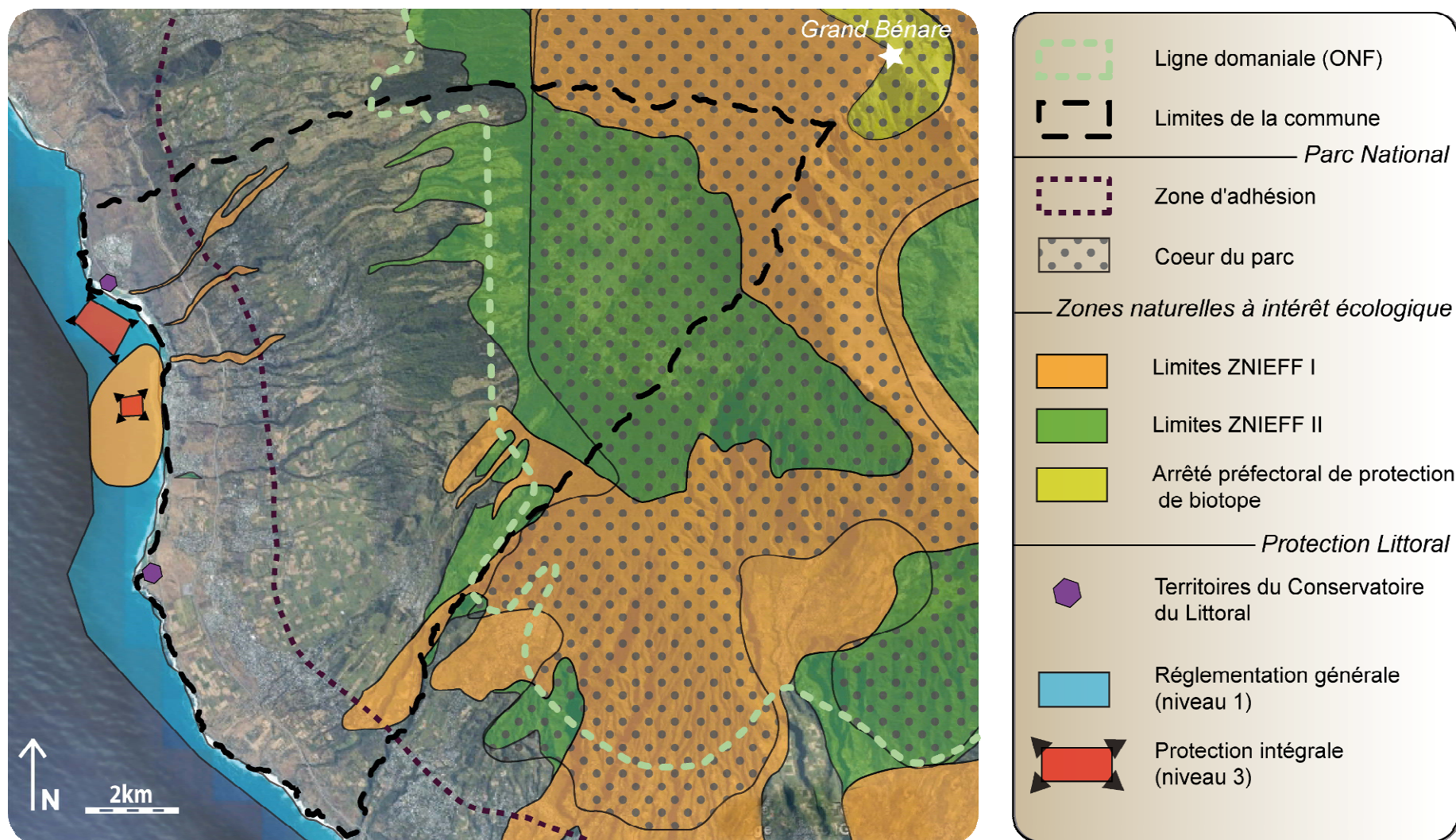
L'île de La Réunion est l'un des 34 « hot spot » mondiaux de la biodiversité³⁶ regroupant pas moins de 112 espèces endémiques. Certaines de ces espèces sont bien évidemment présentes sur le territoire de Saint-Leu. La commune est particulièrement reconnue pour sa plage à tortues, à proximité de l'observatoire Kélonia. En effet, depuis le programme de réhabilitation de cette plage, des tortues marines reviennent pondre à Saint-Leu.

Certaines zones jugées à fort intérêt écologique ont été classées ZNIEFF I ou II afin de dresser une liste des espèces fragiles à protéger. D'autres, toutes aussi importantes d'un point de vue écologique sont soumises à des pressions urbaines mais ne bénéficient d'aucune protection juridique. Il s'agit ici de tenter de faire un état des lieux des écosystèmes et des espèces animales et végétales présentes sur le territoire de Saint-Leu.

La commune doit être vue comme un espace urbanisé sur un territoire à fort potentiel écologique qu'il faut savoir préserver et valoriser.

La carte suivante nous montre ces différents espaces.

³⁶ Conservatoire du Littoral



c. Un éventail de paysages très large

Ce qui fait la richesse paysagère de Saint-Leu est indéniablement le gradient d'altitude qui explique la diversité de paysages. Dessinée du

battant des lames au sommet des montagnes, Saint-Leu a la chance de posséder des paysages variés, allant de la côte sableuse aux branles de haute altitude, en passant par la savane, les champs de canne à sucre, et les pâturages et la forêt de Tamarins des Hauts.



a.1 - Pointe au Sel a.2 - Le Souffleur b.1 - Le Zat b.2 - Le front de mer b.3 - Plage municipale

Figure 32: Des paysages littoraux variés, Auteur: Juliette Berger



c.1 - Paysage de savane
c.4 - Chemin de cannes

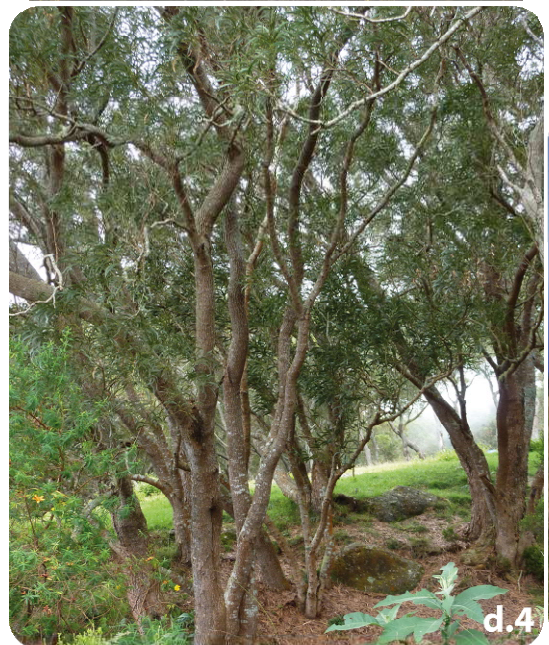
c.2 - Quartier de Stella
c.5 - Musée Stella Matutina



c.3 - Vue aérienne de Saint-Leu du littoral aux mi-pentes

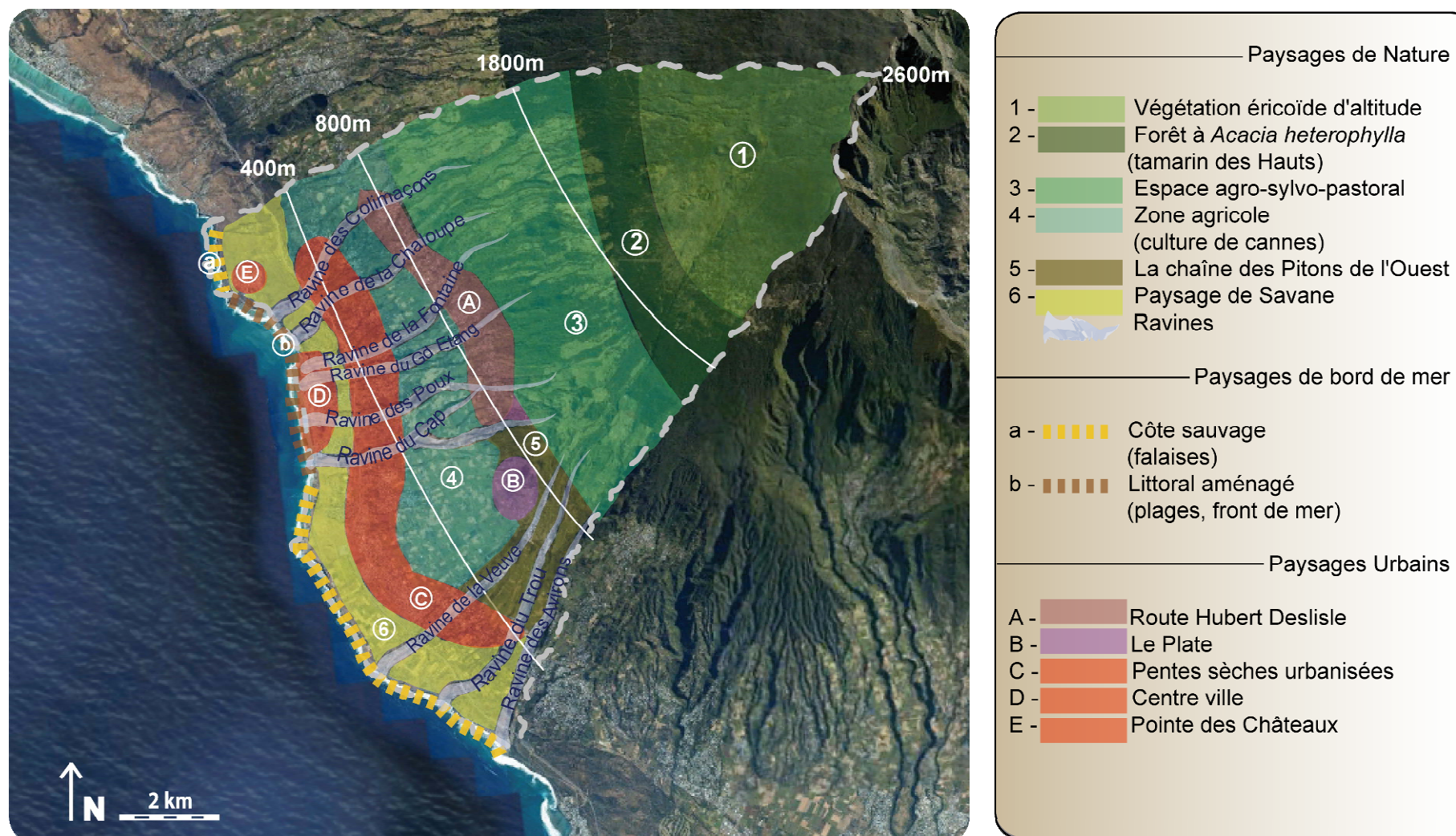


Figure 33: Des paysages de mi-pente allant des zones urbanisées sèches aux champs de canne à sucre, Auteur : Juliette Berger



d.1 - Végétation d'altitude éricoïde d.2 - Vue aérienne des Colimaçons d.3 - Bovin dans la forêt de cryptomérias
d.4- Forêt de Tamarins des Hauts d.5 - Paturage depuis Chemin Vaudeville d.6 - Chaînes des Pitons au dessus du Plate

Figure 34: Paysages ruraux des Hauts, Auteur : Juliette Berger.



Carte 15 : Les Unités paysagères de Saint-Leu, Réalisation : Juliette Berger, Sources : Google Earth et PLU de Saint-Leu

2. Un patrimoine historique urbain à faire découvrir

Il convient ici de relier données et vestiges historiques en tentant de s'intéresser à la façon dont ils sont aujourd'hui valorisés.³⁷

a. Une richesse historique liée à la colonisation...

Saint-Leu garde en son Centre-ville des marques de l'âge d'or de la compagnie des Indes. En effet, la plupart des bâtiments à utilité publique (les bâtiments de la mairie, de l'Office du Tourisme) sont d'anciens magasins pour le stockage avant l'enlèvement par voie maritime des productions.

Ce patrimoine architectural bâti doit être considéré comme une richesse et d'avantage mis en avant et protégé.



Figure 35: Le bâtiment principal de la mairie et le bâtiment classé à sa gauche, Auteur : Juliette Berger

³⁷. Les faits historiques sont tirés de l'ouvrage de Catherine Lavaux, *La Réunion : du battant des lames au sommet des montagnes*.

b. ..., aux différentes périodes agricoles...

Les sites de production du sucre ont, mis à part l'usine de Stella-Matutina, presque entièrement disparu. En revanche, les fours à chaux difficiles à démolir, sont conservés. Il en subsiste huit, situés sur la bande littorale sauf ceux de Stella-Matutina et de l'Entre-Deux qui sont construits près des usines sucrières qu'ils alimentaient. Ces ouvrages ne bénéficient aujourd'hui d'aucune mise en valeur ou restauration. Ils sont pour la majorité situés sur des terrains privés.

Alors que les aménagements nécessaires à l'exportation des productions par voie maritime ont disparu, il reste des vestiges du chemin de fer (en face de la Poste, ravine des Colimaçons) aujourd'hui pas indiqués.



Figure 36: Four à chaux Méralikan, Auteur: Juliette Berger

c. et aux guerres franco-anglaises.

La batterie des sans culottes accessible par le chemin surprise témoigne des attaques contre la flotte anglaise.

Il existe peu d'éléments qui évoquent la seule révolte d'esclaves de l'île de La Réunion et qui a pourtant eu lieu sur la commune de Saint-Leu. Celles-ci, encouragées par les idées libérales des Anglais et le désarmement des propriétaires terriens sont pourtant rappelées par certaines associations telles que "Komité Eli" qui tentent de faire perdurer la mémoire des insurgés en organisant des commémorations. Dans les Hauts de Saint-Leu, il existe toutefois des vestiges relatifs à la fuite des esclaves dans les cirques, avec notamment la tombe du roi Phaonce au niveau du Piton Rouge accessible par un sentier entretenu par l'ONF. Le marronnage n'est pas propre à Saint-Leu mais sur la commune, des traces de fuites esclaves et d'installations de marrons sont bien présentes.

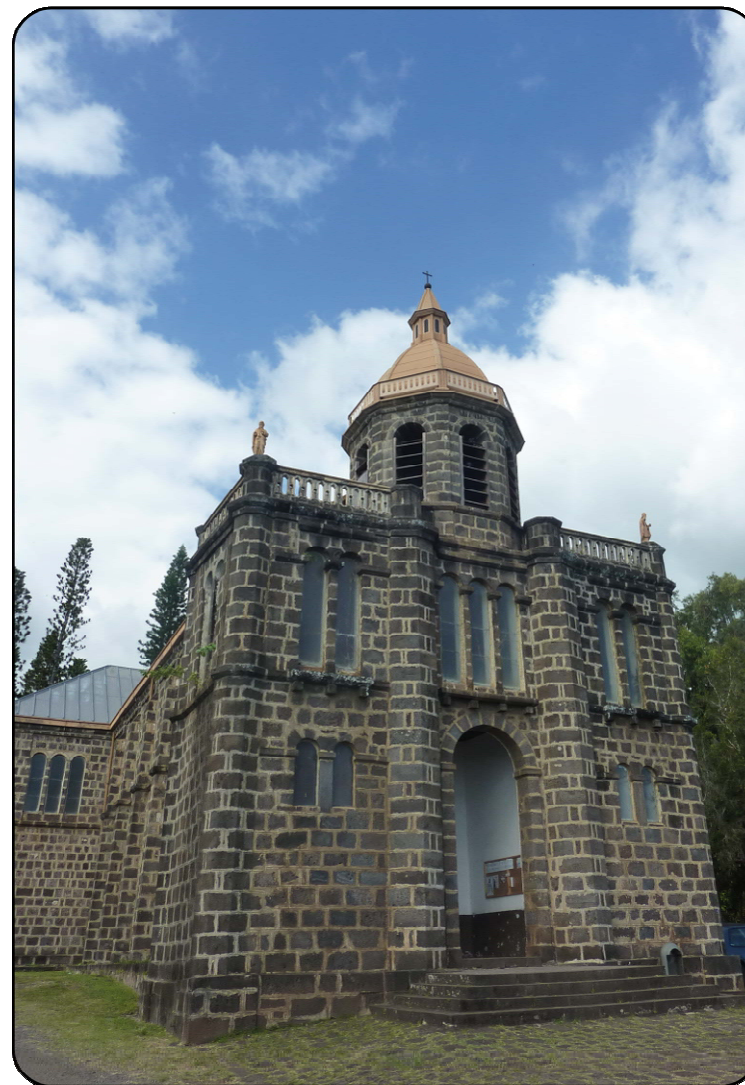


Figure 37: Eglise des Colimaçons, Auteur: Juliette Berger

C. SAINT-LEU : UNE COMMUNE TOURISTIQUE ENTRE MER ET MONTAGNE EN DEVENIR

Bien que la commune de Saint-Leu présente des problèmes qui entravent son développement touristique (problèmes de transports, de développement, de coordination, de signalisation...) certains atouts restent indéniables, et notamment cette complémentarité paysagère mer-montagne.

1. Les atouts mer-montagne

a. Une morphologie génératrice de deux modes de vie

Des climats différents

Alors que le littoral est réputé pour ses « 300 jours de soleil par an », les quartiers des Hauts sont très souvent dans les nuages à partir de la mi-journée. Le processus de formation quasi-quotidien des nuages est très semblable d'un jour à l'autre. Ainsi, les quartiers des Hauts sont nuageux dans l'après-midi et les températures sont nettement inférieures à celles mesurées sur le littoral.

Des modes de vie différents

La diversité de Saint-Leu se lit dans ses paysages mais également dans ses modes de vie. En effet alors que sur le littoral et les mi-pentes le mode de vie est aux caractéristiques urbaines, les habitants des quartiers des Hauts vivent au rythme d'un mode de vie rural. Le premier espace peut être qualifié d'urbanisé, de tertiarisé et il polarise

la majorité des activités économiques. Le foncier y est plus cher³⁸, les habitants en majorité plus aisés. Ils ont à leur disposition tous les services et les commerces dont ils ont besoin. Les Hauts restent moins peuplés, plus enclavés et regroupent les personnes les plus défavorisées de la commune. Certains aspects de la vie des quartiers des Hauts peuvent être qualifiés de ruraux. Tout d'abord, l'agriculture de subsistance est fréquemment pratiquée. De plus, la culture agricole reste bel et bien présente : il existe une relation privilégiée entre les habitants et la nature qu'ils considèrent réellement comme une source de richesse (cueillette, chasse au tangué, tisaneurs). La pratique de la langue créole et des rites ou croyances créoles témoignent d'un mode de vie tourné vers la culture ancestrale.

Bien qu'il existe une différence de mode de vie entre les quartiers des Bas et ceux des Hauts, il semblerait qu'il y ait une curiosité généralisée pour les pratiques culturelles créoles : lors du marché hebdomadaire sur le littoral, les agriculteurs et artisans des Hauts viennent sur le littoral vendre leurs produits et échanger quelques nouvelles. Cette convivialité et cette diversité font réellement l'attrait culturel de la commune de Saint-Leu.

³⁸ Synthèse AGORAH 2006, Habitat et espaces urbains à La Réunion

Les contes créoles une richesse culturelle à mettre en avant :

Pilier important de la culture créole, les contes et leurs conteurs ont été pendant longtemps laissés de côté, ignorés. On avait même honte des histoires créoles, proverbes, expressions et autres devinettes qui ont mis du temps à revivre. Dans les années 70, la prise de conscience de cette perte a déclenché la volonté de faire partager ces histoires à l'ensemble de la population. C'est en sortant ces histoires des quartiers enclavés des Hauts que la tradition du conte perdure aujourd'hui sur l'île de La Réunion. Il faut continuer à protéger cette tradition.

(Source : *La tradition du conte à La Réunion, danger et renouveau*, A. Weber – Le journal réunionnais du monde)



Figure 38: Plage et montagne à Saint-Leu, Auteur : Julie Lausin

b. Un cachet créole à valoriser et préserver

Un développement touristique se veut durable si la culture et les savoir-faire locaux sont pérennisés. Qu'en est-il de la situation saint-leusienne ?

Des quartiers classés villages créoles

Le développement touristique de Saint-Leu n'a pas été suffisamment marqué au point de dénaturer la ville et de la banaliser. Ainsi, il n'y a pas à Saint-Leu de structures « types » de tourisme : pas d'attractions « attrape-touristes », pas de restaurants fast-food...

Deux quartiers de la commune font partie du réseau village créole depuis 2005 : le Centre-ville de Saint-Leu ou Village de pêche et Le Plate, soit le balcon de Lisle. Cette initiative de la Maison de la Montagne et de la Mer regroupe les plus beaux villages de l'île à travers des circuits à thème, dans la dynamique d'un développement touristique solidaire et indispensable.

Bien que les quartiers de Saint-Leu bénéficient de cette appellation, les panneaux signalant « vous entrez [ou sortez] du village créole » ne sont pas installés pour le Centre-ville et le Plate. De plus, en comparant d'autres villages créoles tels que l'Entre-Deux, la commune de Saint-Leu n'a pas encore su mettre en avant sa créolité.

Une architecture créole conservée

Un important travail d'inventaire a été mené sur la commune en 2006 à travers l'analyse préalable à l'établissement d'une ZPPAUP³⁹. Ainsi, cinq bâtiments inscrits (dont un classé) ont été mis en évidence sur le territoire : l'Eglise des Colimaçons, Hôtel des Postes, Four à

Chaux Méralikan, Cheminée du Portail et Distillerie. Autour de ces bâtiments à fort potentiel architectural se trouve une multitude de bâtiments à caractéristiques créoles : devanture de couleur et/ou à lambrequins. L'adoption d'un règlement de ZPPAUP devrait pouvoir mieux préserver le patrimoine architectural et surtout donner des éléments favorisant le style créole pour les nouvelles constructions. Ce règlement pourrait également servir de règlement local de publicité et ainsi limiter les panneaux publicitaires nombreux au point de constituer une nuisance visuelle.

Des savoir-faire à mettre en avant

Des tentatives de repérages des savoir-faire présents sur la commune ont été lancées (notamment par L'Association de Développement des Hauts) afin d'organiser des manifestations les valorisant. Notons que l'artisanat de Saint-Leu ne représente qu'une partie de l'attrait culturel et patrimonial de la commune mais il pourrait être mieux soutenu.

³⁹ Étude réalisée par F. Peyre, M.B. Prud'homme et E. Zeimert

2. Des facteurs limitants à traiter

a. Liaisons difficiles Bas-Hauts

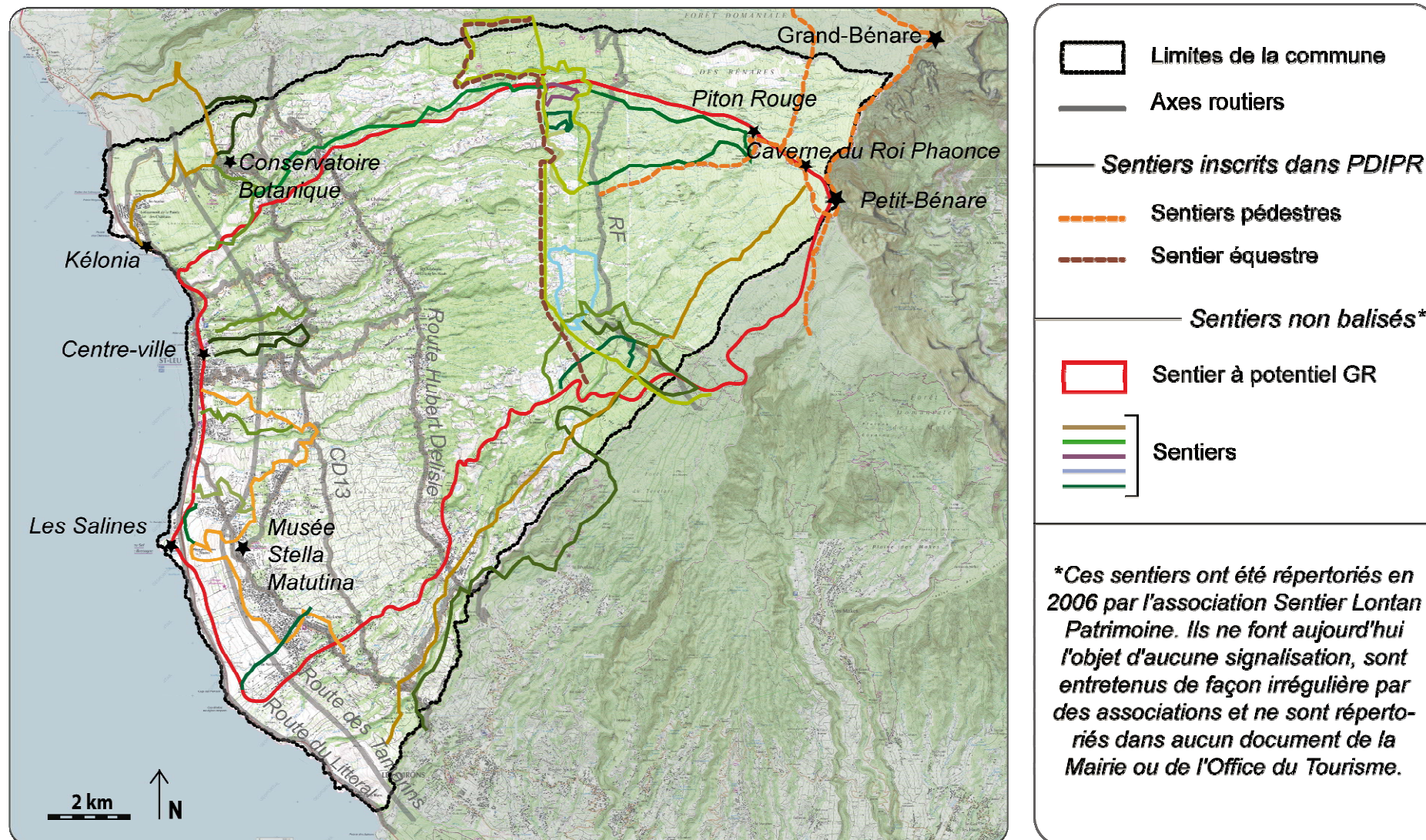
Comme il a été énoncé précédemment, les liaisons Bas-Hauts par les routes (automobiles ou transports en commun) sont difficiles. Il s'agit ici d'aborder les liaisons pédestres, qui pourraient avoir une réelle valeur touristique, patrimoniale. De plus, les sentiers sont encore utilisés par certains habitants et pourraient l'être davantage s'ils étaient entretenus et valorisés.

Dans l'état actuel des choses, les sentiers reliant les quartiers des Hauts et ceux des Bas sont mal entretenus et pas encore entièrement répertoriés. Depuis des années, des associations, notamment l'association « Sentiers Lontan Patrimoine » et l'Office du Tourisme, tentent de repérer tous les sentiers qui pourraient avoir un attrait touristique, de loisir ou simplement pratique. Aujourd'hui, ces sentiers sont dangereux, mal indiqués et non régulièrement entretenus. D'autres non inscrits dans le PDIPR sont voués à la disparition, notamment sur le littoral, rognés par l'urbanisation croissante. Des associations de quartiers ou autres sont en charge de l'entretien de ces parties du territoire. La communication entre les associations, le service environnement de la commune et l'Office du Tourisme qui essaye de proposer des produits touristiques autour de la randonnée reste difficile.

Pourtant ces liaisons pourraient permettre de drainer l'attractivité touristique vers les quartiers des Hauts qui présentent une valeur paysagère certaine, l'un des points forts de la commune de Saint-Leu. Ces sentiers présentent également une valeur patrimoniale à valoriser : par exemple, il existe des sentiers pavés (Cayenne – Bras-

Mouton), qui sont des vestiges historiques des axes de communications entre les différents quartiers de la commune.

La carte de la page suivante montre bien les différents sentiers existant sur Saint-Leu.



Carte 16: Les sentiers sur la commune de Saint-Leu, Réalisation : Juliette Berger, Sources : IGN, PDIPR et SLP

b. Un attrait balnéaire trop prédominant

Malgré une réelle volonté de développer des activités dans les Hauts pour unifier le territoire et rééquilibrer les retombées économiques, le développement d'activités sur le littoral semble plus évident comme en témoigne l'élaboration de certains projets.

Ainsi, par exemple, la ville a prévu l'agrandissement de son port pour répondre à l'augmentation constante de la flotte de plaisance (les 6 ports déjà existants sur l'île ont atteint leur taux de saturation). Le port de Saint-Leu pourrait offrir au total 252 anneaux (contre 150 actuellement). En parallèle, un projet de marina est en cours de discussion à l'emplacement de l'actuel terrain de sport. Cette marina s'étendrait sur 2,5 ha, mixant les différentes pratiques maritimes (pêche professionnelle artisanale, nautisme individuel, activités nautiques touristiques). Elle permettrait l'installation de commerces ainsi que la création de nouveaux logements, proposant un centre de vie urbain et touristique. Dans le même temps, la municipalité de Saint-Leu a engagé une demande de classement en commune touristique qui lui permettra d'implanter de nouvelles activités sur la commune. Enfin, le réaménagement de la plage Sud est en cours d'étude.

Tous ces projets s'inscrivent dans une stratégie de développement touristique du littoral de Saint-Leu. Pourtant, le tourisme dans les Hauts de la commune est une préoccupation actuelle : le discours de Monsieur le Maire se veut tourné vers le développement d'activités touristiques dans les Hauts en complémentarité avec celles des Bas de la commune (objet de la présente étude).

Vers un changement d'attrait touristique ?

Dans l'édition des « tendances touristiques en Europe » produite par la Commission Européenne du Tourisme, les tendances générales sur le tourisme mondiale sont décryptées. Elles seraient influencées par les facteurs suivants :

- Un accroissement du marché senior
- Diminution des durées touristiques : plus de voyages mais de plus courte durée
- Préoccupation grandissante pour la santé et le bien-être (pour les retraités) mais d'un autre côté, le marché des jeunes cherchera des produits de vacances plus actives en particulier diverses formes de tourisme d'aventure.
- Une augmentation de la demande pour l'écotourisme et les vacances « nature »
- Une augmentation des échanges de biens de consommation et de services
- Un environnement plus concurrentiel avec des touristes recherchant des voyages meilleurs marchés.

De façon générale, le secteur touristique devra s'adapter à des voyageurs expérimentés qui exigeront un service de meilleure qualité. Il est également supposé se développer des équipements dans l'écotourisme.

c. Des activités dans les Hauts insuffisantes et inégalement réparties

Depuis des années, Saint-Leu semble avoir joué la carte du développement touristique balnéaire au détriment du territoire des Hauts qui jouit d'un potentiel touristique avec sa richesse naturelle et patrimoniale. Cette stratégie de développement semble se justifier par deux facteurs. Tout d'abord comme le reste des communes de la côte Ouest, Saint-Leu tente de valoriser ce qui est certain d'attirer des touristes : son littoral. D'autre part, un développement touristique dans les quartiers des Hauts n'est pas aisé de par une accessibilité du territoire difficile et des « contraintes » imposées mais justifiées par les organismes de sauvegarde de l'environnement (ONF, DIREN, Parc National).

Aujourd'hui les activités à vocation touristique ou de loisir des Hauts se concentrent dans le domaine forestier. Elles se réduisent à des balades équestres et pédestres ainsi qu'à des pique-niques. Tous ces aménagements sont entretenus par les agents de l'ONF.

Les Hauts de la Réunion : quel potentiel touristique ?

Notons que les Hauts de Saint-Leu et de façon plus générale ceux de La Réunion constituent réellement l'âme et l'originalité de l'île. Il semble que ce territoire soit bel et bien garant de la culture créole. Les modes de vie traditionnels sur l'île échappent encore à une mise en scène artificielle. Il est important de poursuivre dans cette optique en valorisant sereinement ce patrimoine afin de constituer et sauvegarder l'identité de l'île.

Conclusion : Un développement touristique durable pour Saint-Leu ?

Le développement touristique durable de la commune semble possible et souhaitable. La ville bénéficie de nombreuses richesses, tant naturelles que culturelles, qui pourraient devenir son « fond de commerce ». Cependant, il faut savoir trouver le juste milieu entre leur exploitation et leur préservation afin que les bénéfices tirés des paysages et de l'authenticité de Saint-Leu soient pérennes. Il est d'autant plus important de s'attacher à la durabilité du développement touristique de la commune que sa réalité économique est préoccupante. Saint-Leu peut jouer la carte d'une commune entre mer et montagne, axant ses décisions en matière de développement touristique vers une valorisation réfléchie de son territoire.

CONCLUSION

A l'île de La Réunion, l'essor du tourisme est plutôt récent, mais il pourrait bien être un secteur prometteur pour faire face aux difficultés économiques. Pour ce faire, il faut compter le tourisme parmi les secteurs d'activités principaux en pensant une stratégie de développement touristique qui permette de préserver ce que La Réunion a de plus beau à offrir. Saint-Leu peut s'inscrire dans cette optique dans le sens où la commune a su préserver une authenticité et afficher un visage « nature ». La ville bénéficie de nombreuses richesses, tant naturelles que culturelles, qu'il faut savoir exploiter et préserver à la fois. Ainsi, les bénéfices tirés des paysages et de l'authenticité de Saint-Leu seront pérennes et permettront d'apporter une réponse aux difficultés économiques. De plus, que ce soit grâce à ses musées ou à ses activités de pleine nature, Saint-Leu est une commune qui présente un réel potentiel touristique. Il est donc possible de jouer la carte d'une commune entre mer et montagne, axant les décisions en matière de développement touristique vers une valorisation réfléchie de du territoire.

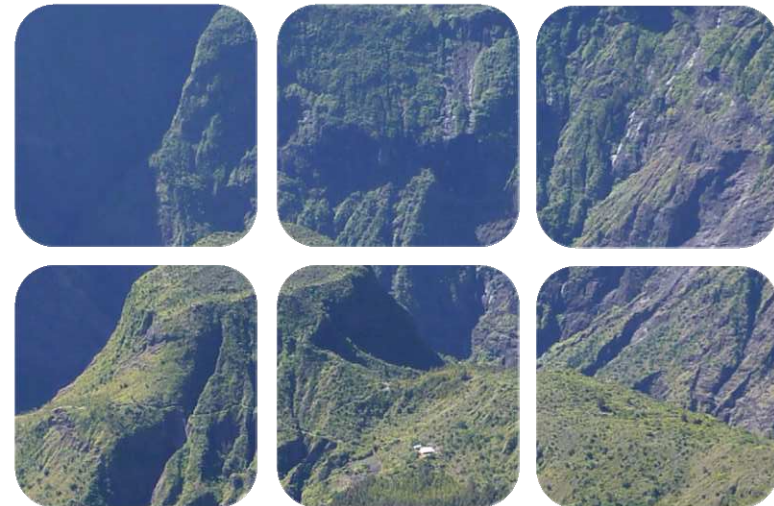
Les enjeux d'un développement touristique de Saint-Leu sont alors :

- la nécessité de mieux connaître la situation touristique actuelle afin d'améliorer et/ou préserver ce qui existe déjà
- l'obligation de penser une sauvegarde des richesses territoriales (culturelles ou naturelles) qui pourront devenir le « fond de commerce » de Saint-Leu,
- l'importance du renforcement de la politique touristique communale qui permettra de maintenir une direction de développement et ainsi faciliter la prise en compte des enjeux touristiques énoncés ci-dessus.





Réflexion sur une remontée mécanique



INTRODUCTION

Saint-Leu est un territoire exceptionnel en termes de diversité des espèces et des paysages. Contrairement à d'autres territoires initialement aussi riches, la commune a été préservée d'une urbanisation démesurée et destructrice : il n'est donc pas encore trop tard pour préserver la richesse naturelle de Saint-Leu qui en fait son attrait. Par « préserver » il ne faut pas entendre sanctuariser mais bel et bien utiliser raisonnablement.

Compte tenu des difficultés économiques que connaît la commune, il est important de mettre en valeur une caractéristique intrinsèque à Saint-Leu et d'en faire un fond de commerce durable. La richesse naturelle de la commune semble être son meilleur atout. Cependant, les axes de communication qui permettent de découvrir le territoire ne desservent que le littoral et les mi-pentes. Rejoindre la route forestière pour découvrir la forêt primaire demande un temps considérable. Enfin, il n'y a pas, sur Saint-Leu, de route qui offre un point de vue sur les cirques, alors que la commune s'étend jusqu'au rempart de Cilaos.

Face aux deux problématiques auxquelles Saint-Leu est confrontée (un enclavement des Hauts accentué par une inaccessibilité certaine et une volonté de développement touristique), il semble opportun de discuter de la faisabilité d'un projet novateur qui mette en avant le patrimoine de la commune, à savoir ses richesses naturelles. La question à laquelle il faut tenter de répondre est : comment faire de Saint-Leu une étape incontournable pour tous les touristes ? Bien que l'authenticité et le côté naturel de la commune plaisent, ce sont les cirques et les paysages grandioses du centre de l'île qui attirent les touristes. (le Volcan attire 300 000 visiteurs et le

Maïdo 200 000 visiteurs⁴⁰). Saint-Leu étant découpée « du battant des lames au sommet des montagnes », elle a la chance d'avoir un accès direct à ces cirques au niveau du petit Bénare (rempart à 2700m). La vue est restreinte au cirque de Cilaos et n'est accessible qu'aux grands marcheurs. En revanche, à Trois Bassins, le Grand Bénare (2 900m d'altitude) offre, toujours aux marcheurs, un panorama bien plus beau : on peut y admirer les trois cirques, le Piton de la Fournaise, le Piton des Neiges et le lagon de Saint-Gilles. Il serait intéressant de créer un lien entre les différents étages paysagers de l'Ouest et d'augmenter l'accessibilité des territoires les plus en altitude, en offrant un accès tout public au Grand Bénare. Aujourd'hui, sur l'île de La Réunion, les Hauts sont exclusivement accessibles par des routes sinueuses. Dans un souci de préservation de la nature, l'installation d'une route pour accéder au Grand Bénare est à proscrire. En effet, l'impact d'une route dans un environnement aussi fragile serait désastreux. Il convient donc de réfléchir à un mode de transport agréable, rapide et surtout propre. Le transport par câble remplit ces trois critères et semble approprié au dénivelé du territoire.

L'idée est donc de créer un axe de transport par câble entre le littoral et le Grand Bénare, exploitant ainsi au maximum les richesses naturelles et la diversité paysagère de Saint-Leu sans les dégrader. En effet, il s'agit d'un transport propre à vocation prioritairement touristique. L'étude suivante vise à mieux comprendre les enjeux à prendre en compte dans l'installation d'une telle infrastructure. Un projet de la sorte peut-il se prêter au territoire de Saint-Leu ? Quelles technologies seraient les plus adaptées ? Quelles sont les procédures à respecter ? A quels obstacles ce genre d'installation doit-il faire face ?

⁴⁰ Source : comptages ONF 2010

Au-delà des informations purement techniques, il convient également de se questionner sur l'opportunité du projet : Quels pré-requis sont nécessaires pour qu'il soit envisageable? Comment s'assurer de sa réussite ? Quelle collectivité est la plus à même de le porter ?

Toutes ces questions s'inscrivent dans la réflexion suivante que nous avons menée quant à la réalisation d'un projet de remontée mécanique entre mer et montagne.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	80
SOMMAIRE	82
I. LA REMONTEE MECANIQUE, UNE SOLUTION ENVIRONNEMENTALE ET TOURISTIQUE ?	85
A. UNE TECHNOLOGIE ADAPTEE AU RELIEF DE LA COMMUNE	85
B. LE MODE DE TRANSPORT LE PLUS APPROPRIE	88
C. UN PROJET INNOVANT, UN ATTRAIT TOURISTIQUE CERTAIN	92
II. LES REGLEMENTATIONS S'APPLIQUANT A LA CONSTRUCTION D'UNE REMONTEE MECANIQUE	94
A. LA REGLEMENTATION DES TERRITOIRES TRAVERSES	94
1. L'inventaire ZNIEFF : une aide à la décision qui ne régleme pas les aménagements	94
2. Une volonté du SAR de développer les transports alternatifs	95
3. L'absence d'autorisation dans le Cœur du Parc National	96
B. LES CODES NATIONAUX ADAPTES AUX REMONTEES MECANQUES	97
1. Code de l'environnement	97
2. Code du tourisme	98
3. Code de l'urbanisme	98
4. Code des marchés publics	98
C. LA REGLEMENTATION TECHNIQUE,	99
1. Le survol des habitations	99
2. Le survol des ravines	100
3. Le survol de zones boisées	101
4. Le plan d'évacuation	101
III. RECOMMANDATIONS QUANT AU CHOIX DE LA TECHNOLOGIE	103
A. QUEL TYPE DE REMONTEE CHOISIR : UN FUNICULAIRE OU UN TELEPHERIQUE ?	103

1. La technologie des funiculaires à proscrire sur Saint-Leu	103
2. Les téléphériques : une large gamme de produits	104
3. Un choix du type d'installation incertain	108
4. ...Mais des recommandations pour l'aménagement des cabines	110
B. LES INFRASTRUCTURES ACCOMPAGNANT UNE REMONTEE MECANIQUE	112
1. Les gares : des équipements onéreux mais indispensables	112
2. Les garages : des bâtiments modulables	113
3. Les pylônes : la colonne vertébrale d'une remontée mécanique, tant visuellement que techniquement	114
IV. PROPOSITIONS D'IMPLANTATION DE LA REMONTEE MECANIQUE	116
A. PRESENTATION DES ETAGES A DESSERVIR	116
1. Le littoral : un espace déjà très valorisé	116
2. La route Hubert Delisle : un territoire encore trop peu développé	116
3. La route forestière des Tamarins : une zone de loisir idéale pour les Réunionnais	117
4. Le Grand Bénare : une fenêtre sur les cirques et la plus belle vue de l'île	117
B. DES PROPOSITIONS D'IMPLANTATION DES GARES	118
1. Trois gares pressenties sur la tranche littorale : Le parc du 20 décembre, Cayenne et Piton Saint Leu	118
2. Une gare éventuelle entre le littoral et les mi-pentes	121
3. Trois espaces possibles sur la route Hubert Delisle : Les Colimaçons, la Chaloupe et Le Plate	123
4. La route forestière des Tamarins : un axe propice au développement d'activités de loisirs	126
5. Le Grand Bénare : une destination phare	128

C.	DISCUSSION SUR LES TRACES RETENUS	130
1.	Pourquoi n'y a-t-il pas de tracé vers Piton Saint Leu et vers Le Plate ?	130
2.	Premier scénario : Cayenne/ Grand Bénare en passant par les Colimaçons	131
3.	Deuxième scénario : Parc du 20 décembre/Grand Bénare en passant par la Chaloupe	132
4.	Troisième scénario : Parc du 20 décembre/Grand Bénare en passant par les Colimaçons	133
V.	DES DIFFICULTES INEVITABLES FACE A UN PROJET D'UNE TELLE ENVERGURE	135
A.	LES COMPLICATIONS LIEES A LA MORPHOLOGIE DU TERRITOIRE	135
1.	Les ravines : des obstacles autant physiques qu'environnementaux	135
2.	Une commune contrainte par un fort dénivelé	136
3.	Des aménagements rendus nécessaires par la grande distance parcourue	137
B.	UN PROBLEME RECURRENT DANS LES PROJETS COMMUNAUX : LE FONCIER	138
1.	Un manque de terrain disponible pour l'implantation des gares et garages.....	138
2.	Les pylônes : une faible emprise au sol mais tout de même quelques difficultés	138
3.	Le Grand Bénare, un territoire sur la commune de Trois Bassins.....	139
C.	L'INSERTION PAYSAGERE, UNE NECESSITE DANS LA CONCEPTION DE LA REMONTEE MECANIQUE	140
1.	L'insertion dans le paysage urbain ou le choix architectural des gares	140
2.	L'insertion paysagère dans la montagne : un parti à prendre.....	141
D.	L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL A MINIMISER	142

1.	Câbles et oiseaux, une cohabitation véritablement problématique ?.....	142
2.	Le Pétrel de Barau : une espèce protégée	142
3.	Le Parc National.....	143
E.	LES COUTS : ELEMENT CENTRAL D'UN PROJET	144
1.	Une estimation des coûts difficile.....	144
2.	Quelques pistes de financement	145
3.	Dépenses supplémentaires : les coûts de maintenance et les coûts de fonctionnement	146
4.	Réflexions sur le phasage du projet.....	147
5.	Réflexions sur la tarification pour amortir l'investissement.....	148
6.	Le Partenariat Public-Privé : un mode de gestion à privilégier	149
VI.	PRECONISATIONS POUR LA SUITE DU PROJET	151
A.	LES ETUDES COMPLEMENTAIRES A MENER PENDANT LE MONTAGE DU PROJET	151
1.	Mise en relation avec le Parc National	151
2.	Classement Unité Touristique Nouvelle	152
3.	Etude préalable	152
4.	Enquête publique.....	152
5.	Evaluation préalable dans le cas d'un Partenariat Public-Privé.....	153
6.	Etude de marché.....	153
7.	Enquête parcellaire et Déclaration d'Utilité Publique (DUP).....	153
8.	Enquêtes de sécurité.....	153
9.	Etudes complémentaires nécessaires à la réalisation du projet.....	153
B.	DES CHANGEMENTS DE POLITIQUES NECESSAIRE POUR MENER A BIEN UN TEL PROJET	154
1.	Une politique foncière pour anticiper le projet....	154

2.	Une politique des transports à développer en liaison avec l'intercommunalité	155
3.	Une politique touristique forte à mener.....	155
C.	LE BON DEROULEMENT D'UN PROJET PASSE PAR LA MOBILISATION DE TOUS LES ACTEURS	156
1.	Les acteurs de la protection de l'environnement : la DIREN, le Parc National et l'ONF	156
2.	Les autorités organisatrices du transport et le GART	157
3.	Les structures en charge du tourisme : l'Office du Tourisme, le TCO et la Région Réunion.....	158
4.	Les professionnels du tourisme, les commerçants... ..	159
5.	La population et les associations pouvant avoir un lien direct ou indirect avec le projet.....	159
D.	UNE OPPORTUNITE DE FORMER A DE NOUVEAUX METIERS	161
VII.	DES AMENAGEMENTS IMMEDIATS EN LIEN ETROIT AVEC LA REMONTEE MECANIQUE.....	163
A.	LE TRANSPORT PAR CABLE, UNE NOUVELLE LIGNE A INTEGRER DANS UN RESEAU DE TRANSPORT EFFICACE.....	163
1.	Le développement de l'intermodalité	163
2.	L'aménagement des espaces de stationnement	163
3.	Un accueil efficace des voyageurs.....	164
B.	UNE PEDAGOGIE DU PUBLIC OBLIGATOIRE POUR PERMETTRE L'ACCES AU PARC NATIONAL.....	165
1.	Emprunter la remontée mécanique ou comment suivre les traces du marronnage.....	165
2.	Un espace de sensibilisation du public avant l'entrée dans le Parc National.....	166
3.	Les cabines, un lieu privilégié pour sensibiliser les passagers.....	166
C.	AMENAGEMENT D'ACCUEIL DU PUBLIC A FAIBLE EMPREINTE ECOLOGIQUE.....	167

1.	Une sécurisation obligatoire du point de vue du Grand Bénare.....	167
2.	L'ouverture de sentiers pédestres et cyclistes à Colimaçons et autour le de route forestière des Tamarins.....	168
CONCLUSION.....		169

I. LA REMONTÉE MECANIQUE, UNE SOLUTION ENVIRONNEMENTALE ET TOURISTIQUE ?

«Sont dénommés « remontées mécaniques » tous les appareils de transports publics de personnes par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère, par téléphérique, par téléskis ou par tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs. »

Article L342-7 du Code du Tourisme

Sont synonymes de « remontée mécanique » les mots et expressions « téléphérique », « transport par câble » et « transport porté ».



