

TCO
TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST
Saint Leu Trois Bassins Saint Paul Le Port La Possession

POLYTECH TOURS
Département Aménagement

Stage de groupe DA 4
2011-2012

UNIVERSITÉ FRANÇOIS - RABELAIS TOURS

SCHEMA DIRECTEUR ECOCITE CŒUR D'AGGLOMERATION

Tome 1
Diagnostic Territorial

Sous la direction de M. Sylvain Viard

Tuteur universitaire: M. Eric Thomas

Ecocité Insulaire et Tropicale

Adèle Baracand - Robin Chaumette - Solenn Daudu - Léa Echevet - Gildas Moreau

PROLOGUE – RESUME

Ce diagnostic territorial rend compte de l'état actuel du territoire et des thématiques sur lesquelles il est possible, voire important, de travailler pour que le Cœur d'agglomération se place comme un projet de grande ampleur répondant aux besoins des communes le constituant : le Port, la Possession et Saint-Paul. Il soulève donc les problématiques territoriales en jeu dans ce projet.

Les objectifs sont :

- Relier les projets existants entre eux et avec les « coups partis »
- Diminuer le nombre d'embouteillages, de plus en plus contraignants
- Diversifier l'offre d'activités touristiques, de loisirs et d'équipements
- Conférer au Cœur d'agglomération identité et notoriété (pour un rayonnement à l'échelle de l'île)
- Axer une véritable politique de communication sur tous les points forts du territoire
- Préserver les espaces naturels existants.

Les trois communes composant le Cœur d'agglomération portent chacune des projets urbains visant un développement spécifique lié à leurs besoins.

<table>
<tr><td colspan="3"><u>Stratégies présentant des points communs tels que :</u></td></tr>
<tr><td colspan="3">- Continuer la Résorption de l'Habitat Insalubre (RHI)
- Proposer une offre de logements plus diversifiée et adaptée à la population
- Améliorer l'accessibilité et les modes de transport
- Promouvoir la mixité sociale
- Renforcer l'attractivité du territoire aussi bien pour les habitants des communes avoisinantes venant y travailler que pour les touristes</td></tr>
<tr><td colspan="3"><u>Stratégies spécifiques :</u></td></tr>
<tr><td><u>Le Port</u></td><td><u>La Possession</u></td><td><u>Saint-Paul</u></td></tr>
<tr><td>- Ouverture sur le Port Ouest
- Densification du centre-ville</td><td>- Centre-ville plurifonctionnel
- Ouverture sur le littoral</td><td>- Revitalisation du centre ancien (PRU)
- Mise en valeur de la lagune</td></tr>
</table>

De manière plus globale, le projet du Cœur d'agglomération se développe autour de plusieurs thématiques :

1. <u>La démographie et la vie sociale</u>

   Le projet de la Plaine Chabrier permettra d'offrir :
   - Un nombre important de nouveaux logements pour les habitants, ainsi qu'une réserve de logements qui soulagera les pressions actuelles et futures que subit le marché
   - Une zone de loisirs et des équipements de proximité.

Un Zénith sera créé pour apporter une part supplémentaire d'activités culturelles. Et la ville de Saint-Paul souhaite implanter une nouvelle médiathèque dans l'optique d'un rayonnement culturel.

De plus, la part des personnes âgées[1] n'est pas très élevée, et les équipements d'accueil pour ces personnes restent peu nombreux sur le territoire du Cœur d'agglomération, c'est donc une composante à prendre en compte.

Le TCO a mis en place dans son PDU (Plan de Déplacements Urbains) un « Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics ». Dans le cadre des Contrats de PDU, six projets sur dix portent sur l'aménagement des trottoirs pour faciliter l'accessibilité des PMR.

Enjeux :

- *Faire les projets en fonction du type de population visée*
- *Faire des projets adaptés à l'environnement où ils s'insèrent*
- *Mettre en place une information constante de la population pour :*
  - *montrer l'intérêt qu'on lui porte*
  - *qu'elle s'intéresse aux projets*
- *Prendre en compte l'avis de la population dans les projets*
- *Attirer des personnes dans le Cœur d'Agglomération, ce qui dépendra en partie de la qualité de vie qu'elles peuvent y avoir*

2. Les formes urbaines et l'habitat

L'habitat, et donc l'offre en logements, va dépendre de l'évolution démographique. C'est sur cette base que la connectique au sein du Cœur d'agglomération se fera.

Enjeux :

- *Constat : la pression démographique s'accentue sur ce territoire limité*
- *Adapter le projet à l'architecture locale (esthétique, fonctionnalité, …)*
- *« Faire oublier » le bâti*
- *Réconcilier l'Homme et la Nature en milieu urbain*

3. Les transports et la mobilité

- La création d'itinéraires privilégiés : banaliser une voie pour les transports en commun dans le but de leur éviter le trafic routier des véhicules individuels
- La création d'itinéraires « doux » (piétons, cyclistes, …) comme avec le Sentier Littoral

Enjeux :

- *Faciliter la mobilité douce là où elle n'existe pas (TCSP[2], voies cyclables, …)*
- *Innover dans le domaine des transports (création d'un transport guidé régional, …) :*
  - *inciter la population à emprunter les transports en commun*
  - *améliorer l'image de l'île (aux yeux des résidents mais également auprès des personnes extérieures à l'île)*
  - *s'approcher du projet « Ile Verte 2030 »*
- *Faire avec l'existant et le développer*
- *Désenclaver certaines zones isolées*
- *Sécuriser les voies pour les usagers*

[1] Personnes de 65 ans et plus
[2] Transport en commun en site propre

4. Le développement en équipements, en commerces de proximité et en installations touristiques
   - Se situer comme complément du pôle de Saint-Gilles.
   - Proposer une trame économique à couverture territoriale optimale en commerces de proximité, équipements sportifs et culturels, résidences hôtelières, etc.

Enjeux :

- *Grâce aux grands chantiers : réduire le taux de chômage en employant des personnes résidentes et qualifiées*
- *Faire perdurer la spécificité locale agricole (culture de canne à sucre en particulier)*
- *Compléter le pôle touristique en diversifiant le type d'activités proposées*
- *Attirer aussi bien des résidents que des touristes*
- *Proposer une offre la plus complète possible (afin que seul un nombre restreint d'équipements soit « cherché ailleurs »)*

5. La prise en compte de l'Environnement

   De nombreux espaces naturels : Etang de Saint-Paul, Rivière des Galets, Rivière à Marquet, etc., qui doivent être mis en valeur.

Enjeu :

- *Préserver la flore et la faune particulièrement riches de l'île*

6. Les déchets

   La pré-collecte, la collecte et le traitement des déchets ménagers et assimilés relèvent de la compétence du TCO. Conformément au Code Général des Collectivités Territoriales, les communes sont tenues de veiller à la salubrité publique.

7. L'énergie

   L'île de la Réunion a connu une évolution démographique importante et un étalement urbain diffus qui ont entraîné des modifications profondes dans la consommation électrique et énergétique au sein de ce territoire insulaire.

Enjeu :

- *Construire des bâtiments favorisant les économies d'énergie*

8. L'eau et l'assainissement

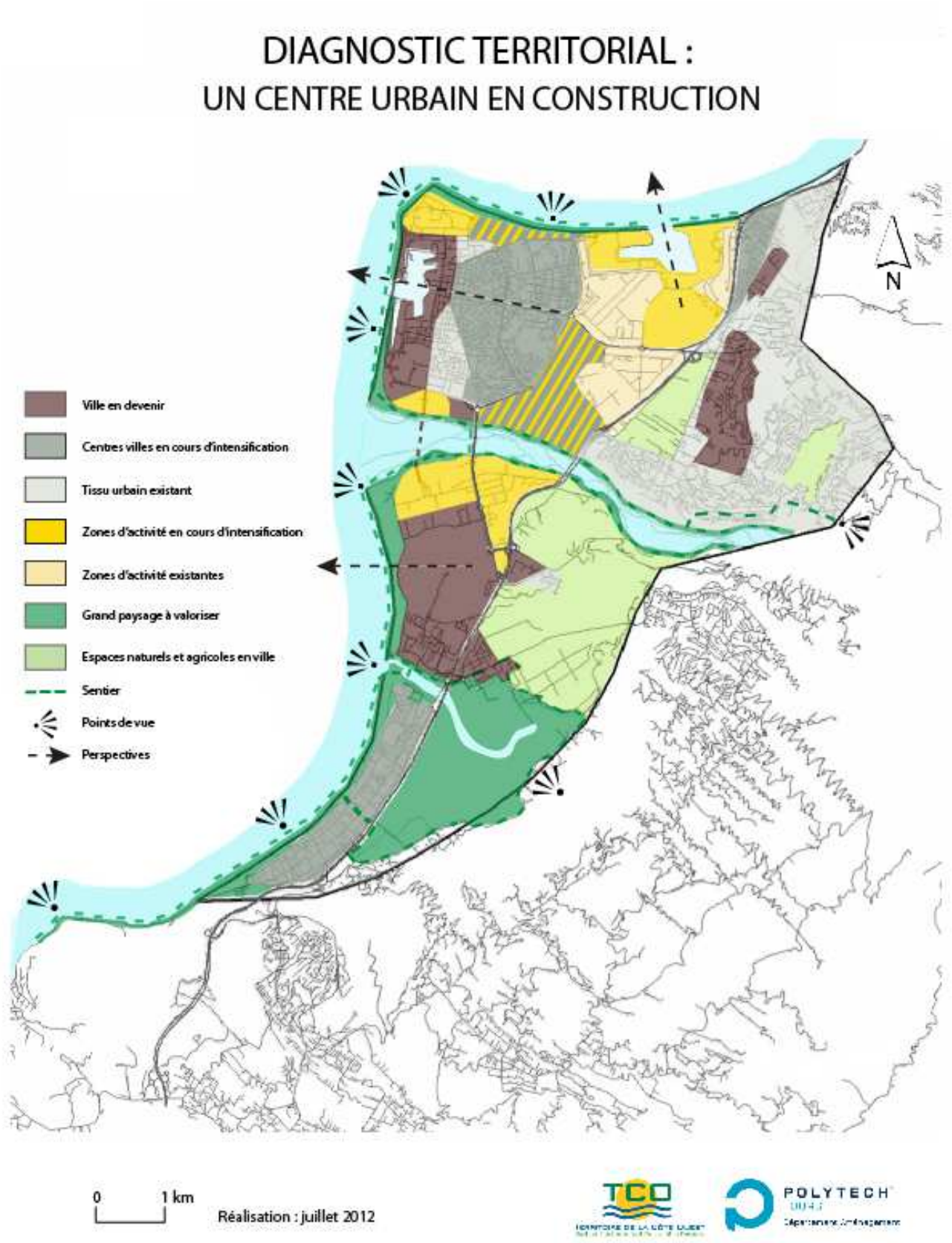
   A l'exception de la STEP du centre-ville de Saint-Paul, toutes les stations d'épuration du périmètre du Cœur d'agglomération sont aujourd'hui sous-dimensionnées.

Le Cœur d'agglomération va donc être pensé et travaillé suivant ces thématiques, auxquelles sont associés les enjeux de développement du territoire liés aux grands projets de l'Ecocité :

- La Plaine Chabrier : en tant que réserve foncière pour la création de nouveaux quartiers.
- L'extension du Port Est et le traitement de sa Zone Arrière Portuaire (ZAP) : territoire à forts enjeux : garder opérationnel l'outil portuaire et l'optimiser, faire en sorte que le Port Est s'inscrive dans le développement urbain de la ville du Port.
- Le Port Ouest et le Mail de l'Océan : le Port Ouest prendra à sa charge de nouvelles fonctions portuaires en plus de la plaisance, de la pêche et de la Marine Nationale. Cette requalification s'accompagnera du projet du Mail de l'Océan qui va permettre d'ouvrir une perspective vers le Port Ouest et l'Océan Indien.
- La zone de Cambaie : l'EcoParc, le Zénith (situé à côté de l'EcoParc), la zone Henri Cornu (trame en damier faisant face à l'EcoParc en rive gauche, à vocation tertiaire et entreprises) et le Parc de Cambaie.
- Les abords de l'Etang Saint-Paul : déjà accessible par le Tour des Roches, élément naturel d'importance qui doit être mis en valeur.
- Le Sentier Littoral : relier Saint-Paul au port de la Possession en longeant le bord de mer et les ports Est et Ouest de la ville du Port. Axe piéton et cycliste reliant les différents pôles du Cœur d'agglomération.

Ainsi, le projet Ecocité du Cœur d'agglomération pose une problématique majeure : la mise en cohérence et la connexion des différents éléments du territoire pour créer une nouvelle centralité qui permettra de redynamiser le territoire et de le rendre plus solidaire dans son développement.

- **Comment passer d'un Cœur d'agglomération dispersé et fragmentaire à un cœur unifié et emblématique ?**
- **Comment (r)établir un lien entre des projets communaux aux objectifs différents, dans une volonté commune de développement d'un Cœur d'agglomération ?**
- **Comment développer des axes de mobilité qui permettront non seulement une fluidification des réseaux, mais également une promotion des déplacements doux ?**
- **Comment répondre aux attentes de la population ? Quelle place donner à la concertation avec les habitants ?**
- **Comment tirer parti des opportunités des sites concernés par le projet, tout en minimisant les effets des différentes contraintes naturelles et technologiques?**
- **Comment concilier les différents piliers du Développement Durable (économie, environnement, social) ?**



<u>Carte 1</u> : Synthèse du diagnostic

TABLE DES MATIERES

PROLOGUE – RESUME 3

REMERCIEMENTS 13

CONTEXTE 15

I. L'Île de la Réunion 15

A. Le contexte géographique 15

B. Le contexte historique 15

C. Population 16

D. Economie 17

E. Administration 18

F. Relief et paysages 18

G. Tourisme 20

II. Le TCO : Territoire Côte Ouest 21

INTRODUCTION 23

Chapitre 1 : DIAGNOSTIC TERRITORIAL 27

Introduction 27

I. Retour sur les évolutions récentes des villes 27

A. Le Port 27

B. La Possession 28

C. Saint-Paul 29

II. Les projets urbains des communes 31

A. Le Port 31

B. La Possession 33

C. Saint-Paul 36

III. L'état actuel du territoire : analyse thématique 39

A. La démographie 39

B. La vie sociale 41

C. Les formes urbaines et l'habitat 46

D. Les déplacements et les transports 48

E. L'économie 55

F. L'environnement 60

G. Les déchets 61

H. Energie/Energétique 62

I. Eau et assainissement 66
J. Les contraintes naturelles 69
K. Le cadre de vie et le paysage 71
L. Cartographie de l'existant 72
Conclusion 77
Chapitre 2 : LES GRANDS PROJETS DU COEUR D'AGGLOMERATION 79
Introduction 79
I. Le projet du port Ouest / Le projet du Mail de l'Océan 79
A. Etat actuel 79
B. Projet proposé 81
II. L'extension du port Est et le traitement de la Zone Arrière Portuaire 86
A. Histoire et géographie du Port 86
B. État actuel 87
C. Analyse de l'INTA 89
D. Projet proposé (TCO – Ville du Port - INTA) 91
E. Positionnement de l'INTA 101
III. Les projets de la Possession 105
A. ZAC Cœur de Ville 105
B. ZAC Moulin Joli 108
IV. Le traitement de la zone de Cambaie 111
A. Localisation 111
B. ZAC Environnement : l'EcoParc 112
C. Le Zénith 113
D. Projet Henri Cornu 115
E. Le Parc de Cambaie 117
V. L'aménagement de la Plaine Chabrier 119
A. Les principales contraintes 120
B. Situation actuelle 120
C. Propositions du TCO 122
VI. L'aménagement du centre-ville de Saint-Paul et des abords de l'Etang Saint-Paul 123
A. Centre-ville de Saint-Paul 123
B. L'Étang Saint-Paul 124
VII. Le sentier littoral 128
A. Partie Saint-Paul – Base ULM 128

B. Partie base ULM – Port Ouest 128
Conclusion 131
Chapitre 3 : PROSPECTIVES PERSONNELLES 133
Introduction 133
I. Axes stratégiques 133
A. Quatre axes stratégiques annoncés par le DOG du TCO 133
B. Déclinaison des axes stratégiques du SCoT à l'échelle du Cœur d'agglomération 136
II. Le Port Est 138
A. La ZAP : Zone Arrière Portuaire 138
B. Extension du port 139
C. Réinsertion du port dans la Ville : le Sentier Littoral 139
D. Liaison avec le Port Ouest : un front de mer commun 140
III. Le Port Ouest 142
IV. La Zone Cambaie 143
A. ZAC Environnement : EcoParc 143
B. Le Zénith 143
C. Projet Henri Cornu 143
D. Parc de Cambaie 143
V. L'Etang Saint-Paul 144
Conclusion 145
CONCLUSION GENERALE 147
ANNEXES 151
ILLUSTRATIONS 219
CARTOGRAPHIE 221
BIBLIOGRAPHIE 223
WEBOGRAPHIE 225

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, nous tenons à remercier notre maître de stage, Monsieur Sylvain Viard, Directeur Général Adjoint Ecocité, pour sa confiance, ses précieux conseils, le temps qu'il nous a consacré et son soutien tout au long du stage.

Nous tenons également à remercier Messieurs Christian Papoussamy et Sylvain Liaume pour leur disponibilité, leurs conseils et leur retour d'expérience.

Nos remerciements s'adressent également à Mesdames Odette Sony et Nathalie Lin pour leur accueil chaleureux ainsi qu'à Monsieur Caro, Directeur Adjoint Ecocité.

Nous souhaitons enfin remercier toutes les personnes que nous avons rencontrées pour leur disponibilité et les précieux renseignements qu'elles nous ont donnés :

- M. Eric ALDEBERT, Service Aménagement des espaces économiques, Direction Economie Insertion
- Mme Prisca AURE, Direction des Programmes Centre-ville, ville du Port
- M. Boris BEGUE, chargé d'études SCoT, Direction Aménagement, Planification et Prospective
- Mme Marie-Laure BOUTHILLON, Directrice Valorisation et Animation du Territoire
- M. Fabien COCÂTRE, Adjoint à la Direction des transports, des Déplacements et de la Voirie
- Mme Marie-Noëlle CODRON, Directrice Economie Insertion
- Mme Claudie DALY, Directrice Aménagement, Planification et Prospective
- Mme Florence DESNOST, Directrice du Pôle Développement du territoire, ville du Port
- M. Jérôme DEVELTER, Direction de l'équipement culturel, Direction Valorisation et Animation du Territoire
- Mme Vayana DOMINIQUE, chargée d'études SAGE/Paysage, Direction Aménagement, Planification et Prospective
- Mme Camille ENAULT, chargée d'études PLH, Direction Aménagement, Planification et Prospective
- Mme Clarice LAÏ YEN KANG, Service de Construction d'équipements communautaires, Direction des Investissements et du Patrimoine
- M. Fabrice MITRIDE, technicien SIG, Direction Aménagement, Planification et Prospective
- Mme Lauriane NAZE, chargée d'études Stratégie foncière, Direction Aménagement, Planification et Prospective
- M. Jean-Christophe PANIANDY, responsable PRU, ville de Saint Paul
- Mme Aude QUID'BEUF, mission opération « Cœur de Ville », ville de La Possession
- M. Christian SERAPHINE, Directeur Général des Services Techniques, ville du Port
- M. Farid SOIHILI, responsable Aménagement Opérationnel, ville de Saint Paul
- M. Daniel THEBAULT, Directeur des transports, des Déplacements et de la Voirie
- Mme Marylène WAGNER, chef de projets Service Aménagement de sites et équipements, Direction Valorisation et Animation du Territoire.

Nous remercions également tout le personnel du TCO pour sa disponibilité et sa gentillesse.

Enfin, nous souhaitons remercier notre tuteur de stage, Monsieur Eric Thomas, professeur-chercheur au Département Aménagement de l'école d'ingénieurs Polytech Tours, pour son suivi et ses conseils tout au long du stage.

CONTEXTE

I. L'Île de la Réunion

A. Le contexte géographique

Petite île de la zone Sud Ouest de l'Océan Indien de par sa superficie (2 512 km²), la Réunion n'en est pas moins grande par sa richesse culturelle, sa diversité des paysages et son climat agréable. Située au-dessus du Tropique du Capricorne, par 55.3°de longitude Est et 21.5°de latitude Sud, elle forme avec les îles Maurice et Rodrigues l'archipel des Mascareignes. Elle est Département français d'Outre Mer (numéro 974) depuis 1946. Bordée par 210 km de côtes, la Réunion est une des îles les plus jeunes de la planète. En effet, elle est apparue à la surface de l'Océan Indien il y a moins de trois millions d'années.

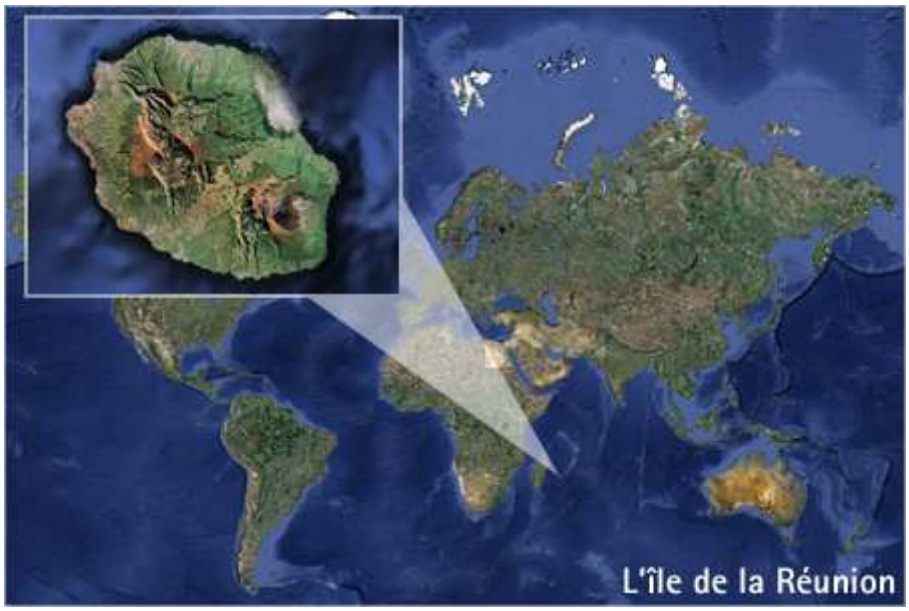


Figure 1: Localisation de l'île de la Réunion
(Source : Google Images)

B. Le contexte historique

L'Histoire de la Réunion, bien que relativement récente, n'en est pas moins riche. Voici quelques éléments, certains indispensables, et d'autres relatifs à la bonne compréhension de notre terrain d'étude :

- **Xème siècle :** La Réunion, l'île Maurice et l'île Rodrigues sont découvertes par des navigateurs musulmans.
- **1638 :** Première prise de possession des îles Mascareignes par la France.
- **1642 :** Premier débarquement à Saint-Paul.
- **1649 :** L'île, toujours vierge, est baptisée Ile Bourbon.
- **1663 :** Occupée par les français, elle devient colonie à part entière et première base française de l'Océan Indien.
- **1667 :** Naissance de Saint-Denis et de Sainte-Suzanne.

- **1700 :** De plus en plus fréquentée, l'escale sur la route des Indes est maintenant prise en considération par Versailles.
- **1718 :** Le café, nouvelle richesse de l'île, fait entrer Bourbon dans la grande aventure de la prospérité économique.
- **1719 :** L'île Bourbon fait venir 1500 esclaves supplémentaires par an d'Afrique, d'Inde et de Madagascar.
- **1738 :** Saint-Denis devient le chef lieu de l'île au détriment de Saint-Paul.
- **1764 :** Après la faillite de la Compagnie des Indes, le roi rachète les Mascareignes. L'île entre pendant 30 ans dans une période économique très faste grâce à l'exportation des épices et du café.
- **1767 :** La France récupère officiellement les Mascareignes.
- **1794 :** L'île rompt avec le passé et adopte le nom d'île de la Réunion à la suite de la réunion des révolutionnaires qui ont chassé le roi Bourbon du trône.
- **1795 :** L'île refuse l'abolition de l'esclavage mais adopte un système plus souple.
- **1810 :** Les Anglais débarquent à la Grande Chaloupe, font route vers Saint-Denis et restent jusqu'en 1815.
- **1815 :** Les Anglais cèdent l'île à la France. La culture de la canne à sucre se développe, mais l'île ne peut plus subvenir à ses besoins alimentaires.
- **1831 :** Création de la chambre de commerce.
- **1832 :** Le premier Conseil Général est élu.
- **1848 :** Proclamation de la République : l'île Bourbon redevient l'île de la Réunion. Le 20 décembre, Sarda Garriga proclame l'abolition de l'esclavage à la Réunion. Publication de l'acte d'émancipation.
- **1849 :** Premières élections au suffrage universel.
- **1886 :** Livraison du port de la Pointe des Galets.
- **1900 :** Première voiture dans l'île.
- **1925 :** Une liaison le Port-Marseille en paquebot est inaugurée.
- **1936 :** Première liaison aéropostale Le Bourget-Gillot.
- **1946 :** Le 19 mars, la colonie est intégrée dans l'Etat Français et devient Département Français d'Outre-mer. Dès lors s'en suit une formidable modernisation de l'île et un développement humain accéléré.
- **1965 :** Saint-Pierre (capitale du Sud) devient sous-préfecture de l'île.
- **1983 :** Le premier Conseil Régional français est élu. Il siège sur la Région Réunion.
- **1986 :** Livraison du port Est de la ville du Port.
- **2000 :** Un projet de bi-départementalisation de la Réunion est abandonné.
- **2009 :** Le 23 juin, la route des Tamarins est ouverte à la circulation.

C. Population

En 2011, on estimait la population réunionnaise à 839 500 habitants[3] (dont 56% de moins de 30 ans), soit une densité de 334 hab/km². La densité urbaine, elle, (c'est-à-dire la densité dans les espaces qui sont artificialisés : habitat, équipements, zones d'activités, réseaux…) est de 2 836 hab/km² urbain[4], pour 296 km² urbains au total.

Le taux de chômage est de 29,5 % au 1er trimestre 2011, donc en constante augmentation.

[3] Données INSEE
[4] Données SAA et INSEE

	2007	2008	2009	2010	2011
Taux de chômage (15 ans ou +)	**24,6**	**24,8**	**27,4**	**29,0**	**29,5**
Hommes	23,5	23,6	26,3	28,2	27,5
Femmes	26,0	26,2	28,7	30,0	31,8
Taux d'activité (15-64 ans)	**57,9**	**59,8**	**59,8**	**61,1**	**61,0**
Hommes	66,7	66,4	67,0	68,2	67,1
Femmes	49,6	53,6	53,0	54,5	55,4
Taux d'emploi (15-64 ans)	**43,6**	**44,9**	**43,3**	**43,3**	**42,8**
Hommes	51,0	50,7	49,3	48,8	48,5
Femmes	36,7	39,5	37,7	38,1	37,6

Tableau 1: Evolution des taux de chômage, d'activité et d'emploi à La Réunion depuis 2007 (en %)
(Source : INSEE)

D. Economie

1. *Le PIB et les secteurs d'activité*

En 2010, avec un PIB annuel de 14,9 milliards d'euros, l'île possédait le plus fort pouvoir d'achat de toute la zone Océan Indien, mais le plus faible des régions françaises.
Tous les secteurs d'activités y sont représentés : le primaire, constitué majoritairement par la culture de la canne à sucre (cultivée sur l'ensemble de l'île) ; le secondaire dominé par l'industrie agroalimentaire ; le tertiaire, principale source de revenus aujourd'hui (tourisme, services, etc.).

en milliards d'euros (valeur courante)	2009	Évolution 2009/2008 (en %)		
		Volume	Prix	Valeur
Produit Intérieur Brut	**14,42**	**- 2,7**	**0,3**	**- 2,5**
Consommation des ménages	9,34	1,0	0,9	1,9
Consommation des administrations publiques	5,69	2,3	1,3	3,6
Investissement	3,41	- 6,5	-1,4	- 7,8
Importations de biens	4,18	- 5,5	-2,1	- 7,5
Exportations de biens	0,26	- 2,4	-1,2	- 3,5
Dépense des touristes	0,30	- 0,3	0,5	0,2

Tableau 2 : Le PIB et ses principales composantes en 2009
(Source : INSEE)

2. *Investissements*

La Réunion se trouve parmi les premiers de la zone en ce qui concerne l'équipement, elle a notamment à sa disposition de nombreux types d'infrastructures : routières, portuaires, aéroportuaires et de télécommunications de niveau européen.
Néanmoins, l'investissement est estimé en baisse de 7,8 %. Les trois principaux piliers de l'investissement, qui correspondent aux secteurs d'activités précédemment cités, rencontrent des difficultés notables. En effet, les travaux publics connaissent un creux important depuis la fin du chantier de la route des Tamarins (2009) et le retard ou l'annulation des projets devant prendre le relais (le tram-train régional, le Pôle Océan de Saint Denis, le Zénith du Port...).
Le logement semble également à la peine. La baisse des livraisons est actuellement estimée à environ 14 %.

Enfin, seul l'achat exceptionnel de deux avions lourds en 2009 permet une légère progression de l'acquisition de biens d'équipement. Hors avions, les importations de biens d'équipements chutent de 17,8 % en valeur et de 19,3 % en volume.
Ainsi, les diverses difficultés économiques ont provoqué une baisse de l'emploi salarié marchand et une hausse du chômage.

3. *Agriculture*

La culture de la canne à sucre est prépondérante sur l'île : elle représente plus du tiers de la production agricole. Seules deux usines sucrières sont aujourd'hui exploitées (Bois-Rouge à Saint-André et Le Gol à Saint-Louis), permettant la production du sucre de canne et de ses dérivés (rhum par exemple, qui s'exporte de plus en plus vers la métropole).
L'élevage représente de son côté un peu moins du tiers de la production agricole. On note que toutes les productions de viandes progressent, ainsi que celle du lait.
La production de fruits et légumes est quant à elle soumise aux fluctuations de la météo. La consommation est locale et l'exportation surtout basée sur le letchi et l'ananas Victoria, deux Labels rouges de l'île de la Réunion.

En 2005[5], on dénombrait 7 259 exploitations agricoles. La surface agricole utilisée (SAU) était de 49 149 hectares, la surface plantée en canne à sucre de 25 989 hectares et la livraison de cannes aux usines de 1 801 306 tonnes.

E. Administration

La Réunion, possédant à la fois le statut de Département et celui de Région, comprend un total de 49 cantons et de 24 communes.
Ses sous-préfectures sont situées aux quatre points cardinaux : Saint-Pierre au Sud, Saint-Paul à l'Ouest, Saint-Benoît à l'Est et Saint-Denis au Nord. Saint-Denis est également le chef-lieu de l'île.

F. Relief et paysages

1. *Une île volcanique*

Il y a environ 300 000 ans, les 2 volcans de l'île, le Piton des Neiges (point culminant de l'île à 3 070 m) et le Piton de la Fournaise (aujourd'hui volcan actif de type effusif, 2 631 m) avaient des éruptions volcaniques de type explosif. Les cendres provenant du Piton des Neiges vont être à l'origine de la plupart des reliefs, mais ce sont les deux massifs volcaniques ensemble qui vont permettre la création des 3 cirques de l'île : Cilaos, Mafate et Salazie. Le Piton des Neiges va lentement cesser son activité pour s'éteindre complètement il y a une dizaine de milliers d'années.
C'est une île dont l'érosion a structuré les paysages et le relief, lui donnant ce caractère unique, ses reliefs abrupts et ses univers si mystérieux.[6]

[5] Données INSEE

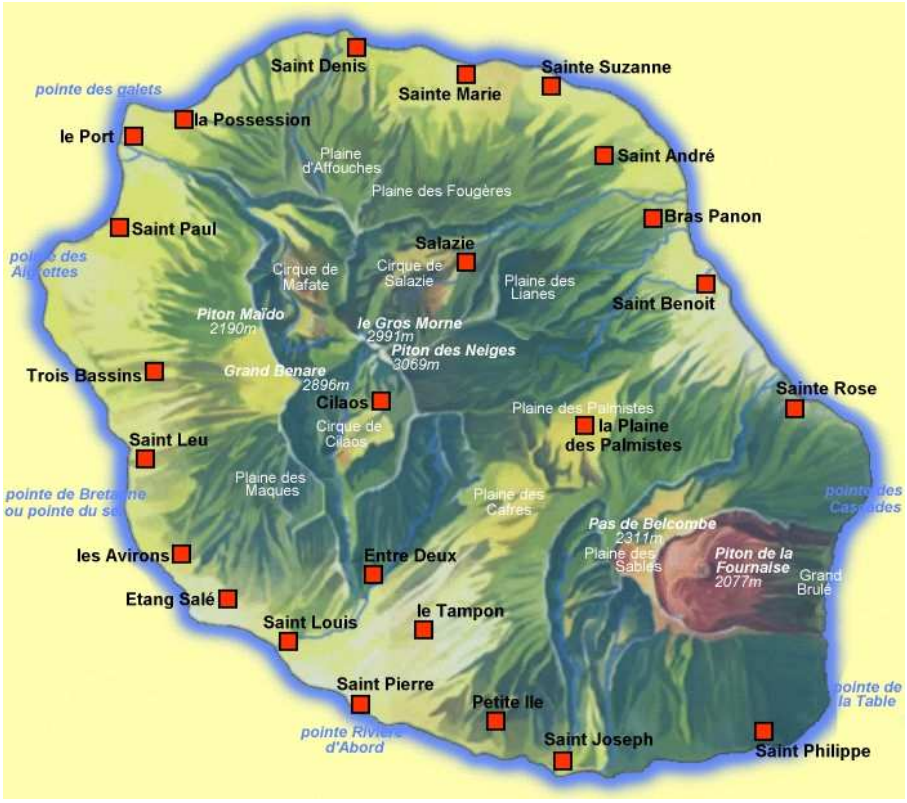


Figure 2: Localisation des volcans et cirques de l'île
(Source : http://reunionweb.org/img/carte-reunion-complete.jpg)

2. *Des éléments à protéger*

Le Parc National

La majeure partie de la flore et la faune de l'île est endémique, et les milieux spécifiques qui les abritent ont été favorisés grâce à l'alliance d'un climat tropical humide et d'un relief vertigineux. Entre la savane sèche de l'Ouest et les forêts humides d'altitude, les versants de la « côte au vent », les remparts parcourus de cascades et les hauteurs volcaniques, la Réunion offre une variété de milieux naturels digne d'un continent. Les villes se sont développées sur le littoral, tandis que l'intérieur montagneux est resté verdoyant et sauvage.

Au 1er août 2010, cirques, remparts et pitons de l'île ont donc été ajoutés à la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO et représentent ainsi le 35è site français à bénéficier de cette distinction. L'ensemble du Parc recouvre 105 838 ha, soit plus de 40 % de la surface totale de la Réunion. *« L'UNESCO reconnait que l'ensemble des pitons, cirques et remparts créent un paysage spectaculaire et contribuent significativement à la conservation de la biodiversité terrestre des Mascareignes. »* [7]

[6] Http://www.willgoto.com, http://www.simonsordi.fr/, http://jlhuss.blog.lemonde.fr/, http://ile-de-la-reunion.info/, http://www.geo.fr/, http://www.linternaute.com/, http://www.clg-franklin-epone.ac-versailles.fr/

[7] http://www.reunion-parcnational.fr/

Le littoral

Les côtes réunionnaises sont constituées, pour la plus grande partie, de falaises ou de plages de galets. Seules les plages de sable de l'Ouest au Sud de l'île, qui s'étendent sur un total de 35 km et qui sont délimitées par une barrière de corail formant des lagons peu profonds, sont autorisées pour la baignade. Ce milieu d'une grande richesse est depuis 2007 protégé par une Réserve Naturelle Marine.

G. Tourisme

En 2010, l'île de la Réunion a accueilli 420 300 touristes[8]. Activité primordiale pour l'île, le tourisme représente une source de revenus et de création d'emplois non négligeable. Île volcanique et montagneuse, la Réunion est, entre autres, un paradis inégalable pour les randonneurs et les aventuriers, permettant de cette façon le développement de l'écotourisme.
80 % du flux touristique de la Réunion provient de la France métropolitaine, le reste provient essentiellement des autres pays de l'Union Européenne et de l'île Maurice.

Si les dépenses totales sont globalement en baisse, la satisfaction reste à un niveau élevé. En effet, près de neuf touristes sur dix se déclarent satisfaits de l'intérêt touristique de la Réunion et de la qualité de son accueil. Huit sur dix sont satisfaits de l'hébergement et de la qualité de la restauration. Néanmoins, pour un quart des touristes, l'appréciation sur le transport aérien reste mitigée.
Enfin, un quart des touristes profitent de leur séjour pour se rendre dans un autre pays de l'océan Indien.

[8] Données INSEE

II. Le TCO : Territoire Côte Ouest

Le TCO est l'une des 4 microrégions de l'Île de la Réunion. Cette structure intercommunale, qui succède à la Communauté de Communes de la Côte Ouest (CCCO), créée le 27 décembre 1996 puis à la Communauté Intercommunale des Villes Solidaires du Sud (CIVIS) sur cette partie de son territoire, a vu le jour le 31 décembre 2001. Le TCO regroupe les communes de Saint-Leu, Trois-Bassins, Saint-Paul, Le Port et La Possession, soit une population de 212 309[9] habitants sur un territoire d'une superficie totale de 53 606 hectares. En 2001, la CIVIS a basculé à droite, le Port et La Possession qui étaient à gauche ont alors souhaité aller à l'Ouest. Les délibérations pour former l'intercommunalité se sont faites au dernier moment ce qui aura eu pour effet de limiter le nombre d'études menées au préalable sur le territoire.

	Nom de la commune	Nombre d'habitants	Superficie	Maire actuel
Communes membres	Saint-Leu	30 770 habitants	11 867 ha	M. Thierry Robert
	Trois-Bassins	7 157 habitants	4 258 ha	M. Roland Ramakistin
	Saint-Paul	103 007 habitants	24 026 ha	Mme Huguette Bello
	Le Port	38 279 habitants	1 660 ha	M. Jean-Yves Langenier
	La Possession	28 798 habitants	11 822 ha	M. Roland Robert

Tableau 3 : Liste des communes membres du TCO

Le TCO possède actuellement près de 75 000 foyers. Néanmoins, le territoire a perdu des ménages intermédiaires car les ménages précaires n'ont pas les moyens de partir et les foyers très aisés ont les moyens de rester.

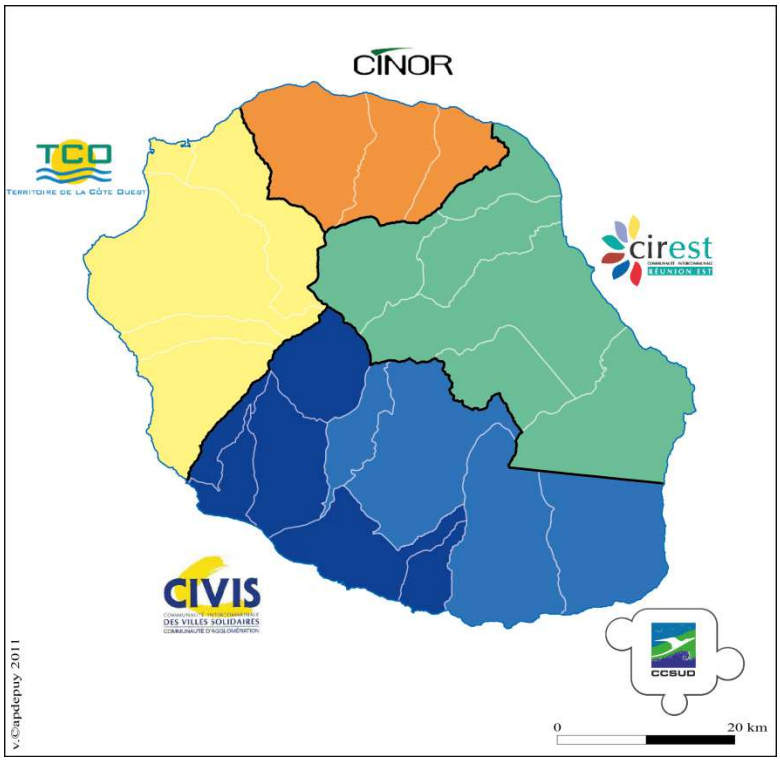


Figure 3 : Les quatre microrégions de l'île de la Réunion
(Source : Google)

[9] INSEE recensement 2012

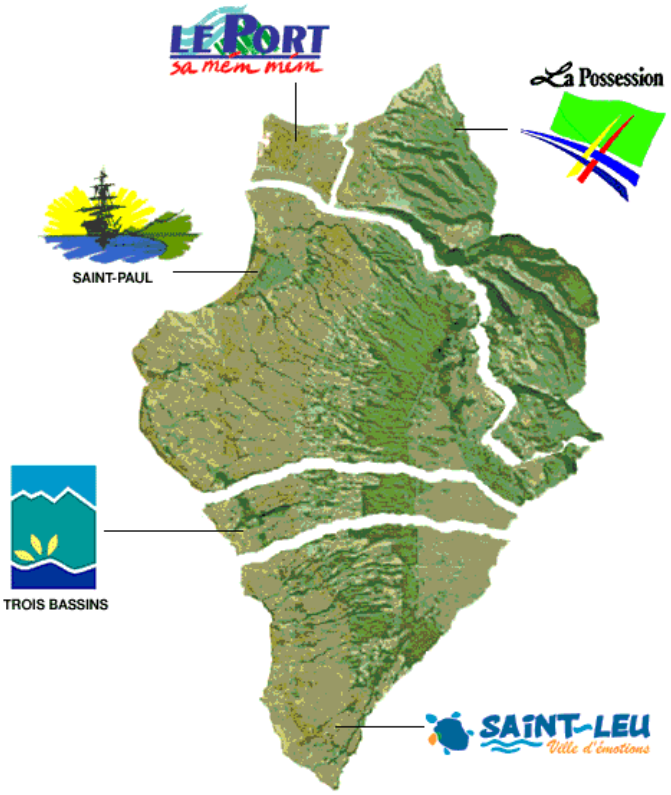


Figure 4 : Les communes du TCO
(Source : Google)

Comme toute communauté d'agglomération, elle exerce les compétences transférées par les communes qu'elle représente. La loi impose à ces établissements publics l'exercice de certaines compétences : développement économique, aménagement de l'espace communautaire, équilibre social de l'habitat, politique de la ville. Ils peuvent exercer ou non d'autres compétences : voirie, assainissement, eau potable, environnement et action sociale, équipements culturels et sportifs. Ils doivent choisir au moins 3 compétences parmi les 6 citées.

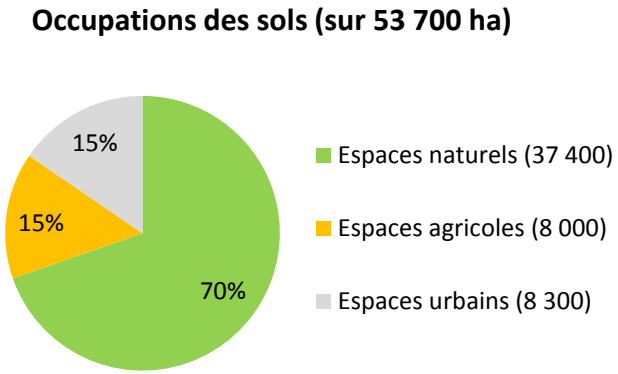


Figure 5 : Occupation des sols
(Source : INSEE)

M. Jean-Yves LANGENIER, maire de la commune du Port, est le Président de la Communauté d'Agglomération. Il exécute des décisions du conseil communautaire et représente la communauté de communes dans les actes de la vie civile. Il lui appartient de proposer le budget, d'ordonner les recettes et les dépenses et de prendre la responsabilité pour des biens et travaux communautaires. C'est également le responsable du TCO vis-à-vis de la justice.

INTRODUCTION

Le projet Cœur d'agglomération, labellisé Ecocité, du Territoire Côte Ouest (TCO) a pour objectif de connecter entre eux les grands projets portés par les villes du Port, de la Possession et de Saint-Paul.

Il vise la mise en cohérence des équipements existants sur le territoire, et un développement plus homogène du TCO. L'objectif étant de devenir un pôle touristique complémentaire de celui de Saint-Gilles, et de proposer une offre de logements et d'équipements qui permettrait de soulager la pression urbaine s'exerçant sur les mi-pentes du territoire.

Il va relier sept projets principaux :

- Le projet du port Ouest en relation avec le projet du Mail de l'Océan Indien
- L'extension du port Est et le traitement de la Zone Arrière Portuaire
- Les projets de la Possession
- Le traitement de la zone de Cambaie
- L'aménagement de la Plaine Chabrier
- L'aménagement du centre-ville de Saint-Paul et des abords de l'Etang Saint-Paul
- Le sentier littoral.

Le développement du Cœur d'agglomération permettra, à terme, d'accueillir une population importante. Pour cela, un calcul permettant d'estimer la capacité d'accueil du territoire en fonction de la programmation en logements des différents projets cités ci-dessus a été fait. Le tableau suivant détaille ce calcul :

Opération	Nombre de logements
Plaine Chabrier	15000
ZAC Moulin Joli	2200
ZAC Cœur de Ville	2000
ZAC Mascareignes	1900
ZAC Ville et Port	1000
ZAC Marie Caze	800
ZAC Sans Souci	500
ZAC Renaissance III	1500
Centre-ville Saint-Paul	3000
TOTAL LOGEMENTS :	**27900**
25% (habitat diffus, non maîtrisé)	**34875**
Hypothèse habitants par foyer (en comptant la décohabitation)	**2,5**
TOTAL PREVISION DE POPULATION (en nombre d'habitants) :	**87 188**

Tableau 4 : Capacité d'accueil de population en fonction de la programmation en logements des différents projets sur le territoire du Cœur d'agglomération
(Réalisation : Polytech Tours)

Faire du Cœur d'agglomération une centralité [10]

Le projet du Cœur d'agglomération part avant tout de la volonté de lier les différents projets du territoire, mais il est, par la même occasion, issu de l'envie d'accroître son attractivité. Ainsi cet objectif pourra être atteint par la création de fonctions de centralité.

Pour cela, il nous faut nous demander en quoi consiste, concrètement, la centralité. Passe-t-elle par la création d'un lieu de rencontres ? D'un lieu concentrant une offre d'équipements et d'activités importante ? Ou est-ce un lieu physiquement central ou perçu comme l'étant ? Peut-être s'agit-il d'un mélange de ces différentes définitions possibles.

« La ville est une organisation qui couple la communication, le transport, la circulation, le déplacement et tout un ensemble d'activités fondées sur l'usage de ressources localisées offertes aux citadins par la ville ».

La centralité est liée à plusieurs notions principales:

- Réseau **:** un espace est dit « central » s'il est le nœud principal d'un réseau et par conséquent plus accessible que les autres espaces reliés à ce même réseau
- Lieu **:** un espace est central s'il regroupe des fonctions, des pratiques, etc. de façon plus dense et diverse que les autres espaces considérés
- Territoire **:** un espace est central s'il est dominant par rapport aux autres espaces considérés en termes d'organisation
- Diversité **:** plus le nombre de fonctions présentes en un secteur par rapport à l'ensemble des fonctions présentes sur l'ensemble des secteurs est important, plus un espace tend à être central
- Densité **:** plus le niveau de présence d'une fonction en un secteur donné par rapport à l'ensemble de l'agglomération est important, plus un espace tend à être central
- Accessibilité et centralité **: ces notions sont** plus ou moins liées aux grands systèmes de dessertes qui permettent de lier les agglomérations urbaines à leurs environnements proches et lointains
- Densité, diversité et centralité **:** plus un lieu contient un grand nombre d'activités, plus sa diversité fonctionnelle est étendue, et plus il tend à être central
- Pratiques, représentations et centralité : émergence du lieu : le mode de transport dominant lié à la nouvelle centralité est celui empruntant la voirie qui permet d'accéder non seulement à son domicile et son travail, mais également aux activités à proximité. On note le rôle grandissant des zones commerciales, qui ne sont plus que de simples lieux de courses, mais également des espaces de détente, de loisir, de sociabilité, de bien-être, de sécurité…
- Proximité et accessibilité**:** les raisons avancées par les usagers pour pratiquer un lieu sont les suivantes : le fait qu'ils habitent à proximité, qu'ils aient une bonne connaissance des lieux, et que le site soit plus facilement accessible

[10] Serge THIBAULT, Jérôme ROLLINAT, Mickaël BRETON, *Centralité émergente : le Nord de Tours*. Maison des Sciences de l'Homme « Villes et territoires » - UMS CNRS 1835, 1998-2001.

Différents types d'actions peuvent entraîner la construction de la centralité :

- Faire du secteur considéré un de ceux préférentiels du développement urbain (disponibilité de foncier par exemple), mais pour cela il faut auparavant repérer les lieux privilégiés de la fabrication de la ville de demain
- Permettre une accessibilité optimale
- Devenir un des sites privilégiés de localisation des zones d'activités économiques, ce qui permettra de développer l'économie locale et l'emploi
- Accueillir de nouvelles activités ne pouvant être localisées ailleurs et équiper la partie de ville concernée~~,~~ sans entraîner une mono-fonctionnalité
- Faire la ville par la densité et la diversité de ses fonctions

De plus, il y a des questions à ne pas éluder telles que l'occupation des sols, les rapports de densité, la qualité paysagère, la composition, la qualité architecturale, la qualité de l'offre, la sociabilité…

Pour une centralité réussie, il faut également jongler entre identité locale et nouveauté.
«Chaque citadin est centre».

CHAPITRE 1 : DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Introduction

Le projet du Cœur d'agglomération concerne principalement trois des villes du TCO : le Port, la Possession et Saint-Paul. Ces trois villes ont connu des développements différents au cours du temps, ce qui se remarque dans leur empreinte territoriale : le Port s'est développé selon une trame en damier avec les implantations des cités ouvrières ; Saint-Paul, commune au territoire vaste, porte un projet de redéfinition de son centre-ville classé comme centre historique ; la Possession a principalement porté son développement sur le logement résidentiel, et exprime des besoins en termes d'implantation commerciale. Ainsi, à l'heure actuelle, ces trois villes portent des projets urbains aux objectifs parfois communs et qui visent un développement plus homogène de leur territoire.

En amorce de ce diagnostic, nous revenons sur les évolutions récentes de ces trois villes et leurs projets urbains. Nous mettons également en évidence des thématiques sur lesquelles nous devrons porter notre attention pour faire en sorte de couvrir toutes les problématiques liées à ce territoire et lancer un projet de Cœur d'agglomération cohérent et offrant des solutions pour optimiser le fonctionnement global de cette zone.

I. Retour sur les évolutions récentes des villes

A. Le Port

La ville du Port naît avec le chantier de construction du port de la Pointe-des-Galets en 1879 qui sera inauguré en 1886. La ville ne s'organise alors qu'aux alentours de l'enceinte portuaire. C'est en 1895, le 22 avril, que la Pointe-des-Galets devient officiellement commune et prend le nom de « le Port ». A cette date, la commune compte environ 2 000 habitants. Ce sont dès lors les activités portuaires qui rythment le développement de la ville.

La commune souffre d'une période de déclin au milieu du XX^{ème} siècle avec l'émergence du trafic aérien et la place privilégiée accordée à l'automobile dans l'île qui entraîne la fermeture du chemin de fer dans les années soixante. Le centre-ville perd dès lors de ses habitants au profit de la périphérie qui connaît un développement urbain anarchique.

En 1971, la municipalité, alors dirigée par Paul Vergès[11], souhaite reconquérir la façade maritime en rouvrant notamment la ville sur la mer. C'est le lancement du projet « Ville et port - La Ville est Port ».

Les six axes actuels du plan d'urbanisme directeur sont :

1. La création d'une voie urbaine jalonnée d'équipements et de services publics, pour relier la ville à l'entrée du port : le Mail de l'Océan Indien

[11] Maire de la ville du Port de 1971 à 1989

2. La reconquête de la façade maritime par le développement de nouvelles activités portuaires et la mise en valeur des paysages
3. La revalorisation de l'offre commerciale en ville
4. L'amélioration des déplacements en ville avec, notamment, le Transport en Commun en Site Propre (TCSP)
5. L'amélioration de l'habitat en centre-ville (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat, Résorption de l'Habitat Insalubre, …)
6. L'amélioration de l'offre en habitat pour toutes les catégories sociales (la ville offrant déjà en locatif social 53 % de son parc de logements).

Aujourd'hui, la commune du Port est la plus petite de l'île avec 1 660 hectares et la plus jeune. Elle compte 38 881 habitants au recensement de 2011. Elle accueille les deux seules unités portuaires de l'île. A l'ancien site portuaire enclavé dans le centre-ville, Port Ouest, s'est en effet ajouté Port Est inauguré en 1986. Port Réunion se place au 4e rang national pour le volume de conteneurs traités (derrière le Havre, Marseille et Nantes). La commune compte dix zones industrielles et artisanales et environ 1 785 entreprises (4e commune de l'île par le nombre d'entreprises implantées). Y sont implantées quinze écoles primaires, autant d'écoles maternelles, quatre collèges, deux lycées et l'Ecole des Beaux-Arts, l'Ecole d'Architecture de La Réunion et l'Ecole d'Apprentissage Maritime.

B. La Possession

La ville de la Possession accueillait, en 2011, 30 594 habitants sur une superficie de 118,35 km² soit une densité de près de 258 habitants/km².

Cette commune, créée en 1890, était auparavant rattachée à la commune de Saint-Paul. Pendant longtemps, les seuls revenus de la commune venaient de la pêche comme en témoignent encore aujourd'hui son blason sur lequel trônent deux poissons.

Le territoire communal recouvre une grande partie du cirque de Mafate et son point culminant se trouve tout près du sommet du Gros Morne. La Possession n'était qu'un lieu de passage incontournable entre le Nord et le Sud. Aujourd'hui, avec le développement des voies de communication, elle est devenue un site de résidence pour tout ce que le Nord et l'Ouest comptent de travailleurs. Elle est bordée à l'Ouest par la RN1.

La commune est riche de sites pittoresques tels : Roche Vert-Bouteille, Dos-d'Âne, Roche-Ecrite, Mafate, Ilet-à-Malheur… [12]

Néanmoins, l'attractivité de la commune est loin d'être concurrentielle vis-à-vis de celle de ses voisines. La composante résidentielle représente la majeure partie de la ville de la Possession et les infrastructures routières sont actuellement insuffisantes pour permettre de relier efficacement la ville avec ses voisines dans un souci de cohérence.

Le taux d'accroissement de la population de ces 10 dernières années avoisine les 40%, soit le plus fort de la Réunion.

[12] http://www.resareunion.com

En 2010, la commune de la Possession a obtenu le label « Ville Internet @@@ » (le maximum étant de 5@), qui récompense les communes ayant mené une politique faisant la promotion d'Internet.

La Possession possède peu d'emprises foncières commerciales, alors que la population en émet le besoin.

De plus, malgré les partenariats avec la ville du Port, la Possession est à l'écart du territoire du Cœur d'agglomération, d'où l'enjeu de la relier aux villes du Port et de Saint-Paul pour développer une véritable zone cohérente pour le Cœur d'agglomération.

C. Saint-Paul

« Berceau du peuplement et baie du meilleur ancrage »[13]

Le 29 juin 1646, jour de la fête de l'apôtre Paul, a lieu la première prise de possession de l'île, au nom du Roi Louis XIII, d'où l'origine du nom Saint-Paul. La ville est la plus ancienne de l'île. Le premier noyau du peuplement permanent s'installe dès 1663 près de la grotte dénommée aujourd'hui « Grotte des premiers français ». Saint-Paul devient ainsi le berceau de la colonisation française. En 1665, Etienne Régnault (premier gouverneur de l'île) accompagné de vingt colons débarque sur l'île, muni des ordres de la Compagnie des Indes. Commence alors la culture intensive du blé, riz, tabac et vigne sur les contreforts de Savannah. Dès lors, l'Étang Saint-Paul devient une véritable réserve de nourriture et le développement économique de l'île débute.

Plus tard, de magnifiques demeures sont construites entre l'Étang et l'Océan afin de faciliter les échanges commerciaux avec les bateaux faisant escale dans la baie de Saint-Paul. La majorité des habitants de l'île se trouve à Saint-Paul dans les années 1700.

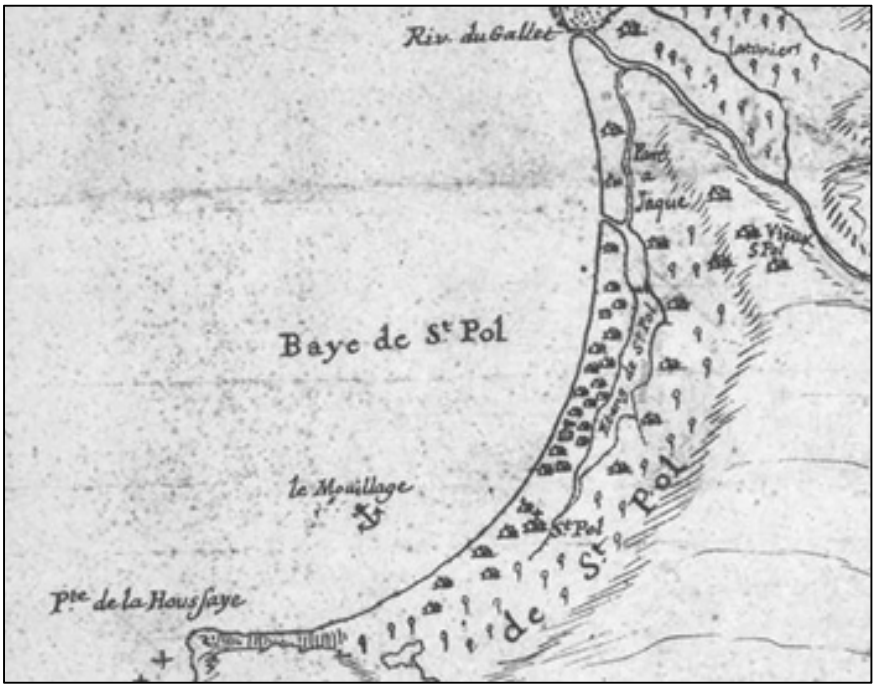


Photo 1 : Plan de Saint-Paul en 1704
(Source : http://www.mairie-saintpaul.fr)

[13] Devise de la ville de Saint-Paul

Alors que le cyclone de 1718 détruit le « Vieux Saint-Paul », la culture du café est introduite sur le territoire et les interdictions qui limitaient la colonisation à la ravine des Trois-Bassins sont alors levées. En 1723, c'est un incendie qui ravage l'île. Il s'ensuit alors une période de reconstruction avec notamment de belles cases créoles de part et d'autre de la Chaussée Royale.

Le choix du gouverneur Mahé de Labourdonnais de nommer Saint-Denis pour capitale est un coup fatal pour la ville de Saint-Paul (qui demeure néanmoins chef-lieu judiciaire jusqu'en 1833). Au lendemain de la Révolution Française, en 1790, Saint-Paul devient officiellement une commune. Celle-ci connaît à nouveau, dès 1886, une phase de déclin, liée principalement à l'ouverture du port de la Pointe-des-Galets (qui rend moins attrayante la baie de Saint-Paul), à la crise touchant le commerce de la canne à sucre ainsi qu'à l'insalubrité de l'Étang infesté de larves de moustiques.

A partir de 1920, le développement de la culture du géranium participe à la revalorisation de la ville, ce qui portera la population à 20 000 habitants. En 1946, la Réunion devient un Département français. A partir des années soixante la commune de Saint-Paul connaît alors une grande période d'investissements structurels. Il faudra attendre 1974 pour dépasser les cinquante mille habitants sur le territoire Saint-Paulois, qui est nommé Sous-préfecture en 1970.

Aujourd'hui, la ville compte 104 907 habitants[14], ce qui en fait la 39ème commune française en population (2ème de La Réunion), pour une superficie de 241 km², soit la 22ème commune française en superficie (1ère de La Réunion).

La ville est divisée en onze sections de communes : l'Étang, La Plaine, Le Bois-de-Nèfles, Tan-Rouge, Guillaume, Bellemène, Bernica, Saint-Gilles-Hauts, Saline, Saint-Gilles-les-Bains, Saline-les-Bains.

Saint-Paul s'appuie aujourd'hui principalement sur sa vocation agricole mais rassemble également l'ensemble des atouts touristiques (mer, campagne, montagne) qui en font un territoire idéal pour les habitants de l'île et les touristes.

[14] Chiffres INSEE 2009

II. Les projets urbains des communes[15]

A. Le Port

Dès 1971, la ville du Port s'est engagée dans une politique d'aménagement et de développement volontaire et ambitieuse qui lui aura permis, en une quarantaine d'années, de faire reculer l'insalubrité, de réaliser plus de 80% de son réseau primaire et tous les équipements nécessaires à l'épanouissement de sa population : 31 écoles, 40 m² d'espace vert par habitant, des aires de sport, des centres culturels, des bibliothèques…

1. Ouvrir la ville sur son port

L'urbanisation du port Ouest, le creusement des darses, le "Mail de l'Océan Indien" qui reliera l'entrée de ville (rond-point de la Rose des vents) au vieux port sont des éléments majeurs du projet d'ouverture de la cité sur la mer : il sera ponctué d'équipements importants (Ecole des Beaux-Arts et d'Architecture, Médiathèque, FAC Technoport…) et accueillera des logements, des commerces, des bureaux, des services publics et privés. Cet axe devrait permettre de reconquérir les espaces portuaires, de retrouver la cohérence spatiale et la vitalité perdues après la fermeture du chemin de fer et la clôture du port de la Pointe des Galets. La ville s'ouvre également sur son littoral Nord dont la vocation paysagère est réaffirmée.

2. Requalifier le centre-ville

Une palette de dispositifs -PRU[16], IGAH[17], FISAC[18], PRRCV[19] et RHI[20]- ainsi que le projet "Ville et Port : la ville est port"- poursuivent les objectifs suivants : valoriser le patrimoine réunionnais, améliorer le parc de résidences principales et proposer une offre de logements diversifiée, favoriser une mixité résidentielle, renforcer l'attractivité commerciale de la "vieille ville" tout en respectant la plurifonctionnalité du tissu urbain, aménager les espaces vacants ou peu denses, reconquérir le front de mer et retrouver la vocation maritime de la commune.

3. Poursuivre la résorption de l'habitat insalubre

Deux RHI, Rivière des Galets et Saint-Ange-Doxile, sont terminées et ont constitué une offre d'environ 1 850 logements neufs (en accession-location-amélioration et parcelles viabilisées).

Il restait encore, en l'an 2000, environ 1 000 logements précaires ou insalubres, soit 8% du parc de résidences principales. Quatre opérations de ZAC-RHI sont en cours de réalisation : ZAC-RHI de

[15] AGORAH
[16] Projet de Rénovation Urbaine
[17] Intervention Globale pour l'Amélioration de l'Habitat sur le Cœur de Ville (Le Port)
[18] Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce
[19] Programme Régional de Revitalisation des Centres Villes
[20] Résorption de l'Habitat Insalubre

l'Epuisement (300 logements en accession, locatif et amélioration), ZAC-RHI du centre-ville (350 logements en accession, locatif et intermédiaire et amélioration), ZAC-RHI Say Piscine (525 logements en accession, locatif et amélioration), ZAC-RHI Rivière des Galets (500 logements en accession, locatif et amélioration).

4. *Diversifier le parc de logements*

Le PLH du TCO prévoit, pour les cinq prochaines années, environ 2 300 logements à construire ou à reconstruire : du logement en accession et de l'intermédiaire mais également du logement pour les étudiants, des formules d'hébergement d'urgence ou temporaire et du logement pour les personnes âgées.

5. *Poursuivre la politique environnementale*

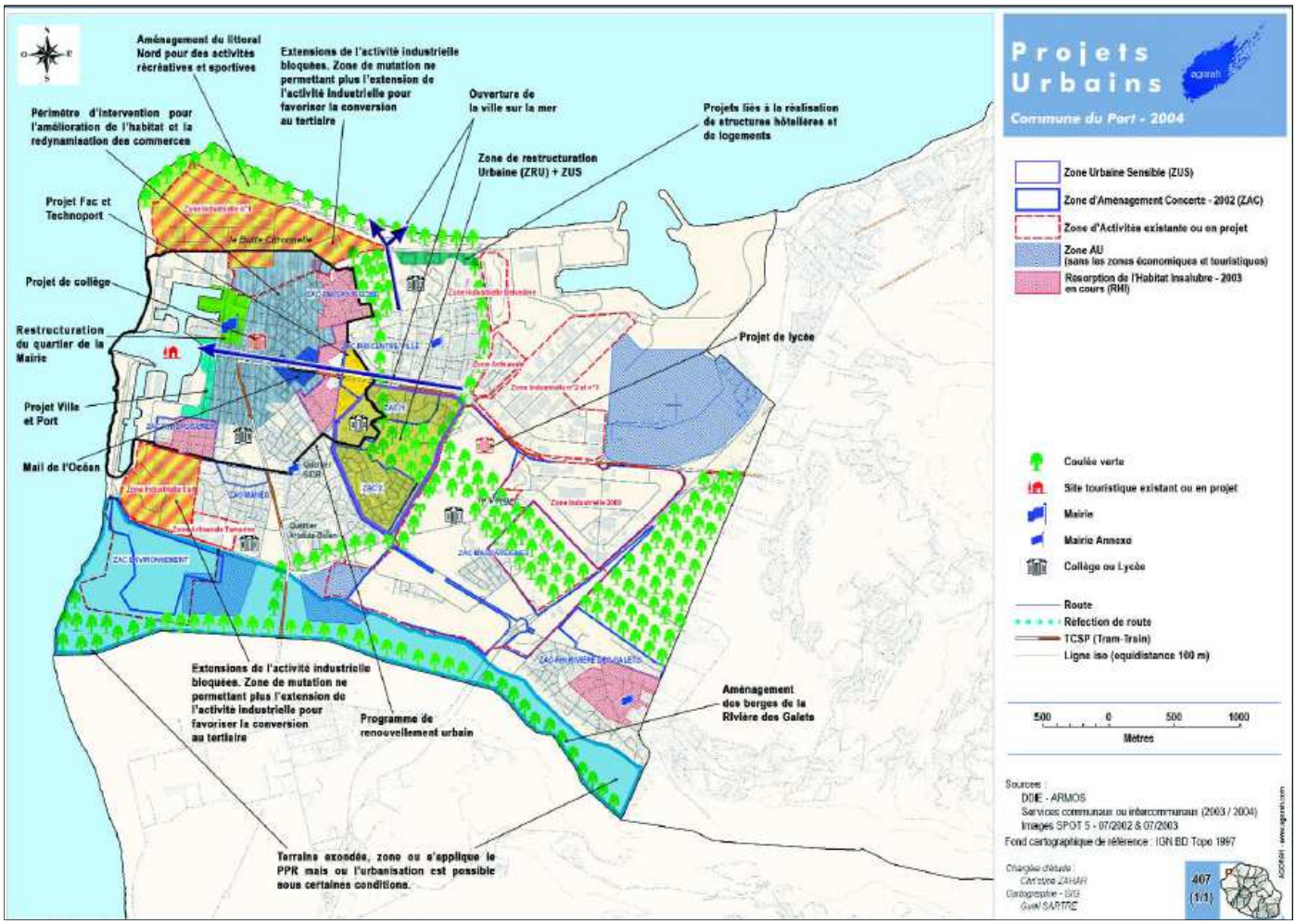
Affirmer la qualité des espaces littoraux de l'Océan Indien et des berges de la Rivière des Galets, consolider les espaces urbains plantés, créer une coulée verte traversante, principe de liaisons communales (entre différents quartiers du centre et du littoral) et intercommunales.

6. *Améliorer la circulation et favoriser les modes « doux »*

Une densité urbaine importante, des terrains plats, de larges avenues favorisent des déplacements à pied ou à vélo. Sachant que la moitié des ménages ne possèdent pas de voiture, un schéma directeur vélo est mis en place. L'amélioration de la circulation s'appuie aussi sur la création de parcs de stationnement en centre-ville et sur un itinéraire privilégié pour un transport régional en lien avec une réflexion sur un TCSP.

7. *Extensions urbaines*

Les zones d'extension urbaine couvrent environ 250 hectares, soit 15% du territoire communal, comprenant : la ZAC Mascareignes à l'Est qui offre des réserves foncières pour un développement futur de la ville qui prévoit une mixité d'occupation par du logement, des activités économiques et commerciales ainsi que des équipements publics ; la ZAC Environnement au Sud, située en bordure de la Rivière des Galets dans une zone soumise à un Plan de Prévention des Risques actuels, pour des activités liées à l'Environnement ; des zones futures d'urbanisation près du port Est et à l'entrée Sud de la ville.



<u>Carte 2</u> : Projets Urbains sur la ville du Port
(Source : AGORAH)

B. <u>La Possession</u>

1. *<u>Maîtriser le développement des Hauts</u>*

L'aménagement du Cirque de Mafate passe par le contrôle de la croissance démographique (les seules concessions délivrées par l'ONF sont accordées à des demandes de décohabitation et plus rarement à des natifs du cirque), la maîtrise du mitage, l'amélioration de l'habitat existant (mise en place d'un dispositif d'aide à l'amélioration soumis au dépôt d'un Permis de Construire) et par le Schéma de Développement Touristique intercommunal (Mafate reçoit de 80 à 100 000 touristes chaque année).

Grenier de la micro-région Nord, spécialisé dans la culture de la salade, Dos d'Âne conserve sa vocation agricole tout en devenant un bourg résidentiel. Entre 1990 et 1999, avec le retour d'anciens habitants héritiers d'une parcelle, la zone a connu une augmentation importante de sa population. Une procédure de « Structuration de Bourg » et une procédure RHI multi-sites sont actuellement en cours. Objectifs : éradiquer l'habitat insalubre, rénover les équipements (en particulier la voirie et les équipements scolaires), contrôler la croissance démographique en lien avec la bonne gestion de la ressource en eau, et augmenter le potentiel touristique.

Sur la Ravine à Malheur, une procédure RHI et un projet de structuration de bourg sont programmés. L'effort portera principalement sur la création d'emplois et sur l'aménagement de la zone avec des services de base (médecin, pharmacie, boulangerie, …) pour améliorer la qualité de vie et diminuer les migrations.

2. *Résorber ce qui reste d'habitat insalubre*

Il y avait au moins 500 logements précaires et insalubres (repéré par l'AUR[21]) en 1988 ; il n'y en avait plus qu'environ 300 en 1999.

Une RHI, celle de Titoulit-Cap Noir est d'ores et déjà terminée : elle a produit une vingtaine de logements neufs.

Deux RHI sont en cours, deux autres sont en projet et deux ZAC habitat-RHI sont en cours : elles devraient produire à terme environ 2 000 logements neufs.

3. *Produire du logement neuf*

Le PLH du TCO a estimé à 2 600 les besoins en logement pour les cinq ans à venir, aussi bien en densification du centre-ville (500 logements) que dans les ZAC périphériques (1 850) ou dans les bourgs de Dos d'Âne et de Ravine à Malheur (260).

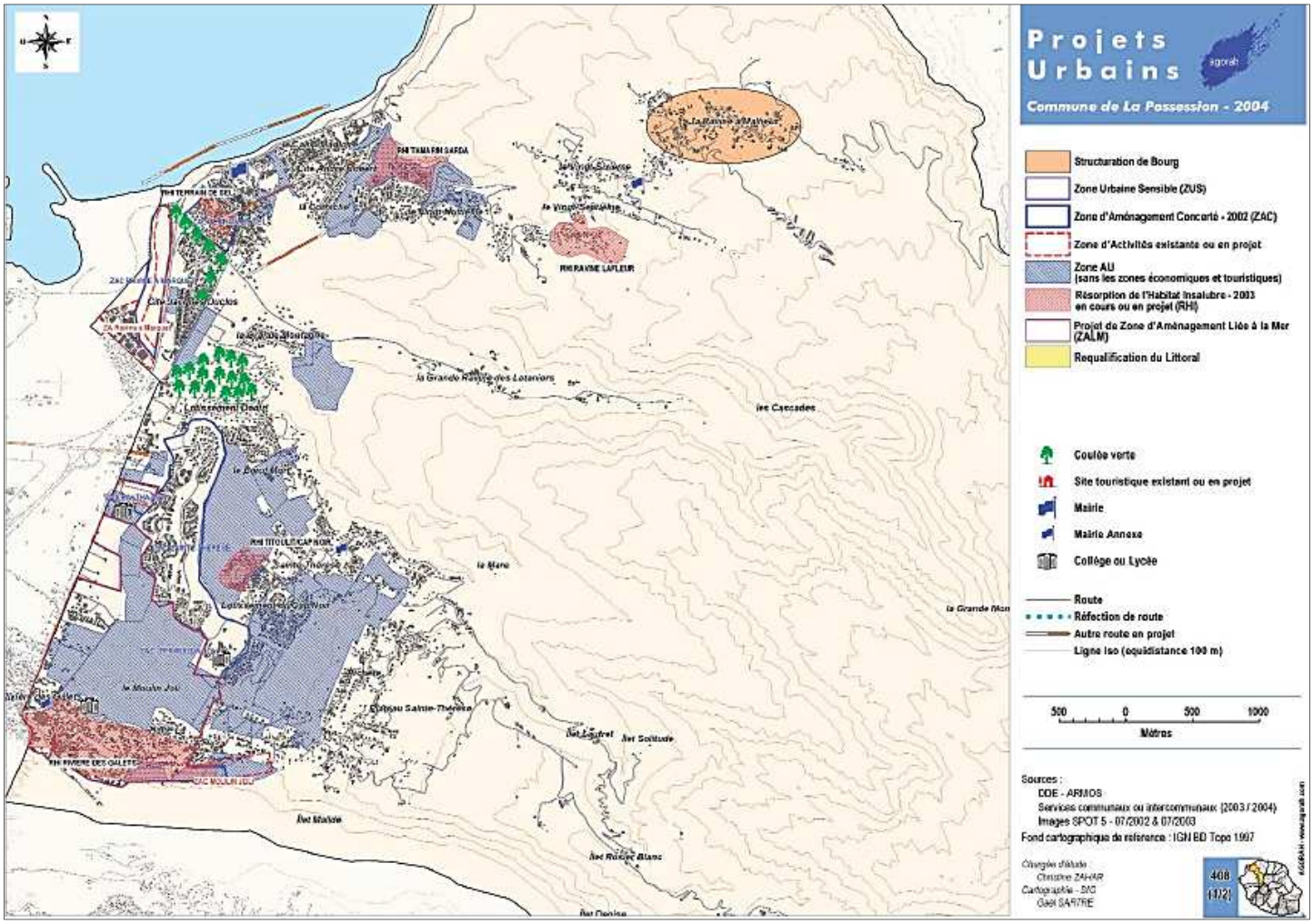
4. *Construire un centre-ville plurifonctionnel*

- Densification de l'habitat
- Création d'une trame viaire visant à désenclaver toutes les routes de la partie haute du centre-ville qui finissent en impasse
- Création d'une coulée verte autour de la Ravine des Lataniers.

5. *Reconquérir et aménager le littoral*

Ouvrir la ville sur la mer. Reconquérir le littoral en déviant l'actuelle 2x2 voies au-dessus de la mer et en la requalifiant en boulevard urbain intégrant un projet d'itinéraire privilégié pour un transport régional. Dégager un plan d'eau pour un port de plaisance et de pêche.

[21] Agence d'Urbanisme de la Réunion



<u>Carte 3:</u> Projets Urbains sur la ville de la Possession
(Source: AGORAH)

6. *<u>Les besoins en foncier</u>*

Avec des prévisions de densification allant de 120 à 200 logements en centre-ville, à des développements plus modérés de l'ordre de 2,5 à 5 logements à l'hectare dans certains bourgs, les besoins en foncier ont été estimés entre 37 et 73,5 hectares (données PLH).

C. Saint-Paul

1. *Revitaliser le centre ancien*

- Mettre en valeur le centre historique
- Conforter les offres touristiques, commerciales, administratives et de services
- Redonner une façade maritime à la ville
- Promouvoir l'image de "*Saint-Paul, berceau de la Réunion*"
- Affirmer l'identité des quartiers de La Baie, de La Caverne, de la Chaussée Royale et de La Butte qui articulera le centre ancien au futur centre-ville de Cambaie
- Améliorer les conditions de circulation et de stationnement dans l'hyper-centre.

2. *Structurer les bourgs et densifier les agglomérations des mi-pentes*

La Plaine Bois-de-Nèfles, Bellemène, Tan Rouge, la Saline et le Guillaume ont connu, ces dix dernières années, une expansion démographique forte et souvent désordonnée : ils sont aujourd'hui en phase de structuration. Grâce à la Route des Tamarins, l'enjeu est de favoriser une migration résidentielle sur les agglomérations des mi-pentes, de favoriser le développement du tourisme et d'encourager les entreprises à s'installer à mi-hauteur.

3. *Résorber l'habitat insalubre, construire du logement neuf, améliorer l'équipement des ZAC*

En 2000, l'Agorah avait recensé 3 441 logements précaires et insalubres répartis sur 227 sites. Cet habitat dégradé et diffus est aujourd'hui la priorité : trois RHI (Bruniquel, Sans Souci, Bois Rouge) et trois ZAC-RHI (Bout de l'Étang, Bas de l'Eperon et Champ de Merles) en cours devraient produire un total de plus de 2 000 logements. Trois autres RHI et près de 200 logements prévus sont également en projet (Bas de Grande Fontaine, Bouillon, Trou d'Eau).

La construction passe également par le secteur privé : cinq ZAC (Roquefeuille, Célestin, Mon Repos, Poudrière et Cambaie) qui devraient produire à terme environ 2 700 logements, mais également de nombreuses petites opérations réparties sur l'ensemble du territoire.

Et pour améliorer la qualité de vie des riverains, les services offerts dans la ZAC de Plateau-Caillou et de l'Eperon seront étendus.

4. *Regrouper l'habitat rural et restructurer le foncier*

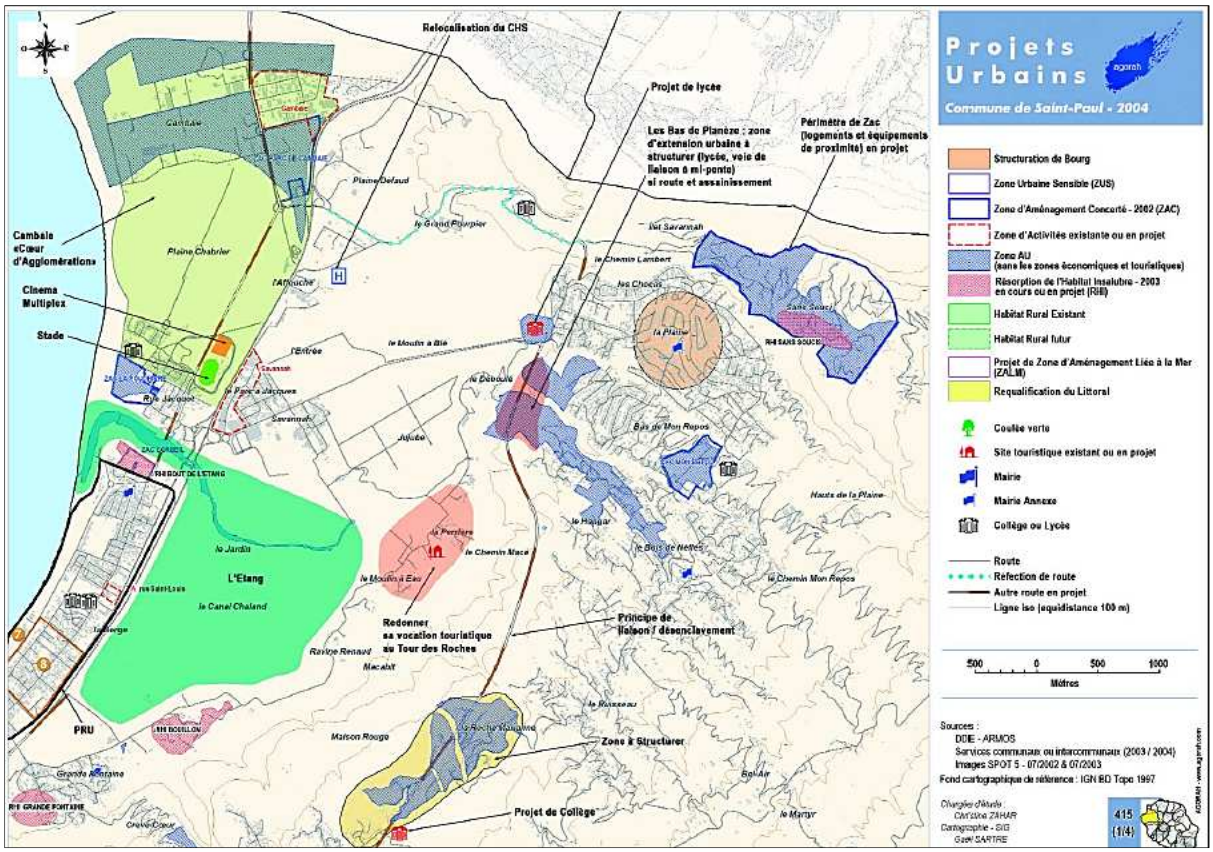
Trois villages agricoles sont en projet à Barrage, à Ravine Daniel et à Villèle. Leurs objectifs : produire du logement neuf aidé en milieu rural et libérer du terrain agricole pour la SAFER en aidant les agriculteurs à se (re)loger.

5. *Aménager le littoral*

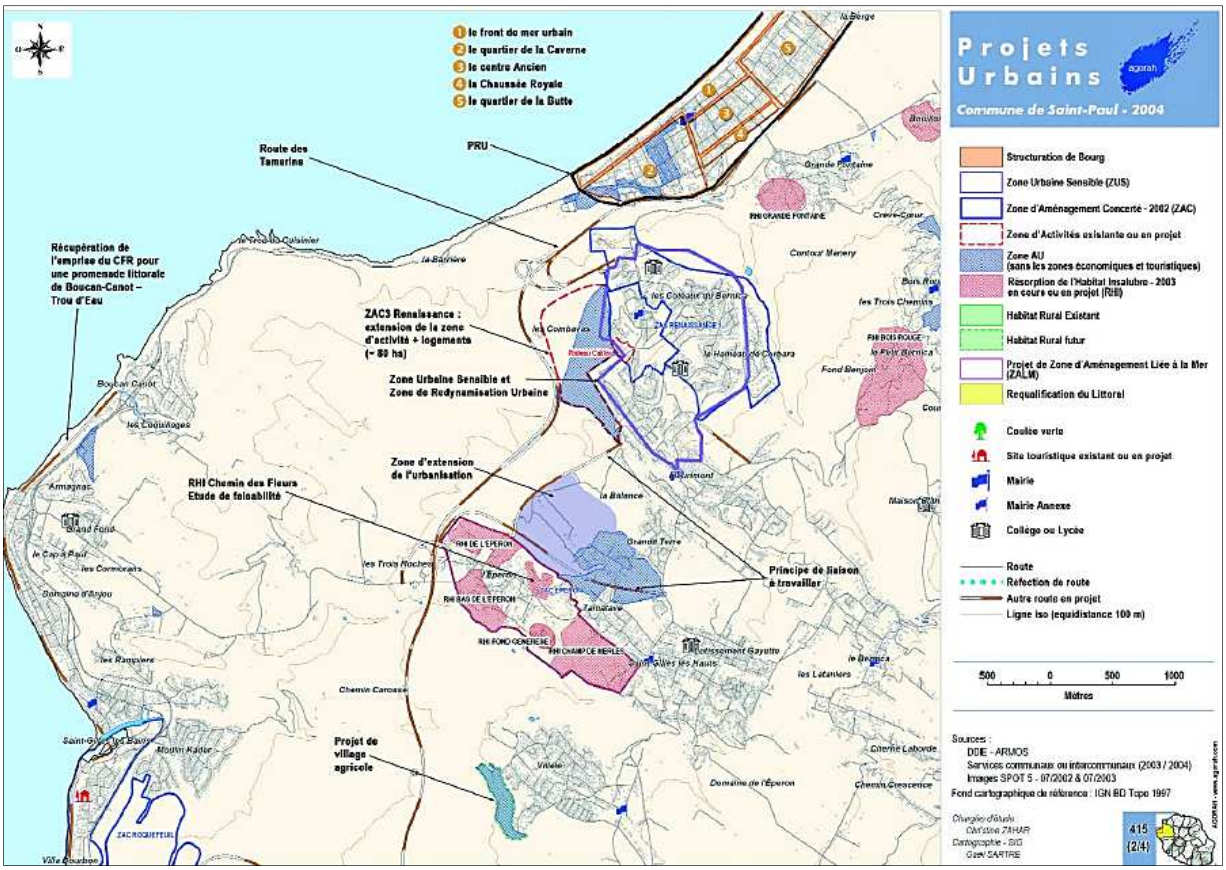
De Boucan-Canot à Trou d'eau, une promenade, pour piétons et vélos, est envisagée sur l'emprise de l'ancien chemin de fer.

6. *Les besoins en foncier*

A l'horizon 2010, la surface nécessaire à la construction des 8 000 logements prévus par le PLH sur la commune de Saint-Paul pourrait aller de 128 à 307 hectares (sans les équipements) selon les densités envisagées.



<u>Carte 4</u> : Projets urbains sur la partie Nord de la ville de Saint-Paul
(Source : AGORAH)



<u>Carte 5</u> : Projets urbains sur la partie Sud de la ville de Saint-Paul
(Source : AGORAH)

III. L'état actuel du territoire : analyse thématique

A. La démographie

44% des habitants de l'île a moins de 25 ans. Le TCO en regroupe près du quart (212 309 habitants en 2011[22]) sur le quart de son territoire, sachant que pour la ville du Port, ils représentent 48% de la population. Ce taux nous montre que la part des personnes âgées (personnes de 65 ans et plus) dans le Cœur d'agglomération[23], comme sur l'ensemble de l'île, n'est pas très élevée.

1. Évolution 1999/2011

Il y a une baisse du rythme d'accroissement de la population, ce qui témoigne de changements sociétaux profonds, tels que l'évolution du niveau de vie et le développement du travail des femmes.

	1999	2011	Taux de croissance
Le Port	38 412	38 881	1,22%
La Possession	21 904	30 594	39,7%
Saint-Paul	87 712	104 907	19,6%
Saint Leu	25 314	30 770	21,5%
Trois Bassins	6 598	7 157	8,5%

Prospective 2020	Taux de croissance relatif à 2011
42 770	10%
38 089	24,5%
115 041	9,66%
30 740	- 0,1%
7 410	3,54%

Tableau 5: Populations et taux de croissance du TCO
(Données INSEE, Réalisation : Polytech Tours)

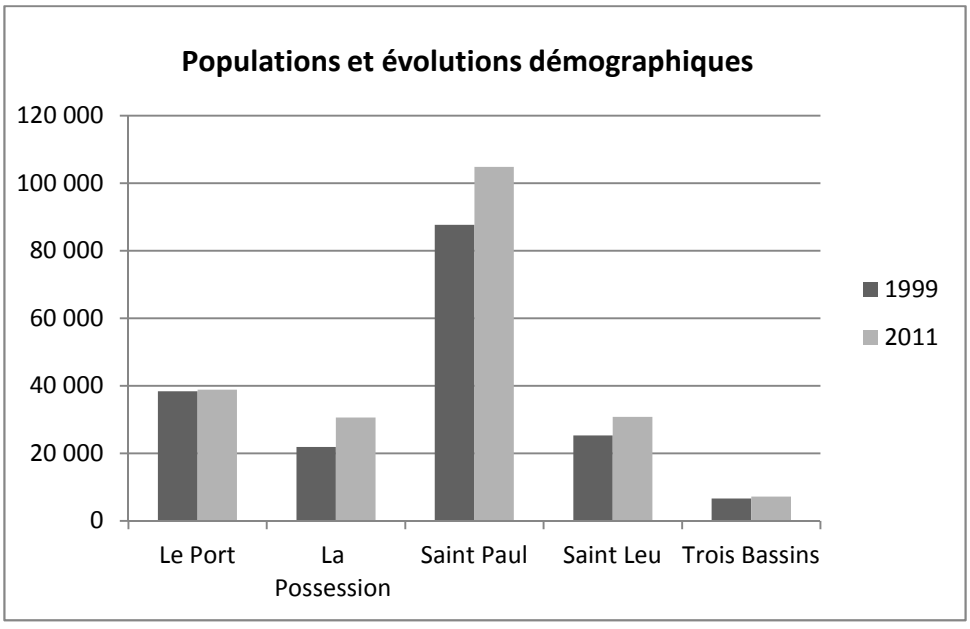


Figure 6 : Populations et évolutions démographiques du TCO
(Source : Données INSEE 2011, Réalisation : Polytech Tours)

[22] Données INSEE 2011
[23] Données INSEE 2008

Nous pouvons donc prévoir que les pressions démographiques seront plus particulièrement fortes sur les communes du Port, de Trois-Bassins, de Saint-Leu et de Saint-Paul. Concernant le territoire du Cœur d'agglomération, il faudra prendre en compte ce taux de croissance et adapter les programmations en logements à ces pressions qui commencent à se faire sentir.

A noter que les rythmes d'accroissement de la population les plus marqués sont dans les zones attractives du littoral et du bas des mi-pentes.

2. *Les variations de population*

En parallèle de l'accroissement de la population de l'île (763 200 habitants en 2004 et 839 480 en 2011, soit environ 11%), l'Ouest a vu une augmentation de sa population, principalement due au solde naturel. C'est grâce à ses atouts climatiques et économiques que cette région est particulièrement attractive et que sa population a autant augmenté en 10 ans.

Le solde migratoire positif du TCO résulte de mouvements contrastés :

- un solde négatif avec les communes de l'île et le reste du monde
- un solde positif avec la métropole.

Les arrivants sur la côte Ouest appartiennent, pour la plupart, aux catégories socioprofessionnelles cadre et professions intermédiaires.

3. *Prospective démographique*

Les scenarii de l'INSEE

L'INSEE réalise un croisement des hypothèses d'évolutions d'Indice de fécondité (ICF) et de solde migratoire.

Un des scenarii a été retenu comme hypothèse de travail, il repose sur :

- Le maintien du solde migratoire à 600 personnes par an.
- La lente baisse de l'indice de fécondité.

2010	2020	2030	Evolution 1999-2030
216 394	248 050	275 297	+ 53,50%

Tableau 6 : Scenario d'évolution démographique sur le TCO
(Source : INSEE 2010)

Apparaît alors la nécessité de loger les populations jeunes nées sur place.

Évolution du nombre des ménages

Augmentation du nombre de ménages par diminution du nombre de personnes par ménage (divorce, familles monoparentales, veuvage).

2010	2020	2030	Evolution 1999-2030
70 729	87 557	102 351	+ 96%

Tableau 7 : Evolution du nombre de ménages sur le TCO
(Source : INSEE 2010)

La baisse du nombre moyen de personnes par ménage, permet d'appréhender la demande de construction.

B. La vie sociale

1. *Personnes âgées*

La population réunionnaise est principalement composée de jeunes de moins de 25 ans. De ce fait, la part des personnes âgées (personnes de 65 ans et plus) dans les communes du Cœur d'agglomération[24] , comme sur l'ensemble de l'île, n'est pas très élevée.

	Saint-Paul	Le Port	La Possession
Population	103 007	38 279	28 798
Nombre de personnes âgées	7 773	2 601	1 586
Part des personnes âgées (en %)	**7,6**	**6,8**	**5,5**

Tableau 8: Part des personnes âgées dans les communes du Cœur d'agglomération
(Source : INSEE, recensement 2009)

Alors que le vieillissement de la population est au cœur des débats, le territoire réunionnais, en-dessous de la moyenne française en nombre de personnes âgées, est très peu équipé en structures d'hébergement pour les accueillir. La capacité d'accueil, inégalement répartie, est plus importante au Sud de l'île et reste inexistante dans les Hauts.

Si le taux d'équipement en services de soins à domicile se rapproche fortement de celui de la métropole, le nombre de lits existants, quant à lui, se trouve très inférieur à la moyenne métropolitaine.

[24] Données INSEE 2008

	Réunion	Métropole
Hébergements permanents et temporaires	45,1	122,5
Services de soins à domicile	14,3	16,0
Structures médicalisées	41,5	85,5

Tableau 9 : Accueil des personnes âgées à la Réunion
(Source : Statiss, DRASS)

Ce taux assez faible d'établissements pour l'accueil des personnes âgées peut s'expliquer par le fait que le schéma gérontologique départemental de la Réunion est tel que l'accueil de la personne âgée et son maintien au maximum à domicile est privilégiée. Ce schéma essaye de répondre principalement à la volonté des personnes âgées et de la majorité des familles. La lourdeur des prises en charge est également un facteur révélant ce faible taux d'établissements.

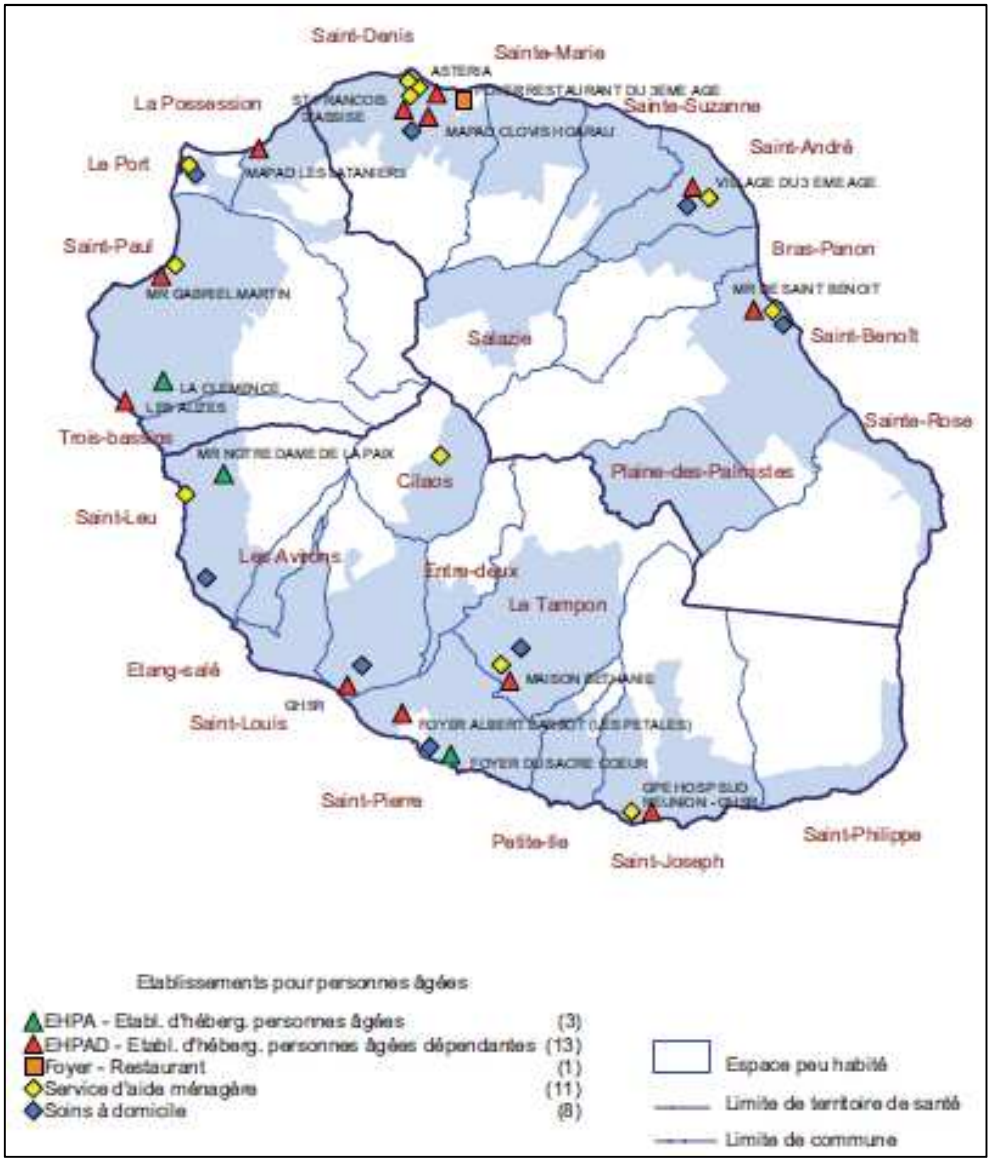


Figure 7 : Les établissements pour personnes âgées à la Réunion au 01/01/2005
(Source: *DRASS, INSEE*
© DRASS - INSEE 2008-IGN)

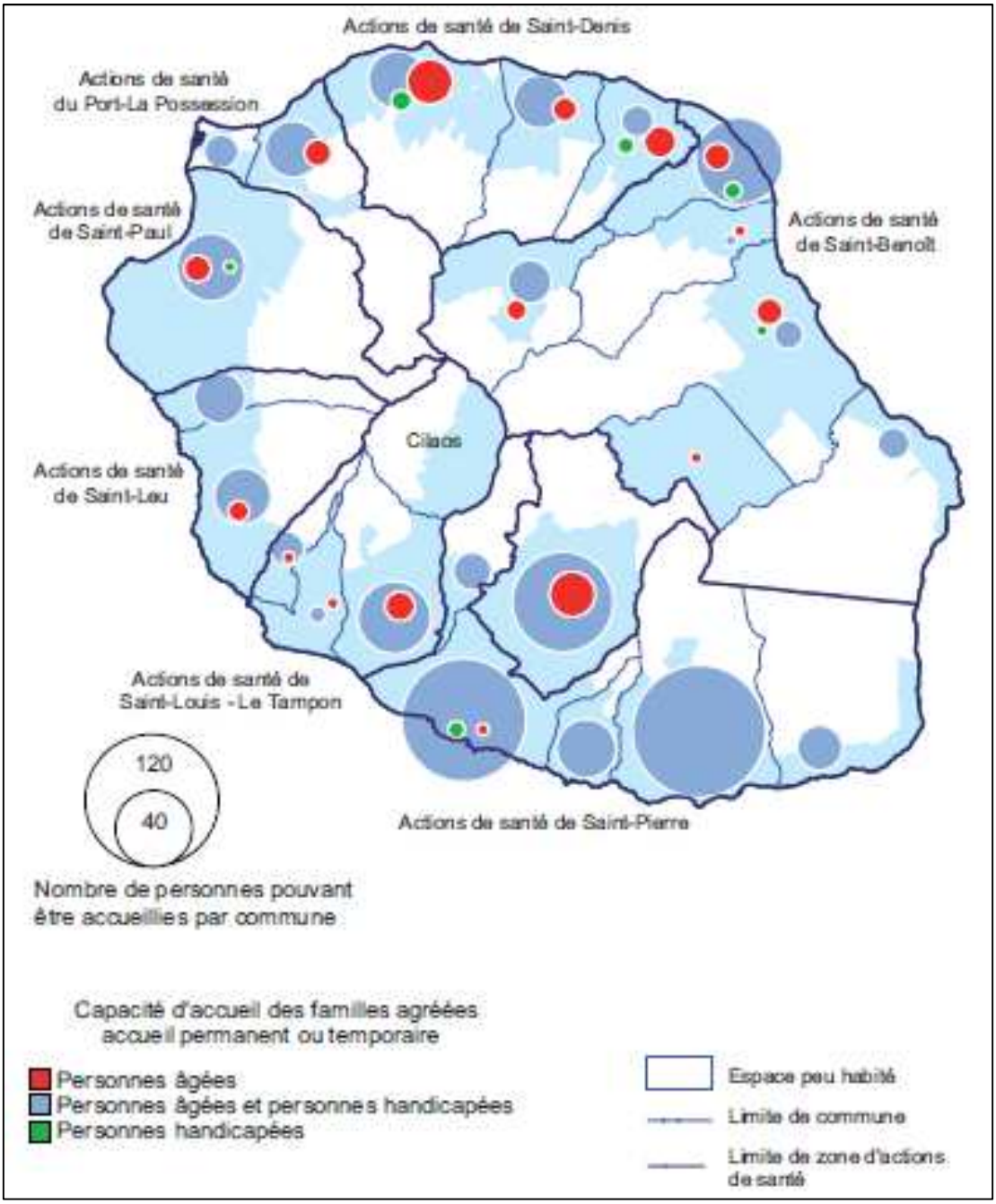


Figure 8 : Accueil familial de personnes âgées et de personnes handicapées à la Réunion : capacité d'accueil en janvier 2008

(Source : Conseil Général © DRASS - INSEE 2008-IGN)

2. *Personnes à Mobilité Réduite (PMR)*

L'article 45-I de la loi « Handicap » n°2005-102 du 11 février 2005 stipule que : « *La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.* »[25].

[25] http://www.legifrance.gouv.fr

Pour se faire, le TCO a mis en place dans son PDU (Plan de Déplacements Urbains) un « Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics » ainsi qu'un volet précisant que les transports, les espaces et les voies publics devront être rendus accessibles aux PMR. Il s'agit par exemple de la « mise en accessibilité progressive du parc de véhicules (plancher bas) » ou bien « des aménagements aux carrefours (tactiles, sonores, bordures de trottoirs…) »[26]. Dans le cadre de ces Contrats de PDU, six projets sur dix sont sur l'aménagement des trottoirs pour faciliter l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

L'accessibilité des transports aux Personnes à Mobilité Réduite constitue ainsi une priorité pour le réseau de bus Kar'ouest géré par le TCO. En effet, toutes les lignes à grande fréquentation sont desservies par des bus à plancher surbaissé. De plus, un service à la carte personnalisé, Mobi +, a été mis en place pour permettre aux PMR de se déplacer rapidement et en sécurité.

A ce jour, seuls quelques lieux touristiques sont accessibles aux PMR sur le territoire du TCO (*exemples* : Kélonia et le Conservatoire botanique à Saint Leu ; le site *handiplage* de la Saline ; la promenade le long de la plage de l'Ermitage). Les associations de défense des droits des personnes handicapées déplorent le manque de volonté des communes à agir rapidement pour améliorer les conditions de vie des PMR.

En ce qui concerne l'accès aux équipements et aux activités sportives, la ville de Saint-Paul entreprend depuis un certain temps des actions pour faciliter la pratique du sport aux PMR. Notamment par le biais d'associations telles que «Saint-Paul Handisport»[27] qui permet aux personnes handicapées, enfants ou adultes, de pratiquer des activités sportives encadrées et sécurisées.

3. *La vie familiale, culturelle, sportive et politique, de la jeunesse*[28]

La vie familiale : dynamique scolaire et insertion professionnelle

Environ 90% des 16-18 ans seraient dans le système éducatif. Les quelques 10% restant se répartissent entre environ 8,5% au chômage et 2% en activité professionnelle.

Parmi les 22-24 ans, le taux de jeunes touchés par le chômage connaît une forte évolution.

La tranche des 25-27 ans est caractérisée par la sortie du système scolaire de la population jeune. Seul 3,4% sont encore inscrits dans un parcours scolaire. Un sur dix est inactif sans rechercher d'emploi. L'ensemble de la jeunesse de la Réunion de cette tranche d'âge se répartit entre 43,5% disposant d'une activité professionnelle et 42,5% au chômage.

Enfin, la moitié des 28-30 ans travaille et quatre jeunes sur dix sont au chômage.

En amont des objectifs familiaux (fonder une famille, …), la valeur du travail semble prédominer sur les autres chez les jeunes. Obtenir un emploi est l'objectif premier des jeunes et le risque du chômage constitue une réelle préoccupation. En parallèle, l'idée de construire une famille reste fondamentale et 91% des jeunes de 26-30 ans considèrent cet objectif comme important.

[26] *Plan de Déplacements Urbains*, TCO, Version approuvée en décembre 2007
[27] http://www.handireunion.org/accueil.html
[28] Synthèses *Etude sur la jeunesse Réunionnaise*, CARIF-OREF Réunion, Octobre 2003

La vie politique

La vie politique locale et nationale constitue un sujet d'intérêt pour les jeunes (55% des jeunes mentionnent cet intérêt), mais il reste que les acteurs de cette vie politique sont perçus comme sans projet identifiable à leur égard (pour 62% des jeunes).

Vie associative et temps libre

La vie associative

Si un peu plus du quart des jeunes est impliqué dans une ou plusieurs associations, il apparaît que les jeunes hommes disposant d'une activité professionnelle constituent la part de la population jeune la plus impliquée dans le champ associatif.

Il y a un différentiel important entre les domaines que recouvre cette vie associative. Dans cette perspective, les pratiques sportives semblent constituer l'activité dominante (72,5% des jeunes participent à la vie associative dans le cadre d'une activité sportive), le domaine de la culture ne représentant que 19,2% de cette même population. Dans ce dernier domaine, il faut noter une implication sensiblement plus forte des jeunes femmes.

Sur les 25,5 % de la population de l'île que représente le territoire du TCO, il y a:

- 26,4 % de pratiquants sportifs
- 31,5 % de licenciés sportifs
- 36% d'athlètes de haut niveau.

Il y a cependant un réel sous-équipement en piscines et salles omnisports, alors qu'il y a un réel besoin en raison de l'utilité de ces équipements pour développer une politique de sports pour tous.

La vie culturelle

On observe sur le territoire des équipements de qualité mais dont la répartition est hétérogène, ce qui entraîne des problèmes de transports : nécessité de prendre son véhicule pour se rendre de l'un à l'autre, faible facilité d'accès, … De plus, il y a une certaine méconnaissance des besoins culturels du public et de ses attentes.

4. La politique de la ville

Les objectifs de la politique de la ville à la Réunion sont :

- Conforter le lien social
- Développer la formation initiale et continue dans les quartiers
- Accentuer la création d'activités et d'emplois
- Promouvoir une ville adaptée aux réalités de la Réunion.

En 2003, on note, sur le TCO, que :

- La ville du Port apparaît comme disposant de la proportion la plus importante d'allocataires de la CAF.
- La ville de la Possession semble détenir les meilleurs scores de résultats au brevet des collèges et la ville du Port les moins bons. On note une certaine stabilité sur les villes de Saint-Paul, du Port et de la Possession sur la période 2000 à 2003.

On note qu'en 2003, un réel recul des crimes et délits est constaté, accompagné d'un recul de la délinquance sur les communes du Port, de la Possession et de Saint-Paul.

C. Les formes urbaines et l'habitat

1. Logement et foncier

Le Taux Social du parc total sur l'ensemble du territoire du TCO est de 20 % (58 % au Port).

La mobilité est en baisse dans le parc d'habitat social (inférieur à 12 %), ce qui apparaît préoccupant, car la baisse de la mobilité est un indicateur de paupérisation.

La résorption du parc de logements sociaux insalubres (12 % du parc total) doit constituer une priorité, pour éviter les effets cumulatifs de paupérisation.

- Sont disponibles 54 000 hectares dont à peine le tiers peut être utilisé : superposition de contraintes réglementaires (SAR, POS/PLU, PPRm)
- Flambée des prix de l'immobilier
- Le parc de logements locatifs bon marché est d'environ 10 000 logements (70 % sur les seules communes du Port et de la Possession)
- L'habitat insalubre et précaire représente plus de 6 000 logements, dont les trois quart sont situés sur Saint-Paul et Saint-Leu
- Le phénomène récurrent d'habitat spontané est dû au manque de logements locatifs à loyers modérés.

Ces logements ont été construits alors qu'arrivaient 31 000 habitants et 9 000 ménages de plus, logés sur le TCO. Sur la période 1990-2000 on observe un total de 1 495 hectares utilisés pour le logement, avec une moyenne de 13,3 log/ha, très inférieure aux objectifs du SAR qui étaient de 30 log/ha.

Il est intéressant de calculer, à consommation foncière équivalente, quelle aurait été la quantité de logements produits s'il y avait eu une proportion de 50 % de foncier affecté à du collectif, au lieu de 15 % : 29 900 logements en collectif et 9 000 logements individuels, soit 39 000 logements (+ 94 %).

Pour établir le besoin en logements à 2020, à partir du tableau suivant, on parvient à 42 000 logements en se basant sur une hypothèse médiane.

	Prospective 2020
Nombre d'habitants	248 050
Dont habitants nouveaux	68 110
Nombre logements supplémentaires	23 400
Logements totaux à produire	46 500

Tableau 10 : Estimation du nombre de logements à produire sur le TCO
(Source : INSEE 2011)

L'état des réserves foncières publiques a été estimé à 395 hectares sur le TCO[29], dont les deux tiers se situent sur la seule commune qui ait vraiment fait de l'urbanisme et de la planification (le Port). Dans une hypothèse de production de logements publics représentant 40 % du total à offrir, c'est une fourchette de 900 à 1 300 hectares qui doivent être maîtrisés d'ici 2020.

2. Les types d'utilisation d'espace et d'organisation urbaine

Il y a quatre types d'organisation :

- La structure en damier avec extensions concentriques et zones d'activités bien identifiées. Le Port est un exemple unique, expliqué par sa superficie réduite et l'histoire de sa planification
- Les systèmes urbains côtiers et leur "centre ancien" (Saint-Leu et Saint-Paul)
- Les urbanisations diffuses des mi-pentes en noyaux agglomérés en frange d'axes routiers : la Possession, la Saline, Saint-Gilles-les-Hauts, Piton Saint Leu, Plaine Bois de Nèfles, …
- L'urbanisme des Hauts : la frange routière en "doigt de gant" le long de l'axe Hubert Delisle (la Chaloupe, le Plate).

Plusieurs modes opératoires sont utilisés et bien repérables sur le terrain :

- L'urbanisme de ZAC, avec son approche planifiée mais localisée
- L'urbanisme de Résorption d'habitat insalubre (RHI) existant partout et plus particulièrement au Port et à la Possession
- La formule classique du lotissement
- La construction diffuse non organisée, partout présente et qui mite en particulier les terres agricoles.

3. Les enjeux d'urbanisation

- Doter le territoire d'un pôle de centralité : partir à la recherche de ce qui structure l'espace public et les quartiers. Trouver des lieux urbains centraux auxquels se référer. Mettre l'accent sur la zone foncière de Cambaie-Oméga, située au cœur géométrique des trois villes.
- La densification du tissu existant : multiplicité des interstices à reconquérir. Repenser de nouvelles centralités organisées autour de l'espace public et d'une refonte de l'offre de services de proximité.
- La restructuration des bourgs (Hauts) : double avantage : équilibrage démographique et organisation de la trame urbaine. Prise en compte du traitement de l'assainissement.
- La place de l'outil ZAC : sur une période de 23 ans (1978-2001), 26 ZAC sont parvenues à des états de réalisation très variables et ont permis la construction de 4 593 logements avec un ratio de 30 logements/ha soit 153 ha mobilisés. Le potentiel supplémentaire de logements à construire sur la base des programmes initiaux représente 11 885 logements qui mobiliseraient 396 ha. Ce volume potentiellement réalisable en ZAC représente 28 % du total nécessaire en 2020 et se connecte peu ou mal avec le tissu urbain (ou rural) existant. Nécessité d'un travail de prévision et d'articulation en amont.

[29] Agorah 2002

- La Route des Tamarins : impacts de l'infrastructure.

D. Les déplacements et les transports[30]

1. *Etat actuel du réseau*[31]

Les déplacements à la Réunion

La Réunion dispose de :

- 400 km de routes nationales, dont environ 100 km de 2x2 voies
- 750 km de routes départementales
- 1 600 km de voiries communales publiques
- 2 400 km d'autres voiries à statut particulier
- 5 routes nationales assurant le tour de l'île, la traversée des plaines de Saint Benoît à Saint Pierre et menant à Cilaos.

Chaque année, 12 000 nouveaux véhicules s'ajoutent au parc existant.

La Réunion présente une relative faiblesse concernant l'offre en transports en commun, une urbanisation caractéristique, une part importante de déplacements en véhicules personnels et une très faible part de déplacements en transports en commun (5% en moyenne). Les transports multimodaux sont donc rares.

L'information routière destinée aux véhicules personnels est particulièrement développée (pour les raisons citées ci-dessus), alors que l'information relative aux autres modes de transport est assez limitée. Quand elle existe, il s'agit souvent d'une information traditionnelle : documents papier et information téléphonique.

Avant d'envisager la constitution d'une centrale d'information multimodale, une piste d'amélioration simple, rapide et peu coûteuse serait de créer un site portail de l'information déplacements, qui recense l'ensemble des sources d'information transport de l'île.

Les objectifs du Certu[32] sont :

- Donner une image à l'instant « t » des services et des systèmes existants sur l'île
- Mieux connaître les acteurs et leurs attentes
- Contribuer à favoriser les échanges d'informations sur les thèmes de la PREDIM[33].

Système d'information multimodale

Sa fonction essentielle est de fournir à l'usager des transports toute l'information nécessaire à la réalisation de son voyage, dans le but de réduire l'incertitude sur les itinéraires, les modes de déplacement envisageables, la durée et le coût de ces déplacements selon le mode utilisé, les ruptures de charge éventuelles, et si possible, à orienter le comportement des usagers au bénéfice

[30] Données récoltées dans le cadre d'un entretien avec *Fabien Cocâtre (04/05/12)*, Direction des Transports au TCO
[31] *Information multimodale à la Réunion, Etat des lieux,* Certu, 2006
[32] Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme
[33] Plateforme de Recherche et d'Expérimentation pour le Développement de l'Information Multimodale

d'une utilisation optimale des infrastructures et d'une priorité aux transports collectifs. De manière plus large, l'information multimodale vise aussi à favoriser les modes doux (vélo, marche à pied, …) :

- Elle couvre un grand nombre de modes de transport
- Elle se décline à différentes échelles, depuis le quartier à l'international
- Elle concerne une grande diversité d'acteurs, côté utilisateurs comme côté fournisseurs
- Elle peut impliquer l'accès à un vaste ensemble de données (réseaux, horaires et tarifs, prévisions et temps réel, …)
- Elle se traduit sous forme de fonctions plus ou moins personnalisées (calcul d'itinéraires optimisés selon divers critères, conseils et guidage, …)
- Elle se décline sur toute une gamme de supports (papier, radio, TV, web, …)
- Elle interagit avec d'autres domaines (vente et paiement, tourisme, commerce, météo, …).

L'idée est de donner aux usagers la vision la plus complète possible de l'offre de déplacements à leur disposition, pour qu'ils puissent choisir leurs modes de transport, itinéraires et horaires.

Prise dans son sens le plus large, l'offre multimodale de transports est également la donnée essentielle pour l'exploitation des réseaux, en temps réel ou en temps différé, pour les décisions de planification et d'amélioration de l'offre par les autorités organisatrices et les gestionnaires.

Le guide de l'île de la Réunion (www.run974.com) est le fruit d'une association de loi 1901, et a pour but de faire découvrir l'île de la Réunion. La rubrique transport fournit les numéros de téléphone des taxis, taxis collectifs et loueurs de voiture, et décrit l'offre des transports collectifs interurbains ainsi que les numéros des gares routières.

On peut envisager de se baser sur le modèle du portail d'info de déplacements réalisé à Montpellier « Mobil'M »[34] ou en intégrant les références d'informations sur l'annuaire national PASSIM.

La PREDIM, l'annuaire PASSIM[35]

Le besoin de développer les services d'information multimodale en France a été souligné dès 2000 par le ministère de l'Equipement et l'Action Fédérative sur l'Intermodalité des Voyageurs, qui s'est traduite concrètement fin 2001 par le lancement d'une Plate-Forme Expérimentale pour le Développement de l'Information Multimodale : PREDIM.

La loi de finances 2006 cite le Portail Annuaire PASSIM comme référence permettant de suivre le déploiement des services d'information multimodale en France.

[34] www.pid-mataari.ema.fr
[35] Portail Annuaire des Sites et des Services sur la Mobilité



<u>Carte 6</u>: Carte routière de l'île de la Réunion
(Source : CERTU)

Il est à noter que le Conseil Général a approuvé le transfert du bloc de compétences des voiries nationales à la Région. 250 agents de l'ex-Direction Départementale de l'Equipement, aujourd'hui intégrée dans la Direction Départementale des Territoires, sont ainsi mis à disposition.

A l'heure actuelle, les exploitants routiers sont la DDT, le Conseil Général et les services voiries et circulation des principales villes de l'île.

Après étude de faisabilité en 2004, un outil de gestion de crise sous forme d'un Système d'Information Géographique (SIG) a été mis en place en 2005.

L'information déplacements à la Réunion

- <u>Site web</u> créé en 2004 (www.infotrafic.re) mis à jour minimum une fois par jour ou en cas d'événement
- <u>Serveur vocal</u> « inforoute » mis à jour quotidiennement et en cas d'événement
- Interventions quotidiennes sur trois <u>radios</u> locales
- <u>SMS</u> aux abonnés
- <u>Fax</u> quotidiens envoyés à une cinquantaine de partenaires indiquant le programme des travaux et interventions pour le lendemain
- Vingt <u>Panneaux à Messages Variables</u>, trente-deux <u>panneaux à prisme</u> (signalisation verticale), quatre lignes de <u>feux d'affectation de voies</u> pour informer les automobilistes.

Les transports collectifs à la Réunion

Collectifs routiers interurbains : Ils s'organisent autour de onze lignes interurbaines du réseau armature Car Jaune. Ce réseau comprend soixante-dix cars regroupés au sein de onze entreprises de transport, et transporte plus de quatre millions de passagers par an.

Le transport scolaire, lorsqu'il est de la compétence du Département, est aussi organisé directement par celui-ci à l'aide d'une soixantaine de véhicules, qui transportent chaque jour plus de 4 000 élèves. Le Département organise le transport des scolaires à mobilité réduite par le biais de taxiteurs.

Collectifs urbains : Le TCO a la charge de l'organisation des transports collectifs et scolaires. Les informations tarifaires et les horaires se trouvent sur le site de la Société d'Economie Mixte des Transports de l'Ouest (semto.fr), qui exploite le réseau sous le nom Eolis.

Concernant le transport scolaire, le TCO achemine près de 18 000 élèves quotidiennement. Plusieurs évolutions sont venues améliorer le service existant[36] :

- La création de deux tranches supplémentaires de quotient familial pour un meilleur échelonnage des tarifs
- 40 adaptations de circuits réalisées pour tenir compte des nouvelles inscriptions
- La création de fiches spécifiques d'inscription pour les maternelles et les étudiants notamment
- Une rencontre avec les conducteurs et les contrôleurs à propos des consignes, de la sécurité, de la gestion des incidents, de l'accès des élèves, …

Pour le transport collectif, le TCO a lancé la réhabilitation de ses arrêts du bus. Une centaine sont en cours de travaux, une autre centaine en conception, et un certain nombre est déjà terminé et opérationnel. Ce chantier est planifié pour durer jusqu'à fin 2012 et doit servir à réhabiliter environ 1 600 arrêts de bus sur tout le territoire, dont 5 au Port, 45 à la Possession et 90 à Saint-Paul[37].

2. *Chronos et GITAD*

Chronos est un cabinet d'études et de prospective dont les travaux s'articulent autour de quatre grands thèmes : les mobilités, la ville, le numérique et le quotidien. Il a créé une plateforme d'échange, le Groupe Chronos, qui réunit des acteurs des transports, des intelligences, des médias et de la Ville pour des débats, des échanges pour partager leurs réflexions et concevoir ensemble des suites servicielles multi partenariales.[38]

Dans l'*Etude exploratoire pour une mobilité fluide à la Réunion* (Chronos, Mai 2012), il rappelle que « *la Route des Tamarins a généré une augmentation de 30% en nombre de déplacements* ». C'est ainsi que, face à ce constat, le TCO a lancé le projet GITAD[39] pour informer les voyageurs de l'état du trafic et les encourager à se déplacer autrement (à d'autres moments, à plusieurs, via d'autres modes, …). L'outil GITAD est destiné à devenir un outil pertinent assurant l'optimisation de l'utilisation du réseau routier par :

[36] *Transport scolaire : bilan de rentrée positif*, Magasine TCO n°26, Novembre 2010
[37] *171 arrêts de bus déjà réhabilités*, Magasine TCO n°26, Novembre 2010
[38] Groupechronos.org
[39] Gestion Intelligente du Trafic Automobile et des Déplacements

- Des études exploratoires (CHRONOS) avec approche sociologique cherchant à légitimer la réflexion
- Un cadrage technologique (IBM) passant par la modélisation et l'élaboration de prototypes.

Un diagnostic terrain a été réalisé en avril 2012, et sera suivi d'un atelier de travail avec des experts et acteurs locaux pour identifier des solutions concrètes.

Par le biais de GITAD ils ont mis en avant des besoins[40] en termes de :

- Management global des déplacements : mettre en place un outil de pilotage global
- Compréhension des logiques de flux de déplacements
- D'amélioration de l'offre existante
- D'innovation
- D'anticipation des impacts des solutions mises en place.

3. Intermodalité

Le TCO n'a compétence que sur les transports urbains (Kar'ouest…) en complémentarité avec les autres Pouvoirs Publics compétents (Région et Département).

La problématique des transports, des déplacements et plus généralement de la mobilité, nous pousse à nous questionner la mise en relation des différents modes de transport. En effet, si le véhicule personnel est prioritaire pour les déplacements des réunionnais, l'enjeu du projet « Cœur d'agglomération » est de réduire son usage en mettant à disposition des habitants des réseaux de voies piétonnes et des pistes cyclables plus praticables. Ainsi, il est nécessaire de se demander comment mettre en relation ces différents modes de déplacement.

Le principe de l'intermodalité est celui d'un enchaînement de plusieurs moyens de transport pour un déplacement entre une origine et une destination. Il est complémentaire de la notion de multimodalité, qui est une offre de plusieurs moyens de transports pour un déplacement entre une origine et une destination.

Parking relais

A l'heure actuelle, il n'existe aucune forme officielle de parking relais sur le territoire du TCO. Il est cependant relativement aisé de trouver des lieux en lesquels ces parkings pourraient se formaliser et trouver sens (ZAC Moulin Joli, ZAC Marie Caze, Plateau Caillou, …)[41]

Plateformes vélos, …[42]

La semaine européenne de la mobilité 2010, qui a eu lieu dans chaque commune du territoire, aura servi à « promouvoir l'usage du transport collectif et du vélo ».

[40] Compte rendu du séminaire GITAD, Groupe Chronos, Juillet 2012
[41] Informations récoltées lors d'un entretien avec *Fabien Cocâtre*, Direction des transports et des déplacements, au TCO
[42] *Le vélo au cœur de la semaine européenne de la mobilité*, Magasine TCO, n°26, Novembre 2010

L'accent avait été mis sur l'incivilité dans les transports collectifs, la pratique du vélo avec une rando vélo, l'intermodalité. L'objectif de la semaine était de générer un changement de comportements en matière de déplacements pour, à terme :

- Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports
- Contribuer à réduire le nombre d'accidents sur les routes.

Sur le territoire, les pouvoirs publics souhaitent que les automobilistes prennent conscience de l'impact de leurs déplacements et s'essayent à un transport alternatif tel que le bus ou le vélo.

Sensibilisation du public, exemple du Tram-Train

« Ti train au tram-train », projet Tram-Train, 2009[43] : Le 15 Septembre 2009, l'exposition itinérante du « Ti train au tram-train » a démarré à la gare routière du Port. Elle inaugure la Semaine 2009 de la Mobilité et de la Sécurité Routière. Il s'agit d'une manifestation qui a montré concrètement sur le terrain comment il est possible et avantageux d'utiliser tous les modes de déplacements et pas seulement la voiture individuelle.

L'équipe du tram-train s'était mobilisée avec l'ensemble des partenaires (TCO, CIVIS, CINOR, CIREST).

NB : Le projet du Tram-Train a été abandonné, et à l'heure actuelle, des réflexions sont engagées quant à la réalisation d'un éventuel transport guidé régional.

4. Projets

Itinéraires privilégiés

Les itinéraires privilégiés datent de 2005, sous maîtrise d'ouvrage communale avec participation du TCO. Ils servent à mettre en place des voies spécifiques pour les transports en commun, pour que leurs trajets ne soient pas influencés par le trafic routier des voitures individuelles.

Sont réalisées, la première partie de la Rue Saint-Louis (Saint-Paul) par la commune, la seconde par le TCO avec mise en place du principe de « tête-bêche ». L'axe mixte, en site propre, a été porté par la Région.

Sont en projet l'avenue du 20 décembre 1848 et la RN1E jusqu'à la Ravine à Marquet.

Objectifs:

- Accélérer le rythme de réalisation des itinéraires et les densifier
- Mettre en place le Schéma Global d'Itinéraires Privilégiés (SGIP).

Prospectives:

- Finir la liaison le Port-la Possession (jusqu'à la RD41)
- Finir la chaussée Royale dans le sens descendant
- Idée entre les échangeurs de Saint-Paul et de Plateau Caillou d'affecter la voie lente de la route des Tamarins aux transports en commun

[43] *Lancement de la semaine de la Mobilité et de la Sécurité Routière, Vive l'intermodalité !*, Magasine TCO, n°26, Novembre 2010

- Penser à concilier les emprises du tram-train avec les projets viaires
- Extension des voies prévues.

Dans le cadre du Cœur d'agglomération, il faut penser la Plaine Chabrier de A à Z.

Un réseau ferroviaire ?[44]

Le 20 Juin 2011, les élus du TCO ont évoqué un embryon d'idée concernant un projet de réseau ferroviaire, après la validation de la convention du Trans Eco Express avec la Région Réunion (2 000 bus). Si des projets verront le jour sur les ¾ du département sans l'appellation Tram-Train, la micro région Ouest réfléchit à un projet intra-muros.

La convention Trans Eco Express leur garantit l'apport de 12 nouveaux bus et d'un bus propre expérimental, mais les élus du TCO se positionnent pour une solution plus « durable », le bus étant une solution à court terme.

Le territoire de la Côte Ouest compte 40 km de frange littorale en dehors de ses reliefs abrupts. Il y a donc un travail d'intermodalité à effectuer pour raccorder les dessertes aux mi-pentes et dans les hauts.

Deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) du TCO

Le projet consiste en la réalisation de deux lignes de BHNS de 13 km, une sur Saint-Paul (50 places), une sur le Port - la Possession (100 places). Le début des travaux était en 2009, avec une aide de l'Etat de 800 000 €, dont 240 000 € au titre « Dynamique Espoir Banlieues ».

Les fréquentations attendues étaient de : 350 000 voyageurs sur la première ligne et 750 000 voyageurs sur la seconde.

L'échangeur de Savanna

Une pluralité d'études a été menée. Différentes pistes ont été soulevées pour désengorger le giratoire : chevauchement de la RN1 (coût, …), connexion de l'allée des Palmiers à la RN1, nouvel axe structurant Savanna, reconfiguration de la circulation de certains axes, …

Sur les mi-pentes

Hiérarchisation des liaisons avec lignes principales et secondaires et points de correspondance (gares routières) pour Transport A la Demande (TAD) ou autres au niveau des mi-pentes. Les lignes principales partiraient de la gare routière de Saint-Paul ; étude en cours.

PDIE[45] et PDA[46]

Les entreprises ont été consultées mais ne semblent que peu nombreuses à être intéressées, comme « CliniFuture ». Le TCO se doit d'initier, faciliter et inciter par des méthodes et des financements comme par la cellule PDE associée à des aides de la collectivité. Certaines collectivités (le TCO, le Port et Saint-Paul) veulent montrer l'exemple en mettant en place des PDA.

Itinéraires cyclables

La ville du Port est très bien lotie en voies cyclables. Cependant, la location de vélo au niveau des gares routières est peu utilisée. Les VLS[47] et leur effet boule de neige pourraient trouver sens via le projet de la Plaine Chabrier.

[44] *L'idée d'un réseau ferroviaire pour l'Ouest émerge*, Zinfos974, Mardi 21 Juin 2011
[45] Plan de Déplacements Inter-Entreprises
[46] Plan de Déplacements Administrations

La Rivière des Galets

Remplacement du pont de la RN1 par la Région ; quant à un nouveau projet de chevauchement de la rivière il semblerait difficile d'en mettre un en place (coût, Environnement, …).

E. L'économie[48]

Il y a un réel manque de foncier économique pour la production. Ce fut le leitmotiv du TCO sur les dernières années et le bilan est plutôt positif. En revanche, à l'heure du bilan des « 10 ans », l'animation économique s'est avérée mal menée. Aujourd'hui, l'orientation est en discussion avec les élus : continuer à produire du foncier ou aller au-delà ? Où et comment organiser le développement économique au service de tous ?

Il y a trois grandes études sur la planification (correspondance architecture urbaine et sites secondaires ou tertiaires) et sur la typologie du foncier. Les projets sont hiérarchisés de sorte à offrir entre 150 à 190 ha d'ici à 15 ans.

De plus, les thématiques de l'emploi et de l'insertion se rattachent fortement à la problématique de l'économie sur le territoire. En effet, la branche du développement économique est fortement touchée et touche beaucoup ces problématiques.

1. Partenariat avec l'AGORAH

L'AGORAH est un groupe de foncier économique ayant produit un rapport fin 2011 cartographiant et comparant l'agglomération dans son ensemble et les microrégions.
Il y a la volonté de mettre en place un observatoire du tissu économique qui est un réel besoin actuellement et qui aura pour but de devenir le guichet unique en termes de foncier, entreprises et emploi. Les projets de la zone d'activités prévoient l'accueil des entreprises et l'insertion/emploi de locaux.

2. Les commerces

L'implantation de commerces est globalement à freiner sur le territoire. La ZAC de Saint-Leu est la 1ère ZAC intercommunale privée en lien avec la commune, le CBO et le TCO. Les 2/3 de la ZAC sont orientés vers les commerces et ne répondent donc pas au contexte actuel de viabilité des commerces. Au sujet de la ZAC Moulin Joli (la Possession), un projet commercial (l'R du temps) est en cours.

Concernant les entreprises implantées sur le territoire, entre 2000 et 2003, le territoire a perdu un peu moins de cinq cent entreprises. A quoi correspond cette perte ?

---

[47] Vélos en Libre Service

[48] Données récoltées lors d'un entretien avec *Marie-Noëlle Codron (30/04/12)*, Directrice Générale le Direction du Développement Economique

3. *Emploi et insertion professionnelle*

Enjeux économiques, humains et institutionnels[49] [50]

La Réunion connaît le plus fort taux de chômage français dont environ 30 040 chômeurs en 2008 sur le TCO avec une majorité de jeunes adultes. Il faut noter qu'en 2008, le TCO compte 62 448 actifs ayant un emploi pour 59 438 emplois sur le territoire. Cette situation risque de durer en raison de la pression démographique, ce qui constitue dès lors un défi majeur pour le territoire, puisqu'il touche non seulement à la cohésion sociale mais également au manque de revenus, à la capacité éducative des parents, aux risques de délinquance, … et donc plus généralement, le développement durable du TCO.

Le TCO et les communes n'ont pas compétence sur l'emploi et l'insertion, mais sont directement impactés par le chômage et l'inactivité. Et même s'ils n'ont pas d'outils institutionnels, ils contribuent au cofinancement des dispositifs partenariaux d'accès à l'emploi (Plates-Formes, …) et mobilisent directement des emplois aidés communaux ou intercommunaux (environ 3 000 en 2005) et des chantiers d'insertion (encore peu nombreux).