Figure 39: Téléphérique du Mont Faron, Toulon
Source : Jérôme Delahaye (www.fotolia.com)

A. UNE TECHNOLOGIE ADAPTEE AU RELIEF DE LA COMMUNE

Traditionnellement, on voit les remontées mécaniques dans les zones montagneuses et plus particulièrement sur les domaines skiables. Néanmoins le transport par câble se développe aussi en milieu urbain pour remplir la fonction de transport en commun comme on peut le voir avec le téléphérique pulsé de Grenoble, le réseau de téléphériques de Medellin (en Colombie) ou plus accessoirement le funiculaire de Montmartre à Paris. Dans la recherche d'un moyen de liaison entre les Hauts et les Bas de la commune, l'option d'une remontée mécanique peut alors être étudiée.

De nombreux arguments plaident pour l'installation de remontées mécaniques à La Réunion et à Saint-Leu en particulier :

- *Adaptation au relief escarpé* : le dénivelé total de Saint-Leu atteint près de 2900m. Sur certains lieux, la pente peut atteindre 20% rendant l'accès difficile par la route. Enfin le franchissement des ravines nécessite la construction de ponts.
- *Sûreté* : le transport par câble est un des moyens de transport les plus sûrs. En effet, navigant en site propre il ne rencontre aucun obstacle sur son parcours, les seuls accidents recensés sont causés par des défaillances humaines très rares. En 2008-2009, sur la totalité du domaine skiable français, pour 761 millions de personnes transportées il n'y eu que 11 accidents graves (en télésiège ou téléski, mais aucun en « cabine fermée » ou

uniquement dus à une défaillance humaine lors d'opération de maintenance).⁴¹

- *Accessibilité à tous* : le téléphérique⁴² peut transporter tout type de voyageur. Cela comprend les personnes à mobilité réduite (PMR), les personnes âgées et les enfants qui accèdent ainsi à des sites qui ne se prêtent généralement pas à leur venue.
- *Intermodalité avec les autres transports* : la remontée mécanique s'inscrit facilement dans le réseau de transports déjà existant au même titre que les lignes de bus. Il est aussi possible pour les voyageurs de transporter leurs vélos dans une cabine.
- *Impact limité sur l'environnement* : ce transport étant électrique, il ne rejette pas de CO₂.⁴³
- *Emprise au sol limitée* : la technologie des téléphériques nécessite peu d'emprise au sol, seuls les gares et les points d'amarrage des pylônes utilisent du foncier. Ainsi l'environnement et le paysage sont beaucoup moins impactés par la création d'une ligne de transport par câble que par la construction d'une route.
- *Rapidité de construction* : les travaux ne durent que quelques mois (6 à 8 pour la mise en place). Seulement une petite part de ces travaux a une incidence sur le trafic.

⁴¹ Données SNTF (Syndicat National des Téléphériques de France)

⁴² Terme générique pour parler des remontées mécaniques

⁴³ Il faut néanmoins résoudre le problème énergétique de La Réunion dont une grande partie de l'électricité est encore fournie par des centrales thermiques.

- *Création d'emplois* : une remontée mécanique nécessite du personnel qualifié. Celui-ci peut être originaire de l'île (après une formation de niveau Bac Pro ou CAP en métropole). La remontée crée aussi un rayonnement et entraîne la création d'emplois indirects dans la région.
- *Attrait touristique* : le transport par câble offre une vue panoramique impressionnante pour l'ensemble de ses passagers. De plus, la remontée serait unique à La Réunion et pourrait devenir une attraction pour les nombreux touristes.
- *Temps de parcours très régulier*.



Figure 40: Metrocable, Medellín, Colombie
Source : www.josegenao.files.wordpress.com

Toutefois la remontée mécanique présente quelques inconvénients :

- *Impact paysager* : on peut s'interroger sur l'impact que peut avoir la construction d'une ligne câblée dans le paysage sauvage de la commune. Un véritable travail d'intégration paysagère doit donc être effectué.
- *Survol de propriétés* : quel qu'il soit, le tracé nécessite le survol de propriétés (champs ou habitations) qui implique des démarches juridiques pour obtenir une autorisation de survol.
- *Tracé définitif* : une fois le tracé déterminé celui-ci ne peut plus être modifié, il faut donc réfléchir à une utilisation durable de la ligne.
- *Coûts d'installation élevés*.

L'installation d'une remontée mécanique est donc un projet à forts enjeux qui doit être réfléchi pour exploiter au maximum les attraits qu'il apporte tout en limitant ses désagréments.

Dans l'objectif d'introduire cette technologie comme moyen de liaison, il faut alors la comparer aux transports existants pour trouver lequel est le mieux adapté à la commune.

B. LE MODE DE TRANSPORT LE PLUS APPROPRIÉ

Dans un projet de relier les Hauts et les Bas de la commune, les différents types de transport doivent être comparés.

- Tout d'abord, les modes de transport se différencient par leur consommation en énergie :

	Consommation (kWh/KM)	Consommation (kWh/passager/km)
Piéton (1 personne)	0,12	0,12
Automobile type Clio (1 personne)	13,1	13,1
Automobile type Clio (4 personnes)	17,3	4,7
Autobus (60 personnes)	81,2	1,35
Télécabine (8 personnes)	2,24	0,28

Figure 41: Comparaison des moyens de transport par rapport à leur consommation en énergie,
Source : Le Chaînon Manquant

Le tableau fait apparaître que la télécabine est le mode de transport **le moins consommateur en énergie**. Cela s'explique par la légèreté des télécabines qui ne transportent que des passagers et pas leurs moteurs, qui restent en gare.

Ces calculs ont été réalisés dans la région grenobloise où les pentes sont en moyenne de 5,4%. A Saint-Leu il faut compter sur des pentes pouvant atteindre 25%, ainsi la consommation des véhicules terrestres augmente fortement contrairement à la télécabine (dont l'augmentation est insignifiante). De plus, même s'il circule à Saint-Leu des autocars d'une soixantaine de places, le réseau de bus concerné pour desservir les Hauts est composé de petites navettes d'une vingtaine de places, ces chiffres sont donc une approximation certainement sous-estimés

Par ailleurs, il faut tenir compte des cas où les véhicules circulent avec seulement quelques passagers : la consommation totale n'est que peu réduite à vide, pour une consommation par passager qui explose en fonction de la capacité d'accueil du véhicule. La télécabine reste donc la plus efficace.

- On peut alors comparer les différents modes de transport selon leur émission en CO₂, en réalisant un « bilan carbone ».

Emissions CO ₂ (kg/passager/km)	
Piéton (1 personne)	0
Automobile type Clio (1 personne)	0,15
Automobile type Clio (4 personnes)	0,04
Autobus (60 personnes)	0,016
Télécabine (8 personnes)	0*

* La télécabine est électrique, c'est pourquoi elle ne rejette pas de CO₂

Figure 42: Emission de CO₂ selon le mode de transport,

Source : Le Chaînon Manquant

La remontée mécanique n'émet pas de CO₂ car elle est électrique. Il faut néanmoins résoudre le problème réunionnais de production d'électricité, une piste envisageable est la centrale électrique à charbon et à bagasse⁴⁴.

On peut alors tenter d'établir la quantité de CO₂ dont l'émission serait évitée par l'installation d'une remontée mécanique. Faute de données disponibles et de moyens matériels pour les récolter nous ne nous intéresserons pas à l'ensemble des véhicules empruntant les

⁴⁴ Résidus de la canne à sucre

liaisons Hauts-Bas mais seulement aux véhicules rejoignant le décollage de vol libre à 800m d'altitude. Un comptage a été réalisé le samedi 1^{er} mai. Après avoir estimé l'émission moyenne des différentes classes de véhicule selon les données trouvées sur Internet (site des constructeurs, site de l'ADEME...), nous pouvons faire une première estimation de l'émission de CO₂ engendrée par les parapentistes annuellement (en posant que cette journée se reproduisait en moyenne 330 jours par an ce qui est plausible car cette journée de vol s'est terminée tôt à cause des conditions météorologiques et que certaines saisons sont beaucoup plus remplies que celle-ci).⁴⁵

type de véhicule	Consommation (l/100km)	émission de CO ₂ (g/km)	nombre de véhicules	distance (km)	émission totale de CO ₂ (kg)
moto	6,5	110	5	5,8	3,2
voiture	8,5	153	42	5,8	37,3
navette (parapente)	12,4	220	42	5,8	53,6
navette (bus)	15	220	2	5,8	2,6
Total					96,6

Figure 43: Bilan carbone des parapentistes pour la journée du 1^{er} Mai 2010,

Sources : ADEME, Sabine Corby, Réalisation : Sabine Corby

⁴⁵ On ne compte que le trajet de la montée car la descente est peu génératrice de gaz à effet de serre.

Ainsi en installant une remontée mécanique, juste avec le marché des parapentistes on éviterait l'émission de près de 100 kg de CO₂ par jour, soit environ 33 tonnes par an.

Ce chiffre n'est qu'une tendance car il ne tient pas compte de l'âge du parc automobile assez ancien et donc plus polluant ni de la morphologie de l'île qui entraîne une surconsommation d'énergie fossile.

- Les transports collectifs doivent aussi montrer une efficacité quant à la vitesse de transport. Néanmoins en montagne, l'indice le plus révélateur de la performance d'un transport est la durée d'un trajet. Prenons par exemple le trajet entre le Centre-ville de Saint-Leu et la route Hubert Delisle, long de 5,8km pour un dénivelé moyen de 23%. :

	Vitesse (km/h)	Durée du trajet (Saint-Leu-Ville/ Route Hubert Delisle)
Piéton	4-6	2h30-3h
Automobile	0-70	25min
Autobus	0-50	35min
Télécabine	20-27	15min

Figure 44: Durée d'un trajet selon le mode de transport choisi,
Réalisation : Sabine Corby

En montagne, la télécabine est le transport le plus rapide : le tracé est en ligne droite et ne marque pas d'arrêt entre les deux points à relier.

Cette **rapidité** et la présence régulière de cabines le long du câble font qu'il n'y a pas d'attente en gare, augmentant le confort des passagers.

- Les routes de montagne présentent un autre inconvénient : étant sinueuses, elles offrent une visibilité réduite aux automobilistes ce qui peut entraîner des accidents. Ceux-ci sont d'autant plus possibles que les routes sont fréquentées par des piétons, et qu'elles ne sont ni éclairées ni équipées de trottoirs. La télécabine étant en site propre, il n'y a **aucun risque d'accident**.
- Par ailleurs, la remontée mécanique permet une **meilleure préservation de l'environnement**. Un transport téléporté survole une zone sans déranger la flore et la faune, excepté les oiseaux mais ceux-ci ont une importante capacité d'adaptation. Au contraire un transport terrestre a une emprise au sol forte car il crée un obstacle à franchir auquel ne s'adaptent pas les animaux (il y a en permanence des animaux écrasés ou tamponnés par les voitures). Par ailleurs les nuisances que produit la route ne sont pas accommodables et dérangent fortement la faune : claquement de portières, vrombissement des motos...



- Enfin on peut comparer les différents modes de transport selon **les coûts d'investissement** et les coûts d'exploitation (comprenant aussi les coûts d'entretien, d'énergie et les salaires).

	Investissement (M€/km)	Coût total (€/personne/km)
Automobile type Clio (1 personne)	15,4*	0,5
Automobile type Clio (4 personnes)	15,4*	0,125
Autobus (60 personnes)	16,5*	0,1
Télécabine (8 personnes)	5-7	0,017

Figure 45: Coûts des modes de transport,
Source : Le Chaînon Manquant

* L'investissement comprend la construction d'une route en double sens

Ainsi les remontées mécaniques sont les transports les plus avantageux d'un point de vue financier et environnemental.

Pourquoi pas une amélioration des transports automobiles pour se rendre dans les quartiers des Hauts ?

Aujourd'hui, les quartiers des Hauts sont inégalement accessibles par voies routières. Une amélioration des dessertes en transport en commun et une multiplication des axes de communication seraient des solutions envisageables. Une remontée mécanique présente des avantages considérables. Il faut tout d'abord noter que monter en télécabine est plus confortable : le trajet est en ligne droite, à vitesse constante et la hauteur offre des paysages magnifiques. De plus, ce type d'installation assure une sécurité incomparable et fonctionne à l'électricité. Notons également que l'aménagement de nouvelles routes est un investissement considérable, comparable à celui d'une remontée mécanique si l'on tente d'atteindre le même flux de personnes et de limiter les impacts environnementaux. Plus qu'un moyen de transport, la remontée mécanique se présente également comme une attraction touristique, fonction à laquelle une route ne peut pas prétendre.



C. UN PROJET INNOVANT, UN ATTRAIT TOURISTIQUE CERTAIN

Aborder l'idée d'une remontée mécanique à La Réunion semble opportun quand on tient compte des difficultés de déplacement liées au relief de l'île. Cependant, l'histoire du peuplement de l'île fait qu'à Saint-Leu comme dans beaucoup d'autres communes, l'urbanisation suit les axes de transport, et ne permet pas l'émergence de centralité forte dans les Hauts. Envisager une remontée mécanique uniquement comme moyen de transport urbain devient alors vain.

En revanche, il pourrait être intéressant d'imaginer une remontée mécanique qui desserve plusieurs étages dans des buts différents. On assurerait alors un marché de population le plus large possible.

Pour que l'investissement ait une réelle légitimité, il faut être en mesure de proposer une attraction phare à l'échelle régionale, qui fasse partie des « incontournables de La Réunion », au même titre que le Volcan. Il nous semble nécessaire que la remontée mécanique aille jusqu'au bord des cirques pour qu'elle ait un vrai intérêt touristique. Il s'agirait de permettre à tous les touristes mais aussi à la population locale de monter jusqu'au Grand Bénare, qui offre un panorama balayant Mafate, Cilaos, le Piton des Neiges, Salazie et même le Piton de la Fournaise les jours de beau temps. Le point de vue est sans doute le plus beau avec celui du Piton des Neiges, puisque plus spectaculaire que depuis le Maïdo ou de la Roche Ecrite. Cependant, aujourd'hui pour y accéder il faut être un bon marcheur : l'aller-retour depuis le Maïdo se fait en 7 heures.

Une remontée mécanique serait un moyen **propre, ludique et contemplatif** pour accéder de manière raisonnée au cœur du Parc National. L'ouverture serait en effet moins polluante que par la route

(comme au Maïdo), et permettrait une éducation et une sensibilisation des publics à l'importance de l'espace protégé qu'ils vont avoir le privilège de survoler et d'admirer. L'ouverture raisonnée d'une fenêtre sur les Pitons, Cirques et Rempart, candidats au patrimoine mondial de l'UNESCO, symbolise à la fois la reconnaissance d'un patrimoine naturel exceptionnel et la prise de conscience de la nécessité de sa préservation.

Un classement au patrimoine mondial de l'UNESCO ?

Le Parc National de La Réunion soutient en ce moment le dossier de candidature de l'île au classement au Patrimoine Mondial (UNESCO). Les « Pitons, Cirques et Remparts de la Réunion » constituent un patrimoine naturel fragile dont la conservation doit faire l'objet d'une attention particulière. L'obtention de ce classement assurerait une promotion touristique qui se doit d'être respectueuse du site. Ainsi, aucun aménagement pouvant nuire à la zone classée ne doit être envisagé. La remontée mécanique apparaît alors comme l'outil idéal pour faire partager une richesse collective tout en la préservant pour que les générations futures puissent-elles aussi en profiter.

(Source : www.reunion-parcnational.fr)



Conclusion : La remontée mécanique, une solution environnementale et touristique ?

Dans l'optique d'un développement durable tourné vers le tourisme et la sauvegarde de l'environnement une remontée mécanique semble être le moyen de transport le plus adéquat.

En effet, le transport par câble est considéré comme un moyen de transport pertinent face au contexte écologique actuel :

- il ne rejette pas directement de gaz à effet de serre,
- il a une emprise au sol faible,
- il permet de transporter des personnes en limitant l'impact de leur venue sur l'environnement (il vaut mieux acheminer des visiteurs par remontée mécanique, plutôt qu'ils ne viennent par leurs propres moyens, s'éparpillant dans la zone protégée).

En plus d'avoir un attrait écologique, le transport par câble aurait à Saint-Leu une valeur touristique certaine. Proposer un acheminement par remontée mécanique du Centre-ville au Grand Bénare pourrait devenir un produit touristique phare de l'île. D'un côté les visiteurs se déplaceront pour bénéficier des espaces naturels nouvellement accessibles (route Hubert Delisle, route forestière) mais ils profiteront également d'un 'tour' de remontée mécanique qui proposera un spectacle fabuleux et finira par une vue imprenable sur les cirques depuis le Grand Bénare. L'afflux de visiteurs aura pour effet le développement d'activités touristiques sur la commune de Saint-Leu.



**Figure 46: Affiche pour la candidature à l'UNESCO,
Source : Conseil Général de La Réunion**

Il semblerait que le projet de remontée mécanique s'inscrive dans la politique actuelle de la Région. En effet, il est urgent d'imaginer des infrastructures à la hauteur des besoins actuels (d'espace, d'emplois, de sauvegarder l'environnement) et ce d'autant plus que la situation économique de Saint-Leu n'est pas florissante.

Il convient ensuite de trouver les éléments qui permettraient la concrétisation de cette idée.

II. LES REGLEMENTATIONS S'APPLIQUANT A LA CONSTRUCTION D'UNE REMONTÉE MECANIQUE

Cette partie rappelle de façon non exhaustive les différentes réglementations à suivre, il ne s'agit que des plus importantes et axées sur la remontée mécanique.

La construction d'une remontée mécanique est soumise comme tout projet d'aménagement à différentes réglementations. Il y a tout d'abord les réglementations d'aménagement imposées par les territoires parcourus puis par les codes d'Etat, enfin il y a la réglementation technique.

A. LA REGLEMENTATION DES TERRITOIRES TRAVERSES

1. L'inventaire ZNIEFF : une aide à la décision qui ne réglemente pas les aménagements

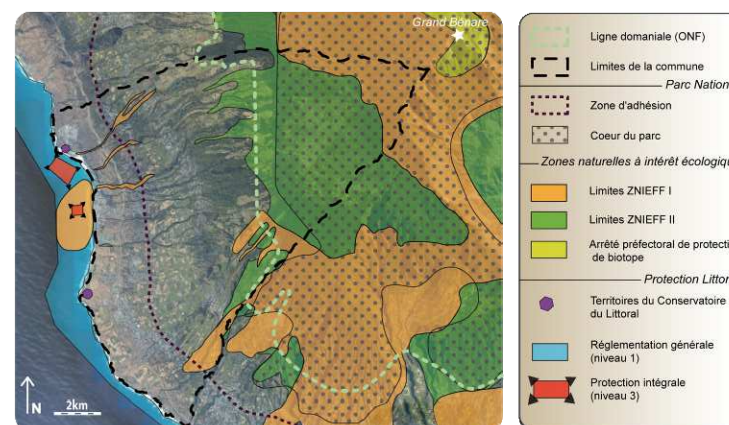
La commune de Saint-Leu est couverte par des ZNIEFF (ou Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique), notamment sur ses ravines, qui n'ont aucune portée juridique. Cependant elles servent de base à la définition de la politique de protection de la nature⁴⁶ et certains cas de jurisprudence existent. En effet, certains projets ont été interdits car les ZNIEFF n'avaient pas été prises en compte. Pour éviter ce problème il faut justifier que la ZNIEFF a été prise en considération et que des aménagements existent dans le

⁴⁶ Source : *Zones Naturelles d'Intérêts Ecologique, Faunistique et Floristique*, édité par la DIREN Languedoc-Roussillon

dossier pour limiter au maximum les conséquences néfastes qui pourraient apparaître. Quoiqu'il arrive, les ravines sont classées en zone inondable et les constructions y sont interdites.



Figure 47: La ravine des Colimaçons, classée ZNIEFF2,
Auteur : Marie Cazau



Carte 17: Zones à fort intérêt écologique de Saint-Leu, Sources : Google Earth, DIREN, ONF et Parc National, Réalisation : Juliette Berger

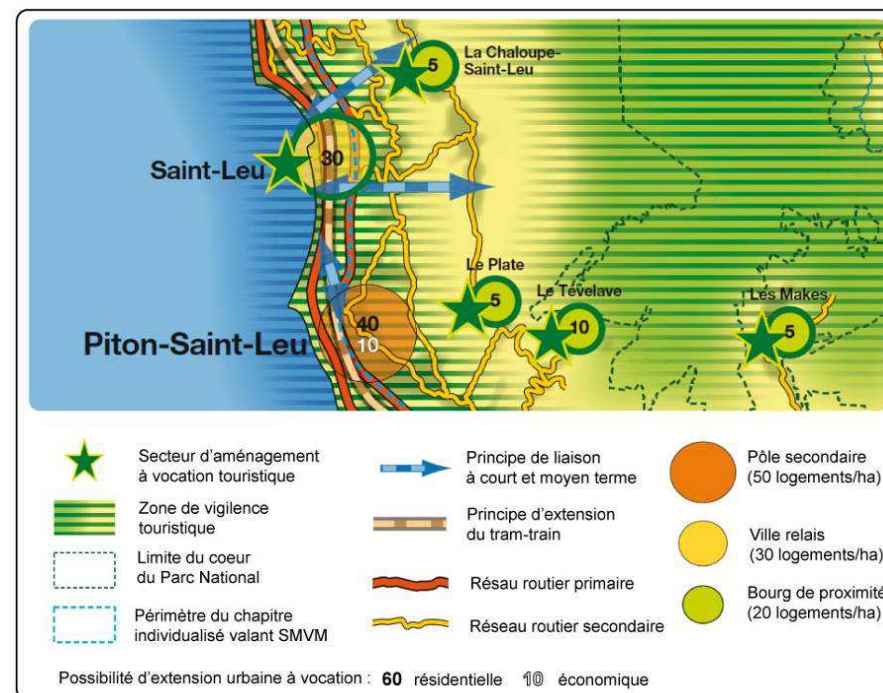
2. Une volonté du SAR de développer les transports alternatifs

Même s'il ne s'agit pas d'une réglementation à proprement parler, le Schéma d'Aménagement Régional de La Réunion est un document d'orientation qui devient opposable. Il décrit les grandes lignes que doit suivre l'aménagement et doit être respecté dans le montage d'un projet. Le SAR approuvé en 1995 est en cours de révision depuis 2009. Son objectif principal dans son état actuel de projet est de :

« renforcer le dynamisme économique dans un territoire solidaire :

- Encadrer et hiérarchiser l'aménagement du foncier à vocation économique sur l'ensemble du territoire (éviter le mitage linéaire le long de la route des Tamarins)
- Créer de l'emploi et le conforter pour vivre et travailler dans les territoires ruraux dont les Hauts (créer de l'emploi notamment autour du tourisme)
- La stratégie doit être repensée pour une meilleure mise en valeur du littoral et du cœur du parc.
- Renforcer et sécuriser les liaisons routières. »

Ces différents axes, même s'ils ne sont pas tout à fait fixés et devraient encore évoluer légèrement avant l'approbation d'un nouveau SAR, sont tout de même ceux qui dirigent pour l'instant l'aménagement de l'île. Ceux-ci montrent bien la priorité de la Région de développer l'emploi au maximum et de façon durable, avec par exemple l'utilisation du secteur du tourisme comme outil.



Carte 18: Objectifs du SAR sur le territoire de Saint-Leu,
Source : projet du SAR arrêté le 4 août 2009

3. L'absence d'autorisation dans le Cœur du Parc National

Le Parc National de La Réunion fut créé en 2007.

Pour le moment la charte d'adhésion au parc n'a pas été signée, la commune de Saint-Leu peut donc aménager selon sa seule réglementation le territoire se situant au dessous de «la ligne des 1 800». Au delà, le territoire est inclus dans le cœur du parc et est donc soumis à sa réglementation.

Il est ainsi écrit dans le décret de création du Parc National :

“ II. – Peuvent être autorisés, en application et selon les modalités du 1. du I de l'article L. 331-4 du code de l'environnement, par le directeur de l'établissement public du parc les travaux, constructions et installations : [...]

7. Nécessaires à l'accueil du public et aux actions pédagogiques.

8. Relatifs à l'aménagement et l'entretien des espaces, sites et itinéraires destinés à la pratique des sports de nature non motorisés.

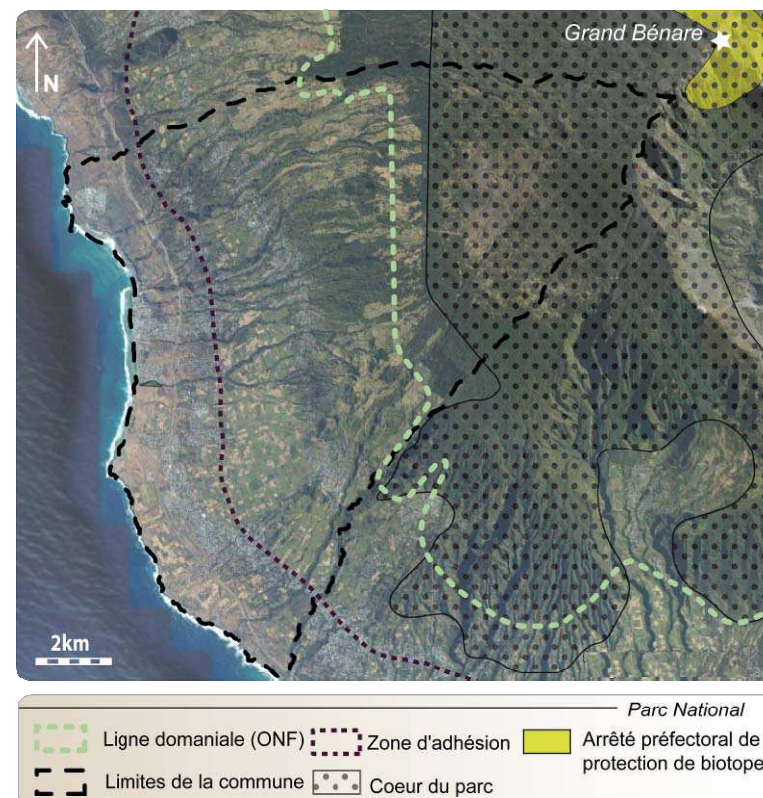
III. – Des travaux, constructions ou installations qui ne figurent pas sur la liste du II peuvent être autorisés par le conseil d'administration de l'établissement public, dans les conditions prévues par l'article R. 331-18 du code de l'environnement. „

**Article 9 du Décret n°2007-296 du 5 mars 2007
créant le Parc National de La Réunion**

Pour le moment, l'installation d'une remontée mécanique n'est pas envisageable dans le cœur du parc : bien que la remontée permettrait

l'accueil du public et son éducation, elle peut ne pas être considérée comme « nécessaire » à cet accueil. Pour pouvoir construire un téléphérique dans le cœur du parc, il faudra donc soumettre le projet à son conseil d'administration.

Par ailleurs, il serait souhaitable que l'idée d'une remontée mécanique figure dans la charte d'adhésion afin de faciliter les procédures si le projet est retenu ultérieurement.



Carte 19: Limite du Parc National sur Saint-Leu, Sources : DIREN, Google Earth ; Réalisation : Juliette Berger

B. LES CODES NATIONAUX ADAPTES AUX REMONTEES MECANIKES

1. Code de l'environnemental

- Le code environnemental impose pour la construction d'une remontée mécanique dont le coût pour les bâtiments et les infrastructures dépasse 950 000€ :
 - un débat public.
 - une étude d'impact sur l'environnement.
 - une enquête publique.

Articles R 122-5 et 122-9 du code de l'environnement

Comme ce projet devrait largement dépasser ce chiffre il conviendra de programmer ces différents éléments et donc prendre en compte les durées incompressibles de ces étapes. De plus, il faut savoir que La Réunion est un espace très sensible d'un point de vue écologique. Aussi, peut-être sera-t-il nécessaire que l'étude d'impact sur l'environnement soit rallongée en matière de délais par rapport à une étude classique réalisée habituellement en métropole. Il existe un guide pratique *l'étude d'impact sur l'environnement* édité par le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement⁴⁷.

- Ce code fait également référence au bruit. Concernant les infrastructures de transport, lorsqu'une route nouvelle est créée le niveau sonore ne peut atteindre plus de 60 dB durant

la journée et 55 dB pendant la nuit aux abords de logements⁴⁸. En ce qui concerne la réglementation pour les remontées mécaniques, nous n'avons pas été en mesure de la trouver mais nous savons que de tels équipements sont beaucoup moins bruyants que des canons à neige qui peuvent dépasser les 60 dB en exploitation et qui sont pourtant autorisés⁴⁹.

Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières

- Le code de l'environnement précise les modalités de création d'un Parc National mais aussi celles de sa gestion et de la plupart des actions qui peuvent être effectuées dans son périmètre. Bien que la construction d'une remontée mécanique ne figure pas dans les constructions et installations autorisées dans le décret de création du Parc National de La Réunion, elle permettrait l'accueil des touristes dans le cœur du Parc (même si la remontée mécanique n'est pas nécessaire à cet accueil) et pourrait être autorisée après un avis du comité interministériel des Parcs Nationaux et du Conseil National de la Protection de la Nature.

Article R331-18 du code de l'environnement.

⁴⁷ Disponible à : <http://ufcna.com/Etude-impact-objectif.pdf>

⁴⁸ Source : http://www.fne.asso.fr/transfert/bruit/bruit-et-legislation-1/Tableaux_legislation.pdf

⁴⁹ Source : Le Chainon Manquant



2. Code du tourisme

Le code du tourisme possède un chapitre particulier dédié à la montagne. Celui-ci contient 5 sections, les numéros 2 et 3 concernent particulièrement ce projet puisqu'elles abordent le sujet des Unités Touristiques Nouvelles (UTN) et celui des remontées mécaniques.

- Pour ce qui est de la section 2, elle se contente en fait de reprendre les articles du code de l'urbanisme relatifs à la création des UTN. Cet aspect sera donc développé lorsque nous parlerons du code de l'urbanisme.
- Dans la section 3, il est question des différentes possibilités de gestion de ce service, soit par un organisme privé ayant passé une convention, soit par une personne publique que ce soit en régie directe ou indirecte, des procédures de constructions et des contraintes de sécurité à respecter mais aussi des servitudes qui en découlent.

[Articles L342-7 à L342-26](#)

3. Code de l'urbanisme

Le code de l'urbanisme contient une section spécifique traitant de la montagne. Dans celle-ci sont précisées les modalités de la procédure Unité Touristique Nouvelle qui est nécessaire pour avoir le droit de construire une remontée mécanique.

Pour avoir le classement en UTN il faut déposer au préfet de département un dossier contenant les pièces suivantes :

- "L'état des milieux naturels, des paysages, du site et de son environnement, comprenant le cas échéant l'historique de l'enneigement local, l'état du bâti, des infrastructures et des

équipements touristiques existants avec leurs conditions de fréquentation, ainsi que les principales caractéristiques de l'économie locale.

- Les caractéristiques principales du projet et, notamment, de la demande à satisfaire, des modes d'exploitation et de promotion des hébergements et des équipements, ainsi que, lorsque le projet porte sur la création ou l'extension de remontées mécaniques, les caractéristiques du domaine skiable, faisant apparaître les pistes nouvelles susceptibles d'être créées.
- Les risques naturels auxquels le projet peut être exposé ainsi que les mesures nécessaires pour les prévenir.

Les effets prévisibles du projet sur le trafic et la circulation locale, l'économie agricole, les peuplements forestiers, les terres agricoles, pastorales et forestières, les milieux naturels, les paysages et l'environnement, notamment la ressource en eau et la qualité des eaux, ainsi que les mesures de suppression, compensation et réhabilitation à prévoir, et l'estimation de leur coût. „

[Article R145-6 Code de l'urbanisme](#)

4. Code des marchés publics

Ce code définit les différentes étapes et procédures à respecter lorsqu'une collectivité décide d'accorder un marché public pour la réalisation d'un projet selon des seuils financiers.

C. LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE,

Celle-ci est fixée par le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés) sous la direction du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM).⁵⁰

1. Le survol des habitations

Dans la détermination du tracé d'une remontée mécanique on évitera le plus possible le survol d'habitation, néanmoins lorsque celui-ci est obligatoire des règles de sécurité sont à respecter.

“Tout bâtiment survolé susceptible de présenter un risque d'incendie est implanté en respectant les distances de sécurité suivantes :

- verticalement : 20 mètres.
- horizontalement : 8 mètres

Ces distances peuvent être réduites après accord des services de contrôle et à condition que toutes dispositions aient été prises pour qu'un incendie du bâtiment survolé ne puisse mettre en péril les usagers du téléphérique. „

Article 7 II

Arrêté du 7 août 2009 relatif à la conception, à la réalisation, à la modification, à l'exploitation et à la maintenance des téléphériques

⁵⁰ Dans le guide technique des « Remontées mécaniques RM1, exploitation et modification des téléphériques » révisé le 11 juin 2010 et ...

Et dans le guide technique « RM2 conception générale et modification des téléphériques » accepté le 20 avril 2010



Figure 48: Survol de Medellín,

Source : www.remontees-mecaniques.net

A propos du survol des habitations se pose également le problème de la visibilité. Les riverains risquent de ne pas apprécier que leur jardin soit survolé par les cabines de téléphérique. Il faut cependant se rendre compte que les parapentes, surtout sur Saint-Leu, survolent régulièrement des maisons et qu'il n'y a aucun problème. En effet la hauteur est relativement importante et ils ne s'arrêtent pas devant la fenêtre de quelqu'un. Il en sera de même pour la remontée mécanique.

2. Le survol des ravines

En temps normal le téléphérique doit survoler le sol avec certaines hauteurs limites. Par exemple il faut passer à au moins 4m du sol pour les télécabines, ou à 0,50m au dessus de la hauteur du plus gros gabarit accepté sur la voirie survolée. Au contraire, une cabine ne peut pas survoler à plus de 30m la zone survolée.

Cependant, de par la morphologie du territoire, la remontée mécanique devra survoler quelques ravines, il y a donc une réglementation spécifique.

Les ravines sont appelées « courtes dépressions » car ce sont des dépressions du niveau de survol par rapport à la référence choisir (15m ou 30m). Ce survol est possible :

- Si la longueur totalisée sur le parcours est inférieure à 225m pour les installations d'une longueur inférieure à 1500m.
- Si cette longueur est inférieure à 15% de la longueur totale du parcours si celui-ci fait plus de 1500m.



Figure 49: Télécabine du jardin botanique de Madère,
Source : www.remontees-mecaniques.net

Le premier tronçon : un transport urbain ?

La première portion de la remontée mécanique qui lie le littoral à la route Hubert Delisle pourrait passer pour un mode de transport urbain. Il est alors susceptible d'être soumis à des réglementations spécifiques. En milieu urbain ou périurbain, les transports aériens sont traités en tant que transports *guidés*. Les textes en vigueur au sujet de l'autorisation des transports guidés en milieu urbain sont les suivants :

Niveau législatif

Loi d'Orientation des Transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982

Loi sur la Sécurité des Infrastructures et des Systèmes de Transport (Loi SIST) du 3 janvier 2002

Niveau réglementaire

Décret relatif à la Sécurité des Transports Publics Guidés (Décret STPG) du 9 mai 2003

Arrêté STPG du 23 mai 2003

Circulaire STPG du 9 décembre 2003

(Source : compte rendu Journée d'échanges « transport par câbles » 6 novembre 2009, Le contexte réglementaire, Ministère de l'Ecologie de l'Energie du Développement Durable et de la Mer)

3. Le survol de zones boisées

En prévention contre les risques d'incendies, le survol de zones boisées est réglementé. Le téléphérique ne peut ainsi survoler la zone que si:

- Le sol situé à sa verticale est libre de tout boisement, en respectant des distances de 1,5m de part et d'autre de l'installation. (cela veut donc dire défricher sur une bande d'environ 20m de large). On peut justifier ce défrichage comme pouvant servir de zone coupe feu, zone manquant sur le territoire de Saint-Leu.
- Le téléphérique survole la zone à hauteur supérieure de 30m par rapport au sommet de la végétation.



Figure 50: Bande défrichée le long d'une ligne de remontée mécanique,

Source : www.remontees-mecaniques.net

4. Le plan d'évacuation

Il est nécessaire dans la création d'une remontée mécanique de prévoir son plan d'évacuation.

Il existe différentes méthodes d'évacuation, par exemple on peut évacuer les passagers grâce à un hélicoptère, grâce à des cabines de secours ou encore en passant par les pylônes.



Figure 51: Cabines de sauvetage du 2S Ngong Ping 360, Chine

Auteur : Laurent Berne

Le choix de la méthode d'évacuation doit être fait en prenant en compte différents critères :

- Le type et les caractéristiques du téléphérique et de son exploitation.
- L'environnement (terrain survolé, conditions météorologiques...).
- Les ressources humaines mobilisables dans les délais admissibles.
- Les possibilités techniques du matériel d'évacuation.

Conclusion : Un projet complexe à monter ?

Une installation telle qu'une remontée mécanique est soumise à un nombre très important de réglementations, d'obligations et d'études. Notons tout d'abord que sur le trajet que nous allons étudier, certaines zones « sensibles » sont survolées. Il s'agit de ravines, de forêts, de ZNIEFF et de zones habitées. Le survol de tous ces espaces est soumis à des réglementations bien précises, qui doivent être appliquées et respectées pour tout projet. Ces éléments sont des contraintes mais restent cependant solubles : il suffit de se soumettre aux réglementations.

Le décret de création du Parc National qui s'applique au cœur du Parc rend aujourd'hui impossible la construction d'une infrastructure comparable à une télécabine en son sein.

Il convient alors de se questionner sur l'équilibre entre développement touristique et sauvegarde de l'environnement. Sur la commune de Saint-Leu et sur l'île de La Réunion en général, il semble que les documents d'urbanisme (SAR...) soient dirigés vers un développement touristique des Hauts et une création de liaison entre le littoral et la montagne. Cependant, ce développement est fortement limité par les documents de sauvegarde de l'environnement et les institutions qui les défendent (DIREN, ONF, Parc National). Il est à noter qu'un développement touristique de la commune de Saint-Leu ne peut se faire que sur la base des richesses écologiques et environnementales que propose la commune. Notons que le Parc National de La Réunion a été créé dans l'optique d'encadrer le développement touristique de l'île qui est encore en discussion.

Une remontée mécanique donnant accès à la plus belle vue de l'île pourrait représenter cet équilibre entre développement

touristique et sauvegarde des richesses naturelles. En effet, il est possible d'imaginer une infrastructure et des aménagements annexes réfléchis limitant au maximum les impacts sur l'environnement. Il convient ainsi de choisir les technologies et de réfléchir à des aménagements annexes permettant l'accueil du public qui soient respectueux de l'environnement.



Figure 52: La ravine des Colimaçons,
Source : Julie Lausin

III. RECOMMANDATIONS QUANT AU CHOIX DE LA TECHNOLOGIE

Pour rappel, le terme « remontée mécanique » désigne les appareils de transport public de personnes :

- Par téléskis.
- Par chemin de fer funiculaire ou à crémaillère.
- Par téléphérique.
- Ou par tout autre engin utilisant des câbles porteurs ou tracteurs.

De par la climatologie de l'île et le fait qu'il s'agisse d'un projet de transport en commun, les téléskis sont à proscrire. Nous nous intéresserons donc aux téléphériques et aux transports par rail.

A. QUEL TYPE DE REMONTÉE CHOISIR : UN FUNICULAIRE OU UN TELEPHERIQUE ?

1. La technologie des funiculaires à proscrire sur Saint-Leu

Les funiculaires sont des transports en commun circulant sur des rails mais tractés par un câble.



Figure 53: Funiculaire Davos, Suisse,

Source : Doppelmayr

Ce système présente de nombreux avantages :

- Il est particulièrement adapté aux fortes pentes.
- Il est peu consommateur d'énergie : le poids du wagon descendant permet de faire remonter le second wagon pratiquement sans apport d'énergie extérieure.
- Etant près du sol, il a peu d'impact paysager. On peut d'ailleurs l'enterrer, comme un métro.
- La proximité avec le sol le rend aussi plus résistant aux conditions météorologiques.
- Etant en site propre, souvent avec une seule voie et un passage dédoublé pour permettre le croisement des wagons, l'emprise au sol est plus faible que pour une route automobile.

Néanmoins, le funiculaire doit surmonter quelques inconvénients :

- Bien que son emprise au sol soit réduite, elle n'est pas négligeable, la commune n'ayant pas de foncier propre, l'acquisition de foncier va grandement augmenter le coût d'une telle installation.
- Le tracé laisse une trace au sol, une « cicatrice ».
- La morphologie comporte des ravines qui ne sont pas traversables par un funiculaire à moins de construire un pont, mais ceci augmente nettement les coûts de construction surtout avec les aménagements à prévoir lorsqu'on se trouve en zone classée ZNIEFF.
- La construction d'un funiculaire créerait un ravinement et en période cyclonique, avec la force de l'eau qui circulerait dans cette ravine artificielle, de nombreux dégâts seraient systématiques.

Un funiculaire ne semble ainsi pas adapté au terrain puisqu'il impose trop de contraintes, principalement foncières, et qu'il n'offre pas la vue panoramique recherchée pour avoir un attrait touristique certain. La technologie du funiculaire est donc abandonnée au profit de la technologie des téléphériques.