[49] *Le projet de développement social du TCO, Enjeux, objectifs, stratégies et plans d'action*, Synthese, CIRESE, Juin 2006

[50] *Chiffres clés, Population, Chômage, Emploi, Activités*, TCO, Direction de l'économie et de l'insertion, 2009

Du diagnostic mené par Syntheses et CIRESE ressortent trois enjeux stratégiques majeurs :

Enjeu	Constats	Stratégies
Développer et coordonner les interfaces entre le développement économiques et les dispositifs d'insertion ou d'accès à l'emploi	- La clause de mieux disant social dans les marchés publics communaux et intercommunaux est quasi inexistante - Les chantiers d'insertion ou de formation-production sont très peu nombreux - Les dispositifs d'accès à l'emploi existant restent encore cloisonnés et n'ont pas de stratégie concertée à l'échelle du TCO	- Construire une cohérence territoriale en fédérant des organismes qui ont chacun leurs objectifs propres - Créer un organisme intercommunal qui regrouperait l'ensemble des fonctions transversales et d'ingénierie des dispositifs emploi-insertion actuellement dispersés, tout en laissant à l'échelon communal la gestion des publics et des activités de proximité
Traiter massivement le chômage	- L'offre des mises en situation active (contrats aidés, alternance, …) concernent environ 11 000 chômeurs (le quart) en 2005 - L'offre en dispositifs d'accompagnement renforcés concerne environ 3 000 personnes en 2005	Renforcer ce type de réponses actives qui relèvent en partie de la responsabilité des communes ou de l'intercommunalité
La mobilité	- Freins psychologiques quant à des départs vers la métropole ou l'étranger - Maîtrise insuffisante de la stratégie « mobilité » à l'échelle de l'Ouest	- Renforcer la coopération avec les organismes habilités (ANT[51], CNARM[52]) - Construire un partenariat de jumelage avec des organismes locaux en métropole ou à l'étranger pour améliorer l'accueil et la recherche d'hébergement (qui sont inégaux ou insuffisants)

Tableau 11: Enjeux économiques, humains et institutionnels
(Source : *Le projet de développement social du TCO, Enjeux, objectifs, stratégies et plans d'action*, Synthese, CIRESE, juin 2006)

[51] Agence nationale pour l'insertion et la promotion des travailleurs d'outre-mer
[52] Comité National d'Accueil et d'actions pour les Réunionnais en Mobilité

Points forts et points faibles de l'offre actuelle d'insertion[53]

Points Forts	Points Faibles
Implication de plus en plus volontariste des communes, malgré leurs moyens limités, en faveur de l'emploi	Des approches un peu désordonnées et surtout insuffisamment coordonnées, faute d'une stratégie clairement définie à l'échelle du TCO en ce domaine
Quelques réponses et actions ciblées, pilotées le plus souvent par les PLIE ou la MOI ; dont c'est d'ailleurs la raison d'être	Un traitement de masse du chômage et une offre essentiellement centrée sur le public (accueil, enregistrement, information, orientation) qui tend de plus en plus vers une logique de guichet plutôt que de projet territorial
Ce qui marche est souvent lié à une contractualisation réaliste et négociée entre le bénéficiaire et l'opérateur emploi-insertion	Assez peu d'actions innovantes, qui soient réellement adaptées aux caractéristiques culturelles et socio-économiques des divers publics en difficulté
Un recours important des communes aux divers types de contrats aidés (2 800 à 3 000 sur le territoire du TCO en 2004), qui offrent à la fois un revenu et un statut (temporaire) aux habitants de ces communes	Une offre pas assez étoffée, qu'il s'agisse de l'apprentissage, des parcours de pré qualification ou des actions en direction des femmes âgées ou des personnes handicapées
Une bonne couverture territoriale en matière d'accueil de proximité dans les diverses plates-formes	Des institutions et des dispositifs encore trop juxtaposés, malgré la domiciliation en un même lieu (dans les plates-formes) et le financement de postes de coordinateurs (qui ont rarement la légitimité institutionnelle suffisante)
Des intervenants motivés et convaincus, avec une demande de professionnalisation et d'ingénierie de projets	Une insuffisante professionnalisation des acteurs qui mettent en œuvre l'offre d'insertion et de formation
	Une articulation insuffisante avec les entreprises ou les projets économiques ; ainsi qu'avec les grands chantiers amorcés ou projetés sur le territoire

Tableau 12: Points forts et points faibles de l'offre actuelle d'insertion
(Source : *Rapport Evaluation TCO, Emploi, Insertion*, Synthese, CIRESE, décembre 2005)

[53] *Rapport Evaluation TCO, Emploi, Insertion*, CIRESE, Synthese, Décembre 2005

<table>
<tr><th>Commune</th><th>L'action des services économiques en faveur de l'emploi</th><th>Commentaires</th><th>La mobilisation de la cause de mieux-disant social</th><th>Commentaires</th></tr>
<tr><td>Le Port</td><td>Le service existe et des liens forts sont établis de longue date avec le PLIE qui est informé systématiquement lorsque le service est saisi d'un projet de création ou d'implantation d'entreprise</td><td rowspan="3">Excepté au Port, le rôle des services de développement économique n'est pas intégré à une stratégie globale en faveur de l'emploi.

Trois raisons :
- Des organisations municipales encore trop cloisonnées
- Une conception traditionnelle du service de développement économique, centré sur l'installation des entreprises et le développement de l'activité économique, sans préoccupation avérée pour l'emploi ni l'insertion
- Plus généralement, une absence de réflexion sur l'articulation formation, emploi, développement local</td><td>Un marché nettoyage urbain (4 recrutements) en cours de réalisation. D'autres perspectives en cours d'étude.</td><td rowspan="3">La clause n'est quasiment pas utilisée par les communes (une commune sur cinq, mais il s'agit d'expériences récentes, en cours)

Principales raisons :
- méconnaissance de l'existence de la clause ou de ses principes de base
- réticence des services administratifs et techniques concernés
- pas de coopération entre le service économique et la problématique emploi insertion</td></tr>
<tr><td>La Possession</td><td>Pas de service économique identifié</td><td>La question a été évoquée, mais les difficultés techniques semblent aujourd'hui bloquer la décision.</td></tr>
<tr><td>Saint-Paul</td><td>Le service existe mais le lien avec l'emploi n'est pas travaillé en particulier
Pas de service économique identifié</td><td></td></tr>
</table>

Tableau 13: Le rôle des services économiques municipaux en faveur de l'emploi
(Source : *Rapport Evaluation TCO, Emploi, Insertion*, Synthèse, CIRESE, décembre 2005)

F. L'environnement

1. *La zone naturelle de l'Etang Saint-Paul*

Situation et description de la zone classée

Conservateur : Marc ATTIER

Classée le : 02/01/2008 pour une superficie de 447,00 hectares

Île montagneuse au sol très perméable, la Réunion présente peu de biotopes favorables à l'installation d'une végétation aquatique. Seules les trois plaines côtières édifiées par les torrents des trois grands cirques abritent quelques îlots de végétation aquatique et subaquatique : ce sont les étangs de Bois Rouge, du Gol et de Saint-Paul.

Cet espace constitue la plus grande zone humide littorale de la Réunion et les enjeux liés à sa protection sont à la mesure de son caractère exceptionnel. Cette zone est reconnue par son classement en ZNIEFF de type I et se caractérise par :

- La présence de groupements végétaux uniques sur l'île, qui constituent par ailleurs les biotopes d'espèces d'oiseaux intéressantes, telles que le Héron vert ou le Busard de Maillard
- Les espèces végétales, qui se répartissent en 13 associations distinctes, comptent 39 espèces intéressantes, et 22 espèces particulièrement remarquables
- Une avifaune riche de 26 espèces d'oiseaux, parmi lesquelles certaines sont endémiques, et 65 % sont protégées
- Par ailleurs l'intérêt de la zone humide pour l'accueil d'espèces migratrices est très important (31% du total) ; une richesse entomologique importante, qui malgré un inventaire partiel, laisse déjà apparaître 231 espèces d'insectes.

L'Étang Saint-Paul est un complexe marécageux de plus de 400 ha, situé en partie aval d'un bassin versant estimé à 98 km². Ce secteur est donc fortement soumis aux variations du niveau des eaux. Ce biotope de zone humide est nécessaire au maintien d'équilibres biologiques originaux, et il présente de grands intérêts qui sont à considérer dans le contexte réunionnais, notamment sur le plan de l'écologie mais aussi du tourisme et du patrimoine.
La volonté des pouvoirs publics de faire de cette zone humide une réserve naturelle se justifie par le caractère exceptionnel de cet espace et par l'existence de menaces sur l'équilibre de la zone et sur son fonctionnement.
La Plaine Saint-Paul, d'une surface de 462,6 hectares, est classée zone humide.

2. *La Réserve naturelle Marine*

Situation et description de la réserve marine

Nom : Marine de la Réunion (RNN164)

Type : Réserve naturelle nationale

Localisation : La Réunion (côte Ouest) : Du Cap la Houssaye (Saint-Paul) à la Roche aux oiseaux (Etang-Salé).



Photo 2: Récifs de Saint-Leu
(Source : http://www.reservemarinereunion.fr)

Créée le : 21/02/2007
Superficie : 3500 hectares
Organisme gestionnaire : Groupement d'Intérêt Public : Réserve Nationale Marine de la Réunion
Communes : Saint-Paul, Trois-Bassins, Saint-Leu, Les Avirons, Etang-Salé.

G. Les déchets

La pré-collecte, la collecte et le traitement des déchets ménagers et assimilés (ordures ménagères, emballages, déchets verts et encombrants) relèvent de la compétence du TCO, conformément au Code Général des Collectivités Territoriales, les communes sont tenues de veiller à la salubrité publique.

Le Cœur d'agglomération présente les équipements suivants :

- Le Centre de propreté de Saint-Laurent à la Possession
- La Déchèterie de la Zone Artisanale au Port
- La Déchèterie de la Marine au Port
- Le Centre de propreté de l'Etang à Saint-Paul
- Le Centre de propreté du Guillaume à Saint-Paul
- Le Centre de propreté de Plateau Caillou.

Ces structures fonctionnent selon le principe de l'apport volontaire.

Par ailleurs, différents types de collecte sont en vigueur dans l'Ouest (ordures ménagères, sélective, déchets végétaux, encombrants). D'autres collectes spécifiques viennent s'ajouter aux collectes plus traditionnelles (épaves de véhicules, corbeilles à papier, éradication des dépôts sauvages, vidage des bornes).

Les déchets collectés sur le TCO sont traités selon des processus précis. Les ordures ménagères et les déchets encombrants sont acheminés vers la station de transit du Port. Ils sont ensuite transférés au Centre de stockage des déchets. Ces déchets ne sont donc ni valorisés ni recyclés.

Sur les communes de la Possession, du Port et de Saint-Paul, les déchets végétaux collectés sont acheminés vers la plateforme de compostage du Port où ils seront valorisés en compost.

Les déchets collectés dans le cadre de la collecte sélective sont pour leur part transférés en centre de tri du Port, afin d'y être conditionnés avant leur valorisation.

Le 8 juin 2009, alors que le centre de tri situé au Port est en pleine « vitesse de croisière », un incendie le détruit à 95%. Respectueux des normes environnementales et de sécurité les plus rigoureuses, le nouvel équipement a une capacité de 30% supérieure au précédent. Le centre de tri est dimensionné pour réceptionner et/ou traiter 58 000 tonnes de déchets par an.

À la Réunion, la production de déchets se chiffre à 340 kilos par an et par habitant, soit environ 1kg par jour et par personne, ce qui représente 72 185 tonnes de déchets par an à l'échelle du TCO.

H. Energie/Energétique

C'est dans les années 1960, avec la mise en service des usines hydroélectriques de Langevin et Takamaka, que l'électrification de la Réunion a commencé. Le Syndicat Intercommunal d'Electricité du Département de la Réunion (SIDELEC) est l'Autorité Organisatrice de la distribution d'électricité de l'île ; il est propriétaire des réseaux électriques concédés à EDF.

L'île de la Réunion a connu, ces dernières décennies, une évolution démographique importante et un étalement urbain diffus. Cette évolution a entraîné des modifications profondes dans la consommation électrique et énergétique au sein de ce territoire insulaire.

Ainsi, dans les années 1980, l'île se trouvait en situation d'indépendance énergétique puisque 99% des besoins en électricité étaient couverts par la production hydro-électrique locale, l'île ne possédant pas de ressources énergétiques fossiles. Cependant, l'augmentation du nombre de ménages ainsi que l'amélioration des équipements et du confort (climatiseurs, congélateurs, téléviseurs…) ont contraint la Réunion à avoir recours à des importations de pétrole et de charbon.

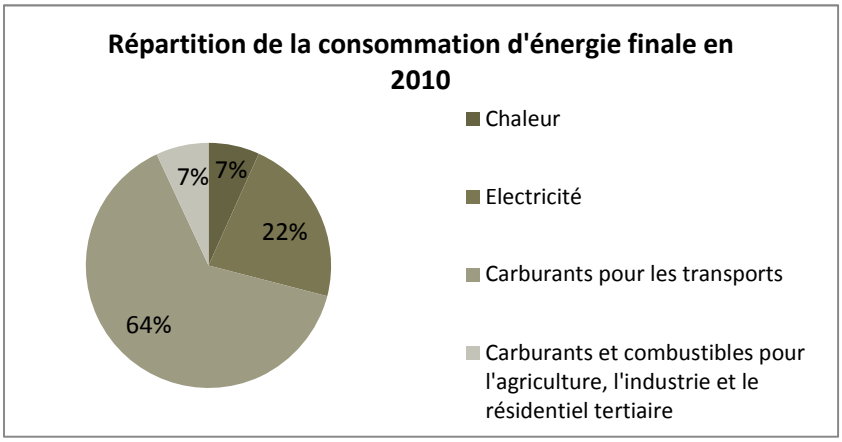


Figure 9 : Répartition de la consommation d'énergie finale à la Réunion en 2010
(Source : ARER Réalisation : Polytech Tours)

Comme on peut le constater sur les graphiques suivants, les deux postes de consommation énergétique les plus importants sont l'électricité et les transports :

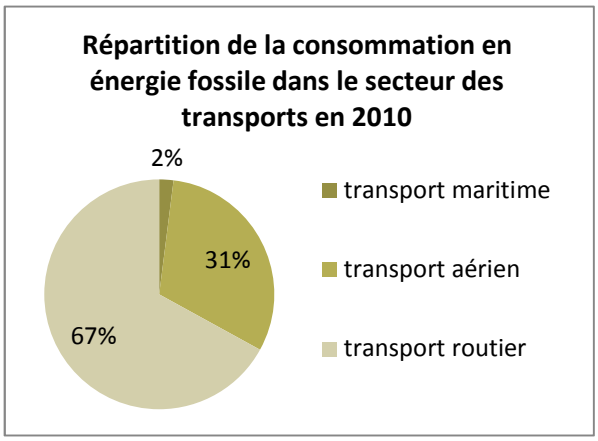


Figure 10 : Répartition de la consommation en énergie fossile dans le secteur des transports à la Réunion en 2010
(Source : ARER Réalisation : Polytech Tours)

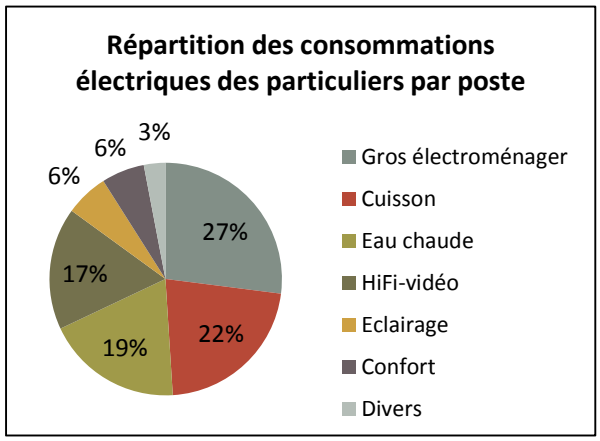


Figure 11: Répartition des consommations électriques des particuliers par poste à la Réunion en 2010
(Source : ARER Réalisation : Polytech Tours)

Cette forte dépendance en énergies fossiles engendre des risques pour la continuité électrique en cas de rupture d'approvisionnement, mais pose également des problèmes économiques et environnementaux. La grande consommation d'énergies fossiles entraîne une émission accrue de gaz à effet de serre :

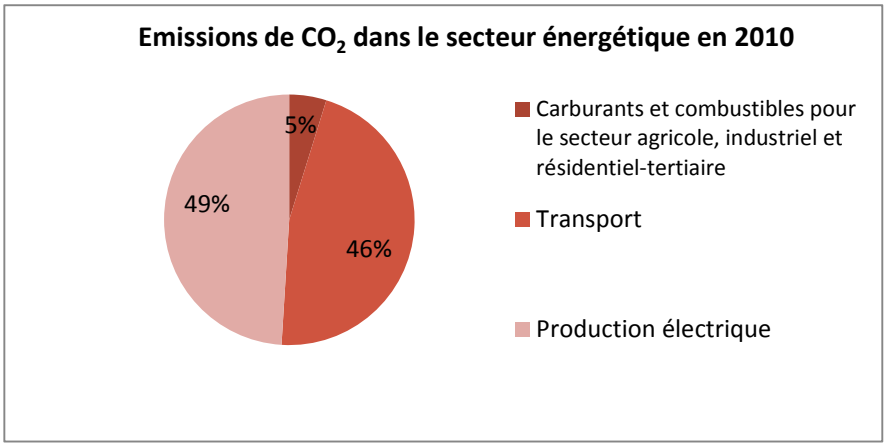


Figure 12 : Emissions de CO_2 dans le secteur énergétique à la Réunion en 2010
(Source : ARER Réalisation : Polytech Tours)

Aujourd'hui, on constate les répercussions de telles importations puisque le taux de dépendance électrique a atteint 36% en 2006. Cependant, avec ses 13% d'indépendance énergétique en 2006, la Réunion atteignait déjà les 10% d'Energies Renouvelables (EnR) requis par la Loi d'orientation sur l'énergie du 13 juillet 2005.

Afin que les résultats réunionnais soient maintenus dans le long terme, il est indispensable de garder une corrélation entre les capacités de production et les besoins croissants de la population. Pour lancer cette nouvelle dynamique dès les années 2000, l'Agence Régionale de l'Energie Réunion (A.R.E.R.) a été créée, ce qui a immédiatement lancé l'élaboration du Plan Régional des Energies Renouvelables et de l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (PRERURE) puis de l'Agenda 21 de la Réunion en 2003.

La Réunion souhaite donc s'inscrire dans une démarche lui permettant d'exploiter des énergies renouvelables. Avec un ensoleillement de 2 500 heures/an, à hauteur de 4,8 Wh/m² par jour d'ensoleillement moyen, l'île affiche un atout climatique important en matière de développement de la production solaire et photovoltaïque. Ainsi, une politique d'incitation fiscale à la production d'énergie d'origine photovoltaïque avec une TVA à taux réduit (5,5%) a été mise en place. Elle concerne les logements de plus de 2 ans, sur le matériel et l'installation en photovoltaïque d'une puissance inférieure ou égale à 3 kWc. Ceci a permis à la Réunion de se placer en première position, parmi les régions françaises, en matière de production d'énergie photovoltaïque par habitant et en deuxième position au niveau européen[54].

[54] Le premier étant l'Allemagne

Type d'énergie	La Réunion	La Métropole
Eolienne	13c€/kWh	8.2c€/kWh
Photovoltaïque	40c€/kWh + 15c€/kWh de prime si intégration au bâti	30c€/kWh + 25c€/kWh de prime si intégration au bâti

Tableau 14 : Tarifs de rachat de l'électricité d'origine renouvelable.
(Source : http://www.legifrance.gouv.fr Réalisation : Polytech Tours)

Néanmoins, l'étalement urbain diffus et le coût élevé des équipements de production énergétique, dus à l'éloignement et l'ultra-périphéricité, limitent la portée des résultats obtenus.

Pour l'année 2010, la Réunion reste très dépendante de l'extérieur pour sa consommation d'énergie, puisque l'île doit s'approvisionner en énergies fossiles pour satisfaire la demande locale.

Energies fossiles importées	- 465 550 tonnes – 1 215,1 ktep - 63% pour les produits pétroliers (hors gaz butane) - 2% pour le gaz butane - 35% pour le charbon
Energies primaires consommées	- 87,5% fossiles - 12,5% ressources locales
Taux d'indépendance énergétique	- 12,5 %
Répartition de la consommation en énergie finale	- 64% transport - 22% électricité - 7% chaleur - 7% autres
Production d'électricité	- 34% EnR - + 3,5%/an croissance moyenne depuis 2005 - 429 MW de puissance de pointe en février - 74% de la croissance annuelle de la consommation d'électricité couvert par les EnR - 76,1 GWh produits par le PV pour 89.3 MW raccordés au 31 décembre 2010
Emissions de CO_2	- 4 074 849 tonnes - 809,1 gCO_2/kWh (ratio moyen d'émission par kWh consommé)

Tableau 15 : Bilan énergétique de la Réunion pour l'année 2010
(Source : ARER Réalisation : Polytech Tours**)**

Puissance mise à la disposition sur le réseau fin 2010[55]		Commune	Puissance installée par centrale (MW)	Puissance installée totale (MW)
Fioul-gazole	Centrale du Port Ouest : moteurs diesel	Le Port	120	260
	Centrale du Port Ouest : TAC[56]s	Le Port	60	
	Port Est : TAC	Le Port	80	
Charbon-bagasse	CT[57] Bois Rouge	Saint-André	100	210
	CT Gol	Saint-Louis	110	
Hydraulique	Takamaka I	Saint-Benoît	17	133,4
	Takamaka II	Saint-Benoît	26	
	Bras de la Plaine	Le Tampon	4,6	
	Langevin	Saint-Joseph	3,6	
	Rivière de L'Est	Sainte-Rose	80	
	Bras des Lianes	Bras-Panon	2,2	
Autres énergies	Ferme éolienne de Sainte-Suzanne	Sainte-Suzanne	10.1	107,7
	Ferme éolienne de Sainte-Rose	Sainte-Rose	6,3	
	Centrale biogaz de Pierrefonds	Saint-Pierre	1	
	Systèmes photovoltaïques	Sur toute l'île	89,3	
	Batteries NaS[58] Bras des Chevrettes	Saint-André	1	
Total puissance installée (MW)				**711,1**

Tableau 16 : Répartition de la puissance installée par centrale sur le territoire réunionnais en 2010
(Source : INSEE Réalisation : Polytech Tours)

En 2010, la part de la production hydroélectrique représente 20% de la production électrique totale et la part de la production électrique à partir de la bagasse[59] est de 10%.

En 2011, le kilowattheure d'électricité (kWh) coûte en moyenne, pour un particulier ayant une consommation inférieure à 4 000 kWh par an, 0,13 € en France métropolitaine et 0,11 € à La Réunion. Or, sur l'île, il coûte trois fois plus cher à la production.

Le TCO regroupe plusieurs sites démonstratifs majeurs de l'île, notamment l'usine Giordano de chauffe-eau solaires (le Port) et La Résidence Le Melchior à la Possession avec sa production d'eau chaude solaire (SIDR).

[55] *Source INSEE*
[56] Turbine A Combustion
[57] Centrale Thermique
[58] Sodium-Soufre
[59] Résidus de la canne à sucre

Les actions de maîtrise de l'énergie (MDE) sont des leviers importants pour diminuer la consommation électrique des ménages. La Région Réunion, l'ADEME et EDF préconisent des opérations de maîtrise de l'énergie, qui s'articulent autour de quatre axes :

- Remplacement des ampoules incandescentes par des ampoules basse consommation
- Choix d'appareils de classe A, A+ ou A++ pour le gros électroménager et la climatisation
- Suppression des veilles d'appareils, par le biais d'installation de prises « coupe-veille »
- Remplacement des chauffe-eau électriques par des chauffe-eau solaires.

I. Eau et assainissement[60] [61]

1. *L'assainissement collectif*

Généralités

Il convient de distinguer les systèmes de collecte des unités de traitement. D'après le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, « *l'élimination des boues issues des dispositifs de traitement fait partie de l'assainissement* ».

Station		Le Port / Possession	Saint-Paul Ville	Saint-Gilles / Trois-Bassins	Saint-Leu / Les Avirons
Traitement biologique		Boues activées	Boues activées en aération prolongée	Boues activées Dénitrification Déphosphatation	Boues activées en aération prolongée
Traitement tertiaire		non	non	Lagunes	Lagunes
Exutoire		Océan	Cours d'eau Océan (Baie de Saint-Paul)	Ravine 36 % Infiltration 64 % puis rejet en lagon	Infiltration Terrain attenant
Capacité nominale	Q moy. (m³/j)	9 100	3 600	3 000	1 000
	E.H. (180 l/j)	50 600	18 000	15 000	5 560
	DBO5 (kg/j)	2020	1 080	750	270
	E.H (60gDBO5/j)	33 730	18 000	12 500	4 500
Charge réelle	Q moy. (m³/j)	10 000	2 770	3 760	920
	E.H (180 l/j)	55 600	13 830	20 880	5 110
	Charge hydraulique	**106 %**	**77 %**	**125 %**	**92 %**
	DBO5 (kg/j)	3 370	690	770	290
	E.H (60gDBO5/j)	56 170	11 430	12 910	4 800
	Charge organique	**167 %**	**64 %**	**103 %**	**107 %**
Rendements réels d élimination	DBO5	**90 %**	**93 %**	**93 %**	**85 %**
	DCO	**75 %**	**90 %**	**85 %**	**83 %**
Source : SATESE ; bilan de fonctionnement des stations sur 24 h ; 2003-2004					

Figure 13: Caractéristiques des stations d'épuration du territoire du TCO (Source: Dossier d'élaboration du SAGE Ouest – Phase 1 « Etat des lieux », TCO)

[60] Dossier d'élaboration du SAGE Ouest – Phase 1 « Etat des lieux », TCO

[61] *Etat des lieux et point d'avancement sur la mise en œuvre opérationnelle des services publics d'assainissement non collectif du département de la Réunion*, Réalisation : Justine RAULT, Stagiaire Master Professionnel Eaux Souterraines de l'Université Joseph Fourier de Grenoble, Aout 2011

A l'exception de la STEP de Saint-Paul ville, toutes les stations d'épuration du périmètre d'étude se trouvent en situation de surcharge. Un certain nombre de dysfonctionnements ont également été mis en évidence (SATESE) :

- STEP le Port-la Possession : eaux traitées non-conformes aux valeurs limites, présence de bactéries filamenteuses
- STEP Saint-Paul ville : eaux traitées non-conformes aux valeurs limites réglementaires, exutoire non-sécurisé et situé dans une zone fréquentée, départ de boues non mesurable constaté en sortie de station.

Le réseau de collecte des eaux usées

Commune	Pop. totale 2003	Pop. Desservie	Pop. Raccordée	Volume en entrée STEP (m³/j)	Volume facturé (m³/j)	Linéaire réseau gravitaire	Linéaire de réseau par E.H.	Postes de refoulement	% pop de raccordés	Taux de desserte	Taux de raccord	Taux de collecte
	P.tot.	P.des.	P.rac.	VA réel	V	km	km/P.des.	nb	P.rac./P.tot.	P.des/P.tot	P.rac/P.des	VA/V
Possession	23 410	13 939	13 095	10 000	3 067	61	4.3 m	4	56 %	59 %	94 %	79 %
Le Port	39 176	39 148	36 329	10 000	9 621	98	2.5 m	3	93 %	99 %	93 %	79 %
Saint-Paul	95 536	35 197	33 568	6 530	9 621	106	3.0 m	64	35 %	37 %	95 %	67 %
Trois Bassins	7 142	631	581	6 530	162	3,1	4.9 m	2	8 %	9 %	92 %	67 %
Saint-Leu	27 949	17 269	7 334	920	1 555	46	2.7 m	13	26 %	62 %	42 %	59 %*
Source : CISE-CGE ; Rapports techniques et financiers ; 2003												

Figure 14: Caractéristiques des réseaux de collecte en 2003
(Source: Dossier d'élaboration du SAGE Ouest – Phase 1 « Etat des lieux », TCO)

2. *L'assainissement non collectif*

Les filières

On entend par assainissement non-collectif *« tout système d'assainissement effectuant la collecte, le prétraitement, l'épuration, l'infiltration ou le rejet des eaux usées domestiques des immeubles non raccordés au réseau public* » (art.1 de l'arrêté du 22 déc. 1994).

Le règlement sanitaire départemental de la Réunion (DRASS[62]) fait état de l'interdiction de tout rejet, même d'eau traitée, vers le réseau hydraulique superficiel (risque de création de mares d'eaux stagnantes favorables à la prolifération des moustiques).

L'installation de filières autonomes drainées avec rejet au fossé, réalisées dans le cas d'une incapacité du sol à infiltrer les eaux, n'est donc pas envisageable.

La DRASS Réunion a également fixé un seuil de densité à 15 logements/ha (parcelles <600 m²) au-delà duquel les contraintes surfaciques deviennent incompatibles avec la réalisation de filières non-collectives. Les objectifs de densification de l'habitat peuvent donc rendre incompatible la réalisation de filières non-collectives dans les zones urbaines concernées.

[62] Direction Régionales des Affaires Sanitaires et Sociales

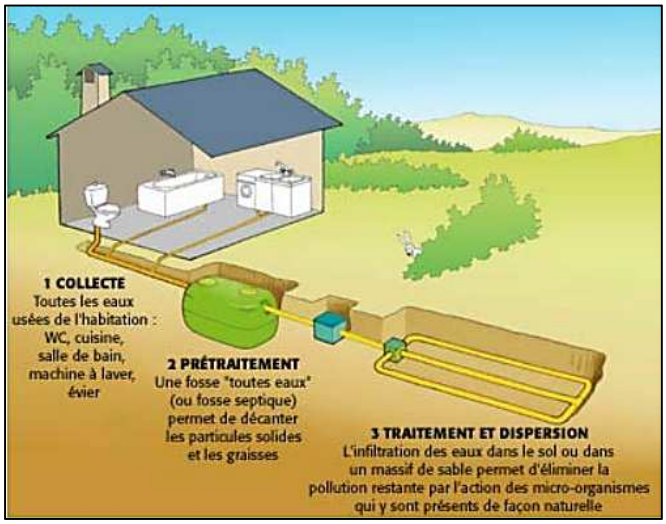


Figure 15: Filière type d'assainissement individuel par infiltration
(Source: Dossier d'élaboration du SAGE Ouest – Phase 1 « Etat des lieux », TCO)

Impact des systèmes sur le milieu

L'impact sur le milieu naturel d'une filière en bon état de fonctionnement est négligeable, d'autant que l'infiltration systématique des eaux traitées permet d'abattre les concentrations bactériologiques pouvant être relativement élevées au point de rejet des systèmes drainés.

Le manque de données disponibles à ce sujet ne permet pas d'analyser précisément les flux et transferts de matières polluantes depuis une filière d'assainissement individuel.

Le taux de conformité des systèmes dans la zone est estimé entre 0 et 10 % (manque de données précises sur certaines communes), c'est à dire qu'en considérant une consommation journalière de 240 l/hab et un taux de rejet de 80%, 18 250 à 20 250 m^3/jour d'effluents domestiques non ou insuffisamment traités se dispersent dans le milieu.

Cela confirme la carence actuelle de traitement des effluents générés par les populations non-raccordées.

Mise en place des Services Publics d'Assainissement Non Collectif (SPANC)

L'Arrêté du 6 mai 1996 (issu de l'article 35 de la Loi sur l'eau du 3 janvier 1992) a entraîné un transfert de compétence des services de la DRASS aux communes. Les communes doivent désormais assurer le contrôle des installations individuelles neuves et existantes.

Les collectivités locales avaient pour obligation de mettre en place un SPANC, pour le 31 décembre 2005, qui doit alors assurer le contrôle des installations et percevoir une redevance Assainissement Non Collectif.

Le suivi de l'entretien, de la réalisation et de la réhabilitation des filières fait également partie des actions du service. En matière de gestion, les possibilités offertes en assainissement collectif sont applicables : régie, délégation ou prestation de services.

En 2011, sur le territoire du TCO, seul Saint-Paul a lancé une procédure de SPANC en déléguant à La CREOLE[63].

[63] Compagnie Réunionnaise des Eaux

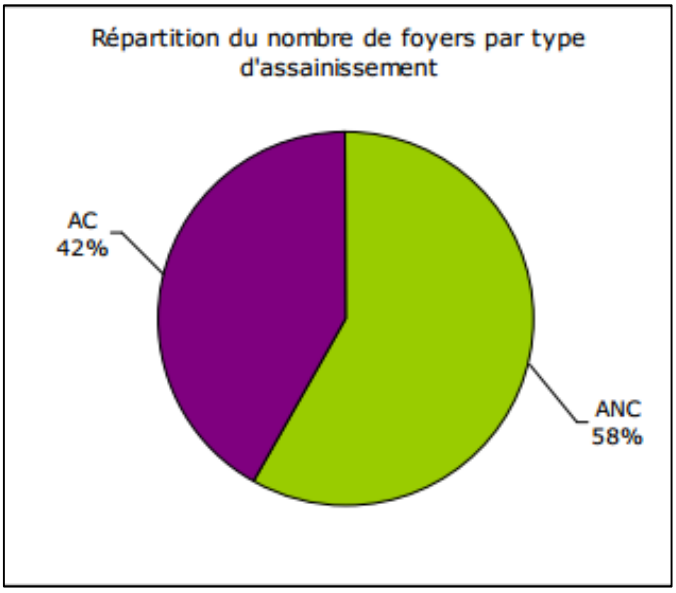


Figure 16: Proportion de l'assainissement sur l'Île de la Réunion
(Source: Justine RAULT, Stagiaire Master Professionnel Eaux Souterraines de l'Université Joseph Fourier de Grenoble, Aout 2011)

J. Les contraintes naturelles

1. *Les risques cycloniques*

La menace cyclonique[64] à la Réunion s'étend de décembre à avril, avec un maximum de risques sur les trois mois d'été austral, entre janvier et mars. Néanmoins, dans le bassin cyclonique du Sud-Ouest de l'Océan Indien, des cyclones matures ont déjà été observés dès le mois d'octobre et jusqu'en mai.

Même si statistiquement, il apparaît que les régions Est et Nord-Est de la Réunion sont davantage exposées, tous les secteurs de l'île sont néanmoins susceptibles d'être touchés par la partie la plus active d'un cyclone tropical.

Les statistiques donnent une période de retour d'environ 6 ans pour l'observation de vents cycloniques sur l'île. Ceci dit, il est déjà arrivé que deux cyclones ravagent l'île à un an d'intervalle (par exemple en 1944 et 1945).

Par ailleurs, les tempêtes tropicales peuvent aussi provoquer des dégâts importants lorsqu'elles passent à proximité immédiate de l'île, de par les pluies abondantes qu'elles peuvent générer.

Aussi, si l'on considère l'ensemble des cyclones et tempêtes qui sont passés à moins de 100 km des côtes ces dernières 40 années, la durée de retour d'un tel phénomène s'établit alors à environ 2 ans, avec toutefois une répartition très irrégulière dans le temps.

[64] http://www.risquesnaturels.re

2. *Les risques d'inondation*

Qu'ils soient d'origine cyclonique, orageuse ou autre, les épisodes de fortes pluies[65] peuvent prendre à la Réunion une ampleur tout à fait exceptionnelle, essentiellement en raison des effets liés à l'important relief de l'île.

Si la plupart de ces épisodes sont associés au passage sur l'île, ou à proximité de celle-ci, de dépressions ou cyclones tropicaux, des lames d'eau très importantes peuvent être provoquées également par le passage ou le blocage sur l'île de systèmes beaucoup moins organisés et d'échelle inférieure (amas orageux, lignes de convergence,…).

À l'évidence, la durée des précipitations aura, au même titre que leur intensité, une influence directe sur les conséquences observées sur le terrain. Si les crues sont le résultat classique de toutes fortes pluies, les inondations de grande ampleur supposent généralement des épisodes pluvieux intenses et durables.

3. *Les risques de mouvements de terrain*

Les facteurs de prédisposition naturelle aux mouvements de terrain sont de trois types :

- Un relief accidenté et chahuté
- Une diversité géologique
- Un contexte climatique d'exception.

À la Réunion, les mouvements de terrain[66] se manifestent le plus souvent par le biais de chutes de pierres, blocs et éboulements dans les falaises et les remparts, de glissements, d'érosions de berges, de coulées de boue et laves torrentielles, d'effondrements de tunnels de lave et enfin d'érosion des sols.

Ils se produisent essentiellement au niveau des escarpements (remparts, falaises, berges, ...), à l'intérieur des cirques et des ravines et, dans une moindre proportion, sur les planèzes (plateaux de basalte limités par des vallées convergentes ; typiques des régions volcaniques, ils forment les pentes de l'île autour des cirques).

[65] http://www.risquesnaturels.re
[66] http://www.risquesnaturels.re

4. *Les risques industriels*

	La Possession	Le Port	Saint-Paul	TOTAL
Etablissements SEVESO	0	4	1	5
Dont seuil haut	0	1	1	2
Dont seuil bas	0	3	0	3
ICPE	4	36	21	61

Tableau 17 : Liste des établissements présentant des risques industriels sur le territoire du Cœur d'agglomération en 2010
(Source : Liste ICPE la Réunion, 2010)

K. Le cadre de vie et le paysage

1. *La qualité du territoire : un enjeu particulièrement important*

La côte Ouest est un territoire particulièrement attractif et soumis à pression. Des grands projets vont bouleverser les conditions de vie sur ce territoire :

- L'irrigation de 7 000 hectares de terres, dont le processus est amorcé par le transfert des eaux de la Rivière des Galets (Mafate) vers une partie des pentes, et qui sera complété par le transfert des eaux de la Rivière du Mât (Salazie)
- Les 450 ha de la zone de Cambaie constituent une très importante opportunité d'aménagement sur le littoral, au cœur de la baie de Saint-Paul
- Le projet d'agglomération du TCO.

2. *Les paysages du TCO : constats, fragilités et opportunités*

On observe sur le territoire un fort mitage entraînant une fragilisation de l'activité agricole.
De plus, il y a une juxtaposition de trois espaces naturels :

- La plaine du Port (Rivière des Galets)
- La lagune de Saint-Paul
- La zone humide de l'Étang Saint-Paul.

3. *Zones à valoriser*

- Exutoire de cirque avec la Rivière des Galets
- Zone humide et cultivée avec l'Étang Saint-Paul
- Savane du Cap la Houssaye
- Pentes douces cultivées par l'irrigation récente pour les Hauts de l'Ermitage

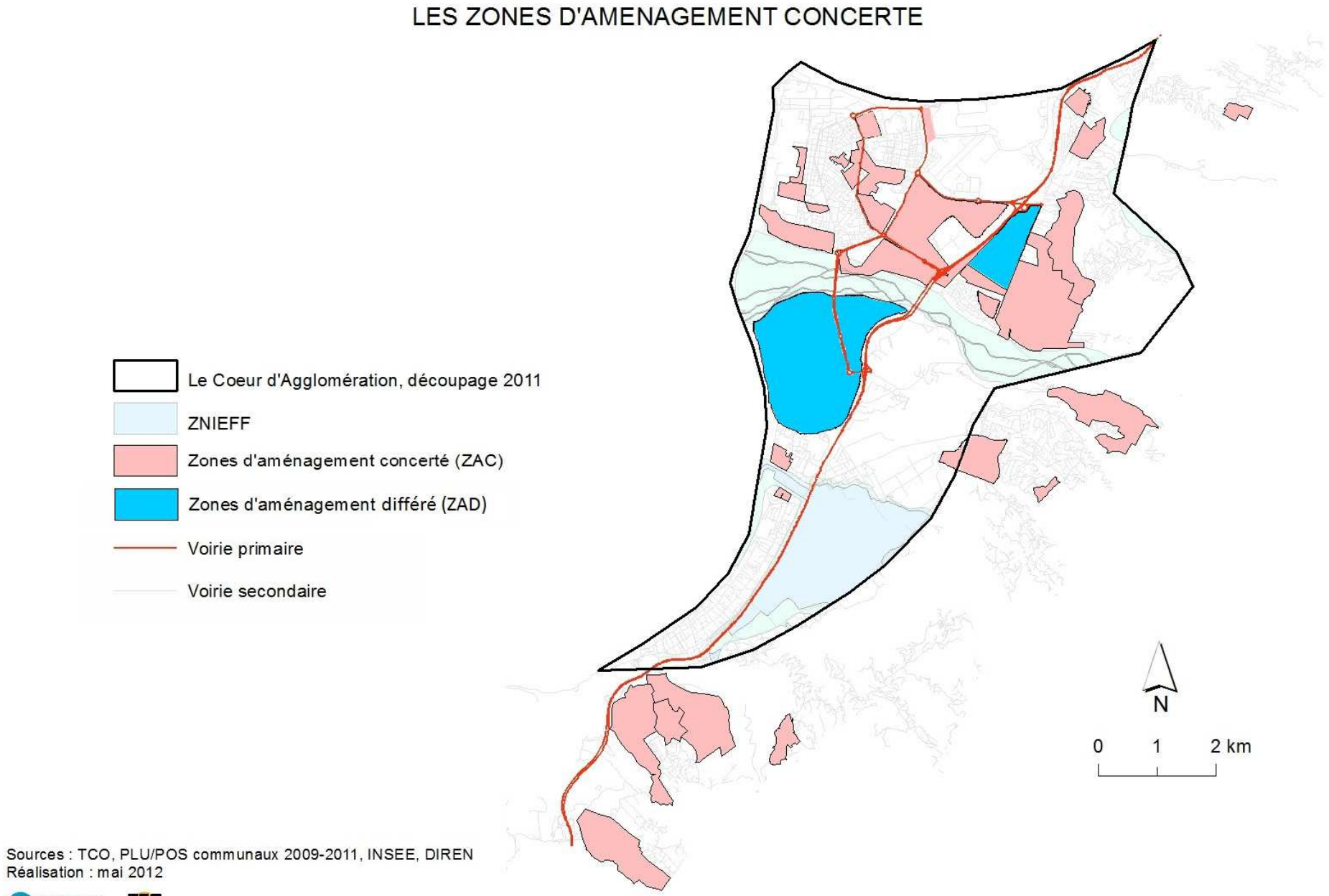
- Contreforts naturels escarpés de la Saline
- Échancrure de la Grande Ravine
- Côte sèche autour de la Pointe des Châteaux et pentes des Colimaçons
- Savane sur la Pointe au Sel
- Côte « des Souffleurs » et pentes de Piton Saint Leu cultivées.

La cohabitation naturel/urbain doit se matérialiser dans l'espace par au moins deux principes :

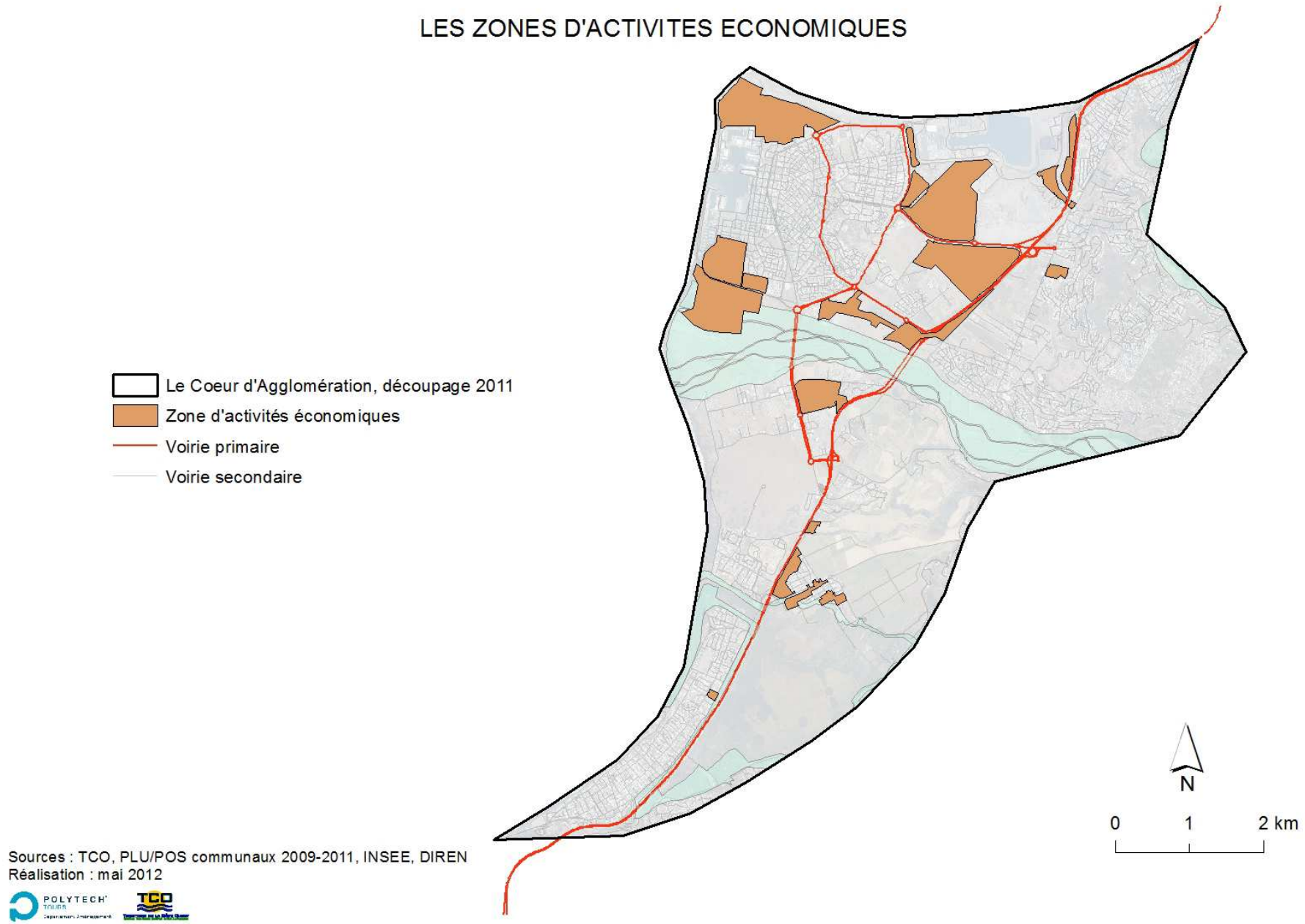
- La création de bandes boisées de transition entre espaces habités et espaces cultivés/naturels. Ce sont les « lisières urbaines », vouées à des usages de loisirs qui préservent les espaces non bâtis de la fréquentation trop intensive par la population
- La traversée possible des espaces non bâtis par des voies de circulation, qui garantissent le fonctionnement de l'agglomération-archipel en reliant les quartiers-îles, tout en restant, par leurs dispositions constructives, strictement inconstructibles à leurs abords (fossés, clôtures,...).

L. Cartographie de l'existant

Les cartes suivantes, répertorient l'existant sous forme de cartes thématiques.

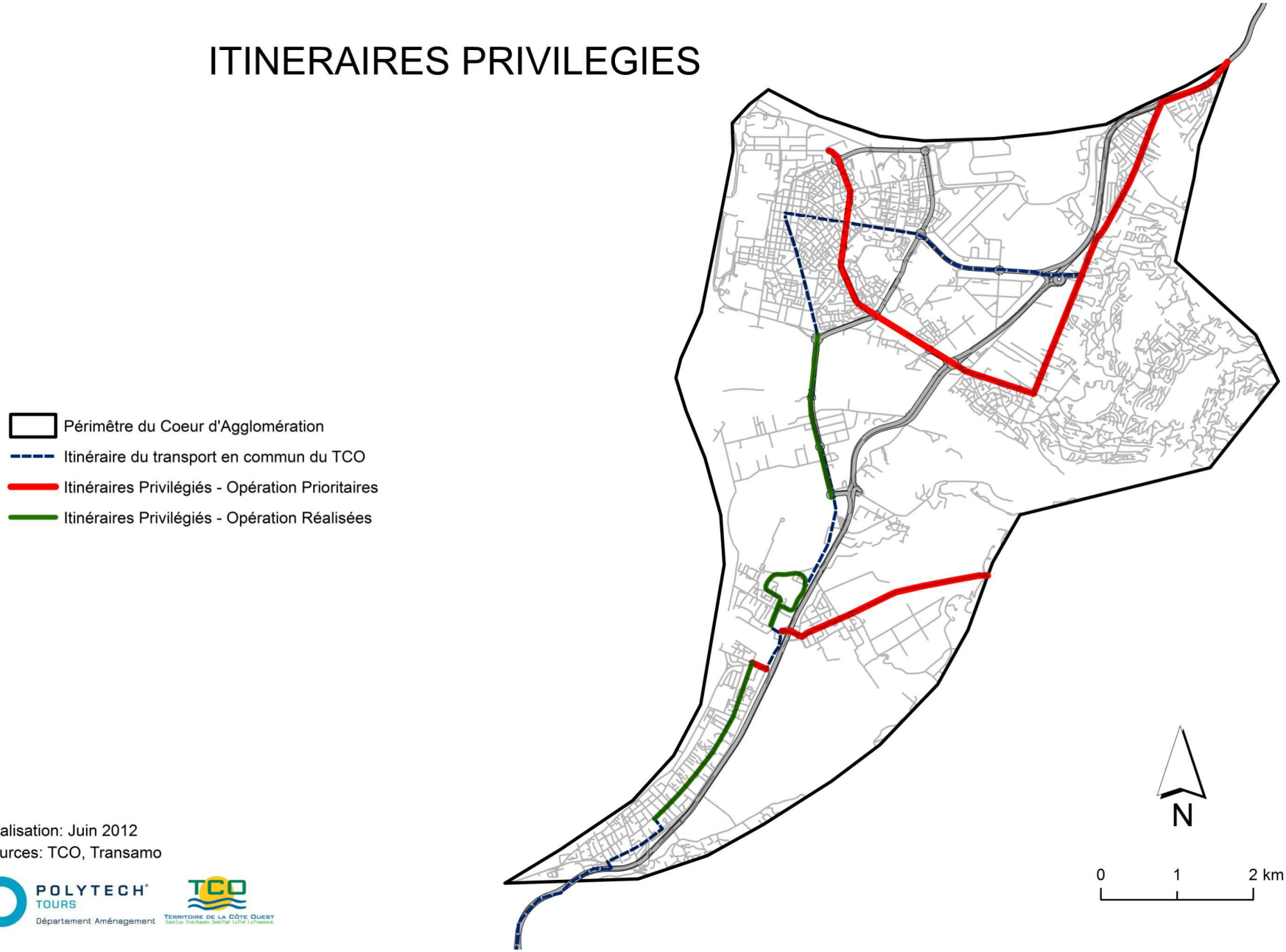


<u>Carte 7</u>: Localisation des ZAC et ZAD du territoire du Cœur d'agglomération



<u>Carte 8</u> : Localisation des ZA et ZI sur le Cœur d'agglomération

ITINERAIRES PRIVILEGIES

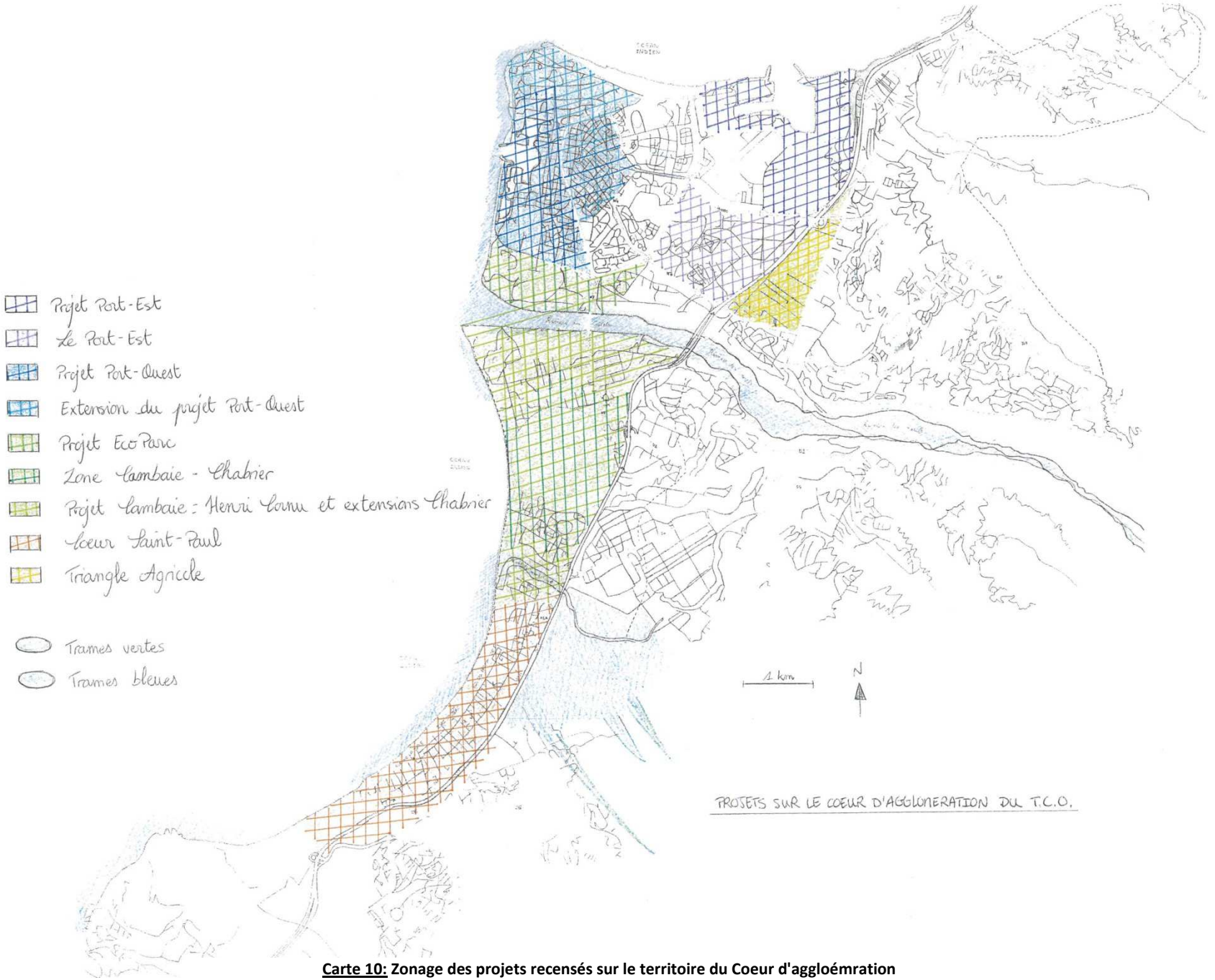


Réalisation: Juin 2012
Sources: TCO, Transamo

POLYTECH TOURS
Département Aménagement

TCO
Territoire de la Côte Ouest

Carte 9: Itinéraires privilégiés sur le Cœur d'agglomération



<u>Carte 10:</u> Zonage des projets recensés sur le territoire du Coeur d'aggloémration
(Réalisation : Polytech Tours)

Conclusion

Le territoire du Cœur d'agglomération présente certains besoins en équipements sportifs, culturels, touristiques, et en commerces de proximité. De plus, des besoins importants concernant l'adaptation des accès aux personnes à mobilité réduite, ainsi qu'en structures d'accueil pour les personnes âgées, se font sentir.

La prise en compte de l'Environnement est également primordiale pour ce territoire, riche en espaces naturels qui sont à l'heure actuelle mis sous protection réglementaire, mais qui mériteraient d'être aménagés pour une meilleure mise en valeur. La Rivière des Galets, en dehors d'être une coupure territoriale, présente un potentiel important pour un raccordement « doux » (piéton, cycliste, …) entre les villes de Saint-Paul et du Port. L'Étang Saint-Paul, bien que soumis à de strictes réglementations de par son classement en Réserve Naturelle Nationale, serait une zone idéale pour l'échange de connaissances sur la biodiversité spécifique du site. Il pourrait également devenir un site attractif pour les touristes.

En lien avec la thématique de l'Environnement, il est important de souligner qu'à l'heure actuelle, le TCO, et l'île de la Réunion en général, sont dans une position délicate quant aux ressources en énergie et en eau. Les services de collecte et d'assainissement de l'eau restent encore peu présents. De plus, les déchetteries arriveront sous peu à saturation, il est donc indispensable de prévoir des solutions de substitution pour pallier ce problème.

Sur la thématique des transports, des travaux d'itinéraires privilégiés pour favoriser les modes doux ont déjà été initiés, et une réflexion plus poussée pour développer ce réseau est en cours. Cependant, du point de vue de l'intermodalité, il sera nécessaire de penser à développer des parkings relais pour favoriser le rabattement des personnes en véhicules individuels vers les transports en commun.

Nous allons donc désormais nous attacher à l'étude des grands projets du Cœur d'agglomération, dans le but de décliner des axes stratégiques de réflexion quant au développement de ce territoire.

CHAPITRE 2 : LES GRANDS PROJETS DU COEUR D'AGGLOMERATION

Introduction

Le projet Cœur d'agglomération est porté par quatre grands projets principaux :

- La Plaine Chabrier
- La Zone Arrière Portuaire du Port Est
- Le projet Port Ouest associé à celui du Mail de l'Océan
- Le traitement de la zone de Cambaie.

Ces projets sont accompagnés de la réalisation d'un sentier sur l'ensemble du littoral du Cœur d'agglomération, et de la mise en valeur des abords de l'Étang de Saint-Paul.

Ce sont ces projets que nous allons développer et approfondir pour mieux cerner les enjeux de ce projet de mise en cohérence territoriale de l'urbanisme des villes du Port, la Possession et Saint-Paul.

I. Le projet du port Ouest / Le projet du Mail de l'Océan

A. Etat actuel

Le grand projet de la ville est le Mail de l'Océan qui doit relier l'entrée de la ville (rond-point de la Rose des Vents) au port Ouest. Il s'étendra de la gare routière vers la rue François-de-Mahy (sur environ 350 m de longueur). Il constituera peut-être une voie piétonne dans l'avenir ; les commerçants s'y opposent pour l'instant.

On peut distinguer dans les projets d'aménagement une partie liée au tourisme et aux loisirs sur la façade maritime. Leur réalisation est prévue sur cinq ans.

Elle se compose :

- D'une darse de petite plaisance, construite au début des années 1970 puis agrandie, pouvant accueillir une centaine de bateaux
- D'une darse de grande plaisance en projet pour accueillir 130 bateaux (dont dix à quinze voiliers de passage de 10 à 30 m de longueur)
- D'une gare maritime de 600 m^2 de surface qui constituera une structure d'accueil pour les passagers de croisière et offrira une petite galerie commerciale et un club-house. Elle pourra accueillir les navires de moins de 130 m de longueur
- De la Base nautique des Mascareignes (créée en 1998) qui emploie actuellement 25 animateurs et qui dispose de l'un des meilleurs bassins d'apprentissage et de l'un des meilleurs centres de formation de la Zone Océan Indien (ZOI)
- D'un Centre international de séjour qui offrira un hébergement lors des échanges internationaux et interrégionaux

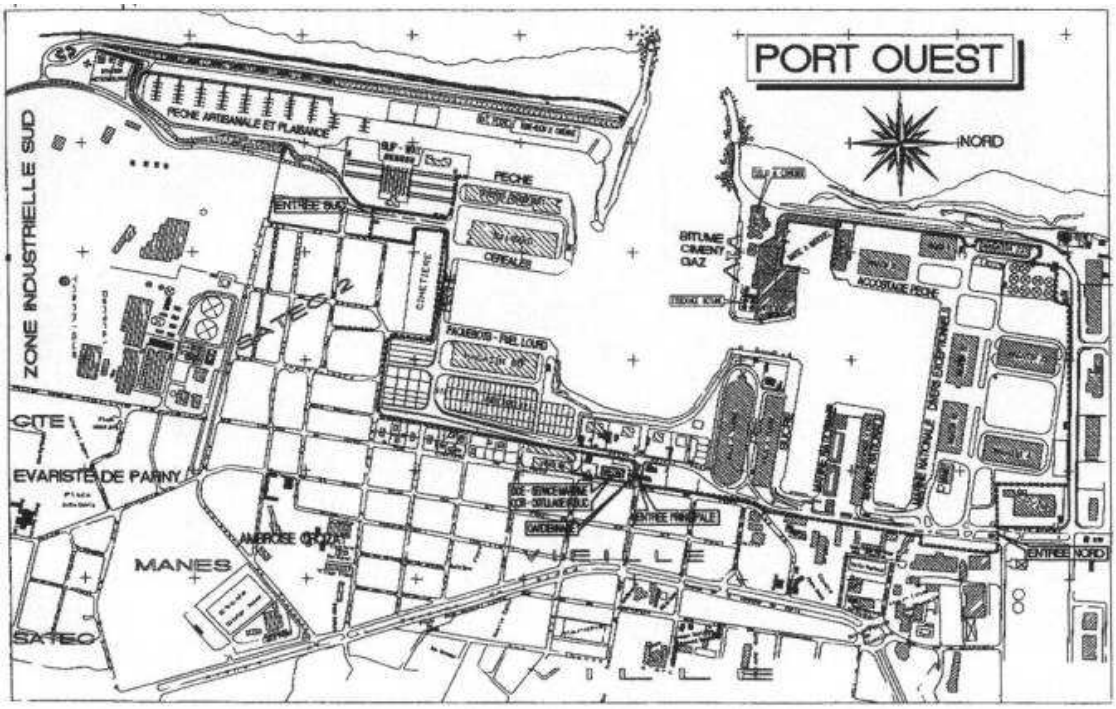
- D'une résidence hôtelière de 27 chambres (allant du T1 au T4) qui accueillera les touristes et les officiers de marine de passage
- D'un ensemble d'environ 200 logements de niveau intermédiaire et de haut standing le long de la rue Evariste-de-Parny, en surplomb de la darse de grande plaisance. Ces logements comprendront des parkings en sous-sols. Ils seront liés à des commerces et à des activités sportives nautiques et ludiques
- D'un hôtel de 48 chambres
- De la Place de la Pointe-des-Galets (environ 10 000 m^2) qui prolongera le Mail de l'Océan et constituera un lieu de promenade offrant un point de vue sur les bassins du port de plaisance. Un parking en sous-sol offrira 50 places
- De l'Institut de Recherche Océanologique qui regroupera tous les instituts de recherche sur l'environnement marin
- Des Grandes Maisons deviendront des musées : la Maison du Sucre, la Maison du Tourisme, une Galerie d'Art, la Maison du Port et de la Marine,…

L'autre partie des projets d'aménagement porte sur la redynamisation économique, l'embellissement et la densification du centre-ville. Sa réalisation doit se faire sur une dizaine d'années.

Cette partie comprend notamment :
- La rénovation et l'agrandissement de la Mairie dont le volume doit doubler pour permettre un regroupement des services communaux
- La construction d'une place de la Mairie, offrant un jardin. Cela implique la démolition des locaux actuels
- Des logements pour la Marine nationale
- De la plate-forme d'innovation de l'océan Indien qui accueillera cinq instituts liés aux métiers de la mer et de la pêche et offrira 10 000 m^2 aux entreprises
- De l'Ecole d'apprentissage maritime qui déménagera à proximité des quais ;
- D'une darse de grande pêche (pour la pêche industrielle)
- D'un centre économique maritime qui regroupera des activités de réparation navale, de construction navale légère,...

Le coût total de ce projet urbain, l'un des plus grands de l'île, est estimé à 360 millions d'euros. Le financement doit se faire pour moitié par le Département, la Région, l'Etat et l'Union Européenne et pour moitié par des investisseurs privés.

Le Port Ouest constitue l'unité portuaire la plus ancienne (1886). Port Ouest est consacré avant tout au commerce, mais aussi à la pêche, à la plaisance et à la croisière.



<u>Carte 11</u>: Plan du Port Ouest
(Source: Archives de la ville du Port)

La construction du port de la Pointe-des-Galets est liée à l'histoire sucrière de l'île. Avant 1886, le chargement des navires se faisait au large des marines. Le développement de la culture cannière a fait augmenter sensiblement le trafic.
Le terminal sucrier traite 110 000 à 120 000 tonnes de sucre par an.

La plaisance est aussi présente à Port-Ouest. Plus de 400 bateaux peuvent être accueillis. La demande est encore forte à la Réunion, malgré l'existence d'autres ports de plaisance (Saint-Gilles, Sainte-Marie et Saint-Pierre). Les espaces verts situés à proximité immédiate de la darse de plaisance constituent bien souvent un lieu de pique-nique pour les Portois. Ceux-ci viennent même parfois y faire leurs photographies de mariage…

Port Ouest accueille également la Marine nationale. Celle-ci l'a choisi comme base de l'océan Indien en 1976. Sept navires y sont basés. La Marine nationale a, entre autres, pour rôle de participer à la lutte contre la contrebande de légines (un poisson très apprécié des japonais) dans les Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF).

B. <u>Projet proposé</u>

Le Mail de l'Océan reliera les quartiers au cœur de la cité et toute la ville descendra vers la mer, par l'allée des palmiers, depuis le rond-point de la Rose-des-Vents jusqu'à la place de la Pointe-des-Galets dans le vieux port.

Les quatre objectifs du mail :

- Redynamiser le quartier commerçant, en incitant les acteurs économiques à moderniser leurs activités grâce au Fonds d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et du Commerce (FISAC). (Dispositif mis en œuvre de 2006 à 2008 – en attente de nouvelles mesures gouvernementales pour une reconduction)
- Réhabiliter le parc de logements du centre-ville, grâce au dispositif d'Intervention Globale pour l'Amélioration de l'Habitat (IGAH)
- Résorber l'habitat précaire, grâce à des opérations de Résorption de l'Habitat Insalubre (RHI)
- Diversifier la gamme de logements : habitat intermédiaire, social, de standing, résidences spécialisées, studios, etc.

Statistiques :

Surface totale 36 490 m² : 16 335 m² cessibles (45%), 20 155 m² espaces publics (55%) (voies, jardins publics, école et crèche) ; 48 000 m² de droits à construire en :

- 9 îlots de logements (et services ou commerces en rez-de-chaussée) (35 000 m²)
- 2 îlots économique et médical (9 500m²)
- 2 îlots de bâtiments publics (école et crèche) (3 500m²)

Environ 400 logements dont :

- 24% de logements locatifs sociaux (LLS) = 95 logements
- 46% locatif intermédiaire en Prêt Locatif Social (PLS) = 185 logements
- 10% accession libre intermédiaire = 40 logements
- 20% accession libre gamme supérieure = 80 logements

Au final, le Projet du Mail Océan aborde les problématiques suivantes :

1. *L'itinéraire vers la mer*

Depuis l'aménagement du carrefour de la Rose-des-Vents, un itinéraire urbain privilégié assure une perspective vers le Port de la Pointe-des-Galets. Cet axe structurant est jalonné de palmiers et traverse la cité en ligne droite. Le premier tronçon est celui de la « voie Triomphale » (avenue Raymond Vergès). Ce « Mail Océan » aborde ensuite le triangle qui accueillera bientôt le centre de Formation des Autodidactes et des Cadres (projet « FAC-Technoport »), puis il longe la médiathèque, les Beaux-Arts et l'école d'Architecture. Entre le boulevard de Verdun et la rue François de Mahy, une nouvelle voie sera percée, la future « Avenue des Chagos », dont les emprises ont été prévues dans les projets d'aménagement précédents, permettra enfin de rejoindre plus bas, la dernière séquence du mail : le quartier commerçant récemment rénové. Ce parcours se termine dans le vieux port, sur la place de la Pointe-des-Galets.