2. Les téléphériques : une large gamme de produits

Dans la réglementation, on parle de « téléphériques » (sans autre qualificatif) pour désigner les installations transportant des personnes dans des véhicules portés et tractés par un ou plusieurs câbles.

a. Des technologies pour tout type de terrain

Il existe ainsi deux technologies distinctes parmi les téléphériques :

- la technologie monocâble : les fonctions « porter » et « tracter » sont assurées en simultanée par un ou deux câbles. En France, 95% des téléphériques possèdent cette technologie.
- La technologie bicâble : les fonctions sont assurées par des câbles distincts (un ou deux câbles porteurs et un câble tracteur).

Par ailleurs, on peut distinguer les différents téléphériques par leur mouvement :

- Dans le mouvement unidirectionnel, les câbles tournent en permanence dans le même sens. La vitesse peut être constante (on parle de vitesse continue), ou la vitesse des cabines peut être ralentie en gare pour permettre l'embarquement des passagers (on parle de vitesse discontinue).
- Dans le mouvement de va-et-vient, les câbles tournent alternativement dans un sens puis dans l'autre pour permettre aux véhicules de naviguer entre les gares.

Enfin on peut caractériser les téléphériques d'une autre manière :

- Les téléphériques fixes : les appareils sont attachés de manière permanente au câble. Cela entraîne une vitesse constante tout le long du circuit, qui est donc réduite pour permettre aux passagers de monter dans les véhicules.
- Les téléphériques débrayables : un système de pince permet aux appareils d'être détachés du câble pour suivre un autre



circuit en gare, ceci afin de pouvoir réduire leur vitesse pour permettre la montée des passagers. Ce système permet aussi de ranger les véhicules ainsi en cas de cyclone l'installation présente une moins grande prise au vent. **Ce sera donc le système privilégié pour ce projet.**

Ces différentes caractéristiques ont ainsi permis de construire différents types d'installation.

b. Une grande diversité d'installations

i. Le télésiège

Le télésiège est une remontée mécanique où les personnes sont assises sur un siège comportant de 1 à 8 places. Cette structure peut-être recouverte par une coque pour protéger les passagers des intempéries (télésiège à bulle). L'embarquement se fait avec les skis aux pieds, ce type de remontée est donc exclusivement utilisé dans les domaines skiables mais en période estivale les télésièges peuvent être utilisés par les randonneurs.



Figure 54: Télésiège Débrayable, Livigno, Italie,
Source : Doppelmayr

ii. La télécabine

La télécabine est une remontée où les passagers voyagent dans des cabines fermées de 2 à 16 places. La télécabine est suspendue à un câble unique (installation monocâble). En général ce type de remontée mécanique circule à une vitesse de 6m/s (un peu plus de 20km/h) mais grâce à ses attaches débrayables, à l'arrivée en gare la cabine se raccroche à un réseau câblé secondaire où la vitesse est réduite à 30cm/s (1km/h) afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des passagers.



Figure 55: Télécabine Ruby,
Source : Leitner

iii. Le funitel

Le funitel, quant à lui, est composé de cabines de plus grande capacité puisqu'elles peuvent transporter chacune une trentaine de personnes. De plus, le funitel est suspendu à 2 câbles porteurs-traceurs très espacés (installation monocâble) qui permettent une meilleure stabilité face au vent. Il peut ainsi avoir une plus grande longueur de survol entre les pylônes.



Figure 56: Funitel, Athènes,
Source : Doppelmayr

iv. Le téléphérique à va-et-vient

Le téléphérique à va-et-vient est une installation bicâble. Il est constitué de deux cabines placées sur deux voies différentes mais accrochées à la même boucle de câbles. Ainsi quand une cabine descend, l'autre monte entraînée par le poids de la première. Cette technique permet d'économiser l'énergie nécessaire au fonctionnement de la remontée. Par ailleurs, les cabines sont à l'arrêt dans les gares, ce qui permet un embarquement et un débarquement facilités pour les passagers mais une perte de temps. La vitesse d'un téléphérique sur la ligne peut atteindre les 11m/s (près de 40km/h).



Figure 57: Téléphérique à va-et-vient,
Source: Leitner

v. Le téléphérique débrayable

Le téléphérique débrayable ou téléphérique 2S ou 3S est une technologie qui est en plein essor. Comme les autres téléphériques c'est un téléporté bicâble mais en mouvement unidirectionnel. Ce téléphérique peut ainsi garder une vitesse élevée constante le long de la ligne tout en permettant un embarquement et un débarquement confortables en gare. Ce téléphérique a donc le même principe que la télécabine mais sa technologie bicâble permet une meilleure résistance au vent, une grande portée, une vitesse et une capacité plus importantes donc un rendement supérieur mais surtout une économie d'énergie.



Figure 58: 3S, Val d'Isère, France,
Source: Doppelmayr

vi. Le téléphérique pulsé

Le téléphérique pulsé est un téléporté bicâble. Il est composé de trains de plusieurs cabines espacées régulièrement sur la ligne. Lorsqu'un train arrive en gare, la vitesse du câble tracteur est diminuée ou arrêtée, ralentissant l'ensemble de la ligne. La taille des cabines est relativement petite (taille similaire aux télécabines) mais le fait d'être en convoi permet un meilleur rendement.



Figure 59: Télépulsé, Grenoble, France,
Source: www.bastille-grenoble.fr

Les téléphériques offrent donc une vaste palette d'installations ayant chacune des caractéristiques propres.

3. Un choix du type d'installation incertain...

Les sports d'hiver ne sont pratiqués que par une minorité de Réunionnais qui en ont les moyens financiers, l'utilisation du téléphérique n'est pas dans les habitudes de la population locale. On peut donc craindre une appréhension de la part des Réunionnais à utiliser ce type de transport, et tout particulièrement pour le télésiège où les passagers sont dans le vide.

Dans le cadre d'un transport en commun, l'utilisation d'un télésiège est déconseillée : en milieu urbain un téléphérique survole des zones habitées il faut alors empêcher le jet d'objet depuis l'installation, ce qui est impossible avec le télésiège. Enfin, sur la commune de Saint-Leu il faut pouvoir survoler des ravines (dépression de plus de 30m), or il est légalement interdit de survoler de plus de 25m le sol avec un télésiège.

L'option du télésiège est donc à écarter du projet. Nous allons donc comparer les autres téléphériques.

(Tableau page suivante)

	télécabine	funitel	téléphérique va-et-vient	téléphérique pulsé	téléphérique débrayable
technologie	monocâble	monocâble	bicâble	bicâble	bicâble
mouvement	unidirectionnel	unidirectionnel	va-et-vient	unidirectionnel	unidirectionnel
embarquement	en mouvement	en mouvement	à l'arrêt	à l'arrêt	en mouvement
capacité (par cabine)	2 à 16 places	30 places	20 à 200 places	4 à 16 places	6 à 30 places
nombre de cabines	plusieurs dizaines	plusieurs dizaines	2	4 x 5	plusieurs dizaines
vitesse	6 m/s	7,5 m/s	12 m/s	7 m/s	7,5 m/s
rendement (max.)	3 600 pers. /h	4 000 pers. /h	2 800 pers. /h	1000 pers. /h	6 000 pers. /h
résistance au vent	bonne	très bonne: 100 km/h	très bonne	bonne	très bonne
<u>avantages :</u>					
modulation du nombre de cabines	x	x			x
basse consommation d'énergie en fonctionnement			x	x	x
grande portance: moins de pylônes		x	x		x
sécurisation de l'embarquement due à l'arrêt en gare			x	x	
<u>inconvénients :</u>					
	faible capacité des cabines				plus cher à la construction
perte de temps due à l'arrêt en gare des cabines			x	x	

Figure 60: Comparaison des différents téléphériques,
Sources : Doppelmayr, Poma-Leitner, BMF, Réalisation : Sabine Corby

Ainsi on ne peut privilégier un type d'installation par rapport aux autres, cela dépend des caractéristiques recherchées : le débit et le coût de l'installation. Par exemple entre une télécabine et un téléphérique débrayable, la télécabine est moins chère à l'installation. Cependant avec les économies d'énergie que permet de réaliser le téléphérique débrayable, les coûts de fonctionnement d'une télécabine peuvent devenir plus importants. Néanmoins nous privilégierons les installations de fonctionnement débrayable : cela permet un meilleur rendement, les cabines peuvent être démontées en cas de cyclone enfin cela permet de ne pas installer toutes les cabines en permanence mais d'ajuster à la demande (il n'y aura pas la même fréquentation à l'ouverture et 20 ans plus tard).

Par ailleurs au vu de la longueur de la remontée et de la nécessité technique de faire plusieurs tronçons, on pourrait envisager l'utilisation de plusieurs technologies, adaptées chacune à un tronçon du circuit. On évitera pourtant de mélanger les types de remontée car cela implique une augmentation de la taille des installations notamment des aires de stockage mais surtout cela implique la nécessité de maîtriser plusieurs technologies (pour les techniciens, les cartes...). **Au final l'utilisation de plusieurs types d'appareils augmente les coûts** d'installation et d'exploitation.

Ce sera au maître d'ouvrage de faire un choix dans son cahier des charges : soit le maître d'ouvrage choisit un type de remontée qui apparaît alors spécifiquement dans le cahier des charges, soit il laisse le champ libre aux constructeurs.

4. ...Mais des recommandations pour l'aménagement des cabines

Peu importe le type d'installation choisi, les passagers seront transportés dans des cabines. Il faut alors prévoir quelques aménagements spécifiques pour celles-ci.

Tout d'abord une discussion doit avoir lieu pour savoir si les personnes voyagent assises, debout ou dans des cabines mixtes. La position assise permet un plus grand confort des passagers lors de longs voyages comme c'est le cas ici, notamment pour les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite. La position debout permet un embarquement plus rapide, une plus grande capacité d'accueil des cabines et la circulation des voyageurs à l'intérieur de la cabine pour regarder les différents points de vue. Une cabine mixte permet de cumuler les avantages des deux positions.



Figure 61: Intérieur de cabine, Metrocable de Medellin (Colombie) et Téléphérique de Séoul (Corée du Sud),
Source: www.remontees-mecaniques.net

Les cabines doivent être aérées au maximum pour éviter un effet de « cocotte minute ». L'été, la température peut atteindre 36°C à Saint-Leu, il est donc primordial de penser à l'aération des cabines. En premier lieu, on peut penser à une aération naturelle avec de larges espaces ouverts dans le haut des cabines, il faut toutefois équiper ces espaces de grilles finement tressées pour empêcher le jet d'objet hors de la cabine. On peut aussi s'inspirer des cabines du 2S Ngong Ping 360 à Hong Kong qui sont munies d'un système d'aération fonctionnant à l'énergie solaire recueillie par des panneaux photovoltaïques installés sur les toits des cabines.



Figure 62: Panneau photovoltaïque sur une cabine du 2S Ngong Ping 360, Hong-Kong, Chine,

Source: www.remontees-mecaniques.net

D'autre part, le voyage en remontée mécanique est le lieu pour admirer le paysage, il faut donc que les cabines soient largement vitrées. On peut aussi réfléchir à un plancher transparent afin d'observer les espaces survolés : les planchers vitrés déjà existants répondent tout à fait aux normes de sécurité mais sont plus coûteux

que des planchers courants, il faut tout de même garder une partie non transparente pour les personnes sujettes au vertige. On peut alors envisager l'installation de quelques cabines bien distinctes visuellement équipées de ce type de plancher parmi les cabines dites « normales ».⁵¹



Figure 63: Plancher transparent du téléphérique de Katoomba, Australie,

Source: www.remontees-mecaniques.net

Enfin on peut aussi réfléchir à intégrer dans les cabines des éléments pédagogiques. Cela peut passer par l'installation de plaquettes attachées dans la cabine ou par l'installation d'un haut-parleur décrivant les espaces survolés et informant les touristes sur les espèces protégées par exemple. Ce discours peut être enregistré en différentes langues et être coupé par les habitants qui prendront la remontée de façon régulière.

⁵¹ Sur les parcours ne survolant pas d'habitations

B. LES INFRASTRUCTURES ACCOMPAGNANT UNE REMONTÉE MÉCANIQUE

1. Les gares : des équipements onéreux mais indispensables

Les gares sont les infrastructures les plus contraignantes dans l'installation d'une remontée mécanique.

Alors que le reste de l'équipement est aérien et n'a que peu d'emprise au sol, une gare nécessite un espace foncier relativement grand, néanmoins l'emprise au sol peut varier selon le type de remontée choisie : plus les appareils circulant sur la ligne sont grands plus la gare devra être imposante, ainsi la taille des gares de téléphérique bicâble est plus importante que celle des gares de télécabine. Par ailleurs avec le choix de la technologie de débrayage les gares doivent avoir une longueur suffisante pour permettre aux cabines de décélérer puis de reprendre de la vitesse à l'intérieur de l'infrastructure. Ainsi une gare de télécabine débrayable doit mesurer au minimum 30m sur 15m⁵².

Par ailleurs, l'installation d'une gare intermédiaire est obligatoire s'il y a un changement de direction de plus de 0,005 rad (soit 0,28°) sur la ligne. Pour un équipement débrayable, ces gares doivent sur la même longueur permettre le ralentissement et l'accélération des cabines, elles doivent donc mesurer au minimum 65m de long (30m pour ralentir, 5m pour embarquer, 30m pour accélérer)⁵³.

⁵² Source Leitner

⁵³ 30m pour ralentir, 5m pour embarquer, 30m pour accélérer

Enfin les gares sont les seuls équipements faisant un bruit conséquent dans une remontée mécanique, du fait des moteurs. Il faut donc prévoir une bonne aération de la salle des machines afin d'éviter l'ouverture intempestive de cette salle et ainsi limiter la nuisance sonore.

Les gares peuvent aussi être perçues comme une nuisance visuelle, mais des études architecturales peuvent être entreprises afin d'insérer au maximum les gares.

(Les photographies suivantes montrent des exemples d'insertion, mais ne montrent bien entendu pas le type d'architecture que nous préconisons pour Saint-Leu).



**Figure 64: Gare de Massana, principauté d'Andorre,
Gare du parc d'attraction de Taïwan,
Source: www.remontees-mecaniques.net**

Pour conclure, lors de la création d'une remontée mécanique, il faut minimiser au maximum le nombre de gares nécessaires au parcours car celles-ci sont de lourds équipements tant foncièrement que financièrement. C'est pourquoi on privilégiera un parcours en ligne droite.

2. Les garages : des bâtiments modulaires

Pour des appareils débrayables il faut construire des garages, en plus des gares, afin de pouvoir ranger les cabines, soit tous les soirs soit lorsque toutes les cabines ne sont pas nécessaires au fonctionnement de la ligne, soit en cas de cyclone.

Ces garages peuvent être installés en prolongement des gares mais ce n'est pas obligatoire. On peut aussi les isoler des gares si le terrain n'est pas assez grand pour soutenir les deux installations. Par ailleurs il n'est pas nécessaire d'installer un garage à côté de chaque gare : par manque de foncier à une extrémité de la ligne, on peut concevoir que le garage de stockage soit situé à l'autre extrémité.

Les garages peuvent aussi être enterrés afin de limiter l'impact paysager.

Enfin on peut installer le garage sous les gares. Les cabines passent ainsi de l'un à l'autre par un ascenseur vertical. Ce système permet aussi de surélever la gare et facilite le franchissement d'obstacle trop proche de la gare (une route par exemple). Bien entendu le surélévement de la gare s'accompagne de l'installation d'un ascenseur pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.



Figure 65: Garage de télécabine,
Source: www.remontees-mecaniques.net

3. Les pylônes : la colonne vertébrale d'une remontée mécanique, tant visuellement que techniquement

Les pylônes servent à soutenir les câbles de long de la ligne. Néanmoins selon de type de remontée mécanique choisi leur nombre est plus ou moins important : avec un téléphérique à va-et-vient, il n'y a pas de pylône entre les gares si la ligne n'est pas trop longue ; au contraire une télécabine nécessite des pylônes tous les 200m environ et un téléphérique débrayable tous les 600m.

Le type de remontée choisi influe aussi sur la taille du pylône : celui-ci sera d'autant plus imposant que la cabine à soutenir est grande. La taille des pylônes est d'autant plus importante que c'est leur nuisance visuelle qui ressort en premier lorsqu'on interroge les habitants des environs des remontées mécaniques. Ils évoquent ensuite le bruit des vibrations engendrées par les cabines qui franchissent les poteaux. Il faut donc travailler ces deux aspects dans la conception des pylônes.



Figure 66: Pylône à Madère, Portugal,
Source: www.remontees-mecaniques.net

Un autre facteur important dans l'implantation des pylônes est le plan de sauvetage. En effet selon le plan choisi, il peut être nécessaire d'installer une cabine de secours à l'intérieur d'un pylône. Par ailleurs pour des raisons de sécurité et de maintenance, les pylônes doivent pouvoir être accessibles depuis le sol, il faut donc créer un cheminement pour chaque pylône.



Figure 67: Pylône contenant deux nacelles de sauvetage, Hong-Kong, Chine,

Source : www.remontess-mecaniques.net

Un autre aspect à ne pas négliger lors de la conception des pylônes est leur résistance au vent car durant les cyclones les vents peuvent atteindre 250 km/h en moyenne avec des pointes bien plus élevées (par exemple le cyclone de 1948 eu des pointes à 305 km/h). En effet la résistance des poteaux est proportionnelle au carré de la vitesse du vent. Ainsi pour une légère accélération du vent, la résistance du pylône doit être beaucoup plus importante, ce qui a un impact sur la taille du pylône mais surtout sur son coût. On peut alors se demander s'il est plus rentable de construire des pylônes très résistants ou d'en construire des moins résistants et donc beaucoup moins chers et de les remplacer quand ils sont tordus. C'est la deuxième solution qui est adoptée actuellement par EDF pour ses poteaux électriques sur La Réunion.



**Figure 68: Entrée Nord de Saint-Leu,
Auteur : Dominique Durand**

Conclusion : Une technologie sur-mesure ?

Il existe aujourd'hui une variété considérable de technologies proposées pour le transport par câble : les constructeurs de remontées mécaniques affirment d'ailleurs réaliser des installations sur mesure en fonction de la clientèle visée, de la morphologie du terrain et du débit de passagers envisagé.

Dans le cas du projet de remontée mécanique sur le territoire de Saint-Leu, il semble que la technologie à choisir reste indécise : il est possible de penser à un téléphérique ou une télécabine. Ces deux modes ont pour point commun le transport par cabine : bien que plus coûteux qu'un télésiège, ce type d'installation assure l'accueil d'un public large et la protection des zones survolées. Il est également certain que des aménagements spécifiques devront être réalisés pour s'adapter au climat et au terrain de la commune de Saint-Leu. La difficulté réside dans l'évaluation et l'énumération de la totalité des spécificités de l'environnement qui devront être prises en compte et précisées dans le cahier des charges si le projet prend forme.

IV. PROPOSITIONS D'IMPLANTATION DE LA REMONTÉE MECANIQUE

A. PRÉSENTATION DES ÉTAGES A DESSERVIR

1. Le littoral : un espace déjà très valorisé

Saint-Leu est une commune où l'habitat est dispersé et son Centre-ville est situé sur le littoral. Celui-ci regroupe les fonctions de centre administratif, culturel, commercial et urbain et est la vitrine de la commune. La remontée mécanique, judicieusement placée, pourrait

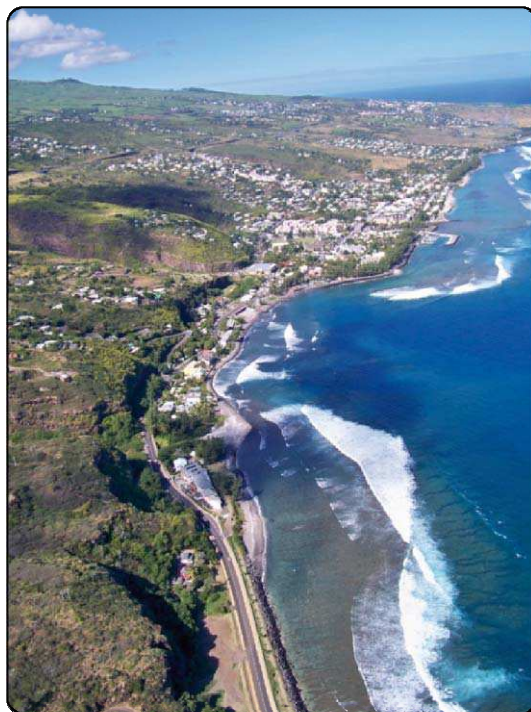


Figure 69: Le littoral de Saint-Leu,
Auteur: Dominique Durand

permettre de desservir cet espace central et donc de rendre service au plus grand nombre de personnes. De plus, c'est là que convergent les lignes de bus, que se trouvent les principaux bâtiments de la mairie, que sont concentrés le plus grand nombre de commerces, l'Office de Tourisme, la plage municipale, la promenade aménagée le long du front de mer, et les restaurants ; c'est là encore que se tiennent le marché ou les différentes foires.

2. La route Hubert Delisle : un territoire encore trop peu développé

Il est important de desservir cet étage situé à 800 m pour permettre aux habitants de rejoindre le Centre-ville plus rapidement que par la route. En effet, bien que les quartiers de la route Hubert Delisle soient équipés en services de proximité, les habitants se sentent parfois éloignés des centres administratif et commercial, loin de l'océan qu'ils voient depuis chez eux sans y avoir accès facilement. De plus, la descente vers le Centre-ville devient indispensable lorsqu'il s'agit de d'obtenir en mairie centrale un papier qui ne peut être délivré dans une mairie annexe (exemple : passeport, carte d'identité), de rejoindre une autre ville par les transports en commun, de se rendre à Pôle Emploi, ou chez un médecin spécialiste...



Figure 70: La route des Tamarins, traversant Saint-Leu,
Auteur: Dominique Durand

3. La route forestière des Tamarins : une zone de loisir idéale pour les Réunionnais

La route forestière des Tamarins Sud est une route parfaitement bétonnée où la circulation automobile est rare et limitée à 30 km/h. C'est un espace très propice à la pratique d'activités de nature (balade et randonnée, cyclisme, pique-nique...), malheureusement il est pour le moment difficile d'accès. Desservie par aucun transport en commun, cette route n'est accessible que depuis la commune Trois Bassins ou Le Tévelave. Sa desserte par un transport par câble qui la relierait aux espaces urbanisés permettrait d'ouvrir un espace de loisirs vaste et naturel aux Saint-leusiens et aux Réunionnais en général.

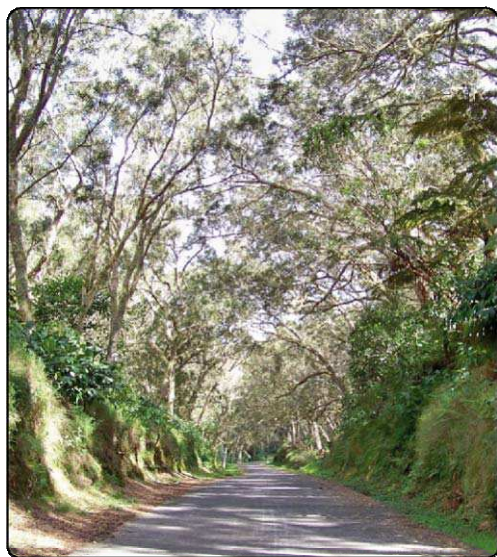


Figure 71: Route forestière des Tamarins,
Auteur : Julie Lausin

4. Le Grand Bénare : une fenêtre sur les cirques et la plus belle vue de l'île

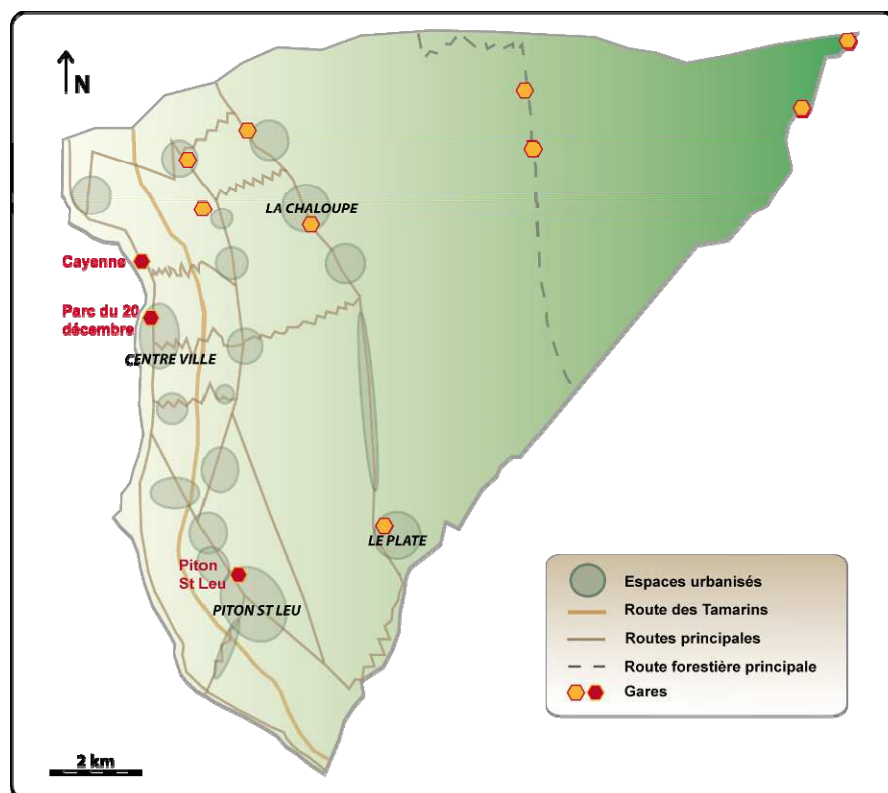


Figure 72: la pointe du Grand Bénare vue depuis le sentier du Maïdo,
Auteur : Marie Cazau

Le Grand Bénare offre incontestablement la plus belle vue de l'île. Le Maïdo, la Roche Ecrite et le Piton des Neiges n'offrent pas de vue aussi panoramique. Augmenter considérablement son accessibilité est synonyme de création d'un produit touristique phare et d'une image forte pour La Réunion, qui serait alors vendue pour ce qu'elle a de plus beau à offrir : ses Pitons, ses Cirques et ses Remparts, déjà recensés sur la liste indicative de l'UNESCO et candidats au classement au patrimoine mondial.

B. DES PROPOSITIONS D'IMPLANTATION DES GARES

1. Trois gares pressenties sur la tranche littorale : Le parc du 20 décembre, Cayenne et Piton Saint-Leu



Carte 20: Les gares du littoral,
Réalisation : Julie Lausin et Sabine Corby

Le tableau présenté dans 2 pages montre que certains emplacements sont plus intéressants que d'autres au niveau de la proximité à des équipements ou encore en matière de foncier disponible.

A Piton-Saint-Leu, il y aurait un pôle de population plutôt important (regroupé avec le Portail et Stella, cela monterait à plus de 40% de la population communale soit environ 12 000 personnes) mais la fonction de desserte du littoral ne peut pas être remplie. L'offre touristique est très limitée, la disponibilité du foncier est réduite et il faudrait survoler un trop grand nombre d'habitations.



Figure 73: Piton Saint-Leu,
Auteur : Juliette Berger

Ensuite pour ce qui est de Cayenne, les avantages sont nombreux puisqu'on peut y libérer du foncier : même s'il est privé, il n'est pas construit et la commune a la possibilité d'acheter, de plus un parking existe déjà en contrebas de la falaise et il ne demande qu'à être réaménagé pour pouvoir accueillir plusieurs dizaines de véhicules, il est situé à proximité de l'atterrissage des activités de vol libre. Enfin il est relativement proche du Centre-ville de Saint-Leu mais tout de même trop éloigné pour qu'on demande à un public fragile ou peu mobile de faire le trajet à pied. Il faudra donc penser à mettre en place un système de navettes.

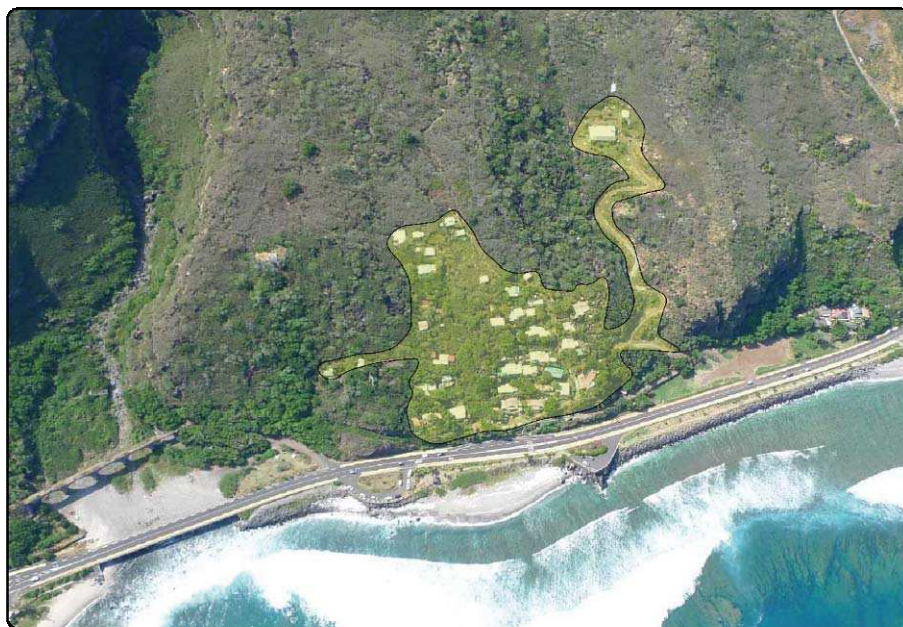


Figure 74: Cayenne,
Source : Dominique Durand, Réalisation : Juliette Berger

Enfin le Parc du 20 décembre au Centre-ville possède beaucoup d'avantages puisqu'il offre la proximité avec tous les services, un parking est également très proche (La Ravine), c'est un terrain appartenant à la commune et une interconnexion est facile avec le réseau existant des autres transports en commun. Au niveau des inconvénients par contre il faut accepter le fait que ce parc serait réduit en superficie et s'assurer qu'il restera suffisamment grand pour accueillir des manifestations publiques comme certaines foires et brocantes ou encore des concerts et le « Leu Tempo Festival ». A défaut, il faudrait trouver un espace de remplacement qui pourrait être le front de mer.

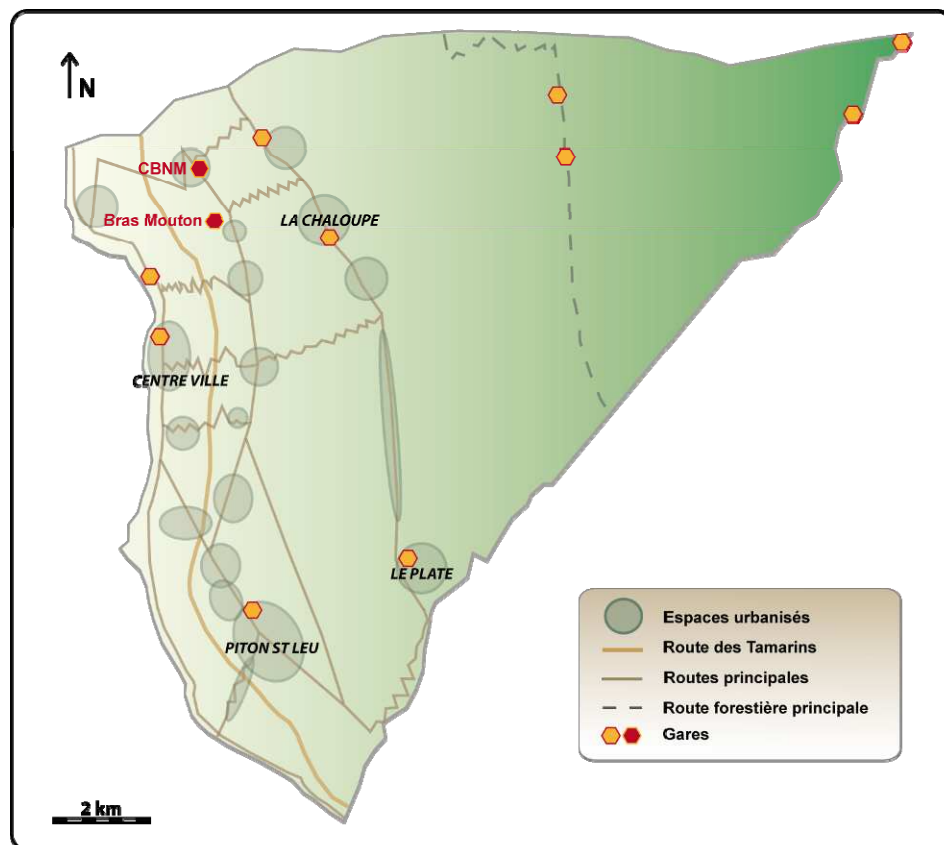


Figure 75: Centre-ville,
Auteur : Julie Lausin

gares possibles	Avantages	Inconvénients	Résolutions
Parc du 20 Décembre	- Proche de la gare routière : interconnexion avec le réseau de bus	- Déjà utilisé pour des foires (environ une fois par mois)	
	- Proche des services : mairie, poste, Pôle emploi		
	- En Centre-ville : Office du Tourisme, restaurants, parking		
	- Foncier : propriété de la commune	- Seul parc existant	- Garder la partie Ouest du parc comme espace vert car gare peu consommatrice d'espace
	- Symbole de l'abolition de l'esclavage	- Symbole de l'abolition de l'esclavage	- Faire de la pédagogie à ce sujet (exposition)
Cayenne	- Proche du Centre-ville	- Pas central non plus (2km du Centre-ville)	- Améliorer le réseau de bus pour rallier le Centre-ville et projet de requalification de la RN1
	- Foncier non bâti	- Pas propriété de la commune	- Acheter pour construire la gare
	- Parking existant	- Non aménagé	- Aménager le parking
	- Proche de l'atterrissage des activités de vol libre		
		- Falaise trop haute pour départ de la route	- Partir au-dessus de la falaise, installer un ascenseur et purger la falaise
Piton Saint-Leu	- Proche de certains services	- Pas autant qu'en Centre-ville	- Améliorer le réseau de bus pour rallier le Centre-ville
	- Pôle de population		
		- Pas de parking	- Acheter pour construire un parking
		- Offre touristique très faible	- Ramener vers un espace plus attrayant (le musée Stella) ou créer plus d'activités touristiques
		- Pas de Foncier	- Acheter pour construire la gare
		- Pas sur le littoral	- Faire descendre la ligne jusqu'à la Pointe au Sel

Figure 76: Comparaison des gares sur le littoral,
Réalisation : Marie Cazau

2. Une gare éventuelle entre le littoral et les mi-pentes



Carte 21: Gares sur le CD13,
Réalisation : Julie Lausin et Sabine Corby

Une remontée mécanique ne fonctionne qu'en ligne droite, or il pourrait être nécessaire de dévier de quelques degrés le tracé au niveau du quartier de Bras-Mouton (si on part de la gare du parc du 20 décembre pour desservir la gare des Colimaçons), impliquant la construction d'une gare supplémentaire.



Figure 77: Bras Mouton,
Auteur : Julie Lausin

L'implantation d'une gare à cet endroit permettrait peut-être le développement de ce quartier et desservirait une population qui n'a pas forcément les moyens matériels de descendre en Centre-ville.

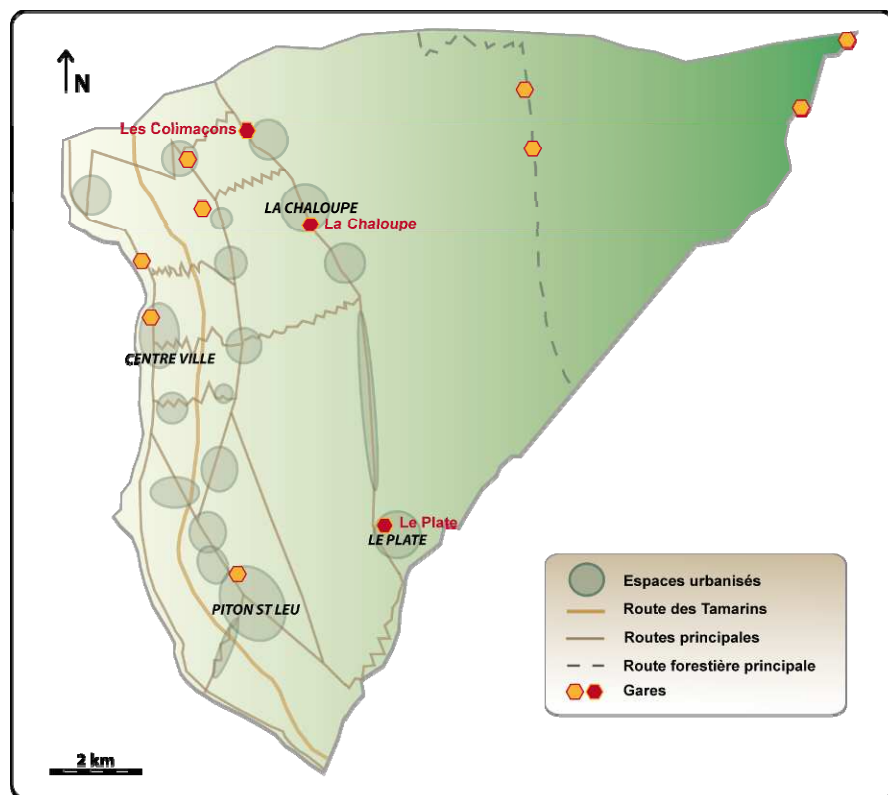
Néanmoins on peut imaginer que ce changement de direction se fasse sur le quartier des Colimaçons, ce qui aurait pour avantage de

desservir un quartier assez habité mais surtout le Conservatoire foncier disponible suffisamment grand pour accueillir une gare. Botanique National de Mascarin (CBNM). Malheureusement il n'y a pas de

gares possibles	Avantages	Inconvénients	Résolutions
Bras-Mouton	- Peu d'habitations	- Pas d'attrait	- Améliorer le réseau de bus pour desservir la route des 400
		- Obligation technique de mettre une gare	- Ne pas tourner, mais dans ce cas survol d'habitations
		- Propriétaire : S.C.E.A Andromède II (société civile d'exploitation agricole : canne à sucre)	
CBNM	- Quartier habité	- Quartier habité : survol de maison	
	- Accès immédiat au CBNM	- Pas de grand terrain disponible	- Achat d'un champ sur une propriété avec habitation
	- Proximité du grand parking du CBNM		

**Figure 78: Comparaison des gares sur le CD13,
Réalisation : Marie Cazau**

3. Trois espaces possibles sur la route Hubert Delisle : Les Colimaçons, la Chaloupe et Le Plate



Carte 22: Gares des mi-pentes,
Réalisation : Julie Lausin et Sabine Corby

Pour ce qui est des gares situées à environ 800 mètres d'altitude sur la route Hubert Delisle, nous avons retenu trois emplacements possibles : le village du Plate, celui de La Chaloupe et enfin un espace moins urbanisé à proximité de la route des Colimaçons et du quartier du même nom. Le village du Plate étant situé très loin du Centre-ville et des autres écarts des Hauts il nous semble relativement peu intéressant de le desservir car son attractivité n'est pas encore démontrée, enfin le caractère de transport urbain ne se justifierait pas étant donné qu'il n'y a que peu de services sur place et qu'il n'y a que 2 000 habitants.



Figure 79: Le quartier du Plate,
Auteur : Juliette Berger

Ensuite La Chaloupe, qui est le principal pôle de population de la route Hubert Delisle. Cependant se pose le problème du foncier : si la commune souhaite poursuivre la remontée mécanique plus loin dans les Hauts, choisir La Chaloupe obligera nécessairement à survoler des habitations, voire à détruire afin d'implanter les gares.



Figure 80: Le quartier de la Chaloupe,
Source : Dominique Durand, Réalisation : Julie Lausin

Enfin nous proposons Les Colimaçons qui nous paraissent être la meilleure solution. Il s'agit d'un quartier situé au Nord de la commune, sur la route des 800, à environ 3 km de La Chaloupe-centre. Avec ce pôle et les autres villages proches, nous pouvons compter sur un pôle de population de plus de 3 000 personnes (voire jusqu'à 6 000 personnes si on dessert la population jusqu'aux Camélias) qui ne fait qu'augmenter. Cette position nous permet de plus de desservir une clientèle régulière que sont les parapentistes et autres adeptes du vol libre (plusieurs centaines de vols les bons jours) mais aussi de desservir une zone où il y a encore de la place pour aménager des espaces de loisir.

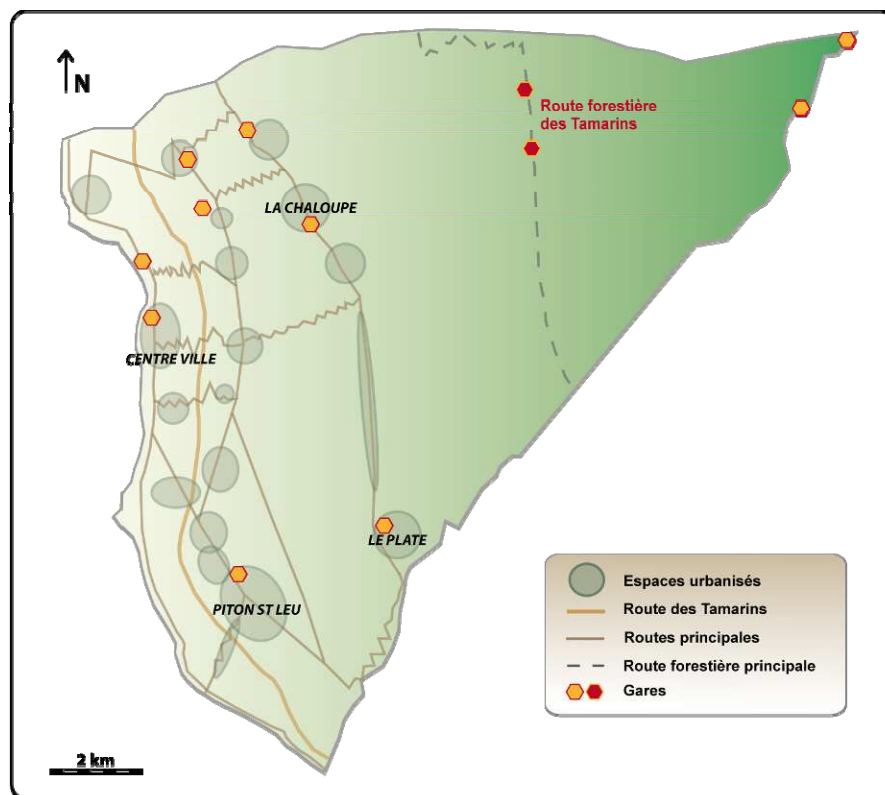


Figure 81: Le quartier des Colimaçons,
Auteur : Dominique Durand

gares possibles	Avantages	Inconvénients	Résolutions
Les Colimaçons	- Proche du décollage de vol libre		
		- Excentré	- Améliorer le réseau de bus pour desservir la route des 800
		- Pas de justification de transport en commun urbain	
	- Panorama sur le littoral		
La Chaloupe	-Grand champ : possibilité restaurant	- Propriétaire privé : D.W.W.	
	- Seul "pôle" de population la route des 800	- Pôle de population insuffisant il faut ramener les gens depuis toute la route des 800	- Améliorer le réseau de bus pour desservir la route des 800
		- Beaucoup d'habitations à survoler	
		- Peu de foncier disponible	- Acheter du foncier
Le Plate	- Pôle touristique potentiel		
		- Grande distance avec le Centre-ville, et très longue remontée mécanique surtout si l'on souhaite poursuivre vers le Grand Bénare	

Figure 82: Comparaison des gares des mi-pentes,
Réalisation : Marie Cazau

4. La route forestière des Tamarins : un axe propice au développement d'activités de loisirs



Carte 23: Gares sur la route forestière des Tamarins,
Réalisation : Julie Lausin et Sabine Corby

L'étape route forestière des tamarins n'est pas circonscrite à un espace précis on peut donc l'installer là où on veut à condition de posséder le foncier sur un espace suffisant pour l'implantation de la gare et avec le moins de survol possible. Cette étape pourrait être un véritable axe de développement touristique puisque cet espace est relativement demandé par la population. En effet beaucoup de personnes montent pique-niquer que ce soit au Maïdo ou au Tévelave. A l'endroit retenu, il pourrait être envisagé de mettre en place des boucles de randonnées, des itinéraires cyclistes soit à plat soit en descente vers Saint-Leu, des aires de pique-nique et d'autres activités de pleine nature.