2. *Animer le cœur de ville*

Le quartier historique de la ville regroupe la plupart des fonctions administratives et de la vie locale : le Port de la Pointe-des-Galets, le marché couvert, la mairie, le cinéma Casino et l'église. Ces hauts

lieux de la vie portoise ont, pour certains, progressivement décliné ou tout simplement disparu comme le chemin de fer. Le projet du Mail de l'Océan a pour objectif de faire à nouveau battre ce cœur de ville en y ramenant des habitants, de l'activité et des couleurs.

3. Un lien entre les quartiers et le cœur de ville

La séquence de la future « Avenue des Chagos » (entre le boulevard de Verdun et la rue François de Mahy), se situe au cœur de la ville sur 3,6 hectares.

Le Mail de l'Océan sera ponctué de services et d'espaces publics, de commerces, de centres médicaux, de logements. Une limitation de la vitesse à 30 km/h est prévue pour sécuriser piétons et cyclistes. Enfin, le Mail pourrait accueillir un transport en commun en site propre sur une partie de son tracé.

Cet axe central, qui ouvre une perspective vers la mer depuis l'entrée de la ville, crée un lien fédérateur entre les quartiers périphériques récents et le cœur historique de la cité.

4. Une architecture équilibrée

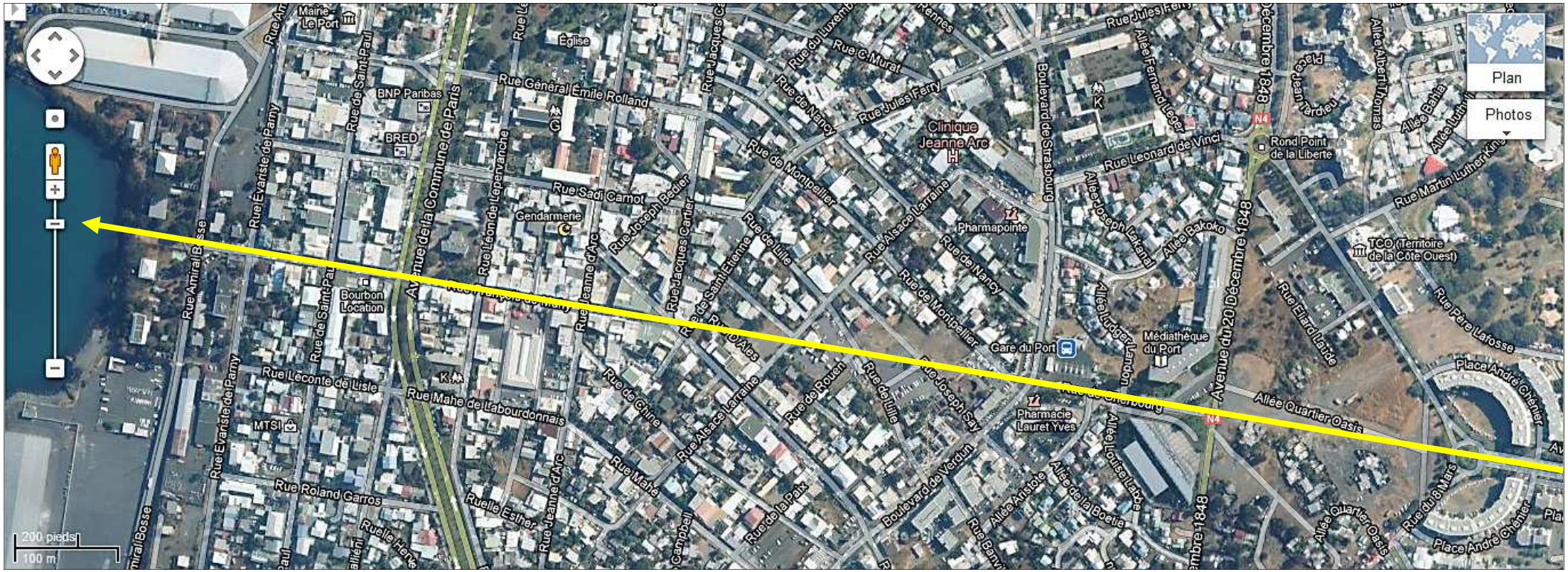
Le long du Mail de l'Océan, l'architecture a un rôle primordial d'union entre « Port d'hier » et « Port de demain ». La conception des logements sera adaptée aux modes de vie d'aujourd'hui et devra répondre aux principes de performances énergétiques et de développement durable, tout en conservant l'image chère aux Portois.

5. Logement : une offre diversifiée au cœur de la ville

L'objectif est d'accueillir environ 1 300 habitants dans 400 nouveaux logements. Pour favoriser la mixité sociale et densifier le centre-ville, l'offre en logements sera élargie par diverses opérations : habitat intermédiaire, social, de standing, résidences spécialisées, studios, programmes d'accession à la propriété. L'essentiel est d'offrir aux Portois un parcours résidentiel et de rééquilibrer le parc de logements actuel tout en poursuivant la politique de résorption de l'habitat insalubre.

6. Le Mail et le développement durable

L'adoption de son programme « Le Port, ville solaire » en 2007, témoigne de la volonté de la municipalité d'œuvrer pour maîtriser la demande en énergie avec notamment la mise en place d'un « Plan Climat Territorial » et l'adaptation des documents d'urbanisme afin de favoriser les économies d'énergie, l'énergie solaire et le confort thermique. En amont, l'opération du Mail de l'Océan s'est appuyée dès 2004 sur le référentiel PERENE (performance énergétique des bâtiments de la Réunion) pour modifier le PLU. Les constructions doivent donc répondre aux normes de confort sur divers points : isolation thermique, ventilation, performances énergétiques.



<u>Figure 17</u>:Tracé du Mail de l'Océan
(Fond de carte : Google Maps, Réalisation : Polytech Tours)

L'ensemble des photos qui suivent est issu du dossier « Ville et Port : la ville est port » présent sur le site de la ville du Port (http://www.ville-port.re).






Rue de Montpellier
Rue de Lyon
Rue de Metz
Ecole
Nlle rue de Lille
Clinique
Rue de Verdun


Toute la ville descend vers la mer

II. L'extension du port Est et le traitement de la Zone Arrière Portuaire

A. Histoire et géographie du Port

Le Port Réunion est composé de deux entités : le Port Est (récent : 1986) et le Port Ouest (ancien : 1886), qui couvrent environ 350 hectares. Ils assurent trois grandes fonctions : commerce, pêche, plaisance, et accueillent une base navale militaire.

Le Port Est est situé au Nord-Est de la commune du Port. Il est le premier port industriel de l'île de la Réunion (et le 4ème port français).

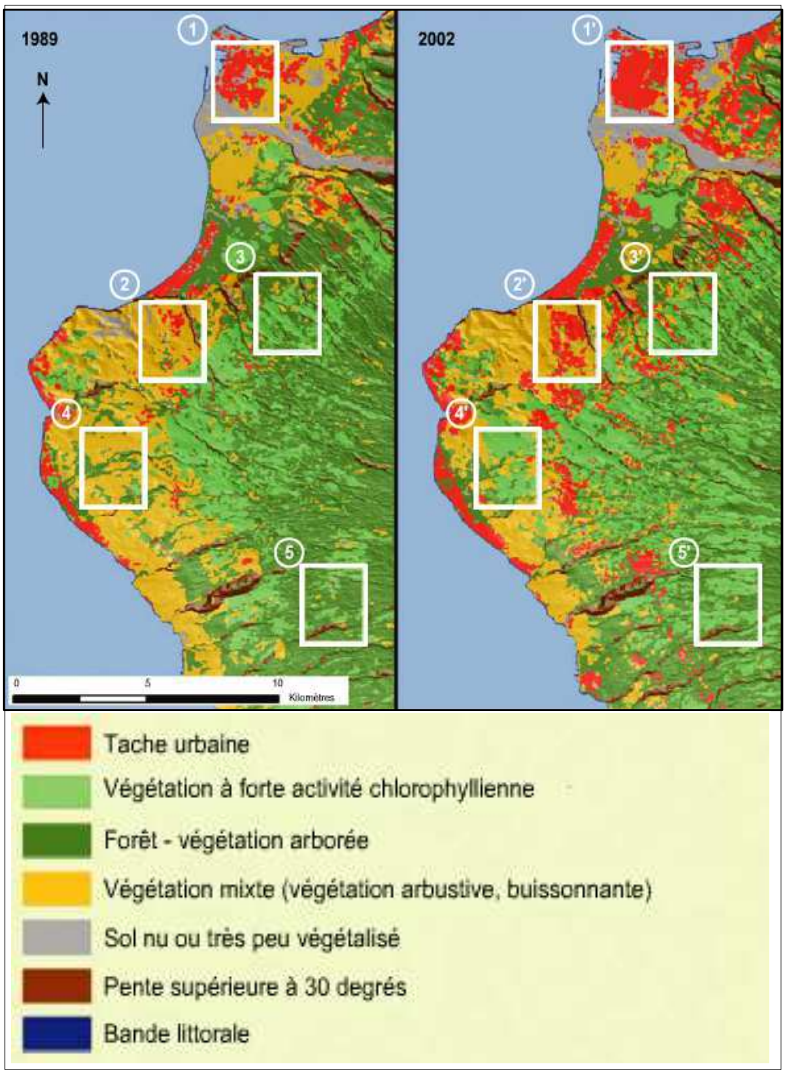


Carte 12: Ville du Port
(Source : plan interactif de la ville du Port)

B. État actuel

Nous nous sommes basés sur une analyse thématique (similaire à celle des autres projets) pour former une image complète de l'état actuel du Port. Nous en ressortons donc les points suivants.

1. *Occupation des sols et forme urbaine*



Carte 13: Occupation des sols sur la Côte Ouest
(Source: Mappemonde)

Par rapport aux communes avoisinantes, celle du Port a connu un développement urbain dense. Sa tâche urbaine est très concentrée et laisse peu de place pour de grands espaces verts. On trouve cependant un certain nombre de friches qui font souvent partie de projets de ZAC.

2. *Développement économique*[67]

Le Schéma Directeur donne trois scénarii dans lesquels on a :

- Augmentation du trafic de produits pétroliers : Le trafic aura triplé entre 2008 et 2040. L'impact portuaire peut être limité à condition de reloger le poste pétrolier sur un site plus adapté que l'actuel
- Stabilité des trafics de vrac sur le long terme, la fin des trafics de charbon en 2025 compensant plus ou moins la croissance des autres trafics (ciment/clinker notamment)
- Développement très fort des trafics de conteneurs, exigeant de nouvelles installations portuaires en raison des progressions démographiques et de revenus. Ces niveaux de trafics conteneurisés sont difficilement envisageables en pur feedering. Il faudra se donner les moyens de recevoir des navires de plus de 4 000 EVP, d'au minimum 250 m de long, jusqu'à 40 m de large pour 41 m de tirant d'eau.

Ainsi, il apparaît clair qu'une extension portuaire importante sera nécessaire à long terme. Faute d'entreprendre les travaux à temps, le Port souffrira d'une congestion croissante, les armateurs seront contraints à utiliser des navires sous-optimaux en termes d'économie d'échelle et les attentes de poste à quai tendront à augmenter avec pour conséquence un fort renchérissement du fret et de la manutention.

Une opportunité de premier plan vient d'être gâchée avec l'implantation de la centrale thermique en arrière des postes et d'un silo à céréales en arrière des quais 20 – 21.

Ces postes à quai qui ont été construits à grand coût (près de 100 M€) voient leur potentiel fortement compromis faute de pouvoir disposer d'une profondeur de terre-pleins suffisante. Il s'agit pourtant des postes les plus performants de Port-Réunion avec un tirant d'eau de 14 m. Ces deux postes auraient pu constituer, avec des terre-pleins plus profonds (et qui étaient disponibles), un second terminal à conteneurs apte à la réception de navires à fort tirant d'eau.

Le maintien en l'état du projet indique que les partenaires (EDF, Etat, communes, …) n'ont pas pu, ou voulu, s'étendre sur une relocalisation de l'usine EDF ; ce qui constitue la raison principale des difficultés à étendre le Port, difficultés auxquelles nous sommes aujourd'hui confrontés.

Si cette centrale thermique avait été relocalisée, le Port aurait pu couvrir ses besoins à long terme avec des coûts d'investissement raisonnables et sans problèmes. A l'inverse, aujourd'hui, les marges de manœuvre sont très limitées.

Autre constat : tout projet extérieur coûte très cher, pour plusieurs raisons :

- Nouvelles infrastructures de base onéreuses (digues,…)
- Les coûts d'une digue augmentent exponentiellement avec la profondeur d'eau qui s'accentue rapidement au-delà des 150m, et la stabilité de la digue peut être problématique
- Un troisième port sur un nouveau site serait peu satisfaisant du fait que la logistique s'est structurée autour du port actuel et mènerait à des surcoûts. Cependant, si les solutions ci-dessous devaient s'avérer trop mauvaises à l'examen, il faudra sans doute revenir à cette option pour analyser tous les sites envisageables et les coûts de réalisation y afférent.

[67] *Note d'étape sur les possibilités de développement des infrastructures de Port Réunion*, Catram Consultants

Trois types d'extension portuaire :

- Darse (sur les terrains de la ZAP) de conception différente de celle qui a été présentée jusqu'ici et qu'il sera nécessaire d'étanchéifier par des moyens à déterminer
- Extension extérieure avec de nouvelles digues
- « Bricolage » : construction d'un ou deux postes dans l'enceinte du port actuel, perpendiculaire aux postes 20 et 21, au Sud (desservant des terre-pleins sur la ZAP) et/ou au Nord (desservant l'exondement), exondement Nord-Est, transfert de certains trafics compatibles vers conteneurs actuels, travail des conteneurs sur les faces de la darse actuelle

Il apparaît plausible que soit retenue une darse accostable sur un seul côté avec un plan d'eau un peu plus confortable et aussi des terre-pleins plus généreux. Mais les réflexions d'Antea[68] indiquent clairement qu'il serait indispensable d'étanchéifier intégralement l'ouvrage, ce qui s'avère à la fois difficile et coûteux.

La remise en cause de la forme de la darse jusqu'ici dessinée a pour conséquence de remettre en cause la position, la forme et la superficie des terrains laissés disponibles pour des activités non portuaires, notamment la ZA1.

C. Analyse de l'INTA[69]

Il est prévu qu'en 2013, le Port étendra son terminal à conteneurs et le quai polyvalent avec la création de deux nouveaux postes à quai (13 pour les conteneurs et 14 polyvalents) en réponse à l'augmentation de la congestion du terminal à conteneurs. Avec l'extension de ces quais, le terminal à conteneurs et le terminal polyvalent disposeront d'un quai de 900m.

1. Fonctionnement des ports

Les deux ports sont idéalement placés pour jouer un rôle complémentaire.

Activités dans le Port Ouest	Activités dans le Port Est
Pêche	Conteneurs
Navigation de plaisance – yachting	Transports en vrac (cargo, céréales, grains)
Front de mer – Espaces publics	Vrac liquide
Réparation navale	Véhicules
	Paquebots – Croisières (passagers)

Tableau 18: Les activités actuelles dans les deux ports (2001)

La division actuelle entre les activités pourrait être optimisée comme suit :

[68] Bureau d'études

[69] *Les zones Arrière Portuaires de la Ville du Port*, Rapport du Panel International INTA au Territoire de la Côte Ouest, TCO, et à la municipalité du Port, La Réunion, 9-16 Avril 2011.

Activités dans le Port Ouest	Activités dans le Port Est
Pêche	Conteneurs
Navigation de plaisance – yachting	Transport en vrac (cargo, céréales, grains)
Front de mer – Espaces publics	Vrac liquide (option d'utiliser une seul bouée d'amarrage dans le futur)
Réparation navale	Véhicules
Paquebots – Croisières (avec une solution adaptée pour le transfert des passagers au rivage)	
Appui au terminal énergétique offshore (nouvelle activité)	

Tableau 19: Proposition d'activités futures dans les deux ports (après 2013)

2. *Tourisme/loisir/culture*

Le Port Est accueille les grands bateaux de croisière. Malgré un manque en équipement sur ses abords, celui-ci reste, à l'heure actuelle, le seul port accueillant ces bateaux. Ainsi, le projet s'attachera à faire en sorte que l'accueil des voyageurs soit mieux développé, et ce en appuyant la position « touristique » du Port Est.

3. *Contraintes et risques*[70]

On observe des contraintes liées à la gestion de l'exploitation des matériaux de déblai stockés sur les espaces arrière-portuaires :

- Préciser les délais dans lesquels les différents secteurs de la ZAP seront libres de toute contrainte liée au dépôt et à l'exploitation de matériaux sur son territoire

Mais également des contraintes liées aux ressources en eau:

- Approvisionnement en eau des activités implantées dans la ZAP
- Définir les activités potentielles compatibles avec cette contrainte, mais également proposer des solutions innovantes pour l'eau industrielle (recyclage, …)
- Impact des aménagements sur les ressources en eau (nappes phréatiques) au niveau de l'ensemble de la Ville et du Cœur d'agglomération
- Situer les risques d'aggravation du processus de salinisation des nappes dans ce secteur géographique
- Préciser les conditions techniques de préservation et les mesures compensatoires à envisager pour l'aménagement de la ZAP et les coûts qu'elles représentent

On trouve d'autres contraintes et opportunités

[70] Dossier *Positionnement de la ZAP*, Aster Conseil, 7 Décembre 2009

- Liées à l'accessibilité routière de la ZAP
- Liées aux ressources énergétiques
- Liées à la protection des sols et du sous-sol

A partir de ces analyses, il faut proposer des solutions adaptées et innovantes de traitement technique (notamment pour eau, énergie, déchets industriels, déplacements interentreprises).

D. Projet proposé (TCO – Ville du Port - INTA)[71] [72] [73]

Quatre scénarios proposés[74] :

- Scénario 0 : « Si des décisions intelligentes avaient été prises »
- Scénario 1 : « Bricolage »
- Scénario 2 : Extérieur
- Scénario 3 : Darse

[71] Dossier *Positionnement de la ZAP*, Aster Conseil, 7 Décembre 2009

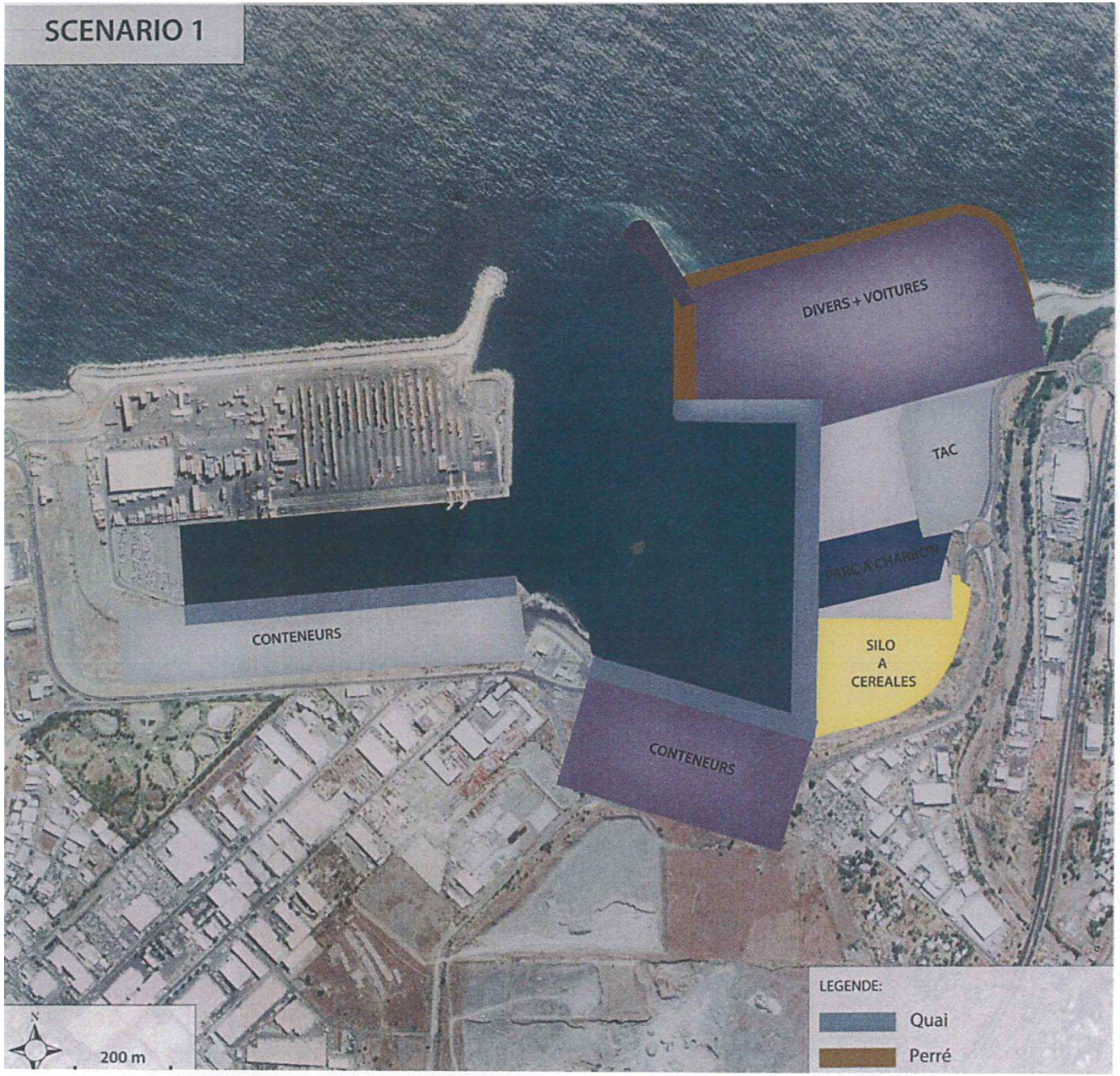
[72] *Etude sur le positionnement stratégique de la zone arrière portuaire (ZAP) du Port Est de la Pointe des Galets*, Aster Conseil, Catram, ANTEA, DPEU, TCO, 4 Novembre 2009

[73] *Les zones Arrière Portuaires de la Ville du Port*, Rapport du Panel International INTA au Territoire de la Côte Ouest, TCO, et à la municipalité du Port, La Réunion, 9-16 Avril 2011.

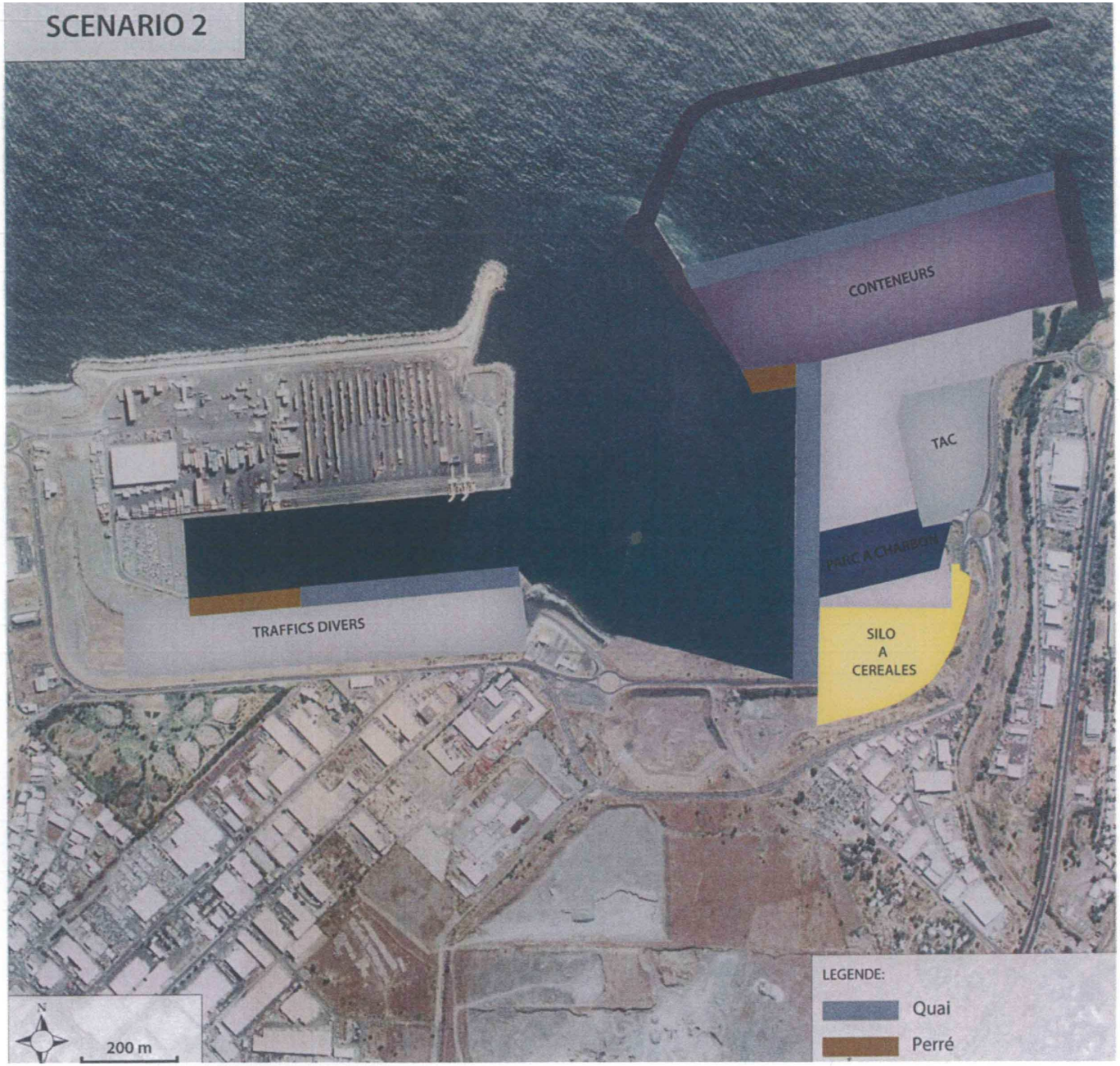
[74] *Note d'étape sur les possibilités de développement des infrastructures de Port-Réunion*



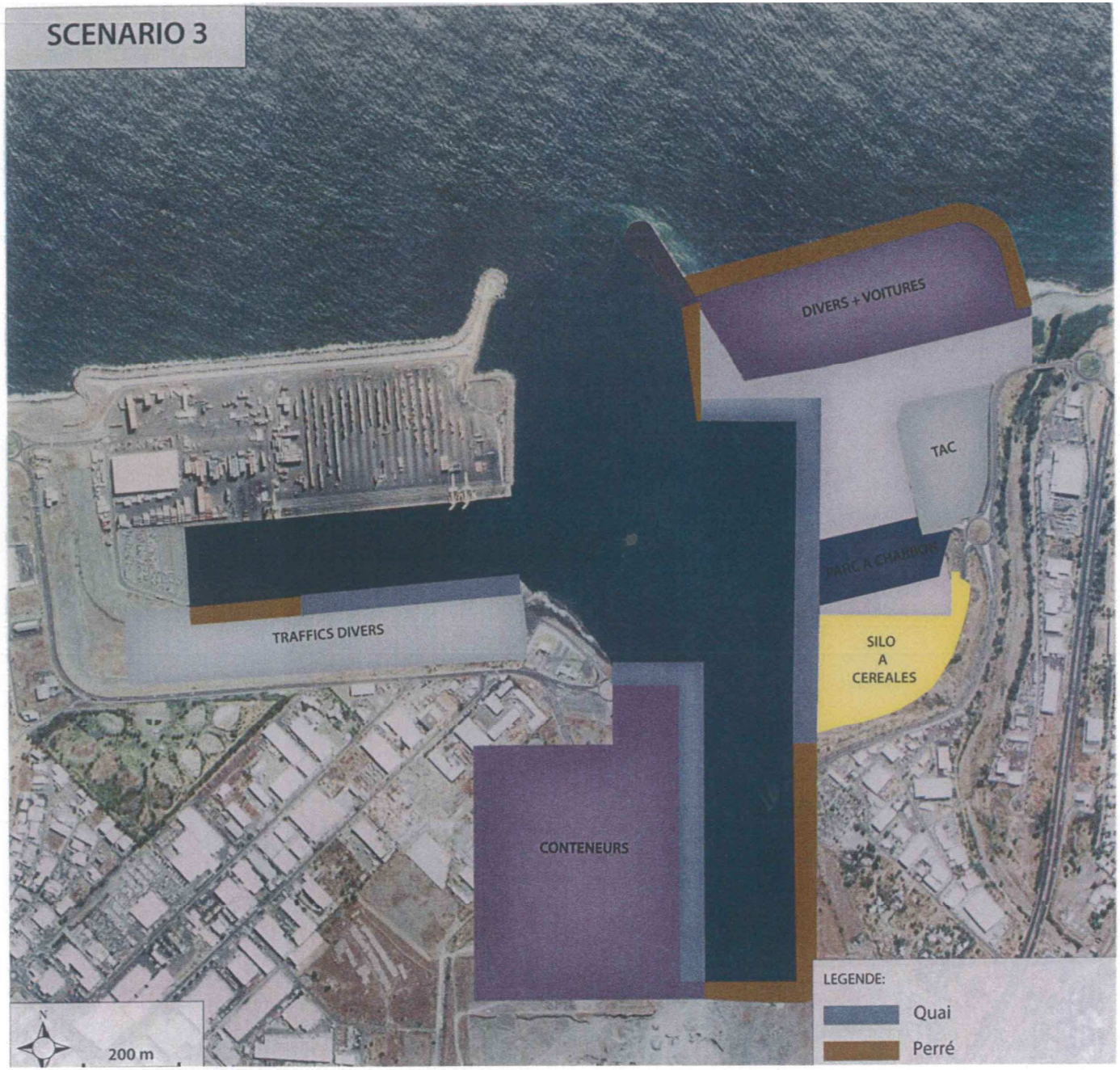
<u>Carte 14:</u> Scénario "Si des décisions intelligentes avaient été prises"
(Source*: Note d'étape sur les possibilités de développement des infrastructures de Port-Réunion*)



<u>Carte 15</u>: Scénario "Bricolage"
(Source: *Note d'étape sur les possibilités de développement des infrastructures de Port-Réunion*)



<u>Carte 16</u>: Scénario "Extérieur"
(Source: *Note d'étape sur les possibilités de développement des infrastructures de Port-Réunion*)



<u>Carte 17</u>: Scénario "Darse"
(Source: Note d'étape sur les possibilités de développement des infrastructures de Port-Réunion)

1. *La Zone Arrière Portuaire (ZAP)*

Localisation :

La ZAP est située au Sud de l'extension du port Est actuel. Elle couvre une superficie d'environ 85 ha, avec une zone particulière (ZA1) de 8 ha environ, située en contiguïté de l'enceinte portuaire actuelle.

Informations générales :

- Le Département est propriétaire du site, qui présente principalement, à ce jour, une activité d'extraction de matériaux, via l'exploitation de quatre carrières (quatre exploitants distincts)
- La ZAP, sur la commune du Port, est entourée de :
    - Au Nord : le Port Est
    - Au Sud : la ZAC 2000
    - A l'Est : la Zone industrielle de la Ravine à Marquet et RN1
    - A l'Ouest : les Zones industrielles 2 et 3

La détermination des critères économiques d'implantation dans la ZAP se fait compte tenu de la complémentarité des autres zones d'activités du Cœur d'agglomération et des autres pôles économiques d'Intérêt Régional (notamment le pôle de Pierrefonds) :

- Préciser les conditions d'attractivité de la ZAP, comparativement au contexte régional des structures d'accueil d'activités
- L'avantage comparatif de la proximité immédiate de la ZAP par rapport au « bord à quai » devra faire l'objet d'une analyse attentive

L'étude devra caractériser et quantifier :

- Les espaces consacrés aux activités industrialo-portuaires directes, les emplois et flux d'échange correspondants
- Les fonctions induites, constitutives de l'attractivité des ZAP

Il conviendra de considérer les thèmes de la logistique, des services aux entreprises, des services liés à la qualité de vie des personnes employées sur le site.

La nature et le dimensionnement des services connexes à l'activité de la ZAP, ainsi que leur implantation, devront être étudiés en considérant l'opportunité de mutualisation et/ou de complémentarité avec d'autres besoins à l'échelle du Pôle Economique d'Intérêt Régional Ouest et de la Ville du Port.

Propositions sur le type de centralité à créer

Sur la base des analyses et réflexions menées dans les deux volets précédents, il sera procédé à une caractérisation et quantification des activités et équipements connexes, faisant de la ZAP un espace d'activité fonctionnel et agréable.

La notion de centralité sera détaillée, aux différentes échelles de pertinence (Ville, PIR[75], TCO)

Le positionnement stratégique sera analysé également au regard du contexte urbain et paysager de la ZAP : environnement existant à différentes échelles spatiales, insertion dans le paysage, occupation du sol …

[75] Projet d'Intérêt Régional

Ce volet sera l'occasion de lancer la réflexion sur le positionnement de la ZAP en termes de développement durable. Il s'agira donc, en partenariat avec le maître d'ouvrage, de définir les objectifs assignés à cette opération de grande ampleur, tant d'un point de vue spatial que temporel, du point de vue des investissements que de la gestion urbaine.

L'idée est bien ici de mettre en place les prémices d'une stratégie de développement durable qui servira de fil conducteur tout au long de la démarche.

Concernant l'emploi et la formation, les modalités d'un dispositif et éventuellement de caractéristiques d'équipements destinés à optimiser les retombées d'emploi sur les bassins d'emploi de la Ville du Port et du Cœur d'agglomération ainsi que les formations qu'elles impliquent sont :

- Au niveau des emplois à forte qualification liés aux activités spécifiques à implanter
- Au niveau des emplois peu qualifiés et d'insertion, liés notamment à la maintenance environnementale et à la gestion de la ZAP

Comment créer une réelle valeur ajoutée en termes d'emploi et de formation ?

Le groupement (avec l'aide de son réseau professionnel et d'un benchmark ciblé) identifiera les pistes pouvant conduire à de réelles retombées pour la Ville du Port et plus largement pour le Cœur d'agglomération.

L'étude de la ZAP s'est conduite sous forme d'analyse thématique pour que son intégration à la ville du Port se fasse de façon optimale. Cette analyse se base sur les cinq thèmes suivants :

- La planification stratégique
- Le transport de marchandises et les grands équipements/ projets
- L'environnement et les ressources
- L'économie et l'aménagement
- La ville

2. *La planification stratégique*

Le PR2D[76] : Document fondateur
Ambitieux pour l'économie et la société réunionnaise…

Elaboré en 2006, il met en avant un « nouveau modèle économique à long terme » pour la Réunion.

Ses grands principes :
- Ouverture à l'international
- Solidarité (société et territoire)
- Excellence

Il prend à son compte les principaux plans et schémas régionaux : PRERURE, SDADD[77] et PRDF[78] (formation). Il préconise des alliances locales « industrie-recherche-centres de formation » (pôles de

[76] Plan Réunionnais de Développement Durable
[77] Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Durable

compétence/clusters). Il érige dans le dispositif-support du développement régional entre autres : les « ports secs » et les « pôles d'intérêt régional » (PIR).

…et pour son unique Port !

« *La performance des infrastructures d'ouverture doit répondre à un contexte de concurrence accrue entre les pays de l'Océan Indien ; la compétitivité dans ce contexte devra intégrer une dimension de complémentarité avec les autres pôles de la région, notamment dans le domaine portuaire …* »

Dans ce contexte, Port Réunion doit viser un positionnement en tant que port d'éclatement de 2ème rang. Les options de développement de l'infrastructure à long terme sont évoquées, non tranchées : nouvelle darse sur l'emprise ZAP ou en eaux profondes.

Le SDADD : contribution « libre » du Département

Adopté par le Conseil Général de la Réunion en 2006. Sa finalité est de définir et exprimer la vision de la 2ème grande collectivité sur les questions d'aménagement du territoire et du développement à moyen/long terme.

Deux objectifs :

- Externe : anticiper et contribuer au PR2D, au SAR et du SCoT, de façon cohérente et structurée
- Interne : planifier l'action du Département : plan d'actions, grands chantiers et dossiers prioritaires

Sur le développement économique global et local, le Département milite en faveur de la formation et de l'implantation de clusters.

Une position d'ouverture et de partenariat clairement exprimée sur la question portuaire…

- « *Agrandir les portes d'entrée pour mieux ouvrir la Réunion sur l'extérieur…* »
- « *La modernisation régulière du port marchand de la ville du Port est un enjeu prioritaire. Le Département devrait y être associé pour la partie foncière en qualité de propriétaire sur la ZAP…* »

Le projet de SAR : cadre de référence unanime

Le SAR note que l'option de troisième port n'est à prendre en compte qu'en dernier recours.

Le projet de SCoT

Le PLU de la Ville du Port

3. *Transport de marchandises et grands équipements/ projets*

Le Schéma Directeur Portuaire à long terme

Le schéma de 1996, mis à jour en 2007 pour l'horizon 2015, avait prévu d'accompagner la croissance du trafic par une augmentation de la capacité portuaire.

[78] Plan Régional de Développement des Formations

Un nouveau schéma directeur a dû être finalisé en 2010 pour l'horizon 2040. Il a pour objectif d'éclairer la décision pour une adaptation de l'offre portuaire à la Réunion, dans un contexte d'échanges mondiaux et Océan Indien (co-développement). Ce schéma devrait intégrer la réforme portuaire (évolution possible du statut de Port Réunion).

La ZAP et son aménagement devront avoir une vision :

- Aménagement du territoire
- Logistique terrestre/port d'éclatement Réunion
- Filières économiques
- Chaîne logistique globale (plate formes, coût maritime et terrestre)

4. *Environnement et ressources*

Les principales ravines et bassins versants associés localisés à proximité du secteur de la ZAP sont :

- La rivière des Galets (cirque de Mafate)
- La grande Ravine des Lataniers
- La Ravine à Marquet (planèze de Dos d'Âne)

Ressources en eau :

- Le SDAGE[79]
- Données AEP[80] du Port : rapport de VEOLIA en 2007
    - Volumes produits en 2007 : 11,6 millions de m^3
        - 70% : eaux souterraines
        - 22% : microfiltration
        - 8% : eau de source
    - Volumes importés/exportés : 2,5 millions de m^3 / 0,033 millions de m^3
    - Volume total mis en distribution : 14 millions de m^3
    - Rendement du réseau : 44,9% (dégradation croissante depuis 1997)
    - Répartition des consommateurs (en nombre d'abonnés) :

97,49 % de clients domestiques
1,93 % de clients municipaux
0,38 % de clients collectifs
0,19 % de clients industriels
0,01 % de clients agricoles et irrigation

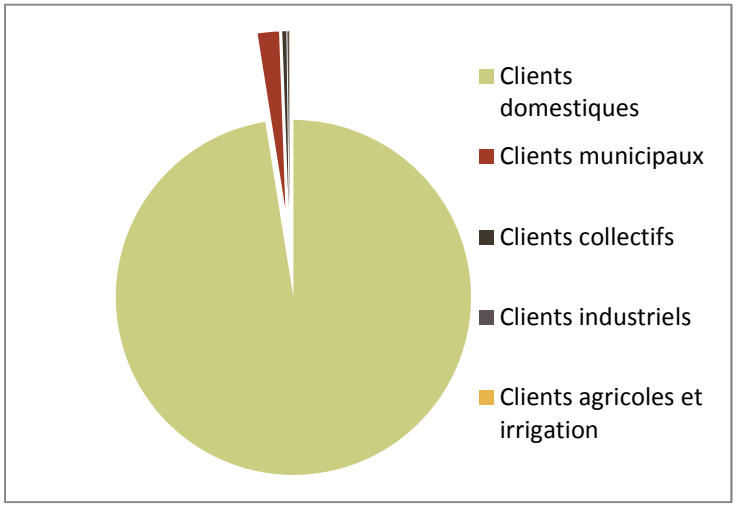


Figure 18: Répartition des consommateurs d'eau sur la ville du Port
(Source: Dossier *Positionnement de la ZAP*
Réalisation : Polytech Tours)

[79] Schéma Département d'Aménagement et de Gestion de l'Eau
[80] Alimentation en Eau Potable

Des mesures de gestion et d'exploitation devront donc être mises en place à l'avenir afin de permettre le développement de la ville tout en respectant les prescriptions du SDAGE et du SAGE Ouest vis-à-vis de la ressource en eau.

Energie :

- Le PRERURE[81] : Elaboré par la région en 2003. Il développe une stratégie de réponse plus diversifiée à l'augmentation de notre demande en énergie tout en favorisant les ressources locales
- Le Schéma Régional des Energies de la Mer : SREMER. En 2025, les énergies de la mer représenteront une part importante du « mix énergétique 100% renouvelable » de la Réunion. Le schéma a notamment identifié les sites potentiels pour l'implantation des technologies de récupération de l'énergie des vagues, des courants marins, de la pression osmotique, des vents marins et du gradient thermique des mers via la climatisation par eau froide sous-marine et l'énergie thermique des mers (ETM)
- Les énergies de la mer et la Ville du Port : plusieurs projets seraient à prendre en considération, sachant qu'aujourd'hui, le processus expérimental ne fait que démarrer ; en l'occurrence, la démarche pour ce type de projet innovant est quasi systématiquement la suivante :
    - Recherche d'un porteur de projet et d'un partenariat
    - Mise en œuvre d'une étude de faisabilité
    - Réalisation d'une phase pilote préfiguratrice d'une phase ultérieure à plus grande échelle
- Le Port Ville solaire

5. Economie et Aménagement

- Etudes sur le foncier économique régional : l'AGORAH[82]
- Etudes TCO sur le foncier et l'immobilier économiques dans l'Ouest
    - Mise en œuvre d'une filière de production de terrains et de bâtiments d'activités et de restructuration des ZA économiques (2005)
    - Positionnement programmatique foncier et immobilier des futures zones d'activités économiques du TCO (2009)
- « Réunion Île Verte 2030 »[83]
- Etudes en phase de lancement par la CCIR :
    - Requalification de la Zone Industrielle et Commerciale 1 du Port
    - Etudes sur les plates-formes logistiques (« ports secs ») de Pierrefonds et Beauvallon

[81] Plan Régional des Energies Renouvelables et d'Utilisation Rationnelle de l'Energie
[82] Agence pour l'Observation de la Réunion, de l'Aménagement et de l'Habitat
[83] www.ileverte.re

6. *La Ville*

- Le projet « Cœur d'agglomération » du TCO
- Le projet « Ville et Port »

E. Positionnement de l'INTA

En coupe, une présentation de la ZAP :

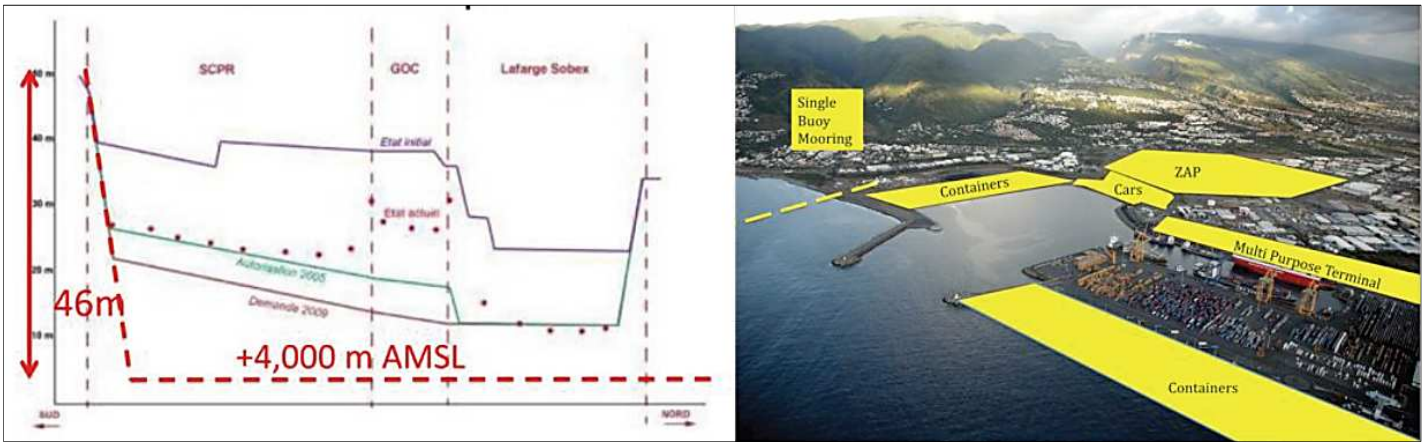


Figure 19 : Présentation de la ZAP du Port
(Source : dossier INTA)

La contrainte la plus sérieuse dans les projets d'extension du port sur la ZAP réside dans le fait qu'aucune des options d'extension intérieure ne trouve les 500 m nécessaires à l'arrière du quai pour les opérations de déchargement. D'autres contraintes concernent la nappe phréatique, qui pourrait être altérée de manière permanente avec le creusement d'une nouvelle darse sur la ZAP. Il est également à craindre que le creusement dans la ZAP ait pour résultat que cette zone tourne le dos à la ville, renforçant l'isolement et la coupure du port avec l'urbain.

Le schéma directeur du port prévoit un certain nombre d'options d'extension vers la mer qui restent à examiner.

Dans tous les cas de figure, la conclusion du Panel est que l'avenir de Port Réunion ne nécessite pas le creusement de la ZAP dont la vocation urbaine doit être préservée et renforcée.

NB : La ville du Port a classé la ZAP en zone inconstructible mais à urbaniser (2AU) dans son PLU.[84]

1. *Gérer la liberté nouvelle*

S'affranchissant de la contrainte d'utiliser la ZAP pour y creuser une nouvelle darse, la ville, le TCO, et la Région, peuvent penser le développement portuaire avec une liberté nouvelle et penser le Port et

[84] Information récoltée lors d'un entretien avec *Florence Desnot (21/05/12)*, Directrice du pôle Développement du Territoire à la ville du Port

l'île en termes d'optimisation plutôt que de consommation d'espaces dans une démarche plus durable.

Le choix entre les options opérationnelles d'extension doit s'effectuer en fonction de critères stratégiques liés à la volonté de positionnement de « Port Réunion » dans la logique du co-développement dans l'Océan Indien. Ce positionnement induit des stratégies d'aménagement en profondeur, qui dépassent les extensions du Port même :

- Reconquête de zones péri-portuaires pour y permettre l'implantation d'activités économiques ayant réellement besoin de la proximité portuaire
- Articulation avec « l'arrière-pays » par l'intermédiaire des nouvelles infrastructures de déplacement et de plateformes d'éclatement (ports secs)

2. *Ambitions, décision, réalisation*

Il reste à transformer les difficultés en opportunités. Le Port n'est pas un espace libre, c'est un parti pris urbain évolutif. C'est un élément dans la construction d'une nouvelle économie, un choix politique.

3. *De la ZAP à un morceau de ville*

De nombreuses interactions et interdépendances sont à souligner lors de l'analyse de la ZAP, du port et de son environnement, à l'échelle du Cœur d'agglomération. Ces éléments ont permis d'appréhender le territoire de la ZAP comme partie prenante d'un avenir urbain plus large.

4. *Faire de la ZAP un véritable morceau de ville*

Le Panel a conçu un nouveau quartier de ville, mixte, ouvert, plurifonctionnel, qui répond aux exigences à la fois de l'extension urbaine et de l'outil portuaire, en préservant la notion de réversibilité et de mutabilité afin de ne pas hypothéquer les besoins futurs de développement.

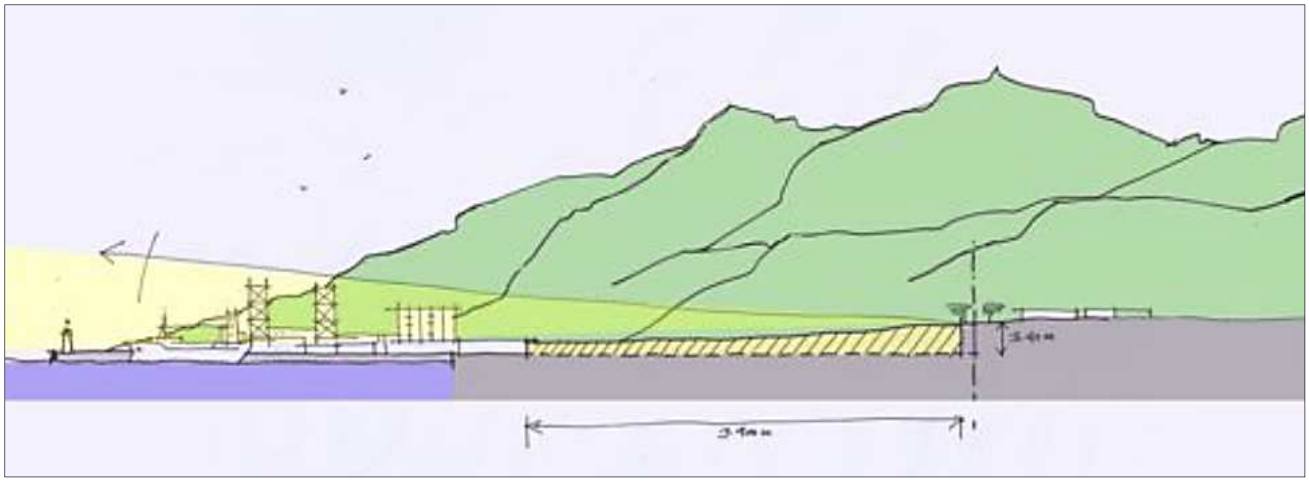


Figure 20: Coupe de la ZAP
(Source: Dossier INTA)

Objectif : promouvoir la mixité urbaine.

Deux scenarii ont été envisagés :
(*Source : Dossier de l'INTA*)

Scénario 1 : aménager les dénivelés en ouvrant le Port sur un parc

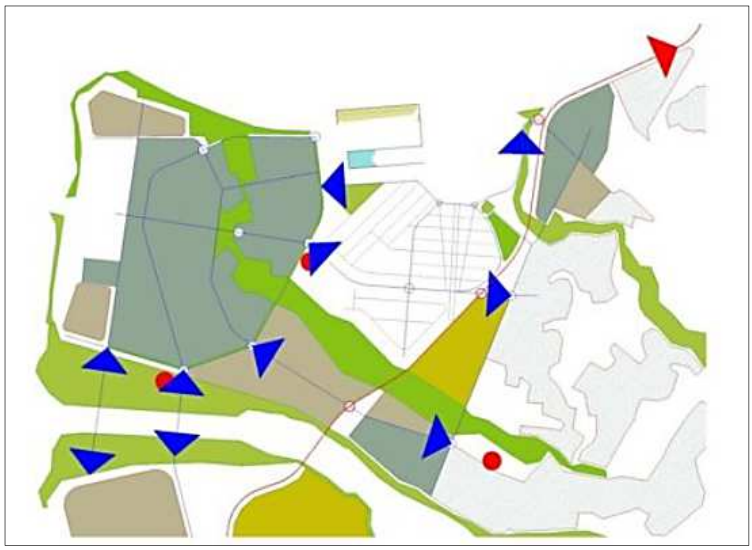




Figure 21 : Scénario 1 d'aménagement du port Est

- Terrasses d'espaces verts
- Parc en pente : trames vertes complétant la coulée verte actuelle

Scénario 2 : un nouveau quartier de ville : les Terrasses du Port



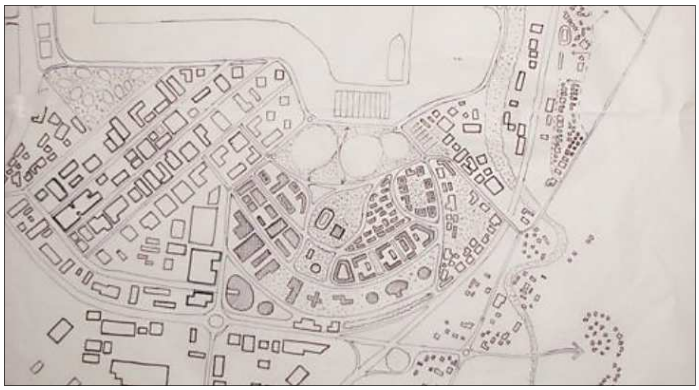
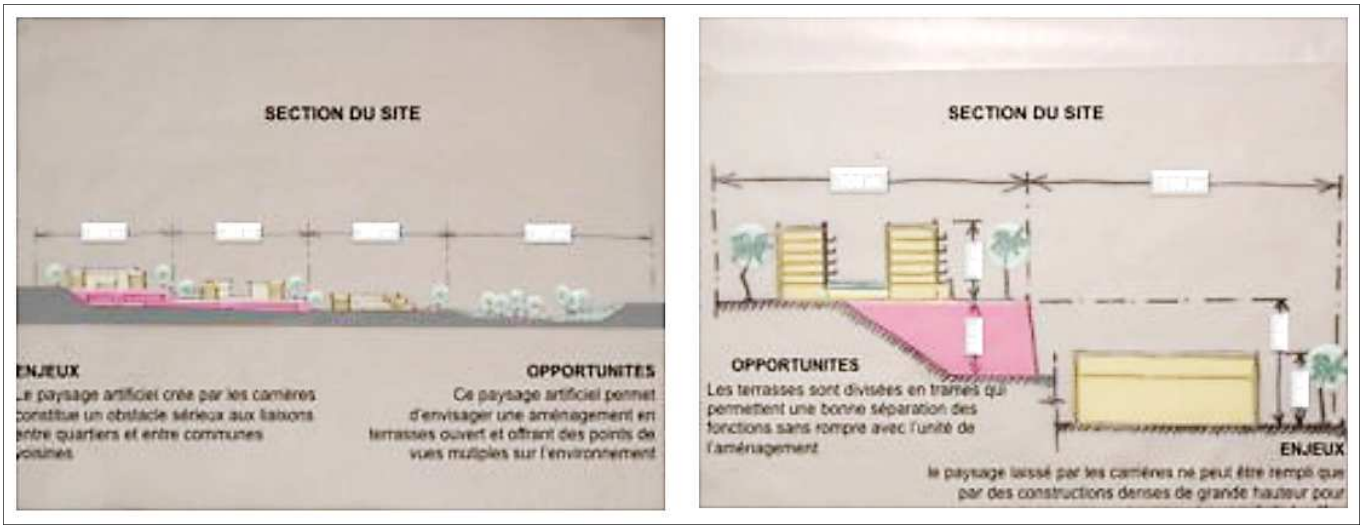
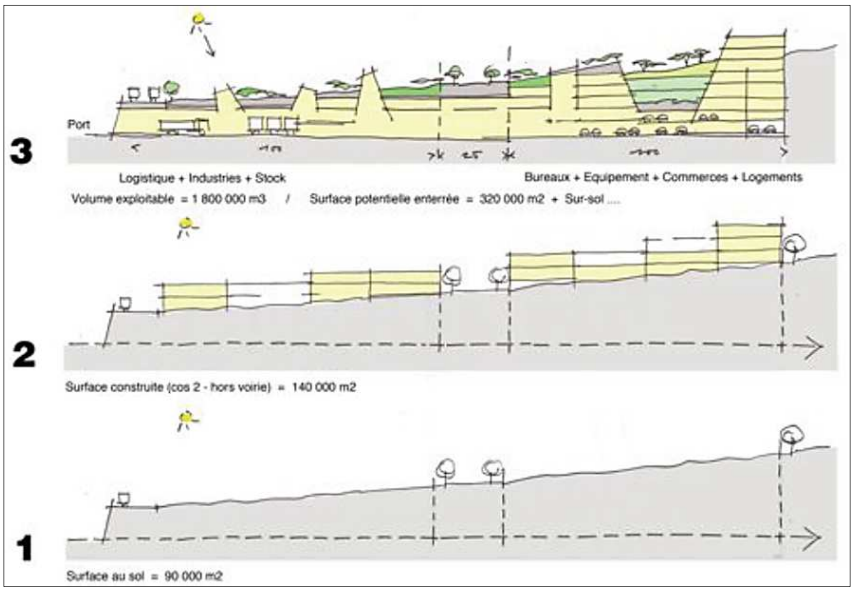


Figure 22 : Scénario 2 d'aménagement du port Est, plan masse

Le concept de quartier en terrasses assure la réversibilité de la zone tout en conservant assez d'espace à proximité immédiate pour la logistique légère, la logistique lourde, l'entreposage pouvant être organisé sur d'autres zones logistiques autour de l'île.





<u>Figure 23</u> : Scénario 2 d'aménagement du port Est, coupes

III. Les projets de la Possession

A. ZAC Cœur de Ville

Cette zone d'aménagement concerté est un projet de longue date puisque sa création a été initiée en 2006. Le projet a été délaissé en parallèle de l'abandon du Tram-Train qui avait un véritable impact sur les ambitions pour cette zone. En 2011 le projet ZAC « Cœur de Ville » a été renforcé.

Cette zone représente 24,3 ha sur les 120 du centre-ville géographique de la commune dont la localisation est stratégique dans la mesure où elle fait le lien entre le bassin d'emplois de Saint-Denis (situé à 15 minutes via la route du littoral) et celui du Port.



Figure 24: Localisation de la ZAC Cœur de Ville
(Source : Ville de la Possession)

Le projet est ainsi élargi de 5 ha avec une volonté de cohérence physique appuyée sur :

- 1 670 logements, dont 60% seront aidés
- 7 000 m² de commerces
- La relocalisation des grands équipements dont l'hôtel de ville dans un bâtiment emblématique pour fédérer l'ensemble des services publics et la médiathèque
- L'appui sur le couvert végétal existant sur les actuelles propriétés privées avec une volonté d'organiser les espaces publics en préservant au mieux les arbres présents et l'arboretum
- La maîtrise de la ressource en eau
- Un projet de jardin familial sur la zone Sud inondable.



<u>Figure 25</u> : Plan masse de la future ZAC Cœur de Ville
(Source : Ville de la Possession)

Un point d'honneur est mis sur l'accessibilité avec notamment un maillage de transports porté par un projet de station d'échanges. Ainsi, l'accessibilité au centre-ville pour les voitures sera très réglementée comme en témoigne la carte ci-dessous :

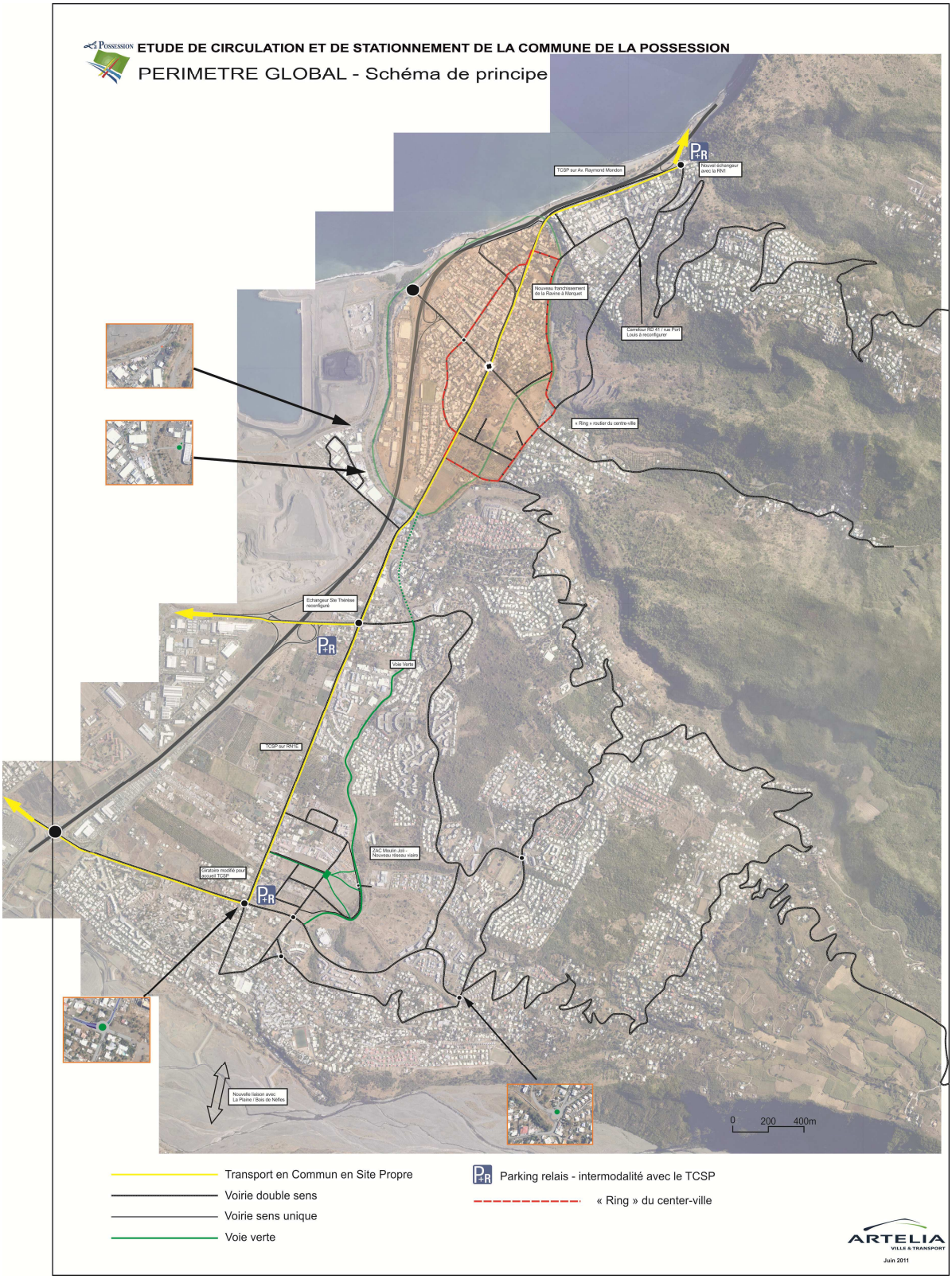


Figure 26 : Schéma de principe des déplacements
(Source : étude de déplacements, ville de la Possession)

Le choix de l'aménageur est pour fin 2012. La concession d'aménagement est prévue pour 2013. Une DUP[85] sera sans doute mise en place avant la prise en compte d'un dossier loi sur l'eau.

B. ZAC Moulin Joli

Créée en 1997, la ZAC Moulin Joli représente aujourd'hui 172 ha. Soumise à des procédures RHI (Résorption de l'Habitat Insalubre) et PAE (Programme d'Aménagement d'Ensemble), elle se situe en zonage Ub du PLU de la Possession.



Figure 27 : Localisation de la ZAC Moulin Joli
(Source : AGORAH)

Le programme de l'opération est varié et aujourd'hui seulement réalisé en partie. Sur une prospective d'environ 2 200 logements (dont 300 en RHI), 1 100 ont été construits. L'aménageur

[85] Déclaration d'Utilité Publique

concerné est la SEDRE et les urbanistes Signes et Zone Up. Le seul équipement créé à l'heure actuelle est un parc aquatique.

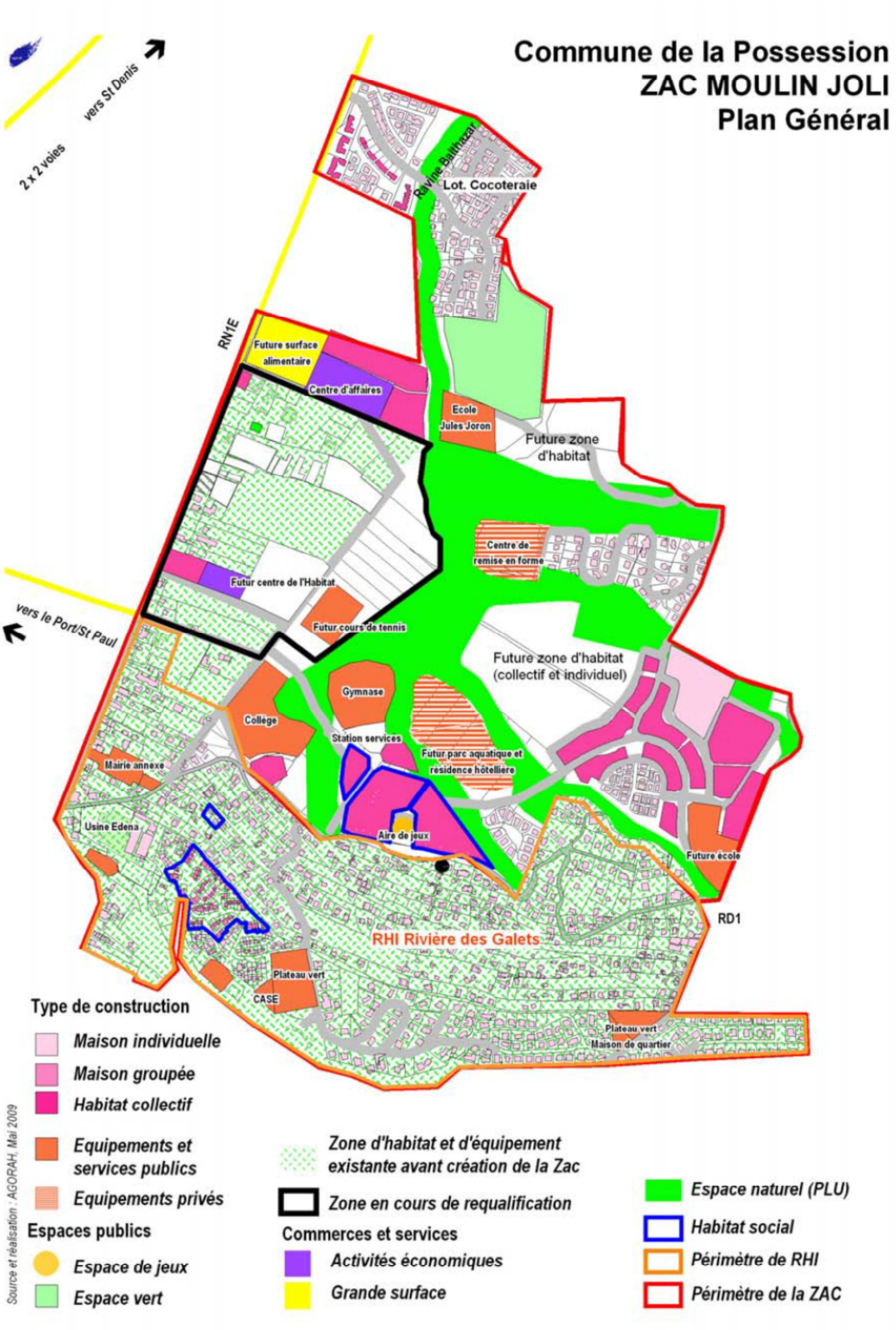


Figure 28 : Vue d'ensemble de l'aménagement de la ZAC Moulin Joli
(Source : AGORAH)

D'ici 2014, échéance posée pour la ZAC, il reste à réaliser plusieurs parties du programme :

- 1 100 logements de plus, pour une population totale prévue de 6 600 habitants
- Une résidence hôtelière
- Un court de tennis
- Un Centre de l'Habitat
- L'aménagement des berges Balthazar en tant que futur parc urbain
- Des voiries permettant de faciliter la desserte
- Les acquisitions des opportunités à l'aide de préemptions, à l'amiable, en DUP.