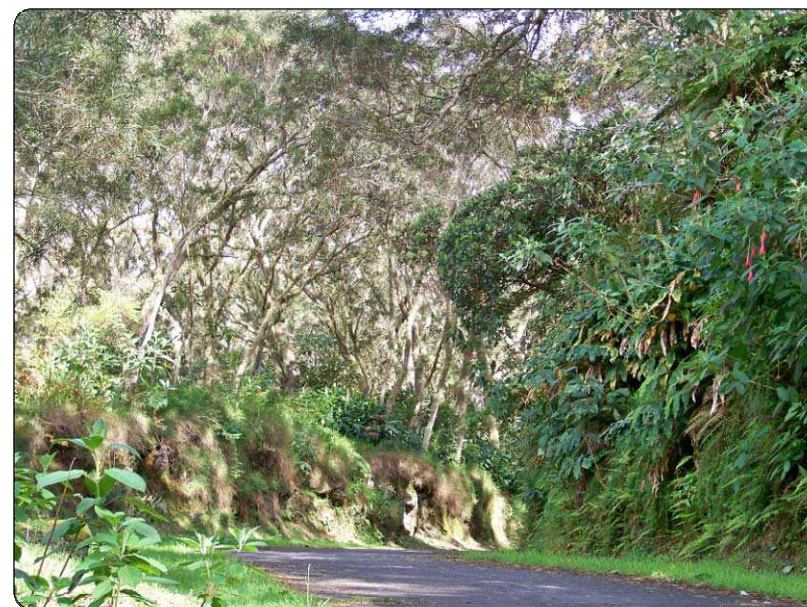
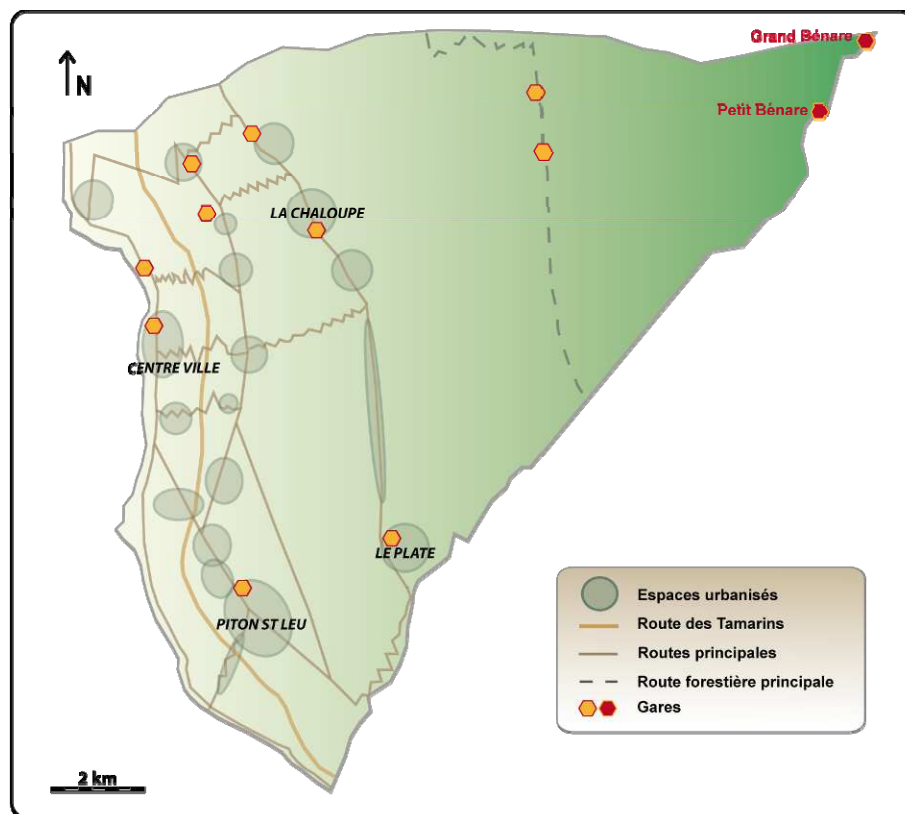


Figure 83: La route forestière des Tamarins,
Auteur : Julie Lausin

gares possibles	Avantages	Inconvénients	Résolutions
Route forestière des Tamarins	- Pas d'habitation (pas de survol)	- Pas d'habitation (pas de transport urbain)	- En faire un outil touristique de développement des Hauts
		- Obligation technique de mettre une gare car très long trajet?	
	- Milieu de circuit	- Construire une gare augmente les coûts	
	- Pratique du vélo aisée		
	- Accès à la route forestière		
		- Propriétaire : ONF	

**Figure 84: Gare sur la route forestière des Tamarins,
Réalisation : Marie Cazau**

5. Le Grand Bénare : une destination phare



Carte 24: Gares dans le Parc National de La Réunion,
Réalisation Julie Lausin et Sabine Corby

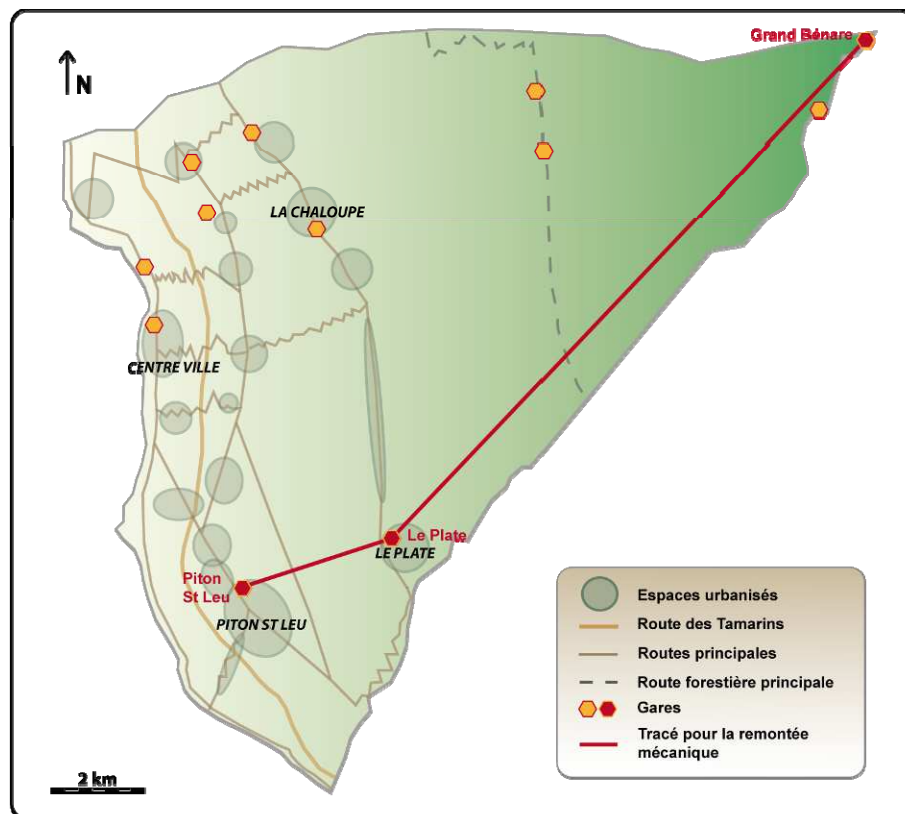
Pour ce qui est de la gare d'altitude enfin, il existe 2 possibilités. Afin de permettre que la remontée mécanique soit une attraction inévitable de l'île, il faut qu'elle offre quelque chose d'unique. Pour cela, il a été envisagé une vue sur les cirques pouvant défier celle du Maïdo ou de tout autre point de vue, accessible en voiture mais sur une longue durée, ou même seulement à pied. Cette remontée mécanique permettrait alors à tout le monde y compris des personnes sans véhicule ou à mobilité réduite d'accéder à un spectacle grandiose qui pourrait prochainement être reconnu par un classement au patrimoine mondial de l'UNESCO. Deux possibilités se sont donc imposées, le Grand et le Petit Bénare. Tous deux sont situés dans le cœur du Parc National, il faut donc que l'idée d'une remontée mécanique soit acceptée. Il existe tout de même des arguments d'un point de vue écologique à l'implantation d'une remontée mécanique, comme déjà exposé. Le Petit Bénare a l'avantage d'être sur la commune de Saint-Leu et d'offrir un point de vue superbe sur le cirque de Cilaos. Le Grand Bénare quant à lui est sur la commune de Trois-Bassins ce qui nécessiterait un accord entre les communes mais justifierait très bien l'implication du TCO dans les financements ou pendant la mise en place du projet. La vue est encore plus impressionnante puisqu'on peut voir les 3 cirques ainsi que le sommet du Volcan, le Piton des Neiges et l'océan de l'autre côté de l'île.

gares possibles	Avantages	Inconvénients	Résolutions
Grand Bénare	- Panorama sur les 3 cirques et le volcan		
		- Pas sur Saint-Leu	- Coopérer avec Trois-Bassin
		- Dans le cœur du Parc National	- Changer le décret de création du parc pour autoriser les remontées mécaniques
	- Foncier non-bâti		
Petit Bénare	- Panorama sur Cilaos	- Seulement Cilaos	
		- Dans cœur du Parc National	- Changer le décret de création du parc pour autoriser les remontées mécaniques
	- Sur Saint-Leu		
		- Attraction suffisante?	

**Figure 85: Comparaison des gares dans le Parc National,
Réalisation Marie Cazau**

C. DISCUSSION SUR LES TRACES RETENUS

1. Pourquoi n'y a-t-il pas de tracé vers Piton Saint-Leu et vers Le Plate ?

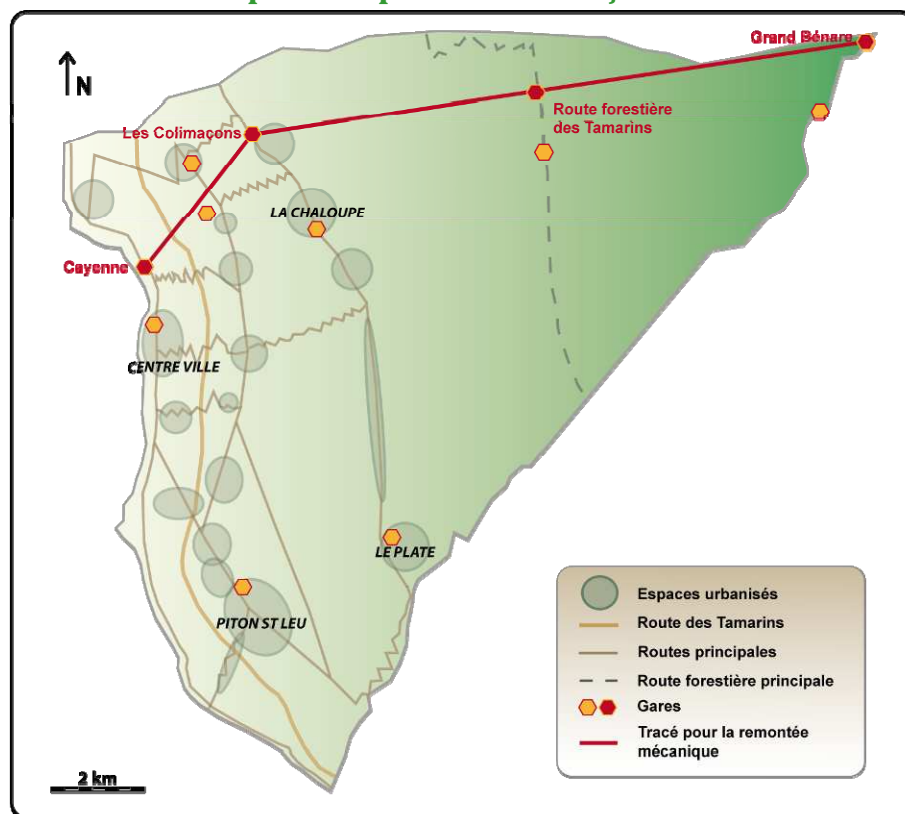


Carte 25: Tracé passant par Piton St Leu et par le Plate,
Réalisation : Julie Lausin et Sabine Corby

Envisager une remontée mécanique depuis le Centre-ville vers le Plate pose plusieurs problèmes. Tout d'abord, étant donné la distance parcourue, l'aménagement ne serait pas rentable s'il était à classer parmi les transports «urbains» avec seulement la population de la commune comme public. Il faut donc là aussi jouer la carte du public touristique. Or, le Plate en tant que Village Créole n'aura qu'un intérêt touristique limité par rapport à celui suscité par le Grand Bénare. Pour avoir une fréquentation à la hauteur de l'investissement se pose la solution d'aller jusqu'au Grand Bénare. Or en passant par Le Plate depuis le Centre-ville, le trajet serait si long que les coûts en seraient inacceptables. De plus, le temps de trajet serait beaucoup plus long, et donc l'argument de vente qui consisterait à dire qu'on accède plus vite à un point de vue plus beau que le Maïdo ne tiendrait plus. En parallèle, le survol de Piton Saint-Leu implique le survol d'une zone densément urbanisée. L'unique moyen de faire que ce survol soit possible est de faire passer le projet en projet d'intérêt général. Et quand bien même ce statut serait obtenu, les lourdes procédures d'expropriation génèreraient des surcoûts démesurés... Pourtant, Le Plate est un quartier où il y a un réel potentiel touristique, reconnu par le label Village Créole. Le développement touristique du Plate fera l'objet d'une réflexion spécifique et d'un traitement particulier dans des fiches actions présentées ultérieurement.

Pour le moment, voici la proposition des trois tracés qui ont semblées plus pertinents.

2. Premier scénario : Cayenne/ Grand Bénare en passant par les Colimaçons

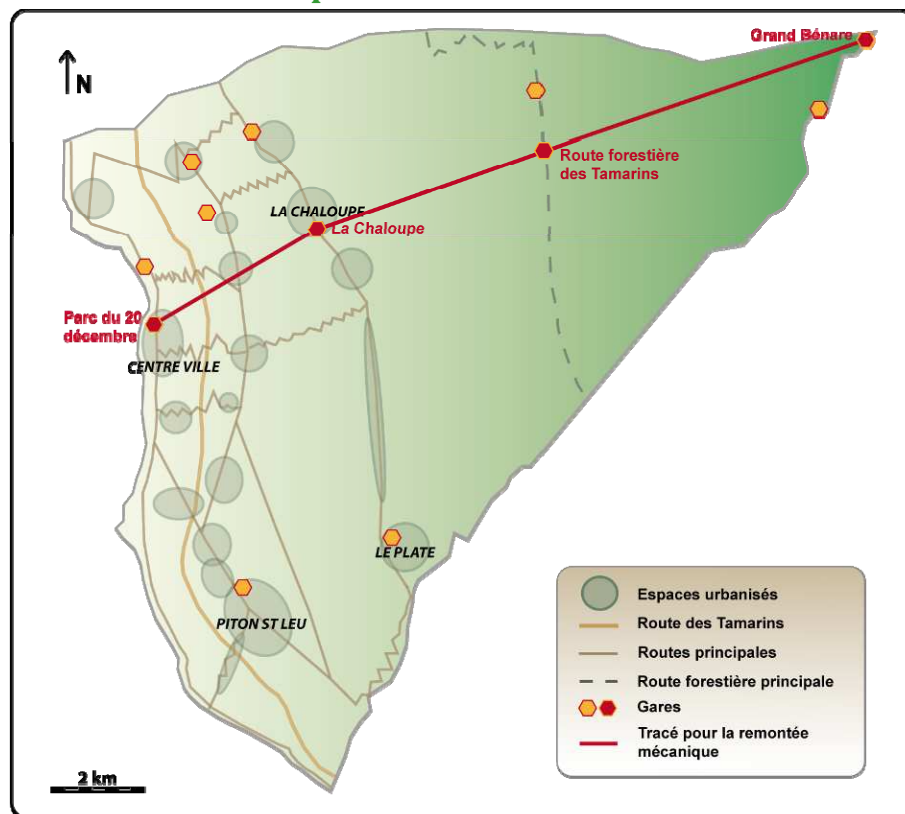


Carte 26: Trajet Cayenne/ Grand Bénare
Réalisation : Julie Lausin et Sabine Corby

Techniquement, le tracé le plus simple semble être le tracé « Cayenne – Colimaçons – Grand Bénare ». Le tronçon « Cayenne – Colimaçons » peut être fait en ligne droite sans survoler plus de 3 habitations. La gare de départ pourrait être installée sur l'actuel parking des bus au Sud du quartier Cayenne. Outre les travaux de purge de la falaise et la construction d'une aire de stationnement, cet espace semble le plus simple à appréhender. Cependant, ce n'est pas un endroit stratégique en matière de développement économique. Le problème à Saint-Leu aujourd'hui est que les points attractifs comme les musées sont isolés. Le touriste peut s'y rendre sans flâner dans le Centre-ville et faire tourner l'économie. Or, installer la gare de départ à Cayenne reviendrait à installer une attraction touristique isolée supplémentaire. Il serait plus judicieux d'installer la gare de départ en Centre-ville, pour inciter les visiteurs à se promener en ville. De plus, pour les habitants qui se serviraient de la remontée comme transport en commun, le fait d'arriver en Centre-ville est un point particulièrement positif : il n'y a pas de correspondance supplémentaire à prendre, ni beaucoup à marcher pour se rendre en ville. Enfin, le tronçon pour rejoindre le Grand Bénare implique le survol de 9 habitations.

Ce scénario pourra donc difficilement être retenu.

3. Deuxième scénario : Parc du 20 décembre/Grand Bénare en passant par la Chaloupe



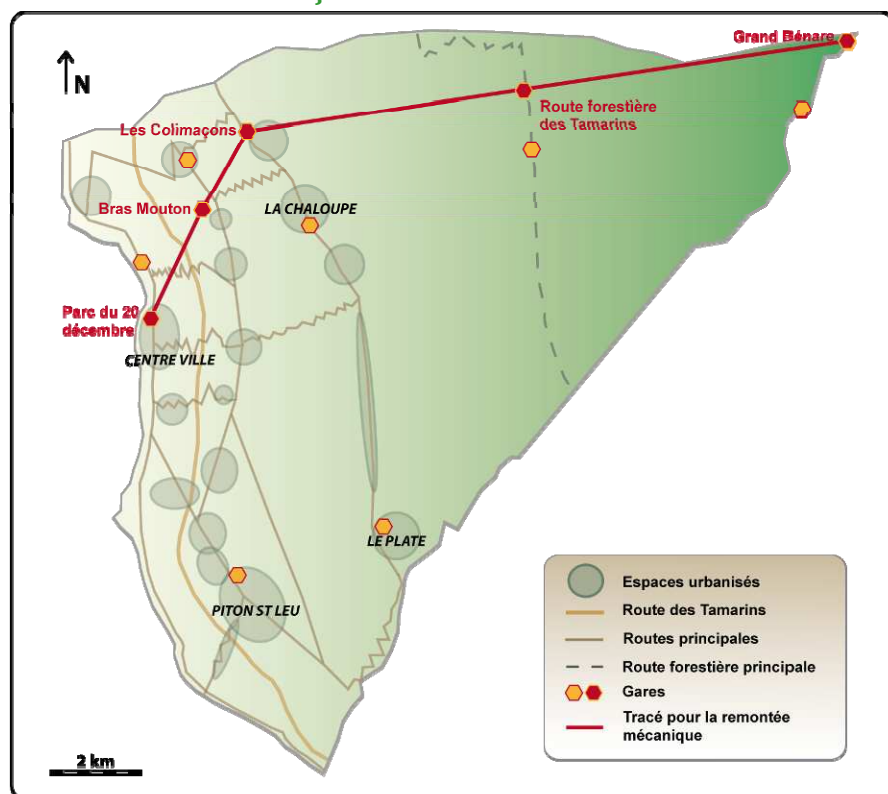
Carte 27:Trajet Parc du 20 décembre/ Grand Bénare, en passant par La Chaloupe

Réalisation : Julie Lausin et Sabine Corby

Nous avons vu qu'il serait plus stratégique d'implanter la gare de départ en Centre-ville. Le parc du 20 Décembre a retenu notre attention pour des raisons déjà évoquées dans la partie précédente (p120). Nous nous intéressons ici à un tracé qui relierait le Centre-ville à La Chaloupe. En effet, bien qu'une utilisation de la remontée mécanique comme transport urbain soit marginale, nous pensons qu'il faille étudier la possibilité d'un tracé qui la maximise. Cependant, il apparaît très compliqué de faire arriver la remontée à la Chaloupe, en raison de la densité d'habitations sur ce quartier, qui demanderait d'obtenir un nombre très important d'autorisation de survol, ou de pouvoir exproprier de nombreuses familles. Il semble finalement plus raisonnable de mettre en place un système de navettes qui rabattrait les voyageurs de la Chaloupe vers une gare située dans une zone moins urbanisée. De plus, le tronçon pour rejoindre le Grand Bénare implique le survol de 17 habitations supplémentaires.

Passer par la Chaloupe semble peu vraisemblable.

4. Troisième scénario : Parc du 20 décembre/Grand Bénare en passant par les Colimaçons



Carte 28:Trajet Parc du 20 décembre/ Grand Bénare, en passant par les Colimaçons

Réalisation : Julie Lausin et Sabine Corby

Face aux inconvénients des tracés proposés précédemment, nous avons essayé de trouver un tracé intermédiaire qui parte du Centre-ville mais qui survole un minimum d'habitations. Le tracé « Parc du 20 Décembre – Colimaçons – Grand Bénare » nous semble être un bon compromis. En effet, il ne survole que 5 habitations si l'on fait une gare intermédiaire pour permettre une petite déviation, contre 18 habitations si l'on décide d'aller tout droit. Dans les deux cas, le nombre d'habitations à survoler est bien inférieur à celui du tracé passant par La Chaloupe, et l'on conserve l'attrait du Centre-ville. Cette option permettrait aussi le développement d'éco-activités et de randonnées aux Colimaçons dans des espaces non urbanisés. Enfin, le tronçon pour rejoindre le Grand Bénare implique le survol de 9 habitations, ce qui est moins qu'en partant de la Chaloupe.

Ce scénario semble donc être le plus judicieux.

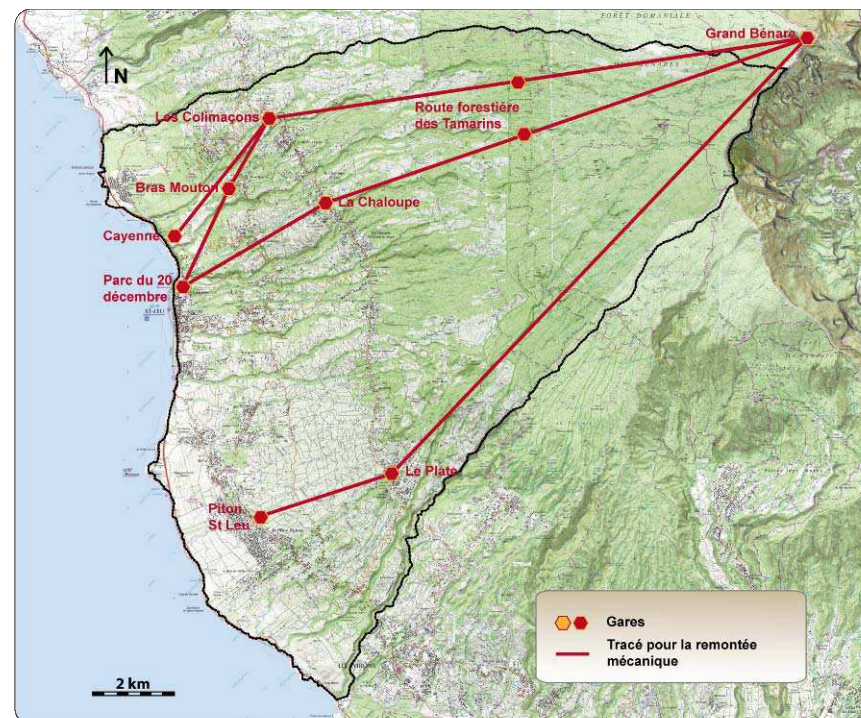
Conclusion : Des tracés pensés pour assurer le développement touristique de Saint-Leu.

Les tracés de remontée mécanique pour rejoindre le Grand Bénare depuis le littoral ont été régis par différents facteurs. Tout d'abord, il faut limiter au maximum le survol des habitations. Ensuite, il convient de trouver la clientèle captive la plus importante (ici, les parapentistes et la population locale) et de la desservir.

Une autre contrainte majeure à prendre en compte est la nécessité de faire un trajet en ligne droite.

Une fois ces éléments répertoriés, il faut penser à une destination qui motiverait les visiteurs à utiliser la remontée mécanique : il s'agit dans ce cas du Grand Bénare qui assurerait une vue unique sur les cirques.

La réunion de l'ensemble de ces facteurs nous amène à penser le tracé suivant comme étant le plus judicieux : la gare de départ devra se trouver à proximité du Centre-ville de Saint-Leu (permettant une intermodalité avec les autres modes de transports) pour rejoindre la route Hubert Delisle (une gare intermédiaire sera nécessaire pour tourner et desservir le quartier de Bras-Mouton à 400 m d'altitude). La gare sur la route H. Delisle devra être à proximité de l'aire de décollage (de cette façon, les parapentistes représenteront une clientèle fixe). Un système de desserte des zones habitées permettra également à la population locale d'utiliser la remontée comme transport en commun. Une gare sur la route forestière des Tamarins permettrait l'accès à des espaces de loisirs. Enfin, la gare d'arrivée finale à proximité du Grand Bénare assurera une clientèle touristique.



**Carte 29: Les différents tracés envisagés,
Fond de carte : IGN, Réalisation Sabine Corby**

Il est évident que ce tracé n'est pas figé. Nous avons tenté d'amener le plus d'éléments possible pour définir les zones propices à l'aménagement d'une gare, mais il est susceptible d'évoluer lorsque des études plus approfondies auront été menées.

V. DES DIFFICULTÉS INÉVITABLES FACE À UN PROJET D'UNE TELLE ENVERGURE

Ce chapitre a pour but de recenser les principales difficultés rencontrées lors de l'implantation d'une remontée mécanique à Saint-Leu et de trouver des alternatives.

A. LES COMPLICATIONS LIÉES À LA MORPHOLOGIE DU TERRITOIRE

De par la morphologie du territoire, la remontée mécanique va devoir vaincre des contraintes techniques fortes.

1. Les ravines : des obstacles autant physiques qu'environnementaux

Selon le tracé choisi, la ligne de transport par câble va devoir survoler entre 4 et 8 ravines. Leur survol est possible car la loi autorise pour une remontée de longueur d'environ 4860 m (soit le premier tronçon) un survol de dépressions d'une longueur cumulée de 720 m⁵⁴, or le tracé survole environ 530 m de ravines.

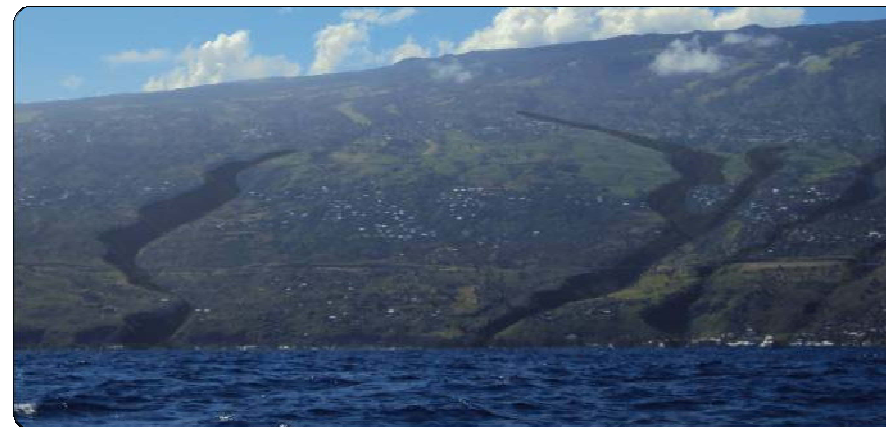
Les ravines survolées sont de profondeurs variées : les plus petites ravines ne sont profondes que de quelques mètres et ne posent aucun problème, mais ce n'est pas le cas des ravines de La Fontaine, de La Chaloupe ni de celle des Colimaçons.

La ravine de la Fontaine se trouve tout proche de la gare de départ du parc du 20 décembre. Elle pose ainsi des problèmes d'inondation (classement au PPRI), c'est pourquoi la gare ne peut être construite dans son lit, ce qui permettrait pourtant un départ avec un angle plus

favorable. D'autre part cette ravine est très profonde (110m au maximum 70m à l'endroit à survoler), les cabines doivent donc prendre rapidement de la hauteur à la sortie de la gare. On peut compenser ce désavantage en surélevant la gare, pourquoi pas en la construisant au dessus d'un garage pour les cabines ou pour les véhicules des visiteurs.

Les ravines de la Chaloupe et des Colimaçons posent des problèmes de survol. Elles sont en effet assez profondes (une centaine de mètres) et assez larges (200m et 130m sur le tracé). Il est donc nécessaire de choisir une technologie qui permette une grande longueur de survol. Le téléphérique débrayable est une solution envisageable.

De plus la largeur et la profondeur de ces ravines (plus de 80m) nécessitent de réfléchir à un plan de sauvetage propre aux ravines : par cabine de secours ou par hélicoptage.



**Figure 86: Les ravines des Colimaçons, de la Chaloupe et de la Fontaine (de gauche à droite),
Auteur : Juliette Berger**

⁵⁴ Soit 15% de la longueur totale.

Enfin la plupart des ravines survolées sont classées en ZNIEFF. Le classement n'entraîne pas à proprement parler une réglementation mais génère la nécessité de prendre en compte l'environnement survolé. On peut alors regarder l'ouvrage d'art réalisé pour la route des Tamarins en 2009 pour le survol de la Grande Ravine : cette ravine étant un haut lieu de nidification du Puffin de Baillon (*Puffinus pacificus*), les suspensions et les haubans ont été interdits pour éviter au maximum la collision des oiseaux.



Figure 87: Viaduc de la Grande Ravine,
Source: www.dodincampenonbernard.fr

Ainsi, la construction d'une telle infrastructure est envisageable. si des études sont menées pour estimer l'impact environnemental qu'aurait une remontée mécanique au niveau des ravines et que des aménagements sont prévus pour le réduire.

2. Une commune contrainte par un fort dénivelé

Si la remontée mécanique permet de relier le littoral aux sommets des remparts, cela implique de partir du niveau de la mer pour atteindre une altitude supérieure à 2850m. Les téléphériques sont adaptés aux pentes, néanmoins elles sont particulièrement fortes sur Saint-Leu (atteignant près de 20%). Ainsi ce projet s'il devait voir le jour, serait un véritable challenge tant politique que technique.



Figure 88: Saint-Leu,
Auteur : Dominique Durand

3. Des aménagements rendus nécessaires par la grande distance parcourue

La totalité du parcours fait **16,3km**. Cette distance n'est techniquement pas réalisable en un seul tronçon. Ainsi il est obligatoire de créer des gares intermédiaires tout le long de la ligne, c'est pourquoi le tracé comporte autant de gares (soit 5).

Mais cela ne résout pas tout, le tronçon qui par de la route Hubert Delisle pour atteindre le Grand Bénare fait tout de même 12km. La gare située sur la route forestière est pour le moment imaginée comme une gare intermédiaire, peut-être faudra-t-il la transformer en gare

double c'est-à-dire faire deux tronçons indépendants. Malgré le coût supplémentaire que cela implique et l'augmentation de la taille de cette gare, on peut voir que cette solution permet de gérer en simultané deux parties de la ligne et de gérer au mieux les flux selon la fréquentation : fermer plus tôt l'accès au Grand Bénare lorsque les conditions climatiques ne s'y prêtent plus tandis que la route forestière reste agréable.



Figure 89: Panorama de Saint-Leu depuis le Souffleur,
Auteur : Sabine Corby

B. UN PROBLÈME RECURRENT DANS LES PROJETS COMMUNAUX : LE FONCIER

Moins d'un quart du territoire appartient à des établissements publics, dont près de 80% à l'ONF. La principale difficulté pour l'installation d'une remontée mécanique va être de trouver les terrains pour installer les infrastructures.

1. Un manque de terrain disponible pour l'implantation des gares et garages

Les gares et les garages sont les principaux consommateurs d'espace d'une remontée mécanique. Il est donc indispensable de trouver des emplacements pour les installer.

C'est pourquoi sur le littoral, le choix de l'implantation de la gare de départ s'est fait sur un terrain communal, le Parc du 20 décembre.

Pour les autres gares, l'implantation n'est possible que sur des terrains agricoles privés ou appartenant à l'ONF. Cela permettrait d'avoir des parcelles plus grandes. Une gare et un garage pourraient être construits sur la même parcelle (lorsqu'elle aura été classé constructible), le terrain supplémentaire pourrait même être utilisé pour faire d'autres infrastructures (tels des parkings ou des aires de bus).



Figure 90: Photomontage de la gare aux Colimaçons,
Source : Dominique Durand, Réalisation : Julie Lausin

2. Les pylônes : une faible emprise au sol mais tout de même quelques difficultés

Peu importe le type de téléporté choisi il faut nécessairement planter des pylônes le long du circuit, dans des terrains privés. Il convient alors d'acheter à chaque propriétaire la surface nécessaire à l'implantation de chaque pylône (un peu plus de 4m²) puis de lui louer un droit de passage pour accéder au pylône.

3. Le Grand Bénare, un territoire sur la commune de Trois Bassins

Le Grand Bénare se trouve sur la commune de Trois Bassins, quelles conséquences cela a-t-il ?

Aller au Grand Bénare est vraiment l'attrait touristique de la remontée mécanique, on peut ainsi s'attendre au moins à la même fréquentation que le Maïdo (200 000 visiteurs par an). Aller au Grand Bénare donne un caractère intercommunal à l'infrastructure : les dépenses mais aussi les recettes pourraient être réparties sur les deux communes, sachant que Saint-Leu bénéficiera plus facilement des retombées économiques indirectes (notamment l'hébergement et la restauration) en particulier dans son Centre-ville. L'intercommunalité permettrait aussi que le TCO gère l'infrastructure.

Cependant vu l'ampleur du projet, il semble plus probable que celui-ci aura un attrait régional et pourrait être géré par la Région.

Néanmoins on peut se demander pourquoi la remontée ne resterait pas sur le territoire de Trois Bassins. Cela est en fait lié à la morphologie urbaine de la commune. En effet celle-ci est peu développée sur le littoral, le centre se trouvant à 600m d'altitude. En n'allant qu'au Centre-ville, la remontée perd l'attrait de relier « le battant des lames au sommet des montagnes ». Par ailleurs, Trois Bassins ne dispose pas d'échangeur pour la route des Tamarins, il est alors difficile pour les touristes de rejoindre le Centre-ville et donc la remontée mécanique. Au contraire Saint-Leu possède trois échangeurs, dont l'échangeur des Colimaçons qui permet de rejoindre aussi bien le Centre-ville que la gare située à 800m.

De plus, si on décide de faire arriver la remontée au littoral de Trois Bassins pour garder la liaison « mer-montagne » et permettre le

développement du littoral de la commune, le parcours est plus long qu'en reliant le littoral saint-leusien mais surtout il survole totalement l'aire habitée de Trois Bassins, augmentant les coûts de l'infrastructure et la difficulté d'installation.

Ainsi, pour l'installation d'une remontée mécanique permettant l'accès au Grand Bénare, Saint-Leu est le territoire le plus adéquat.



**Figure 91: Photomontage de la gare au Grand Bénare,
Source : Sabine Corby, Réalisation : Julie Lausin**

C. L'INSERTION PAYSAGÈRE, UNE NECESSITÉ DANS LA CONCEPTION DE LA REMONTÉE MÉCANIQUE

On peut considérer qu'un téléphérique a un impact paysager plus important que n'importe quel autre transport en commun. En effet, tandis que tous les autres sont terrestres et peuvent être dissimulés parmi les habitations ou la végétation, le transport par câble est aérien et donc visible de plus loin. De plus le téléphérique étant en site propre il est plus visible que le réseau de bus qui nécessite lui aussi des infrastructures, mais celles-ci étant des routes elles servent aussi aux automobiles, les bus se fondent donc dans le trafic routier.

Ainsi il est nécessaire de penser à l'intégration paysagère lors de la construction d'une ligne de transport par câble.

1. L'insertion dans le paysage urbain ou le choix architectural des gares

Dans le Centre-ville de Saint-Leu, le plus gros équipement réalisé sera la gare de départ. En effet l'autre impact visuel sera celui des câbles et des pylônes. La gare se situant en léger retrait dans la ville, ces derniers ne seront visibles qu'à partir de la Rue Haute.

On peut s'inquiéter quant à l'insertion d'une gare dans le reste des constructions du Centre-ville. Néanmoins le long de la rue du Général Lambert se trouvent de nombreux immeubles « semi-commerciaux » et une résidence dont les hauteurs atteignent le quatrième étage. Dès lors, même si la gare a besoin d'être surélevée pour pouvoir franchir la Rue Haute, elle ne devrait pas dépasser de l'ensemble urbain déjà existant.

Par ailleurs, l'avant du parc du 20 décembre, végétalisé et où existent des cocotiers devrait limiter l'impact visuel de la gare depuis la rue du Général Lambert.

Enfin sur le terrain limitrophe se trouve le gymnase, grand bâtiment tant par sa hauteur que par sa superficie (plus de 1 800 m²). Il ne serait donc pas choquant de construire la gare de départ à l'arrière du parc du 20 décembre.

Malgré tous ces éléments il sera primordial de faire une étude architecturale pour la gare du Centre-ville, d'une part pour assurer son intégration paysagère, d'autre part par ce qu'elle sera située dans une zone de protection des 500 m des monuments historiques (celle de l'ancien relais de poste) et donc le projet sera soumis à l'Architecte des Bâtiments de France.

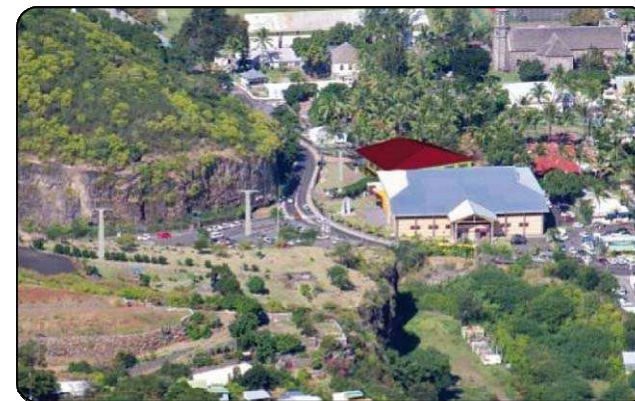


Figure 92: Photomontage de la gare sur le littoral (toit rouge),
Réalisation : Julie Lausin

2. L'insertion paysagère dans la montagne : un parti à prendre

La première vision que l'on a des remontées mécaniques est généralement celle des cabines et des pylônes. Cela n'est pas gênant lorsqu'on les voit de la route des Tamarins car ils attirent la curiosité des touristes en voiture qui projettent sans doute la visite vers le Grand Bénare. Mais pour le reste du circuit la vision des pylônes sera similaire à celle des lignes électriques « haute tension ».

Dans les champs, la ligne de la remontée ressemblera aux lignes électriques actuelles, avec des pylônes et des câbles légèrement plus gros et quelques cabines.



Figure 93: Pylône électrique dans un champ de canne,
Auteur : Juliette Berger

Comme en ville, il pourrait s'avérer utile de faire une étude architecturale et paysagère pour pouvoir intégrer les gares dans le paysage.

D'autre part, lors de la construction de la remontée mécanique, des chemins de terre seront aménagés pour permettre la circulation des engins de chantier. Il faudra recouvrir ces chemins à la fin des travaux. On peut toutefois compter sur la vivacité et la rapidité de la végétation tropicale pour les réduire assez rapidement et en quelques années il n'y paraîtra plus.

Mais le principal impact visuel sera la traversée de la forêt car comme écrit précédemment soit on survole la forêt, soit on la traverse en défrichant une bande de forêt. Le survol entraîne une visibilité de la remontée encore plus lointaine mais le défrichement marque encore plus le paysage, puisque la bande doit mesurer une vingtaine de mètres de large. On peut malgré tout associer cette bande à celles des coupes feu nécessaires à la sécurité en forêt.

On comprend bien que l'intégration paysagère de la remontée mécanique est une étape primordiale dans l'élaboration d'un projet de construction d'une remontée mécanique. Il sera approprié de travailler avec un paysagiste et pourquoi pas faire appel à des architectes locaux au moyen d'un concours.

D. L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL A MINIMISER

Comme tous les projets d'aménagement, celui-ci a un impact environnemental. Ce transport étant aérien, il aura en premier lieu un impact sur les oiseaux et sur une espèce en particulier, le Pétrel de Barau (*Pterodroma baraui*).

1. Câbles et oiseaux, une cohabitation véritablement problématique ?

La principale préoccupation pour les écologistes lors de la construction d'une remontée mécanique est la protection des oiseaux. En effet, en dehors du survol des ravines, lieu de nidification, les interrogations se posent sur les câbles. On assimile souvent les remontées mécaniques aux lignes électriques haute tension que les oiseaux ne voient pas et percutent, ce qui a pour conséquence leur décès car ils se brisent les ailes sur les câbles.

Or pour une remontée mécanique les câbles doivent porter et tracter les cabines : ils sont plus larges et donc plus visibles pour les oiseaux que les câbles électriques (4 à 5 cm de diamètre pour les téléphériques). Seuls posent problème les câbles de liaison entre les gares pour le téléphone et l'électricité qui se situent entre les deux sens de la ligne. Néanmoins comme pour les câbles électriques, les constructeurs ont mis au point des protections pour les oiseaux : tout le long du câble sont installés des fanions de couleur qui flottent dans l'air, rendant le câble visible pour les oiseaux.

Il existe des solutions pour limiter l'impact de la remontée mécanique sur les oiseaux. Par ailleurs il ne faut pas oublier la capacité d'adaptation des oiseaux à l'homme, comme en témoigne un parapentiste qui raconte qu'il y a dix ans les Pailles-en-queue fuyaient

les parapentes mais qu'aujourd'hui ils se sont habitués et volent avec eux.

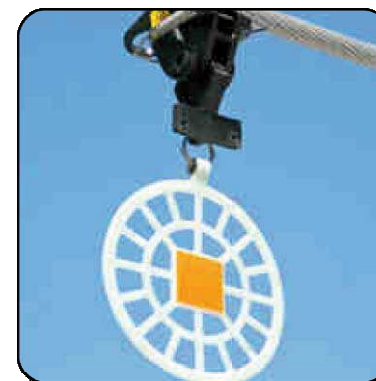


Figure 94: Protection pour les oiseaux sur les câbles de remontée mécanique,

Source: colloque "oiseaux de montagne et câbles aériens" au Parc National de la Vanoise

2. Le Pétrel de Barau : une espèce protégée

L'installation de la remontée mécanique soulève un autre problème faunistique : le Grand Bénare est un des trois sites de l'île pour la nidification du Pétrel de Barau (*Pterodroma baraui*), oiseau qui figure sur la liste rouge des espèces menacées de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN).

Cette espèce endémique de l'île de La Réunion est principalement menacée par les prédateurs introduits que sont les chats et les rats. Il semble donc utile de proposer des aménagements qui ne permettent pas la prolifération de ces prédateurs : tous les déchets doivent être jetés dans des poubelles hermétiquement fermées, le public doit être

sensibilisé pour ne plus nourrir les chats harets, des campagnes de stérilisations doivent être menées aux alentours du parc.

Par ailleurs une nuisance pour le pétrel qui est d'origine humaine est la l'éclairage de nuit. Il perturbe les jeunes oiseaux qui perdent leurs repères. Sur ce point la remontée mécanique ne devrait avoir aucun impact pour l'oiseau car elle ne fonctionnera pas la nuit et n'émettra donc pas de lumière.

Néanmoins la plus grande difficulté sera de minimiser la trace humaine lors de la construction de la ligne car, en plus de la création de voirie pour les engins, les ouvriers mangeront tous les jours sur le chantier laissant un corridor d'odeurs pour amener les chats et les rats jusqu'au site de nidification encore relativement bien protégé car inaccessible. Il faudra donc spécifier dans le cahier des charges les mesures de protection à prendre et à respecter pendant le chantier.



Figure 95: Pétrel de Barau,
Source: www.mi-aime-a-ou.com

3. Le Parc National

Comme vu précédemment, le Parc National est un acteur primordial qui possède le pouvoir de décision sur son territoire. S'il interdit la construction d'une remontée mécanique au sein de son cœur et donc l'accès au Grand Bénare, le projet perd une grande partie de son attrait touristique. Il ne resterait que l'appel de la route forestière des Tamarins, très agréable pour les Réunionnais mais moins pour les touristes contemplatifs.

Ce projet ne peut se passer d'une collaboration étroite avec le Parc pour sa définition afin d'assurer une véritable protection de l'environnement et pour autoriser l'accès au Grand Bénare dès lors que toutes les conditions seraient réunies.

E. LES COÛTS : ELEMENT CENTRAL D'UN PROJET

En dehors de l'incertitude quant à l'autorisation d'accéder au Grand Bénare, le principal frein à la construction d'une remontée mécanique est son coût.

1. Une estimation des coûts difficile

Tout d'abord il est extrêmement difficile de pouvoir estimer le coût d'une remontée mécanique. En effet ce sont toutes des installations uniques car même si les composants sont construits en série en usine ; chaque remontée doit s'adapter à la morphologie du terrain et au débit souhaité.

Ainsi le coût d'une remontée dépend de la technologie employée, de la longueur et de la morphologie du tracé, du nombre de gares, du débit souhaité.

A cela, il faut ajouter les surcoûts des nombreuses études à prévoir, les mesures compensatoires (on peut s'attendre à 10% du prix total), les surcoûts de construction liés à la nature des sols incertaine (le viaduc de la Grande Ravine a entraîné un surcoût important pour la route des Tamarins). Mais surtout, un surcoût que n'ont pas les constructeurs en métropole est l'importation des matériaux : les usines fabriquant les pièces nécessaires à la construction d'une remontée mécanique se trouvent en Europe et en Amérique du Nord. Pour toutes les autres régions du monde (Asie, Afrique du Sud, Australie) on doit importer par bateau les éléments et parfois faire venir un hélicoptère spécialement pour mettre en place les pylônes⁵⁵.

⁵⁵ Ce surcoût n'a pas été divulgué par les constructeurs.

On peut alors penser que l'installation d'une remontée mécanique sur la commune coûtera plusieurs dizaines de millions d'euros. Il s'agit donc d'un projet exceptionnel que la mairie de Saint-Leu ne pourra porter seule.



Figure 96: Hélicoptère servant à l'implantation des pylônes,
Source: www.helicomontagne.fr

Une remontée mécanique de même ampleur ne serait pas rentable en métropole car elle n'aurait une période annuelle de fonctionnement que de quelques mois. A Saint-Leu, cette remontée fonctionnerait toute l'année avec néanmoins quelques semaines de coupure pour des

raisons de maintenance, elle pourrait donc atteindre plus facilement son seuil de rentabilité.

2. Quelques pistes de financement

Au vu des coûts élevés de ce projet, il ne semble pas possible que la mairie de Saint-Leu porte seule le projet. C'est un projet d'ampleur régionale. La région est d'autant plus pressentie pour la conduite de ce projet qu'elle possède la compétence touristique.

On peut alors souhaiter un financement régional avec le versement transport⁵⁶ et pourquoi pas une augmentation (de quelques euros) des taxes aéroportuaires.

Mais des dotations nationales sont aussi envisageables dans le cadre du Grenelle de l'Environnement qui promeut le transport par câble, tout comme un financement européen au titre de la convergence.

Les financements européens peuvent être versés au nom de différents fonds :

- Le programme Life+ : soucieux de l'impact environnemental du projet, il peut financer jusqu'à 50% des coûts éligibles, pour une espèce prioritaire le financement peut atteindre les 75%.
- Le FEDER⁵⁷ : suivant l'objectif de convergence, ce fond finance jusqu'à 80% les projets concernant le tourisme et le transport. Pour information, La Réunion reçoit

⁵⁶ Impôt que paie tout employeur (même public) de plus de 9 salariés, sauf s'il a lui-même mis en place un mode de transport.

⁵⁷ FEDER : Fond Européen de Développement Economique Régional

Partie V : Des difficultés inévitables face à un projet d'une telle envergure

annuellement 534 millions d'euros au titre de cet objectif. Ce fond a notamment permis de financer en partie l'appel à projet dans le cadre du dispositif d'aide « aménagements et équipements touristiques publics » pour la période 2007/2013.

- Le FSE⁵⁸ : il finance à hauteur de 80% les projets générateurs d'emplois.
- L'EIE⁵⁹ : Il peut financer jusqu'à 75% les projets prônant une utilisation réfléchie de l'énergie.

Par ailleurs, ce projet peut intéresser certains investisseurs privés qui pour des raisons fiscales peuvent se permettre de financer un projet légèrement déficitaire.



Figure 97: Logo des fonds européens

⁵⁸ FSE : Fond Social Européen

⁵⁹ EIE : Energie Intelligente Européenne

3. Dépenses supplémentaires : les coûts de maintenance et les coûts de fonctionnement

Une remontée mécanique est un lourd investissement lors de sa construction qui se chiffre à plusieurs dizaines de millions d'euros, mais d'autres coûts conséquents sont les coûts de maintenance et les coûts de fonctionnement.

Les coûts de maintenance sont les coûts des opérations assurant le bon état du matériel : les révisions annuelles, le changement de pièces... En général chaque année, ces coûts d'entretien sont de l'ordre de 2% de l'investissement initial.

Puis il y a les coûts de fonctionnement. Ceux-ci comprennent la facture d'électricité, les aménagements annexes tels les ascenseurs, les salaires du personnel. Ces coûts ne sont pour le moment pas estimables car la dépense électrique dépend du type de téléphérique choisi, les salaires du niveau de compétence nécessaire...

Pour avoir une première idée du nombre de personnes à employer, il faut prévoir :

- deux agents du personnel pour chaque gare dont un conducteur pour chacune car elles sont espacées de plus de 5min
- du personnel chargé d'accueillir le public dans les gares les plus fréquentées (ici ce sera dans le parc du 20 décembre et le Grand Bénare)
- et deux personnes qui seront de maintenance pour réparer les pannes éventuelles.

Il faut donc en permanence une quinzaine de personnes pour faire fonctionner la remontée mécanique et celles-ci ne travaillant pas toute la journée, il faut prévoir au moins deux équipes de personnel. La remontée mécanique génère donc l'emploi direct d'**une trentaine de personnes**.



Figure 98: Maintenance d'une remontée mécanique
Source: www.ac-grenoble.fr

4. Réflexions sur le phasage du projet

Une réflexion peut être menée quant au phasage du projet. En effet deux visions s'opposent :

- Planifier la construction de la totalité de la remontée mécanique en un seul projet.
- Construire la remontée par tronçon en commençant par l'aval.

La première option oblige à construire l'intégralité de la remontée mécanique en une seule opération. Cela oblige donc à financer en une seule étape les dizaines de millions d'euros que coûtera cette opération. Les pouvoirs publics qui seront en charge de ce projet n'en auront probablement pas la capacité immédiate, bien qu'on puisse mettre en lumière que le prix de fonctionnement du Tram-train, projet phare de l'ancienne majorité régionale, aurait atteint annuellement la somme de 90 millions d'euros.

Néanmoins l'unicité des travaux permettra de réduire la durée du chantier car chaque tronçon se fera « à la chaîne », les ouvriers ne viendront qu'une seule fois sur l'île. Enfin les coûts seront réduits : les engins tels les hélicoptères qui nécessitent une location ne viendront à La Réunion qu'une seule fois (temps de transport réduit) et l'importation des matériaux pourra être concentrée en un seul voyage.

Enfin, le phasage en une seule étape de ce projet permet d'assurer l'achèvement du projet : il semble que si le Grand Bénare n'est pas desservi par la remontée mécanique, celle-ci perd une grande partie de son attrait touristique, rendant son amortissement difficile.

Au contraire, la deuxième vision du phasage consiste à construire la remontée en trois étapes selon les trois tronçons de la

ligne. Le grand avantage de ce choix est de permettre l'étalement des échéances financières. En effet, la Région a d'autres projets phares à financer (le Bus à Haut Niveau de Service, l'agrandissement de l'aéroport Rolland Garros pour permettre l'accueil de l'A380, l'incitation à la construction d'hôtels...), certains appartenant déjà à la problématique tourisme et elle n'est donc peut-être pas capable de financer l'intégralité du projet en une phase.

Ainsi il serait construit en premier lieu le tronçon qui relie le parc du 20 décembre à la gare des 800m. Ce premier tronçon semble être celui dont le marché est actuellement le plus porteur : il serait emprunté par les parapentistes qui souhaitent accéder au décollage de vol libre, par les vététistes après négociation de droits de passage dans les champs de cannes, par les randonneurs après entretien de sentiers, par des habitants, et enfin par des touristes qui souhaitent emprunter la remontée mécanique pour survoler des paysages en toute sécurité.

Malgré tout, ce phasage présente le risque de ne pas réaliser en intégralité la remontée mécanique et de ne pas atteindre le Grand Bénare. Or il faut penser que l'effet de nouveauté qu'aura le premier tronçon s'essoufflera quelques années après la construction, la remontée mécanique aurait donc un attrait touristique extrêmement limité par rapport à son tracé initial jusqu'au Grand Bénare.

Ainsi une réelle réflexion devra être mise en place par l'organisme qui aura en charge la construction de la remontée mécanique quant au phasage de ce projet en prenant en compte sa capacité budgétaire ou ses moyens techniques pour réunir les fonds nécessaires et l'image qu'il veut donner au projet.

5. Réflexions sur la tarification pour amortir l'investissement

La tarification est l'élément essentiel pour rentabiliser une infrastructure : si le prix est trop élevé le site sera peu fréquenté par la population locale et il ne faudra miser que sur les touristes ayant un fort pouvoir d'achat. Au contraire si le prix n'est pas assez élevé il faudra du temps pour rentabiliser la remontée. Par ailleurs un prix trop peu élevé signifie que la collectivité subventionne beaucoup le transport et plus la remontée est fréquentée plus la collectivité contracte une dette importante.

Afin d'avoir une idée de la tarification à mettre en place pour rentabiliser l'investissement, il faut considérer le coût global de l'installation et la durée de remboursement des prêts (souvent 20 ans dans le cas d'un ouvrage important).

Néanmoins, dans le cas d'aménagement publics de grande envergure, il est possible de ne viser que le « petit équilibre », c'est-à-dire ne pas rembourser l'investissement réalisé pour construire la remontée mais d'assurer uniquement les coûts de maintenance et de fonctionnement annuels.

Le prix du ticket de remontée mécanique sera à affiner en fonction du nombre d'utilisateurs attendus et du trajet effectué. Enfin, le tarif doit aussi être adapté au public, bien entendu selon l'âge du client mais aussi selon son origine. En effet, les habitants doivent être privilégiés car ils sont susceptibles de venir plus souvent que les touristes et qu'ils conseilleront ensuite les touristes affinitaires. Il est alors possible de penser à un abonnement ou à un forfait pour ces personnes avec, pourquoi pas, un tarif préférentiel pour les accompagnateurs.

Prix de quelques tickets de remontée mécaniques (Aller – retour, plein tarif)

La Bastille, Grenoble : 6 euros

Aiguille du Midi, Chamonix : 41 euros

Téléphérique, Madère : 20 euros

Télécabine Ngong Ping Village, Hong Kong : 12 euros

Scenic Skyway Téléphérique, Katoomba (Australie) : 16 euros

6. Le Partenariat Public-Privé : un mode de gestion à privilégier

Il existe trois principaux types de gestion pour une infrastructure comme une remontée mécanique. La puissance publique peut assumer seule l'investissement de départ et l'exploitation de l'infrastructure, fonctionnant alors en régie directe. Une entreprise privée peut aussi assumer seule l'investissement et l'exploitation de l'infrastructure, qui lui appartient alors complètement. Enfin, puissance publique et entreprises privées peuvent travailler de concert dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Dans le cas d'une remontée mécanique à Saint-Leu, on peut difficilement imaginer qu'une entreprise privée soit assez téméraire pour se lancer seule dans l'installation et l'exploitation de l'infrastructure, première du genre à La Réunion, ce qui augmente la prise de risques. De même la puissance publique ne prendra pas seule la responsabilité d'un aménagement aussi lourd financièrement. On peut donc pressentir un mode de gérance en partenariat public-privé.

Il existe principalement deux modes de partenariats public-privé qui pourraient être adaptés à une remontée mécanique : le contrat de partenariat ou la délégation de service public.

Il existe trois types de délégation de service public, détaillées dans l'organigramme ci-après :

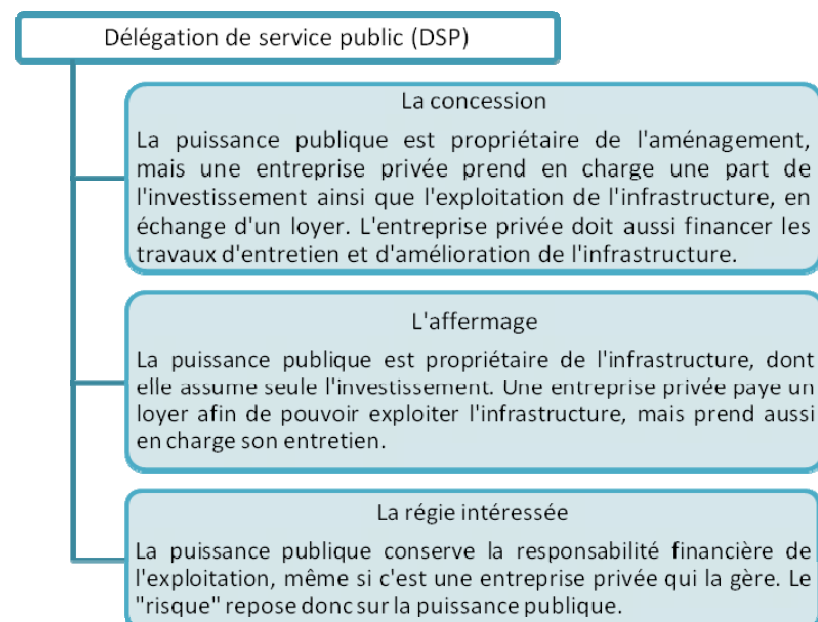


Figure 99: Les différents types de Délégation de Service Public, Réalisation : Julie Lausin

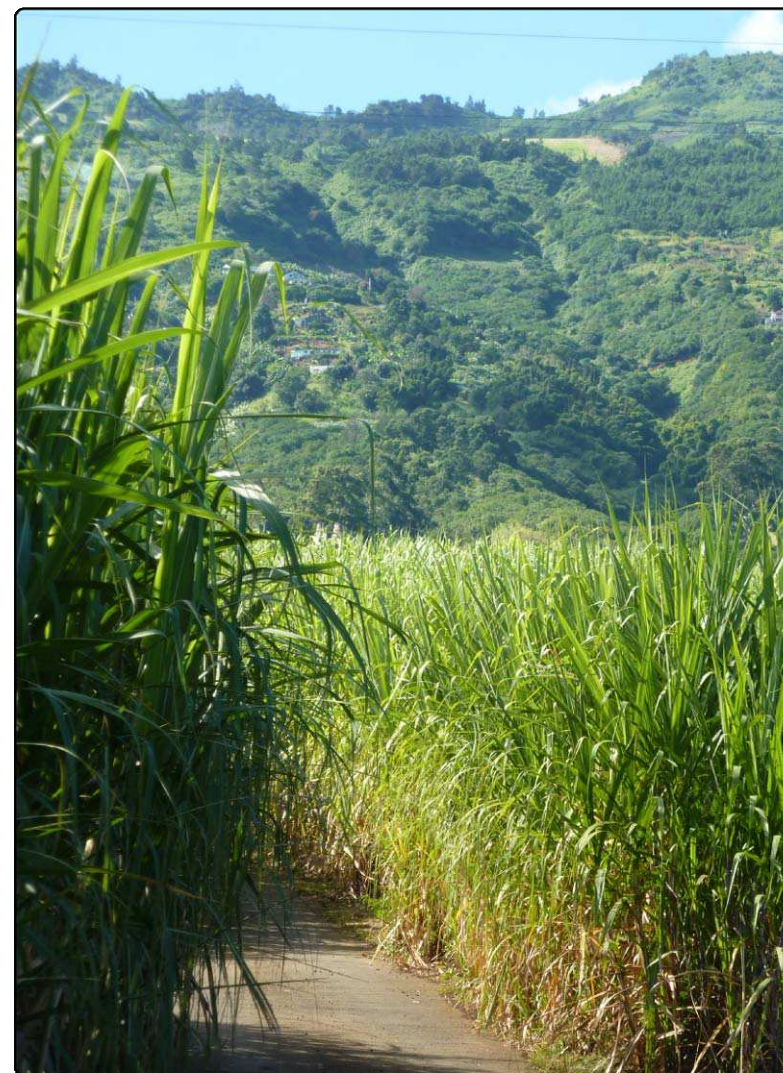
Pour ce qui est du contrat de partenariat, contrairement à une délégation de service public, la rémunération n'est pas substantiellement fondée sur les recettes d'exploitation de l'infrastructure mais repose sur des critères de performance et de disponibilité de l'installation. Le risque de recette est donc supporté uniquement par la puissance publique.

La concession, forme de délégation de service public, nous semble être le mode de gérance le plus adapté dans le sens où les coûts d'installation de la remontée seraient partagés, et où l'entretien serait assuré par un privé. Saint-Leu bénéficierait des retombées indirectes en termes d'emploi, d'image et de nombre de visiteurs.

Conclusion : Des contraintes financières certaines.

Le fait qu'il n'y ait encore aucune remontée mécanique sur l'île de La Réunion, bien que le terrain s'y prête à merveille, peut s'expliquer en partie par les nombreuses difficultés auxquelles il faut faire face et qui nécessitent des études approfondies pour tenter d'y trouver des solutions. Les freins majeurs sont les coûts d'investissement et de fonctionnement ainsi que le mode de gestion d'une telle infrastructure. Des subventions sont sollicitables pour un projet qui se veut novateur et le mode de gestion partenariat public/privé semble le plus approprié.

Les difficultés liées à l'évaluation de l'impact d'une telle infrastructure sur l'environnement sont nombreuses. En effet, penser à des installations adaptées et à des mesures compensatoires peut s'avérer coûteux mais indispensable à la réalisation de ce projet qui a pour motivations la sauvegarde et la valorisation des richesses naturelles.



**Figure 100: Champ de cannes à sucre à Saint-Leu,
Auteur : Juliette Berger**

VI. PRECONISATIONS POUR LA SUITE DU PROJET

Cette partie tente de présenter les différentes étapes qu'il va falloir respecter pour pouvoir construire cette remontée mécanique ou tout du moins lancer les études nécessaires à sa réalisation.

A. LES ETUDES COMPLEMENTAIRES A MENER PENDANT LE MONTAGE DU PROJET

1. Mise en relation avec le Parc National

Avant toute chose il est nécessaire de discuter avec le Parc National qui a le pouvoir de bloquer le projet sur tout le secteur « cœur de parc » or le Grand Bénare se trouve précisément dans ce secteur. Il existe des Parcs Nationaux où sont construites des remontées mécaniques⁶⁰, il faut qu'elles soient autorisées dans le décret de création du parc ou à défaut (comme c'est le cas ici) obtenir un avis conforme du comité de direction et peut-être envisager un changement du décret d'application⁶¹. Cet obstacle n'est pas définitif mais il faut le résoudre avant de se lancer plus loin, sinon le risque existe d'être face à une impossibilité de commencer des travaux même si le projet est bouclé.

En l'absence d'autorisation du Parc, la remontée mécanique s'arrêterait à la route forestière des Tamarins. Cela entraînerait la perte d'une grande partie de l'attrait touristique, il ne faudrait alors plus viser que les Réunionnais souhaitant se rafraîchir dans les

hauteurs en période estivale. La remontée ne serait alors pas rentable, même pour couvrir les frais de fonctionnement.

L'accord du Parc National est donc primordial pour mener à bien ce projet, c'est pourquoi une discussion doit être d'ores-et-déjà engagée avec le Parc pour l'impliquer.



**Figure 101: Panneau de bienvenue dans le Parc National,
Auteur : Sabine Corby**

⁶⁰ Par exemple le Parc de la Vanoise, sur une superficie de 528km² regroupe 520 remontées mécaniques.

⁶¹ Cf. Chapitre sur les réglementations

2. Classement Unité Touristique Nouvelle

Construire une remontée mécanique est une entreprise de longue haleine. Avant même de pouvoir l'envisager sérieusement plusieurs conditions sont à remplir. Ainsi, il faut commencer par monter un dossier pour obtenir un accord Unité Touristique Nouvelle (UTN) issue de la directive Montagne du 22 novembre 1977. Ce dossier doit comporter les informations concernant les gares prévues ainsi que les aménagements envisagés autour de cette remontée mécanique.

Ce dossier doit ensuite être validé par une commission. Pour être UTN il faut que l'aménagement prévu soit la construction de surfaces destinées à l'hébergement touristique ou créant un équipement touristique comprenant des surfaces de plancher et/ou la réalisation de remontées mécaniques. Souvent la procédure est lancée par décision préfectorale et son instruction est réalisée par la préfecture de région.

Une fois l'autorisation donnée, le lancement du projet va pouvoir s'effectuer avec un appel à projet afin d'engager le constructeur de la remontée mécanique et de décider des caractéristiques techniques. Il va aussi falloir trouver un maître d'œuvre qui supervisera la construction. Des calculs sont lancés en parallèle chez le constructeur et le maître d'œuvre qui les compareront et les reprendront jusqu'à être d'accord. Tout cela aboutira au dimensionnement de l'installation, la détermination du diamètre des câbles et les emplacements des pylônes. Une fois cela effectué il faut enfin trouver les différentes entreprises qui seront chargées de la construction de la remontée mécanique.

3. Etude préalable

Pour chaque construction de gare il va falloir lancer une étude préalable puisqu'elles coûteront chacune plus d'1,9 million d'euros.

Une étude préalable prend la suite d'une étude de préféabilité et se termine par l'élaboration d'un dossier de demande de financement pour le projet envisagé qui prend en compte les conclusions de l'étude. Elle permet de vérifier la viabilité technique, économique et sociale d'une activité dont l'objectif consiste à créer des revenus pour ses bénéficiaires. Il faudra vérifier que l'équipement pourra fonctionner de manière autonome et participer au développement économique de la région. L'étude préalable doit permettre d'identifier les conditions de ce développement, la viabilité technico-économique du projet, les compétences nécessaires à son aboutissement, les outils de financement et l'impact social.

4. Enquête publique

Dite également enquête Bouchardeau elle inclut notamment une étude d'impact, la description de l'aménagement projeté et les textes de loi encadrant cette procédure. Cette enquête publique doit présenter un dossier à la population puis lui permettre de s'exprimer à propos du projet. Il faut donc prévoir la durée nécessaire pour monter le dossier, puis environ 3 mois de préparation (publicité, saisines...), 1 à 2 mois d'enquête et ensuite entre 4 et 12 mois pour la déclaration de projet.

5. Evaluation préalable dans le cas d'un Partenariat Public-Privé

Si l'on se dirige vers un partenariat-public-privé, il va également falloir réaliser une évaluation préalable afin de s'assurer de la pertinence de cette forme de montage. Cette étape n'est pas nécessaire si l'on choisit une solution plus traditionnelle.

6. Etude de marché

Celle-ci permettra de s'assurer que l'équipement est bel et bien intéressant d'un point de vue financier et qu'il répond à une demande du public.

7. Enquête parcellaire et Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

L'enquête parcellaire doit suivre la DUP (rendue par arrêté préfectoral après enquête publique) afin de déterminer quelles sont les parcelles précisément touchées par le projet ainsi que le nom de leurs propriétaires et le moyen de les joindre. Cette enquête peut servir à déterminer les parcelles à racheter ou à exproprier.

8. Enquêtes de sécurité

Il existe enfin des dossiers plus particuliers sur la sécurité qui sont à monter par le maître d'ouvrage, ils devront être instruits par le préfet et seront soumis au contrôle du STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés). Les éléments

suivants doivent y figurer : le Dossier de Définition de Sécurité (DDS, d'un délai d'instruction de 5 mois), le Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS, d'un délai d'instruction variant de 5 à 8 mois), le Dossier de Sécurité (DS, d'un délai d'instruction variant de 5 à 8 mois), la demande d'autorisation d'exploitation, le dossier d'autorisation de tests et d'essais, le recueil des attestations des organismes notifiés.

9. Etudes complémentaires nécessaires à la réalisation du projet

Une étude géologique permettra d'évaluer le terrain et de savoir quelle stratégie adopter quant à la construction de l'équipement. Cette étude servira de base à l'autorisation d'exploitation de la remontée mécanique.

Une Etude d'Impact Environnemental déterminera l'état de l'environnement avant le début des travaux et doit prévoir les effets de l'aménagement sur celui-ci, afin de pouvoir trouver les mesures pour supprimer, réduire ou compenser ces effets.

Des études paysagère et architecturale assureront la meilleure intégration possible de l'équipement dans son environnement.

B. DES CHANGEMENTS DE POLITIQUES NECESSAIRES POUR MENER A BIEN UN TEL PROJET

Ce projet de grande ampleur ne peut être fonctionnel que si les politiques qui l'entourent sont cohérentes entre elles et avec le projet.

1. Une politique foncière pour anticiper le projet

La mairie manque cruellement de terrains pour lancer un projet de cette envergure : seulement 0,95% de son territoire lui appartient⁶². Pour ce projet, comme pour les suivants, la commune doit continuer à mener une politique foncière active. Elle peut mener cette politique en classant en ZAD (Zone d'Aménagement Différé) différents secteurs de la commune, notamment le long du tracé de la remontée mécanique.

L'achat de foncier sur l'axe du téléphérique permettra de résoudre certains problèmes tels que la construction d'habitations qui compliqueraient le survol, la nécessité de louer des droits d'accès aux pylônes ou encore d'acheter en prévision les parcelles pour l'implantation de ces pylônes. En effet si les terrains le long de la remontée appartiennent à des propriétaires privés, le maître d'ouvrage devra obligatoirement acheter des parties de parcelles d'environ 4m² aux endroits précis où devront être installés les pylônes, puis louer un droit de passage pour accéder à ces pylônes. La mairie peut alors avoir recours aux services de la SAFER pour négocier à l'amiable le rachat de terrains, ce qui prendra entre 3 et 4 ans.

⁶² Source : cadastre

Par ailleurs, la commune doit résister aux pressions foncières et conserver le classement de ses zones Agricoles et de ses zones Naturelles. Ceci permettra le maintien de son agriculture et des richesses naturelles, mais surtout évitera la construction d'infrastructures qu'il faudrait ensuite survoler posant ainsi des problèmes techniques (survol réglementé) et des problèmes politiques (revendications des propriétaires des terrains survolés).

Néanmoins il faut être vigilant en menant cette politique : des revendications pourront apparaître de la part des propriétaires terriens lors de l'aménagement du pôle autour de la gare de la route forestière des Tamarins. En effet cet aménagement sera légalement autorisé, permettant le développement d'activités sur son aire, mais les terrains tout autour ne pourront toujours pas être développés et certains resteront sans voie d'accès, ne permettant même pas une exploitation agricole.



Figure 102: Pâturage dans les Hauts de Saint-Leu,
Auteur Julie Lausin

2. Une politique des transports à développer en liaison avec l'intercommunalité

Afin d'assurer une insertion réussie de la remontée mécanique dans le réseau de transport, il faut revoir la politique de transport de la ville.

En effet, le téléphérique assurera les liaisons Hauts-Bas. Il faudra alors mettre en place un réseau de navettes de rabattement vers la gare de chaque étage (littoral, CD13, Route Hubert Delisle). Néanmoins des lignes de bus peuvent être conservées sur la route des Colimaçons pour prendre le relais de la remontée mécanique lorsque celle-ci est arrêtée le soir et les jours de maintenance.

Ce nouveau réseau devrait permettre une meilleure desserte du territoire car les navettes de rabattement auraient une fréquence supérieure à celle d'aujourd'hui. Ainsi la liaison pour rejoindre le Centre-ville serait plus rapide qu'actuellement.

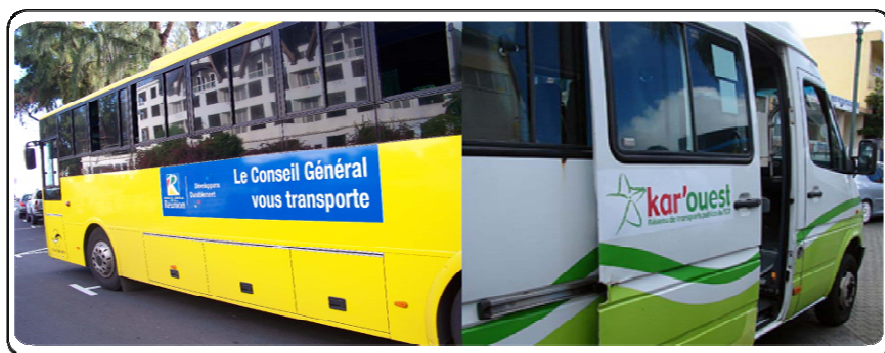


Figure 103: Les bus circulant à Saint-Leu,
Car Jaune, auteur : Julie Lausin ; Kar'Ouest, source : www.reunitoo.re

Néanmoins, il faut observer que le réseau de transport en commun est géré par le TCO qui porte une réflexion sur la réorganisation du réseau actuel en liaison avec la commune.

Cette coopération devra se poursuivre afin de prévoir l'insertion de ce nouveau mode de transport.

3. Une politique touristique forte à mener

La seule implantation d'une remontée mécanique sur la commune de Saint-Leu ne suffira pas à développer le tourisme pour en tirer des revenus significatifs. Ce développement ne peut avoir lieu que si la commune développe une politique touristique volontariste qui fait encore défaut aujourd'hui.

Des propositions de développement touristique sont proposées dans la dernière partie de ce rapport.

C. LE BON DEROULEMENT D'UN PROJET PASSE PAR LA MOBILISATION DE TOUS LES ACTEURS

Ce projet doit être fédérateur il nécessite d'associer différents acteurs.

1. Les acteurs de la protection de l'environnement : la DIREN, le Parc National et l'ONF

Un des principaux buts de la remontée mécanique est de pouvoir pénétrer un espace fragile sans l'abîmer. Il est donc primordial d'associer au projet les principaux acteurs de la protection de l'environnement. Ils seront les plus qualifiés pour juger des aménagements nécessaires à réaliser afin que les conséquences sur l'environnement restent mineures et réversibles. Ces acteurs sauront identifier au plus tôt les études et les instructions complémentaires à mettre en place pour respecter l'environnement dans lequel le projet s'inscrit.

Parmi eux, la Direction Régionale de l'Environnement (la DIREN) est en charge de la protection, de la gestion et de la valorisation de l'environnement. Elle a une vision globale des espaces sensibles sur Saint-Leu et est à même de prendre la mesure de leur importance. La DIREN est, par conséquent, un conseiller de choix tout le long de l'axe mer-montagne envisagé, permettant d'identifier les espèces à protéger et la manière de le faire dans le projet.

Une attention plus grande encore doit être apportée au tronçon qui relirait la route forestière au point de vue du Grand Bénare. Il est évident qu'un tel tronçon ne pourra être mis en service qu'avec l'aval

du Parc National. Cependant, le rôle du Parc dans un projet d'une telle envergure doit être plus important encore : le Parc National doit être un acteur principal du projet, au titre de ses missions que sont à la fois la conservation de la nature et l'accueil du public dans le respect de la biodiversité et de l'équilibre des milieux.

L'Office National des Forêt (ONF) gère les massifs forestiers qu'il a en charge et réalise des travaux nécessaires à la production de bois, à la lutte contre les pestes végétales et au développement des espèces endémiques. Il réalise aussi les travaux nécessaires à l'accueil du public sur son territoire et entretient les sentiers et les pistes forestières. L'ONF est donc un acteur de la protection de l'environnement habitué à la gestion du public sur un territoire fragile qui pourra apporter son savoir-faire dans ce domaine.



**Figure 104: Paille-en-queue, *Phaethon lepturus*,
Source: www.portail-ile-de-la-reunion.com**

2. Les autorités organisatrices du transport et le GART⁶³

Une remontée mécanique est avant tout un moyen de transport. Il est donc essentiel d'associer au projet toutes les autorités organisatrices des transports afin que ce nouvel axe s'intègre au mieux dans les réseaux existants et à venir.

Comme la remontée mécanique doit favoriser l'intermodalité, il semble évident d'associer à la réflexion le Département Réunion, responsable du transport interurbain sur l'île, et le TCO, responsable du transport intra-urbain sur la côte Ouest.

A l'échelle nationale, il existe une structure qui réunit toutes les autorités responsables du transport : le GART. En plus d'être le porte-parole des collectivités territoriales auprès de l'Etat ou de l'Union Européenne, le GART a pour mission d'offrir à ses adhérents des conseils économiques, financiers, juridiques et techniques. Il est aussi force de propositions pragmatiques et innovantes en matière de transport et peut se montrer intéressé par la technologie « remontée mécanique » dans la région.

Le GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport

Cette association fondée en 1980 regroupe 263 autorités organisatrices de transports avec pour objectif d'améliorer les déplacements et de développer les transports publics en France. C'est une plate-forme d'échanges et de réflexion entre les élus responsables du transport. Des sujets tels que l'efficacité du transport par câble sont abordés au cours de ces réflexions.

⁶³ Qui regroupe les autorités organisatrices du transport

3. Les structures en charge du tourisme : l'Office du Tourisme, le TCO et la Région Réunion

La remontée mécanique telle que nous la proposons ici a un but principalement touristique. Il va de soi que les structures ayant la compétence touristique aux échelles communales, intercommunales et régionales doivent travailler de concert tout au long du projet.

A l'échelle communale, l'Office du Tourisme de Saint-Leu est aujourd'hui la structure qui est chargée de l'accueil touristique, mais aussi de l'animation et de la promotion de la commune. L'Office doit naturellement être étroitement associé au projet.

Toujours à l'échelle communale, comme le dernier tronçon de la remontée mécanique est sur le territoire de Trois Bassins, il serait intéressant de développer un partenariat avec la commune voisine, d'autant que Trois Bassins semble avoir le souhait de faire émerger une vocation touristique et de loisirs⁶⁴ en particulier dans les Hauts. Ainsi on pourrait, par exemple, imaginer que des navettes fassent la liaison entre la gare des Colimaçons et le Centre-ville de Trois Bassins... Un travail « main dans la main » est l'assurance d'un projet plus complet, et donc réussi.

A l'échelle intercommunale, le TCO détient la compétence liée au tourisme, étant ainsi habilité à « **créer, aménager, entretenir et gérer des zones d'activités** industrielle, commerciale, tertiaire,

artisanale, touristique portuaire ou aéroportuaire qui sont d'intérêt communautaire »⁶⁵. Le TCO est donc, à double titre avec le transport, un acteur privilégié à associer au projet.

Enfin, à l'échelle régionale, la Région Réunion fait du tourisme une de ses grandes priorités. L'attrait touristique majeur que générerait le fait d'aller jusqu'au Grand Bénare justifierait que la Région Réunion soit, sinon le porteur du projet, un acteur principal dans son élaboration.

⁶⁴ Source : Etude juridique et financières des conditions de faisabilité d'un office de tourisme intercommunal-document phases 1 et 2 diagnostics et propositions

⁶⁵ Source : site internet du TCO

4. Les professionnels du tourisme, les commerçants...

Les professionnels du tourisme, qu'ils tiennent une structure d'hébergement, un musée ou vendent une activité de loisir, sont, avec les commerçants, les personnes les plus aptes à servir de relais de communication autour de la remontée mécanique si elle est mise en place. Inversement, l'attrait de la remontée mécanique peut être utilisé pour faire de la communication à propos des professionnels du tourisme et des commerçants. Il s'agirait alors d'une réelle coopération, d'autant plus que la remontée mécanique ouvre de nouveaux territoires : elle sera donc le moteur de nouvelles activités commerciales dans les Hauts ou en lien avec les Hauts (location de vélos, restauration...).



**Figure 105: Commerces sur la rue du Général Lambert,
Auteur : Sabine Corby**

5. La population et les associations pouvant avoir un lien direct ou indirect avec le projet

La population est la première à percevoir les conséquences de l'aménagement. A ce titre, elle ne doit pas être spectateur passif mais bel et bien acteur du projet. Au-delà de l'information, il faudra penser à la concertation avec le public et ce avant que les options essentielles n'aient été arrêtées. Il est important d'associer la population à la définition du projet pour qu'il soit réussi et que l'équipement réponde au mieux aux besoins de la population. Les associations de quartiers, d'agriculteurs, de sportifs, de chasseurs, de naturalistes... peuvent aussi s'avérer être d'une grande aide car elles fédèrent des gens qui ont une très bonne connaissance du terrain et qui sont à même de relever les particularités à prendre en compte dans le projet. Enfin, dans la phase finale du projet, une participation directe de la population faciliterait l'appropriation de l'équipement à sa livraison. On peut donc imaginer de faire choisir à la population, au moyen d'un vote sur internet par exemple, le design des cabines ou encore le nom des gares...

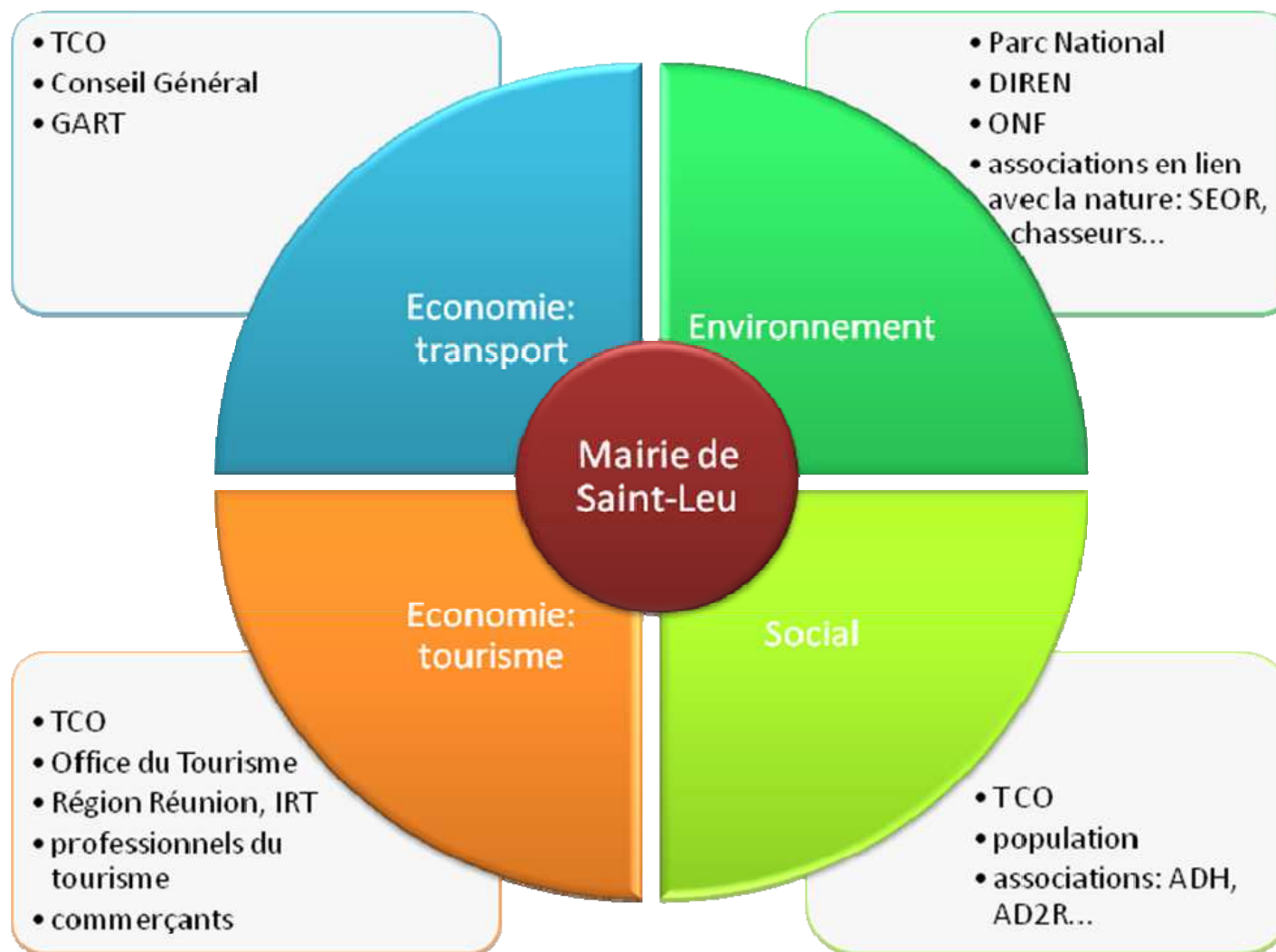


Figure 106: Acteurs à impliquer dans le projet d'une remontée mécanique,
Réalisation : Sabine Corby

D. UNE OPPORTUNITÉ DE FORMER A DE NOUVEAUX MÉTIERS

D'après le guide technique des remontées mécaniques du STRMTG⁶⁶, l'exploitation d'une remontée mécanique nécessite l'emploi d'une chef d'exploitation, d'un conducteur dans chaque gare (car la liaison entre deux met plus de cinq minutes) et d'agents. On a montré dans le chapitre V qu'il fallait employer une trentaine de personnes : 2 équipes assurant la présence continue du personnel. Ces équipes sont constituées de deux agents par gare (dont un conducteur), de personnel d'accueil pour les gares fréquentées du Parc du 20 décembre et du Grand Bénare, de personnel technique pour réparer à tout moment les pannes et d'un chef d'exploitation.

Pour occuper ces postes et afin de privilégier la création d'emplois au sein de la population locale par rapport à l'importation du savoir-faire métropolitain, on peut choisir de former ce personnel. Ainsi comme pour le projet d'hippodrome du TCO, on peut financer la formation en métropole de Réunionnais pendant la phase d'étude et de construction de la remontée mécanique.



Figure 107: Maintenance d'une remontée mécanique,
Source: www.btsmaintenance.fr

Il existe différentes formations en fonction du poste à occuper :

- Un CAP transports par câbles et remontées mécaniques
- Un Bac Pro maintenance des systèmes mécaniques automatisés pour appareils débrayables
- Un Bac Pro équipement et installations électriques
- Une MC (mention complémentaire) accueil dans les transports.

Il existe plus de 33 centres de formation en métropole.

⁶⁶ STRMTG : Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés

Conclusion : Un mode de gouvernance tourné vers la communication et la pluridisciplinarité.

Un projet de remontée mécanique sur la commune de Saint-Leu ne pourra aboutir que par la mise en réseau d'acteurs pouvant avoir une influence sur la réalisation. Le développement du projet doit se faire avec une volonté de coordination et de partage afin d'avoir une vision la plus complète possible, et d'anticiper au maximum les retombées économiques, sociales et environnementales d'une telle infrastructure.

Un sujet à aborder est la nécessité de donner à ce projet un rayonnement intercommunal et régional. La commune de Saint-Leu ne peut pas soutenir seule un projet de cette envergure, de par le manque de moyens et de compétences. La Région et l'intercommunalité doivent porter ce projet afin qu'il puisse voir le jour. Dans ce but, il est important de justifier l'implantation de la remontée mécanique sur le territoire de Saint-Leu plus que sur celui de Trois-Bassins (commune sur laquelle se trouve le Grand Bénare) ou d'une autre commune. L'argument est aujourd'hui évident : pour relier le littoral au Grand Bénare, le chemin le plus court débute au Centre-ville de Saint-Leu. La commune se présenterait alors comme hôte d'un projet touristique régional et bénéficierait des retombées économiques indirectes créées par des activités touristiques parallèles.



**Figure 108: Saint-Leu vue de la plage de Kélonia,
Auteur : Juliette Berger**

VII. DES AMÉNAGEMENTS IMMÉDIATS EN LIEN ÉTROIT AVEC LA REMONTÉE MÉCANIQUE.

A. LE TRANSPORT PAR CÂBLE, UNE NOUVELLE LIGNE À INTÉGRER DANS UN RÉSEAU DE TRANSPORT EFFICACE

1. Le développement de l'intermodalité

Sur le tronçon « Centre-ville/route Hubert Delisle » plus encore qu'ailleurs, la remontée mécanique doit être pensée comme un complément à l'offre de transport en commun. S'insérant dans une chaîne il conviendrait que l'articulation en chaque maillon soit la plus fluide possible. Si le projet prend forme, il sera indispensable d'élaborer un plan de déplacement où l'intermodalité sera la règle d'or. Il est par exemple nécessaire que, sur la route Hubert Delisle, un certain nombre de bus de rabattement vers la gare de la remontée mécanique soit redéployé depuis les liaisons Haut-Bas, pour compléter l'offre actuelle et assurer l'efficacité du transport par câble. Enfin, la complémentarité des modes exige un traitement détaillé des déplacements d'extrémités de parcours : parcs à vélo, parcs auto... Il serait aussi profitable de repenser la morphologie du Centre-ville afin d'y favoriser les déplacements piétons et doux en général, de les rendre plus agréables.