Une redéfinition est en cours : il s'agit d'une nouvelle enquête parcellaire sur les terrains de la partie basse de la zone (Balthazar/RN1E) pour réaliser le Centre de l'Habitat, les courts de tennis et des parkings.

Enfin, un équipement commercial d'envergure serait souhaité par la ville au Sud de la ZAC pour répondre aux besoins des habitants : « l'R du temps ».

Bien que l'équipement soit aujourd'hui en cours d'étude, le TCO préfèrerait que seuls des commerces de proximité soient implantés, pour permettre le développement des centres commerciaux déjà existants.

IV. Le traitement de la zone de Cambaie

A. Localisation

La Zone de Cambaie est découpée en quatre parties : la zone Henri Cornu, l'EcoParc, le Parc de Cambaie et le Zénith.

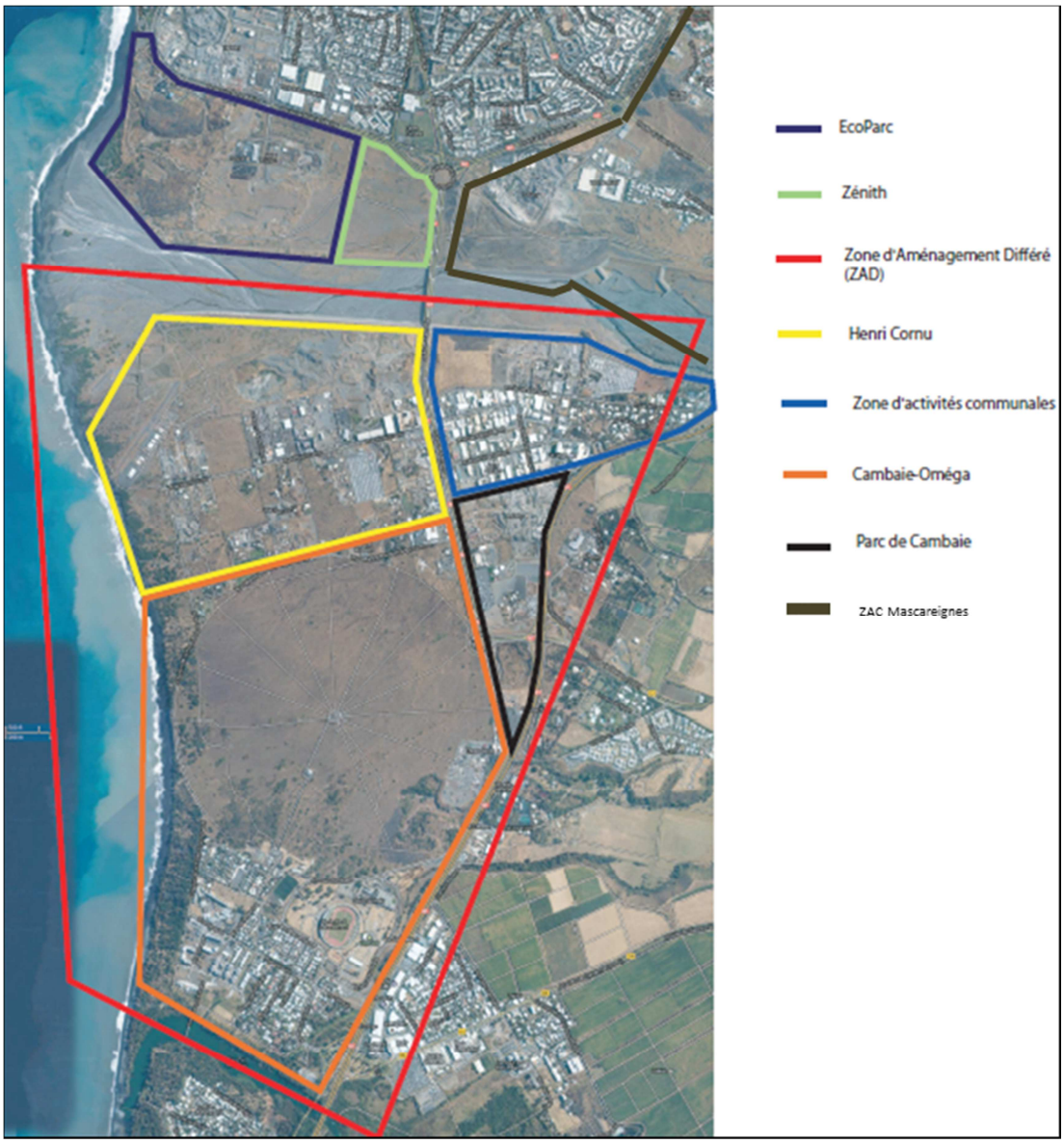


Figure 29 : Localisation des zones de projet sur la zone de Cambaie
(Source : Google Maps Réalisation : Polytech Tours)

B. ZAC Environnement : l'EcoParc

1. *Contexte*

En 2009, le TCO et la Commune du Port ont défini un nouveau périmètre opérationnel lié aux nouvelles orientations d'aménagement sur les berges Portoises de la Rivière des Galets.

En 2010, les opérations d'aménagement de l'EcoParc 1 (ZAC Environnement) donnent lieu à l'aménagement et la commercialisation en 1ère phase d'un îlot d'environ 2,5 ha situé entre le boulevard de la Marine et Solyval (centre de tri et de recyclage de pneumatiques).

Il s'agit de 2 zones de 15 ha chacune. Ce site se trouve dans l'aire d'influence de Port Réunion sur la rive droite de la Rivière des Galets. Il est desservi par l'axe mixte et est longé par la RN1. En 2012, la zone accueille quelques entreprises spécialisées dans le recyclage de matériaux (Solyval, Métal Réunion…).

Le site est occupé par une végétation rase. La co-visibilité de ce site avec les berges de la rivière des Galets, côté Saint-Paul, doit être intégrée aux réflexions qui guideront le développement économique de la zone : la façade arrière de la zone de l'EcoParc sera aisément perceptible et par conséquent comportera un fort impact visuel.

Le SAR identifie ce site comme un espace d'urbanisation prioritaire. Les procédures engagées par la commune devront rendre la zone constructible tout en respectant les prescriptions du Plan de Prévention des Risques en vigueur. Ce risque lié aux inondations gèle une partie de la zone, et ces espaces pourraient notamment être destinés à l'aménagement d'un parc urbain.

La zone bénéficie de conditions optimales quant à sa desserte et aux conditions de déplacements grâce à l'ensemble des réseaux primaires. Néanmoins, les futurs trafics routiers induits par l'activité de la zone impacteront la traversée de la commune du Port, des renforcements sont donc à prévoir.

L'enjeu est l'implantation d'activités vertes propres avec insertion paysagère et tissu connectif entre le Port et le futur Zénith.

2. *Projets proposés par le TCO*

Activité autorisée

L'EcoParc sera consacré aux industries nobles du développement durable et aux services aux entreprises liées.

Pré-programmation

- 27 ha pour les éco activités + 3 ha pour le tertiaire bureaux dédié au développement durable.
- Parcellaire de 5 000 m² et multiples pour les éco activités et 2 500 m² pour le tertiaire.

Contraintes techniques et réglementaires

Cette zone s'inscrit dans une logique de développement urbain. L'articulation avec le tissu urbain environnant à vocation résidentielle, ainsi que le renouvellement du site de la Centrale EDF,

constituent l'enjeu majeur de la programmation de ce secteur qui devra s'intégrer au parc urbain du Cœur d'agglomération.

Enjeux pour l'aménagement

L'aménagement de la zone doit tenir compte du contexte géographique élargi. En effet, le projet de Cœur d'agglomération et ses multiples fonctions peuvent rentrer en conflit avec une telle zone d'activités.

L'aménagement de la zone de Cambaie se voit attribuer un budget estimé à :

- 4 à 5 millions d'€ HT
- 2,5 à 3 millions d'€ HT pour Henri Cornu
- 10 à 11 millions d'€ HT pour le bouclage définitif

Soit un total de près de 20 millions d'€ HT de voiries primaires et secondaires.[86]

C. Le Zénith

1. Contexte

Premier projet à Saint Denis

Au départ, un Zénith (salle de spectacle) devait être en construction à Saint-Denis. Destinée à être livrée en 2008 et portée par la CINOR. La salle répondait au cahier des charges lui permettant d'obtenir l'appellation Zénith. Néanmoins, suite aux dernières élections (2008), le projet a été arrêté. Cependant, l'espace boisé et l'unique terrain de football des jeunes du quartier voisin de Primat ont été rasés. Le permis de construire a été déposé le 19 août 2005 et délivré le 19 avril 2006. L'appel d'offres a été lancé au troisième semestre de la même année.

La maîtrise d'œuvre est assurée par l'atelier d'architecture Chaix & Morel et associés.

La salle pouvait accueillir 6 000 spectateurs dans sa plus grande configuration, 3 800 étant alors assis en gradins et 2 200 debout sur le parterre. Ce dernier aurait eu les dimensions d'un terrain de handball.

Relance du projet au Port

En juillet 2009, la commune du Port avait présenté sa contribution au plan de relance réunionnais, soit 45 M€ d'investissements dans des projets d'infrastructures. Cela concerne notamment l'extension de la station d'épuration du syndicat intercommunal d'assainissement Port-Possession, l'aménagement du littoral Nord ou encore l'agrandissement de l'Hôtel de Ville en faisant de la nouvelle mairie un bâtiment exemplaire sur le plan des économies d'énergie.

En août 2009, le conseil municipal valide la construction d'un Zénith dans la commune. Sur une surface de 9 000 m² (SHON) auxquels on ajoute 10 500 m² (aménagements extérieurs), une scène réversible permettra d'accueillir 4 000 personnes dans une salle, et 10 000 en plein air.

[86] Données récoltées lors d'un entretien avec *Marie-Noëlle Codron*, Directrice Générale de la Direction Développement Economique, au TCO

Le Port, ville de culture, accueille déjà le Kabardock, la médiathèque Benoîte Boulard, la Halle des Manifestations, le Théâtre sous les Arbres et, entre autres, le Centre culturel Village Titan ; la construction du Zénith entre donc dans une politique culturelle mise en place depuis 1971. Cette structure pourra accueillir toutes sortes de rassemblements. Ce lieu aura un contenu mixte, de la musique, du théâtre, accueillera des festivals, et des évènements artistiques en tout genre. En effet, 70% des activités seront consacrées aux spectacles et 30% à divers évènements (congrès, conventions, soirées de galas, manifestations sportives).

Situé près du Rond-Point de l'axe mixte au Port, cet équipement culturel représente un investissement de 30 M€ au profit des entreprises réunionnaises. Le point d'équilibre pourra être atteint si le Zénith accueillait 50 manifestations par an, dont 35 spectacles.

2. *Projets proposés par le TCO*

Sa construction est prévue sur les terres sécurisées par l'endiguement de la rivière des Galets. L'endiguement a en effet permis de protéger 73 hectares qui ne peuvent être utilisés pour construire des logements, mais qui sont disponibles pour le développement de zones d'activités.

L'actuel maire du Port, Monsieur Jean-Yves Langenier, précise que cet investissement répondra aux normes hautes performances énergétiques et au référentiel PERENE. Il vise à faire des bâtiments des acteurs de la lutte pour l'autonomie énergétique du pays. D'ailleurs, le premier Zénith construit à La Réunion s'inscrira dans le projet "Le Port, ville solaire" et comportera donc une couverture par des panneaux photovoltaïques.

La commune est déjà propriétaire des 2 hectares d'emprise foncière que nécessitera le projet sur un terrain de 5,2 hectares. Les travaux se dérouleront sous la maîtrise d'ouvrage de la commune et la gestion de l'équipement sera confiée à une société privée ou à une SEM. Une recherche d'un cofinancement possible sera effectuée.

Il devrait être livré au dernier trimestre 2014.

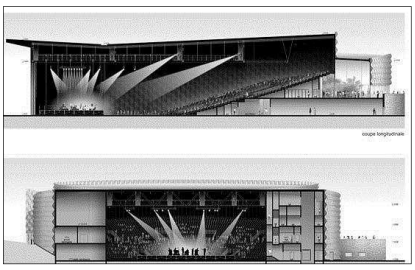
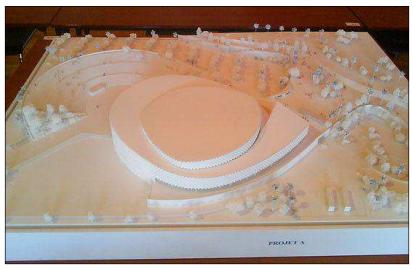
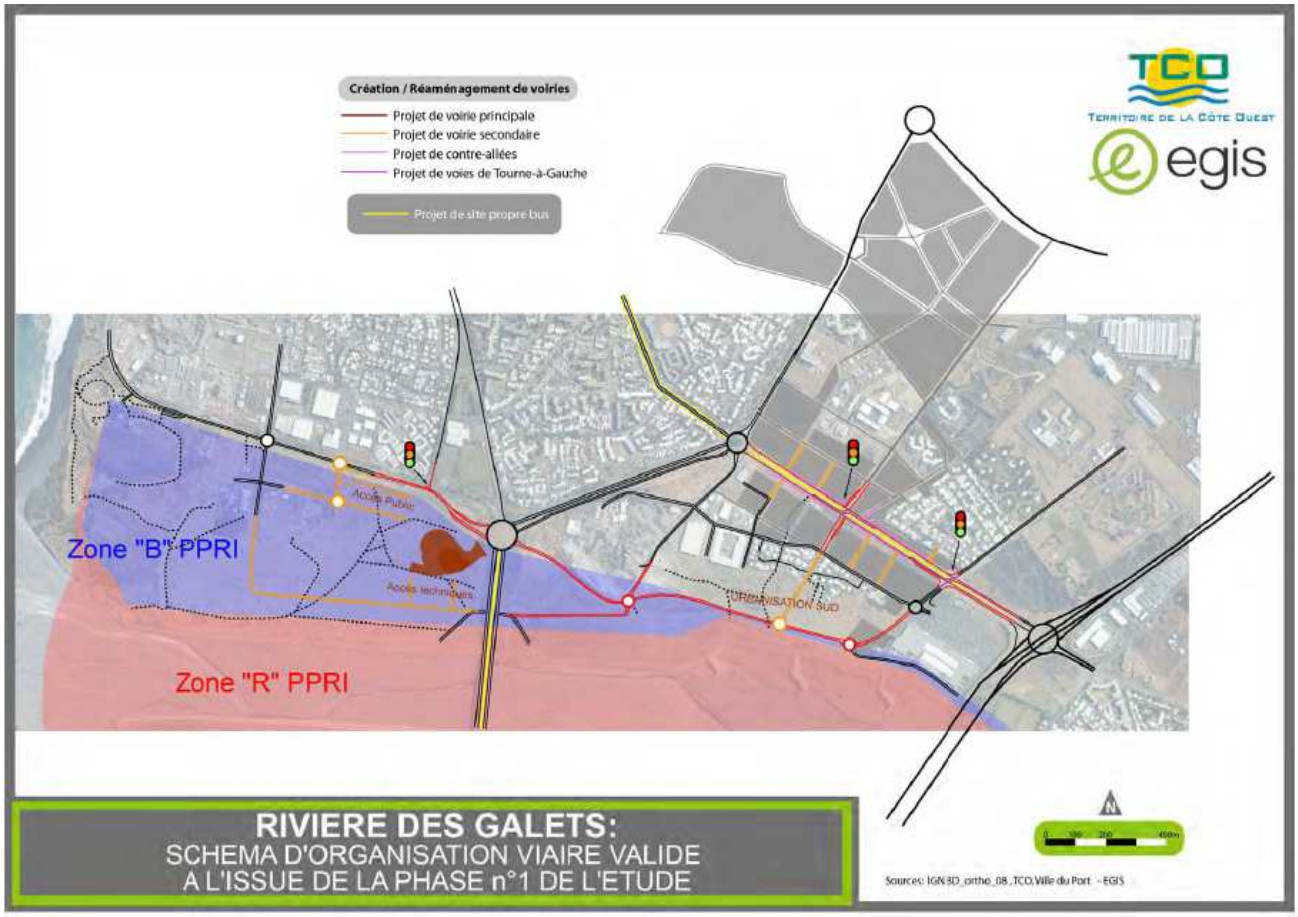




Photo 3: Plans du Zenith
(Source: TCO)

Globalement, sur la zone EcoParc et Zenith le dossier sur l'*Elaboration d'un schéma fonctionnel de la rive droite de la rivière des* Galets, réalisé par la commune du Port en 2011, donne pour schéma d'aménagement la carte suivante :



<u>Carte 18</u>: Organisation viaire de la zone EcoParc - Zenith
(Source: *Elaboration d'un schéma fonctionnel de la rive droite de la rivière des* Galets, commune du Port, 2011)

D. <u>Projet Henri Cornu</u>

1. *<u>Contexte</u>*

Le site, d'une surface de 100 ha, se trouve au Nord de la commune de Saint-Paul, dans la zone d'influence du Port et profite d'un positionnement stratégique au sein du projet de Cœur d'agglomération.

Le site, longeant la rivière des Galets, est en faible pente. Les terrains nus sont généralement occupés par une végétation rase. La co-visibilité de ce site avec les berges de la rivière des Galets du côté de la commune du Port, doit être intégrée aux réflexions qui guideront le développement économique de la zone. En effet, la façade arrière de la zone de CAMBAIE sera aisément perceptible et par conséquent comportera un fort impact visuel.

Ce site est déjà fortement marqué par la présence d'activités économiques, essentiellement de stockage ou de vente de matériaux. Le caractère précaire des espaces publics lui confère une image dégradée.

Le site est très largement marqué par la présence de constructions et d'activités non contrôlées. La maîtrise du foncier par la collectivité, y compris les espaces communs (voies, chemins, aires de retournement, etc.), reste marginale et nécessitera un effort important.

L'offre actuelle est organisée le long de la rue Henri Cornu. Néanmoins, l'aménagement futur de la zone pourra intégrer l'ensemble des besoins.

Les aménagements réalisés sur l'axe mixte devraient garantir une bonne desserte. Par ailleurs, ce site bénéficie d'une topographie plane, propice aux circulations douces.

Il existe plusieurs accès et voies permettant d'irriguer l'intérieur de la zone. Les possibilités de maillage et de bouclage à l'intérieur de la zone devront tenir compte de la présence actuelle de nombreuses activités.

La zone de Cambaie constitue un lieu stratégique de développement. Néanmoins, la présence diffuse et parfois non contrôlée des activités constitue une contrainte pour l'aménagement.

2. *Projets proposés par le TCO*

Découpage en 4 zones[87]

- Au Nord-Ouest : zone d'activités communale
- Au Nord : activités industrielles et logistiques prévues sur l'ancienne carrière dont la réhabilitation passe par la mise en place d'une décharge de classe 3 (déchets inertes du bâtiment). La base ULM est conservée et sauvegarde de foncier pour mettre en place une hélistation. Environ 9ha / phase 1
- A l'Est : projet sur fond de conflits politico-économiques le TCO, à la demande de la commune, relance une étude de programmation pour s'assurer de son insertion dans le tissu et définir un plan de composition urbaine.
- Henri Cornu : planification de composition urbaine mettant en place un gradient depuis la rivière des Galets vers le site Oméga. Un des bureaux d'études du groupement retenu sur Henri Cornu est le même que celui de la plaine Chabrier ce qui assure une bonne articulation des 2 zones. L'aménagement de la zone comportera la réalisation de voiries structurantes avec production de foncier économique public. Par ailleurs, un partenariat se met en place avec les propriétaires terriens (carrés de 5 ha agricoles achetés à l'époque du crédit agricole mutuel de la baie (d'où CAMBAIE) dans le but d'encadrer et d'optimiser leur foncier pour l'activité économique et leur participation à l'aménagement des voiries et réseaux. L'ensemble de ce foncier privé n'a pas vocation à être acquis par le TCO. L'aménagement du sentier littoral (convention TCO/ONF) longera la zone et amènera des cheminements doux. Conservation foncière d'un axe NS dans l'optique d'une liaison via une nouvelle infrastructure au dessus de la Rivière des Galets avec la rive droite. Le coût des travaux est estimé entre 2,5 et 3 M€.

[87] Données récoltées lors d'un entretien avec *Marie-Noëlle Codron (30/04/12)*, Directrice Générale de la Direction du Développement Economique au TCO

Activités autorisées

Activités logistiques, de stockage et industrielles lourdes (cf.. projet de SCOT). En façade littorale, il est prévu de conforter la base ULM et de créer une hélistation ainsi qu'une ferme aquacole.

Pré-programmation

- 50 ha pour les activités logistiques et de stockage + 50 ha pour l'industrie lourde
- Parcellaire de 10 000 m² et multiples

Contraintes techniques et règlementaires

La zone constitue un lieu stratégique de développement.

Enjeux pour l'aménagement

L'aménagement de la zone doit tenir compte à la fois des activités implantées au sein du vaste périmètre et du contexte géographique élargi. En effet, le projet de Cœur d'agglomération et ses multiples fonctions peuvent entrer en conflit avec une telle zone d'activités. Ainsi, les nuisances potentielles générées par les futures entreprises (flux de circulation, impacts visuels des bâtiments et des aires de stockage, nuisances sonores, etc.) devront être encadrées.

E. Le Parc de Cambaie

1. Description du site

Ce site, d'une surface d'environ 32 ha, est déjà fortement marqué par la présence d'activités économiques, essentiellement de stockage ou de vente de matériaux ou de voitures.

Son positionnement géographique est stratégique, compte tenu du niveau de desserte en voirie et transports en commun, mais également de la proximité immédiate de la zone de Cambaie.

Le site présente une faible pente, en partie aménagée par les différents travaux de terrassements entrepris ces dernières années. Doublement visible, depuis la RN1 et l'axe mixte, ce site est entièrement dénué de végétation et n'offre actuellement qu'un paysage urbain dégradé, marqué par la présence ponctuelle de grands bâtiments à vocation commerciale.

Il n'existe aucune contrainte environnementale significative sur ce site entièrement minéralisé. Seul son positionnement en tant qu'entrée de ville (Cf loi Barnier), implique des mesures d'intégration paysagère.

Le site est desservi par l'ensemble des réseaux primaires. Il existe plusieurs accès permettant d'irriguer l'intérieur de la zone. L'aménagement futur devrait intégrer l'ensemble des besoins.
Cette zone s'inscrit dans une logique de développement urbain. L'articulation avec le tissu urbain environnant représente l'enjeu majeur du devenir de ce secteur.
L'excellente desserte du site a favorisé l'implantation d'activités économiques à vocation commerciale bénéficiant de l'effet de vitrine et d'exposition de la zone.

2. *Projets proposés par le TCO*

Activités autorisées

Le Parc de CAMBAIE doit avoir une vocation mixte industrie légère/ commerce de gros (et non de détail, dans le souci de ne pas mélanger des flux différents).

Pré-programmation

- 20 ha pour l'industrie légère + 12 ha pour le commerce de gros
- Parcellaire de 5 000 m² et multiples

Contraintes techniques et réglementaires

Cette zone s'inscrit dans une logique de développement urbain prioritaire et ne rencontre pas de contraintes particulières.

Enjeux pour l'aménagement

Compte tenu de la faible profondeur de la zone et de son positionnement entre des axes routiers majeurs, son aménagement devra tenir compte de ce statut de vitrine et de forte exposition. Par ailleurs, le programme doit tenir compte du projet de Cœur d'agglomération et de ses multiples fonctions qui peuvent rentrer en conflit avec une telle zone d'activités. L'aménagement de ce site nécessitera un référentiel environnemental de type AEU[88].

[88] Approche Environnemental de l'Urbanisme

V. L'aménagement de la Plaine Chabrier

La ville de Saint-Paul concentre ses activités administratives dans son centre-ville, enclavé entre le littoral et la RN1E. Ce centre-ville a donc connu de nombreux projets alors que les trois quarts de la population sont sur les mi-pentes. Il y a un sérieux besoin d'accessibilité au centre-ville alors que les réserves foncières (nombreuses !) sont sur Plateau Caillou, les mi-pentes et Chabrier. Il serait dès lors pertinent de revoir la construction de la ville sur l'ensemble de ce territoire et non pas se contenter de réhabiliter et mettre en place des ZAC.

Penser global en assurant les connexions en interne certes, mais également dans le tissu régional. (Cf.. la SEDRE pour les études de requalification du front de mer de Saint-Paul[17])

La plaine Chabrier est située sur la commune de Saint-Paul. Elle est bordée au Sud par l'Étang Saint-Paul et au Nord par la zone Henri Cornu, aussi appelée zone CAMBAIE. Elle est limitée à l'Ouest par l'océan Indien et à l'Est par la RN 1.

Le zonage actuel est un cercle de 1,5 km de diamètre.

La topographie du site est caractérisée par une pente continue de 2.5% en moyenne orientée vers le Sud-Ouest. En raison de son étendue, il présente néanmoins d'assez importantes dénivellations entre les points extrêmes (25 mètres environ).

Auparavant, entre 1974 et 1999, le site accueillait l'antenne Oméga, un ancien émetteur radio du système de radionavigation du même nom. Cette antenne d'un poids de 800 tonnes et d'une hauteur totale de 427 mètres constituait la plus haute structure française devant l'émetteur d'Allouis (350m de haut). Par la suite, la zone a été un temps utilisée comme décharge sauvage.

La plaine Chabrier tient son nom d'un des plus gros propriétaires fonciers de la zone.



Photo 4: Ancienne antenne Oméga
(Source: Google)

A. Les principales contraintes

- Risque de submersion et d'inondation des parties basses
- Risque physique lié à l'importance des houles touchant le site
- Risque lié au recul du trait de côte. L'équilibre hydrosédimentaire de la Baie de Saint-Paul est précaire. Tout aménagement "en dur" devant la Plaine Chabrier pourrait avoir des conséquences irréversibles sur l'état du littoral du centre-ville de Saint-Paul
- Contraintes liées à l'accès à l'eau : plage de sable noir (brûlures en saison chaude), profil de la plage contraignant (galets, pente importante ...), agitation (shore break ...) et présence de requins (avec recrudescence des attaques depuis le début de l'année 2011)
- Contraintes réglementaires et environnementales : mesures de protection fortes et contraignantes pour tout aménagement.

B. Situation actuelle

La Plaine Chabrier est la dernière zone littorale de la Réunion, offrant un foncier d'une superficie de 290 ha, quasi libre de toute construction et offrant la possibilité d'un aménagement urbain d'envergure.

Actuellement, la zone est à l'abandon et la végétation y est maîtresse. Une route forestière à accès réglementé traverse le cercle parallèlement au littoral, à environ 175 mètres de celui-ci.

La zone est entourée de fils barbelés pour limiter la pratique, et également endiguer les éventuelles tentatives d'installation d'habitats précaires. Néanmoins, on peut noter que des habitations pour la plupart précaires, insalubres et illégales ont été bâties aux proches abords de la zone.

Le site, que l'on peut également apparenter à un carré de 1 600 mètres de côté, est assez vaste pour contenir les centres historiques de villes telles que Rome, Vienne, ou encore Aix-en-Provence.

→ Au Nord **:** une zone industrielle de fait, objet d'une étude d'aménagement et de programmation en cours
→ À l'Ouest **:** un cordon littoral boisé : lieux de promenade, de loisirs, de parcours sportif, de pratiques cultuelles, proposant des accès à la mer
→ Au Sud **:** une opération immobilière récente faisant obstacle à l'approche de l'Étang, un pôle de sports et de loisirs : le cinéma et ses restaurants, le stade, le parc d'expositions
→ À l'Est **: l**a barrière de la RN1, des zones d'activités le long de la RN7.

Le caractère littoral du site en fait un territoire d'enjeux importants, mais offre également des potentialités de développement à considérer. La plaine Chabrier est soumise à quelques contraintes réglementaires :

- Le site est situé en zone d'aléas moyens et faibles du PPRI de Saint-Paul, risque principalement issu des divagations d'eaux de ruissellement à contenir
- Le PPR côtier à venir devra être pris en compte, il précisera les cotes retenues prenant en considération les risques de submersion marine et de recul du trait de cote
- La présence de la RN1 impose un recul le long de son tracé (*loi Barnier*)

- La présence au Sud de la Plaine Chabrier de la réserve naturelle de l'Étang impose la réalisation d'un unique franchissement supplémentaire
- Les préconisations du Schéma d'Aménagement Régional, du SCOT (arrêté) et du PLU (arrêté).



Photo 5: Vue aérienne de la Plaine Chabrier
(Source: Google Maps)

Le terrain est accessible par deux échangeurs, distants de 2 km : l'échangeur de CAMBAIE au Nord et l'échangeur de Savannah au Sud. Entre ces deux échangeurs, la RN1 supporte des charges de trafic journalières supérieures à 80 000 véhicules/jour, ce qui en fait l'axe routier le plus chargé de la Réunion.

En considérant le trafic sur les autres voies (Chaussée Royale, RD2 et RD4), c'est environ 220 000 véhicules/jour qui franchissent un « cordon » englobant la Plaine Chabrier, le quartier de l'Étang, ainsi que la zone commerciale et d'activités de Savanna.
Il convient de noter que la liaison avec le centre-ville de Saint-Paul est relativement contrainte car elle nécessite d'emprunter la RN1 et/ou la Chaussée Royale et le pont franchissant la ravine de l'Étang qui constituent des axes saturés aux heures de pointe.

Le site est desservi par deux réseaux de transport public : 4 lignes du réseau kar'ouest (TCO) et 4 lignes du réseau Car Jaune (Département).

La plaine Chabrier est répartie entre deux types de propriétaires : les « petits » au Nord qui cherchent à valoriser leurs terrains sur lesquels se sont installées quelques grandes entreprises comme Nestlé, et les « gros » qui tiennent à leur patrimoine (portefeuille d'actions).

C. Propositions du TCO

Le TCO a obtenu de l'Etat le label Ecocité pour le projet de la plaine Chabrier.
En Janvier 2012, le TCO a fait faire une programmation pour « l'élaboration et suivi du programme d'aménagement de la plaine Chabrier » par l'agence INEXIA MENIGHETTI. Le paragraphe qui suit retrace les grandes lignes de cette programmation.

L'ensemble du projet, qui s'étend sur 200 ha, doit pouvoir absorber 15 000 logements. La réalisation de ce vaste ensemble urbain va, à terme, recevoir un potentiel de 50 000 habitants.

Concernant les différentes contraintes relevées, voici les principes d'aménagement retenus :

- Maintien du cordon dunaire, mais valorisation possible à des finalités récréatives
- Prise en considération d'une bande inconstructible de 150 m de large. L'épaisseur de la bande est à préciser en fonction des cotes retenues par le PPR Littoral (submersion marine et recul du trait de cote)
- Prise en considération dans l'aménagement de la zone des conditions hydrodynamiques extrêmes (Houle australe et cyclonique …). Elément également à préciser selon PPR Littoral
- Recherche d'une valorisation des vues sur la Baie de Saint-Paul
- Recherche de solutions pour organiser une fonction touristique et balnéaire sécurisée (baignade, activités de nautisme léger ...)

Les principales caractéristiques attendues pour le nouveau quartier de la Plaine Chabrier sont les suivantes :

- Une centralité pour l'agglomération
- Un urbanisme végétal
- Un quartier durable ouvert à tous, mixte, compact, ouvert vers l'océan et offrant de nombreuses commodités
- Un quartier bien desservi par les transports en commun
- Un quartier accessible à l'automobile mais dont la présence est canalisée
- Un urbanisme perméable offrant un réseau dense de voies réservées aux piétons et aux cyclistes.

NB : La totalité des programmatiques réalisées par le cabinet Inexia Menighetti se trouve en annexe de ce document.

VI. L'aménagement du centre-ville de Saint-Paul et des abords de l'Etang Saint-Paul

A. Centre-ville de Saint-Paul

1. *PRU[89] de Saint-Paul*

Le périmètre du PRU de Saint-Paul correspond à « l'hyper-centre », soit entre les rues Labourdonnais et du Général de Gaulle : il s'agit donc du centre-ville historique, auquel s'ajoutent plusieurs opérations éparpillées sur l'ensemble du centre-ville.

Les premiers travaux concernant le PRU ont débuté en 2004. Il se décline en deux phases :

- Une phase d'études sur l'amélioration des réseaux et voiries du centre-ville historique de Saint-Paul pour un coût de 14 à 15 millions €.
- Une phase de construction de logements (environ 3 000) pour densifier le centre-ville va commencer sous peu. Le but étant de doubler le nombre d'habitants (de 8 000 à 16 000 habitants). La SEDRE est le concessionnaire de l'opération depuis 2004 et ce, jusqu'en 2021.

Une concentration est faite sur le pôle « Entrée de ville » et le Front de mer.

2. *Pôle « Entrée de ville »*

Ce pôle se situe sur le secteur entre la gare routière et la ruelle Poule d'eau sur lequel la commune de Saint-Paul possède le foncier.

Il est prévu sur ce pôle :

- La construction de la nouvelle Médiathèque : début des travaux prévu en novembre/décembre 2012 pour une livraison fin 2013. Le coût total des travaux est estimé à 25 M€ cofinancés par :
    - L'Etat (Ministère de la Culture) à hauteur de 5 M€
    - Le Plan de Relance Régional à hauteur de 5 M€
    - La ville de Saint-Paul à hauteur de 10 M€
    - La subvention « Investissements d'avenir » dans le cadre de l'action « Ville de demain » à hauteur de 5 M€
- Un centre commercial d'environ 10 à 15 ha où le Super U, actuellement situé à côté de la gare routière, sera relocalisé. Une galerie marchande, des restaurants à l'étage et, éventuellement, un magasin lié à l'habitat seront également proposés.
- Environ 540 logements seront construits dans cette zone.
- 6 500 m² de tertiaire alloués à des bureaux seront destinés à accueillir entre autres les Services Techniques de la Mairie (actuellement sur l'ancien terrain de foot).

[89] Programme de Restructuration Urbaine

B. L'Étang Saint-Paul

1. *Contexte*

Dès 1642, à l'arrivée des premiers colons, l'Etang Saint-Paul (du nom de la commune) constituait une extraordinaire réserve de nourriture. Avec l'installation massive de nouveaux habitants, et *a fortiori* le développement de cultures (café, canne à sucre, riz, tabac, etc.), la ville se développe rapidement.

Néanmoins, au XIX^{ème} siècle, l'Étang est considéré comme une zone insalubre infestée de larves de moustiques, qui aura longtemps contribué à la désertification de la ville de Saint-Paul.

Une prise de conscience se fait alors concernant la protection de ce site naturel et historique. Des mesures sont prises pour classer de manière juridique cette zone humide, riche en biodiversité.

2. *Etat actuel*

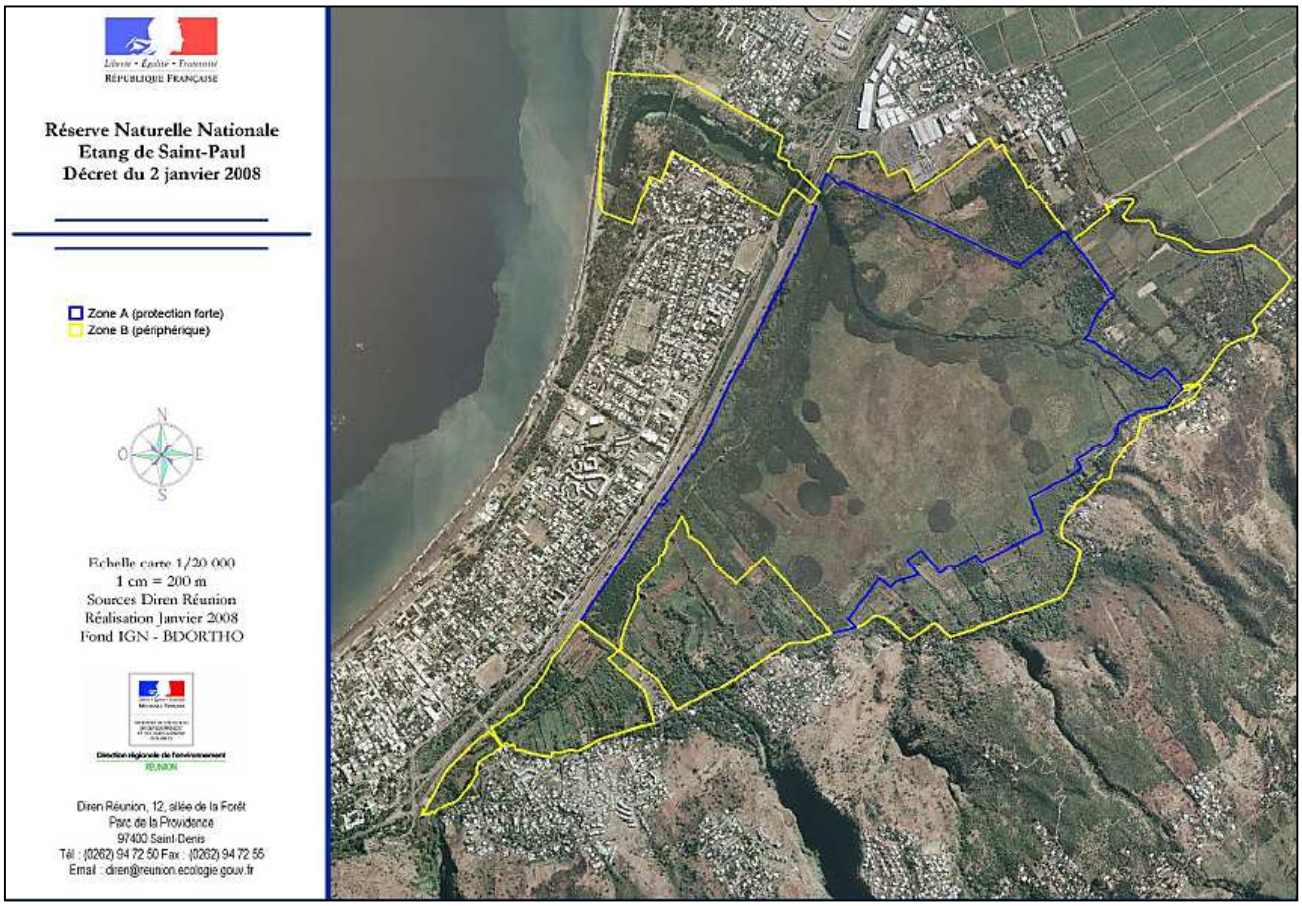


Figure 30 : Périmètre de la Réserve Naturelle Nationale de l'Étang Saint-Paul
(Source : DIREN Réunion)

Créée par le décret du 2 Décembre 2008 (après 8 ans de concertation), la Réserve Naturelle Nationale de l'Etang Saint-Paul, d'une superficie de 447 hectares, est aujourd'hui gérée par la commune de Saint-Paul. Son conservateur est Marc Attier. La réserve est délimitée par deux zones : la zone A dite de « protection forte » et la zone B dite « périphérique ».

L'Étang Saint-Paul est avant tout l'exutoire naturel des eaux souterraines infiltrées à l'amont. De ce fait, le niveau d'eau de l'étang est totalement contrôlé par le degré d'ouverture du cordon littoral. Ce qui fait de l'étang une zone d'aléa fort pour le risque inondation.

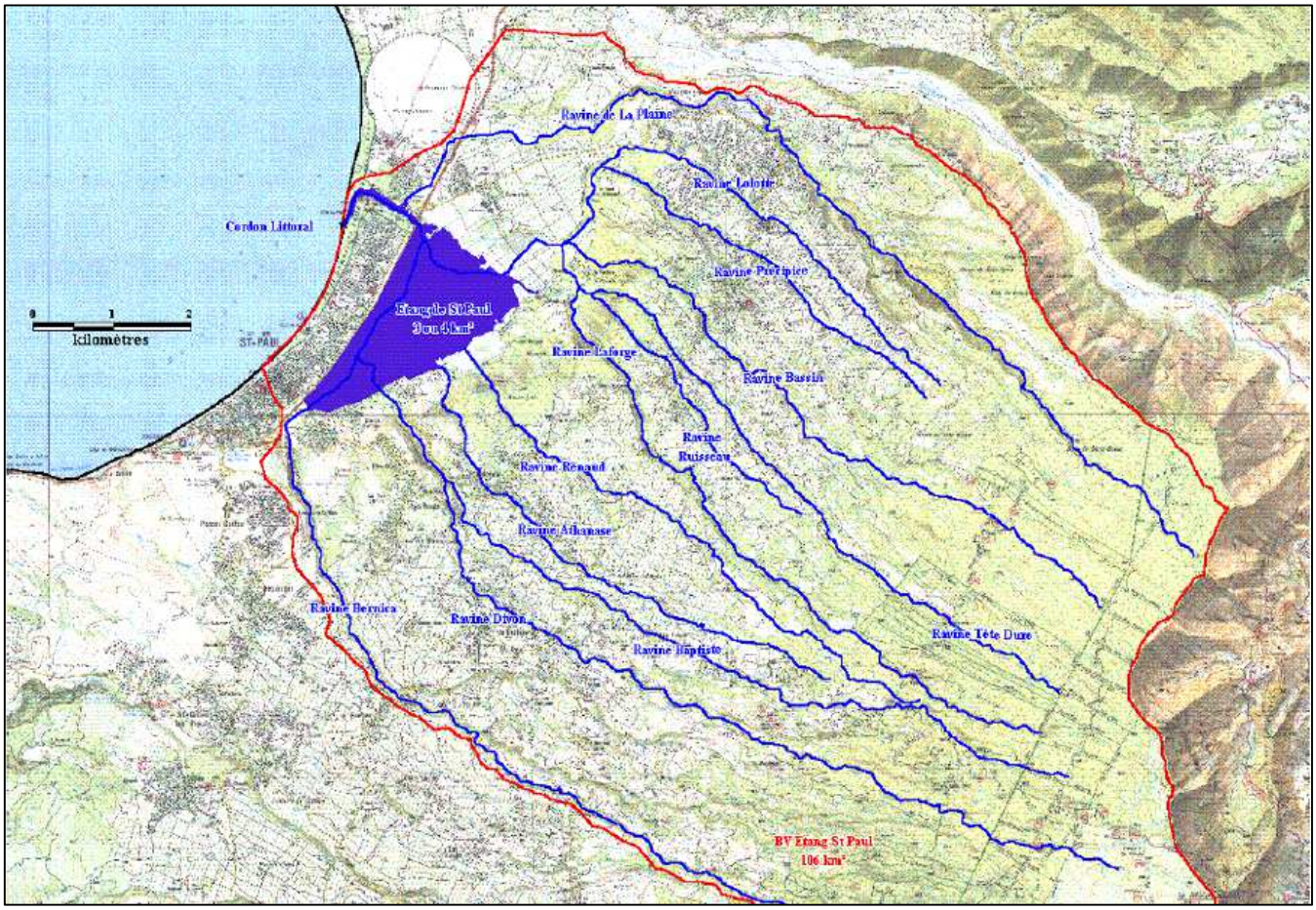


Figure 31 : Périmètre du bassin versant de l'Étang Saint-Paul
(Source : http://www.reunion-ouest.com)

Véritable réserve faunistique et floristique, l'Étang Saint-Paul constitue aujourd'hui la plus grande zone humide littorale de La Réunion, et est reconnu pour son caractère exceptionnel. La protection de ce patrimoine constitue un enjeu essentiel pour l'île. En effet, si le classement en Réserve Nationale est sans aucun doute l'échelon de protection le plus fort, l'Étang est également répertorié en tant qu'Espace Naturel Sensible (une zone de préemption a été approuvée par le Conseil Général pour une maîtrise foncière du site) et ZNIEFF de type I («secteurs de grand intérêt biologique ou écologique »[90]). Ce classement se caractérise par la présence d'espèces d'oiseaux remarquables tels que le Héron Vert ou le Busard de Maillard. L'Étang de Saint-Paul répertorie 26 espèces d'oiseaux dont 65% sont protégées et certaines sont endémiques (Hirondelles de Bourbon, Poules d'eau, Echenilleur de La Réunion, etc.). Il est également à noter que 31% des espèces sont migratrices, ce qui appuie l'importance de cette zone humide.

[90] Inventaire National du Patrimoine Naturel : http://inpn.mnhn.fr



Photo 6 : Le Busard de Maillard, dit "Papangue", espèce endémique rare de l'Île de la Réunion
(Auteur : YaBaLeX)



Photo 7: Le Héron vert, espèce remarquable sur l'Île de la Réunion
(Source : http://www.image-reunion.re)

La Réserve Naturelle Nationale de l'Étang Saint-Paul recense également 151 espèces végétales. Parmi celles-ci, 39 présentent un intérêt et 22 sont particulièrement remarquables.



Photo 8 : Roseaux massette, espèce indigène présente à l'Étang Saint-Paul
(Source : http://www.mi-aime-a-ou.com)



Photo 9 : Ajoncs et papyrus, espèces végétales caractéristiques de l'Étang Saint-Paul
(Source : http://reunion.runweb.com)

Afin de mettre en valeur la réserve, des « éco-gardes » travaillent à plein temps et s'attèlent à sensibiliser la population, aussi bien en accueillant les classes des écoles primaires qu'en organisant des visites « découvertes » en barque. Le Tour des Roches vient compléter le cadre. Il s'agit d'une voie touristique qui contourne l'Étang Saint-Paul par l'Est et qui dessert un ancien moulin à eau datant de 1820, très connu à la Réunion.

Le classement de l'étang en Réserve Naturelle Nationale a donc pour objectifs de protéger de l'extension urbaine et de mettre en valeur ce véritable réservoir de biodiversité.

3. *Projets proposés par le TCO*

A l'heure actuelle, le site est toujours à l'étude. Nous ne sommes donc pas en mesure de présenter ici les prospectives du TCO.

VII. Le sentier littoral

A. Partie Saint-Paul – Base ULM

La commune de Saint-Paul a pour projet de réaménager son front de mer (entre l'embarcadère et la piscine). Ce réaménagement prévoit un site bleu (Domaine Public Maritime) et un site vert (géré par l'ONF) :

- Le « site bleu » : une étude est actuellement en cours pour la zone de l'embarcadère (pour permettre aux bateaux d'accoster)
- Le « site vert » :
    - cheminement piéton en caillebotis bois et revégétalisation
    - création d'aires de pique-nique (avec notamment 9 « points feu »), et de jeux d'eau (850 m²) pour les enfants (vers la piscine)
    - requalification du boulodrome et installation de terrains de Beach soccer, construction de deux rondavelles pour remplacer les camions-bars actuels

Par ailleurs, le TCO (Maîtrise d'ouvrage), en partenariat avec l'ONF (maîtrise du foncier), est en phase de réalisation de la première tranche opérationnelle du sentier littoral Ouest, c'est-à-dire la partie située en forêt domaniale de Saint-Paul.

Cette partie du sentier devrait être livrée d'ici fin 2013 et comprendra :

- Des accès pour les PMR,
- Une voie cycliste/course,
- Le renforcement du parcours santé existant,
- Le réaménagement des espaces de pique-nique existants,
- La création d'un « Point relais » (sous forme de rondavelle) avec un système de location de vélos et un point restauration,
- La création de deux points toilettes,
- Une mise en lumière d'une portion du parcours (frange urbaine).

L'aménagement du front de mer de Saint-Paul et la première tranche opérationnelle du sentier littoral Ouest s'insèrent ainsi dans une même continuité de préservation et de mise en valeur du littoral de la Côte Ouest.

B. Partie base ULM – Port Ouest

En novembre 2011, le CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement) de la Réunion a effectué une « Contribution paysagère à l'étude de faisabilité d'un itinéraire de promenade entre CAMBAIE et le Port Ouest ». Cette étude a été commandée par le TCO. Ce projet prend en compte l'ensemble des aménagements nécessaires à la redynamisation des digues du port Ouest, de la voie de desserte du Port, des berges de la rivière des Galets et du pont qui la traverse.

1. *La digue du port Ouest (port de plaisance)*

Dans son étude, le CAUE a imaginé plusieurs scenarii pour réaménager les cheminements de la digue du port, qui sont actuellement très peu accueillants.

La première solution consisterait à utiliser ce cheminement en tant que voie piétonne et ponctuellement pour les camions. Ceci s'explique par le passage obligatoire, mais épisodique, des camions pour le dragage du port. Cet axe pourrait donc être séparé en deux voies, une accueillant les cyclistes/rollers et les poids lourds occasionnels, l'autre accueillant les piétons. La séparation des deux voies pourrait être végétalisée afin de d'apporter de l'ombre aux piétons.

La seconde solution serait de faire un cheminement 100% piétons dans le cas où les camions emprunteraient une autre voie que la digue (par exemple, la route du port de plaisance). Pour cela, le CAUE préconise la création d'un axe mixte (qui serait donc plus large) accueillant soit les flux lents (piétons) et les flux rapides (deux roues,…) du même côté avec un aménagement paysager côté port, soit les deux types de flux séparés par un aménagement paysager central.

Par ailleurs, les connexions avec la plage sont à retravailler en aménageant des descentes « structurées » peu coûteuses et facilement remplaçables en cas de fortes houles.

Le CAUE propose également un aménagement concernant les blocs brise lame qui se trouvent le long de la digue et qui « cachent » la vue sur l'océan. Pour cela, un cheminement piéton dans les airs, avec des arrêts sur le haut de chaque bloc, est envisagé pour offrir de meilleures vues sur les paysages.

2. *La voie de desserte du port*

Le premier aménagement préconisé par le CAUE est de mettre un trottoir continu (1,40 m de large) de chaque côté de la route pour faciliter l'accès à toute personne, y compris PMR. De plus, côté port, des espaces verts accueillant des bancs ombragés ainsi que des espaces de détente peuvent être envisagés.

3. *Les berges de la rivière des Galets et le pont*

Ici encore, plusieurs aménagements sont proposés :

- Le site de la déchetterie située au Sud-Ouest du port de plaisance pourrait être réutilisé pour créer un site de loisirs pouvant accueillir un espace de trial pour les VTT et BMX et un skate parc
- L'ouverture du sentier longeant la plage sur son environnement avec un aménagement « proche » du naturel et éventuellement un parcours de santé
- L'aménagement du sentier dans la savane de manière simple et discrète (piste en terre battue délimitée par la savane avec des espaces de repos)
- L'aménagement du sentier proche de la ravine en sécurisant les berges avec des gardes corps s'intégrant à l'environnement. Il s'agit également de relier ce sentier aux futures extensions de la ville sous forme de lisière urbaine faisant office « d'espace tampon »

- L’aménagement du pont de la Nationale 7 en requalifiant la voie qui longe le trottoir, à l’origine destinée à accueillir le Tram-Train, en axe de liaisons douces (piste cyclable et élargissement du trottoir).

Conclusion

Si le projet de la Plaine Chabrier semble, au premier abord, constituer la nouvelle centralité du territoire dans ce projet, l'extension du port Est et le traitement de la Zone Arrière Portuaire est tout aussi primordial pour la bonne mise en cohérence des différents territoires constitutifs du Cœur d'agglomération.

Le traitement de la zone de Cambaie, englobant les projets de la zone Henri Cornu, de l'EcoParc, du Zénith, et du Parc de Cambaie, permettra de mettre en relation de manière significative et pérenne les villes de Saint-Paul et du Port, par ses liaisons avec la Plaine Chabrier et le Port Ouest. Le projet du Sentier Littoral viendra compléter cette mise en relation.

La requalification du port Ouest, passant par le projet du Mail Océan, ouvrant le centre-ville du Port sur son port, permettra de soulager le Port Est par la prise en charge de certaines fonctions, et assurera le développement de la pêche et de la plaisance en ce lieu. De plus, des liaisons sont prévues avec la Plaine Chabrier en passant par la zone de l'EcoParc, ce qui permettra de s'affranchir de la rupture nette faite par la rivière des Galets.

CHAPITRE 3 : PROSPECTIVES PERSONNELLES

Introduction

Suite à ce travail de diagnostic territorial, nous allons désormais nous attacher aux prospectives : aux enjeux et volontés futurs portés par le TCO, et ceux que nous souhaitons définir après prise en compte du territoire et de ses besoins.

Ainsi, après une présentation générale des enjeux affichés par le TCO et les enjeux choisis suite à l'analyse thématique, nous nous attacherons à développer les possibilités entrevues sur chacun des grands projets du Cœur d'agglomération.

I. Axes stratégiques

A. Quatre axes stratégiques annoncés par le DOG du TCO[91]

1. *Organiser le territoire pour faire face au défi de la croissance*

Nous partons du constat qu'il y a deux croissances inéluctables : démographique et économique ; auquel on combine les enjeux de la gestion des milieux de grand intérêt écologique ou paysager.

Il faut donc dépasser le stade du laisser faire et l'absence de volontarisme en urbanisme et entrer dans une stratégie d'organisation du territoire.

Construire un cœur d'agglomération en saisissant l'opportunité de la zone de CAMBAIE
Du Cap La Houssaye aux Bas de la Possession, et du port de la Pointe des Galets à l'Étang Saint-Paul et aux champs de canne de Savanna : définir un projet urbain d'envergure qui intègre les trois projets existants (Saint-Paul ville, la Ville-Port, la Possession), les baies de Saint-Paul et de la Possession et les ambitions architecturales, entrepreneuriales, récréatives, paysagères, etc., que mérite un tel périmètre.

Identifier et aménager les pôles structurants secondaires que représentent plusieurs quartiers, notamment dans les Hauts
Dans une optique d'aménagement du territoire et d'organisation urbaine, sélectionner sur des critères raisonnés autant de quartiers et de bourgs qui auront préalablement eu à échafauder leur "projet autonome de petite ville" pour accroître leur rayonnement et leur identité.

Utiliser les projets d'infrastructure pour mailler le territoire autour de son projet de développement
Sur un territoire dont l'espace a été jusqu'à présent géré de manière standardisée, et où manquent les points de repère (bien au-delà de la signalétique), utiliser l'initiative publique (bords de routes, débouchés visuels, ronds-points remarquables, établissements scolaires, rénovations de bourgs, Port-Réunion, futures stations du TCSP, etc.) pour servir de balises et/ou de révélateurs urbains.

[91] *Document d'Orientations Générales*, TCO, 2011.

Mettre en place une articulation entre espaces à vocation agricole, espaces naturels et espaces urbanisés, avec un schéma d'organisation

Ceci est à construire en référence aux analyses et propositions de Bertrand Folléa pour structurer l'espace, en s'appuyant sur l'étagement, les espaces ouverts non bâtis (dont font partie les espaces agricoles), les ravines, le réseau routier, "l'urbanisme végétal", les effets de lisière, etc.

2. *Optimiser l'activité économique et l'emploi*

On constate un(e) :

- chômage structurel de masse
- exiguïté du marché réunionnais
- besoin d'expérience à l'export, où l'emploi aidé ne peut être indéfiniment développé.

Renforcer la mise en réseau des acteurs et l'appui aux porteurs de projet

Constituer un Comité de Bassin d'Emploi, éventuellement porté par le Conseil de Développement, pour regrouper régulièrement les acteurs de l'emploi marchand et de l'emploi aidé, et les saisir par exemple des programmes de formation préalables aux grands chantiers.

Soutenir des actions d'équipement bénéfiques aux entreprises

Initier une charte d'équipements structurants, requalifier et spécialiser les Zones d'Activité existantes, créer de l'immobilier d'entreprise (notamment du petit immobilier dans les Hauts) et constituer un portefeuille de réserves foncières.

Pousser la mise en valeur touristique

Le TCO possède le meilleur potentiel climatique et balnéaire de l'île, et devant un fléchissement certain de l'offre proposable aux investisseurs touristiques, il doit organiser une vaste requalification de la frange littorale et renforcer par ailleurs l'offre de produits touristiques et la promotion des Hauts.

3. *Construire un projet de vie et de développement durable*

Il faut prendre en compte :

- Un volcan actif et peu dangereux sur une île tropicale et verte au milieu de l'Océan Indien
- Une population multi-ethnique au grand savoir vivre
- Des institutions prenant de plus en plus compte les enjeux écologiques, climatiques et énergétiques mondiaux.

Par une maîtrise publique du foncier stratégique

Enjeu fondamental sans lequel aucun développement urbain, industriel, artisanal ou touristique pérenne n'est possible.

Par une politique de l'habitat qui rééquilibre le territoire

Il s'agit à la fois d'accompagner les Hauts et les quartiers urbains ou ruraux des Bas présentant les déséquilibres sociaux les plus marqués.

Par une gestion volontariste de la ressource en eau et du couple production/consommation d'énergie

En matière d'eau, avoir une approche plus intégrée des enjeux domestiques, industriels et agricoles couplés avec la ressource. Côté énergie, devant la croissance effrénée de la facture des combustibles fossiles importés, innover rapidement dans l'adoption de modes alternatifs tant de consommation que de production.

Par une amélioration des pratiques agricoles, domestiques et du traitement des eaux pluviales afin de protéger le lagon

La richesse bioécologique et esthétique du lagon, facteur non négligeable de l'attractivité touristique et des résultats de la pêche artisanale, ne se maintiendra qu'au prix de solutions et de pratiques intelligentes adoptées par les habitants, les collectivités et les professionnels.

Par l'instauration généralisée de réseaux de circulation non motorisée et de systèmes attractifs de transport en commun

Il s'agit de combler le fossé qui existe entre l'image de territoire préservé et la réalité de circulations routières peu fluides où la voiture individuelle règne sans partage. Les prévisions à long terme indiquent une forte augmentation de la circulation automobile (le taux de motorisation des ménages est encore très moyen).

4. Affirmer l'identité et la culture de ce territoire

Mise en place de principes de gouvernance avec participation des associations et habitants

Il est désormais nécessaire, sans rien enlever aux fonctions de la démocratie représentative, d'organiser la participation des habitants à la préparation et à la mise en œuvre des décisions qui les concernent, de les associer à la compréhension des enjeux et à la complexité des choix.

Gestion au niveau agglomération des dispositifs futurs en matière de Politique de la ville

Face à un certain éclatement des dispositifs et au manque d'échange d'expériences, décider de porter au niveau agglomération les actions liées à la politique de la Ville chaque fois que leur caractère transversal le permet.

Définition de traitements urbains et d'aménagements de quartiers renforçant une identité d'agglomération

Il s'agit là de jouer à un double niveau : respecter le caractère de chaque quartier, mais élaborer des méthodes, des outils et des "produits" qui participent à la signature et à l'identité de l'agglomération.

Schéma de cohérence culturel et sportif

A l'étape du diagnostic, sport et culture ont été abordés comme une composante essentielle de la qualité de vie et de la qualité des relations sociales. Toutefois, à cause peut-être des énormes transformations survenues depuis 20 ans dans l'offre culturelle et sportive (infrastructures, métiers,

place des bénévoles et des professionnels, diversité et accroissement de l'offre, apparition de nouvelles inégalités, etc.) il a été convenu d'intégrer un tel schéma dans la réflexion d'agglomération.

Charte paysagère d'agglomération

Elle a été produite à partir de l'analyse et des pistes de gestion de l'espace et des paysages proposées par Bertrand Folléa. Elle permettra de donner de la cohérence aux décisions d'aménagement.

B. Déclinaison des axes stratégiques du SCoT à l'échelle du Cœur d'agglomération

1. *Affirmer l'identité du territoire et créer des emblèmes*

Cet axe passera principalement par la prise en compte des composantes naturelles et paysagères du territoire, ainsi que celle des icône(s) du Cœur d'agglomération et de son patrimoine.

2. *Améliorer la lisibilité du territoire par la hiérarchisation des infrastructures*

Il sera ici question d'effectuer une hiérarchisation du réseau viaire, de bien définir les échéances des projets ainsi que le devenir du Cœur d'agglomération.

3. *Construire une mixité fonctionnelle et sociale et améliorer le cadre de vie*

Il s'agira de limiter voire supprimer les coupures urbaines en répondant aux besoins et attentes de la population en fonction de l'évolution démographique du territoire. Il pourrait être envisageable de mettre en place un système innovant de communication et d'information. La nécessité d'une mixité des logements est aussi à prendre en compte pour améliorer le cadre de vie de la population.

4. *Préserver et valoriser l'environnement*

L'aménagement et les constructions relatives au projet du Cœur d'agglomération devront suivre des démarches adaptées au milieu tropical, en favorisant les liaisons entre les espaces naturels et urbains, tout en gardant en considération la présence de risques naturels liés aux inondations et mouvements de terrains possibles, ainsi que les risques industriels dus à la présence d'industries lourdes sur ce terrain.

5. Renforcer la mise en réseau des zones d'activités économiques

La mise en réseau des activités économiques constitue un pilier essentiel pour le bon développement du tissu économique qui devra proposer une offre pertinente et adaptée de commerces. Cette densification du tissu urbain permettra de mettre en place un bassin d'emploi à rayonnement plus global et qui devrait favoriser l'attraction de nouveaux emplois sur le territoire.

II. Le Port Est

A. La ZAP : Zone Arrière Portuaire

Notre projet s'attardera sur la pleine utilisation de la ZAP dans le but de pouvoir affirmer la position du port Est comme port d'accueil du tourisme de croisière.

C'est pourquoi, il sera important de mettre en place un dispositif d'accueil performant. Celui-ci pourra accueillir un hall d'accueil, des commerces, des points de restauration, etc. Le tout devra, bien entendu, être desservi de façon optimale par les transports en commun, les taxis, et proposer des locations de voitures journalières si cela est possible.

La ZAP peut également être utilisée pour produire des logements et des hôtels. En effet, si la Plaine Chabrier a pour vocation, au sein du projet de Cœur d'agglomération, d'être la zone principale de création de logements, la Ville du Port peut également utiliser cet espace pour continuer son travail de densification de l'habitat ainsi que continuer les modifications en accord avec le PRU.

De plus, pour affirmer son lien avec l'activité portuaire, il pourrait être envisagé de réutiliser les conteneurs pour créer des logements. En effet, ce genre de projet a déjà été porté, et a reçu des résultats satisfaisants. Bien que les projets soient pour l'instant uniquement sur le logement étudiant, il peut également être envisagé d'utiliser ce principe pour des maisons individuelles.

En Europe, les Pays Bas et l'Angleterre sont précurseurs dans ce domaine. Leurs résidences étudiantes allient logement, réfectoire, laverie, supermarché, … le tout sur la base du volume d'un conteneur.



Figure 32 : Logements étudiants en conteneur aux Pays Bas
(Source: La Voix du Nord, des logements étudiants dans des containers à Bijlmer http://photos.lavoix.com)

En parallèle de l'accueil des touristes, des hôtels peuvent être intéressants pour fixer (même temporairement) l'activité touristique sur le territoire. Les villes du Port, de la Possession et de Saint-Paul ont une offre hôtelière quasi inexistante. Cette ZAP étant idéalement située (carrefour de la Possession et du Port), elle permettra d'accueillir des installations hôtelières en complément de possibles créations sur la ville de Saint-Paul.

B. Extension du port

Le Port ne pouvant s'étendre sur les terres, il faudra créer des darses supplémentaires en avant dans le but de pouvoir accueillir des bateaux de taille plus importante avec des tirants d'eau supérieurs, mais également dans le but de pouvoir accueillir plus de bateaux en parallèle.

Il faut asseoir la position du Port Est en tant que principal port commercial de l'île, et renforcer cette position dans la zone Océan Indien.

Ainsi, le Port a lancé le projet de modernisation du port, qui est soutenu à 40% par le FEDER, soit 30 M€ pour un coût total de 75 M€.

Ayant débuté en septembre 2004, la modernisation du port Est a plusieurs objectifs[92]:

- Créer de nouvelles capacités pour absorber le trafic escompté d'ici 2015 (augmentation de 50 000 à 100 000 tonnes par an)
- Réduire les temps d'attente et augmenter la qualité du service rendu
- Créer de nouvelles capacités de stockage de vrac
- Agrandir la zone de manœuvre des navires et élargir le chenal d'accès
- Réaliser et équiper un quai de 649 m permettant l'accueil de 2 navires de 80 000 t
- Moderniser le parc de stockage et les diverses voies d'accès
- Dépolluer les sols et éliminer les déchets
- Stocker provisoirement les matériaux issus des dragages et des terrassements (ils ne seront plus rejetés en mer mais valorisés, cette ressource pour le secteur du bâtiment et des travaux publics se raréfiant dans l'île)

Notre rôle ici sera de corréler le projet d'extension du port au développement de la ZAP.

C. Réinsertion du port dans la Ville : le Sentier Littoral

Actuellement, le Port Est est renfermé sur lui-même. Pour une ville industrielle basée sur son activité portuaire, il serait intéressant de replacer le Port dans la continuité du projet de Sentier Littoral et donc de le mettre en centralité par rapport à la ville. Cela permettrait d'offrir un axe structurant pédestre et cyclable pouvant ramener des promeneurs vers cette zone emblématique de la Ville et de la Réunion.

Il conviendra de voir avec la CCIR[93] les projets qu'ils souhaitent mettre en place et si des modifications et des ouvertures sont envisageables.

[92] *Le Port Est s'agrandit*, InfoRegio, Commission Européenne, 01/02/2006

Ce sentier littoral permettra alors de lancer le développement d'un réel front de mer qui pourra accueillir les promeneurs, les habitants de la ville, les touristes, etc.