2. L'aménagement des espaces de stationnement

En Centre-ville, les espaces des stationnements sont suffisants, mais ils ne sont pas convenablement mis en évidence pour les personnes étrangères à la commune. De plus, si l'emplacement retenu

pour la gare est le parc du 20 décembre, il sera nécessaire de faire un travail d'aménagement de l'aire de stationnement de La Ravine. Il faudra l'indiquer comme aire de stationnement principale, et l'aménager comme telle en traçant au sol les places de parking afin d'optimiser l'espace. Un espace de stationnement pour les vélos doit aussi être mis en place.

De plus, le stationnement doit être pris en compte à tous les étages desservis par la remontée mécanique. Ainsi, à Colimaçons, un parking doit être accolé à la gare afin d'accueillir, par exemple, les véhicules des habitants des Hauts motorisés mais qui souhaitent utiliser le téléphérique pour rejoindre la route forestière ou le Centre-ville.

Enfin, la gare de la route forestière des Tamarins devra aussi être équipée d'une aire de stationnement, mais de petite envergure.



Figure 109: Panneau informant sur un parking du centre-ville,
Auteur : Marie Cazau

3. Un accueil efficace des voyageurs

L'accueil est fondamental : pour rendre plus agréables les transports en commun, il faut diminuer les temps de transport, mais aussi gérer et minimiser l'attente des passagers. Pour cela, plusieurs axes sont à traiter :

- *L'intégration tarifaire* : avoir à payer séparément plusieurs tickets est très désagréable, même si on ne dépense pas plus au total. On peut donc prévoir un système de tarification qui couple les réseaux de bus à la remontée mécanique, c'est-à-dire prévenir le chauffeur du bus que l'on empruntera la remontée mécanique et payer un seul billet au lieu de deux. Cela permettra aussi un temps d'attente réduit à la billetterie pour les personnes qui n'utiliseront que la remontée mécanique.

- *L'amélioration des conditions d'attente* : les temps d'attente doivent être « météorologiquement confortables », tant au niveau du soleil que de la pluie. Il sera donc indispensable que les arrêts de bus associés aux gares de remontée mécanique (en Centre-ville et à Colimaçons notamment) soient couverts, et équipés de bancs pour rendre l'attente plus confortable.
- *La signalisation* : afin de mieux intégrer le téléphérique aux réseaux de transport en commun, il faudra veiller à ce que les billetteries soient standardisées et repérables. De plus, les arrêts de bus associés doivent être bien visibles et bien indiqués. En effet, chercher où se poster pour attendre le bon bus est particulièrement désagréable.

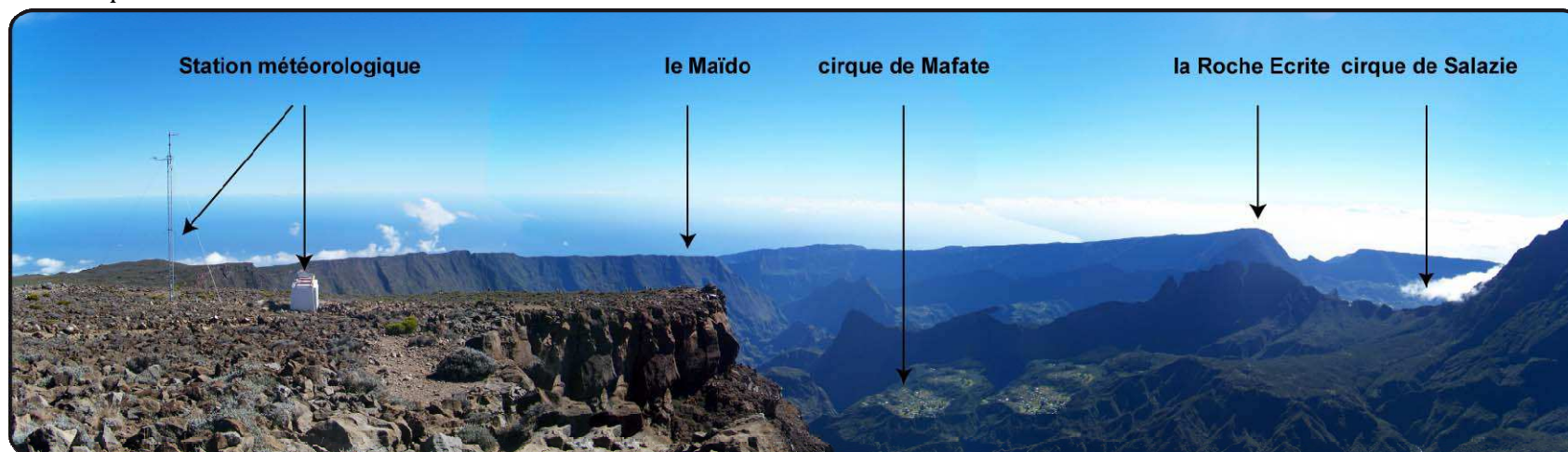


Figure 110: Panorama pris du Grand Bénare,
Auteur : Sabine Corby

B. UNE PEDAGOGIE DU PUBLIC OBLIGATOIRE POUR PERMETTRE L'ACCES AU PARC NATIONAL

1. Emprunter la remontée mécanique ou comment suivre les traces du marronnage

Le marronnage, ou fuite des esclaves, fait partie intégrante de l'histoire de La Réunion. Soumis aux travaux forcés, humiliés, battus, mal nourris, séparés de leur famille, les esclaves rêvaient de liberté. Certains, malgré les peines infligées, se sont enfuis : ce sont les Marrons. En général, ils s'organisaient en bandes, nomades ou sédentaires. Les esclaves marrons sédentaires sont à l'origine du premier peuplement des Hauts de l'île, où les colons n'allaient pas les chercher. Ils s'organisaient autour de villages, dirigés par des chefs ou des rois, conformément à leurs traditions d'origine. A Saint-Leu, la randonnée du Piton Rouge permet de découvrir la tombe de l'un d'entre eux : le Roi Phaonce. Ossements, murets de pierre et plants de pommes de terre sont les vestiges de cette présence humaine sur la planète altimontaine.

La remontée mécanique entre mer et montagne permettrait au grand public de survoler le parcours des esclaves marrons. Il semble naturel de l'utiliser pour sensibiliser les visiteurs quels qu'ils soient à cette page de l'Histoire, d'autant plus que l'emplacement pressenti pour la gare de départ sur le littoral est le parc du 20 décembre, dont le nom est un symbole fort de l'abolition de l'esclavage à La Réunion.



Figure 111: Statue sur la tombe du Roi Phaonce, Gilbert Clain,
Source: www.runweb.com

2. Un espace de sensibilisation du public avant l'entrée dans le Parc National

On peut imaginer au niveau de la route Hubert Delisle ou au niveau de la route forestière des Tamarins un établissement où le public serait sensibilisé de manière ludique et pédagogique à la protection des espèces endémiques et des espaces de biodiversité riche. Le but est de toucher le grand public avant qu'il ne pénètre le cœur du Parc National.

Par ailleurs, la remontée mécanique serait un très bon outil de régulation de la fréquentation touristique du cœur du Parc. En effet, on peut assez facilement limiter le nombre de visiteurs accédant au Grand Bénare si le comité scientifique impose une fréquentation journalière maximale afin de préserver la biodiversité du site.

3. Les cabines, un lieu privilégié pour sensibiliser les passagers

Il pourrait être intéressant d'intégrer dans les cabines des moyens de sensibilisation autour des paysages survolés. On peut penser à mettre disposition des voyageurs des petites plaquettes en bois en format A4 décrivant les paysages et leur intérêt écologique. Ce support est plus durable que la distribution de brochure papier à tous les voyageurs. Par contre il faudra penser à un système d'attache afin que le matériel reste en cabine. On pourrait aussi imaginer un système audio qui donne à entendre une lecture de paysage au fil du survol, disponible dans plusieurs langues, y compris le créole.



Figure 112: Vue panoramique à partir du Grand Bénare,
Auteur : Sabine Corby

C. AMENAGEMENT D'ACCUEIL DU PUBLIC A FAIBLE EMPREINTE ECOLOGIQUE

1. Une sécurisation obligatoire du point de vue du Grand Bénare

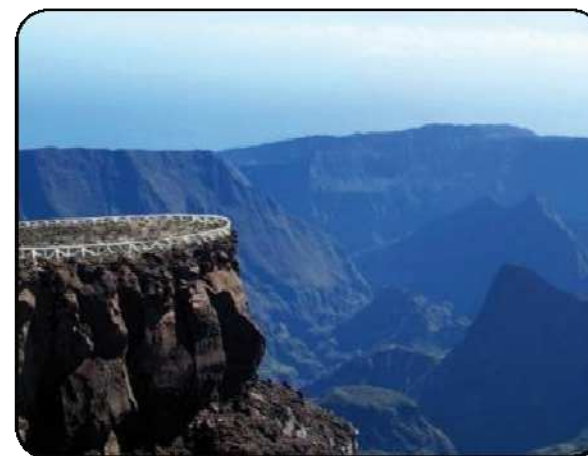
Une sécurisation du site est indispensable si l'on souhaite ouvrir le site à un public plus large que celui des randonneurs avertis. Un système de barrières en bois comme celles du Maïdo doit être installé de manière à canaliser les visiteurs.

De plus, l'accueil du public sous-entend l'installation de sanitaires. Cependant il semble évident que l'on n'installera pas de réseau d'eau au sommet du Grand Bénare. Il s'agit plutôt de penser des toilettes écologiques, type toilettes sèches.

Enfin, l'un des buts d'une remontée mécanique pour accéder à un espace où la route n'est pas une solution envisageable est aussi de permettre à tous l'accès à la richesse naturelle de l'île. Il est donc très important qu'au Grand Bénare un aménagement soit réalisé permettant de faire rouler un fauteuil jusqu'au point de vue.



**Figure 113: Sécurisation du Maïdo pour les visiteurs,
Auteur : Julie Lausin**



**Figure 114: Photomontage de la sécurisation du Grand Bénare,
Source : Sabine Corby, Réalisation : Julie Lausin**

2. L'ouverture de sentiers pédestres et cyclistes à Colimaçons et autour de la route forestière des Tamarins.

Les randonneurs, heureux de pouvoir rejoindre facilement Colimaçons ou la Route forestière des Tamarins avec le câble, seront à coup sûr très demandeurs de nouveaux sentiers. Or, de nombreux sentiers existent déjà à Saint-Leu, mais beaucoup ne sont ni balisés ni entretenus. L'augmentation de l'accessibilité des territoires en altitude grâce à la remontée mécanique devra être l'occasion de les baliser officiellement et de les entretenir régulièrement afin qu'ils soient répertoriés dans les guides et ouverts à tous.

De même, la pente naturelle de Saint-Leu ferait le bonheur des vététistes amateurs de descente. Aujourd'hui, monter son vélo en altitude est tellement contraignant que très peu de pistes de descentes sont aménagées. A terme, avec la remontée mécanique, les vététistes seront sans aucun doute très nombreux à venir se divertir à Saint-Leu pour peu que les propriétaires des terrains à traverser accordent un droit de passage en échange de bonne conduite.

Enfin, si randonneurs et amateurs de vélo sont au rendez-vous, il pourra être prévu d'implanter un gîte de haute montagne près de la gare de la route forestière des Tamarins pour que cet endroit devienne une étape relais. De même, des espaces de location de vélos sur cette même route forestière des Tamarins et aux Colimaçons peuvent être envisagés.



**Figure 115: Sentier pédestre Cayenne/Bras-Mouton,
Auteur : Sabine Corby**

Conclusion : La remontée mécanique, un élément dynamisant pour le territoire

Il est indispensable que la remontée mécanique soit implantée en lien étroit avec l'offre de transport en commun afin de permettre une ouverture de nouveaux espaces de loisirs. Ainsi, des lieux comme Les Colimaçons ou la route forestière des Tamarins pourront devenir des espaces privilégiés pour la randonnée ou d'autres activités de pleine nature. De plus, l'accès maîtrisé au Grand Bénare serait un prétexte idéal pour sensibiliser le public aux questions de protections de la biodiversité, des paysages et des milieux.

CONCLUSION

Dans la recherche d'une liaison entre les Hauts et les Bas saint-leusiens, une remontée mécanique semble être le transport le mieux adapté. En effet la commune doit compter avec un dénivelé de l'ordre de 18% qui rend tout moyen d'accès difficilement constructible, or la technologie du téléporté permet un tel exploit. De plus le transport par câble s'inscrit dans la volonté de préserver la richesse environnementale de la commune : il permet une réduction des émissions de gaz à effet de serre et il n'a pas que peu d'emprise au sol permettant la pérennité d'une trame écologique sous son tracé.

Cette liaison permettra de désenclaver les Hauts de Saint-Leu en créant un axe direct vers le Centre-ville et ses services. L'accessibilité des habitants des Hauts au reste de l'île sera renforcée puisque la remontée mécanique arrivera directement à la gare routière du Centre-ville qui regroupe un grand nombre de lignes de bus rejoignant les autres villes.

Par ailleurs, ce transport porté desservira la commune à tous les étages habités ou fréquentés (Centre-ville, CD 13, route Hubert Delisle, route forestière des Tamarins), améliorant la mobilité des habitants et celle des touristes dans la commune. La remontée mécanique sera alors un vrai axe touristique structurant : dans les environs de chaque gare, un pôle économique sera enclin à se former autour des activités touristiques notamment des restaurants ou des activités de plein air.

Ainsi le projet d'installation d'une remontée mécanique s'inscrit dans la démarche du développement durable selon ses trois aspects :

- C'est le transport en commun le moins polluant qui existe actuellement et qui perturbe le moins

l'environnement car il est aérien et ne crée pas de cicatrice au sol (contrairement aux routes).

- De plus, cette installation aura des retombées sociales certaines puisqu'elle améliorera la mobilité des habitants des mi-pentes et des Hauts en renforçant l'accessibilité au Centre-ville et qu'elle est couplée à l'amélioration de la desserte des quartiers par tranche de niveaux grâce à l'augmentation de la fréquence de passage des bus de rabattement.
- Enfin le téléphérique engendrera la création directe d'une trentaine d'emplois et favorisera indirectement la création d'autres emplois notamment dans les secteurs de la restauration et du tourisme.

Du reste, ce projet de remontée mécanique a pour ambition d'amener les touristes jusqu'au Grand Bénare. Or celui-ci se trouve dans le cœur du Parc National de La Réunion et toutes les installations susceptibles d'y être implantées sont alors soumises à son règlement et à son Conseil Scientifique. Pour pouvoir mener à bien ce projet il est primordial d'associer le Parc dès les prémices de la réflexion. Par ailleurs ses avis, ainsi que ceux d'autres organismes tels que la DIREN, sont à considérer avec attention afin d'imaginer des mesures compensatoires pour concevoir une remontée ayant le moins d'impacts possibles sur l'environnement.

Dès lors que cette remontée pourra atteindre sa destination finale qu'est le Grand Bénare, elle prendra une dimension touristique dépassant les territoires survolés à savoir les communes de Saint-Leu et de Trois Bassins. Ce projet devra être porté par une collectivité supérieure. Il a un attrait touristique à l'échelle régionale voire

nationale, au même titre que les sites incontournables tels que le Volcan ou le Maïdo.

Initié par la commune de Saint-Leu, le téléphérique doit prendre une dimension politique régionale, au titre de Grand Chantier pour le développement touristique, thème phare de la nouvelle majorité régionale. Elle seule pourra réunir les fonds nécessaires à la construction de la remontée mécanique auprès de l'Etat ou de l'Union Européenne (au titre de projet pilote), comme elle a pu le faire pour d'autres Grands Travaux comme la Route des Tamarins ou plus récemment pour la future Route du Littoral.

Pour conclure, ce projet d'installation d'un téléphérique pour atteindre le Grand Bénare, site offrant la plus belle vue de l'île sur les Pitons, les cirques et les remparts, mais pour le moment peu accessible, est donc un projet touristique phare qui doit être porté politiquement par les grandes instances. Sa réussite créera une dynamique régionale qui permettra l'étude pour l'installation, sur le très long terme, d'autres remontées mécaniques sur l'île. En effet, la morphologie de l'île appelle ce type de transport par câble qui n'a été, pour le moment, développé qu'à des fins techniques et marchandes (monte-charge de Grand Bassin ou du Tour de Fer) mais aucunement pour le transport de personnes, notamment dans le cadre du tourisme qui est pourtant un secteur économique à développer sur l'île.



Corpus de Fiches-Actions



INTRODUCTION

La proposition de remontée mécanique s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle liaison Hauts-Bas qui permettrait à Saint-Leu de se réapproprier son territoire inégalement utilisé.

L'objectif est évidemment touristique, mais les tracés proposés tiennent aussi compte des besoins des habitants. Cette perspective caractérise la commune: le cadre de vie y est agréable pour les touristes parce qu'il l'est aussi pour les habitants. La commune n'est ni une vitrine où la vie traditionnelle est mise en scène, ni une ville « à touristes » où tout est fait pour l'étranger. Son développement touristique s'est fait au fil des opportunités et n'a, par chance, rien altéré de son image naturelle et authentique.

Cependant, il est grand temps de prendre conscience de ces atouts et de choisir de les préserver dans les aménagements futurs. Il faut définir une conduite politique en matière de tourisme qui sache précisément ce qu'il est important de conserver à Saint-Leu afin d'assurer une potentialité touristique pérenne. La commune doit utiliser le tourisme comme outil générateur d'emploi en rentabilisant au mieux ses atouts intrinsèques.

L'affirmation d'une politique qui place le développement touristique parmi les priorités de la commune permettrait d'établir une stratégie de développement et de poser un cadre pour guider les professionnels du tourisme vers un but commun. Ce but commun doit évidemment être la préservation de leur outil de travail : les richesses naturelles du territoire de Saint-Leu. Il est nécessaire de réussir à prendre en compte l'environnement dans tous les projets touristiques et d'aménagement afin qu'ils ne détériorent pas l'image nature de Saint-Leu, qui est son principal attrait touristique.

- o Comment appliquer cette politique ? Quels acteurs solliciter ?
- o Quels aménagements et quelles actions mener pour améliorer l'accueil touristique ?
- o Comment vendre le produit touristique « Saint-Leu Nature » ?
- o Comment appliquer le concept de continuité mer-montagne ?

Au cours de notre réflexion, nous avons eu l'occasion de noter plusieurs idées d'actions touristiques sur Saint-Leu qui sont présentées dans les tableaux en annexe IV. Toutefois, nous n'avons souhaité développer que certaines actions plus en profondeur. Elles font l'objet de « fiches actions » organisées suivants 4 thèmes qui répondent aux questionnements ci-dessus :

- Meilleure définition de l'offre et la demande touristique à Saint-Leu
- Valorisation l'accueil touristique
- Réflexion autour d'éléments de communication
- Saint-Leu : une commune entre mer et montagne

Les actions proposées ci-après devraient permettre d'établir un tourisme durable qui concilie préservation du cadre de vie des habitants et confort des touristes.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	173
SOMMAIRE	174
THEME 1. MEILLEURE DEFINITION DE L'OFFRE ET LA DEMANDE TOURISTIQUE A SAINT-LEU.....	175
FICHE 1. ATTRIBUTION DE PERSONNEL POUR LE TRAITEMENT DU VOLET TOURISTIQUE EN MAIRIE.....	176
FICHE 2. REDEFINITION DES MISSIONS DE L'OFFICE DU TOURISME	177
FICHE 3. ETUDE COMPARATIVE ENTRE SAINT-LEU ET LE RESTE DU TCO.....	178
FICHE 4. ETUDE APPROFONDIE SUR LA CLIENTELE DE SAINT- LEU	179
FICHE 5. ETUDE SUR L'ECONOMIE TOURISTIQUE A SAINT-LEU	180
THEME 2. VALORISATION DE L'ACCUEIL TOURISTIQUE.....	181
FICHE 6. DIFFERENCIER SAINT-LEU GRACE A SON ACCUEIL CHALEUREUX	182
FICHE 7. INSTALLATION DE PLANS EN CENTRE-VILLE.....	183
FICHE 8. ELIMINATION DES GRAFFITIS.....	184
FICHE 9. MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE HISTORIQUE..	185
FICHE 10. OUVERTURE D'UN CIRCUIT DE VISITE PATRIMONIALE DE LA VILLE	186
FICHE 11. SOUTIEN AUX ENTREPRISES TOURISTIQUES.....	187
FICHE 12. MISE EN RESEAU DES MUSEES.....	187
FICHE 13. ELABORATION D'UN PLAN DE SIGNALETIQUE TOURISTIQUE	188
FICHE 14. SOUTIEN A L'APPRENTISSAGE DES LANGUES ET A L'ACCUEIL DES TOURISTES ETRANGERS.....	189
FICHE 15. MISE EN PLACE D'UNE ZONE DE PUBLICITE RESTREINTE.....	190
FICHE 16. CAMPAGNE POUR LE RANGEMENT DES POUBELLES PARTICULIERES.....	191

THEME 3. REFLEXION AUTOUR D'ELEMENTS DE COMMUNICATION 192	
FICHE 17. ELABORATION D'UNE STRATEGIE DE COMMUNICATION.....	193
FICHE 18. MEILLEURE UTILISATION DE L'OUTIL INTERNET	194
FICHE 19. AMELIORATION DE LA COMMUNICATION SUR L'HEBERGEMENT	195
THEME 4. SAINT-LEU : UNE COMMUNE ENTRE MER ET MONTAGNE 196	
FICHE 20. OUVERTURE D'UN ESPACE ARTISANAL SOUS L'ANCIEN MARCHÉ COUVERT	197
FICHE 21. INVENTAIRE ET ENTRETIEN DES SENTIERS SUR LA COMMUNE DE SAINT-LEU	198
FICHE 22. OPERATION COUP DE PINCEAU AU PLATE	199
FICHE 23. AMENAGEMENT DU POINT DE VUE DU PITON CALVAIRE	200
FICHE 24. OPERATION JARDINS ET MAISONS FLEURIS AU PLATE	201
FICHE 25. MISE EN VALEUR DES POINTS DE VUE SUR LA ROUTE HUBERT DELISLE.....	202
FICHE 26. SECURISATION DE LA ROUTE HUBERT DELISLE...	203
FICHE 27. PROMOTION DES RESTAURANTS DES HAUTS SUR LE LITTORAL	204
FICHE 28. AMELIORATION DES LIAISONS PEDESTRES ET CYCLISTES HAUTS/BAS.....	205
FICHE 29. VALORISATION DE LA ROUTE FORESTIERE DES TAMARINS	206
CONCLUSION:	207



Thème 1. Meilleure définition de l'offre et la demande touristique à Saint-Leu

Aujourd'hui à Saint-Leu, il n'existe pas de service responsable du tourisme, ni de stratégie clairement définie qui permette d'organiser le développement touristique de la commune.

Il est donc important d'avoir une réflexion quant à une politique de développement touristique. Dans un même temps, il faut mener les études nécessaires à une connaissance précise de l'offre et de la demande afin de saisir la situation touristique de Saint-Leu avec l'aide de statistiques.

Alors seulement, l'Office du Tourisme pourra servir d'outil d'application de la politique choisie et orienter ses actions selon un axe stratégique défini à l'échelle de la commune.

Les fiches ci-après sont des exemples d'actions pour répondre à ces étapes.

Fiche 1. Attribution de personnel pour le traitement du volet touristique en mairie

✓ Localisation

Municipalité de Saint-Leu

✓ Objectif

Permettre le traitement de la problématique tourisme au sein de la Mairie par du personnel dédié afin de gagner en efficacité.

✓ Description

Il s'agit d'attribuer tous les problèmes à connotation touristique à une seule et même équipe d'une ou deux personnes afin de gagner en cohérence et en efficacité. Une fois la politique touristique décidée par le conseil municipal, il sera peut-être intéressant de créer un service dédié au tourisme mais ce n'est pas nécessaire de façon immédiate.

Le but est de limiter le développement anarchique et « au fil des opportunités » qui a pu être observé. L'objectif est également d'orienter Saint-Leu vers une image et une offre touristique qui conviennent non seulement aux touristes mais aussi à la population qui doit pouvoir continuer à vivre agréablement dans cette ville.

✓ Conditions de mise en œuvre

- Décision en conseil municipal
- Définir clairement ses missions et chaque poste afin d'obtenir un travail efficace et cohérent
- Embauche de personnel compétent si nécessaire

- Décider d'une politique touristique et d'une image à diffuser de la commune

✓ Délais

Décision au Conseil Municipal (environ 1 mois).

✓ Financements

Le coût principal pour cette action sera l'embauche de personnel si elle est nécessaire et l'allocation de locaux. Comme la Mairie de Saint-Leu possède encore quelques locaux inoccupés, il ne reste que les salaires à assurer.



Figure 116: Bâtiment principal de la Mairie de Saint-Leu, Auteur : Juliette Berger

Fiche 2. Redéfinition des missions de l'Office du Tourisme

✓ Objectif

Valoriser les services de l'Office du Tourisme et encourager ses initiatives

✓ Description

L'Office du Tourisme de Saint-Leu est un réel outil à solliciter pour le développement touristique de la commune. Actuellement, les actions de l'Office ne sont que peu soutenues par la Mairie. Bien que des initiatives soient prises par l'Office (création des Leu Packs, développement d'un site internet), l'équipe n'est impliquée aujourd'hui que dans l'accueil et l'information touristique, en l'attente de l'application d'une réelle politique touristique communale. Le cas échéant, l'Office du Tourisme deviendra l'outil d'application de cette politique.

✓ Conditions de mise en œuvre

Cette délégation de compétences touristiques à l'Office du Tourisme ne peut se faire que dans l'optique d'un développement touristique sur la commune.

L'action de l'Office du Tourisme doit être l'application d'une réelle politique touristique défendue par la Mairie.

✓ Calendrier de mise en œuvre

Dès qu'une politique de tourisme à l'échelle de la commune sera communiquée.

✓ Coûts et financements possibles

L'Office du Tourisme est aujourd'hui la troisième association à recevoir le plus de subventions de la Mairie (135 000 euros en 2007). Ce montant doit continuer à être en hausse, permettant d'élargir les possibilités d'actions de l'Office du Tourisme

✓ Indicateurs d'évaluation

- Evolution des chiffres de fréquentation
- Une enquête de satisfaction au sujet de la qualité des services proposés



Figure 117: Intérieur de l'Office du Tourisme, Source: ww.mi-aime-a-ou.com

Fiche 3. Etude comparative entre Saint-Leu et le reste du TCO

✓ Localisation

Territoire de la Côte Ouest

✓ Objectif

Positionner Saint-Leu au sein de son intercommunalité

✓ Description

Saint-Leu appartient à l'intercommunalité depuis 1996, cependant, avec des communes importantes comme Le Port ou Saint-Paul, Saint-Leu se doit de préserver son image d'authenticité tout en travaillant pour augmenter son attrait touristique. Pour se placer de façon complémentaire par rapport aux autres communes de l'intercommunalité, il va falloir réfléchir non seulement à l'image que la commune veut donner aux touristes mais aussi à celles que proposent ou comptent proposer les autres communes.

Cela peut également permettre à la commune de se rassurer à propos d'un Office du Tourisme Intercommunal (OTI). En effet, une fois l'image de Saint-Leu réellement décidée et mise en avant, un OTI pourrait même conduire à une plus forte diffusion de cette image.

✓ Problématiques à aborder/données à collecter

Afin de pouvoir comparer Saint-Leu aux autres communes du TCO, il convient préalablement de recueillir les informations suivantes :

Les images et politiques touristiques de chaque commune ; l'offre d'activités, d'hébergement et de restauration et finalement les types de clientèles présentes.

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie

La municipalité de Saint-Leu qui pourra faire appel soit :

- A ses services internes
- A ODIT France
- A un bureau d'étude spécialisé
- A l'Office du Tourisme de Saint-Leu

✓ Conditions de mise en œuvre

Avoir déjà réalisé l'étude sur la clientèle à Saint-Leu afin de répondre à ses attentes et lui proposer une image et un positionnement adéquat.

✓ Calendrier de mise en œuvre

Attention à ne pas mener l'étude pendant les saisons creuses : il faut s'assurer de la présence de touristes pour pouvoir mener des enquêtes.

Préférer une étude étalée sur toute une année pour mesurer la saisonnalité.

✓ Financements

Si c'est la Mairie qui effectue l'étude, celle-ci ne lui coûtera que le temps que ses services passeront à réaliser l'étude et leurs frais de déplacement. Si non cela dépend du bureau d'étude.

✓ Articulation avec d'autres actions

- Lancer une étude approfondie sur la clientèle à Saint-Leu
- Attribution de personnel pour le traitement du volet touristique en mairie

Fiche 4. Etude approfondie sur la clientèle de Saint-Leu

✓ Localisation

Saint-Leu

✓ Objectif

Mieux connaître la clientèle saint-leusienne afin de pouvoir mieux répondre à ses envies et ses besoins pour faire de Saint-Leu un pôle touristique fort.

✓ Description

Il s'agit d'engager une équipe spécialisée dans les études touristiques, soit par l'intermédiaire d'un organisme d'Etat, soit par un bureau d'études privé. Cette étude devrait permettre de connaître le nombre de touristes s'arrêtant à Saint-Leu, de savoir ce qu'ils y font, combien de temps ils y restent et ce qu'ils recherchent sur place. Il serait peut-être envisageable d'interroger certaines personnes pour savoir comment elles perçoivent la ville et comment améliorer son image.

✓ Problématiques à aborder/données à collecter

Comprendre pourquoi les gens viennent à Saint-Leu. S'ils reviennent, qui sont-ils et pourquoi ? Etude approfondie sur le tourisme affinitaire qui représente une part de marché importante : qui sont-ils ? Que font-ils ?

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie

OditFrance à qui Saint-Leu paye une cotisation ou bien un bureau d'étude spécialisé.

✓ Conditions de mise en œuvre

Vouloir développer le tourisme et utiliser cette étude

Disposer des fonds nécessaires pour payer cette étude

Établir un cahier des charges clair afin d'obtenir une étude utilisable.

✓ Calendrier de mise en œuvre

Attention à ne pas mener l'étude pendant les saisons creuses.

Préférer une étude étalée sur toute une année pour mesurer la saisonnalité.

✓ Articulation avec d'autres actions

- Etude comparative entre Saint-Leu et le reste du TCO
- Etude sur l'économie touristique à Saint-Leu



Figure 118: Activités touristiques à Saint-Leu, Auteur : Julie Lausin

Fiche 5. Etude sur l'économie touristique à Saint-Leu

✓ Localisation

Saint-Leu

✓ Objectif

Avoir des données sur les retombées économiques de l'offre touristique à Saint-Leu.

✓ Description

L'un des pré-requis pour l'établissement d'une politique touristique dynamique à Saint-Leu, est la connaissance des retombées économiques du tourisme sur la ville. Ces données permettraient d'identifier les activités à consolider et celles à développer, dans l'optique d'augmenter les retombées touristiques en créant de l'emploi.

✓ Problématiques à aborder/données à collecter

Comment faire du tourisme l'axe principal du développement touristique de Saint-Leu ?

Chiffres d'affaires des professionnels ; taux de remplissage des activités ; nombres d'emplois (directs et indirects) créés par le tourisme.

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie

Les services économiques de Saint-Leu en partenariat avec la Chambre du Commerce et de l'Industrie.

✓ Calendrier de mise en œuvre

Cette étude devrait être menée en parallèle avec celle menée sur la clientèle de Saint-Leu afin d'avoir rapidement une vision globale sur le tourisme de la commune.

Thème 2. Valorisation de l'accueil touristique

Une fois la stratégie de développement touristique définie, la commune pourra s'attacher à mener ou faire mener des opérations afin de valoriser l'accueil touristique. En effet, des mesures peuvent être prises pour améliorer l'accueil des touristes sur la commune, notamment en impliquant la population dans les actions touristiques. Il est important que les Saint-leusiens se sentent concernés par le développement touristique de la commune. Saint-Leu pourrait alors se différencier des autres communes par son accueil exceptionnel.

Voici quelques exemples d'actions simples à mener qui permettraient d'améliorer la valeur touristique de Saint-Leu.

Fiche 6. Différencier Saint-Leu grâce à son accueil chaleureux

✓ Localisation

L'ensemble de la commune de Saint-Leu.

✓ Objectif

Appliquer le slogan de l'IRT « Chez nous c'est chez vous » et ainsi faire de Saint-Leu la vitrine de l'accueil réunionnais.

✓ Description

Aujourd'hui, aucune action n'est réalisée de manière globale sur le territoire communal pour accueillir les nouveaux touristes. Dans un secteur tel que celui du tourisme, l'accueil est primordial dans la qualité de l'impression laissée et le bon déroulement d'un séjour. Ainsi, les touristes seront plus enclins à rester, à revenir et à en parler autour d'eux.

✓ Exemples d'actions à mener

Organiser un pot d'accueil tous les dimanches pendant la saison touristique. Ce genre d'action doit permettre de familiariser les touristes avec la ville en leur indiquant les lieux principaux, notamment l'Office du Tourisme.

Mettre en place une campagne de sensibilisation des professionnels du tourisme qui devra porter sur l'importance de l'accueil réunionnais (celle-ci peut s'organiser par des réunions, tracts ou autres courriers).

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie

Mairie et Office du Tourisme

✓ Conditions de mise en œuvre

Il faut connaître la clientèle saint-leusienne pour adapter cet accueil.



Figure 119 : Pot d'accueil dans un camping, Source : www.camping-granelle-dordogne.com

Fiche 7. Installation de plans en centre-ville

✓ Localisation

Centre-ville de Saint-Leu

✓ Objectif

Permettre aux touristes de visualiser les points importants du centre-ville.

✓ Description

La mise en place de plans de la ville est un moyen de communiquer sur les espaces importants du Centre-ville. Ces plans doivent permettre aux visiteurs de trouver facilement des lieux comme les parkings, la gare des bus et les billetteries, l'Office du Tourisme, les supérettes, les restaurants et autres rondavelles, les espaces de spectacles comme La Ravine et le K, les bâtiments importants comme la Poste, l'Eglise ou l'Hôtel de ville...

Pour que ces plans aient une véritable efficacité, il est nécessaire de les implanter dans des lieux de passage comme la balade piétonne du front de mer, les parkings et la rue du Général Lambert, sur une portion où une voiture peut s'arrêter facilement.

✓ Maitrise d'ouvrage pressentie

La municipalité de Saint-Leu

✓ Coût de l'opération

Entre 500 et 1500 euros selon que l'on choisisse un panneau en bois ou en métal. Il faut compter autour de 1000 euros supplémentaires pour poser le panneau.



Figure 120: Photo montage de plan de la ville (avec publicité au dos),
Source : www.techni-contact.com, Réalisation : Julie Lausin

Fiche 8. Elimination des graffitis

✓ Localisation :

Sur l'intégralité de la commune

✓ Objectif :

Donner une meilleure image de la commune

Mettre en valeur certains bâtiments

✓ Description :

Beaucoup de murs sont tagués, donnant aux visiteurs une mauvaise impression de la ville et pouvant laisser entendre un entretien insuffisant de la commune entière.

Il faut alors effacer ces graffitis afin de retrouver l'aspect original des murs. Ce nettoyage peut être effectué par projection de sable à haute pression par exemple mais surtout pas par recouvrement du graffiti par de la peinture, ce qui aurait un effet patchwork.

Une politique restrictive doit ensuite être menée pour lutter contre la réapparition de nouveaux tags, pourquoi pas en organisant des opérations de création de fresque (comme sur le mur d'entrée du musée Kélonia).

✓ Conditions de mise en œuvre :

- Étudier les façades à nettoyer pour choisir une technique de nettoyage non abrasive.
- Pour la mise en place de fresque, il faut demander l'accord au propriétaire de la surface.

✓ Coût de l'opération :

- Pour information, une fresque murale coûte 130€/m², comprenant la préparation du mur, la peinture et le salaire de l'artiste.

✓ Indicateurs d'évaluation :

- Fréquence de réapparition des graffitis.



**Figure 121: Exemple de graffitis sur le pont de la ravine de colimaçons,
Auteur : Sabine Corby**

Fiche 9. Mise en valeur du patrimoine historique

✓ Localisation

Entrée Nord de Saint-Leu sur la RN1

✓ Objectif

Exploiter la richesse patrimoniale de la commune pour créer un véritable cachet de la ville dès l'entrée

✓ Description

L'entrée Nord de Saint-Leu regorge de monuments rappelant l'histoire de la commune : fours à chaux, rails de train, ancien pont du chemin de fer... Or ceux-ci sont souvent cachés par la végétation ou tombent en ruine. Malheureusement la mairie n'est pas en mesure de les réhabiliter car ils appartiennent à des propriétaires privés. Il faut donc mener une campagne de réhabilitation pour inciter et aider financièrement les propriétaires à rénover les bâtiments à caractère patrimonial.

La ville présenterait alors dès l'entrée une image patrimoniale forte.

✓ Conditions de mise en œuvre

- Accord des propriétaires privés

✓ Articulation avec d'autres actions

- Elimination des graffitis

✓ Observations

- Par exemple un camion pizza est installé à côté d'un four à chaux, on pourrait utiliser ce cadre et faire des pizzas cuites dans le four.



Figure 122: Le four à chaux Méralikan, Auteur : Juliette Berger

Fiche 10. Ouverture d'un circuit de visite patrimoniale de la ville

✓ Localisation

Entrée Nord, entrée Sud et Centre-ville de Saint-Leu.

✓ Objectif

Proposer une découverte de la ville avec un regard nouveau orienté vers la richesse patrimoniale.

✓ Description

Le Centre-ville et ses alentours sont particulièrement riches en éléments patrimoniaux qui sont peu mis en valeur. Un circuit ludique sous forme d'une « chasse aux trésors » proposé à l'Office du Tourisme permettrait de faire découvrir l'histoire de Saint-Leu de manière simple et originale.

✓ Conditions de mise en œuvre

Une petite brochure en format A4 disponible à l'office du tourisme doit permettre aux touristes de visiter la ville en suivant un circuit patrimonial.

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie

L'Office du Tourisme

✓ Articulation avec d'autres actions

- Mise en valeur du patrimoine historique.

✓ Observations

Il s'agit plus de pérenniser une action déjà menée par l'Office du Tourisme que de créer un événement propre.



Figure 123: Carte Leu Challenge 2009, Source: Office du Tourisme

Fiche 11. Soutien aux entreprises touristiques

✓ Localisation

Saint-Leu

✓ Objectif

Aider les entreprises à pérenniser les emplois touristiques sur la commune.

✓ Description

Il s'agit d'aider des entreprises, et plus particulièrement celles qui tentent de protéger l'environnement et qui manifestent l'envie de partager cet engagement.

Il faudrait proposer une permanence organisée par la mairie où les entrepreneurs peuvent se rendre avec l'assurance d'être reçus et de recevoir des réponses à propos des différentes subventions possibles. Une fois par semaine cette permanence pourrait suffire, le reste du temps étant dédié à la recherche de nouvelles pistes pour les entreprises ayant pris contact avec ce service.

✓ Coût de l'opération

Une ou deux personnes spécialisées dans l'aide au financement

✓ Observations

L'AD2R (Association de développement rural réunionnaise) propose déjà ce genre d'aide pour trouver les financements européens.

Cette opération peut aussi servir aux entreprises qui n'ont pas de vocation touristique dans l'optique de favoriser l'emploi à Saint-Leu.

Fiche 12. Mise en réseau des musées

✓ Localisation

Stella Matutina, Kélonia, le musée du Sel et le Conservatoire Botanique de Mascarins

✓ Description

Les musées sont un atout majeur pour la commune : ils attirent de nombreux touristes. Néanmoins, pris séparément ils n'incitent pas les touristes à aller visiter les autres musées et le reste de la commune. Il faut donc installer un panneau à l'entrée de chaque musée pour présenter la commune et tous ses musées aux visiteurs.

✓ Indicateurs d'évaluation

Soumettre des questionnaires aux touristes à la sortie des musées pour savoir ce qu'ils ont déjà visité et ce qu'ils comptent visiter, avant et après la pose des panneaux.



Figure 124: Les musées de Saint-Leu, Auteurs: Marie Cazau et Juliette Berger

Fiche 13. Elaboration d'un plan de signalétique touristique

✓ Localisation

L'intégralité de la commune.

✓ Objectif

Indiquer les points touristiquement importants de manière claire, efficace et organisée.

✓ Description

Aujourd'hui, les lieux touristiques (hébergement, activités de loisirs...) sont indiqués par les professionnels en charge de l'entreprise, sans concertation entre eux, donc sans uniformisation ni organisation des panneaux.

Or, une signalétique uniforme est indispensable pour rendre la commune plus lisible et faire en sorte que les nouveaux venus ne soient pas désorientés. Saint-Leu peut tout à fait s'inspirer de communes touristiques comme l'Entre-Deux, où un vrai effort d'uniformisation de la signalétique a été fait.

Ce plan de signalétique doit concerner tous les hébergements, artisans, espaces culturels, lieux remarquables de la commune que l'on souhaite indiquer aux touristes.

Un effort de signalisation de l'Office du Tourisme doit être fait depuis la Route des Tamarins et sur le bâtiment lui-même. Une pancarte perpendiculaire à la route permettrait une meilleure visibilité.

Enfin, une signalétique accueillante avec un totem de bienvenue accolé au panneau d'entrée de ville permettrait de donner une image soignée et chaleureuse à la commune.

✓ Coût de l'opération

Il faut compter une centaine d'euros par mât (1m50) et environ 150 euros par plaque.

✓ Indicateur d'évaluation

Le taux de fréquentation de l'Office du Tourisme peut être un indicateur de la réussite de l'opération de signalisation du bâtiment.



Figure 125: Photomontage de l'Office de Tourisme de Saint-Leu avec des panneaux supplémentaires, Auteur, Réalisation : Julie Lausin

Fiche 14. Soutien à l'apprentissage des langues et à l'accueil des touristes étrangers

✓ Destinataires

Musées et professionnels du tourisme

✓ Objectif

Ouvrir la commune au tourisme international

✓ Description

Le tourisme réunionnais s'ouvre de plus en plus au tourisme international, or les équipements n'y sont pas encore adaptés (hormis des professionnels bilingues): les supports touristiques sont exclusivement rédigés en français.

Il faut ainsi encourager les professionnels non encore bilingues à se former: on peut alors ouvrir des cours du soir pour l'apprentissage des langues étrangères en particulier l'anglais et l'allemand.

De plus, il faudrait développer l'utilisation de plusieurs langues sur les supports touristiques (panneaux d'explication dans les musées et dans la rue): français, créole, anglais et/ou allemand.

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie

Associations socioculturelles

✓ Conditions de mise en œuvre

- Les entreprises de moins de 50 employés peuvent bénéficier d'une aide au remplacement lorsqu'un de ses salariés est en formation. Cette aide est distribuée par la Direction Régionale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle et provient du FSE (Fond Social Européen) ou de l'Etat.

✓ Calendrier de mise en œuvre

- Les cours du soir peuvent être programmés soit en stage intensif, soit tout au long de l'année.

✓ Coûts et financement possible :

Les cours du soir pour apprendre les langues étrangères coûtent 400€ pour 120h, sur 30 semaines, pour un adulte. Sans doute le double pour l'organisme organisateur.

L'Etat verse des subventions aux associations socioculturelles pour le paiement des enseignants en langues étrangères.

✓ Indicateurs d'évaluation

- Interroger les touristes étrangers pour recueillir leur ressenti quant à l'accueil qui leur est réservé.

✓ Articulation avec d'autres actions :

Etablissement d'un plan de signalétique

✓ Observations

Au Musée du Sel, des plaquettes sont imprimées en français en recto/verso avec le même contenu. On pourrait imprimer un des côtés en anglais ou en créole.



Figure 126: Les langues à développer, Source: Wikipédia

Fiche 15. Mise en place d'une Zone de Publicité Restreinte

✓ Localisation

Centre-ville et entrée Nord de Saint-Leu sur la RN1

✓ Objectif

Homogénéiser et restreindre la publicité

✓ Description

La publicité est une des pollutions visuelles les plus importantes en entrée de ville: il y a 20 grands panneaux publicitaires à l'entrée Nord. Par ailleurs les enseignes commerciales gênent grandement la lisibilité du centre-ville.

Il faut donc développer un règlement local de publicité (RLP) fort: création d'une Zone de Publicité Restreinte (ZPR) en centre-ville et sur l'entrée Nord. Les enseignes seront alors soumises à autorisation du maire, offrant une possible harmonisation.