D. Liaison avec le Port Ouest : un front de mer commun

Le front de mer actuel n'invite pas à la promenade. Un front de mer demande une composition douce, adaptée à sa situation, mettant en valeur les éléments naturels et portuaires. Au cours de nos recherches, il est apparu qu'un front de mer doit se baser sur une dizaine de points essentiels déterminés par concertation publique :

- Entourer la zone du front de mer par des immeubles favorisant la conception de l'espace comme espace public
- Placer des limites aux zones de développement résidentielles
- Faire en sorte que les activités proposées soient disponibles tout au long de la journée et toute l'année
- Favoriser des designs d'immeubles flexibles permettant une adaptabilité pour les fonctions
- Être créatif dans le choix des aménités, pour faire en sorte que la surprise favorise l'attractivité du lieu
- Faire en sorte que l'accessibilité soit aisée par bateau, par vélo et par la marche
- Mettre en valeur l'identité locale, valorisant le lien de la ville avec la mer
- La mer doit être l'élément central
- Des bâtiments iconiques, à échelle humaine et regroupant plusieurs fonctions, permettent également de développer l'attractivité du front de mer
- Il est important de mettre en place une gestion efficace pour faire en sorte que les lieux ne se dégradent pas et gardent de leur vitalité[94]

Il faut faire en sorte que le front de mer s'axe donc sur une dizaine de destinations principales dans sa composition. Une fois que ces pôles seront déterminés, ce sont les habitants, les commerces, les organisations communautaires, etc. qui détermineront les usages et les activités à mettre en place pour former une continuité entre ces points.[95]

Ainsi, quels types d'activités pouvons-nous placer sur ces sites pour longer et relier les deux ports entre eux ?

En première réflexion, nous pouvons penser à :

- Des restaurants et bars
- Des installations de découverte de l'histoire du port et de son activité (panneaux explicatifs tout au long du sentier littoral ou intégrés à des restaurants/bars qui seront aménagés sur le thème)

---

[93] Chambre de Commerce et d'Industrie de la Réunion

[94] *10 Qualities of a grate waterfront destination*, PPS: Project for Public Spaces http://www.pps.org/reference/10_qualities_of_a_great_waterfront/

[95] *How to transform a waterfront*, PPS: Project for Public Spaces http://www.pps.org/articles/turnwaterfrontaround/

- Des points d’activités de la pêche : des cannes à pêche prêtées pour s’initier à cette activité sur le bord de mer
- Des petits commerces

Il faudra bien sûr alimenter ces réflexions par plus de recherches et par des questionnaires auprès des habitants et des acteurs concernés, dans le but de définir plus précisément ces orientations principales.

III. Le Port Ouest



Figure 33: Vue satellite de la ville du Port
(Source: IGN France, Google Earth) En jaune, le tracé du Mail de l'Océan

Le mail de l'Océan ouvre une perspective sur ce qui devra être un point de mire du tourisme sur le TCO. Le Port Ouest devra accueillir de nombreux équipements voués à l'épanouissement de la population locale et offrant une attractivité touristique incontournable : commerces spécialisés, musées, artisanat,… Le but du projet est de revaloriser cet espace et d'orienter la ville vers l'avenir ; comme en témoigne le projet de mail de l'Océan qui vient réorienter le Port vers sa vocation première. De fait, il faudra réaliser des aménagements de l'actuel port de plaisance : agrandissement(s), ouverture d'axes structurants le recollant au cœur de ville, incorporation au projet de sentier littoral, maîtrise de l'activité portuaire de commerce,…

Ce projet a une ambition simple : donner au Port une seconde vie tout en conservant ses spécificités.

IV. La Zone Cambaie

A. ZAC Environnement : EcoParc

Objectif : servir de vitrine verte pour le Port et l'île en général, et donc d'exemple à suivre.

- Implantation d'activités respectant l'Environnement (entreprises vertes dans leur organisation, entreprises de recyclage, etc.) et répondant au Développement Durable
- Réalisation de la desserte pour servir au mieux les différentes activités
- Permettre le passage de modes doux
- Marketing de la zone pour amplifier l'effet d'image positive valorisant le site (publicités, spots télévisés, etc.)

B. Le Zénith

Objectif : proposer une haute qualité de salle de représentations diverses et d'accueil du public.

- Réflexion à avoir en amont en ce qui concerne les transports : après la création du bâtiment, il risque d'y avoir encore plus d'embouteillages, malgré les nouvelles voies qui seront créées pour faciliter l'accès au Zénith, prévoir un système de navettes desservant des nœuds importants lors de représentations ? Si oui, détermination de ces nœuds, de la fréquence et de la capacité de ces navettes. Proposer un tarif incluant le prix de la place et du transport ?
- Respect de la réalisation du bâtiment suivant des normes hautes performances énergétiques et du référentiel PERENE
- Insertion paysagère du bâti
- Tarifs adaptés pour toute la population (enfants, étudiants, personnes âgées, etc.)

C. Projet Henri Cornu

Objectif : renforcer la vocation de pôle d'activités structurant, en complémentarité avec Chabrier et le Parc de CAMBAIE.

- Réflexion sur l'accueil (infrastructures, largeur des voies, etc.) d'un itinéraire privilégié, et sur l'éventuelle création d'un TCSP et d'un transport guidé régional
- Aménagements en vue de permettre le passage de piétons et de vélos
- Implantation des activités de manière réfléchie et organisée

D. Parc de Cambaie

Objectif : Etablir un site communautaire intermédiaire, vitrine de Saint-Paul. Nécessité d'une AEU[96].

- Volonté de créer un écho à la ZAC Environnement ? (AEU demandée)
- Implantation des activités de manière réfléchie et organisée

[96] Approche Environnementale de l'Urbanisme

V. L'Etang Saint-Paul

L'enjeu de ce projet est de réorienter cette réserve naturelle peu accessible vers un lieu de rencontres et d'échanges autour de la biodiversité locale et spécifique au site. Cette perspective pourra être possible grâce à l'aménagement des abords de l'Étang et la mise en place de points d'accueil et d'information.

CONCLUSION

Dans la continuité du SCoT et avec nos observations personnelles, nous avons décliné 5 axes stratégiques qu'il nous semble important de prendre en compte pour les aménagements à venir au sein du Cœur d'agglomération :

- **Affirmer l'identité du territoire et valoriser ses atouts**
- **Rendre lisible le territoire par la hiérarchisation des infrastructures**
- **Construire une mixité fonctionnelle au service du social**
- **Préserver l'environnement et améliorer le cadre de vie**
- **Renforcer la mise en réseau des activités économiques.**

C'est donc dans cette optique que nous établirons des plans directeurs sur le Cœur d'agglomération en mettant l'accent sur ses projets structurants dont la plaine Chabrier, la Zone Arrière Portuaire, la zone Cambaie.

CONCLUSION GENERALE

L'île de la Réunion est dotée de nombreux atouts mais présente également des besoins que l'on peut retrouver en partie au sein du territoire de cette étude, le Cœur d'agglomération du TCO.

L'analyse de ce territoire nous permet de faire un certain nombre de constats :

- La ville du Port montre une stratégie urbaine établie dès 1971 et constitue la principale source de logements sociaux du territoire. Si l'identité du Port se fait à travers son activité industrielle importante, la volonté actuelle est avant tout de diversifier les logements.
- La ville de la Possession est située un peu en marge des deux et on y note aujourd'hui un cruel besoin en équipements lié à sa vocation résidentielle très marquée.
- La ville de Saint-Paul s'est formée autour de son centre ancien historique et dispose d'une réserve foncière importante sur la plaine de CAMBAIE.

- L'environnement est une composante essentielle de la zone d'étude et constitue un atout majeur, certes contraint par les obligations réglementaires, mais offrant de nombreuses opportunités à valoriser. En outre, la gestion des ressources naturelles et des déchets est actuellement un enjeu de la zone à la fois à court terme puisque les déchetteries arriveront à saturation d'ici 2014, mais aussi à plus long terme dans la mesure où la gestion de l'eau doit être envisagée de façon plus durable afin de pouvoir subvenir aux besoins d'une population toujours plus nombreuse.

- La population au sein du TCO est appelée à augmenter dans les prochaines décennies et on constate actuellement que des réserves foncières importantes doivent être aménagées pour répondre à cette demande. Néanmoins, ceci doit être fait en évitant l'étalement urbain et en densifiant la ville existante. De plus, la population qui est actuellement très jeune le sera moins dans le futur et il faut donc veiller à construire la ville dans cette optique, en prenant en compte les PMR. Certains aménagements ont déjà été réalisés dans ce sens comme le centre-ville de Saint-Paul. Le concept d'une ville pour piétons est à étudier…

- Les déplacements au sein du Cœur d'agglomération constituent actuellement un enjeu primordial. En effet, les embouteillages sont nombreux, le réseau de transport en commun n'est pas optimal et les usagers des mi-pentes et des hauts sont particulièrement captifs et contraints à utiliser leurs véhicules personnels. Il faudra donc veiller à développer les réflexions déjà engagées sur les itinéraires privilégiés et les déplacements doux afin des les inclure dans les différents projets en cours et à venir.

- L'offre actuelle en termes d'équipements de proximité est très inégale et doit se développer afin d'assurer un usage de la ville durable et optimisé.

Les grands projets qui nous sont apparus comme structurants pour le Cœur d'agglomération sont :

- La plaine Chabrier
- Le Port Ouest
- La Zone Arrière Portuaire Est
- Le Mail de l'Océan, au Port
- La zone CAMBAIE
- La ZAC Cœur de Ville, à la Possession
- Le sentier littoral et l'Étang Saint-Paul.

Il faut saluer le volontarisme des trois communes pour leur développement même si ces dernières ont tendance à aménager « avec des œillères », c'est-à-dire sans regarder ce que fait le voisin. Ceci a

pour conséquence une profonde incohérence au sein du territoire. Cette incohérence peut être imputée au fait que chacune des communes a une « vocation » propre, que cela soit en termes d'usages ou d'usagers.

Après étude de chacun de ces projets, nous sommes donc arrivés à la conclusion que bien qu'individuellement justifiés et pertinents, ils ne constituent que des « îlots » et ne s'inscrivent que difficilement dans un projet plus global.

Ainsi, afin de redonner une cohérence au territoire par le biais du projet Cœur d'agglomération, il nous apparaît nécessaire d'orienter nos productions cartographiques vers les thématiques que sont les déplacements, les usages et les usagers, ainsi que les espaces naturels, tout en suivant les 5 axes stratégiques que nous avons sélectionnés :

- **Affirmer l'identité du territoire et valoriser ses atouts**
- **Rendre lisible le territoire par la hiérarchisation des infrastructures**
- **Construire une mixité fonctionnelle au service du social**
- **Préserver l'environnement et améliorer le cadre de vie**
- **Renforcer la mise en réseau des activités économiques.**

Ainsi, ce diagnostic nous a permis de mettre en évidence certains points importants qui constituent les enjeux du Cœur d'agglomération. Ce sont ces enjeux auxquels le Schéma Directeur doit s'attacher afin de répondre au mieux aux besoins actuels et avenirs du territoire.

- Renforcer l'articulation des projets communaux, intercommunaux et régionaux
- Structurer l'urbanisation des zones interstitielles entre le Port et la Possession (arrière-port est) et entre le Port et Saint-Paul (Cambaie)
- Valoriser et préserver le front de mer de l'Ecocité, les berges de la rivière des Galets avec le Zénith, la réserve naturelle de l'Etang
- Fixer le tracé de référence du TCSP et intensifier la ville de part et d'autre de ce tracé
- Renforcer la mixité fonctionnelle pour optimiser le TCSP
- Rendre lisible le territoire en hiérarchisant ses infrastructures
- Connecter l'ensemble de l'agglomération à son cœur, dont les mi-pentes et les Hauts, par un transport en commun efficace
- Préparer la mutation de la RN1 en boulevard urbain au fil de l'intensification urbaine
- Définir l'identité du cœur d'agglomération et ses principaux attracteurs (équipements publics, équipements commerciaux et de loisirs, espaces publics et front de mer)
- Créer une ville servicielle, accueillante pour les familles et les personnes âgées
- Intégrer les centres commerciaux de Savanna et du Sacré-Cœur dans une logique urbaine
- Clarifier le positionnement de la ZAC Mascareignes, entre habitat et activité
- Conforter le port industriel et renforcer l'activité économique
- Renforcer la stratégie de maîtrise foncière

Ces enjeux constituent donc les points sur lesquels la puissance publique doit réfléchir afin d'aménager de façon optimale et durable le Cœur d'agglomération.

ANNEXES

ANNEXES 151

Annexe 1 : La Plaine Chabrier 155

Les grandes masses du programme 155

L'occupation du sol 156

Les principes retenus 156

Accessibilité et liaison avec les quartiers environnants 157

Desserte et mobilité 158

La desserte en transports en commun 158

Le stationnement 160

Les modes doux 160

L'îlot et le logement 161

L'emploi et les activités 162

La Plaine de Loisirs 162

Les équipements et services 164

Les grands équipements d'agglomération et de centralité 165

Le front de mer 165

Créer une avancée sur l'eau 165

Le pôle hôtelier 166

Les loisirs nautiques et balnéaires 166

Le commerce 167

La gestion durable de la ville 168

Energie 170

Préserver la santé : bruit, CEM, qualité de l'air 172

Une gestion raisonnée et durable des ressources et des déchets 173

La thématique carrière 174

Le phasage urbanistique 175

Le rythme de livraison des logements 175

Annexe 2 : La Zone Arrière Portuaire du Port Est 176

Analyse et positionnement de l'INTA 176

Limite des développements existants 176

Efficacité opérationnelle afin d'améliorer le débit de conteneurs 176

Contraintes et risques 177

Options post 2031-2038 pour le développement futur portuaire 178
Scénarii 1, 2 et 3 : 178
Scénario 4 : 179
Scénario 5 : 179
Scénario 6 : 180
Scénario 7, 8 et 9 : 180
Scénario 10 : 181
Interdépendances : 181
Annexe 3 : Fiches des Zones d'Aménagement Concerté du Cœur d'agglomération 183
Le Port 183
ZAC Mascareignes 183
ZAC RHI Rivière des Galets 184
ZAC Rivière des Galets 184
ZAC Environnement 185
ZAC Epuisement 186
ZAC Ville est Port 187
ZAC Multi-sites 188
ZAC « Mail de l'Océan » 189
ZAC Centre-ville 189
ZAC SAY Piscine 190
ZAC FAC-Technoport 190
ZAC1 (ANRU Lépervanche-Vergès-Voie triomphale) 191
ZAC Belvédère 191
ZAC Développement 2000 192
La Possession 193
ZAC Moulin Joli 193
ZAC Saint Laurent / Sainte Thérèse 194
ZAC Cœur de Ville 194
Saint-Paul 195
ZAC Sans Souci 195
ZAC Mon Repos 195
ZAC Parc de la Poudrière 196
ZAC Corbeil Bout de l'Etang 196
ZAC Bouillon 1 196

ZAC Renaissance 1 197
ZAC Renaissance 2 197
ZAC Renaissance 3 198
ZAC Bois Rouge 198
ZAC Marie Caze 199
Annexe 4 : Comptes-rendus d'entretiens 201
Marie-Noëlle CODRON (TCO) – 30 avril 2012 202
Fabien COCÂTRE (TCO) – 4 mai 2012 204
Claudie DALY (TCO) – 9 mai 2012 206
Christian SÉRAPHINE (Ville du Port) – 16 mai 2012 208
Florence DESNOST et Prisca AURE (Ville du Port) – 21 mai 2012 210
Marie-Laure BOUTHILLON (TCO) – 24 mai 2012 211
Sylvain LIAUME (TCO) – 24 mai 2012 212
Aude QUID'BEUF (Ville de la Possession) – 25 mai 2012 213
Christian PAPOUSSAMY (TCO) – 4 juin 2012 214
Eric ALDEBERT (TCO) – 5 juin 2012 215
Marylène WAGNER (TCO) – 11 juin 2012 216
Jérôme DEVELTER (TCO) – 12 juin 2012 217

Annexe 1 : La Plaine Chabrier

Les différentes données et cartographies sont issues du document remis au TCO par le bureau d'étude.

Les grandes masses du programme

THEMES	*SHON² BATI*	*FONCIER NECESSAIRE*
LOGEMENTS DE RESIDENTS – 15 000 LOGEMENTS	1 050 000 m²	720 000 m²
PARCS ET JARDINS		300 000 m²
VOIES DE CIRCULATION		180 000 m²
PARCS DE STATIONNEMENT EN SILO		75 000 m²
EQUIPEMENTS ET SERVICES		
Enseignement	92 400 m²	95 000 m²
Sport	15 000 m²	56 200 m²
Social	31 500 m²	2 300 m²
Santé	8 000 m²	
Culture et Socioculturel	8 000 m²	4 300 m²
Culte	5 500 m²	7 000 m²
Administration	25 000 m²	12 200 m²
COMMERCES		
De proximité	72 000 m²	10 500 m²
De franchise	16 000 m²	18 000 m²
Marchés		5 000 m²
PROGRAMMES D'ACTIVITES TERTIAIRES – 5 000 EMPLOIS	100 000 m²	20 000 m²
POLE HOTELIER	14 000 m²	29 000 m²
PLAINE DE LOISIRS	14 000 m²	29 000 m²
TOTAL ARRONDI	**1 481 000 m²**	**1 586 000 m²**

L'occupation du sol



<u>Carte 19</u>: Occupation des sols Plaine Chabrier
(Source: INEXIA)

Les principes retenus

L'occupation du sol de la Plaine Chabrier est constituée de pôles spécifiques qui s'enchevêtrent :

- Des quartiers mixtes à dominante de logements bordant les coulées vertes de la trame végétale générale et reliés au réseau des circulations douces, constitués d'immeubles de hauteur R+4 /R+5. Au Nord ils font transition avec le parc d'activités

- Un centre dense qui constitue la silhouette visible identifiant la Plaine Chabrier dans le paysage lointain de la baie, les hauteurs des immeubles sont donc plus importantes que pour les quartiers voisins. Il accueille logements, commerces, administrations, bureaux, équipements publics structurants. C'est le lieu de convergence des lignes de transports en commun. Il est essentiellement réservé aux accès par les modes doux. Ce centre peut être prolongé au Nord-Ouest par un pôle commercial spécialisé, de rayonnement régional
- Une plaine de loisirs au Sud réunissant les grands équipements de loisirs
- À la jonction entre la bande littorale, le centre et la plaine de loisirs, un pôle réunissant les activités hôtelières, les activités aquatiques et nautiques et la restauration de loisir. Il longe la promenade principale Nord-Sud du littoral

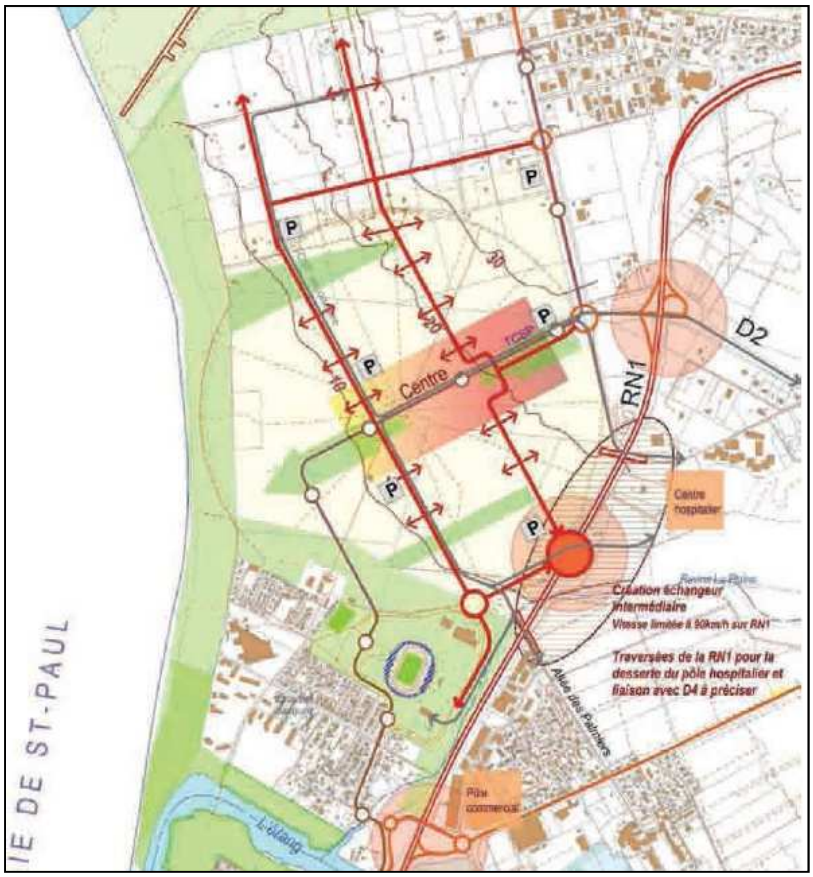
NB : ce pôle est concerné par la zone d'aléa moyen du PPRI.

Dans le centre de la Plaine Chabrier, quartier le plus dense accueillant le pôle administratif et les équipements de centralité, est localisée l'Agorah.

Cette vaste place publique est située à proximité du théâtre pouvant accueillir occasionnellement des spectacles extérieurs. Elle sert également à accueillir le marché hebdomadaire.

Elle est localisée de préférence au croisement des chemins piétonniers et des voies de bus.

Accessibilité et liaison avec les quartiers environnants



Carte 20: Accessibilité et liaison avec les quartiers environnants
(Source: INEXIA)

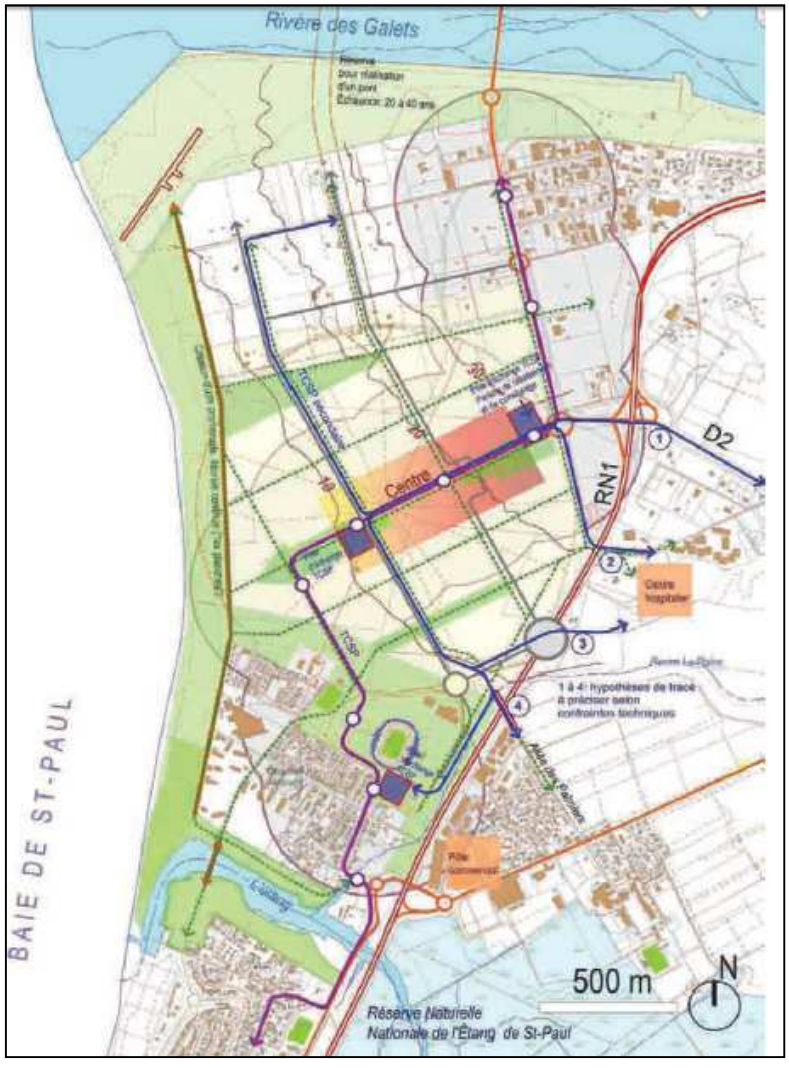
Desserte et mobilité

Pour répondre aux besoins d'accessibilité en relation avec la RN1, générés par la Plaine Chabrier, un échangeur intermédiaire est créé entre les échangeurs actuels de CAMBAIE (échangeur Nord) et de Savanna (échangeur Sud).

Cette proposition permet de spécifier la fonction de chacun des 3 échangeurs :

- Echangeur Nord : accessibilité en relation avec la RD2, liaison avec l'axe mixte, desserte du centre de la Plaine Chabrier, notamment d'un parking de rabattement vers le réseau de transports en commun (et covoiturage) proposé à l'entrée du cœur de la Plaine Chabrier (en venant de la RN1)
- Echangeur Intermédiaire : desserte de la partie Sud de la Plaine Chabrier et de la Plaine de loisirs, ainsi que du futur pôle hospitalier
- Echangeur Sud : accessibilité à la Plaine Saint-Paul via la RD 4, desserte du pôle commercial Savanna, de la Plaine de loisirs et du quartier de l'Étang (en venant du Sud)

La desserte en transports en commun



Carte 21: La desserte en transports en commun
(Source: INEXIA)

Afin de construire la ville autour des transports publics, les propositions d'organisation des transports publics sont les suivantes :

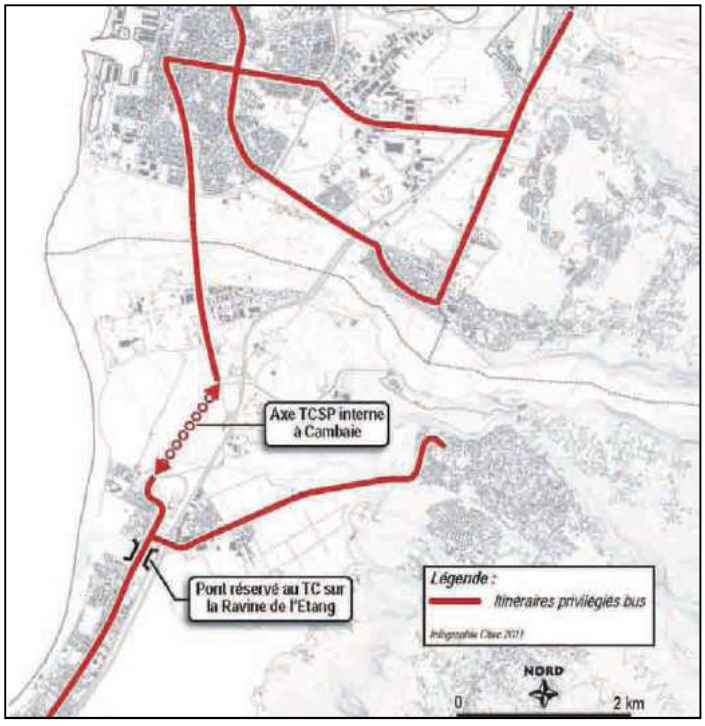
- Création d'un axe principal de transport en commun en site propre, orienté selon un axe Nord- Sud, mais avec un tracé en « V » orienté vers l'océan, afin de desservir au maximum l'ensemble du quartier de la Plaine Chabrier. En considérant un rayon d'influence de 400 m des stations, le tracé de l'axe de transports en commun en site propre reporté sur le plan ci-dessous met en évidence une desserte optimale du projet urbain
- Création d'un axe « secondaire » de transport en commun en site propre, selon un axe transversal à l'axe de TSCP principal, assurant une desserte de la zone d'activités au Nord de la plaine de CAMBAIE (zone Henri Cornu), du nouveau centre urbain et de la zone commerciale de Savanna, via un franchissement de la RN1
- Un réseau complémentaire de lignes de bus à haut niveau de service, assurant les relations avec les secteurs environnants

La création de deux pôles d'échanges complémentaires, dotés de parking-relais, semble pertinente au niveau de la plaine de loisirs, et surtout à l'intersection entre l'axe majeur du nouveau centre urbain et l'axe mixte. Ce dernier lieu, en entrée de ville, doit être conçu comme un pôle d'échanges ayant une double vocation : on y laisse sa voiture soit pour se rendre ensuite au cœur du nouveau centre urbain en transports en commun (ou à pied), soit pour prendre l'axe de TCSP littoral, à destination des autres secteurs du Cœur d'agglomération ou à l'extérieur.

A noter que l'axe de TCSP principal doit être conçu comme une infrastructure évolutive vers un tramway interne au Cœur d'agglomération du TCO.

Par ailleurs, dans l'hypothèse de création d'une infrastructure ferroviaire régionale, il convient de réserver une emprise en bordure de la RN1 (selon le tracé prévu initialement pour le Tram-Train), qui apparaît comme le seul tracé compatible avec des liaisons vers le centre-ville de Saint-Paul, comme en direction du Port ou de la Possession.

Le développement de la Plaine Chabrier revêt également un enjeu majeur en termes de continuité des « itinéraires privilégiés bus » projetés par le TCO : l'aménagement d'au moins un axe de transport public interne à cette zone permettra de mailler les sites propres existants ou en cours d'étude à Saint-Paul et ceux envisagés au Port et à la Possession.



Carte 22: Itinéraires privilégiés bus
(Source: INEXIA)

Le stationnement

Le principe de base est celui de limiter l'offre de stationnement, quels que soient les usages concernés. En effet, la maîtrise du stationnement est le principal levier d'une politique de déplacement visant à limiter l'usage de la voiture particulière et à favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux.

Les modes doux



Carte 23: Les modes doux sur la Plaine Chabrier
(Source: INEXIA)

En matière d'aménagement piéton, le principe de base consiste à concevoir une ville où tous les lieux de déplacements quotidiens (école, lieu de travail ou lignes de transports en commun pour s'y rendre, commerces, services équipements publics, ….), sont accessibles à pied depuis son logement.

En matière d'aménagement cyclable, le principe de base est de concevoir un réseau maillé et continu, irriguant l'ensemble du projet urbain, mais également en lien avec les secteurs adjacents.

Une promenade Nord/Sud, majeure dans le quartier, longe le cordon littoral ; elle doit constituer, par son aménagement, un lieu attractif et emblématique du TCO.

L'îlot et le logement

Les logements constituent la composante principale du programme de la Plaine Chabrier.

Selon les situations spatiales, les implantations des futures opérations de logements présentent des particularités :

- Au Nord elles assurent partiellement la transition avec la zone Henri Cornu
- A l'Est elles sont nécessairement éloignées de la RN1 et des bruits qu'elle peut générer
- A l'Ouest elles sont dans des situations de transitions avec le pôle hôtelier, voire dans une situation de front de mer
- Au Sud elles limitent la plaine de loisirs

Ces logements sont partout dans des situations de mixité :

- Mixité verticale (commerces, services, voire activités artisanales sous les logements), en particulier dans le centre
- Mixité horizontale (logements / équipements, activités artisanales et tertiaires) à chaque possibilité de mise en œuvre

La définition des îlots et des lots ensuite cédés aux opérateurs doit permettre la mise en œuvre de fondamentaux:

- La mixité des opérations, déjà évoquée, qui se traduit aussi par la mixité des types de logements (logements locatifs / logements en accession, logements sociaux / logements privés)
- Une architecture contemporaine qui répond aux conditions climatiques de La Réunion ; elle exige des conditions d'organisation particulières des plans de logements (orientation, ventilation, éclairement, rapport au végétal) (se référer à PERENE et Quartiers Durables Réunion)
- L'attention aux modes de vie et aux pratiques sociales au travers de la définition et de la différenciation de la sphère privée et de la sphère collective.

LES INDICATEURS D'OBJECTIFS :

- 100 % de logements à moins de 400 m d'un commerce de proximité, d'une crèche, d'une école maternelle, d'une école primaire, d'une Poste
- 100 % de logements à moins de 500 m d'un centre d'activités culturelles, de loisirs, d'un terrain de sport
- 50 % de logements aidés

L'emploi et les activités

La Plaine Chabrier devra, à terme, accueillir un minimum de 15 000 logements soit environ 40 000 habitants, et par conséquent, et selon les données de l'INSEE, environ 10 000 actifs potentiels.

La zone d'activités Henri Cornu, de 70 hectares, devrait à terme compter entre 1 500 et 2 000 actifs.

Le pôle administratif du Cœur de la Plaine Chabrier, noyau symbolique d'une surface d'environ 9 000 m² est amené à se développer.

Deux emplacements stratégiques sont privilégiés :
- L'objectif est, qu'autour du noyau du cœur d'agglomération, viennent graviter des sièges sociaux, des immeubles de bureaux pour créer un véritable quartier d'activités,
- Un pôle tertiaire sera localisé à l'Est du centre de l'autre côté de l'axe mixte en transition entre la zone artisanale au Nord et le cœur de la Plaine Chabrier à l'Ouest.

Les besoins représentent une surface minimum de 100 000 m² pouvant accueillir 5 000 actifs.

Tertiaire	Nombre d'unités	S² unitaire construite	Foncier nécessaire	S² totale construite	Foncier total nécessaire	Principe d'implantation
Immeubles tertiaires	X	100 000	20 000	100 000	20 000	-

La Plaine de Loisirs

La Plaine de Loisirs est aujourd'hui équipée :
- D'un stade régional, le stade Paul Julius Benard
- D'un terrain de football synthétique et d'un plateau noir (terrain goudronné)
- D'un multiplexe (le « Ciné Cambaie »)
- De deux restaurants
- D'une halle (le « Wonder ») fermée au public et mise à disposition d'une association
- D'un vaste espace, Expobat, accueillant des concerts et des foires
- Et d'un terre-plein pour le bicross

Loisirs	Nombre d'unités	S² unitaire construite	Foncier nécessaire	S² totale construite	Foncier total nécessaire	Principe d'implantation
Grande Salle Polyvalente	1	2 000	2 500	2 000	2 500	En lieu et place du Wonder
Bowling / discothèque	1	1 800	1 500	1 800	1500	Proximité du multiplexe
Cafés	2	250	350	500	700	
Equipement structurant	1	5 000	6 000	5 000	6 000	
Stationnement en silo (205 places par niveau)	1 000		8 000		8 000	R+4

Les équipements et services (Propositions pour 15 000 logements)

Enseignement	Nombre d'unités	S² unitaire construite	Foncier nécessaire	S² totale construite	Foncier total nécessaire	Principe d'implantation
Ecole primaire 16/18 classes	14	2 600	3 500	36 400	49 000	Ilot R+2 maxi
Collège 700/800 élèves	3	10 000	8 000	30 000	24 000	Ilot R+3
Lycée 1 000/ 1 200 élèves	2	13 000	11 000	26 000	22 000	R+3
Sport						
Plateau d'évolution 1/école	14		1 000		14 000	A proximité des écoles
Terrain de grands jeux	3		7 000		21 000	
Gymnase + salles spécialisées	4	2 500	3 000	10 000	12 000	A proximité des collèges et lycées
Surface de plan d'eau		1 000	2 000	1 000	2 000	
Tennis / squash	5	800	1 800	4 000	7 200	
Social						
Garderie	10	250		2 500		Intégré dans un collectif
Crèche	10	1 200	1 500	12 000	15 000	Intégré dans un collectif
Maison de retraite pour personnes âgées	2	4 000	1 500	8 000	3 000	Intégré dans un collectif
Maison médicalisée pour personnes âgées	2	4 500	2 500	9 000	5 000	
Santé						
Centre de santé	8	1 000		8 000		Intégré dans un collectif
Culture et socioculturel						
Lecture publique	?	1 000	500	3 000	1 5000	Intégré dans un collectif
Salle polyvalente	3	1 000	6000	3 000	1 800	
Ecole d'arts	1	2 000	1 000	2 000	1 000	
Culte						
Lieu de culte	5	900	1 000	4 500	5 000	Intégré au tissu urbain
Jardin des souvenirs	1	1 000	2 000	1 000	2 000	
Services publics						
Bureau de poste	4	1 500	800	6 000	3 200	
Mairie de quartier / Sécurité	4	2 5000	1 000	10 000	4 000	
Services publics	Nombre d'unités	S² unitaire construite	Foncier nécessaire	S² totale construite	Foncier total nécessaire	Principe d'implantation
GUT / PMI	4	1 000		4 000		Intégré dans un collectif
Pôle emploi …	4	500		2 000		Intégré dans un collectif
Cuisine centrale	2	1 500	2 500	3 000	5 000	
Déchetteries	2		2 500		5 000	

Les grands équipements d'agglomération et de centralité

L'ambition est de faire de la Plaine Chabrier un quartier d'excellence pour les activités, les commerces et les équipements de niveau micro-régional, en proposant au cœur de la Plaine Chabrier le centre administratif du TCO.

Sa situation entre un pôle économique représenté par la ville du Port et un pôle touristique à travers les plages et le lagon de Saint-Gilles, en fait un atout pour développer un pôle administratif.

Pôle administratif	Nombre d'unités	S² unitaire construite	Foncier nécessaire	S² totale construite	Foncier total nécessaire	Principe d'implantation
Immeubles « emblématique »	1	5 000	700	5 000	700	Centre de la Plaine Chabrier
Centre d'affaires	1	2 000	500	1 000	500	R+4
Siège de diverses administrations	2	1 000	300	2 000	600	R+4
Services interentreprises	1	1 000	300	1 000	300	R+4
Grands équipements						
Théâtre (1 000 à 1 200 places assises)	1	5 000	6 000	5 000	6 000	Centre
Enseignement supérieur	1	15 000	10 000	15 000	10 000	
Pôle santé	1	10 000	2 000	10 000	2 000	En liaison avec le PSO (Pôle Sanitaire Ouest)

Le front de mer

Tout en respectant les contraintes liées au caractère littoral du site, il s'agit de créer un pôle touristique et de loisirs forts, ouvert sur la mer :

- Créer une continuité piétonne et un espace de loisirs le long du littoral, ponctués de points de vue et d'avancées sur la Baie
- Développer les activités et usages liés à la présence de l'eau
- Créer un pôle hôtelier

Créer une avancée sur l'eau

La mise en place d'une jetée sur pilotis (Pier) valorise le caractère littoral du projet urbain, en créant des avancées sur la Baie de Saint-Paul, et constituant une réponse appropriée pour faciliter l'accès à la mer.

Le Pier situé devant le centre-ville de Saint-Paul est une référence intéressante (il a reçu le prix de l'aménagement urbain 2011).

Le pôle hôtelier

Le pôle hôtelier de la Plaine Chabrier a pour vocation de compléter et non concurrencer le pôle touristique saint-gillois. Pour cela, il doit proposer une gamme élargie d'hôtels 2, 3 et 4 étoiles pouvant toucher divers types de touristes :

- Le tourisme d'affaires
- Les vacanciers pouvant séjourner en famille plusieurs jours et profitant de l'emplacement stratégique de la Plaine Chabrier pour des départs d'excursion tout en profitant des offres de loisirs sur place
- Les croisiéristes en transit séjournant une à deux nuits avant d'embarquer pour une croisière au départ du Port Ouest.

Ces unités hôtelières s'accompagnent d'activités sportives et de détente (squash, fitness, hammam, activités nautiques, …) et fonctionnent avec les activités littorales. Le pôle hôtelier est préférentiellement localisé à proximité immédiate du sentier littoral, en liaison avec le pôle de loisirs et le cœur de la Plaine Chabrier.

Hôtels	Nombre d'unités	S² unitaire construite	Foncier nécessaire	S² totale construite	Foncier total nécessaire	Principe d'implantation
Hôtels 4 étoiles (100 chambres)	1	5 000	10 000	5 000	10 000	A proximité du littoral
Hôtels 2 / 3 étoiles (100 chambres)	2	3 500	7 000	7 000	14 000	
Résidence hôtelière (100 studios)	1	2 000	5 000	2 000	5 000	

Les loisirs nautiques et balnéaires

Le caractère littoral du site offre des opportunités en termes de développement d'activités et d'usages nautiques et balnéaires. Deux options peuvent ainsi être envisagées :

a. Créer un lagon de baignade intérieur type "lagon artificiel":
   - Le maintien d'une eau de qualité serait assuré par un système de renouvellement automatique (conduites de pompage / rejet en mer), dont l'exutoire se situerait à plusieurs centaines de mètres du rivage (pour éviter le panache turbide créé par la rivière des Galets)

- Superficie de l'ordre de 5 000 à 6 000 m², avec niveaux de profondeur variables (soit environ 0,4 % de la superficie du projet)

Et/ou

b. Créer un bassin de baignade sécurisé en mer :
   - Ce bassin pourrait être connecté au Pier pour s'affranchir des contraintes de mise à l'eau
   - La sécurisation de la baignade contre les attaques de requins pourra être assurée par des filets ou grillages maintenus autour du bassin par des pontons flottants
   - Superficie de l'ordre de 1 000 m² (soit environ la superficie d'un bassin olympique)

Le commerce

Il convient de distinguer deux types de commerces :

- Le commerce de proximité, pôle d'animation des îlots. Il se présente principalement en boutiques en rez-de-chaussée d'immeubles. Il est composé de petites surfaces alimentaires, de boutiques en centre-ville, … pour les besoins du quotidien. Il est facilement accessible par les habitants de l'îlot et situé à moins de 300 m des habitations
- Le commerce de franchises qui vient compléter, accompagner et diversifier le commerce de proximité. C'est un commerce de qualité en lien avec la notion de cité exemplaire. Il est situé en entrée de ville et le long de l'axe central du cœur de la Plaine Chabrier. Il est accessible par les transports en commun. Créer une nouvelle forme de « centre commercial » différente de celle proposée à la Réunion est impérative.

Les marchés de plein air viennent améliorer l'offre commerciale. Là également, il convient de distinguer deux types de marchés.

- Un marché permanent semi couvert positionné le long de la promenade du littoral et consacré en partie à l'artisanat et en partie aux produits alimentaires locaux
- Les marchés hebdomadaires principalement achalandés de fruits et légumes. Au nombre de deux, ces marchés sont localisés dans les quartiers proches des habitations et participent à l'animation des îlots.

Commerces de proximité	Nombre d'unités	S² unitaire construite	Foncier nécessaire	S² totale construite	Foncier total nécessaire	Principe d'implantation
Café / bar / restaurant	35 200	200	3000	7 000	10 500	RdC d'immeubles
Petites unités commerciales	400	150		60 000		
Pharmacie	20	250		5 000		
Commerces de franchises						
Boutiques	50	200	300	10 000	15 000	Mail commercial
Grands magasins	2	3 000	1 500	6 000	3 000	
Marché						
Marché semi couvert	1		3 000		3 000	Proximité de la promenade du littoral
Marché de plein air	2		1 000		2 000	Dans les îlots

La gestion durable de la ville

L'absence de réglementation thermique dans les DOM a laissé libre cours à des conceptions mal adaptées au climat. La RTAA DOM9[97], applicable depuis le 1er Mai 2010, pallie cette absence seulement sur le logement neuf quand le tertiaire est très énergivore.

L'enjeu est ici de rationaliser la consommation d'énergie, en évitant notamment la climatisation par une conception bioclimatique.

Il est également nécessaire de rationaliser la consommation de ressources par une recherche de matériaux faiblement carbonés à circuit court.

Cela se traduira notamment, dès le schéma de composition urbaine, par :

- Des façades peu exposées : Sud puis Nord
- Des reculs plantés sur chaque îlot
- Des trames peu larges permettant d'assurer le confort thermique sans refroidissement énergivore et de bénéficier de l'éclairage naturel abondant
- Et par des prescriptions architecturales, paysagères, environnementales, techniques ambitieuses

Le projet urbain devra concrétiser les objectifs suivants :

- Définir un parcellaire propre à :
    - o densifier
    - o limiter la chaleur en ville et dans les bâtiments, imposant des pieds de façades végétalisés

[97] Réglementation Thermique Acoustique et Aération spécifique aux DOM et passé sous forme de décret

    - préserver la perméabilité et limiter les risques naturels
    - offrir des formes urbaines et architecturales :
        - adaptées à la topographie
        - variées
        - évolutives (« décohabitation », réserves de SHON,…)
- Adapter la conception aux usages en ville tropicale – jardins en cœur d'îlots et en étages, en toitures, …
- Imposer, par la composition urbaine, une conception de bâti adaptée au climat, aux usages, à leur évolution et économe en énergie :
    - un recul planté de 4 m en pied de façade
    - des îlots permettant de générer des trames peu larges propres à la ventilation et l'éclairage naturels, mais permettant de se protéger des bruits urbains et de voisinage
    - des façades Sud / Nord privilégiées
    - des façades Est / Ouest à minorer et à protéger du soleil mais conservant l'apport d'éclairage naturel et de ventilation dont l'objectif sera de proscrire ou de limiter la climatisation, au terme d'études aérauliques, thermiques, acoustiques, visuelles et énergétiques fines, conduisant à prescrire l'usage prioritaire des brasseurs d'air, pour limiter le rafraîchissement à une durée de l'ordre de 4 mois par an, de Décembre à Mars.

Energie

		Base	PERENE	Optimisé	SHON en m²	Base	PERENE	Optimisé	
Ratios de production du photovoltaïque en kWh/m² de panneau/an		120	156	156	**Exemple Plaine Chabrier 15 000 logements**				
		Ratios de consommation électrique de référence en kWh/m²U/an			*70 m² / logements*	Consommation annuelle électrique approchée en kWh/an			
Logements	Consommation en kWh/m²/an	44	28	15	1 050 000	46 200 000	29 400 000	15 750 000	kWh/an
	Surface utile à couvrir en PV	37	18	10		385 000	188 462	100 962	m² PV
Tertiaire	Consommation en kWh/m²/an	140	112	50	342 700	47 978 000	38 482 400	17 135 000	kWh/an
115 *x* + 60	Surface utile à couvrir en PV	117	72	32		399 871	246 041	109 840	m² PV
Commerces alimentaires	Consommation en kWh/m²/an	350	315	250	16 000	5 600 000	5 040 000	4 000 000	kWh/an
100 *x* + 250	Surface utile à couvrir en PV	292	202	160		46 667	32 308	25 641	m² PV
Commerces petits	Consommation en kWh/m²/an	350	315	160	72 000	25 200 000	22 680 000	11 520 000	kWh/an
100 *x* + 250	Surface utile à couvrir en PV	292	202	103		210 000	145 385	73 846	m² PV
				Total	1 480 700	124 978 000 1 041 483	95 502 400 612 195	**48 405 000** 310 288	kWh/an m² PV

Il s'agira donc de concevoir un éclairage urbain :

- Econome, préservant la faune
- Assorti d'objectifs de consommation énergétique suivis dans les espaces publics et îlots en comparant la base actuelle à l'objectif économe du projet

Dans les îlots, les économies les plus significatives, proviendront de la conception adaptée au climat et de la démarche de Maîtrise de la Demande d'Energie (MDE).

Globalement, il conviendra de prévoir le déploiement d'un réseau performant permettant sur la ville :

- L'instrumentation et la collecte des données énergétiques de la ville
- L'affichage de celles-ci pour sensibilisation
- Des actions en écrêtage de pointes de puissance

Outre l'usage des granulats extraits du site, parmi les pistes les plus significatives, la construction bois intervient lourdement dans le bilan environnemental d'un quartier.

Le cryptomeria local est en cours de classement par la FCBA[98] et devrait participer aux constructions, permettant ainsi de valoriser la ressource locale en circuit court et de replanter des forêts diversifiées.

D'autres matériaux et procédés se développent localement, dans tous les ouvrages associés à l'aménagement et au bâtiment, qu'il conviendra de valoriser. (cf. Ecocité et Quartiers Durables Réunion).

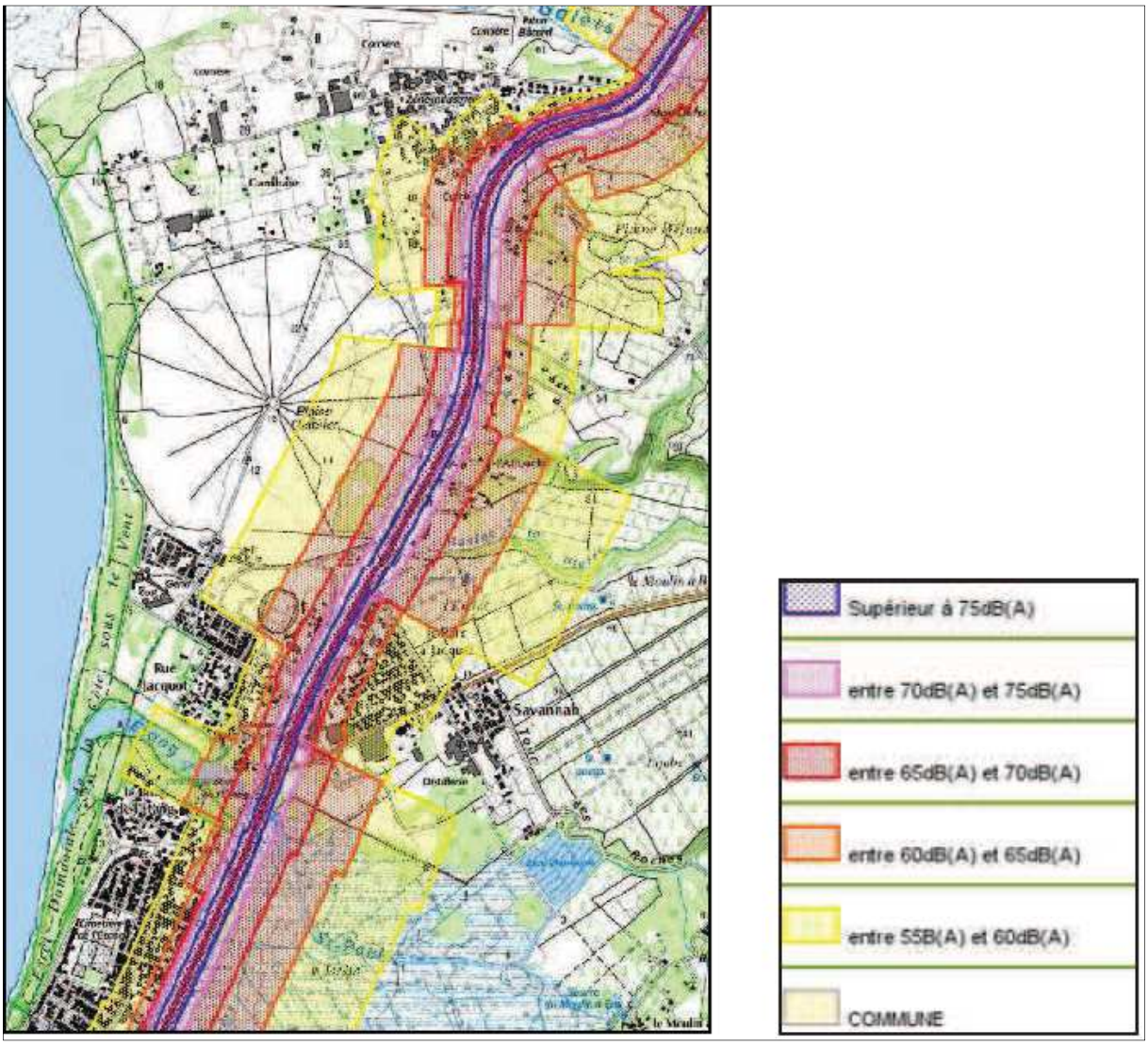
Le projet urbain devra donc définir sa politique en matière d'économie de ressources et pour cela traduire dans ses règlements des objectifs imposés ou recommandés et suivis, à chaque porteur de projet.

A la Réunion, les principales pistes de réduction d'émissions de carbone liées à l'aménagement sont :

- Les déplacements
- Les consommations d'énergie, et notamment d'électricité
- Les matériaux et procédés de construction

[98] Forêt Cellulose Bois-construction Ameublement

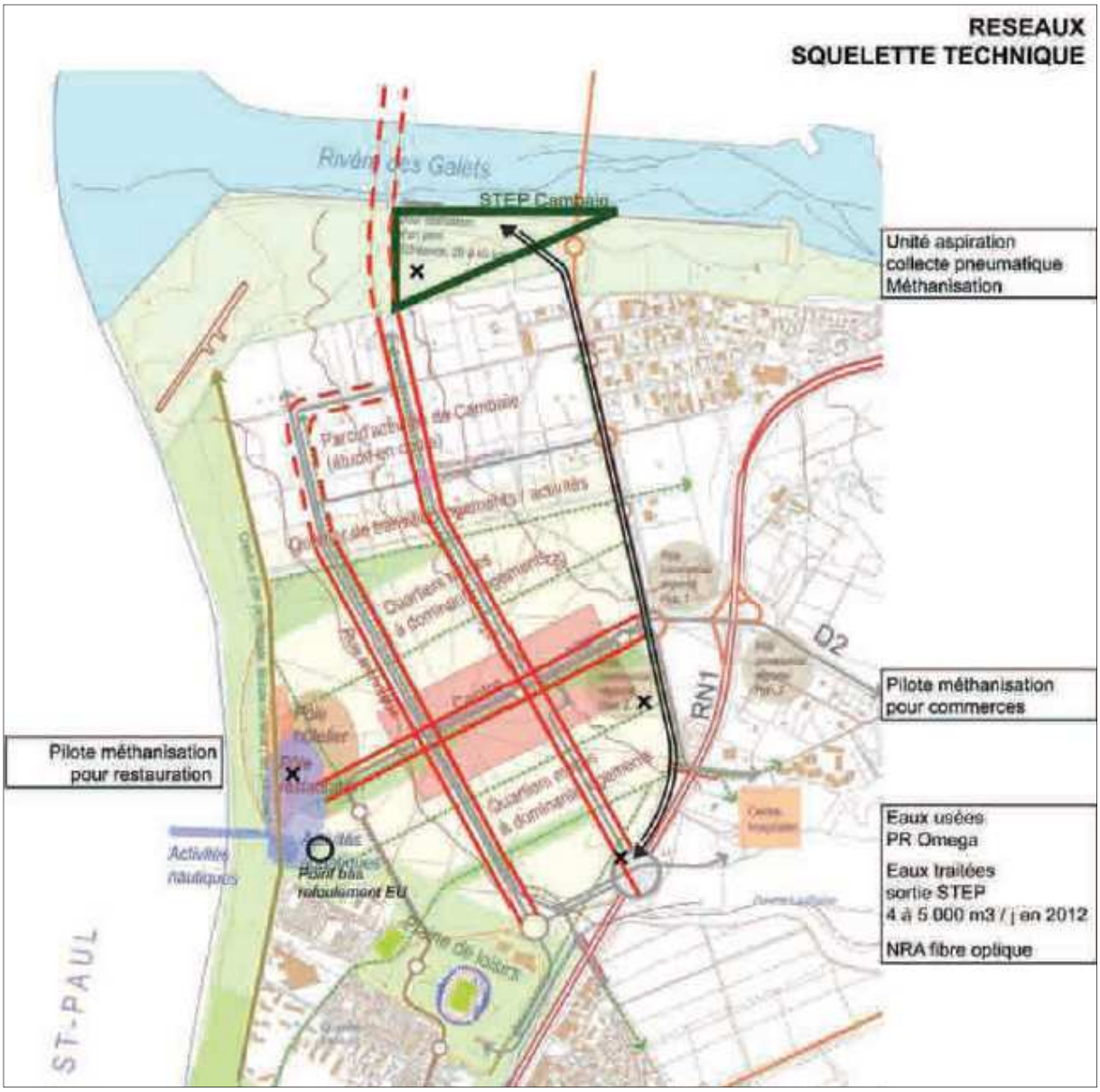
Préserver la santé : bruit, CEM, qualité de l'air



Carte 24: Préserver la santé: bruit, CEM, qualité de l'air
(Source: INEXIA)

La forme urbaine, le parcellaire, les reculs imposés ont ici un rôle prédominant dans le confort acoustique du futur quartier.

Une gestion raisonnée et durable des ressources et des déchets



Carte 25: Une gestion raisonnée et durable des ressources et des déchets
(Source: INEXIA)

L'objectif étant d'éradiquer les dépôts sauvages, de réduire les volumes enfouis (les Centres d'Enfouissement Technique (ou CET) ne pouvant être étendus ou multipliés), et enfin de réutiliser ou valoriser tous les déchets localement (à la seule exception des déchets dangereux qui n'ont aujourd'hui d'autre filière complexe que celle de Métropole accessible par bateau).

Réduire à la source, trier et valoriser, tant les déchets des ménages que ceux des bureaux ou des commerces, en mettant en place une collecte sélective reste un objectif à développer en créant, si nécessaire, les équipements à l'échelle du quartier

- Implanter 2 déchetteries (2 500 m² emplacement réservé) sur le site (1 pour 20 000 hab. min)
- Rationaliser la gestion des espaces verts
- Faciliter la collecte sélective dans les espaces publics - Identifier les circuits de collecte
- Imposer la collecte sélective interne des opérations tertiaires et des logements et renforcer le compostage individuel
- Proposer les objectifs de déploiement du compostage en collectif en lien avec les jardins familiaux
- Etudier la faisabilité technico économique d'une collecte pneumatique des déchets
- Etudier la faisabilité technico économique d'une unité de méthanisation en lien avec la valorisation des eaux usées et la STEP de CAMBAIE

Sur le projet, les enjeux en termes de gestion des eaux se traduiront par :

- Création d'un réseau d'eau brute pour l'arrosage et le nettoyage, issue potentiellement des :
    - eaux d'irrigation,
    - eaux de forage en nappe,
    - eaux pluviales
- L'étude de la faisabilité technico – économique de ces réseaux
- L'étude de la faisabilité technico – économique de la réutilisation des eaux pluviales
- L'étude de la faisabilité technico – économique d'un prétraitement des eaux grises pour usage en subirrigation
- Pour globalement faciliter la gestion des réseaux, étudier la faisabilité technico – économique de galeries techniques, permettant d'outiller les consommations d'eaux, outre celles d'énergie.

La thématique carrière

Le schéma des carrières identifie des espaces carrières sur l'emprise du projet portant sur 3,3 à 5,3 millions de m^3, voire 7 millions de m^3 de matériaux à extraire.

Le besoin de granulat pourrait en revanche approcher 0,5 millions de m^3 pour 15 000 logements soit environ 1 250 000 m² SHON.

C'est un sujet primordial dans la mesure où le droit à l'erreur est absent. Parmi les grandes carrières en projets, on retrouve la zone arrière-port Est et CAMBAIE.

Il est à noter que deux forages ont été fermés pour cause de salinisation.[99]

[99] Données récoltées lors d'un entretien avec *Claudie Daly (09/05/12)*, Directrice Générale de la Direction de l'Aménagement, au TCO

Le phasage urbanistique

Dans un premier temps il est nécessaire de développer le réseau principal de Transports en Commun afin d'assurer la première trame de liaison de la Plaine Chabrier avec, d'une part, le centre-ville de Saint-Paul au Sud via la Plaine de loisirs, et d'autre part, la ville du Port au Nord

La réalisation des îlots débutera par le Sud en liaison avec le quartier de l'Etang et la Plaine de Loisirs

Avec un décalage dans le temps, une partie du Nord, et notamment la partie de transition entre la zone d'activité et la Plaine Chabrier, devra se structurer et se développer

Le centre ne pourra se développer que lorsqu'une masse critique d'habitants sera atteinte. Une première amorce sera tournée vers le Sud et les premiers îlots. Une réserve foncière importante devra être constituée pour le centre de la Plaine Chabrier afin qu'il puisse prendre toute sa mesure dans le temps

De même le pôle hôtelier ne pourra se développer qu'à partir du moment où une masse importante de population et d'activités seront présentes sur la Plaine Chabrier.

Le rythme de livraison des logements

Le PLH prévoit sur l'ensemble du TCO un rythme de construction de 2 500 logements par an. La Plaine Chabrier devra absorber les trois quarts de cette programmation de logements, soit un rythme d'environ 1 000 logements par an d'ici 2020 et 1 500 logements par an par la suite.

Annexe 2 : La Zone Arrière Portuaire du Port Est

Analyse et positionnement de l'INTA

Limite des développements existants

Le Port Est exprime déjà des besoins en termes de manutention des conteneurs, ce qui a été particulièrement marqué lors du pic de 2008. Il est estimé qu'avec l'agrandissement du port proposé grâce à un troisième quai, la capacité sera portée à 305 000 EVP[100], ce qui repoussera la nécessité d'une intervention pour la période 2021-2027.

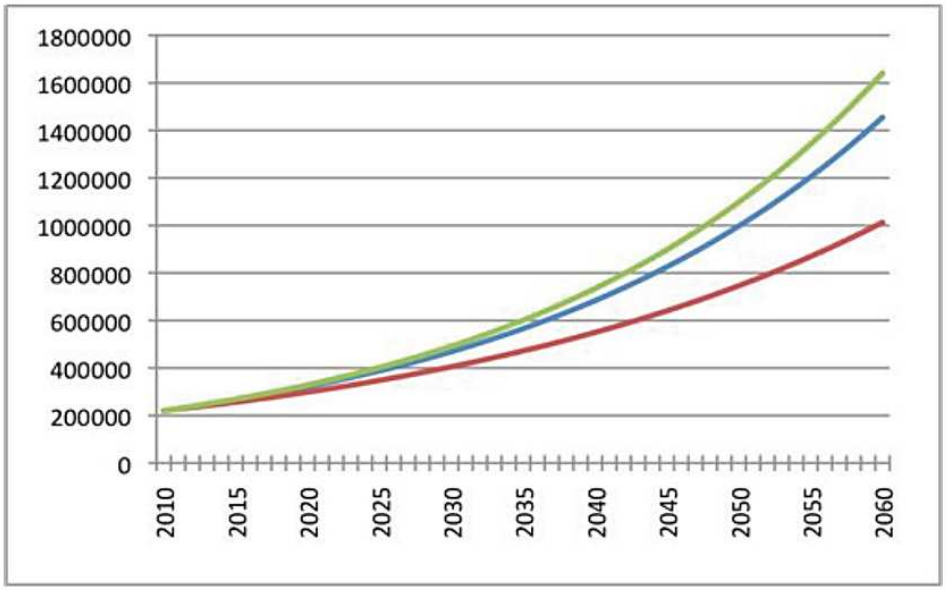


Figure 34: Estimation de la croissance du volume de conteneurs en EVP.
Scénarios de croissances haute, moyenne et faible
Schéma Directeur du port 2015-2040

Efficacité opérationnelle afin d'améliorer le débit de conteneurs

Il y a un certain nombre d'interventions qui pourraient être étudiées en vue d'améliorer l'efficacité :

- Augmenter le nombre de quarts de travail
- Réorganiser l'espace pour permettre des mouvements de conteneurs plus efficaces
- Mettre en œuvre une politique portant sur les conteneurs vides
- Déplacer les activités qui ne sont pas de conteneurs et qui ont un impact négatif sur la productivité (ex : les mouvements de passagers)
- Réduire les zones de stockage à l'intérieur de la zone portuaire de base
- Mettre le terminal en concession
- Améliorer les opérations d'entrées et sorties
- Fournir des zones de stockage hors site et/ou parcs logistiques
- Augmenter les hauteurs d'empilage de conteneurs

[100] Equivalent Vingt Pieds

Contraintes et risques

Rappel des propositions du groupement[101] : Pour ponctuer ce volet environnemental le groupement proposera des solutions techniques adaptées, innovantes et intégrées.

→ Exploitation des matériaux :

- Analyser le devenir de la zone d'une part dans le cadre des estimations du Schéma Départemental des Carrières, mais également en fonction des besoins en matériaux exprimés en fonction des projets
- Les buttes du port sont issues principalement de l'excavation de matériaux marins et des teneurs en sel peuvent en limiter l'utilisation en cas d'usage trop rapide, le lessivage naturel par les pluies pouvant être insuffisant
- Mettre en évidence les volumes exploitables au regard des besoins en matériaux
- Définir un programme de libération de l'espace

→ Ressources en eau :

- Compatibilité des aménagements avec la protection des ressources en eau
- Approvisionnement en eau des activités implantées dans la ZAP ; les ressources en eau de la Ville du Port sont limitées et représentent une réelle contrainte vis-à-vis d'activités consommatrices d'eau
- Mettre en rapport les adéquations besoins/ressources établies dans le cadre du Schéma Directeur en eau potable de la commune avec les activités potentielles compatibles avec cet enjeu. Le cas échéant, la possibilité de captages industriels pour des activités ne nécessitant pas d'eau de qualité pourra être envisagée en conformité avec les objectifs du SDAGE et du SAGE

→ Risques environnementaux :

- La reconquête des anciens sites industriels
- L'implantation de nouvelles installations classées pour la protection de l'environnement

→ Autres contraintes et opportunités :

Celles respectivement liées à l'accessibilité de la ZAP et aux problématiques énergétiques, seront étudiées dans le cadre de la mission

[101] Panel de l'INTA

Options post 2031-2038 pour le développement futur portuaire[102]

Scénarii 1, 2 et 3 :

- L'exondement (jaune) fournit les 500m de quai requis.
- Expansion sur la ZAP (jaune) limite la largeur du quai à 430m – moins des 500m nécessaires
- Le soutènement des zones excavées de la ZAP (rouge) réduit la surface disponible
- La cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte
- La voirie (noir) et un nouvel échangeur sont requis pour de nouveaux espaces dans la ZAP
- Un nouveau terminal polyvalent (vert)







[102] *Les zones Arrière Portuaires de la Ville du Port*, Rapport du Panel International INTA au Territoire de la Côte Ouest, TCO, et à la municipalité du Port, La Réunion, 9-16 Avril 2011

Scénario 4 :

- L'exondement (jaune) fournit les 500m de quai requis
- Allonger le quai (900m) pour qu'il offre deux postes à quai supplémentaires, un pour les conteneurs et un terminal polyvalent
- La cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte
- Nouveau terminal polyvalent (vert)



Scénario 5 :

- L'exondement Ouest (jaune) fournit les 500m de quai requis
- L'exondement Est fournit une largeur de quai de 720m – plus que les 500m nécessaires
- La cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte
- La voirie (noir) et un nouvel échangeur requis pour l'expansion Est
- Nouveau terminal polyvalent (vert)



Scénario 6 :

- L'exondement Ouest (jaune) fournit les 500m de quai requis
- L'exondement Est fournit une largeur de quai entre 100 et 250m de moins que les 500m requis et la configuration de la zone rend les opérations difficiles
- La cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte
- La voirie (noir) et un nouvel échangeur sont requis pour l'expansion Est
- Un nouveau terminal polyvalent (vert)



Scénario 7, 8 et 9 :

- L'exondement (jaune) fournit les 500m de quai requis
- La cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte
- Un nouveau terminal polyvalent (vert)







Scénario 10 :

- L'exondement (jaune) fournit les 500m de quai requis
- L'expansion sur la ZAP (jaune) limite la largeur du quai à 470m – moins des 500m nécessaires
- Le soutènement des zones excavées de la ZAP (rouge) réduit la surface disponible
- La cale sèche exige une zone de support dédiée (rouge) qui n'a pas été prise en compte
- La voirie (noir) et un nouvel échangeur sont requis pour de nouveaux espaces dans la ZAP
- Nouveau terminal polyvalent (vert)



Interdépendances :

- Frontières et limites

Liaison Nord-Sud : Rivière des Galets, centres urbains.