Figure 127: Publicités à l'entrée Nord de la ville, Auteur : Sabine Corby

Cette politique permettrait d'éliminer certains panneaux en entrée de ville, aérant le paysage et redonnant à la ville son image naturelle et patrimoniale.

✓ Conditions de mise en œuvre

- Création d'une charte graphique pour les pancartes publicitaires et acceptation de cette charte par les commerçants.
- ✓ Calendrier de mise en œuvre
- Il faut 1 à 2 ans pour créer un RLP:
- Délibération du conseil municipal demandant la création du RLP
- Arrêté préfectoral instituant un groupe de travail qui élaborera le projet de règlement
- Acceptation du projet par la commission départementale des sites
- Arrêté municipal validant la réglementation locale de publicité
- ✓ Articulation avec d'autres actions
- Mise en valeur du patrimoine historique
- ✓ Indicateurs d'évaluation
- Nombre de panneaux publicitaires
- ✓ Observations
- Les panneaux publicitaires sont aussi des sources de revenus pour la mairie, on ne peut pas totalement les interdire.
- Légalement, la publicité est déjà interdite en ZPPAUP et en milieu urbain dans la zone d'adhésion d'un Parc National.

Fiche 16. Campagne pour le rangement des poubelles particulières

✓ Localisation

Entrée Nord de Saint-Leu sur la RN1

✓ Objectif

Inciter les habitants à ranger leurs poubelles pour dégager les trottoirs

✓ Description

L'entrée Nord de Saint-Leu est visuellement dégradée par les poubelles que laissent trainer les habitants. Une campagne doit être menée pour amener ces personnes à désencombrer les trottoirs. Les effets bénéfiques attendus sont l'amélioration de l'image de l'entrée de ville et l'accessibilité retrouvée des trottoirs pour les piétons, notamment ceux accompagnés de poussettes.

On peut s'inspirer de l'opération "rentrez vos poubelles!" actuellement menée par le TCO à Saint-Gilles Les Bains.

Des patrouilles de police circulent et mettent un autocollant d'avertissement sur les poubelles non rangées. Au bout de trois avertissements, un procès verbal est rédigé.

Au préalable la campagne aura été expliquée dans les journaux locaux, pendant les réunions de quartier et des tracts auront été distribués dans les boîtes aux lettres.

✓ Calendrier de mise en œuvre

- Campagne d'information: 1 à 2 mois
- Campagne de répression: 3 mois avec des patrouilles de police de moins en moins fréquentes.

- Campagne à renouveler si besoin
 - ✓ Indicateur d'évaluation
- Comptage des poubelles « ventouses » avant, pendant et après la campagne
 - ✓ Conditions de mise en œuvre
- Connaître l'efficacité de l'opération du TCO
 - ✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie
- La municipalité de Saint-Leu ou le TCO



Figure 128: Poubelles sur la rue du général Lambert, Auteur: Sabine Corby

Thème 3. Réflexion autour d'éléments de communication

La qualité des services et de l'accueil proposés sur la commune permettront une communication élogieuse de « bouches à oreilles », mais celle-ci restera insuffisante. Il est important, pour que les efforts de valorisation touristique portent leurs fruits, de communiquer efficacement sur Saint-Leu.

Voici quelques exemples d'actions qui vont dans ce sens.

Fiche 17. Elaboration d'une stratégie de communication

✓ Objectif

Réussir à révéler l'image touristique de Saint-Leu à l'échelle de l'île

✓ Description

Aujourd'hui, Saint-Leu est surtout connue pour ses activités de sports de nature (spot de surf, décollage de parapente) et ses musées (Stella Matutina, Kélonia). Cependant, il est important de faire connaître la commune pour ses richesses naturelles qui permettent la pratique de ces sports. Des stratégies courantes de marketing peuvent être mises en place. Celles-ci doivent être établies par une agence de marketing qui tentera de répondre aux questions suivantes: quels supports utiliser? Quel public doit être visé?

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie

La municipalité pourra faire appel à un professionnel du marketing pour élaborer une réelle stratégie de vente du produit touristique saint-leusien.

✓ Conditions de mise en œuvre

La promotion de Saint-Leu et de son attrait touristique ne peut se faire qu'une fois que la politique touristique de la commune aura été choisie.

Cette communication ne peut se faire qu'après la mise en œuvre des aménagements facilitant l'accueil touristique. Il faut que la qualité et la diversité des services et activités soient déjà assurées.

✓ Indicateurs d'évaluation

Evaluation de la fréquentation touristique

✓ Articulation avec d'autres actions

Meilleure utilisation de l'outil internet



Figure 129: Affiche des Leu Pack, Source: Office du Tourisme de Saint-Leu

Fiche 18. Meilleure utilisation de l'outil internet

✓ Localisation

Office du Tourisme et Mairie

✓ Objectif

Rendre la commune visible sur internet en proposant des informations à jour et faciliter l'accès aux outils informatiques aux touristes et visiteurs.

✓ Description

Internet joue un rôle croissant dans la planification et l'inspection des activités touristiques à faire pendant un séjour. Cette base de données est aujourd'hui peu ou pas disponible aux visiteurs (3 cyber-points répartis sur l'ensemble de la ville) ce qui ne facilite pas la consultation des activités. Un accès internet à l'Office du Tourisme permettrait de répondre à cette demande croissante d'accès à la toile. Il est à noter que l'accueil humain qu'offre le personnel de l'Office du Tourisme reste indispensable offrant des conseils avisés et personnalisés.

En ce qui concerne la communication de Saint-Leu sur le web, elle se décompose en deux sites. Il existe tout d'abord le site de la mairie, qui regroupe des informations sur la ville et des activités organisées par la Mairie. Le site de l'Office de Tourisme, ensuite, possède un design et une navigation agréable mais ses informations ne sont pas mises à jour (section agenda vide depuis 2009). Il n'existe aujourd'hui aucun lien entre les deux sites (pas de renvois d'une page à une autre) et l'accès à ces sites n'est pas immédiat (lorsque l'on tape Saint-Leu dans un moteur de recherche, la commune de Saint-Leu-la-Forêt se place en première position).

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie

La Mairie et l'Office du Tourisme en interne, ou bien une entreprise privée, mais il faudra penser à la mise à jour régulière du contenu.

✓ Conditions de mise en œuvre

Réfléchir à ce qui sera mis dans ces sites, et sous quelle forme.

Prévoir un système de mise à jour régulière et d'accès facile aux informations.

L'embauche d'une personne pour chaque site, voire d'une seule pour les deux, permettrait de remplir l'objectif.

✓ Indicateurs d'évaluation

La fréquentation des sites. Une enquête de satisfaction permettrait également d'évaluer la façon dont les visiteurs se sont informés des activités de Saint-Leu.



Figure 130: Sites internet de l'Office du Tourisme et de la Mairie de Saint-Leu

Fiche 19. Amélioration de la communication sur l'hébergement

✓ Localisation

Sur l'intégralité de la commune

✓ Objectif

Augmenter le nombre de nuitées touristiques sur Saint-Leu

✓ Description

Aujourd'hui, la liste exhaustive de toutes les structures d'hébergement sur la commune n'est disponible qu'au sein de la mairie. Pourtant, même si Saint-Leu gagnerait à avoir un hôtel supplémentaire en bord de mer, l'offre d'hébergement est diversifiée. Dans un souci d'amélioration de l'image touristique de Saint-Leu, il serait intéressant de mettre en place un annuaire de l'hébergement touristique sur la commune, disponible facilement sur internet. Des données sur la qualité des hébergements devraient également être regroupées, facilitant le choix des touristes.

✓ Articulation avec d'autres actions

Meilleure utilisation de l'outil internet

Elaboration d'un plan de signalétique touristique

✓ Observation

Il serait aussi dynamisant pour la commune qu'une nouvelle structure hôtelière de qualité ouvre ses portes. Cela permettrait de renforcer l'offre d'hôtels sur la commune et de créer de nombreux emplois.



Figure 131: Exemple de tentative d'uniformisation, Auteur: Sabine Corby

Thème 4. Saint-Leu : une commune entre mer et montagne

Nous l'avons dit, l'attrait de Saint-Leu réside dans sa diversité paysagère qui découle de son gradient altitudinal.

Les activités touristiques sont aujourd'hui inégalement réparties sur le territoire : elles sont presque toutes concentrées sur le littoral. Les actions proposées ci-après maintiennent l'attrait du bord de mer, mais permettent surtout de développer un nouvel attrait pour les paysages des Hauts qui pourront être le lieu privilégié de nouvelles activités.

Fiche 20. Ouverture d'un espace artisanal sous l'ancien marché couvert

✓ Localisation

Marché aux poissons du Centre-ville de Saint-Leu

✓ Objectif

Mettre en valeur l'artisanat local dans un espace symbolique d'une partie de l'histoire de Saint-Leu

✓ Description

Le marché aux poissons de Saint-Leu est un bel espace couvert qui n'est aujourd'hui plus utilisé dans son but premier. Il s'agit de se réapproprier cet endroit afin de l'associer à un aspect encore peu développé de Saint-Leu : son artisanat local. Un espace regroupant différents savoir-faire encore présents sur la commune mais ne disposant pas d'espace de diffusion serait un moyen de les pérenniser.

On peut citer des exemples de ces artisanats qui pourraient trouver place sous ce marché : la ferblanterie, le travail des écailles de tortues, ou encore le tissage des plantes et la tisannerie.

On peut également envisager un stand dédié au littoral de Saint-Leu et à ses coraux (peut-être géré par la Réserve Marine) afin de sensibiliser les touristes à la fragilité des coraux et les impliquer dans leur protection.

✓ Financements

Un loyer peut être demandé aux commerçants pour la location de l'emplacement.

✓ Conditions de mise en œuvre

Aujourd'hui non interdit au public, cet espace doit cependant faire l'objet d'une restauration assurant ainsi sa sécurité.



Figure 132: L'ancien marché aux poissons de Saint-Leu, Auteur: Marie Cazau

Fiche 21. Inventaire et entretien des sentiers sur la commune de Saint-Leu

✓ Localisation

L'intégralité de la commune

✓ Objectif

Faire connaître les sentiers de la commune. Valoriser la balade et la circulation pédestre sur la commune dans un but touristique.

✓ Description

De nombreux sentiers sillonnent la commune mais très peu sont recensés et entretenus. Certains sentiers sont encore pratiqués par la population locale. D'autres ont disparu, abandonnés à la végétation ou oubliés sous les décombres des travaux effectués sur une parcelle adjacente.

Or, le panel des sentiers de Saint-Leu couvre le littoral autant que les Hauts et les mi-pentes. Beaucoup font même la liaison entre cet espace. Il serait intéressant, pour asseoir l'image « nature » de Saint-Leu, d'assurer l'ouverture de tous ces sentiers oubliés, de les baliser et de les entretenir. Dans l'état actuel des choses, les sentiers ne peuvent pas être conseillés aux visiteurs sans accompagnement.

A plus long terme, si ce travail d'inventaire et d'entretien est fait de manière régulière, il deviendra possible d'éditer un « Rando Guide », comme l'a envisagé à une époque l'association Sentier Lontan Patrimoine (SLP)

✓ Calendrier de mise en œuvre

L'inventaire des sentiers prend du temps, mais peut être guidé par les travaux déjà effectués par l'Office du Tourisme ou l'association Sentier Lontan Patrimoine.

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie

La municipalité de Saint-Leu se doit de diriger les étapes de l'inventaire et déléguer les actions d'entretien et d'aménagement au service environnement de la commune.

✓ Conditions de mise en œuvre

Il faut réussir à coordonner les acteurs impliqués dans l'utilisation et l'entretien des sentiers de façon efficace et pérenne : les associations qui les entretiennent, le service environnement qui les aménage et l'Office du Tourisme qui invite à les fréquenter.

Une formation quant aux techniques d'entretien des sentiers doit être envisagée pour les personnes impliquées afin de s'assurer de la qualité des travaux.

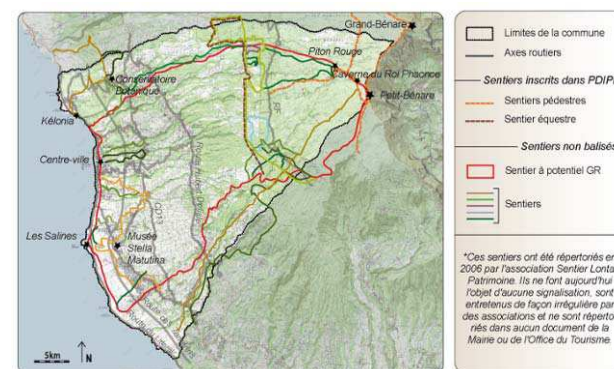


Figure 133: Carte des sentiers de Saint-Leu, Source: IGN, PDIPDR, SLP, Réalisation: Juliette Berger

Fiche 22. Opération coup de pinceau au Plate

✓ Localisation

Le quartier du Plate

✓ Objectif

Donner un cachet à ce village créole.

✓ Description



Figure 134: Vue sur Le Plate depuis le Piton Calvaire, Auteur: Juliette Berger

Le Plate est labélisé village créole au titre de Balcon De Lisle, mais il n'est pas très attractif. Il serait possible de rendre ce village plus attrayant par la remise en état de ses cases créoles. L'idée est d'encourager la création d'une association qui pourrait être en partie subventionnée par la mairie comme la plupart des associations, et qui proposerait à ses adhérents des pots de peintures et de l'aide pour repeindre leurs cases une fois par an environ. Pourrait être ajouté à cette action l'achat de lambrequins et l'aide à l'installation de ces attributs créoles. Cela irait de pair avec le fleurissement des jardins.

✓ Financements

Le financement serait fait en partie par les habitants qui adhèreraient à l'association et paieraient une partie de la peinture, mais également par la Mairie qui subventionne les associations présentes sur son territoire.

Le Plate est labélisé village créole au titre de Balcon De Lisle, mais il n'est pas très attractif. Il serait possible de rendre ce village plus attrayant par la remise en état de ses cases créoles. L'idée est d'encourager la création d'une association qui pourrait être en partie

De plus pour ce qui est de l'opération « coup de pinceau » de l'Entre-Deux, dans les années 90, la Région avait débloqué des crédits, bien que modestes, et un partenariat avait été trouvé avec un fabricant local de peinture.

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie

Une association nouvellement créée ou bien une association déjà existante comme Association de développement des Hauts (ADH) ou encore l'association de quartier du Plate Le Plate en action.

✓ Conditions de mise en œuvre

Il faut une association volontaire et bien ancrée dans le quartier avec un fonctionnement efficace et pérenne. Il faut également que la population accepte d'adhérer chaque année même si la peinture n'est pas proposée à chacun tous les ans. C'est-à-dire qu'il ne faut pas que cette association se contente d'offrir de la peinture mais également qu'elle permette de créer du lien dans le quartier.

✓ Articulation avec d'autres actions

- Organisation de concours de jardin fleuris au Plate

✓ Indicateurs d'évaluation

- Nombre de maisons repeintes et peut-être une enquête de satisfaction des touristes qui passent au Plate avant et après le début de l'action

✓ Observations

Le CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement) avait également pris part aux actions de l'Entre-Deux, il pourrait être consulté dans ce cas.

Fiche 23. Aménagement du point de vue du Piton Calvaire

✓ Localisation

Le quartier du Plate

✓ Objectif

Mettre en avant les atouts du Plate afin de dynamiser le quartier et d'exploiter au mieux le label village créole.

✓ Description

Le Plate bénéficie du label « village créole », qui le classe parmi les plus beaux villages de l'île. Pour utiliser au mieux ce label, il faudrait mettre en valeur les atouts naturels du quartier, à savoir le point de vue exceptionnel qu'il offre sur les pâturages des Hauts de la commune comme sur l'océan depuis le Piton Calvaire. L'aménagement d'une petite aire de pique-nique et l'installation d'une table d'orientation rendraient le site plus agréable et aideraient à oublier la présence d'antennes disgracieuses.

✓ Articulation avec d'autres actions

- Opération coup de pinceau au Plate
- Opération jardins et maisons fleuris au Plate

✓ Coût de l'opération

Compter 15000 euros pour l'achat et la pose d'une table d'orientation en pierre de lave.



Figure 135: Antenne sur le Piton Calvaire, Auteur: Juliette Berger



Figure 136: Photo montage de l'implantation de tables e d'orientation et de pique-nique au Piton Calvaire, Auteur et Réalisation : Julie Lausin

Fiche 24. Opération jardins et maisons fleuries au Plate

✓ Localisation

Le quartier du Plate

✓ Objectif

Il s'agit ici de mettre en avant les atouts du Plate afin que sa visite soit agréable et réputée. Ainsi, des activités touristiques pourront se développer et le Plate pourra bénéficier des retombées économiques liées au tourisme sur son territoire.

✓ Description



Figure 137: Exemple de jardin créole,
Source: www.jardins-tevelave.com

Le lancement d'un concours « jardins et maisons fleuries » serait un outil moteur de l'embellissement général du quartier du Plate, et par là du développement de son attrait touristique, encore trop limité aujourd'hui malgré le label « Village

Créole ». De plus, une telle action permettrait d'améliorer le cadre de vie des habitants, de dynamiser le quartier. Une communication dans le journal de la commune, et pourquoi pas dans les journaux de l'île,

avec un petit reportage télévisé le jour de l'attribution des prix, pour promouvoir le Plate et ses habitants serait bienvenue.

✓ Conditions de mise en œuvre

- Contacter l'association qui prendrait en charge l'organisation du concours, comme par exemple l'association « Le Plate en Action ».
- Afin de donner de l'importance à l'événement, il faudrait que le jury soit composé d'élus et de personnalités de la commune.
- Les récompenses peuvent être sous forme de bons d'achat chez des spécialistes du jardinage et des pépiniéristes, et de trophées en plus pour les 3 plus beaux jardins qui peuvent être créés par des artistes locaux.
- Le service environnement de la mairie peut constituer un soutien pour les candidats, notamment pour du prêt occasionnel de matériel ou des conseils.

✓ Indicateur d'évaluation

- On pourra considérer que l'opération est réussie si 8 à 10%⁶⁷ des ménages possédant un jardin participent au concours la première année, et si ce pourcentage augmente les années suivantes.

✓ Articulation avec d'autres actions

- Opération coup de pinceau au Plate
- Aménagement du point de vue du Piton Calvaire

⁶⁷ Source : Conseil National des Villes et Villages fleuris

Fiche 25. Mise en valeur des points de vue sur la route Hubert Delisle

✓ Localisation

Route Hubert Delisle

✓ Objectif

Rendre cette route plus attrayante

✓ Description



Figure 138: Point de vue depuis la route Hubert Delisle, Auteur : Juliette Berger

La route Hubert Delisle parcourt la commune du Nord au Sud à l'altitude de 800m. N'étant pas urbanisée tout du long, elle offre à travers les percées de végétation des points de vue extraordinaires sur le littoral. Néanmoins très peu d'aménagements ont été réalisés pour permettre aux automobilistes de s'arrêter pour contempler le spectacle. Il faut donc créer des aires de stationnement offrant des points de vue et pourquoi pas des aires de pique-nique pour pouvoir déjeuner. Par ailleurs, la politique d'urbanisme doit contenir l'urbanisation afin de préserver les percées panoramiques. Enfin il faut annoncer en amont la présence de points de vue aménagés pour éviter le stationnement sauvage le long de la route.

✓ Conditions de mise en œuvre

Avoir suffisamment de foncier pour pouvoir faire des aménagements

✓ Calendrier de mise en œuvre

- Repérer les points de vue potentiels
- Chercher dans le cadastre les propriétaires des parcelles à aménager et les racheter
- Effectuer les travaux
 - ✓ Coûts et financements possibles
- Taxe locale d'équipement
- Participation pour Voirie et Réseaux (PVR) des propriétaires de terrains qui construisent pour la réalisation et l'aménagement de voirie (en terme d'acquisition de terrain, de création de stationnement et d'espace planté)
 - ✓ Articulation avec d'autres actions

Sécurisation de la route Hubert Delisle

✓ Indicateur d'évaluation

- Nombre de voitures empruntant la route, notamment des voitures de location
- Nombre de tables de pique-nique fréquentées
 - ✓ Observation

Il ne doit pas y trop de points de vue sur la route. Cela gâcherait l'authenticité de la route, qui deviendrait trop touristique.

Fiche 26. Sécurisation de la route Hubert Delisle

✓ Localisation

Route Hubert Delisle

✓ Objectif

Rendre la route plus sûre pour les piétons

✓ Description

La route Hubert Delisle, comme la plupart des routes de la commune, est très peu sécurisée pour les personnes circulant autrement qu'en véhicule motorisé. Il n'y a ni trottoirs (ni bas cotés), ni pistes cyclables, ni éclairage.

Il faut donc remédier à cela en construisant des trottoirs et en mettant de l'éclairage lorsque cela est possible. Par ailleurs il faut aussi sensibiliser la population locale qui circule à pied en lui expliquant certaines précautions à prendre comme le port de vêtements réfléchissants. Il faut aussi prévenir les automobilistes du risque de rencontrer des personnes marchant sur la chaussée à l'aide de panneaux et les inciter à rouler prudemment.

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie

Municipalité de Saint-Leu, Direction Régionale des Routes

✓ Conditions de mise en œuvre

Il faut que la largeur de la voirie permette l'installation d'un trottoir. Ce qui n'est pas toujours possible car la route Hubert Delisle est située entre les falaises d'un côté et le vide de l'autre côté.

✓ Coûts et financements possibles

Participation pour Voirie et Réseaux, de la loi Urbanisme et Habitat. Elle permet de financer la réalisation de trottoir, l'éclairage public et les études nécessaires pour ces travaux. Ce financement est possible même pour une voirie déjà existante mais qui ne comporte pas encore d'aménagements.

✓ Indicateur d'évaluation

Taux d'accidents diminuant

✓ Articulation avec d'autres actions

Mise en valeur des points de vue sur la route Hubert Delisle.

Fiche 27. Promotion des restaurants des Hauts sur le littoral

✓ Localisation

Centre-ville

✓ Objectif

Faire connaître les restaurants des Hauts

✓ Description

Le long de la route Hubert Delisle, notamment à la Chaloupe et au Plate, se trouvent quelques restaurants qui ne servent que sur réservation, empêchant toute personne de passage de s'arrêter déjeuner.

Il faudrait ainsi promouvoir ces restaurants sur le littoral pour que leur fréquentation augmente aboutissant à l'ouverture généralisée de ces lieux sans nécessité de réservation. Ainsi les touristes qui passeront sur la route Hubert Delisle pourront s'arrêter goûter la gastronomie locale.

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie :

Office du Tourisme

✓ Conditions de mise en œuvre

Réfléchir au support de promotion: des panneaux, des affiches à l'Office du Tourisme?

✓ Calendrier de mise en œuvre

- Inventorier les restaurants
- Installer les panneaux

✓ Articulation avec d'autres actions

Mise en place d'une Zone de Publicité Restreinte

✓ Indicateurs d'évaluation

Fréquence d'ouverture des restaurants

✓ Observations

Il faut que tous les restaurants soient représentés pour ne pas en léser certains.

Fiche 28. Amélioration des liaisons pédestres et cyclistes Hauts/Bas

✓ Localisation

Saint-Leu et TCO

✓ Objectif

Faciliter l'accès vers les Hauts en créant des parcours de VTT et de promenades pédestres sur des passages déjà existants.

✓ Description

Il existe actuellement des moyens de liaison entre les Hauts et les Bas de la commune: 3 routes fréquentées par des voitures et des bus, des sentiers utilisés par les habitants ainsi que quelques pistes cyclables. Néanmoins ces liaisons ne suffisent pas toujours. Par exemple, à certains horaires, la desserte en bus est insuffisante. Le TCO est en ce moment en train de revoir toute la répartition des transports en commun. Il est important que la municipalité de Saint-Leu s'intéresse à ce travail et fasse remonter les problématiques de son territoire afin d'être mieux desservie quand des lignes de bus auront été modifiées.

✓ Problématiques à prendre en compte

Sur le littoral et les mi-pentes, la végétation peu haute et le climat ensoleillé rend presque dangereuse la pratique de randonnée pédestres ou cyclistes.

La pratique de VTT fait aujourd'hui encore difficile : l'obtention des droits de passage reste compliquée, les propriétaires craignant que le passage des sportifs n'abîme trop leur terrain. Des aménagements peuvent limiter les impacts dus aux passages et des échanges entre

propriétaires et sportifs peuvent permettre une amélioration de la situation.

✓ Articulation avec d'autres actions

Elaboration d'un Rando Guide.

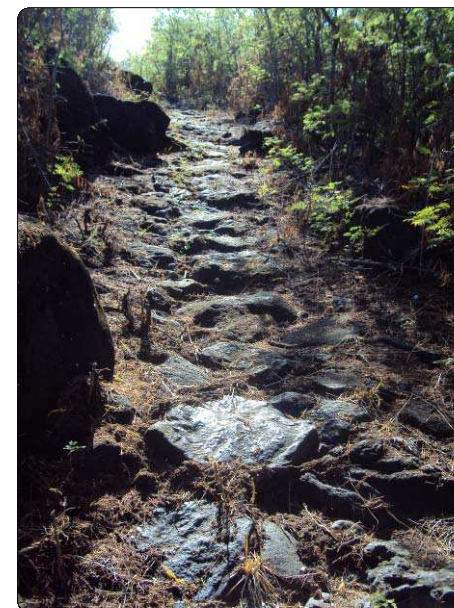


Figure 139: Les anciens sentiers pavés de Saint-Leu, Auteur: Marie Cazau

Fiche 29. Valorisation de la Route Forestière des Tamarins

✓ Objectif

Faire de cet axe un lieu privilégié pour les loisirs de plein air.

✓ Description

Actuellement, les espaces à vocation de loisir sont limités sur la commune et principalement concentrés sur le littoral (aires de pique-nique, pistes cyclables). La route Forestière des Tamarins présente des atouts certains: elle est située à une altitude qui assure un climat doux (propice aux activités sportives telles que le cyclisme ou la marche à pied), elle est située dans un cadre exceptionnel, la forêt primaire des Hauts, et finalement, des aménagements de qualité sont préexistants. Il convient donc de continuer dans cette optique mais de favoriser les échanges ONF /Mairie afin d'attirer les visiteurs dans les Hauts.

✓ Conditions de mise en œuvre

La route forestière se trouve dans le domaine forestier de l'ONF qui se doit de gérer les aménagements. Cependant, ce qui manque aujourd'hui est bel et bien une coordination entre les services de l'ONF et ceux du tourisme à Saint-Leu. Une valorisation de la route forestière ne peut être dissociée d'une concertation entre la Mairie et l'ONF qui deviendra moteur d'un développement d'activités de plein air au niveau de la route forestière des Tamarins.

✓ Maîtrise d'ouvrage pressentie

Les services de l'ONF impliqués dans l'accueil du public et les services de la Mairie en charge de l'aménagement et du tourisme.



Figure 140: Route forestière des Tamarins aujourd'hui, Auteur : Julie Lausin

CONCLUSION:

Les actions développées dans ces fiches sont à mener à court terme sur le territoire de Saint-Leu. Elles couvrent quatre thèmes importants à développer pour contrôler le développement touristique de la commune. Elles peuvent être mises en application indépendamment du projet de remontée mécanique, mais s'inscrivent elles aussi dans l'optique d'une valorisation des atouts de Saint-Leu au service d'un développement touristique maîtrisé.

Certaines actions sont liées et doivent être réalisées dans un ordre particulier, mais dans l'ensemble elles pourront être mises en œuvre suivant les priorités que les élus se donneront.

CONCLUSION GENERALE

Les actions visant un développement touristique présentées dans cette étude sont le fruit d'une première approche universitaire. Elles sont les prémices d'une réflexion longue et complexe visant le développement touristique de Saint-Leu. Dans le cadre d'une liaison Haut-Bas à vocation touristique, nous avons pu rencontrer les acteurs du tourisme, du transport et de la protection de l'environnement. Malheureusement, le temps qui nous était imparti ne nous a permis d'avoir qu'une prise de contact. Nous aurions aussi aimé pouvoir proposer une programmation des études complémentaires à mener qui puisse donner une idée du temps nécessaire pour porter un projet de remontée mécanique. Toutefois, nous avons tenté d'amorcer le débat et d'énumérer les questions qu'une telle infrastructure soulève. Les bribes de réponses que nous apportons doivent être considérées comme des pistes de réflexion à approfondir. Elles devront être complétées par des échanges et des réflexions entre tous les acteurs pouvant être impliqués de près ou de loin dans ce projet. Un portage collectif du projet, des discussions de qualité et des études efficaces sont les conditions sine qua non pour qu'un tel projet aboutisse de façon réfléchie et respectueuse de l'environnement. Enfin, concernant les actions que nous proposons à plus court terme pour le territoire de Saint-Leu, elles couvrent quatre thèmes qui nous ont semblé indispensables à développer pour maîtriser le développement touristique de la commune. Les fiches-actions présentées peuvent être mises en application dans l'attente d'une poursuite de réflexion autour d'une remontée mécanique à Saint-Leu.

BIBLIOGRAPHIE

Thématique « tourisme » :

- BESSY O., *Loisirs sportifs de nature et développement touristique durable à La Réunion*, Curaps-université de La Réunion, juin 2006
- CARIF, *L'animation socioculturelle et sportive à La Réunion*, Ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative, 2003
- CHERUBINI B., *Le territoire littoral, Tourisme, pêche et environnement dans L'Océan Indien*, édition L'Harmattan
- CURAPS-UNIVERSITE DE LA REUNION, *Les métiers et les formations des sports de nature à La Réunion*
- DIRECTION DU TOURISME, *Tourisme durable, Tourisme de A à Z*
- DURAND S., *Stratégie de développement touristique du territoire du TCO, Diagnostic et orientations stratégiques*, Détente consultant
- ILE DE LA REUNION TOURISME, *Guide découverte et loisirs*, 2009-2010
- ILE DE LA REUNION TOURISME, *Kosa ou fé*, édition MS-Communication
- LES CREATIONS DU PELICAN, *Les plus belles balades à La Réunion*, 1995
- MARTINETTI J.-P., *Agenda pour un tourisme européen compétitif et durable*, Sustainable Tourism Task Force, session plénière, Paris, 10-12 décembre 2007
- ODIT France, *Assises du tourisme, Une ambition touristique pour La Réunion*, septembre 2008
- ODIT France n°15, *Fréquentation des sites et manifestation touristique*, 2007
- ODIT France n°26, *Valorisation et promotion du tourisme et des loisirs sportifs de nature en zone de montagne*, août 2008
- ODIT France n°29, *Tourisme durable dans les îles*, mai 2009
- ODIT France, *L'île de La Réunion Plan de relance du tourisme, Restructuration de l'offre touristique*

ORPHIE, *Les plus beaux paysages de La Réunion en 80 randonnées*, 1997

PITOU M., *Inventaire touristique exhaustif de la commune de Saint-Leu*, Office du Tourisme de Saint-Leu, 2009

REGION REUNION, *Guide des 24 communes, La Réunion un volcan d'idées*, La Réunion, île intense

REGION REUNION, *Schéma de développement et d'aménagement touristique de La Réunion*, 2004

REGION REUNION, *Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs de La Réunion*, Détente consultant

REGION REUNION, *Stratégie de développement touristique de La Réunion*, Région Réunion (diapo)

REYNAUD L., *52 balades et randonnées faciles à La Réunion*, éditions Orphie, 2005

TCO, *Etude juridique et financière des conditions de faisabilité d'un office de tourisme intercommunal, documents phases 1 et 2, diagnostics et propositions*, DURAND S. et SERRON C., juillet 2009

TOURISMEALMA LAC-SAINT-JEAN, *Plan de développement touristique Ambition 2015*

VILLAGE CREOLE ILE DE LA REUNION, *Brochure Village Créole*

VILLAGE CREOLE ILE DE LA REUNION, *Charte Villages Créoles*, Maison de la Montagne, 2007

VILLAGE CREOLE ILE DE LA REUNION, *Schéma directeur d'aménagement lumière*, Charte de mise en œuvre, juin 2006

Thématique « territoire » :

ACCORE/GRAFOS, *Recherche expérimentation sur le foncier à La Réunion*, CESA-Université François Rabelais de Tours, 1995

AGORAH, *Atlas inter DOM*, 1996



AGORAH, *Quel développement économique des Hauts de La Réunion ?*
POUPARD G., SANCH C., SERVEAUX L., janvier 2008

AGORAH, *Habitat et espaces urbains à La Réunion, observer, analyser et anticiper les mutations*, Synthèse, 2006

AGORAH, SAR, volet *Tourisme, Ateliers Territoriaux, Notes introductives*, Synthèse, POUPAR G., RENARD P., SERVEAUX L., janvier 2009

BONGEOT M., *Le mode d'habiter des demandeurs de logements sociaux à La Réunion*, CESA-Université François Rabelais de Tours

BROIN M., *Richesse, originalité, fragilité du patrimoine naturel réunionnais*, supplément du Journal du Dimanche

C.P.&O., *Etude de programmation des équipements publics de Saint-Leu*, novembre 2006

DIREN REUNION, *Profil environnemental de La Réunion*, 2006

DUTHEILH PERRAU URBANISME, SCoT du TCO, TETRA

GAY J.-C., *L'Outre-mer Français, Un espace singulier*, édition Belin Sup

HOT Y., SAINT-LEU 97 436, ECCE Editions, 2007

IGN MAGAZINE n°54, *Litto3D, le SHOM et l'IGN mettent La Réunion au sommet*, août 2009

JAUZE J.-M., *Ville et patrimoine à La Réunion*, édition L'Harmattan, octobre 2000

JAUZE J.-M., « L'urbanisation de l'île de La Réunion : évolution et modèles de villes », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 42, n°116, septembre 1998

L.B., *A la mémoire d'Elie*, Le Quotidien, 7 novembre 2009

LAVAUX C., *La Réunion, du battant des lames au sommet des montagnes*, édition Cormorans

LUCAS R., *La route ombragée*, Région Réunion

MAIRIE DE SAINT-LEU, *Création d'une marina en Centre-ville de Saint-Leu*, Etude de faisabilité, 2009

MAIRIE DE SAINT-LEU, *Demande de classement en station balnéaire de la commune de Saint-Leu*, février 2008

MAIRIE DE SAINT-LEU, PDIPR

MAIRIE DE SAINT-LEU, *PLU de Saint-Leu*, 2007 - modifications et révisions 2008

MAIRIE DE SAINT-LEU, *Projet Renouvellement Urbain*, avril 2005

MAIRIE DE SAINT-LEU, *Le stationnement dans le centre de Saint-Leu*, décembre 2005

OFFICE DU TOURISME DE SAINT-LEU, *OTI Ouest, propositions stratégiques*

SIMON J., *Aménagement des espaces libres, paysages et loisirs*, édition Espaces libres

PARC NATIONAL, *Lettre d'information Le Fanjan n°2, 3, 4 et 5*, juin 2002 à octobre 2005

PARC NATIONAL, *Projet Parc National: Enquête public*, Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, Août 2006

PARC NATIONAL, *Projet Parc National: Première phase 2001-2003: principes*, Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer

PEYRE F., PRUD'HOMME M.B., ZEIMERT E., *Projet de ZPPAUP sur Saint-Leu*

REGION REUNION, LUCAS R., *La route ombragée*

REGION REUNION, *Ma région et moi, états généraux de l'Outre-mer*, magazine n°11

REGION REUNION, *Ma région et moi, identité culture et mémoire*, magazine n°12

REGION REUNION, *Schéma d'Aménagement Régional, Volumes 1* 2009

REGION REUNION, SAR Volume 2, 2009

REGION REUNION, SAR Volume 3, 2009

REGION REUNION, SAR Volume 4, 2009

TCO, *Aménagement de la Route Hubert Delisle, Saint-Leu*

TCO, *Charte Intercommunale paysagère, patrimoniale et architecturale - Partie II Les orientations*, 2007

TCO, *Chartre Paysagère: plan guide pour la préservation et la mise en valeur du littoral Sud de Saint-Leu*, 2007

TCO, CIRET Y., *Littoral Sud de Sain-Leu: Etude opérationnelle de mise en valeur et d'aménagement touristique*

TCO, *Plan du Déplacement Urbain*, décembre 2007

TCO, *Requalification de la RN1, Phase 3 : approfondissement*, 2009

TCO, *Schéma de protection et de valorisation des rebords hauts des grandes ravines*, Diagnostic et propositions, 2009

TETE V., *Between ravines and ocean a jewel: Saint-Leu*, éditions Delroisse

WEBER A., *La tradition du conte à La Réunion, danger et renouveau*, Le journal réunionnais du monde

STRMTG, *Guide technique RM2 conception générale et modification des téléphériques*, avril 2010

IGN MAGAZINE n°54, *Litto3D, le SHOM et l'IGN mettent La Réunion au sommet*, août 2009

Thématique « Remontée Mécanique »

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES, *Livre vert sur les partenariats publics-privés et le droit communautaire des marchés publics et des concessions*, 2004

EGIS-RAIL SEM PACT 93, *Etude de faisabilité d'une liaison téléphérique entre Gallieni et La Noue*, Mairie de Bagnolet, 2007

HEULOT H., LEBORGNE G., NANGERONI C., *Les tramways des airs*, Ville, rail et transport n°492

JAUSSAUD P., *Livre blanc du tramway aérien*, le Chaînon Manquant

LE CHAÎNON MANQUANT, *Bulletins 1 à 8*

PETIT H., *Le transport par câbles en milieu urbain et périurbain, le contexte réglementaire*, STRMTG, novembre 2009 (diaporama)

STRMTG, *Guide technique des Remontées mécaniques RM1, exploitation et modification des téléphériques*, juin 2010

WEBOGRAPHIE

Administrations et services publics :

europa.eu (portail de l'Union Européenne)
www2.ademe.fr (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie)
www.arer.org (Agence Régional de l'Energie Réunion)
www.cnrs.fr (Centre National de la Recherche Scientifique)
www.corse.fr (Collectivité territoriale de Corse)
www.daf974.agriculture.gouv.fr (Direction de l'Agriculture et de la Forêt de La Réunion)
www.developpement-durable.gouv.fr (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer)
www.insee.fr (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques)
www.legifrance.gouv.fr (droit français)
www.onf.fr/la-reunion/ (Office National des Forêts)
www.outre-mer.gouv.fr (Ministère chargé de l'Outre-mer)
www.reunion-parcnational.fr (Parc National de La Réunion)
www.reunion.cci.fr (Chambre de Commerce et de l'Industrie de La Réunion)
www.reunion.ecologie.gouv.fr (DIREN Réunion)
www.reunion.pref.gouv.fr (Préfecture de La Réunion)
www.sportsdenature.gouv.fr (pôle de ressources national sur les sports de nature)
www.stleu.fr (mairie de Saint-Leu)
www.tco.re (Territoire de la Côte Ouest)

Thématique « remontées mécaniques » :

www.doppelmayr.com (constructeur de remontées mécaniques Doppelmayr)
www.leitner-technologies.com (constructeur de remontées mécaniques Leitner)
www.poma.net (constructeur de remontées mécaniques Poma)
www.remontees-mecaniques.net (site consacré remontées mécaniques)
www.safer.fr (Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural)
www.strmtg.equipement.gouv.fr (Services Techniques des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés)

Thématique « tourisme et sport de nature » :

www.franceolympique.com (portail des Jeux Olympiques et des disciplines sportives françaises)
www.reunion.fr (Ile de La Réunion Tourisme)
www.revue-espaces.com (portail professionnel du tourisme et des loisirs)
www.saintleureunion.com (Office du Tourisme de Saint-Leu)
www.villagescreoles.re (label Villages Créoles)

www.seor.fr (Société d'études Ornithologiques de La Réunion)
www.zinfos974.com (Journal de l'île de La Réunion)

INDEX DES SIGLES

2S ou 3S : Téléphérique débrayable

AD2R : Association de Développement Rural de la Réunion

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

ADH : Association de Développement des Hauts

BTP : Bâtiment Travaux Publics

CAUE : Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement

CBNM : Conservatoire Botanique National des Mascariens

CD : Chemin Départemental

CTR : Comité du Tourisme Régional

DDS : Dossier de Définition de Sécurité

DIREN : Direction Régionale de l'Environnement

DPS : Dossier Préliminaire de Sécurité

DS : Dossier de Sécurité

DSP : Délégation de Service Public

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

EDF : Electricité de France

EIE : Energie Intelligente Européenne

EIE : Etude d'Impact pour l'Environnement

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

FEDER : Fond Européen de Développement Economique Régional

FSE : Fond Social Européen

GART : Groupe des Autorités Responsables des Transports

GIP : Groupement d'intérêt Public

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

IRT : Ile de la Réunion Tourisme

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

MEEDDM : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer

MMM : Maison de la Montagne et de la Mer

ODIT France : Observation, Développement et Ingénierie Touristique

ONF : Office National des Forêts

OTI : Office du Tourisme Intercommunal

PDIPR : Plan Départemental d'Itinéraires de Petite Randonnée

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PMR : Personne à Mobilité Réduite

PPP : Partenariat Public Privé

PVR : Participation pour Voirie et Réseaux

RLP : Règlement Local de Publicité

RN : Route Nationale

SAFER : Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural

SAR : Schéma d'Aménagement Régional

SCEA : Société Civile d'Exploitation Agricole

SEMTO : Société d'Economie Mixte des Transports de l'Ouest

SEOR : Société d'Etudes Ornithologiques de la Réunion

SIST : Sécurité des Infrastructures et des Systèmes de Transports
SLP : Sentier Lontan Patrimoine
SRDAT : Schéma Régional de Développement et d'Aménagement Touristique
STPG : Sécurité des Transports Publics Guidés
STRMTG : Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
TCO : Territoire de la Côte Ouest
UICN : Union Internationale pour la Conservation de la Nature
UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UTN : Unité Touristique Nouvelle
ZAD : Zone d'Aménagement Différé
ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
ZPR : Zone de Publicité Restreinte

INDEX DES FIGURES

Figure 1: Corsairfly, l'une des 3 compagnies autorisées à atterrir à La Réunion, Auteur : Marie Cazau	13
Figure 2: Champs de canne à sucre à Saint-Leu, Auteur : Juliette Berger.....	16
Figure 3: Plage de Saint-Pierre, l'une des rares de sable blanc, Auteur : Julie Lausin.....	18
Figure 4: Piton des Neiges, Auteur: Sabine Corby	18
Figure 5: Parapentes au décollage de Saint-Leu, Auteur: Julie Lausin.....	19
Figure 6: Panneau publicitaire 2009 de l'IRT, Source : IRT	20
Figure 7: Les Seychelles, des îles paradisiaques, Source : Office du tourisme des Seychelles.....	21
Figure 8: L'île Maurice, une destination prisée par les Réunionnais, Source : www.tourism-mauritius.mu	21
Figure 9: L'Afrique du Sud et Madagascar, des destinations prisées par les Réunionnais notamment pour leurs richesses biologiques Source : www.african-safari-and-travel-advisor.com , www.parcs-madagascar.com ...	22
Figure 10: Les îles d'Hawaii, des activités touristiques comparables à celles de la Réunion, Source : www.hawaiipictures.com	22
Figure 11: Les îles Canaries, une destination comparable à La Réunion à proche de la métropole, Source : www.turismodecanarias.com	23
Figure 12: Martinique et Guadeloupe, des destinations métropolitaines privilégiées, Source : www.martinique-photos.com	24
Figure 13: La route des Tamarins avant sa mise en circulation, Source : http://www.temoignages.re	26
Figure 14: Aire de pique-nique au Maïdo, Auteur : Juliette Berger	26
Figure 15: Bouchons sur la route du littoral, Source : www.lequotidien.re	27
Figure 16: Car Jaune du département, géré par la Société des Transports Départementaux de La Réunion, Auteur : Julie Lausin	28
Figure 17: Le CBNM, Auteur : Marie Cazau	35
Figure 18: Kélonia, Auteur : Marie Cazau.....	36
Figure 19: Stella Matutina, Auteur : Marie Cazau.....	36
Figure 20: Musée du Sel, Auteur : Marie Cazau	36
Figure 21: Surfeurs à Saint-Leu, Auteur : Marie Cazau	37
Figure 22: Plage de Saint-Leu, Auteur : Julie Lausin	37
Figure 23: Le Souffleur de Saint-Leu, Auteur : Marie Cazau	38
Figure 24: Activités de montagne sur Saint-Leu, Réalisation : Julie Lausin, Auteurs : Sabine Corby et Dominique Durand.....	40
Figure 25: Exemple d'enseigne de restaurant sur Saint-Leu, Auteur : Sabine Corby	41
Figure 26: Bloc diagramme de la commune de Saint-Leu, Réalisation: Juliette Berger	44
Figure 27: Navette du réseau Kar' ouest, Source : www.reunitoo.re	48
Figure 28: L'entrée de ville Nord de Saint-Leu, Auteur: Julie Lausin	54
Figure 29: Nombre d'hébergement par type sur la commune de Saint-Leu....	55
Figure 30: L'Apollonia, actuellement fermé et en restauration, cet hôtel va rouvrir sous forme de meublé touristique, Auteur : Marie Cazau	56
Figure 31: L'Office de Tourisme de Saint-Leu, Auteur : Julie Lausin	57
Figure 32: Des paysages littoraux variés, Auteur: Juliette Berger	63
Figure 33: Des paysages de mi-pente allant des zones urbanisées sèches aux champs de canne à sucre, Auteur : Juliette Berger	64
Figure 34: Paysages ruraux des Hauts, Auteur : Juliette Berger.....	65
Figure 35: Le bâtiment principal de la mairie et le bâtiment classé à sa gauche, Auteur : Juliette Berger	67
Figure 36: Four à chaux Méralikan, Auteur: Juliette Berger.....	67
Figure 37: Eglise des Colimaçons, Auteur: Juliette Berger	68
Figure 38: Plage et montagne à Saint-Leu, Auteur : Julie Lausin.....	70
Figure 39: Téléphérique du Mont Faron, Toulon	85
Figure 40: Metrocable, Medellin, Colombie	86
Figure 41: Comparaison des moyens de transport par rapport à leur consommation en énergie,	88
Figure 42: Emission de CO2 selon le mode de transport,.....	89
Figure 43: Bilan carbone des parapentistes pour la journée du 1er Mai 2010,	89
Figure 44: Durée d'un trajet selon le mode de transport choisi,.....	90
Figure 45: Coûts des modes de transport,.....	91
Figure 46: Affiche pour la candidature à l'UNESCO,	93