La zone arrière portuaire et le Port sont liés et interdépendants de l'ensemble du territoire de la Côte Ouest, et la ZAP agit comme une frontière de la liaison Nord-Sud entre la Possession et Saint-Paul.



Figure 35: Frontières et limites
(Source: Dossier de l'INTA)

- Réseau vert

Coulée verte, rivière des Galets, Réserves naturelles.

Un réseau vert connecte l'ensemble des espaces et crée une cohérence territoriale.



Figure 36: Réseau vert
(Source: Dossier de l'INTA)

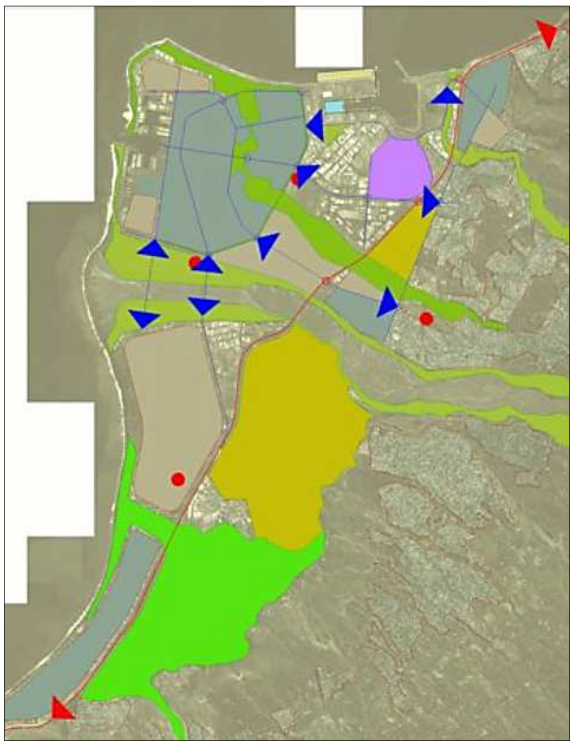


Figure 37: Centres et développements urbains: liaisons et extensions
(Source: Dossier de l'INTA)

- Centres et développements urbains : liaisons et extensions

La ville du Port, la Possession et Saint-Paul sont étroitement liées par leur devenir « métropolitain » au sein du Cœur d'agglomération. La ZAP et le Port sont partie prenante de ces interdépendances.

- Renforcement des liaisons

Dans la logique de développement du Cœur d'agglomération, les liaisons sont à renforcer entre la ville du Port, la Possession et Saint-Paul (CAMBAIE et le centre ville, franchissement de la rivière des Galets).

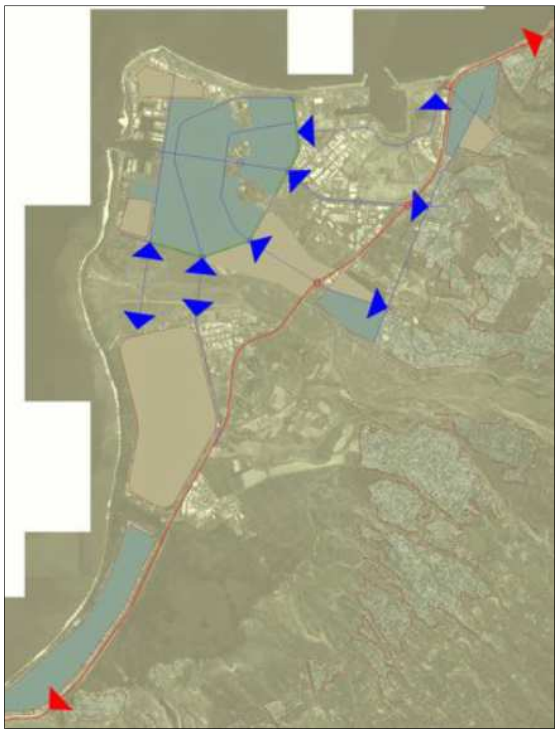


Figure 38: Renforcement des liaisons
(Source: Dossier de l'INTA)

L'ensemble de ces interdépendances conduit à proposer d'ouvrir la ZAP vers le reste du territoire, à désenclaver le Port pour le faire acteur de la ville et le relier aux centres urbains existants.

Annexe 3 : Fiches des Zones d'Aménagement Concerté du Cœur d'agglomération

Le Port

ZAC Mascareignes

Date de création	1987
Superficie	126 ha
Caractéristiques	
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	Un peu plus de 1 442 logements collectifs et environ 411 parcelles individuelles
Maîtrise d'ouvrage	Ville du Port, SEMADER, Biture Setame (Société d'études d'urbanisme, d'aménagement et d'équipement)
Programme de l'opération	4 secteurs de règlement : - ZA (environ 48 ha): habitat, commerces de proximité, services, bureaux éventuels et équipements publics nécessaires - ZA1 : habitat collectif (1 002 logements) et 59 parcelles individuelles - ZA2 (au Sud de la RN4) : habitat moins dense et plus de logements individuels. 440 logements collectifs et 172 parcelles individuelles - ZA3 : lotissement RN4 (comprenant 180 logements individuels) - ZC (environ 20 ha): 4 secteurs autour du diffuseur du Sacré Cœur : équipements commerciaux parfois de grande ampleur - ZE (45 ha) : « coulée verte » et grands équipements d'intérêt communal pour les manifestations culturelles, sports et loisirs, formation technique et arboriculture - ZB : activité artisanale compatible avec le milieu résidentiel voisin et des logements éventuels Pour les ZA1 et ZA2, les commerces de proximité seront en RDC d'immeubles. Pour la zone ZC, il y aura aussi d'autres équipements commerciaux tels que de grandes surfaces de vente de détail et des moyennes surfaces spécialisées.
Accessibilité	RN1, RN4, Boulevard des Mascareignes, Boulevard de la Compagnie des Indes
A venir	- Aménagement de l'entrée de ville et réalisation de programmes de logements - Poursuite de l'aménagement de la zone Nord (autour de la Halle des Manifestations), pour l'accueil du SDIS, d'un Lycée ainsi qu'une connexion avec la ZAC Développement 2000
Echéance	Interrompue

ZAC RHI Rivière des Galets

Date de création	2001
Superficie	17 ha
Caractéristiques	RHI
Zonage PLU	Ua1
Nombres de logements/Population (prévisions)	250 logements
Maîtrise d'ouvrage	SEDRE principalement
Programme de l'opération	
Accessibilité	
A venir	145 logements déjà réalisés. Démarrage 2003, fin programmée 2012. Pour atteindre cet objectif, il convient d'accélérer la libération foncière.
Echéance	court terme

ZAC Rivière des Galets

Date de création	2002
Superficie	90 ha
Caractéristiques	RHI
Zonage PLU	Ua1, zonage NCPI naturelle
Nombres de logements/Population (prévisions)	environ 1 400 habitants
Maîtrise d'ouvrage	SEDRE
Programme de l'opération	- Opération de résorption de l'habitat insalubre (RHI) : 400 nouveaux logements à construire, à terme 600 - Mission d'accompagnement social (MOUS) : suivi des logements de transit, assistance aux familles tout au long de l'opération et participation des habitants à la transformation de leur environnement - Vocation d'accueil d'activités (commerces, services, artisanat, bureaux, …) - Equipements publics et privés intercommunaux (plate-forme de services, déchetterie, équipements sportifs de quartier, de loisirs…) - Logements (individuel, semi-collectif, en accession et locatif) ; 14 000 m² de SHON autorisés dont 6 000 m² pour le logement social - Infrastructures de voirie, réseau et distribution - Aménagements paysagers (berges de la Rivière, espace boisé, coulée verte…)
Accessibilité :	RN1E
A venir	- procédure d'enquête de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) actuellement en cours et multiples négociations menées avec les propriétaires fonciers - 145 logements déjà réalisés. Démarrage 2003, fin programmée 2012. Pour atteindre cet objectif, il convient d'accélérer la libération foncière.
Echéance :	court terme

ZAC Environnement

Date de création	1998
Superficie	35,3 ha
Caractéristiques	Foncier maîtrisé sur la partie Nord de la zone, le reste appartient au Domaine Public Fluvial (DPF)
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	
Maîtrise d'ouvrage	TCO ZODIAC
Programme de l'opération	ZA (1 et 2) : accueil d'activités liées au traitement, à l'élimination ou à la valorisation de déchets divers (18,4 ha) o ZA1 : taille minimale des parcelles : 4 000 m² (SHON max : 9,7 ha) o ZA2 : 1 000 m² (SHON max : 1,8 ha) o ZA : hauteur des constructions au point le plus haut : 15 m ZB (1 et 2) : accueil d'établissements exerçant des activités de nature diverse (9,6 ha), espace tampon entre les 2 autres zones o ZB1 : taille minimale des parcelles : 1 000 m² (SHON max : 2.2 ha) o ZB2 : 1 000 m² (SHON max : 3,3 ha) o ZB : hauteur des constructions au point le plus haut : 15 m ZC (1 et 2) : vocation d'espaces verts, loisirs et équipements publics (7,3 ha). Installations liées aux loisirs (hangars et « club-houses » de sociétés d'ULM…) ; « ceinture paysagère » le long de la digue de la Rivière des Galets pour assurer la transition vers le Port Ouest (création d'un parking en bordure de digue). o ZC1 : (SHON max : 1 ha) o ZC2 : (SHON max : 0,5 ha) o ZC : hauteur des constructions au point le plus haut : 8 m
Accessibilité	
A venir	EcoParc
Echéance	

ZAC Epuisement

Date de création	1997
Superficie	12 ha
Caractéristiques	RHI
Zonage PLU	Ua1
Nombres de logements/Population (prévisions)	221 logements
Maîtrise d'ouvrage	SEMADER
Programme de l'opération	- Eradication de l'habitat insalubre - Recomposition de la trame urbaine - Equipement en réseaux des quartiers
Accessibilité	
A venir	160 logements déjà réalisés. Démarrage 2002, fin programmée 2010
Echéance	court terme

ZAC Ville est Port

Date de création	2006
Superficie	8 ha
Caractéristiques	
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	195 logements
Maîtrise d'ouvrage	SIDR

Programme de l'opération	- 52 % surfaces cessibles
	- Redynamiser le centre ancien
	  o 48 % aménagement d'espace (voirie, jardins publics) et d'équipements publics
	  o Bâtiments administratifs
	  o Place de la Pointe des Galets
	  o Grand parc et espaces à vocation socio-culturelle (réhabilitation des « Grandes Maisons »)
	- Reconquête des espaces portuaires sous-exploités aujourd'hui
	- Développer des activités de loisirs liées à la mer
	  o Hôtel et commerces
	  o Activités renforçant la vocation maritime de la cité
	  o Nouvel espace de bureaux (administration maritime de préférence)

Accessibilité	
A venir	- Dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) approuvé. - Dégagement progressif de la zone industrielle n°1 et démantèlement de la centrale EDF : opportunités d'urbanisation et amélioration du cadre de vie. - Nouveaux travaux littoral Nord : aménagement et protection contre la houle - Etat initial faunistique à réaliser
Echéance	En cours

ZAC Multi-sites

Date de création	2008
Superficie	1,4 ha
Caractéristiques	RHI
Zonage PLU	Ua2 et ER
Nombres de logements/Population (prévisions)	166 logements
Maîtrise d'ouvrage	SIDR
Programme de l'opération	4 sous-secteurs : - 1 Cayrol : 1 190 m² - 2 Lyon : 1 780 m² - 3 Campbell : 6 968 m² - 4 Dupleix : 3 909 m² Programme global : - Amélioration du bâti existant - Logements Evolutifs Sociaux (LES), Prêts à Taux Zéro (PTZ) à définir selon les revenus des familles concernées - Logements locatifs sociaux individuels, collectifs sociaux et intermédiaires (diversifier l'offre de logements) - Désenclavement - Réseaux (amélioration desserte, électricité, téléphone…)
Accessibilité	
A venir	
Echéance	Démarrage 2008, fin programmée 2013

ZAC « Mail de l'Océan »

Date de création	2005
Superficie	3,6 ha
Caractéristiques	
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	410 logements dont 291 sociaux, 1 300 habitants
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur : SIDR Urbaniste : MA Studio
Programme de l'opération	- Réalisation d'un axe urbain reliant l'entrée de ville au vieux port, « Mail de l'Océan » ; ventilation naturelle ; label "Pôle d'excellence cœur de ville" - Structuration et densification urbaine : o Résorber 6 poches d'habitat insalubre identifiées sur le centre-ville o Equipements (nouvelle agence de La Poste, future Trésorerie publique, école…) - Aménagements des voiries en prévision d'un futur passage de tram-train ; augmenter la perméabilité des voiries - 3 espaces publics/verts - Opérations de logements Florès et Malacca
Accessibilité	Près d'équipements majeurs (médiathèque, école d'architecture, gare routière, centre-ville…)
A venir	Les opérations suivant celles de Florès et Malacca
Echéance	En cours

ZAC Centre-ville

Date de création	2000
Superficie	18 ha
Caractéristiques	RHI
Zonage PLU	Ua1
Nombres de logements/Population (prévisions)	285 logements
Maîtrise d'ouvrage	SEMADER
Programme de l'opération	- Eradication de l'habitat insalubre - Recomposition de la trame urbaine - Equipement en réseaux des quartiers
Accessibilité	
A venir	244 logements déjà réalisés. Démarrage 2003, fin programmés 2012
Echéance	Clôture ?

ZAC SAY Piscine

Date de création	2007
Superficie	12,48 ha
Caractéristiques	RHI
Zonage PLU	Ua1
Nombres de logements/Population (prévisions)	375 logements
Maîtrise d'ouvrage	SIDR
Programme de l'opération	- Eradication de l'habitat insalubre - Recomposition de la trame urbaine - Equipement en réseaux des quartiers
Accessibilité	
A venir	197 logements déjà réalisés. Démarrage 2002, fin programmée 2011
Echéance	court terme

ZAC FAC-Technoport

Date de création	
Superficie	6 ha
Caractéristiques	
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	
Maîtrise d'ouvrage	SEDRE
Programme de l'opération	- Technoport - Pôle commun de services - Organismes de formation autonomes - Parking collectif (150 places)
Accessibilité :	
A venir	
Echéance	

ZAC1 (ANRU Lépervanche-Vergès-Voie triomphale)

Date de création	respectivement 1979, 1980, 1982
Superficie	respectivement 2,8 ha, 4,6 ha, 2,3 ha
Caractéristiques	ZUS
Zonage PLU	Ub
Nombres de logements/Population (prévisions)	respectivement 118 logements, 202 logements, 203 logements
Maîtrise d'ouvrage :	SHLMR – Ville du Port
Programme de l'opération	PRU des 3 quartiers conventionné avec l'ANRU (2007-2012), plusieurs volets : - Démolition - Résidentialisation - Aménagement et création des espaces publics - Amélioration et réhabilitation des logements - Construction de logements
Accessibilité	
A venir	
Echéance	court terme

ZAC Belvédère

Date de création	1994
Superficie	1,7 ha
Caractéristiques	
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	
Maîtrise d'ouvrage	SEMADER
Programme de l'opération	activités portuaires
Accessibilité	
A venir	
Echéance	

ZAC Développement 2000

Date de création	
Superficie	62 ha
Caractéristiques	
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	25 sièges de sociétés et 1 500 employés
Maîtrise d'ouvrage	SEMADER
Programme de l'opération	accueillir industries et sociétés commerciales (pépinière d'entreprises)
Accessibilité	proche du centre-ville du Port, du port Est et de la RN1
A venir	
Echéance	Clôture ?

La Possession

ZAC Moulin Joli

Date de création	1997
Superficie	172 ha (2001 : programme d'habitat de 18 100 m² de SHON pour 58,2 ha nets de lots cessibles)
Caractéristiques	ZAC/RHI/PAE (Programme d'Aménagement d'Ensemble)
Zonage PLU	Ub
Nombres de logements/Population (prévisions)	2 166 logements
Maîtrise d'ouvrage	Aménageur : SEDRE Urbanistes : Signes, Zone Up
Programme de l'opération	- 2 200 logements dont 300 en RHI (Résorption de l'habitat insalubre). - Equipements publics : 2 écoles, 1 collège, 1 gymnase - Equipements privés : centre de remise en forme, parc aquatique, résidence hôtelière - Commerces : petite ou moyenne surface alimentaire, centre de l'Habitat, 14 commerces en rez-de-chaussée d'immeuble - Activités tertiaires et bureaux - Eolis
Accessibilité	RN1E, RD1
A venir	- 1100 logements de plus, pour une population (prévisions) totale de 6600 habitants - Parc aquatique, résidence hôtelière, cours de tennis - Equipements commerciaux, centre de l'Habitat et grande surface - Aménagements des berges Balthazar (futur parc urbain) - Voirie permettant de faciliter la desserte - Acquisitions des opportunités (préemption, amiable, DUP) - Redéfinition en cours : nouvelle enquête parcellaire sur les terrains de la partie basse (Balthazar/RN1E) pour réaliser centre de l'Habitat, cours de tennis et parking - Centre commercial « l'R du temps » - Problème de maîtrise foncière. Révision du PLU pour augmenter la SHON.
Echéance	2014

ZAC Saint Laurent / Sainte Thérèse

Date de création	1977
Superficie	72,2 ha
Caractéristiques	ZUS/ZRU
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	1 383 logements, 3 924 habitants
Maîtrise d'ouvrage	SEDRE
Programme de l'opération	- Logements collectifs - Ecole primaire et maternelle - Commerces - Centre administratif (dont annexe mairie)
Accessibilité	Proximité non immédiate de la N1E et la D1
A venir	
Echéance	Terminée

ZAC Cœur de Ville

Date de création	2006
Superficie	25,63 ha (mars 2012 : étendu à 34 ha ?)
Caractéristiques	
Zonage PLU	AUb
Nombres de logements/Population (prévisions)	2 000 logements
Maîtrise d'ouvrage	SODIAC
Programme de l'opération	- Grande esplanade arborée et commerces (8 000 m² SHON) - Commerces - Equipement hôtelier - Nouveaux équipements communaux (6 575 m² SHON) : repositionnement de la mairie - Zone Artisanale bureaux (9 000 m² SHON) : implantation ou relocalisation d'entreprises - Equipement type Idéa Store (objectif triple : rassembler la communauté autour d'un lieu convivial et culturel, améliorer le service public et encourager l'éducation et la formation)
Accessibilité	Voie sur berge alternative qui permettra le désengorgement du centre-ville
A venir	- Etude plan de circulation et de stationnement - Etudes faisabilité sur le potentiel de développement des Energies Renouvelables - Mise en place et suivi d'une démarche stratégique de développement durable (accompagner processus de définition et de réactualisation du projet AMO DD)
Echéance	2014

Saint-Paul

ZAC Sans Souci

Date de création	2007
Superficie	10 ha en RHI + 90 ha de ZAC
Caractéristiques	RHI (80 % du programme réalisés)
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	1 271 logements
Maîtrise d'ouvrage	SEDRE
Programme de l'opération	Secteur 1 : Mise en œuvre d'une RHI Secteur 2 : Programme d'aménagement d'ensemble avec les propriétaires. Secteur 3 : Lotissement - un groupe scolaire, un équipement socioculturel - des commerces en rez-de-chaussée des immeubles collectifs (pôle de centralité) - des terrains de sports - 2 réservoirs d'eau potable
Accessibilité	
A venir	Etudes approfondies pour le cadrage du montage juridique et financier des investissements
Echéance	Phase opérationnelle de réalisation : 2013 Durée prévisionnelle : 10 ans Clôture en 2014

ZAC Mon Repos

Date de création	2000
Superficie	4,5 ha
Caractéristiques	
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	181 logements dont 36 sociaux
Maîtrise d'ouvrage	SPAG
Programme de l'opération	- Compléter l'aménagement du quartier (micro-crèche de 90 m², maison relai, plateaux sportifs et espaces verts, cheminement piéton) - Créer une centaine de logements dont une partie serait à vocation sociale
Accessibilité	
A venir	- Reste une centaine de logements à réaliser (1ère tranche en cours) - Bibliothèque
Echéance	

ZAC Parc de la Poudrière

Date de création	2002
Superficie	10 ha au total dont 3 ha de parc urbain entre l'Étang Saint-Paul et océan
Caractéristiques	
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	382 logements dont 20 % de logements sociaux
Maîtrise d'ouvrage	CBo Territoria
Programme de l'opération	- Promotion et patrimoine - Terrain réservé pour accueillir un groupe scolaire - Environnement sport et nature - Infrastructures publiques : mail piéton et cycles, parc urbain
Accessibilité	Proximité services et commerces, centre-ville, centre commercial, Quartier d'Affaires de Savanna, multiplexe, RN1E
A venir	Equipement public
Echéance	Terminée en 2011

ZAC Corbeil Bout de l'Etang

Date de création	2000
Superficie	3,5 ha
Caractéristiques	RHI
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	72 logements
Maîtrise d'ouvrage	SIDR
Programme de l'opération	
Accessibilité	
A venir	
Echéance	Opération terminée

ZAC Bouillon 1

Date de création	2004
Superficie	5,18 ha
Caractéristiques	RHI Bouillon 1 et RHI Bouillon 2
Zonage PLU	NBa
Nombres de logements/Population (prévisions)	113 + 108 logements
Maîtrise d'ouvrage	SIDR + SEDRE
Programme de l'opération	
Accessibilité	
A venir	- à l'étude, hors PLH - espace vert
Echéance	Long terme

ZAC Renaissance 1

Date de création	1985
Superficie	96 ha
Caractéristiques	
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	110 logements
Maîtrise d'ouvrage	SEDRE
Programme de l'opération	- Equipements publics - Habitat individuel, résidentiel ou aidé - Aménager une trame paysagère de qualité sur l'ensemble de Plateau Caillou
Accessibilité	
A venir	
Echéance	Opération terminée

ZAC Renaissance 2

Date de création	1985
Superficie	28 ha
Caractéristiques	
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	806 logements
Maîtrise d'ouvrage	SEDRE
Programme de l'opération	- Centre médical - Lieux de culte : église - Administration : mairie annexe - Commerces : supérette, 50 boutiques - Equipements divers : lotissement artisanal, DDASS, école primaire et maternelle, CASE, salle polyvalente culturelle, parc urbain
Accessibilité	
A venir	- Square en cours d'étude - Commerces, centre médical, école, services, équipements culturels, parc urbain
Echéance	Opération terminée

ZAC Renaissance 3

Date de création	2008
Superficie	89 ha
Caractéristiques	
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	550 logements à court-moyen terme dont 50 % de logements aidés, 2 400 logements en tout
Maîtrise d'ouvrage	SEDRE
Programme de l'opération	Aménagement mixte accueillant du logement, des équipements inexistants à Plateau Caillou et des activités économiques. - Groupe scolaire de 14 classes - Equipements socioculturels, espaces culturels, médiathèque, APAJH - Equipements: Groupe scolaire, crèche, pôle cultuel - Equipements sportifs - Activités: industrielles, commerciales, services
Accessibilité	
A venir	Pôle commercial à Plateau Caillou
Echéance	2018

ZAC Bois Rouge

Date de création	2006
Superficie	21 ha
Caractéristiques	RHI
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	276 logements
Maîtrise d'ouvrage	SHLMR
Programme de l'opération	- Pôle équipement sportif et services - Micro-crèche, ateliers artisanaux, locaux - Associatifs, commerces
Accessibilité	
A venir	
Echéance	2012

ZAC Marie Caze

Date de création	Prévue en 2012
Superficie	30 ha
Caractéristiques	
Zonage PLU	
Nombres de logements/Population (prévisions)	770 logements dont 50% aidés, 2800 habitants
Maîtrise d'ouvrage	CBo Territoria
Programme de l'opération	- Créer un nouveau quartier reliant le secteur du lycée nouvellement construit au quartier existant de la Plaine Saint-Paul - Logements (dont une partie sociaux) - Equipements publics, scolaires et commerciaux manquants - Parc paysager
Accessibilité	RD
A venir	Nouveaux forages, préservation de la ressource en eau, …
Echéance	2022

Annexe 4 : Comptes-rendus d'entretiens

Les comptes-rendus d'entretiens qui suivent sont issus des rendez-vous effectués auprès des différents acteurs locaux du Cœur d'agglomération. Ils ont été relus et corrigés par ces derniers.

Marie-Noëlle CODRON (TCO) – 30 avril 2012

Participants : Marie-Noëlle Codron, Adèle Baracand, Robin Chaumette, Solenn Daudu, Léa Echevet, Gildas Moreau

Objet : développement économique

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE
Manque de foncier économique pour la production. Ce fut le leitmotiv des entreprises pendant de nombreuses années. Aujourd'hui la programmation de 150 à 190 ha de foncier économique de production d'ici 10 à 15 ans (hors commerce) est plutôt positive. En revanche, à l'heure du bilan des « 10 ans », l'animation économique s'est avérée peu développée. L'objectif, pour 2012, est d'avoir un positionnement sur le rôle de la collectivité en matière de développement économique sur le territoire (continuer à produire du foncier uniquement ou aller au-delà ? avec quelles orientations stratégiques et plans d'actions ?) 3 études d'orientation et de planification, confortée par les travaux du SCOT sur la correspondance armature urbaine et hiérarchisation Cœur d'Agglomération, pôles secondaires ou zones des hauts et espaces économiques ont permis de structurer et organiser la production du foncier économique.

PARTENARIAT AVEC L'AGORAH
Groupe de foncier économique ayant produit un rapport fin 2011 cartographiant et comparant l'agglomération dans son ensemble et les micro-régions. Articulation nécessaire entre le groupe économique Agorah et le TCO qui a la volonté de mettre en place un observatoire du tissu économique qui est un réel manque actuellement et souhaite devenir le guichet unique en termes d'accueil des entreprises qui souhaitent s'installer sur le territoire entreprises

COMMERCES
Le TCO ne s'était pas jusqu'à présent positionné sur le volet commercial. Par contre les projets actuels prennent parfois le dessus sur l'ambition de foncier économique de production. Il faut souvent freiner la facilité de développer des projets commerciaux au détriment du développement industriel. ZAC de Saint-Leu : 1ère ZAC intercommunale privée CBO en lien avec la commune et le TCO. 2/3 de la ZAC sont orientés vers les commerces et ne répondent donc pas au contexte actuel, viabilité des commerces ? Moulin Joli (la Possession) : le TCO peut-il encore espérer un développement économique sur ce territoire, au-delà du projet commercial ? Le TCO n'intervient que sur 13 ha à vocation économique au titre de l'intérêt communautaire. Le projet dans son ensemble est piloté par la commune ; l'orientation commerce est très marquée (l'R du temps) et rend peu lisible le développement économique de la zone.

PLAINE CHABRIER
Cf. Sylvain Liaume

HENRI CORNU : le Projet « CAMBAIE » comme nous le considérons est nommé « Henri Cornu » du nom de l'unique voie de la zone)	
3 zones :	Au Nord : activités industrielles et logistiques prévues sur l'ancienne carrière dont la réhabilitation passe par la mise en place d'une décharge de classe 3 (déchets inertes du bâtiment). La base ULM est conservée et sauvegarde de foncier pour mettre en place une hélistation. Environ 9ha / phase 1
	A l'Est : Parc CAMBAIE, qu'est-il judicieux de mettre en place ? Projet sur fonds de conflits politico-économiques le TCO, à la demande de la commune, relance une étude de programmation pour s'assurer de son insertion dans le tissu et définir un plan de composition urbaine.

	Henri Cornu : planification de composition urbaine mettant en place un gradient depuis la Rivière des Galets vers le site Oméga. Un des bureaux d'études du groupement retenu sur Henri Cornu est le même que celui de la plaine Chabrier ce qui assure une bonne articulation des 2 zones. L'aménagement de la zone comportera la réalisation de voiries structurantes avec production de foncier économique public. Par ailleurs, un partenariat se met en place avec les propriétaires terriens (carrés de 5 ha agricoles achetés à l'époque du crédit agricole mutuel de la baie (d'où CAMBAIE) dans le but d'encadrer et d'optimiser leur foncier pour l'activité économique et la leur participation à l'aménagement des voiries et réseaux. L'ensemble de ce foncier privé n'a pas vocation à être acquis par le TCO. L'aménagement du sentier littoral (convention TCO/ONF) longera la zone et amènera des cheminements doux. Conservation foncière d'un axe NS dans l'optique d'une liaison via une nouvelle infrastructure au-dessus de la Rivière des Galets avec la rive droite.

ECOPARC (rive droite) PORT
Implantation d'activités industrielles « propres » avec insertion paysagère et tissu connectif entre le Port et le futur Zénith prévu entre le rond-point rive droite et l'EcoParc.

BUDGET Henri Cornu ; 3 phases
- 5 millions d'€ht 1ère tranche de voirie à créer - 3 millions pour voie secondaire Henri Cornu - 10-11 millions pour le bouclage définitif Soit un total de près de 20 millions d'€ de voiries primaires et secondaires.

PERSONNES RESSOURCES ET DOCUMENTS FOURNIS
- Eric Aldebert pour carto et informations complémentaires sur le tissu économique - Marie-Laure Bouthillon (dir. de l'équipement culturel) pour le Zénith et son impact sur la zone - Données AGORAH - Données Henri Cornu - Etude de programmation par secteur sur l'agglo et les micro-régions

Fabien COCÂTRE (TCO) – 4 mai 2012

Participants : Fabien Cocâtre, Adèle Baracand, Robin Chaumette, Solenn Daudu, Léa Echevet, Gildas Moreau
Objet : itinéraires privilégiés, GITAD, complémentarité des transports

ITINERAIRES PRIVILEGIES
Datent de 2005, sous maîtrise d'ouvrage communale avec participation du TCO. Réalisés : première partie de la Rue Saint-Louis (Saint-Paul) par la commune, la seconde par le TCO avec mise en place du principe de « tête-bêche ». La commune et la Région portent le projet du stade (Ciné Cambaie) mais le réseau est peu pratiqué. L'axe mixte, en site propre, a été porté par la Région. En projet : avenue du 20 décembre 1848 et RN1E jusqu'à la rivière du Marquet. Objectifs : - Accélérer le rythme de réalisation des itinéraires et les densifier. - Mettre en place le Schéma global d'itinéraires privilégiés (SGIP). Prospectives : - Finir la liaison le Port-la Possession (jusqu'à la RD41) - Finir la chaussée Royale dans le sens descendant - Idée entre les échangeurs de Saint-Paul et de Plateau Caillou d'affecter la voie lente de la route des Tamarins aux transports en commun - Penser à concilier les emprises du tram-train avec les projets viaires - Extension des voies prévues - Penser la Plaine Chabrier de A à Z

GITAD
Recherche d'un outil pertinent assurant l'optimisation de l'utilisation du réseau routier : études exploratoires (CHRONOS) avec approche sociologique cherchant à légitimer la réflexion et cadrage technologique (IBM) passant par la modélisation et l'élaboration de prototypes. Triangulation par les réseaux téléphoniques ?

RIVIERE DES GALETS
Remplacement du pont de la RN1 par la Région ; quant à un nouveau projet de chevauchement de la rivière il semblerait difficilement mis en place (coût, environnement,…).

COMPLEMENTARITE DES TRANSPORTS
Le TCO n'a compétence que sur les transports urbains (tramway local, kar'ouest…) en complémentarité avec les autres Pouvoirs Publics compétents (Région et Département).

SAVANNAH
Pluralité d'études. Différentes pistes pour désengorger le giratoire : chevauchement de la RN1 (coût,…), connexion de l'allée des Palmiers à la RN1, un nouvel axe structurant Savannah, reconfiguration de la circulation de certains axes,…

MI-PENTES
Hiérarchisation des liaisons avec lignes principales et secondaires avec points de correspondance (gares routières) pour TAD ou autres au niveau des mi-pentes. Les lignes principales partiraient de la gare routière de Saint-Paul ; étude en cours.

PDIE et PDA
Les entreprises ont été consultées mais ne semblent que peu nombreuses à être intéressées comme « CliniFuture ». Le TCO se doit d'initier, faciliter et inciter par des méthodes et des financements comme par la cellule PDE associée à des aides de la collectivité. Certaines collectivités (le TCO, le Port et Saint-Paul) veulent montrer l'exemple en mettant en place des PDA.

ITINERAIRES CYCLABLES
La ville du Port est très bien lotie en voies cyclables. La location de vélo au niveau des gares routières est peu utilisée. Les VLS et leur effet boule de neige pourraient trouver sens via le projet de la Plaine Chabrier.

Claudie DALY (TCO) – 9 mai 2012

Participants : Claudie Daly, Adèle Baracand, Robin Chaumette, Solenn Daudu, Léa Echevet, Gildas Moreau
Objet : lignes directrices des aménagements pour lesquelles le TCO a compétence et ouverture sur les projets actuels

AGRICULTURE
Sujet ambivalent. L'irrigation du territoire par le basculement Est/Ouest laisse 2 300 ha de friches sur le TCO. Il n'existe pas de bassin agricole réel sur le territoire mais une pluralité de petites exploitations 6-10 ha peu pérennes. L'absence d'une politique de restructuration foncière, laissant des terres irriguées non exploitées, laisse une place importante au mitage devant mener à une réflexion sur le déclassement des sites (à noter que les territoires Nord, Est et Sud sont autorisés par le SAR à déclasser). Derrière ces projets d'irrigation, de nombreux décrets pour faciliter des déclarations d'utilité publique ont conduit à un gel de nombreux terrains sur le TCO (près de 40% des espaces d'extension urbaine). Aujourd'hui, des partenariats sont en cours, notamment avec la Chambre d'Agriculture, pour redonner à l'agriculture sa place sur le territoire : hiérarchisation et spécialisation des espaces ; exemple d'antenne 4 qui se « casse la figure ». Question de l'équilibre territorial.

LA PLAINE CHABRIER
Zone longtemps délaissée. Elle est répartie entre deux types de propriétaires : les « petits » au Nord qui cherchent à valoriser leurs terrains sur lesquels se sont installées quelques grandes entreprises comme Nestlé, et les « gros » qui tiennent à leur patrimoine (portefeuille d'action). La ville de Saint-Paul concentre ses activités administratives dans son centre-ville, enclavé entre le littoral et la RN1E. Ce centre-ville a donc connu de nombreux projets alors que les ¾ de la population sont sur les mi-pentes. Il y a un sérieux problème d'accessibilité au centre-ville alors que les réserves foncières (nombreuses !) sont sur Plateau Caillou, les mi-pentes et Chabrier. Il serait dès lors pertinent de revoir la construction de la ville sur l'ensemble de ce territoire et non pas se contenter de réhabiliter et mettre en place des ZAC. Penser global en assurant les connexions en interne certes, mais également dans le tissu régional. cf.. la SEDRE pour les études de requalification du front de mer de Saint-Paul.

CŒUR D'AGGLOMERATION
Quelques grands projets d'infrastructures : - Réseau ferré régional - Nouvelle route du littoral - Nouveau pont de la RN1 - Requalification des entrées de ville - Passage en 3 voies au niveau de la route des Tamarins →schéma très routier avec pôles d'échanges et implantations de gares routières dont Plateau Caillou et le Port. Comment sortir des contraintes structurelles actuelles ? : produire une réflexion globale et sortir de l'enclavement des zones d'aménagement concerté. NB : prise en compte de l'alimentation en eau et de la nécessité de préserver la nappe phréatique : « pas d'eau, pas de vie/ville, pas d'activité, pas de commerce ».

LE PORT	
Le Port Est : - Séminaire INTA, nov. 2011. - L'extension se ferait préférentiellement vers la mer pour préserver la nappe phréatique et répondre aux contraintes techniques. 100 ha de réserve foncière en arrière-port pouvant être valorisés pour l'accueil des touristes.	Le Port Ouest : Accueil des croisières pour la ville ; les basculer vers le Port Est ?

LES CARRIERES
Schéma Directeur des Carrières. C'est un sujet primordial dans la mesure où le droit à l'erreur est absent. Parmi les grandes carrières en projets : la zone arrière-port Est et CAMBAIE. A noter que 2 forages ont été fermés pour cause de salinisation.

PERSONNES RESSOURCES
M. Bouquillard, chef de projet PRU de Saint-Paul
M. Mitride, technicien SIG
M^{me} Enault, chargée d'Etude PLH
M. Bègue, chargé d'Etude SCOT

Christian SÉRAPHINE (Ville du Port) – 16 mai 2012

Participants : M. Séraphine, Adèle Baracand, Robin Chaumette, Solenn Daudu, Léa Echevet, Gildas Moreau
Objet : gestion des eaux et traitement des déchets, ouverture sur les grands projets sur lesquels nous reviendrons avec Mme Desnost.

LA VILLE DU PORT
La ville du Port, le plus petit territoire de l'île (4 x 4 km), accueille 38 000 habitants. Les prospectives laissent penser à une population de 60 000 habitants pour 2040. A l'origine, le Port faisait partie de la Possession dont il s'est séparé en 1896 pour se concentrer autour de l'activité du port Ouest, mis en place dès 1886. L'arrivée de nouvelles populations a conduit à l'émergence d'une forte proportion d'habitats précaires encore aujourd'hui en cours de résorption.

L'EAU
Le premier captage des eaux est réalisé sur la Source « Denise » et a pour vocation d'alimenter l'outil portuaire et partiellement la population. Il va de pair avec la mise en place de citernes. Après 1896 le second captage est réalisé (source « Blanche ») sous maîtrise d'ouvrage de la ville du Port, un accord avec les services du port et du Chemin de Fer de la Réunion (CF.R) a permis à la ville de prendre en gestion le captage de la source Denise. C'est dès lors qu'émergent les premières zones industrielles au pourtour des zones portuaires. En 1971, la maîtrise de l'eau reste un point crucial des projets de la nouvelle équipe municipale fraîchement élue ; il en va de même pour la résorption de l'habitat insalubre et le développement des équipements. La gestion des déchets devient alors une politique incontournable de la pérennité du Port. En parallèle, de grandes études hydrogéologiques du sous-sol sont lancées en partenariat avec le BRGM pour prendre conscience de l'emprise de la nappe phréatique et de la nécessité de la préserver. Aujourd'hui, la nappe est utilisée à 100%. Il n'y a donc que peu d'alternative au projet de basculement des eaux Est/Ouest ; aujourd'hui réalisé en Ouest/Ouest. Cependant, ce projet risque d'être sous-dimensionné vis-à-vis des prospectives démographiques actuelles. De fait, la recherche de nouvelles ressources s'impose au travers du projet de réutilisation des eaux usées pour les besoins d'irrigation des espaces verts urbains ainsi que pour les besoins industriels.

L'ASSAINISSEMENT COLLECTIF
Les villes du Port et de la Possession ont établi un partenariat pour le traitement de leurs eaux usées. Sur le Port 98% de son territoire est couvert par un réseau de collecte des eaux usées. La station intercommunale construite en 1989 ne répondant plus aux besoins ainsi qu'aux normes européennes a fait l'objet d'un programme de réhabilitation et d'extension portant ainsi sa capacité de traitement de 32 000 EH à 87 000 EH avec une qualité d'eau de rejet de type eaux de baignade dans le milieu naturel. Il y a lieu au vu des prévisions démographiques de mener dès à présent une mise à jour du schéma directeur d'assainissement « le Port-la Possession » afin d'intégrer la réflexion de mettre en œuvre d'autres types de système de traitement limitant ainsi le transfert de la totalité des charges polluantes sur la STEP. Le choix d'une filière de traitement des boues par du co-compostage boue/déchets verts s'est inscrite dans la même logique que le traitement des déchets qui produisait après traitement du composte soit une valorisation d'environ 60% du volume de déchets broyés. L'utilisation de ces sous produits ont permis à la ville de mettre en œuvre ses différents programmes d'aménagements urbains et répondre aux enjeux du cadre de vie fixés dans les orientations de 1971. Un pilote expérimental sera prochainement lancé, utilisant les techniques d'osmose inverse à basse pression, qui aurait pour vocation d'apporter une réponse non seulement locale mais aussi au niveau nationale voir internationale sur la lutte contre les risques sanitaires.

ESPACES VERTS
Un parc boisé de 17 ha a été entièrement créé en cœur de ville. C'est un choix politique, et la ville est toujours en réflexion sur son aménagement pour le finaliser. Aujourd'hui, la ville dispose d'environ 40 m² d'espaces verts par habitant. 10 à 12% de la production en eau totale est actuellement utilisée pour l'irrigation de ces espaces verts. (Réutiliser les eaux en sortie de STEP, en substitution à la ressource en eau potable ?)

ECOCITE
Dans le cadre du projet du Cœur d'agglomération, il faudra redéfinir la gestion des eaux : continuer à développer le transfert des eaux d'Est en Ouest ou bien développer le traitement et l'assainissement in situ ? Le triangle se situant derrière la ZAP du Port Est sera utilisé en vue de mieux travailler sur la jonction entre la Possession et le Port.

DANS LE FUTUR
Il n'y a actuellement que 2 centres d'enfouissement dans l'île (Est et Sud), bientôt à saturation. Envisager l'implantation d'un nouveau centre ? Si oui, où ? La 2ème semaine de mai 2012, le président de l'Université de la Réunion, le TCO et l'île Maurice se sont réunis afin de discuter d'un éventuel accord sur un programme de recherche concernant la problématique des déchets des îles. Un système de désalinisation des eaux n'a pour l'instant pas à être envisagé. Sur l'épandage des boues une réflexion est en cours mais des contraintes existent du fait de la réticence des propriétaires canniers qui ne souhaitent pas avoir d'épandage dans leurs cultures.

Florence DESNOST et Prisca AURE (Ville du Port) – 21 mai 2012

Participants : Florence Desnost, Prisca Aure, Adèle Baracand, Robin Chaumette, Solenn Daudu, Léa Echevet, Gildas Moreau

Objet : les grands projets d'aménagement de la ville du Port

PORT EST
Il est difficile de prendre en considération les aspirations touristiques de certains projets dans la mesure où les retours sur investissements des aménagements seraient peu rentables. En effet, le Port n'accueille que 20 000 touristes croisière dont l'activité n'a que peu de retombées économiques pour la ville du Port ; bien qu'elle contribue à la dynamiser. L'implication de la ville du Port est d'ailleurs non négligeable comme en témoigne sa prise en charge financière des navettes de transit revenant généralement aux Chambres de Commerces ou à des associations de commerçants. Le Port Est appartient à l'Etat mais est géré par une concession portuaire, en lien avec la Chambre de Commerce et d'Industrie. L'ensemble de la zone est sujet aux normes de sécurité internationales des ports fixées par les USA : les ISPS ; ce qui joue sur les perspectives d'aménagement et les projets de mise en valeur des abords.

PORT OUEST
L'actuel port Est est limité dans sa capacité d'accueil par la longueur et le tirant d'eau des bateaux (180m x 8m). Tout comme le Port Est, le Port Ouest est en partie soumis aux règles des ISPS (poste H et quai 8). L'objectif annoncé est une évolution des activités à proximité du port avec une orientation grand public. Au Nord du port Ouest se trouve une zone industrielle sur un terrain d'Etat géré par la Chambre de Commerce. Ce site regroupe 3 SEVESO, les cuves de pétrole, d'autres de ciments, de chlore, du rhum,… Bref : plusieurs activités dangereuses ! Il semblerait que la volonté actuelle soit une transition vers le tertiaire or de nombreuses anomalies de gestion sortent à la lumière et tendent à remettre en cause les projets passés… et actuels !

LE CŒUR DE VILLE
La ville du Port a depuis longtemps pris en compte les enjeux de la ville du 21ème siècle. Cette vision précurseur lui vaut une avancée non négligeable dans les domaines de l'urbanisme et de l'aménagement vis-à-vis des autres territoires de l'île. Depuis 1971, la politique d'aménagement de la ville répond à un projet construit sur le long terme. Aujourd'hui, la ville maîtrise quasi tout son foncier ce qui lui permet de restructurer, si ce n'est pas structurer, son cœur de ville. De grands projets comme le Mail de l'Océan, la FAC-Technoport, la Ville et le Port – la Ville est Port, traduisent les ambitions de la ville. Aujourd'hui, le Triangle Agricole se révèle être un sujet ambivalent mais déterminant pour l'avenir de la ville du Port et, plus largement, de l'intégration du TCO dans une trame urbaine régionale.

Marie-Laure BOUTHILLON (TCO) – 24 mai 2012

Participants : Marie-Laure Bouthillon, Adèle Baracand, Robin Chaumette, Solenn Daudu
Objet : valorisation et animation du territoire

L'ESPACE PORTUAIRE
Etude CCIR et contre étude commune du Port sur le transfert du port de plaisance à la commune et éventuellement au TCO. Dans ce périmètre : Projet « Varangue des Docks » porté par le TCO (étude de faisabilité) et ZAC « Ville est Port » porté par la commune. Cf.. projets de Durban pour le volet « animation du territoire » et nécessité d'amorcer une réflexion sur l'animation du territoire.

LE ZENITH
Les marchés de travaux débuteront courant août 2012. La gestion du site sera effectuée par une société privée sous couvert d'une délégation de service public. L'enjeu est de répondre aux besoins du bassin d'attractivité de la population mais également, pour des événements ponctuels, d'accueillir de grandes manifestations. Il s'agit de compléter l'offre mais également de la structurer : théâtre de plein-air de Saint Gilles, Halle des Manifestations du Port,…

LE SENTIER LITTORAL
Le sentier littoral est en cours. L'idée est de relier Saint-Paul (Saint Gilles ?) au Port Est. Il nous appartient d'émettre des idées sur sa valorisation, voire sa « mise en scène ».

PERSONNES RESSOURCES
- E. Aldebert : schéma de circulation des abords et projets de traversée de la Rivière des Galets - C. Lai-Yen-Kang : maîtrise d'œuvre du projet de Zénith : hypothèses de circulation de la zone (dont la desserte) - J. Develter : sentier littoral (5km) entre la Rivière des Galets et Saint-Paul - A. Devinant : CAUE - M. Wagner : charte paysagère - Le SIVU : Rivière des Galets

Sylvain LIAUME (TCO) – 24 mai 2012

Participants : Sylvain Liaume, Adèle Baracand, Robin Chaumette, Solenn Daudu, Léa Echevet, Gildas Moreau
Objet : le Cœur d'Agglomération

RETOUR SUR L'HISTOIRE
Le Cœur d'agglomération a été créé dans le but de valoriser le territoire. Son implantation répond aux évolutions historiques qu'a connues le territoire depuis l'implantation du port Est en 1886. Chacune des 3 communes a des spécificités et des orientations qui tendent à différencier les territoires. Le Cœur d'agglomération est là pour donner de la cohérence et porter le territoire à la complémentarité entre les projets et les ambitions. Des incohérences communales sont compensées par une échelle supra et c'est sur ce point qu'il faudra s'appuyer pour donner de la pertinence au territoire.

LE MASTERPLAN
Le mot d'ordre est « hiérarchiser » ! Que ce soit à l'échelle des grands projets ou à celle du TCO, si ce n'est à celle de la Réunion en elle-même, l'enjeu principal est la hiérarchisation des ambitions. Une réelle articulation doit être mise en place ; au niveau physique (infrastructures) et temporel. Il s'agit donc de mettre en place un programme/calendrier présentant l'évolution des paysages du CDA au fil du temps (programmation). Il ne s'agit pas seulement de baisser la tête sur les projets de la côte Ouest, l'enjeu se doit d'être pris de haut : à l'échelle de la Réunion. Il s'agit de surveiller les masses critiques et de projeter leurs évolutions probables dans les 30 prochaines années (?).

LES GRANDS PROJETS	
Arrière Port Est	Il est à prendre en compte comme LE lien entre la Possession et le Port. L'ambition du projet est claire : rendre physiquement cohérentes les relations entre les deux communes. Il faut bien noter que le foncier appartient au Conseil Général et qu'actuellement elle est classée en zone non constructible dans le PLU de la Ville du Port. Il est important de garder à l'esprit que le dimensionnement des projets sur cette zone sera intimement lié à ceux portés aux alentours de la zone.
Chabrier	Tout comme l'arrière port Est, la Plaine Chabrier est là pour assurer le lien entre le Port et Saint-Paul. Il s'agit également de donner une vision d'avenir au Cœur d'agglomération en prévoyant notamment ses impacts sur l'ensemble du TCO (transports, flux, environnement,…) et donc d'établir des réponses à ses externalités négatives.
Pour l'un comme pour l'autre, il ne s'agit pas ici de se laisser freiner par les ambitions communales. Il s'agit, au-delà de ça, de prouver l'importance de ces sites dans l'élaboration d'un cœur d'agglomération. Ces deux grands projets prendront donc place dans le Master Plan ; tout du moins à l'une de ses évolutions.	

PERSONNES RESSOURCES
- D. Assadet : DEAL - M. Aldo : SAR - C. Payet : SAR - C. Papoussamy : DGS du TCO

Aude QUID'BEUF (Ville de la Possession) – 25 mai 2012

Participants : Aude Quid'Beuf, Robin Chaumette, Solenn Daudu, Gildas Moreau
Objet : ZAC Cœur de Ville et projets urbains de la Possession

ZAC CŒUR DE VILLE
Cette zone d'aménagement concerté est un projet de longue date puisque sa création a été initiée en 2006. Le projet a été délaissé en parallèle de l'abandon du Tram-Train qui avait un véritable impact sur les ambitions pour cette zone. En 2011, avec la nomination de Mme Quid'Beuf, le projet ZAC Cœur de Ville a été renforcé. Cette zone représente 24,3 ha sur les 120 du centre-ville géographique de la commune dont la localisation est stratégique dans la mesure où elle fait le lien entre le bassin d'emplois de Saint Denis (situé à 15 minutes via la route du littoral) et celui du Port. Le projet est ainsi élargi de 5 ha avec une volonté de cohérence physique appuyée : - 1 670 logements sont prévus dont 60% seront aidés - 7 000 m² de commerces - Relocalisation des grands équipements dont l'hôtel de ville dans un bâtiment emblématique pour fédérer l'ensemble des services publics et la médiathèque - Appui sur le couvert végétal existant sur les actuelles propriétés privées avec une volonté d'organiser les espaces publics en préservant au mieux les individus présents et l'arboretum - La maîtrise de la ressource en eau - Un projet de jardin familial sur la zone Sud inondable. Un point d'honneur est mis sur l'accessibilité avec notamment un maillage de transports porté par un projet de station d'échanges. Le choix de l'aménageur est pour fin 2012. La concession d'aménagement est prévue pour 2013. Une DUP sera sans doute mise en place avant la prise en compte d'un dossier loi sur l'eau.

LA COMMUNE DANS SON ENSEMBLE
L'histoire de la Possession veut que son développement urbain porte sur le secteur résidentiel. La population a un fort pouvoir d'achat ; le revenu moyen par ménage est proche des 3 000€/mois (2 500 pour la Métropole, 2 000 pour la Réunion). Un manque indéniable en commerces et en activités est à déplorer et constitue donc un réel enjeu. Jusqu'alors, le développement urbain sous forme de lotissements a participé à l'étalement urbain et le mitage. Aujourd'hui, la volonté de la commune est de diversifier son offre et de développer entre autres des logements sociaux pour répondre aux presque 3 000 demandes. Le PLU de la commune répond aux directives du Grenelle 2 avec notamment les implications pour la gestion de l'énergie dans les zones tertiaires. Ce projet, véritable innovation, est à mettre en avant dans les orientations de la commune en termes d'investissements pour l'avenir. De plus, souhaitant offrir un emblème à sa commune en réponse à son manque d'identité, les projets urbains intègrent les préceptes modernes, bien entendu, mais se projettent également dans le futur en essayant de devancer les besoins de demain.

PERSONNES RESSOURCES
C.Hillairet : SIG

Christian PAPOUSSAMY (TCO) – 4 juin 2012

Participants : M. Papoussamy, Adèle Baracand, Robin Chaumette, Solenn Daudu, Léa Echevet, Gildas Moreau
Objet : le Cœur d'Agglomération

RETOUR SUR L'HISTOIRE
Le 1er échelon est la commune selon le principe de subsidiarité, mais il faut aussi connaître le niveau à partir duquel l'intercommunalité apporte de la valeur ajoutée car le Portage de gros projets peut compromettre la fiscalité de la commune. Le Port du fait de son espace limité a du prévoir son développement avec beaucoup d'anticipation tandis que la Possession, du fait de ses atouts résidentiels, est maintenant confrontée à la gestion des flux et des besoins de cette population nouvelle qu'elle a installée sur son territoire, dans une courte période. Saint-Paul adopte un comportement dicté par son poids historique et géographique, la commune a pour volonté de bien faire. Le Port a longtemps fait du logement social et souhaite désormais réussir la mixité « à l'envers » (pavillonnaire, logements intermédiaires). La continuité géographique est vue comme primordiale pour faire de la cohérence au sein d'un territoire. 2001 : le CIVIS a basculé à droite, le Port et la Possession qui étaient à gauche ont alors souhaité aller à l'Ouest. Les délibérations pour former l'intercommunalité se sont faites au dernier moment ce qui aura eu pour effet de limiter le nombre d'études menées au préalable sur le territoire. Le TCO porte l'idée que chaque commune a une vocation. Le TCO possède actuellement près de 75 000 foyers. Néanmoins, le territoire a perdu des ménages intermédiaires car les ménages précaires n'ont pas les moyens de partir et les foyers très aisés ont les moyens de rester.

LE MASTERPLAN
Il faut pouvoir faire le lien entre ce projet de 15-20 ans et les projets déjà réalisés : il serait bon de faire gage de durabilité auprès des élus pour attirer les investisseurs. Les partenaires doivent être « gagnants-gagnants », au moins sur le papier. Il y a une vraie difficulté de développement économique : la taille du marché n'est pas suffisante pour l'installation d'entreprises. On assiste à un décalage important entre les salaires les plus hauts et les plus bas. Le Cœur d'agglomération doit être « jardin ». Aujourd'hui la Puissance publique incite la population à s'installer en ville pour réduire les dépenses (le ramassage des déchets y est moins onéreux par exemple), mais il faut pouvoir remédier au problème du développement des mi-pentes, qui restent encore relativement isolées. L'eau est un budget annexe dont les recettes doivent couvrir les dépenses. La question sociologique est également très importante : vit-on au dessus de nos moyens ? On note une importante évolution démographique et un certain mimétisme dans les modes de consommation. De plus, assiste-t-on à un conflit intergénérationnel ?

LE CŒUR D'AGGLOMERATION
Pas de ville centre dans l'agglomération. Il est nécessaire de trouver l'équilibre entre développement du territoire et réduction de la paupérisation. Comment interagir avec les acteurs privés lorsqu'on ne possède pas la maîtrise du foncier ? Seule une DUP peut fixer le problème du foncier. Il faut pouvoir tenir des principes dans le temps car les objets peuvent bouger (exemple de l'hippodrome) mais le projet de territoire doit être conservé. Le Cœur d'agglomération est basé sur la loi Voynet, la loi Chevènement et la loi SRU. Un Conseil de Développement avec une soixantaine de participants s'est formé et a, malgré les divergences, pu s'entendre sur le projet de Cœur d'agglomération et le valider. Comme les échéances électorales sont nombreuses, beaucoup de projets sont abandonnés et par conséquent le message économique qui passe est désastreux. Lorsqu'un PPI est validé, c'est le projet de territoire qui l'est également. La labellisation Ecocité a permis de pousser le projet. Mais il faut quand même se poser la question du lien entre ce projet longue durée et les volontés politiques à court/moyen terme. Quels gages peut-on donner au projet pour qu'il soit crédible dans le temps ? Si certains priorisent certaines thématiques, il est, pour ce projet, impossible d'en laisser une de côté (environnement, économie, logements, …) car elles sont toutes primordiales. Le TCO est gardien de la cohérence du Cœur d'Agglomération.

Eric ALDEBERT (TCO) – 5 juin 2012

Participants : Eric Aldebert, Adèle Baracand, Robin Chaumette, Solenn Daudu, Léa Echevet, Gildas Moreau
Objet : rives de la Rivière des Galets et sentier littoral

LE SENTIER LITTORAL
Il y a 5-6 ans, une étude a été lancée débouchant sur une répartition de la réalisation de certaines parties entre le TCO et les communes, mais cela n'a pas abouti. Il y avait pour projet de faire passer le sentier dans la savane au niveau du Cap La Houssaye. L'idée maitresse était de suivre l'ancienne voie de chemin de fer, mais la privatisation de certaines parties par l'installation de maisons individuelles a rendu cette possibilité difficile à mettre en œuvre. Fabien Cocâtre a émis l'idée de faire une voie cyclable parallèle à la voie vélo régionale et à la route nationale. Cette voie avait pour vocation d'être également une zone de loisirs et une voie également piétonne sécurisée. Il y a un fort potentiel de réalisation entre la sortie Sud de Saint-Paul (vers La Saline) et la sortie Sud de Saint Leu (vers Bois Blanc). Une idée avait été lancée de banaliser la RN en voie piétonne et cyclable, cependant, la Région n'a pas suivi car, pour cette dernière, la RN a vocation à être voie de secours de la route des Tamarins pour les camions qui doivent pouvoir rouler quoi qu'il arrive. La situation est donc compliquée et, de plus, le TCO n'a pas été soutenu. Ainsi, c'est le projet de la région qui est lancé : une voie cyclable en bilatéral de la RN avec circulation en sens unique sur ces pistes. Faire un sentier littoral sur la totalité du territoire est peu envisageable car la liaison en bout à bout sera difficile au vu du territoire (Saint Leu notamment, dont le littoral ne peut facilement être connecté au reste de la bande littoral du territoire, ainsi que la Possession où la bande entre la RN et la plage de galets ne laisse que peu d'espace pour réaliser cette partie). Il y a le projet de voie sur berge vers l'axe mixte dans le cadre de la zone économique de CAMBAIE. De plus, le sentier forestier longeant la Plaine Chabrier permettra de mettre en place une liaison douce entre le centre-ville de Saint-Paul et CAMBAIE, sa gestion et sa réalisation sera portée par l'ONF.

LA ZONE CAMBAIE
Zone Henri Cornu. Il faut réhabiliter les voies et créer des réseaux. L'aménagement de la zone économique, industrielle et artisanale représente près de 60 ha dont 30 sont déjà (mal) occupés. Il y a une volonté de valorisation de la zone car auparavant elle était délaissée et avait le statut de « fond de cour » de Saint-Paul. L'autre côté de la rive de la Rivière des Galets avait également ce statut. L'aspect qualitatif de l'aménagement de cette zone sera primordial puisque Henri Cornu se situe en proximité du cœur du Cœur d'Agglomération, soit la Plaine Chabrier. C'est pourquoi l'aménagement paysager est prévu, par une trame paysagère en remontant la Rivière des Galets vers Mafate. Les premiers aménagements doivent débuter en décembre 2013 pour une période de 10-12 ans. Cela consiste d'une part à combler le trou (dû aux carrières) avec une décharge de type 3 (déchets inertes de chantier) puis à lancer la réalisation de la zone par la réfection de la voirie, et l'installation d'entreprises. **ZAC Environnement : EcoParc** L'aménagement de la ZAC Environnement (de 17 ha extensibles à 20 ha) portera sur des activités économiques à vocation industrielle moins « dures » que celle prévues sur la zone Henri Cornu. On parle ainsi d'EcoParc. Cette zone se fera sous deux procédés : une opération de ZAC et une opération en régie (dont l'extension prévue à l'Ouest de l'EcoParc). Il y a un projet d'espace de loisirs sur une bande de 200 m sur près de 2km (jusqu'au Zénith), créant une limite entre l'EcoParc et la digue. Cette portion devrait être en continuité du Sentier Littoral, mais cette mise en relation se fera au fur et à mesure des constructions et des aménagements. Le travail d'aménagement à prévoir est important car la zone possède un lourd passé de décharge sauvage.

PERSONNES RESSOURCES
J. Develter : sentier littoral

Marylène WAGNER (TCO) – 11 juin 2012

Participants : Marylène Wagner, Adèle Baracand, Robin Chaumette, Gildas Moreau
Objet : historique de la Charte intercommunale paysagère, patrimoniale et architecturale

CHARTE POUR LA QUALITE PAYSAGERE
La charte paysagère d'aujourd'hui est l'écho de la politique de mise en valeur du patrimoine naturel et urbain souhaitée dés le contrat d'agglomération en 2002-2004. l'objectif est de valoriser ce secteur charnière de l'aménagement du territoire qui était jusqu'alors laissé au second plan. L'ambition était de donner une partition commune à l'ensemble des acteurs du territoire pour limiter la « cacophonie » paysagère. Ce document est réalisé en 3 parties : - Un diagnostic définissant la notion de paysage et retraçant les évolutions qui le touche, - Une partie sur les orientations souhaitées, et - Une partie mettant en avant des actions s'inscrivant dans le cadre paysager. Les enjeux sont dès lors sectorisés par grands ensembles et grands paysages afin de mettre en avant la conservation, la valorisation ou la préservation dont il faut faire preuve sur chaque secteur. Les orientations sont typées en : - Bâti et activités - Infrastructures de déplacement - Paysage agricoles et naturels La CIPPA n'a pas de valeur réglementaire à proprement parler. La traduction de la charte au sein des documents d'urbanisme tels le SCoT et le SAR vient l'appuyer et lui confère un vrai poids sous la forme de fiches-projet. La charte a été ratifiée par l'ensemble des élus en 2007. Cependant, on peut noter une difficulté à assurer le suivi de sa mise en place ce qui nuit à l'implication des acteurs. Le TCO aurait aimé faire intervenir une aide à maîtrise d'ouvrage. A défaut, il a établi des partenariats avec le CAUE et avec le bureau d'étude de Bertrand Folléa dans le cadre de l'élaboration de plans guide ; réels zoom sur les secteurs à enjeux forts (au nombre de 7, depuis le centre-ville de St Gilles aux esquisses du sentier littoral en passant par la mise en valeur des ravines de la Possession) mise en évidence par la charte à laquelle il a également collaboré. Dans la mesure où les finances ne pouvaient assurer l'ensemble de ces projets, une priorisation a été réalisée. Elle a permis de mettre en avant 2 actions : - Le schéma intercommunal des aménagements des coupures lisières urbaines, détaillées par secteur - Un travail sur les ravines dont l'urbanisation des hauts limite les possibilités de valorisation du patrimoine naturel via notamment la mise en place de cheminements doux. - 2 séminaires sont venus ponctuer la charte : - Un sur les aménagements des zones d'activité de qualité dont la finalité a été l'élaboration d'un guide d'aménagement des parcs d'activités ; aujourd'hui en phase de finalisation Un sur la constructibilité des pentes.

Jérôme DEVELTER (TCO) – 12 juin 2012

Participants : Jérôme Develter, Adèle Baracand, Robin Chaumette, Léa Echevet
Objet : sentier littoral

LE SENTIER LITTORAL
Le principe du « Sentier littoral » a été élaboré à l'aide d'un schéma directeur qui a défini les raisons de sa création et les zones à aménager. A cause d'une privatisation forte de certains tronçons du littoral, le sentier est parfois difficile à mettre en place. La première tranche opérationnelle du sentier littoral Ouest, située en forêt domaniale de Saint-Paul, est cogérée par l'ONF (qui en maîtrise le foncier) et le TCO (Maîtrise d'Ouvrage). Cependant, le TCO a établi en avril 2012 un « transfert de maîtrise d'ouvrage » à l'ONF. Un dossier de demande de subvention commune a été déposé en janvier 2010 par l'ONF et le TCO. Une réponse favorable a été donnée puisque 70% des 2,7 M€ de travaux prévus seront subventionnés. Le sentier littoral devrait être livré d'ici fin 2013 (une partie des travaux étant faite par le biais d'un chantier d'insertion) et comprendra : - des accès pour les PMR, - une voie cycliste/course, - le renforcement du parcours santé existant, - le réaménagement des espaces de pique-nique existants, - la création d'un « Point relais » (sous forme de rondavelle) avec un système de location de vélos et un point restauration, - la création de deux points toilettes, - une mise en lumière d'une portion du parcours (frange urbaine). Une liaison entre la base ULM et l'axe mixte est prévue dans le cadre du plan de composition urbain du parc d'activité. Le « sentier littoral Ouest » sera donc en continuité de l'aménagement du front de mer prévu par Saint-Paul.