Figure 47: La ravine des Colimaçons, classée ZNIEFF2,.....	94
Figure 48: Survol de Medellin,	99
Figure 49: Télécabine du jardin botanique de Madère,.....	100
Figure 50: Bande défrichée le long d'une ligne de remontée mécanique,.....	101
Figure 51: Cabines de sauvetage du 2S Ngong Ping 360, Chine.....	101
Figure 52: La ravine des Colimaçons,	102
Figure 53: Funiculaire Davos, Suisse,.....	103
Figure 54: Télésiège Débrayable, Livigno, Italie,	105
Figure 55: Télécabine Ruby,.....	105
Figure 56: Funitel, Athènes,	106
Figure 57: Téléphérique à va-et-vient,.....	106
Figure 58: 3S, Val d'Isère, France,.....	107
Figure 59: Télépulsé, Grenoble, France,	107
Figure 60: Comparaison des différents téléphériques,.....	109
Figure 61: Intérieur de cabine, Metrocable de Medellin (Colombie) et Téléphérique de Séoul (Corée du Sud),.....	110
Figure 62: Panneau photovoltaïque sur une cabine du 2S Ngong Ping 360, Hong-Kong, Chine,	111
Figure 63: Plancher transparent du téléphérique de Katoomba, Australie, ..	111
Figure 64: Gare de Massana, principauté d'Andorre,	112
Figure 65: Garage de télécabine,	113
Figure 66: Pylône à Madère, Portugal,.....	114
Figure 67: Pylône contenant deux nacelles de sauvetage, Hong-Kong, Chine,	114
Figure 68: Entrée Nord de Saint-Leu,	115
Figure 69: Le littoral de Saint-Leu,.....	116
Figure 70: La route des Tamarins, traversant Saint-Leu,.....	116
Figure 71: Route forestière des Tamarins,	117
Figure 72: la pointe du Grand Bénare vue depuis le sentier du Maïdo,.....	117
Figure 73: Piton Saint-Leu,	118
Figure 74: Cayenne,.....	119
Figure 75: Centre-ville,.....	119
Figure 76: Comparaison des gares sur le littoral,.....	120

Figure 77: Bras Mouton,	121
Figure 78: Comparaison des gares sur le CD13,	122
Figure 79: Le quartier du Plate,.....	123
Figure 80: Le quartier de la Chaloupe,	124
Figure 81: Le quartier des Colimaçons,	124
Figure 82: Comparaison des gares des mi-pentes,	125
Figure 83: La route forestière des Tamarins,.....	126
Figure 84: Gare sur la route forestière des Tamarins,	127
Figure 85: Comparaison des gares dans le Parc National,	129
Figure 86: Les ravines des Colimaçons, de la Chaloupe et de la Fontaine (de gauche à droite),.....	135
Figure 87: Viaduc de la Grande Ravine,	136
Figure 88: Saint-Leu,	136
Figure 89: Panorama de Saint-Leu depuis le Souffleur,	137
Figure 90: Photomontage de la gare aux Colimaçons,	138
Figure 91: Photomontage de la gare au Grand Bénare,	139
Figure 92: Photomontage de la gare sur le littoral (toit rouge),.....	140
Figure 93: Pylône électrique dans un champ de canne,	141
Figure 94: Protection pour les oiseaux sur les câbles de remontée mécanique,	142
Figure 95: Pétrel de Barau,.....	143
Figure 96: Hélicoptère servant à l'implantation des pylônes,	144
Figure 97: Logo des fonds européens.....	145
Figure 98: Maintenance d'une remontée mécanique	146
Figure 99: Les différents types de Délégation de Service Public,.....	149
Figure 100: Champ de cannes à sucre à Saint-Leu,.....	150
Figure 101: Panneau de bienvenue dans le Parc National,	151
Figure 102: Pâturage dans les Hauts de Saint-Leu,	154
Figure 103: Les bus circulant à Saint-Leu,.....	155
Figure 104: Paille-en-queue, <i>Phaethon lepturus</i> ,	156
Figure 105: Commerces sur la rue du Général Lambert,	159
Figure 106: Acteurs à impliquer dans le projet d'une remontée mécanique,	160

Figure 107: Maintenance d'une remontée mécanique,.....	161
Figure 108: Saint-Leu vue de la plage de Kélonia,.....	162
Figure 109: Panneau informant sur un parking du centre-ville,	163
Figure 110: Panorama pris du Grand Bénare,.....	164
Figure 111: Statue sur la tombe du Roi Phaonce, Gilbert Clain,.....	165
Figure 112: Vue panoramique à partir du Grand Bénare,	166
Figure 113: Sécurisation du Maïdo pour les visiteurs,.....	167
Figure 114: Photomontage de la sécurisation du Grand Bénare,.....	167
Figure 115: Sentier pédestre Cayenne/Bras-Mouton,	168
Figure 116: Bâtiment principal de la Mairie de Saint-Leu, Auteur : Juliette Berger.....	176
Figure 117: Intérieur de l'Office du Tourisme, Source: ww.mi-aime-a-ou.com	177
Figure 118: Activités touristiques à Saint-Leu, Auteur : Julie Lausin	179
Figure 119 : Pot d'accueil dans un camping, Source : www.camping-granelle-dordogne.com.....	182
Figure 120: Photo montage de plan de la ville (avec publicité au dos), Source : www.techni-contact.com, Réalisation : Julie Lausin	183
Figure 121: Exemple de graffitis sur le pont de la ravine de colimaçons, Auteur : Sabine Corby	184
Figure 122: Le four à chaux Méralikan, Auteur : Juliette Berger	185
Figure 123: Carte Leu Challenge 2009, Source: Office du Tourisme.....	186
Figure 124: Les musées de Saint-Leu, Auteurs: Marie Cazau et Juliette Berger	187
Figure 125: Photomontage de l'Office de Tourisme de Saint-Leu avec des panneaux supplémentaires, Auteur, Réalisation : Julie Lausin	188
Figure 126: Les langues à développer, Source: Wikipédia.....	189
Figure 127: Publicités à l'entrée Nord de la ville, Auteur : Sabine Corby.....	190
Figure 128: Poubelles sur la rue du général Lambert, Auteur: Sabine Corby	191
Figure 129: Affiche des Leu Pack, Source: Office du Tourisme de Saint Leu.....	193
Figure 130: Sites internet de l'Office du Tourisme et de la Mairie de Saint-Leu	194

Figure 131: Exemple de tentative d'uniformisation, Auteur: Sabine Corby..	195
Figure 132: L'ancien marché aux poissons de Saint-Leu, Auteur: Marie Cazau	197
Figure 133: Carte des sentiers de Saint-Leu, Source: IGN, PDIPDR, SLP, Réalisation: Juliette Berger	198
Figure 134: Vue sur Le Plate depuis le Piton Calvaire, Auteur: Juliette Berger	199
Figure 135: Antenne sur le Piton Calvaire, Auteur: Juliette Berger	200
Figure 136: Photo montage de l'implantation de tables e d'orientation et de pique-nique au Piton Calvaire, Auteur et Réalisation : Julie Lausin.....	200
Figure 137: Exemple de jardin créole, Source: www.jardins-tevelave.com..	201
Figure 138: Point de vue depuis la route Hubert Delisle, Auteur : Juliette Berger	202
Figure 139: Les anciens sentiers pavés de Saint-Leu, Auteur: Marie Cazau ..	205
Figure 140: Route forestière des Tamarins aujourd'hui, Auteur : Julie Lausin	206

INDEX DES CARTES

Carte 1: Situation de La Réunion, Réalisation Juliette Berger	11	Carte 15 : Les Unités paysagères de Saint-Leu, Réalisation : Juliette Berger, Sources : Google Earth et PLU de Saint-Leu.....	66
Carte 2: Vue satellite de La Réunion, Source : Géoportail, Réalisation Julie Lausin.....	12	Carte 16: Les sentiers sur la commune de Saint-Leu, Réalisation : Juliette Berger, Sources : IGN, PDIPR et SLP.....	73
Carte 3: Situation de Saint-Leu, Réalisation: Julie Lausin.....	31	Carte 17: Zones à fort intérêt écologique de Saint-Leu, Sources : Google Earth, DIREN, ONF et Parc National, Réalisation : Juliette Berger.....	94
Carte 4: Les communes du TCO, Réalisation : Julie Lausin	32	Carte 18: Objectifs du SAR sur le territoire de Saint-Leu,.....	95
Carte 5: Emplacement des musées sur Saint-Leu, Réalisation : Julie Lausin.....	35	Carte 19: Limite du Parc National sur Saint-Leu, Sources : DIREN, Google Earth ; Réalisation : Juliette Berger	96
Carte 6: Activités de mer sur Saint-Leu, Réalisation: Julie Lausin	38	Carte 20: Les gares du littoral,.....	118
Carte 7 : Activités de montagne sur Saint-Leu, Réalisation: Julie Lausin	39	Carte 21: Gares sur le CD13,.....	121
Carte 8: Situation des logements touristiques sur Saint-Leu selon leur type, Réalisation: Julie Lausin	42	Carte 22: Gares des mi-pentes,.....	123
Carte 9: Une commune éclatée, Réalisation: Julie Lausin.....	45	Carte 23: Gares sur la route forestière des Tamarins,.....	126
Carte 10: Les routes principales sur Saint-Leu, un espace desservi par étage, Réalisation : Juliette Berger, Source : Carte IGN au 25 000ème	46	Carte 24: Gares dans le Parc National de La Réunion,.....	128
Carte 11: Réseaux de bus sur Saint-Leu, Auteur : Juliette : Berger.....	49	Carte 25: Tracé passant par Piton St Leu et par le Plate,.....	130
Carte 12: Propriétés publiques de la commune de Saint-Leu, Réalisation : Sabine Corby, Source : PLU.....	51	Carte 26: Trajet Cayenne/ Grand Bénare	131
Carte 13: Les limites du Parc National, Réalisation : Juliette Berger, Sources : Google Earth, ONF et Parc National	60	Carte 27:Trajet Parc du 20 décembre/ Grand Bénare, en passant par La Chaloupe.....	132
Carte 14: Zones à fort intérêt écologique de Saint-Leu, Sources : Google Earth, DIREN, ONF et Parc National, Réalisation : Juliette Berger	62	Carte 28:Trajet Parc du 20 décembre/ Grand Bénare, en passant par les Colimaçons.....	133
		Carte 29: Les différents tracés envisagés,.....	134

TABLE DES MATIERES GENERALE

REMERCIEMENTS	4
INTRODUCTION GENERALE	5
INTRODUCTION GENERALE	5
SOMMAIRE GENERAL	6
INTRODUCTION	8
SOMMAIRE 9	
I. LE TOURISME A LA REUNION : UNE ACTIVITE RECENTE EN RECHERCHE D'IDENTITE.....	10
A. Une destination insulaire ultrapériphérique.....	11
1. Une île au milieu de l'océan Indien	11
2. Le monopole des compagnies aériennes	13
3. Une destination sélective	14
B. Un million de touristes d'ici 2030 ?	16
1. Le tourisme comme stratégie de relance économique	16
a. Diminution du poids économique de l'agriculture	16
b. Une solution à trouver : les secteurs d'activités actuels envisagés ...	17
2. Une image touristique à trouver (une offre touristique à valoriser)....	18
a. Un produit touristique incertain.....	18
b. Evolution des campagnes touristiques CTR-IRT.....	20
c. Comparaison avec d'autres destinations.....	21
3. Des facteurs contraignants qui influencent le développement touristique de l'île.....	25
a. Une forte croissance démographique	25
i. 1 million de Réunionnais d'ici 2030	25
ii. Une recherche d'espace	26
b. Une problématique du transport toujours d'actualité	27
i. Une congestion inquiétante	27
ii. Des transports en commun à valoriser.....	28
II. SAINT-LEU : UN DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE AU FIL DES OPPORTUNITES	30
A. Une commune ensoleillée sur la côte Ouest.....	31
1. Présentation générale	31
a. Localisation	31
b. Saint-Leu dans une intercommunalité touristique	32

2. Quelle clientèle pour Saint-Leu ?	33
a. Les visiteurs types et les sensations qu'ils recherchent	33
b. Saisonnalité	33
c. Image de Saint-Leu	34
B. Un potentiel touristique à développer	35
1. Une offre touristique large.....	35
a. Quatre musées reconnus	35
b. De nombreuses activités tournées vers la mer	37
c. Quelques activités tournées vers la montagne	39
d. Activités de loisir, pique-nique, restaurant	41
e. Une offre d'hébergement variée.....	42
2. ... mais des contraintes au développement touristique persistent.....	43
a. Un terrain en pente.....	43
b. Une multitude de quartiers dispersés	45
c. Une accessibilité communale inégale	46
i. Une commune accessible sur plusieurs 'étages'	46
ii. Une accessibilité complexe aux pôles touristiques les plus importants de l'île par transport en commun.....	47
iii. Kar' ouest, un réseau de transport en commun à consolider	48
d. Une réalité économique préoccupante.....	50
e. Foncier communal restreint	51
III. SAINT-LEU : QUELLE STRATEGIE POUR UN DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DURABLE ?.....	52
A. Une mise en réseau de l'offre touristique sur la commune	53
1. Bilan actuel	53
2. Un accueil touristique à affiner.....	54
a. Des entrées de ville peu attractives	54
b. Une signalétique à améliorer	55
c. Une offre en hébergements touristiques variée mais difficile à trouver	55
d. Une offre touristique diversifiée peu mise en valeur bien que regroupée à l'Office du Tourisme	57
B. La valorisation d'un potentiel patrimonial	59
1. Un patrimoine naturel à protéger et valoriser	59
a. Des outils de protection : le Parc National et la Réserve Marine	59

b.	Des espaces à fort intérêt écologique à protéger.....	61
c.	Un éventail de paysages très large	63
2.	Un patrimoine historique urbain à faire découvrir	67
a.	Une richesse historique liée à la colonisation.....	67
b.	..., aux différentes périodes agricoles.....	67
c.	 et aux guerres franco-anglaises.	68
	C. Saint-Leu : une commune touristique entre mer et montagne en devenir	69
1.	Les atouts mer-montagne	69
a.	Une morphologie génératrice de deux modes de vie.....	69
b.	Un cachet créole à valoriser et préserver.....	71
2.	Des facteurs limitants à traiter	72
a.	Liaisons difficiles Bas-Hauts	72
b.	Un attrait balnéaire trop prédominant.....	74
c.	Des activités dans les Hauts insuffisantes et inégalement réparties ..	75
	CONCLUSION	76
	INTRODUCTION	80
	SOMMAIRE	82
I.	LA REMONTEE MECANIQUE, UNE SOLUTION ENVIRONNEMENTALE ET TOURISTIQUE ?	85
A.	Une technologie adaptée au relief de la commune.....	85
B.	Le mode de transport le plus approprié.....	88
C.	Un projet innovant, un attrait touristique certain	92
II.	LES REGLEMENTATIONS S'APPLIQUANT A LA CONSTRUCTION D'UNE REMONTEE MECANIQUE	94
A.	La réglementation des territoires traversés.....	94
1.	L'inventaire ZNIEFF : une aide à la décision qui ne réglemente pas les aménagements	94
2.	Une volonté du SAR de développer les transports alternatifs	95
3.	L'absence d'autorisation dans le Cœur du Parc National.....	96
B.	Les codes nationaux adaptés aux remontées mécaniques	97
1.	Code de l'environnemental	97
2.	Code du tourisme	98
3.	Code de l'urbanisme	98
4.	Code des marchés publics	98

	C. La réglementation technique,	99
1.	Le survol des habitations	99
2.	Le survol des ravines	100
3.	Le survol de zones boisées	101
4.	Le plan d'évacuation	101
III.	RECOMMANDATIONS QUANT AU CHOIX DE LA TECHNOLOGIE	103
A.	Quel type de remontée choisir : un funiculaire ou un téléphérique ?.....	103
1.	La technologie des funiculaires à proscrire sur Saint-Leu	103
2.	Les téléphériques : une large gamme de produits	104
a.	Des technologies pour tout type de terrain	104
b.	Une grande diversité d'installations.....	105
i.	Le télésiège.....	105
ii.	La télécabine	105
iii.	Le funitel	106
iv.	Le téléphérique à va-et-vient	106
v.	Le téléphérique débrayable	107
vi.	Le téléphérique pulsé.....	107
3.	Un choix du type d'installation incertain.....	108
4.	...Mais des recommandations pour l'aménagement des cabines	110
B.	Les infrastructures accompagnant une remontée mécanique	112
1.	Les gares : des équipements onéreux mais indispensables	112
2.	Les garages : des bâtiments modulables.....	113
3.	Les pylônes : la colonne vertébrale d'une remontée mécanique, tant visuellement que techniquement.....	114
IV.	PROPOSITIONS D'IMPLANTATION DE LA REMONTEE MECANIQUE	116
A.	Présentation des étages à desservir	116
1.	Le littoral : un espace déjà très valorisé.....	116
2.	La route Hubert Delisle : un territoire encore trop peu développé ...	116
3.	La route forestière des Tamarins : une zone de loisir idéale pour les Réunionnais	117
4.	Le Grand Bénare : une fenêtre sur les cirques et la plus belle vue de l'île	117

B. Des propositions d'implantation des gares.....	118
1. Trois gares pressenties sur la tranche littorale : Le parc du 20 décembre, Cayenne et Piton Saint Leu	118
2. Une gare éventuelle entre le littoral et les mi-pentes.....	121
3. Trois espaces possibles sur la route Hubert Delisle : Les Colimaçons, la Chaloupe et Le Plate	123
4. La route forestière des Tamarins : un axe propice au développement d'activités de loisirs.....	126
5. Le Grand Bénare : une destination phare	128
C. Discussion sur les tracés retenus.....	130
1. Pourquoi n'y a-t-il pas de tracé vers Piton Saint Leu et vers Le Plate ? 130	
2. Premier scénario : Cayenne/ Grand Bénare en passant par les Colimaçons.....	131
3. Deuxième scénario : Parc du 20 décembre/Grand Bénare en passant par la Chaloupe	132
4. Troisième scénario : Parc du 20 décembre/Grand Bénare en passant par les Colimaçons	133
V. DES DIFFICULTES INEVITABLES FACE A UN PROJET D'UNE TELLE ENVERGURE	135
A. Les complications liées à la morphologie du territoire .135	
1. Les ravines : des obstacles autant physiques qu'environnementaux. 135	
2. Une commune contrainte par un fort dénivelé.....	136
3. Des aménagements rendus nécessaires par la grande distance parcourue	137
B. Un problème récurrent dans les projets communaux : le foncier.....	138
1. Un manque de terrain disponible pour l'implantation des gares et garages 138	
2. Les pylônes : une faible emprise au sol mais tout de même quelques difficultés 138	
3. Le Grand Bénare, un territoire sur la commune de Trois Bassins	139
C. L'insertion paysagère, une nécessité dans la conception de la remontée mécanique.....	140
1. L'insertion dans le paysage urbain ou le choix architectural des gares 140	

2. L'insertion paysagère dans la montagne : un parti à prendre	141
D. L'impact environnemental à minimiser.....	142
1. Câbles et oiseaux, une cohabitation véritablement problématique ? 142	
2. Le Pétrel de Barau : une espèce protégée	142
3. Le Parc National	143
E. Les coûts : élément central d'un projet.....	144
1. Une estimation des coûts difficile.....	144
2. Quelques pistes de financement	145
3. Dépenses supplémentaires : les coûts de maintenance et les coûts de fonctionnement.....	146
4. Réflexions sur le phasage du projet	147
5. Réflexions sur la tarification pour amortir l'investissement	148
6. Le Partenariat Public-Privé : un mode de gestion à privilégier	149
VI. PRECONISATIONS POUR LA SUITE DU PROJET	151
A. Les études complémentaires à mener pendant le montage du projet.....	151
1. Mise en relation avec le Parc National.....	151
2. Classement Unité Touristique Nouvelle.....	152
3. Etude préalable.....	152
4. Enquête publique.....	152
5. Evaluation préalable dans le cas d'un Partenariat Public-Privé	153
6. Etude de marché.....	153
7. Enquête parcellaire et Déclaration d'Utilité Publique (DUP)	153
8. Enquêtes de sécurité.....	153
9. Etudes complémentaires nécessaires à la réalisation du projet	153
B. Des changements de politiques nécessaire pour mener à bien un tel projet.....	154
1. Une politique foncière pour anticiper le projet	154
2. Une politique des transports à développer en liaison avec l'intercommunalité	155
3. Une politique touristique forte à mener.....	155
C. Le bon déroulement d'un projet passe par la mobilisation de tous les acteurs.....	156
1. Les acteurs de la protection de l'environnement : la DIREN, le Parc National et l'ONF	156
2. Les autorités organisatrices du transport et le GART.....	157

3. Les structures en charge du tourisme : l'Office du Tourisme, le TCO et la Région Réunion	158
4. Les professionnels du tourisme, les commerçants.....	159
5. La population et les associations pouvant avoir un lien direct ou indirect avec le projet	159
D. Une opportunité de former à de nouveaux métiers.....	161
VII. DES AMENAGEMENTS IMMEDIATS EN LIEN ETROIT AVEC LA REMONTEE MECANIQUE.	163
A. Le transport par câble, une nouvelle ligne à intégrer dans un réseau de transport efficace	163
1. Le développement de l'intermodalité	163
2. L'aménagement des espaces de stationnement	163
3. Un accueil efficace des voyageurs.....	164
B. Une pédagogie du public obligatoire pour permettre l'accès au Parc National.....	165
1. Emprunter la remontée mécanique ou comment suivre les traces du marronnage	165
2. Un espace de sensibilisation du public avant l'entrée dans le Parc National	166
3. Les cabines, un lieu privilégié pour sensibiliser les passagers	166
C. Aménagement d'accueil du public à faible empreinte écologique.....	167
1. Une sécurisation obligatoire du point de vue du Grand Bénare	167
2. L'ouverture de sentiers pédestres et cyclistes à Colimaçons et autour le de route forestière des Tamarins.....	168

CONCLUSION	169
INTRODUCTION	173
SOMMAIRE	174
THEME 1. MEILLEURE DEFINITION DE L'OFFRE ET LA DEMANDE TOURISTIQUE A SAINT-LEU.....	175
Fiche 1. Attribution de personnel pour le traitement du volet touristique en mairie	176
Fiche 2. Redéfinition des missions de l'Office du Tourisme	177
Fiche 3. Etude comparative entre Saint-Leu et le reste du TCO	178
Fiche 4. Etude approfondie sur la clientèle de Saint-Leu	179
Fiche 5. Etude sur l'économie touristique à Saint-Leu	180
THEME 2. VALORISATION DE L'ACCUEIL TOURISTIQUE.....	181
Fiche 6. Différencier Saint-Leu grâce à son accueil chaleureux.....	182
Fiche 7. Installation de plans en centre-ville	183
Fiche 8. Elimination des graffitis.....	184
Fiche 9. Mise en valeur du patrimoine historique.....	185
Fiche 10. Ouverture d'un circuit de visite patrimoniale de la ville	186
Fiche 11. Soutien aux entreprises touristiques	187
Fiche 12. Mise en réseau des musées	187
Fiche 13. Elaboration d'un plan de signalétique touristique	188
Fiche 14. Soutien à l'apprentissage des langues et à l'accueil des touristes étrangers	189
Fiche 15. Mise en place d'une Zone de Publicité Restreinte	190
Fiche 16. Campagne pour le rangement des poubelles particulières	191
THEME 3. REFLEXION AUTOUR D'ELEMENTS DE COMMUNICATION	192
Fiche 17. Elaboration d'une stratégie de communication	193
Fiche 18. Meilleure utilisation de l'outil internet.....	194

Fiche 19.	Amélioration de la communication sur l'hébergement	195
THEME 4.	SAINT-LEU : UNE COMMUNE ENTRE MER ET MONTAGNE	
	196	
Fiche 20.	Ouverture d'un espace artisanal sous l'ancien marché couvert	197
Fiche 21.	Inventaire et entretien des sentiers sur la commune de Saint-Leu	198
Fiche 22.	Opération coup de pinceau au Plate.....	199
Fiche 23.	Aménagement du point de vue du Piton Calvaire	200
Fiche 24.	Opération jardins et maisons fleuries au Plate....	201
Fiche 25.	Mise en valeur des points de vue sur la route Hubert Delisle.....	202
Fiche 26.	Sécurisation de la route Hubert Delisle	203
Fiche 27.	Promotion des restaurants des Hauts sur le littoral	204
Fiche 28.	Amélioration des liaisons pédestres et cyclistes Hauts/Bas	205
Fiche 29.	Valorisation de la Route Forestière des Tamarins	206
CONCLUSION:		207
CONCLUSION GENERALE		208
BIBLIOGRAPHIE		210
WEBOGRAPHIE		213
INDEX DES SIGLES		214
INDEX DES FIGURES		216
INDEX DES CARTES		219
TABLE DES MATIERES GENERALE		220



Annexes

Annexe I : Distances et temps de parcours entre Saint-Leu et les autres communes de l'île (source : Mappy)

Villes	Distance kilométrique	Durée parcours automobile (mn)	Parcours bus	
			Durée (mn)	Correspondances
Les Avirons	11	9	10	0
Etang-Salé	15	10	15	0
Saint-Louis (Les Makes) *	22	15	20	0
Saint-Pierre	32	30	35	0
Entre-Deux	35	35	60	1
Le Tampon	41	40	60	1
Petite-Ile	46	45	45	1
Saint-Joseph	50	50	50	1
Langevin	54	55	65	2
Cilaos	58	55	90	1
Salazie	99	90	150	2
Hell-Bourg	107	100	180	3
Saint-Philippe (Volcan*)	67	60	95	1
Plaine des Palmistes	73	90	110	1
Sainte-Rose	100	90	130	1
Saint-Benoît	94	95	150	1
Saint-André	84	75	125	1
Bras Panon	90	95	110	3
Sainte-Suzanne	75	65	115	1
Sainte-Marie	68	60	105	1
Saint-Denis	54	35	75	0
La Possession	40	20	60	0
Le Port	39	20	60	0
Maïdo*	40	45	80	1
Saint-Gilles	26	15	30	0
Trois-Bassins	16	10	15	0

- Lieux de tourisme balnéaire
- Villes principales
- Lieux d'activités de plein air
- * Points de vue sur le cœur de l'île

Annexe II : Liste des personnes sollicitées pour la récolte d'informations au cours de l'étude.

Mme Hélène AGELOU, gérante du gîte Liane Bleue

Mme Renée AUPETIT, responsable du Pôle Aménagement et Développement de Saint-Leu

M. Jean-François BENARE, adjoint de secteur chargé de la Charte, chargé de mission projet Patrimoine Mondial

M. Stéphane CICCIONE, Directeur de Kélonia

M. Yann CIRET, Paysagiste

M. Fabien COCATRE, directeur adjoint des Transports, des Déplacements et la Voirie au TCO

Mme Monique DEBORDE-SOMMEUR, ancienne présidente de l'Association Sentier Lontan et Patrimoine

M. Dominique DURAND, président de la Ligue de Vol Libre et représentant de la MMM

M. Clovis ETCHIANDAS, guide Patrimoine à l'Office du Tourisme de Saint-Leu

M. Jean-Claude GEORGES, directeur commercial de Doppelmayr-France

M. Yannick GILOUX, directeur de la SEOR

Mme Corinne HAMILCARO, secrétaire du pôle aménagement et développement de la Mairie de Saint-Leu

Mme Nathalie HAMILCARO, directrice des services Economiques de Saint-Leu

Mme Hélène HIQUET, gérante du meublé touristique Le Cardinal des Grands Bleus

M. Axel HOAREAU, directeur de l'IRT

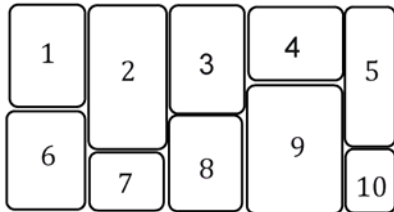
M. Pierre JAUSSAUD, président du Chaînon Manquant

M. Sylvain LAINE, responsable des relations clients pour Leitner-France

Mme Evelyne LUCAS, présidente de l'Association Développement des Hauts
Mme Henriette MARIMOUTOU, Directrice des Services Techniques de Saint-Leu
M. Christian MALDAT, Directeur de Cabinet à Saint-Leu
M. Mathieu PITON, Coordonateur de projets à l'Office du Tourisme de Saint-Leu
M. Oliver SERVAN, animateur territorial des Hauts de Saint-Leu, AD2R

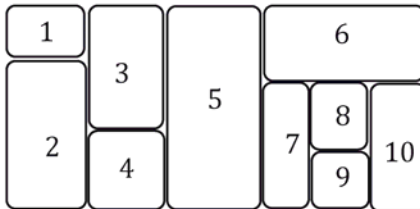
Annexe III : Légende des compositions photographiques

Images Diagnostic I: La Réunion
(réalisation et auteur Juliette BERGER)



- 1 - Cap méchant, Saint-Philippe
- 2 - Cocotier, Grande Anse
- 3 - Barque port, Etang-Salé
- 4 - Case créole, Hell-Bourg
- 5 - Formica Leo, Saint-Philippe
- 6 - Panorama, L'Entre-Deux
- 7 - Vue depuis Maïdo, Saint-Paul
- 8 - Coucher de soleil, Saint-Leu
- 9 - Cascade de Langevin, Saint-Joseph
- 10 - Vue sur la Roche Ecrite depuis Maïdo, Saint-Paul

Images Diagnostic II: Saint-Leu
(réalisation et auteur: Juliette BERGER)



- 1 - Coraux et oursin, plage des tortues, Entrée Nord de la ville
- 2 - Vue depuis l'observatoire de Kélonia, Kélonia, Entrée Nord de la ville
- 3 - Coucher de soleil, plage des tortues, Entrée Nord de la ville
- 4 - Temple Tamoul, Piton Saint-Leu
- 5 - Vue sur les champs de cannes et le littoral, Le Plate
- 6 - Aire de pique-nique, Entrée Nord de la ville
- 7 - Domaine du Conservatoire de Mascarin, Colimaçons
- 8 - Tortue caouanne, Kélonia, Entrée Nord de la ville
- 9 - Endormi, Conservatoire de Mascarin, Colimaçons
- 10 - Eglise, Le Plate

Images Diagnostic III: Saint-Leu
(réalisation et auteur: Juliette BERGER)



- 1 - Musée Stella Matutina, Saint-Leu
- 2 - Tourelle Conservatoire de Mascarin, Colimaçons
- 3 - Le Gros Morne vue depuis le Maïdo, Saint-Paul
- 4 - Pointe au sel et Centre-ville depuis un parapente (réalisation Julie LAUSIN), Saint-Leu
- 5 - Parapentiste (réalisation Julie LAUSIN), Entrée Nord de la ville
- 6 - Avocats au marché, Saint-Leu
- 7 - Grand-Bénare depuis le Maïdo (réalisation Sabine CORBY), Saint-Paul
- 8 - Coucher de soleil plage municipale, Saint-Leu
- 9 - Bâtiment musée du sel, La Pointe au Sel, Saint-Leu
- 10 - Patate à Durand, La Pointe au Sel, Saint-Leu

Annexe IV : Autres activités envisagées pour la commune et les espaces les plus appropriés à ces activités

Activité	0	800	1500	2700	Explications
Activité nautique	A				à développer mais ne peut pas être placé ailleurs
Aire de jeux	A	X	X	\	à mettre partout sauf peut-être dans le Parc National pour dérangement
Arboretum			X		seul étage de vrais arbres, redondant avec le CBNM ou en association avec eux et/ou géré par eux
Archéologie (fuite des esclaves...)			\	\	il y a des traces au niveau de la tombe du roi Phaonce accessible depuis 1500, mais plus haut?
Artisanat	\	X	\		au niveau des 800, habités, avec des savoirs, réalisable toute la journée
Artisanat d'art	\	X	\		au niveau des 800, habités, avec des savoirs, réalisable toute la journée
Astronomie			\	X	à 2700 vue à 360° sur le ciel, remontée de seulement de jour donc passer la nuit au sommet, très encadré, et seulement hors période de reproduction
Balade équestre		X	\		à dos d'âne, en calèche, à cheval, ... car c'est là que sont les animaux, mais s'ils peuvent être déplacés sans trop de soucis logistique
Cerf-volant	\	\	\	\	il existe de manifestations dans des villes comme Berk sur mer
Chasse au trésor		\	X	X	au point de vue histoire et patrimoine avec les plantes, pieds bois particuliers..., pour les 800 ça peut être plus dans l'objectif plante cultivées
cirque et jonglage	\	X	X		manifestation ponctuelle en partenariat avec association avec les enfants de Saint-Leu à l'ombre le matin, ou plus bas pour avoir toute la journée
Conte	\	\	X	X	monter tôt le matin et voir des conteurs faire imaginer la création de l'île, parler de l'histoire des pailles-en-queues.... dans un espace magique
Cueillette fruits fleurs légumes...		X	\		à 800m car on est dans un espace peu naturel et très humanisé donc on peut se permettre de planter et cultiver des plantes mais choisies

Légende

A	déjà existant
X	espace qui nous semble le plus approprié
\	espace à étudier car il présente des avantages et un certain nombre d'inconvénients

Activité	0	800	1500	2700	Explications
Cuisine	\	X	\		avec des gens des Hauts dans leur cuisine, avec leur savoir-faire
Découverte de la nature, Ecologie	\	\	\	\	l'espace dépendra de ce dont on veut parler, mini conférence accessible à tous
Ecriture, calligraphie, Créole	\	\	\	\	à 2700m, permet de s'associer avec les contes mais un peu plus bas c'est plus accessible et aux 800 ça permet aux enfants de cet étage de venir
Eveil musical ou ateliers musicaux	\	\	X		à 1500 pour le cadre, les arbres peuvent donner aux musiques traditionnelles (Maloya...) la touche visuelle de nostalgie qui les compose
Ferme pédagogique		X			un peu plus poussé que les cueillettes toutes simples mais mêmes raisons
fermeture temporaire du front de mer	X				afin de rendre cet espace à la population le temps de manifestations particulières
Grimpe dans les arbres			X		car c'est le seul endroit où il y a des arbres de cette stature, les cryptomerias doivent pouvoir servir puisqu'il s'agit de bois de construction solide (à vérifier)
Jardinage		X	\		avec des gens des Hauts dans leur jardin, avec leur savoir-faire
Jeu de ballon	A	\	\		peut être à peu près partout sauf tout en haut à cause dérangement
Jeu de société			X	\	à l'ombre des arbres et pas de soucis à faire rester les gens un petit bout de temps (par rapport au Parc National et à l'ensoleillement)
Labyrinthe	\	X	\		sur le modèle de ceux dans les champs de maïs, donc plutôt dans les cannes
Maison des guides	\		\	\	Il faut que ce soit un espace où les gens rencontrent les guides et soient sensibilisés au Parc du coup en haut, c'est un peu tard pour prévoir une balade
Métiers d'hier			X		métiers dans les cirques, comment survivaient les esclaves, ... plus bas c'est peu intéressant et plus haut on entre dans le parc donc on limite les constructions

Légende

A	déjà existant
X	espace qui nous semble le plus approprié
\	espace à étudier car il présente des avantages et un certain nombre d'inconvénients

Activité	0	800	1500	2700	Explications
Musique	\	X	\		Maloya= musique traditionnelle, 800 permet des concerts le soir de temps en temps
Ornithologie		X	\	\	au niveau de la ravine?
Parapente	A	A	\		il y a un décollage à 1500 m, mais les conditions sont moins souvent bonnes
Parc animalier		\	\	\	différents étages de végétation= différents étages d'animaux indigènes?
Photographie	\	\	\	\	ça c'est fait directement par les gens, aménagement spécial?
Pique-nique	A	\	X	\	1500: abrité de la chaleur et à l'ombre, 2700: point de vue merveilleux à condition de mettre des poubelles et faire bien attention
Roller	A	\	\		1500: espace déjà super pour vélo avec route peu empruntée par véhicules
Sculpture	\	\	\	\	artistes locaux, cf tombe du roi Phaonce
Sentier sportif		\	\		peu d'entretien, aucun encadrement, simplement création, cannes: espace original mais peu d'ombre, sous les arbres: ombre et arbres donc plus agréable
Spectacle	A	\	\	X	cadre superbe si peu de bruit et beaucoup de respect, mais doit être relativement rare pour que suffisamment de gens viennent
Spéléologie, géologie	\	\	\	\	la géologie de l'île est particulière, il faut le faire découvrir aux gens intéressés
Tai shi	A		\	X	se fait le matin, besoin d'un espace dégagé (voir association)
Tir à l'arc		X	\		plus de public à 800m, pas dans les bois donc pas d'arbres à abattre pour créer un espace de tir (mais
Trampoline	\	\			drôle d'idée, géré par un privé donc à lui de voir, j'ai des doutes
Vélo	A	\	X		route très agréable et peu fréquentée par des véhicules à moteur
VTT	\	\	X		débuter dans les arbres ça peut être bien, mais descendre jusqu'à la mer est peut-être un peu long
VTT avec étape		X			en compagnie d'un guide/agriculteur qui explique chaque étape

Légende

A	déjà existant
X	espace qui nous semble le plus approprié
\	espace à étudier car il présente des avantages et un certain nombre d'inconvénients

Une télécabine pour relier le littoral jusqu'au Maïdo

Quatre élèves ingénieures ont planché sur la construction d'une télécabine reliant Saint-leu au sommet du Maïdo. Le projet est jugé "techniquement faisable". Très intéressé, Thierry Robert en appelle au soutien de la Région pour le concrétiser.

SAINT-LEU

Une télécabine pour relier le front de mer de Saint-Leu jusqu'au Maïdo. Le moyen de se passer de la voiture pour se déplacer d'un quartier à l'autre, d'attirer des touristes, de créer de l'emploi. Le projet paraît séduisant sur le papier. Il est "faisable" d'après l'étude réalisée par quatre élèves ingénieures de l'école Polytechnique de Tours, qui ont travaillé, durant trois mois, dans le cadre d'un stage de quatrième

année d'étude, sur les problématiques du tourisme et du déplacement à Saint-Leu.

"Cette attraction placerait Saint-leu parmi les sites incontournables du tourisme à la Réunion. Ce serait une fenêtre ouverte sur les cirques et le littoral, plaide Juliette Berger, l'une des étudiantes. Le principe d'une remontée mécanique est une technologie particulièrement adaptée au relief de Saint-Leu. Le risque d'accident est faible. Techniquement, c'est faisable. Les technologies existantes le permettent".

D'après l'étude, le transport en télécabine s'effectuerait sur un tronçon de 16 km, articulé autour de quatre stations (Bras-Mouton, la Chaloupe, route forestière du Maïdo, et Grand Bénare), et d'activités touristiques annexes.

PAS MAL D'OBSTACLES

Thierry Robert se dit très intéressé par ce projet "d'envergure régionale", vecteur de "développement économique, touristique et durable". Il y voit une opportunité pour désenclaver la population des Hauts (la Chaloupe, le Plateau). "C'est une proposition extrêmement intéressante pour Saint-Leu. À tel point que nous l'avons inscrite au schéma d'aménagement régional", annonce le maire.

Pour l'heure, aucun coût ni délais de livraison n'est avancé. "Ce projet ne se fera pas d'un coup de baguette magique. Mais j'y crois fermement", répond Thierry Robert, qui s'apprête à solliciter la Région en vue de concrétiser la réalisation de l'équipement. "La commune ne pourra pas porter un tel projet à elle seule, c'est évident. Mais la base est là. Il serait dommage de ne pas en tenir compte".



► L'idée émane de ces quatre élèves ingénieures de Tours : Juliette Berger, Marie Cazau, Sabine Corby et Julie Lausin.



► La commune de Saint-Leu veut promouvoir un projet de remontée mécanique depuis le littoral jusqu'au Grand Bénare.

Reste que pas mal d'obstacles sont à lever avant d'envisager la construction de ce premier téléphérique réunionnais. Le coût, l'absence de compétence locale au niveau de la maîtrise d'œuvre, mais aussi les contraintes imposées par la réglementation

du Parc national. Les élèves ingénieures font valoir que "l'impact sur la nature serait faible", que la télécabine est une alternative "moins polluante" que le tout-voiture. De son côté, Thierry Robert souligne que les services de l'État ont émis "un

avis réservé, mais pas défavorable", lors de la présentation du projet.

Un courrier devrait bientôt atterrir sur le bureau du président de la Région. Retiendra-t-il l'attention ? ■

Vincent Boyer

Fini les pipis dans la nature

Riverains et promeneurs, qu'on ne vous voit plus souiller l'espace public. Du moins, vous n'avez plus d'excuses. La mairie de Saint-Leu vient de mettre en service trois sanitaires publics autonettoyants, les premiers du genre dans l'île. Fier de ce nouvel équipement, le maire Thierry Robert a tenu hier à en faire une démonstration publique... sans aller jusqu'à le baptiser, rassurez-vous. Siège à l'anglaise, luminaire, miroir, lave-main, ventilateur encastré, et verrouillage automatique, etc. Le bloc est moderne, plutôt accueillant, accessible aux personnes à mobilité

réduite. Il est présenté comme incassable, conçu pour résister au vandalisme. Côté hygiène, le nettoyage et la désinfection automatiques de la cuvette "garantissent une hygiène et une propreté permanentes", soulignent les services techniques de la commune.

Trois blocs sont opérationnels depuis hier. Ils sont situés près de la mairie, sur le front de mer et à Piton. Ceux de la Chaloupe et du Plateau seront livrés à la fin du mois. Coût de l'équipement à l'unité : 80 000 euros. La commune a d'ores et déjà commandé cinq autres sanitaires, qui seront installés d'ici la fin de l'année, à

d'autres emplacements privilégiés (place de la Salette, zone de pique-nique, plage des filaos, étang saint-leu et Colimaçons).

"Cet équipement répond à une demande de la population, justifie Thierry Robert. C'est une commodité supplémentaire offerte au public et aux touristes. Il nous est indispensable d'avoir des équipements de ce type en vue d'obtenir le classement de Saint-Leu en station touristique". À noter qu'un système permet de comptabiliser les passages sur la cuvette. Rendez-vous dans quelques mois pour les premières statistiques... ■

V.B.



► Le maire présente les premières toilettes autonettoyantes de la commune.

► Prenez rendez-vous votre rendez-vous votre rendez-vous votre rendez-vous

DIMANCHE 18 JUILLET

C'ETAIT THIER

Le document original du journal de la Réunion de dimanche 18 juillet 2010

Édité par Dominique VASSEUR

Correspondances

A détacher et à collectionner pour se rappeler La Réunion d'autrefois

COLONIES FRANÇAISES - ÎLES DE LA RÉUNION - ST PIERRE
Séjour 3 - Numéro 73

Offert avec **Le Journal**