ILLUSTRATIONS

Figure 1: Localisation de l'île de la Réunion 15
Figure 2: Localisation des volcans et cirques de l'île 19
Figure 3 : Les quatre microrégions de l'île de la Réunion 21
Figure 5 : Occupation des sols 22
Figure 4 : Les communes du TCO 22
Figure 6 : Populations et évolutions démographiques du TCO 39
Figure 7 : Les établissements pour personnes âgées à la Réunion au 01/01/2005 42
Figure 8 : Accueil familial de personnes âgées et de personnes handicapées à la Réunion : capacité d'accueil en janvier 2008 43
Figure 9 : Répartition de la consommation d'énergie finale à la Réunion en 2010 62
Figure 10 : Répartition de la consommation en énergie fossile dans le secteur des transports à la Réunion en 2010 62
Figure 11: Répartition des consommations électriques des particuliers par poste à la Réunion en 2010 62
Figure 12 : Emissions de CO_2 dans le secteur énergétique à la Réunion en 2010 63
Figure 13: Caractéristiques des stations d'épuration du territoire du TCO 66
Figure 14: Caractéristiques des réseaux de collecte en 2003 67
Figure 15: Filière type d'assainissement individuel par infiltration 68
Figure 16: Proportion de l'assainissement sur l'Île de la Réunion 69
Figure 17:Tracé du Mail de l'Océan 84
Figure 18: Répartition des consommateurs d'eau sur la ville du Port 99
Figure 19 : Présentation de la ZAP du Port 101
Figure 20: Coupe de la ZAP 102
Figure 21 : Scénario 1 d'aménagement du port Est 103
Figure 22 : Scénario 2 d'aménagement du port Est, plan masse 103
Figure 23 : Scénario 2 d'aménagement du port Est, coupes 104
Figure 24: Localisation de la ZAC Cœur de Ville 105
Figure 25 : Plan masse de la future ZAC Cœur de Ville 106
Figure 26 : Schéma de principe des déplacements 107
Figure 27 : Localisation de la ZAC Moulin Joli 108
Figure 28 : Vue d'ensemble de l'aménagement de la ZAC Moulin Joli 109
Figure 29 : Localisation des zones de projet sur la zone de Cambaie 111
Figure 30 : Périmètre de la Réserve Naturelle Nationale de l'Étang Saint-Paul 124
Figure 31 : Périmètre du bassin versant de l'Étang Saint-Paul 125
Figure 32 : Logements étudiants en conteneur aux Pays Bas 138
Figure 33: Vue satellite de la ville du Port 142
Figure 34: Estimation de la croissance du volume de conteneurs en EVP 176
Figure 35: Frontières et limites 181
Figure 36: Réseau vert 181
Figure 37: Centres et développements urbains: liaisons et extensions 182
Figure 38: Renforcement des liaisons 182

Tableau 1 : Evolution des taux de chômage, d'activité et d'emploi à La Réunion depuis 2007 (en %) 17
Tableau 2 : Le PIB et ses principales composantes en 2009 17
Tableau 3 : Liste des communes membres du TCO 21
Tableau 4 : Capacité d'accueil de population en fonction de la programmation en logements des différents projets sur le territoire du Cœur d'agglomération 23
Tableau 5 : Populations et taux de croissance du TCO 39
Tableau 6 : Scenario d'évolution démographique sur le TCO 40
Tableau 7 : Evolution du nombre de ménages sur le TCO 41
Tableau 8 : Part des personnes âgées dans les communes du Cœur d'agglomération 41
Tableau 9 : Accueil des personnes âgées à la Réunion 42
Tableau 10 : Estimation du nombre de logements à produire sur le TCO 46
Tableau 11 : Enjeux économiques, humains et institutionnels 57
Tableau 12 : Points forts et points faibles de l'offre actuelle d'insertion 58
Tableau 13 : Le rôle des services économiques municipaux en faveur de l'emploi 59
Tableau 14 : Tarifs de rachat de l'électricité d'origine renouvelable. 64
Tableau 15 : Bilan énergétique de la Réunion pour l'année 2010 64
Tableau 16 : Répartition de la puissance installée par centrale sur le territoire réunionnais en 2010 65
Tableau 17 : Liste des établissements présentant des risques industriels sur le territoire 71
Tableau 18 : Les activités actuelles dans les deux ports (2001) 89
Tableau 19 : Proposition d'activités futures dans les deux ports (après 2013) 90

Photo 1 : Plan de Saint-Paul en 1704 29
Photo 2 : Récifs de Saint-Leu 60
Photo 3 : Plans du Zenith 114
Photo 4 : Ancienne antenne Oméga 119
Photo 5 : Vue aérienne de la Plaine Chabrier 121
Photo 6 : Le Busard de Maillard, dit "Papangue", espèce endémique rare de l'Île de la Réunion 126
Photo 7 : Le Héron vert, espèce remarquable sur l'Île 126
Photo 8 : Roseaux massette, espèce indigène présente à l'Étang Saint-Paul 126
Photo 9 : Ajoncs et papyrus, espèces végétales caractéristiques de l'Étang Saint-Paul 126

CARTOGRAPHIE

Carte 1 : Synthèse du diagnostic 7
Carte 2 : Projets Urbains sur la ville du Port 33
Carte 3 : Projets Urbains sur la ville de la Possession 35
Carte 4 : Projets urbains sur la partie Nord de la ville de Saint-Paul 38
Carte 5 : Projets urbains sur la partie Sud de la ville de Saint-Paul 38
Carte 6 : Carte routière de l'île de la Réunion 50
Carte 7 : Localisation des ZAC et ZAD du territoire du Cœur d'agglomération 73
Carte 8 : Localisation des ZA et ZI sur le Cœur d'agglomération 74
Carte 9 : Itinéraires privilégiés sur le Cœur d'agglomération 75
Carte 10 : Zonage des projets recensés sur le territoire du Coeur d'aggloémration 76
Carte 11 : Plan du Port Ouest 81
Carte 12 : Ville du Port 86
Carte 13 : Occupation des sols sur la Côte Ouest 87
Carte 14 : Scénario "Si des décisions intelligentes avaient été prises" 92
Carte 15 : Scénario "Bricolage" 93
Carte 16 : Scénario "Extérieur" 94
Carte 17 : Scénario "Darse" 95
Carte 18 : Organisation viaire de la zone EcoParc - Zenith 115
Carte 19 : Occupation des sols Plaine Chabrier 156
Carte 20 : Accessibilité et liaison avec les quartiers environnants 157
Carte 21 : La desserte en transports en commun 158
Carte 22 : Itinéraires privilégiés bus 159
Carte 23 : Les modes doux sur la Plaine Chabrier 160
Carte 24 : Préserver la santé: bruit, CEM, qualité de l'air 172
Carte 25 : Une gestion raisonnée et durable des ressources et des déchets 173

BIBLIOGRAPHIE

Documents d'orientations générales

- Schéma de cohérence territoriale de l'Ouest de la Réunion, TCO, 2011
- Schéma d'Aménagement Régional de La Réunion, 2009
- Charte Intercommunale Paysagère, Patrimoniale et Architecturale, TCO, 2006
- Plan de déplacements urbains, TCO, 2007
- Plans Locaux d'Urbanisme et Plans d'Occupation des Sols
    - Le Port, 2004
    - Saint-Paul, 2011
    - La Possession, 2012
- Plan Local de l'Habitat, TCO, 2011

Document Ecocité

- *Investissements d'avenir : L'Etat soutient 93 projets innovants présentés par les 13 Ecocités,* Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Documents relatifs aux projets :

La Plaine Chabrier :

- *Programme de la Plaine Chabrier*, Etude INEXIA MENIGUETTI, Document interne TCO, 2011/2012

Port Est et Zone Arrière Portuaire :

- *Les zones Arrière Portuaires de la Ville du Port*, Rapport du Panel International INTA au Territoire de la Côte Ouest, TCO, et à la municipalité du Port, La Réunion, 9-16 Avril 2011
- *Note d'étape sur les possibilités de développement des infrastructures de Port Réunion*, Catram Consultants
- Dossier *Positionnement de la ZAP*, Aster Conseil, 7 Décembre 2009
- *Etude sur le positionnement stratégique de la zone arrière portuaire (ZAP) du Port Est de la Pointe des Galets*, Aster Conseil, Catram, ANTEA, DPEU, TCO, 4 Novembre 2009

Zone de Cambaie :

- *Etude de positionnement programmatique foncier et immobilier des futures zones d'activités économique,* BEPIC CODRA TCO, Septembre 2009 (analyses EcoParc, Cambaie, Parc de Cambaie)
- Données Henri Cornu

ZAC FAC Technoport :

- *Ensemble immobilier ACERBA*T, du dossier de candidature Ecocité du 3 mars 2012

Pôle Sanitaire Ouest :

- Fiche action, Projets « Ville de Demain »

Bibliographie thématique :

Parc Locatif Social :

- Document interne TCO, 2009

Transport :

- *Information multimodale*, Etat des lieux, Certu, Décembre 2006
- *Compte rendu du séminaire GITAD*, Groupe Chronos, Juillet 2012

Sur les Cités Jardins :

- *Les Cités-Jardins de demain*. Ebenezer HOWARD, DUNOD, 1969
- *Formes urbaines de l'îlot à la barre*. P. PANERAI, J. CASTEX, Parenthèse, 2004. (éditions précédentes 1997 et 2001)

Divers :

- Documents de la Délégation Interministérielle à la Ville et au Développement Social Urbain (cartographies des Zones Urbaines Sensibles, 1997)
- *Centralité émergente : le nord de Tours*. Ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme - Plan Urbanisme Construction et Architecture, Université de Tours
- Centre de recherche Ville/Société/Territoire – Maison des Sciences de l'Homme « Villes et territoires ». Serge THIBAULT, Jérôme ROLLINAT, Mickaël BRETON, UMS CNRS 1835, 1998-2001
- *Projet Urbain : La ville hors la ville.* Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme, N° 3 mars 1995.
- *Projet Urbain : Les infrastructures comme architecture urbaine.* Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, N° 6 décembre 1995
- *Projet Urbain : Rennes, de la planification au projet urbain.* Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, N° 12 février 1998
- *Projet Urbain : Saint-Nazaire, Assurer sa modernité.* Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement, N° 17 juillet 1999
- Etude de programmation par secteur sur l'agglo et les microrégions
- Données AGORAH

WEBOGRAPHIE

Générale sur la Réunion :

- http://www.la-reunion-tourisme.com/
- http://www.cresoi.fr/-Histoire-de-La-Reunion-
- http://www.iledelareunion.net/
- http://www.reunion.fr/
- http://ile-de-la-reunion.info/
- http://www.liledelareunion.com/

Générale sur les communes:

- La Possession :
  - http://www.carte-france.info/ville-97419-la-possession/
  - http://ville-lapossession.mobius.re/
  - http://www.resareunion.com/visitez-la-reunion/details-parcourez-les-villages-la-possession-65.html
  - http://ville-lapossession.mobius.re/-histoire-de-la-possession-.html
- Le Port :
  - http://le-port.plan-interactif.com/index.php?id=D150
  - http://www.ville-port.re/
- Saint-Paul :
  - http://www.mairie-saintpaul.fr
  - http://www.mi-aime-a-ou.com/histoire_saint_paul.php
  - http://www.mairie-saintpaul.fr/spip.php?rubrique7
  - http://www.saintpaul-lareunion.com/l%27histoire-de-saint-paul--reunion-261-152.html

Webographie relative aux projets :

Port Est et Zone Arrière Portuaire :

- *Le Port Est s'agrandit*, InfoRegio, Commission Européenne, 01/02/2006 :
  http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cf.m?pay=FR&the=60&sto=1516&lan=9&region=ALL&obj=ALL&per=2&defL=EN

- *How to transform a waterfront*, PPS: Project for Public Spaces:
  http://www.pps.org/articles/turnwaterfrontaround/

- Plan de maison en conteneur :
  http://www.house-up.com/nos-maisons_modeles-existants.php#hawaii

- La Voix du Nord, des logements étudiants dans des containers à Bijlmer :
  http://photos.lavoix.com/main.php?g2_itemId=23943

- Centre commercial en conteneurs à Londres, ZeGreenWeb :

http://www.zegreenweb.com/sinformer/londres-un-centre-commercial-concu-a-partir-de-containers-recycles,45188

- Villes portuaires, Horizons 2020, n°111 : *Marseille et Oslo : des stratégies entrepreneuriales pour transformer le front de mer*, 2008
  http://mediterranee.revues.org/2772

Étang de Saint-Paul :

- http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89tang_de_Saint-Paul

Zone de Cambaie :

Zénith :

- http://www.temoignages.re/
- http://www.zinfos974.com/
- http://www.ville-port.re/
- http://reunion.orange.fr/
- http://www.ipreunion.com/
- http://www.blondroux.com/

ZAC FAC Technoport :

http://www.ville-port.re/portail/index.php?id=212

Webographie thématique :

Transports et mobilité :

- Etude exploratoire pour une mobilité fluide à la Réunion - 05/2012 de Chronos
  http://www.groupechronos.org/projets/chantiers/etude-exploratoire-pour-une-mobilite-fluide-a-la-reunion

- Les cyber-bases ou l'informatique sur un plateau - *Magasine intercommunal du Territoire de la Côte Ouest, n°26, Novembre 2010 :*
  http://www.tco.re/BIB/5_/1052.pdf

- Transport scolaire : bilan de rentrée positif - *Magasine intercommunal du Territoire de la Côte Ouest, n°26, Novembre 2010 :*
  http://www.tco.re/BIB/5_/1052.pdf

- Le vélo au cœur de la semaine européenne de la mobilité - *Magasine intercommunal du Territoire de la Côte Ouest, n°26, Novembre 2010 :*
  http://www.tco.re/BIB/5_/1052.pdf

- 171 arrêts de bus déjà réhabilités - *Magasine intercommunal du Territoire de la Côte Ouest, n°26, Novembre 2010* :

http://www.tco.re/BIB/5_/1052.pdf

- LANCEMENT AU PORT DE LA SEMAINE DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE - Vive l'intermodalité ! : Témoignages, 16 septembre 2009
  http://www.temoignages.re/vive-l-intermodalite,38830.html

- L'idée d'un réseau ferroviaire pour l'Ouest émerge - Zinfos974, Mardi 21 Juin 2011 :
  http://www.zinfos974.com/L-idee-d-un-reseau-ferroviaire-pour-l-Ouest-emerge_a29778.html

- Plan Kar'Ouest :
  http://www.karouest.re/index.php/horaires-et-plans/plan-des-lignes

- Car Jaune :
  http://www.cg974.fr/index.php/Cars-jaunes.html

- Groupe Chronos :
  http://groupechronos.org

- Mobil'M, se déplacer dans le Grand Montpellier :
  www.pid-mataari.ema.fr

Energie :

- http://www.actu-environnement.com/ae/news/energie_electricite_ile_de_le_reunion_9500.php4
- etudescaribeennes.revues.org/3519
- http://www.gesdom.fr/?page=gerri-besoins-energetiques-la-reunion
- www.arer.org/
- www.insee.fr

Gestion des déchets :

- www.tco.re
- http://www.zinfos974.com/488-000-tonnes-de-dechets-a-la-Reunion-ca-suffit-_a23148.html

Personnes à Mobilité Réduite :

- http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000809647#LEGISCTA000006125163
- http://www.handireunion.org/accueil.html
- http://www.tco-accessiweb.re : Site du TCO
- http://accesnature.wordpress.com/les-sites-naturels-accessibles-a-la-reunion/

Thématiques urbaines :

- http://www.cairn.info/
- http://www.innovcity.fr/
- http://www.lafabriqueurbaine.com/

Sur les Zones d'Aménagement Concerté :

- Documents officiels de l'AGORAH (Etudes qualitatives des ZAC, 2009)
- Documents fournis par différents services des mairies de la Possession, le Port, Saint-Paul (dossiers de création et de réalisation de ZAC, fiches des opérations…)

POLYTECH TOURS
Département Aménagement

Ecole Polytechnique Universitaire
Département Génie de l'Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS Cedex 3

Tuteur: Eric Thomas

Adèle Baracand - Robin Chaumette - Solenn Daudu - Léa Echevet - Gildas Moreau
Stage de groupe DA 4
2011 - 2012

Résumé:

Ce premier tome "DIAGNOSTIC TERRITORIAL" représente l'analyse que nous avons effectuée du territoire dans la première phase de notre projet. Une première partie s'intéresse à une analyse thématique: démographie, économie, habitat,... L'essentiel des projets, depuis la plaine Chabrier au sentier littoral, en passant par les grands projets communaux, est répertorié et inscrit dans le cheminement de l'analyse territoriale qui vient en deuxième partie. De ces deux types d'analyses, en ressortent des besoins qui prennent la forme d'enjeux et se synthétisent dans la déclinaison que nous avons faite des axes du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT):

- Affirmer l'identité du territoire et créer des emblèmes
- Améliorer la lisibilité du territoire par la hiérarchisation des infrastructures
- Construire une mixité fonctionnelle et sociale et améliorer le cadre de vie
- Préserver et valoriser l'environnement
- Renforcer la mise en réseau des zones d'activités économiques

Ce document a été la base de notre réflexion sur ce que pouvait être le schéma directeur de l'Ecocité insulaire et tropicale. Lui fait suite le tome 2 "LE SCHEMA DIRECTEUR", réponse à notre commande initiale. Ces documents étant complétés par l'annexe 1 "ATLAS DES CARTES", retraçant notre cheminement, et par l'annexe 2 "PHOTOTEQUE".

Mots clés: cohérence - projets - interstices - schéma directeur - identité - préservation
Territoire Côte Ouest (TCO) - la Possession, le Port, Saint-Paul - La Réunion (974)

TCO
TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST
Saint Leu Trois Bassins Saint Paul Le Port La Possession

POLYTECH TOURS
Département Aménagement

Stage de groupe DA 4
2011-2012

UNIVERSITÉ FRANÇOIS - RABELAIS TOURS

SCHEMA DIRECTEUR ECOCITE CŒUR D'AGGLOMERATION

Tome 2
Le Schéma Directeur

Sous la direction de M. Sylvain Viard

Tuteur universitaire : M. Eric Thomas

Ecocité Insulaire et Tropicale

Adèle Baracand - Robin Chaumette - Solenn Daudu - Léa Echevet - Gildas Moreau

L'ECOCITE, plus qu'un label

L'augmentation rapide de la population de la Réunion oblige la puissance publique à structurer fortement l'aménagement des dernières grandes emprises constructibles de l'île. Faute de quoi, la production de logements sans droits ni titres en secteur diffus viendra fragiliser les sites naturels et agricoles du Territoire. La résultante serait un étalement urbain en contradiction avec la création d'un parc national et le label de patrimoine mondial de l'Humanité décerné par l'Unesco.

Pour mémoire, le territoire de la côte Ouest compte déjà plusieurs milliers de logements spontanés, principalement aux marges de l'urbanisation, dans les Hauts et dans certains fonds de ravines. C'est pourquoi les élus du Territoire de la Côte Ouest (TCO) ont choisi de construire une ville dense, durable, unifiée, une ville de forte intensité s'étendant du centre-ville de la Possession au centre-ville de Saint-Paul et incluant dans sa totalité la commune du Port. Ce cœur, qui comporte les ultimes grandes emprises urbanisables, va accueillir 90 000 nouveaux habitants d'ici 2040. Cette ville dense, ce Cœur d'agglomération, se construit autour de quatre pivots :

. Permettre à ses habitants de circuler librement par l'implantation d'un transport en commun de haut niveau à l'échelle du Cœur d'agglomération, relié aux gares des mi-pentes à partir de Plateau Caillou. Ce transport en commun, à l'interface du transport guidé régional, est jalonné de nœuds d'interconnections et borné de parkings relais permettant de limiter les flux voitures dans le centre pour conserver au Port sa fonction industrielle : desservir l'île.

. Construire une ville servicielle, praticable à pied, accueillante pour les familles avec enfants et les personnes âgées, une ville où chacun trouve l'essentiel des commerces et des services dont il a besoin à quelques minutes de chez lui à pied ou en transport en commun : commerce alimentaire, café, cinéma, école, parc, bibliothèque, etc. L'objectif est d'atteindre dans un premier temps les conditions de marchabilité de la ville de Saint-Denis et de Saint-Pierre (Quartier de la Ravine Blanche) avoisinant les 70%, pour rejoindre, demain, le niveau de service des villes les plus piétonnes qui soient. C'est une « Intense Cité » (Ville intensité), une ville de la densité à réussir étape par étape.

. Construire une ville, pour chacun, permettant les pratiques culturelles, sportives et de loisirs indispensables à l'ensemble des habitants du territoire de la côte Ouest, et aux visiteurs (réunionnais et touristes). Une ville, où la délimitation de l'espace public, clairement identifié et séparé de l'espace privé, de part son orientation et son ouverture, conditionnera la vie collective et sera appropriée à de grandes manifestations, à l'instar du Zénith, grand équipement structurant intercommunal situé sur la zone de CAMBAIE.

. Une ville innovante et durable, orientée habitants-clients, à laquelle chacune des actions ville de demain participe.

Chacune des actions menées aujourd'hui est expérimentale, et a vocation à être dupliquée à l'échelle de l'ensemble des projets de l'Ecocité : Réutilisation des eaux usées (REUSE) sur la STEP de Saint Paul ; mise en place de Gestion intelligente des transports automatisés et des déplacements (GITAD) porté probablement par un futur syndicat mixte des déplacements. L'intégration des pratiques innovantes à l'ensemble des projets du Cœur d'agglomération ; Constructions (logements, bureaux, commerces, équipements) respectant le référentiel PERENE, à ventilation naturelle et donc à très faible consommation d'énergie.
Cette ville tropicale durable se nourrira également de la création du master « Construction Tropicale Durable » de l'école d'architecture du Port.



LE SCHEMA DIRECTEUR, un outil de coordination

Le Cœur d'agglomération Ecocité, a été sélectionné par le Ministère en novembre 2009 et autorisé à participer en août 2011 au label Ecocité. Figure d'un des treize plus grands projets au niveau national et unique projet de l'Outre-Mer, l'Ecocité Cœur d'agglomération devait bénéficier d'un schéma directeur. C'est dans ce cadre qu'intervient notre mission : élaborer un schéma d'intention d'aménagement et d'urbanisme, en identifiant les enjeux (atouts et faiblesses) et projets du territoire afin de les mettre en perspective dans le cadre d'une réflexion partagée, cohérente et globale.
Notre travail s'appuie sur des visites de terrains, des entretiens auprès d'acteurs locaux concernés et sur les documents de planification communale (PLU) et supra-communale (Schéma d'aménagement régional, Schéma de cohérence territoriale et Schéma de mise en valeur de la mer ; Programme local de l'habitat..).

Le diagnostic décline cinq axes stratégiques ventilés ci-après :

- L'affirmation de l'identité du territoire et la valorisation de ses atouts
- La lisibilité du territoire par la hiérarchisation des infrastructures
- La construction d'une mixité sociale et fonctionnelle
- La préservation de l'environnement et du cadre de vie
- Le renforcement de la mise en réseau des activités économiques.

Le diagnostic est l'aboutissement d'une phase de réflexion sur la représentation cartographique du territoire. Basé sur des prospectives personnelles, un ensemble de cartes a été réalisé à main levée puis intégré et remanié sous forme de données géographiques internes au TCO. Ce socle cartographique offre un recul suffisant au diagnostic et conduit à la hiérarchisation des éléments structurants du Cœur d'agglomération.

L'ECOCITE, plus qu'un label p.02

LE SCHEMA DIRECTEUR, un outil de coordination p.03

L'AGGLOMERATION : vers une cohérence territoriale ? p.04

LE PROJET URBAIN : EcoCité – Cœur d'Agglomération p.07
LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL p.08
UNE VILLE SERVICIELLE p.10
UN CŒUR D'AGGLOMERATION BIEN RELIE p.12

APPUI METHODOLOGIQUE : la conceptualisation du territoire p.14
LES SECTEURS DE PROJETS p.14
LA GRILLE D'ANALYSE MULTICRITERES p.14
L'EXEMPLE DE CARTE PROJETS p.16

UNE AMBITION POUR L'AVENIR : la Cité-Jardin d'Howard, Ville de demain ? p.18
LE FIL CONDUCTEUR DU PROJET p.18
UNE ALTERNATIVE AU FUTUR DU CŒUR D'AGGLOMERATION p.19
LE PROJET PHARE DU CŒUR D'AGGLOMERATION p.20

UN TERRITOIRE EN «INTENSIFICATION» p.22
LE PORT : « Ville est Port - Ville et Port » p.23
LA POSSESSION : « Cœur de Ville » p.24
SAINT PAUL : « Programme de Restructuration urbaine » p.25

LE SCHEMA DIRECTEUR DU CŒUR D'AGGLOMERATION p.26











L'AGGLOMERATION
Vers une cohérence territoriale ?

Avec le développement des structures intercommunales, initiées par les lois Voynet et Chevènement des années 1990, les réflexions en matière d'aménagement et d'urbanisme dépassent les simples frontières communales. La première échelle de subsidiarité ne constitue aujourd'hui plus le cadre de référence. La preuve que les établissements publics de coopération intercommunale (Communautés de Communes et Communautés d'Agglomération), avec des compétences de plus en plus élargies (Aménagement de l'espace communautaire, Développement économique, Gestion des déchets et Planification), ont tendance, non pas à se substituer aux communes, mais à fédérer et à mutualiser les compétences et équipements de manière à obtenir des économies d'échelle et offrir des services complémentaires et une offre nouvelle.
C'est dans ce cadre que le Territoire de la Côte Ouest (TCO) apporte sa valeur ajoutée en portant des projets structurants et cohérents au niveau communautaire, tout en appuyant les projets communaux par l'octroi de subventions.
La commune du Port produit du logement social et souhaite réussir la mixité « à l'envers » (pavillonnaire, logements intermédiaires). Du fait de son espace limité, depuis 1971, son développement se fait avec beaucoup d'anticipation.
La commune de la Possession est quant à elle aujourd'hui confrontée, de part ses atouts résidentiels, à la gestion des flux et des besoins de la population nouvelle sur une courte période.

La commune de Saint-Paul adopte un développement dicté pour partie par le poids de son patrimoine historique et de sa géographie très étendue. La continuité géographique est une composante primordiale pour faire de la cohérence au sein d'un territoire.
La continuité géographique est vue comme primordiale pour faire de la cohérence au sein d'un territoire.

Le TCO dispose actuellement d'un parc de 75 000 foyers. Néanmoins, le territoire a perdu des ménages intermédiaires car leur précarité ne leur offre pas les moyens suffisants pour optimiser leur parcours résidentiel alors que les ménages plus aisés ont les moyens de s'installer durablement et participent à l'augmentation du prix du foncier, notamment par le biais de l'acquisition des produits défiscalisés surenchérissant les prix du marché.

Il convient de faire le lien entre les anciens projets (15-20 ans) du Cœur d'agglomération et les projets récemment réalisés ou en cours de réalisation pour constater la différence notoire en termes de qualité des aménagements et des constructions.



La prise de décision collective et partagée des instances politiques de l'établissement public de coopération intercommunale, et leur réflexion à grande échelle pour la définition et la mise en œuvre de projets d'envergure dans le temps, sont des facteurs de réussite aussi importants que la qualité architecturale des projets et sont gages de confiance auprès de la population et des investisseurs.
L'ensemble des acteurs (le politique, les aménageurs, les promoteurs-constructeurs, la société civile et les usagers) partie prenante aux projets doivent donc se concerter et agir dans le sens d'une continuité constante et pérenne de la bonne exécution des missions de service public, dans l'intérêt général de tout un chacun.

Le développement économique est une vraie difficulté : la taille du marché n'est pas suffisante pour l'installation d'entreprises et un décalage important entre les salaires les plus hauts et les plus bas se creuse. La fracture économique est due pour partie au manque de formation adaptée et de plus en plus nécessaire des acteurs à l'évolution rapide des corps de métiers et des activités sans cesse innovantes, ou devant être adaptées pour une mise en conformité au regard de la législation ; le Grenelle de l'environnement est un bon exemple. A ceci s'ajoute le problème des locaux de bureaux et d'activités qui ne sont plus adaptés à la réalité économique du marché puisqu'ils ne sont pas modulables à l'évolution des différents besoins des secteurs d'activités. Les entreprises doivent donc faire face, avec une réelle nécessité, à de la flexibilité et à une adaptabilité constante face au changement de règlementation, notamment en matière de développement durable. C'est pourquoi, il convient d'analyser les besoins et manque du secteur économique et commercial, d'accompagner les entreprises dans les actions de formation et que la collectivité livre ou accompagne la production des produits immobiliers par l'octroi de financements croisés.

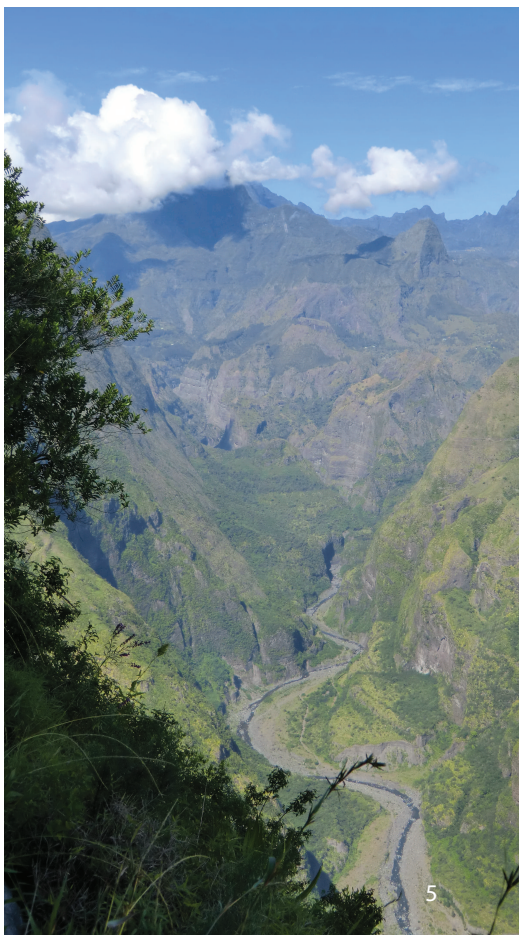
Le politique doit également s'attacher à intégrer les réflexions issues de la sociologie urbaine afin de comprendre le fonctionnement et le souhait de la population. Les collectivités doivent effectivement répondre à l'augmentation de la démographie tout en s'interrogeant à la culture locale, aux effets de mode (mimétisme des modes de consommation de la population réunionnaise par rapport à la métropole). La sociologie urbaine permet également d'identifier les demandes de décohabitation, de parcours résidentiel,… en somme de prendre en compte les facteurs clefs de la réussite du développement économique, social et culturel. Aujourd'hui, il ne suffit plus de définir des îlots et de poser des blocs de logements, de bureaux, de commerces et d'équipements. L'enjeu est à la bonne définition des besoins et à l'accompagnement des usagers dans la vie quotidienne. Quelle sera la société réunionnaise de demain ? Quelle place accordée aux liens intergénérationnels ? La collectivité doit désormais tenir compte non seulement des aspects de la construction mais également de la bonne gestion et exploitation des produits livrés sur le marché. C'est tout l'enjeu de la bonne Gouvernance et de la participation de la société civile aux actions des institutions.









































LE PROJET URBAIN
EcoCité – Cœur d'Agglomération

Aujourd'hui la puissance publique incite la population à s'installer en ville, en mutualisant les équipements afin de réduire les dépenses tout en proposant des offres nouvelles et complémentaires à l'existant. Dans une autre logique, et afin de remédier au problème de mitage des mi-pentes, qui reste relativement limité, le développement urbain doit obligatoirement prendre en considération le programme intercommunal de lutte contre l'habitat indigne (PILI) dans le cadre de la réflexion globale sur la mise en œuvre du projet EcoCité.
Pas de ville-centre dans l'Agglomération. Il est nécessaire de trouver l'équilibre entre développement du territoire et réduction de la paupérisation. Comment interagir avec les acteurs privés sans maîtrise foncière publique ? Quels outils d'aménagement (ZAC, DUP, permis d'aménager, lotissement) et de financement (Taxe d'aménagement, PUP, participations VRD…) mettre en œuvre pour un développement harmonieux, équilibré et fonctionnel du territoire. Quels sont les financements à mobiliser (Fonds Régional d'Aménagement Foncier Urbain (FRAFU), ligne budgétaire unique (LBU),…) et à quel rythme ?

Il faut pouvoir tenir des principes dans le temps : les objets peuvent bouger, comme nous avons pu le voir avec l'hippodrome, mais le projet de territoire doit être conservé. Le Cœur d'agglomération est basé sur la loi Voynet, la loi Chevènement et la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU). Un Conseil de Développement avec une soixantaine de participants s'est formé et a, malgré les divergences, pu s'entendre sur le projet de Cœur d'agglomération et le valider.

Les changements de majorité issues des élections ne doivent pas remettre en cause la continuité des projets, car ils conditionnent la réussite de la réforme de la carte territoriale et peuvent biaiser le message économique et social. Les actions des collectivités doivent être pérennes. La labellisation du projet Ecocité donne une dimension d'envergure au projet politique. Il convient toutefois, face à la montée de l'urbanisation, de s'interroger sur le lien temps.

Si certaines thématiques sont priorisées, il est impossible pour un projet d'une telle envergure (nationale et internationale) d'en laisser une de côté (logement, environnement, économie, social, culture, loisirs, déplacement..) car elles sont toutes primordiales au développement durable du territoire nonobstant le fait que les collectivités doivent se référer au Grenelle de l'environnement.

Le diagnostic conduit à l'élaboration de trois scénarii composant le schéma directeur du Cœur d'agglomération :

.Un diagnostic territorial : Un centre urbain en construction
.Une ville servicielle, maillée de logements, de commerces et d'équipements accessibles notamment au public fragile (petite enfance, personnes âgées et à mobilité réduite)
.Un cœur d'agglomération bien relié aux mi-pentes, aux hauts et à la zone littorale qui accueille les fonctions de centralité de l'agglomération.





















UN DIAGNOSTIC TERRITORIAL
Un centre urbain en construction

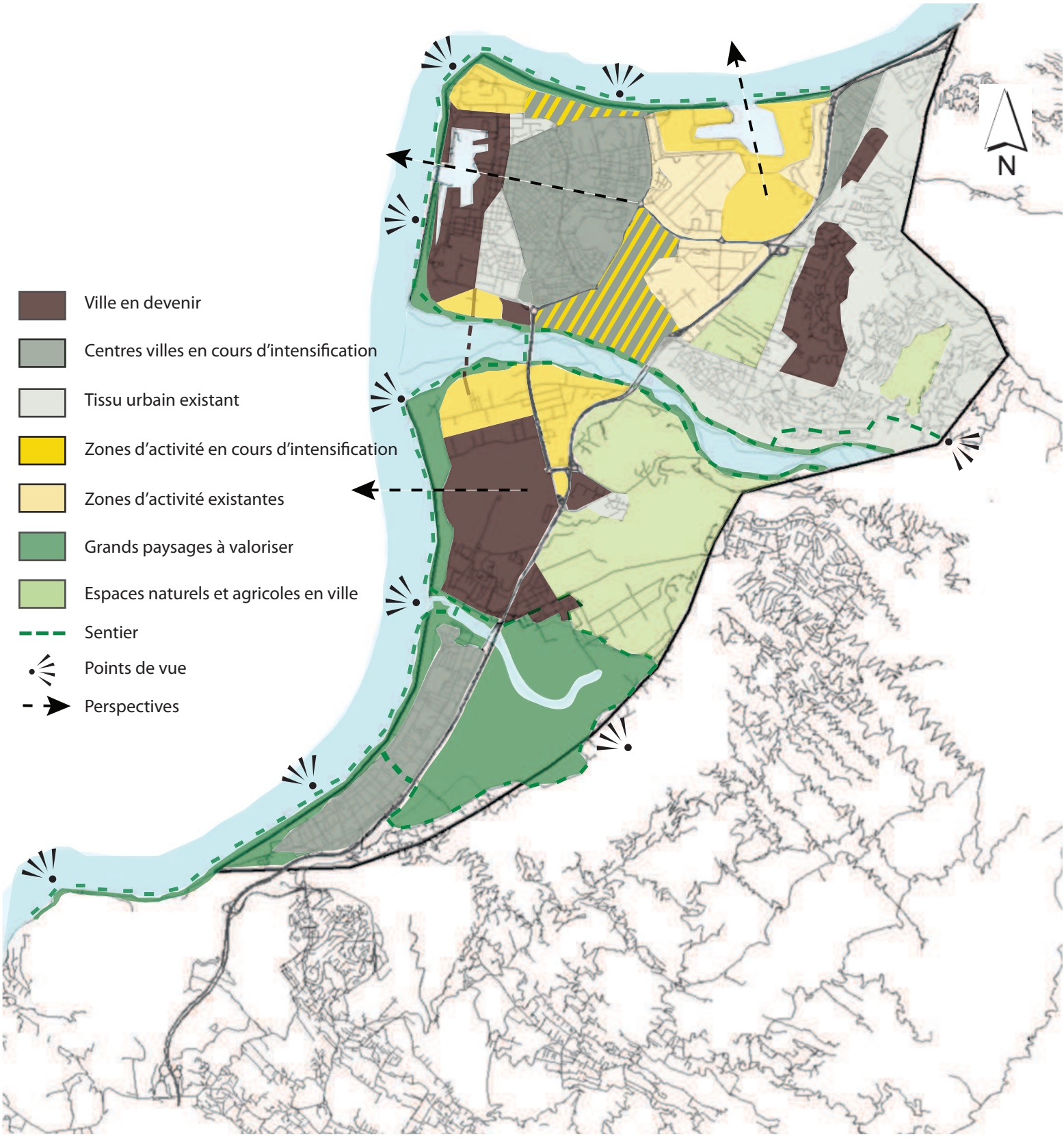
La première carte établie est un zonage correspondant au diagnostic du territoire du Cœur d'agglomération réalisé en avril et mai 2012. A l'issu de ce diagnostic, trois composantes majeures concernant ce territoire en sont ressorties : l'urbanisation, l'activité économique et les espaces naturels. Ces composantes témoignent d'un centre urbain en pleine construction.

Deux types de recensement ont été effectués, l'un sur le tissu urbain existant, l'autre sur les zones urbanisées ou en cours d'aménagement.
Tout d'abord, les zones concernant le tissu urbain existant recensent les parties du territoire déjà urbanisées, ne nécessitant pas de forte densification. Les trois centres villes, en cours d'intensification (Le Port, la Possession et Saint-Paul) font l'objet d'une densification et d'une diversification du bâti, lesquelles actions se poursuivront non plus seulement à l'échelon local (instruction et développement des projets par une seule entité) mais à l'échelle intercommunale, dans une perspective de globalisation et de coordination des projets.
Les grands projets du Cœur d'agglomération, qui constitueront son identité et renforceront son attractivité, correspondent aux zones de projets dites « Ville en devenir ». Ces projets concernent la zone de CAMBAIE-Oméga, la plaine Chabrier, Henri Cornu, la plaine Savanna, le futur site du pôle sanitaire Ouest (PSO), le site du Zénith, la zone du Port Ouest, la zone arrière portuaire (projet INTA), et les zones d'aménagement concerté de Moulin Joli et Cœur de ville de la Possession.

Les différentes zones urbanisées ou en cours d'urbanisation témoignent donc d'un Cœur d'agglomération désireux de satisfaire les besoins liés à l'évolution de la démographie, à l'économie et au social dans le Grand Ouest.
Enfin, pour appuyer l'importance des zones naturelles sur le territoire du Cœur d'agglomération, les « Grands paysages à valoriser » apparaissent sur la carte. Ceux-ci correspondent à l'Etang Saint-Paul, aux berges de la rivière des Galets et au littoral, éléments structurants du territoire. Par ailleurs, les zones « d'agriculture en ville » telles que le Triangle agricole et la zone de la Plaine nécessitent d'être protégées et valorisées afin de pérenniser et de rouvrir les espaces naturels en ville.
Pour renforcer cette notion de grands paysages, le sentier littoral, le sentier menant à Dos d'Âne et le Tour des Roches ont été représentés (« sentiers »).
A cela s'ajoute également le positionnement des « points de vue » et les perspectives constituant l'identité du Cœur d'agglomération.



DIAGNOSTIC TERRITORIAL :
UN CENTRE URBAIN EN CONSTRUCTION



Réalisation : juin 2012

TCO
TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST
Saint Leu Trois Bassins Saint Paul Le Port La Possession

POLYTECH TOURS
Département Aménagement











LA VILLE SERVICIELLE

Maillée d'équipements et de commerces, accessible aux personnes âgées et aux familles

En accord avec le zonage établi lors du diagnostic, il convient de se placer du côté des usagers pour comprendre les différents usages actuels et à venir du Cœur d'agglomération en termes de services. Ainsi, il convient de s'interroger sur les conditions de vie de demain pour la population réunionnaise, très jeune. La question du vieillissement de la population est à prendre en considération non seulement dans la production d'équipements publics ou parapublics (EHPAD, maison d'assistance spécialisée, maison de retraite ouverte sur l'extérieur…) mais également dans la requalification et la création de voiries et de ses dépendances à travers l'accessibilité et les modes de transport. C'est pourquoi, cette problématique est traitée sur la carte associée à travers la notion de marchabilité.
Le choix de 10 équipements est arrêté sur la base d'un référentiel (ou standard) mondial dans le but de comparer les scores (www.walkscore.com) obtenus entre les différentes villes du monde. Lesdits équipements sont les suivants :

.Les restaurants
.Les cafés
.Les épiceries
.Les magasins
.Les écoles
.Les parcs et jardins
.Les bibliothèques
.Les bars
.Les banques
.Les équipements de divertissement

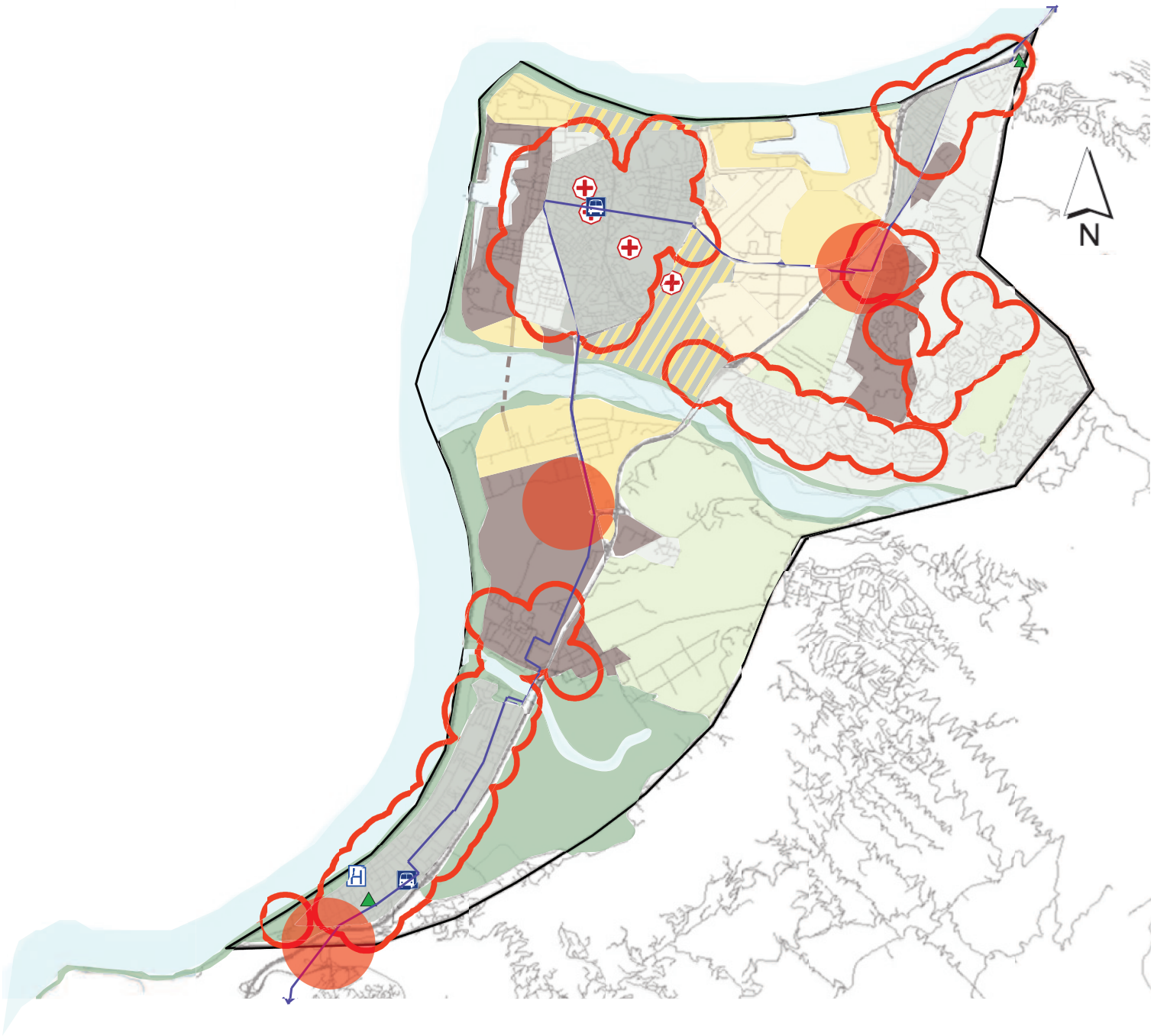
La marchabilité se calcule en pourcentage en fonction de la proximité et de la facilité d'accès aux équipements.

.Entre 90 et 100 %: « walkers' paradise », pas besoin de voiture !
.De 70 à 90 %: il est possible pour vous de ne pas posséder de voiture.
.De 50 à 70 %: les trajets quotidiens exigent toujours une voiture.
.De 25 à 50 %: pour la plupart des trajets, vous devez conduire.
.De 0 à 25 %: il n'y a pratiquement aucun endroit accessible à pied.

L'objectif du Cœur d'agglomération, en termes de marchabilité, est de 100 %. C'est un objectif ambitieux et réalisable. Ainsi, la carte associée représente les principaux équipements induisant une marchabilité optimale dans un périmètre de 300m autour de chacun d'entre eux. Sont représentés également les hôpitaux et les maisons de retraite actuels (qui sont mineures) et qui donnent une indication sur les besoins futurs en équipement de ce type.
De plus, le tracé du transport en commun du TCO permet d'avoir une vision de futures capacités de déplacement des usagers entrant en ligne de compte dans le calcul de la marchabilité.

UNE VILLE SERVICIELLE,

maillée d'équipements et de commerces, accessible aux personnes âgées et aux familles



Zone de 300 m autour des principaux équipements

Projet de transport en commun

Pôle d'échanges

Maisons de retraite

Cliniques

Hôpitaux

Gares routières

0 1 km

Réalisation: juin 2012

Source: AGORAH

TCO Territoire de la Côte Ouest

POLYTECH TOURS Département Aménagement











UN CŒUR D'AGGLOMERATION BIEN RELIE AUX MI-PENTES, AUX HAUTS ET A LA ZONE LITTORALE

Qui accueille les fonctions de centralité de l'agglomération

L'intention générale est de limiter l'usage du véhicule personnel par une desserte optimale du territoire en transports en commun. A cet effet, il importe d'identifier les zones pouvant être densifiées autour des différentes gares ainsi que des réseaux de transport en commun, et de répondre aux besoins identifiés dans la desserte en transports en commun.
Ainsi, les objectifs de cette carte sont :

.D'identifier la couverture territoriale de l'ensemble des réseaux des présents transports en commun
.De mettre en évidences les besoins dans la desserte
.De localiser les zones où la densification peut s'envisager par la proximité d'une gare de transport en commun

Tout en mettant en place des continuités de trajet pour desservir l'intégralité du territoire du TCO.

Ce scénario prend donc le parti de décomposer le réseau en quatre sous-réseaux :

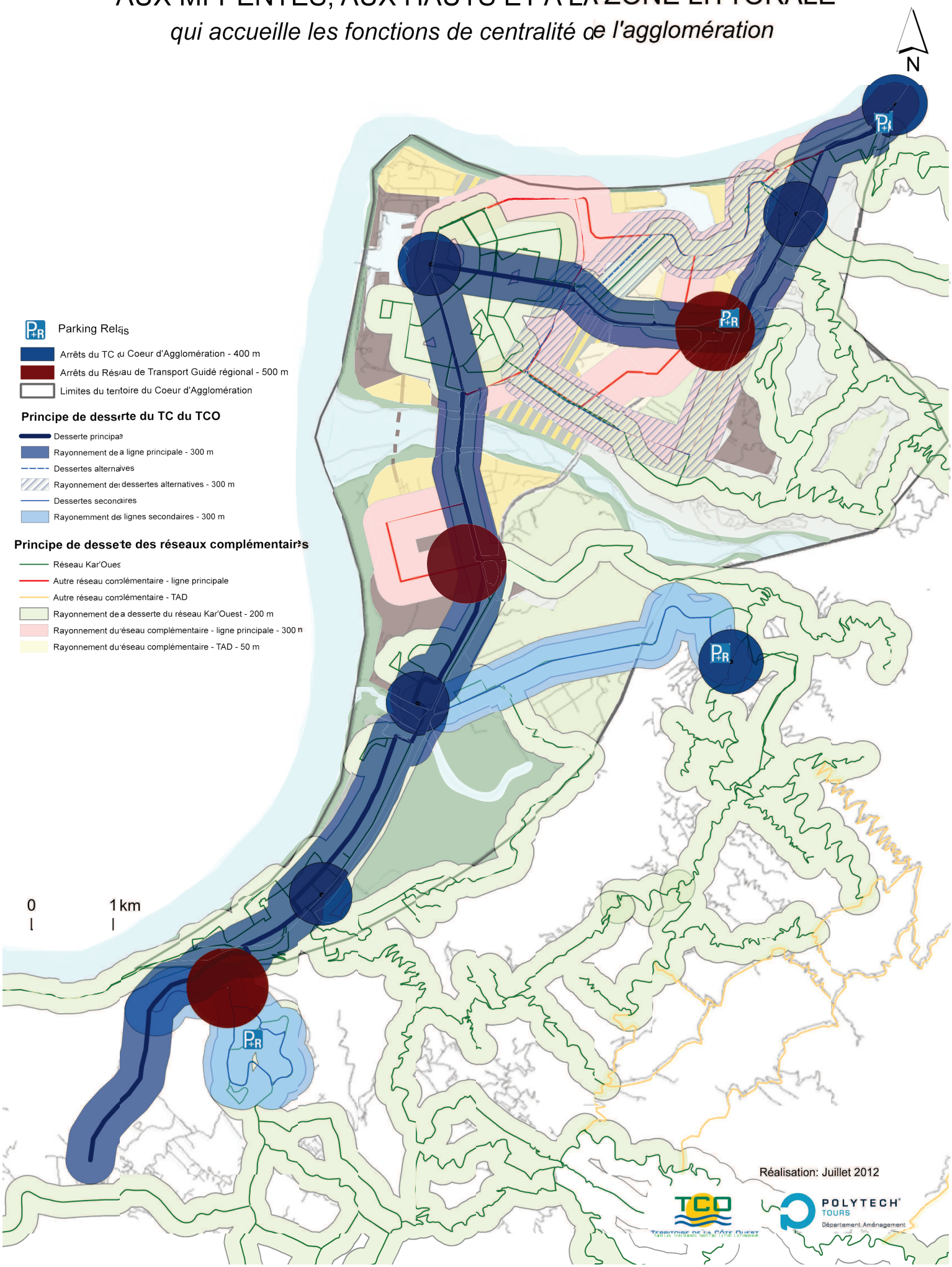
.Le transport guidé régional : qui amènerait la création de quatre pôles d'échanges multimodaux, dont le rayonnement serait de 500 m
.Le réseau Kar'Ouest : dont le travail de restructuration a été lancé et auquel est appliqué un rayonnement de 200 m sur l'intégralité de ses lignes. Il convient de noter que nous n'avons pu représenter le travail de restructuration par manque d'informations.
.Le réseau du Cœur d'Agglomération : il se voit appliqué, comme pour le réseau Kar'Ouest, d'un rayonnement de 250 m sur l'intégralité de ses lignes et 400 m de rayonnement pour ses arrêts
.Un réseau complémentaire affecté :
D'un tracé principal : rayonnement de 200 m
D'un tracé secondaire : rayonnement de 100 m
D'un tracé de transport à la demande (TAD) : rayonnement de 50 m

Ces rayonnements ont été choisis pour accentuer le scénario d'une réelle densification du réseau.

Cette carte met en évidence la bonne desserte des centres villes, avec une réelle couverture du territoire. Cependant, on observe encore des besoins comme dans le centre-ville et la zone arrière portuaire de la ville du Port, sur la ZAC Moulin Joli de la Possession, et sur la partie basse au Nord du centre-ville de Saint-Paul.
Le même constat est observé pour la desserte des mi-pentes de la commune de Saint-Paul. Bien qu'à l'extérieur du Cœur d'Agglomération à proprement parler, les mi-pentes restent des zones d'enjeu majeures pour réduire les déplacements en véhicules personnels. C'est pourquoi, des lignes de rabattement peuvent être envisagées en plus grand nombre, avec rabattements de lignes en transport à la demande depuis les Hauts.
Cependant, il n'est pas pris en compte le flux de transit, qui garde son importance pour la desserte de l'Île à partir du Port.
peuvent être envisagées en plus grand nombre, avec rabattements de lignes en transport à la demande (TAD) depuis les Hauts.
Cependant, il n'est pas pris en compte le flux de transit, qui garde son importance pour la desserte de l'île à partir du Port.

UN COEUR D'AGGLOMERATION BIEN RELIE AUX MI-PENTES, AUX HAUTS ET A LA ZONE LITTORALE

qui accueille les fonctions de centralité de l'agglomération



APPUI METHODOLOGIQUE
Le conceptualisation du territoire

En parallèle de premiers scenarii, une grille d'analyse spatiale multicritères est mise en place dans le but d'appuyer et de vérifier la pertinence de notre approche du Cœur d'agglomération. Un ensemble de deux cartes en est issu :

. Les secteurs de projets
. Exemple de carte projets

LES SECTEURS DE PROJET

Le Cœur de l'Agglomération peut être découpé en 3 parties :

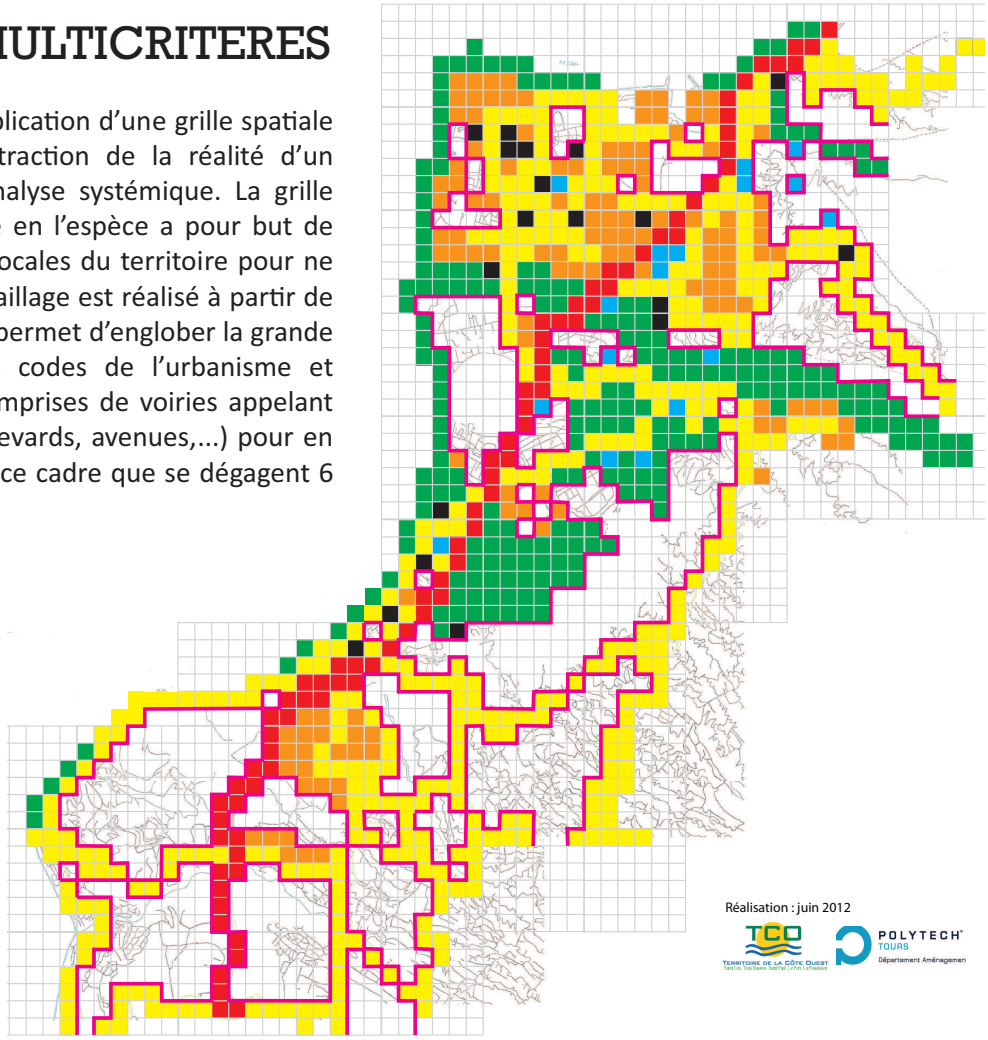
. le Cœur d'agglomération,
. le Périurbain,
. les Mi-pentes.

Chacune des parties pouvant être reliée à une échéance temporelle : 15, 25 ou 40 ans ; traduction des choix politiques qui doivent être actés ou pris par et pour le Cœur d'agglomération.

GRILLE D'ANALYSE MULTICRITERES

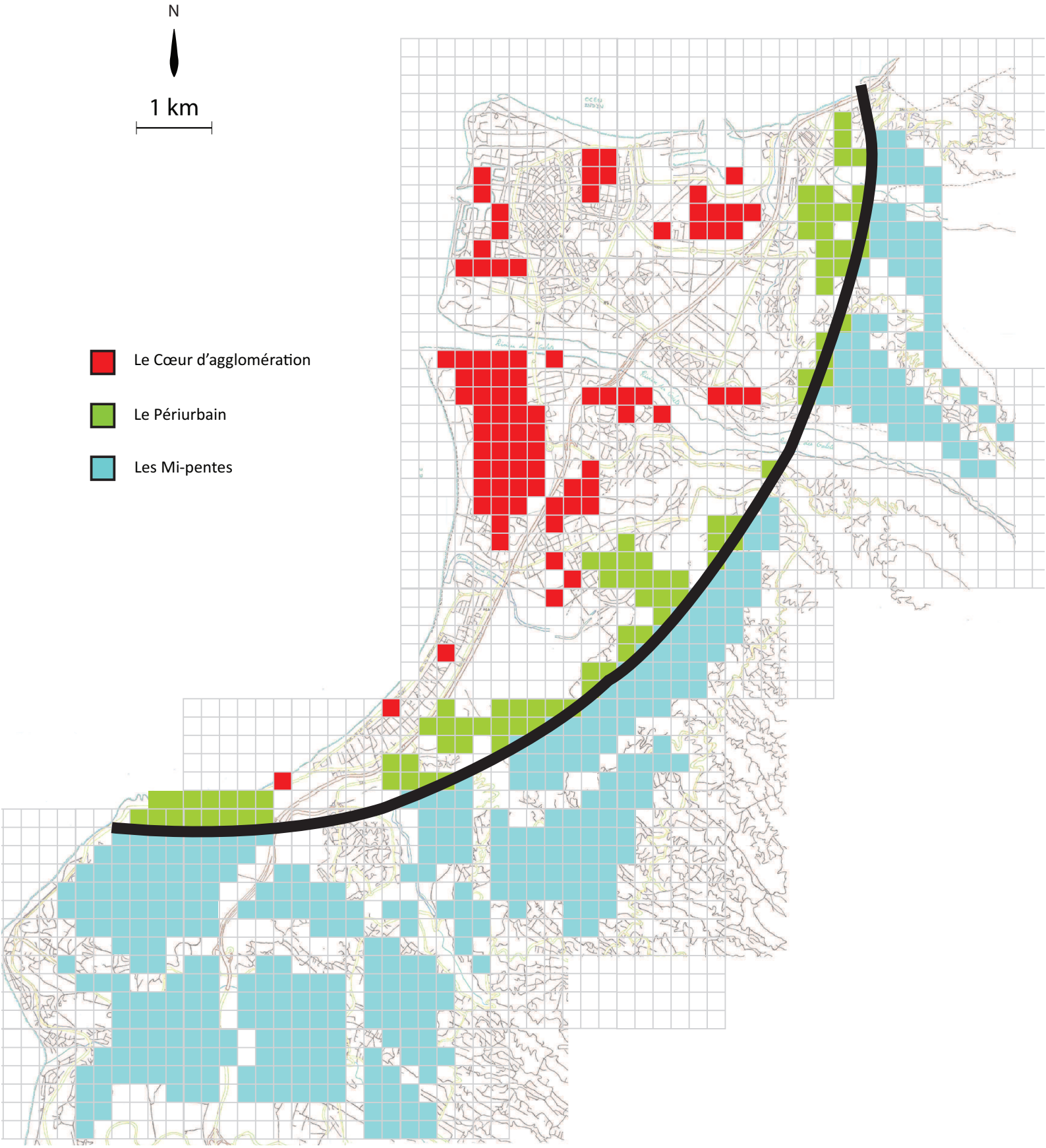
Les secteurs de projets font suite à l'application d'une grille spatiale multicritères permettant de faire abstraction de la réalité d'un terrain pour n'en conserver qu'une analyse systémique. La grille d'analyse spatiale multicritères retenue en l'espèce a pour but de mettre au second plan les contraintes locales du territoire pour ne conserver que des grandes lignes. Le maillage est réalisé à partir de carrés de 250m de côté. Cette distance permet d'englober la grande majorité des directives intégrées aux codes de l'urbanisme et l'environnement, mais également les emprises de voiries appelant une densification de leurs abords (boulevards, avenues,...) pour en faire une vraie ville durable. C'est dans ce cadre que se dégagent 6 critères fondamentaux :

- Voirie primaire (RN1)
- Voirie secondaire
- Lieux actuels de centralité
- Point de captage des eaux
- Espaces naturels
- Coups partis d'aménagement
- Interstices



Ce choix de critères répond au diagnostic réalisé sur les mois d'avril et de mai 2012. Les points de captage des eaux ont été retenus dans la mesure où les servitudes qu'ils engendrent ont un impact sur la construction de la ville.
A partir de cette grille d'analyse spatiale multicritères, ont été mis en évidence des interstices : les secteurs de projets.

LES SECTEURS DE PROJETS



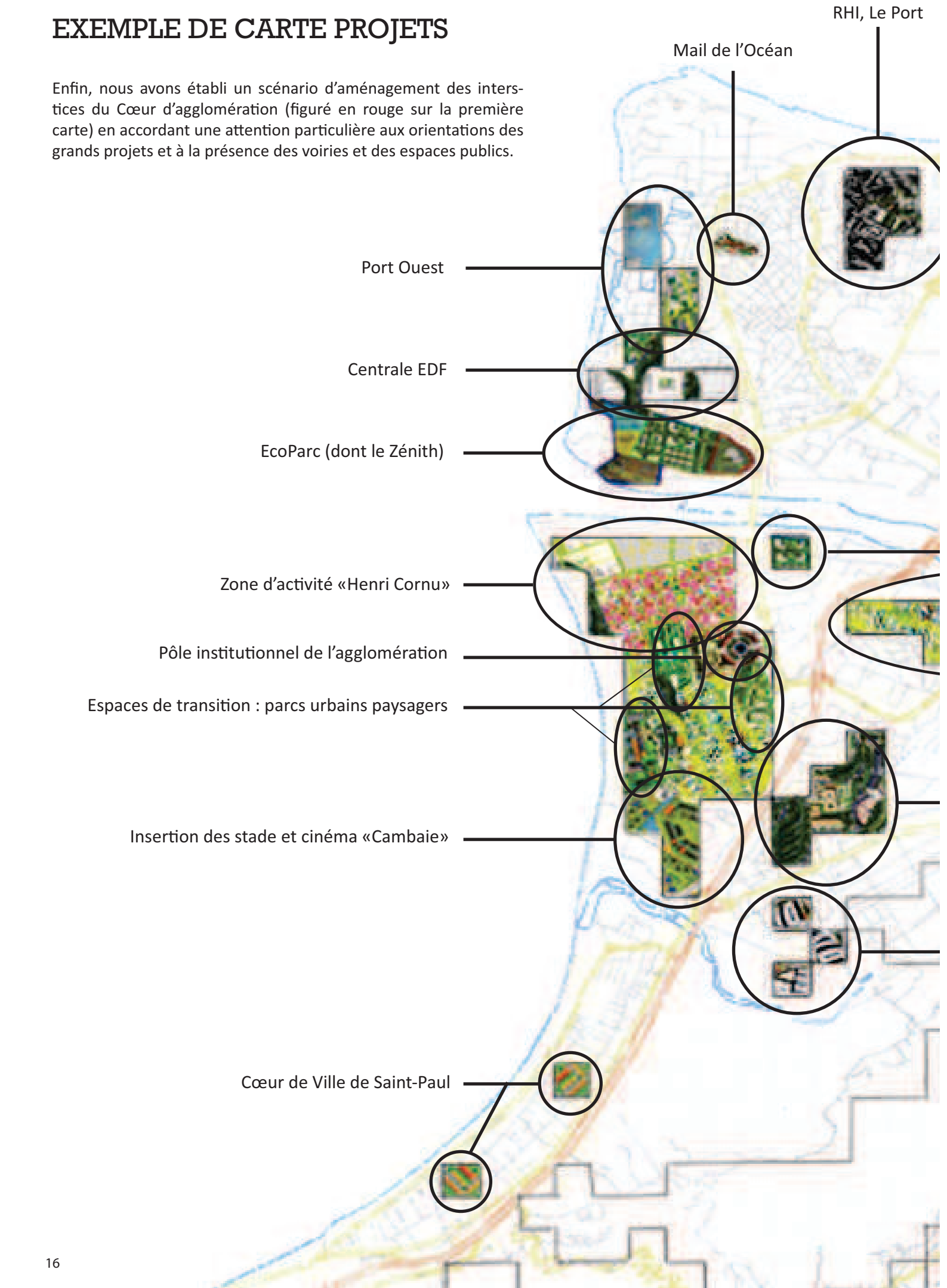
Réalisation : juin 2012

TCO Territoire de la Côte Ouest
Saint Leu Trois Bassins Saint Paul Le Port La Possession

POLYTECH TOURS
Département Aménagement

EXEMPLE DE CARTE PROJETS

Enfin, nous avons établi un scénario d'aménagement des interstices du Cœur d'agglomération (figuré en rouge sur la première carte) en accordant une attention particulière aux orientations des grands projets et à la présence des voiries et des espaces publics.





Ainsi, nous pouvons retrouver le pôle sanitaire Ouest (PSO), inscrit dans un parc paysager qui offre un cadre de vie agréable et bénéfique au rétablissement des usagers de l'établissement.

Autre exemple, l'aménagement de CAMBAIE qui relie la rivière des Galets à l'Etang Saint-Paul en tant que centralité forte où est proposé un gradient urbain depuis l'activité économique industrielle aux loisirs en passant par du logement et du tertiaire de bureau (avec notamment un pôle institutionnel dans lequel se retrouveraient le siège du TCO, un Office de Tourisme Intercommunal et la possibilité de mettre en place des services décentralisés de l'ensemble des communes membres de la communauté d'agglomération).

Réalisation : juin 2012

TCO Territoire de la Côte Ouest
Saint-Leu Trois Bassins Saint-Paul Le Port La Possession

POLYTECH TOURS
Département Aménagement







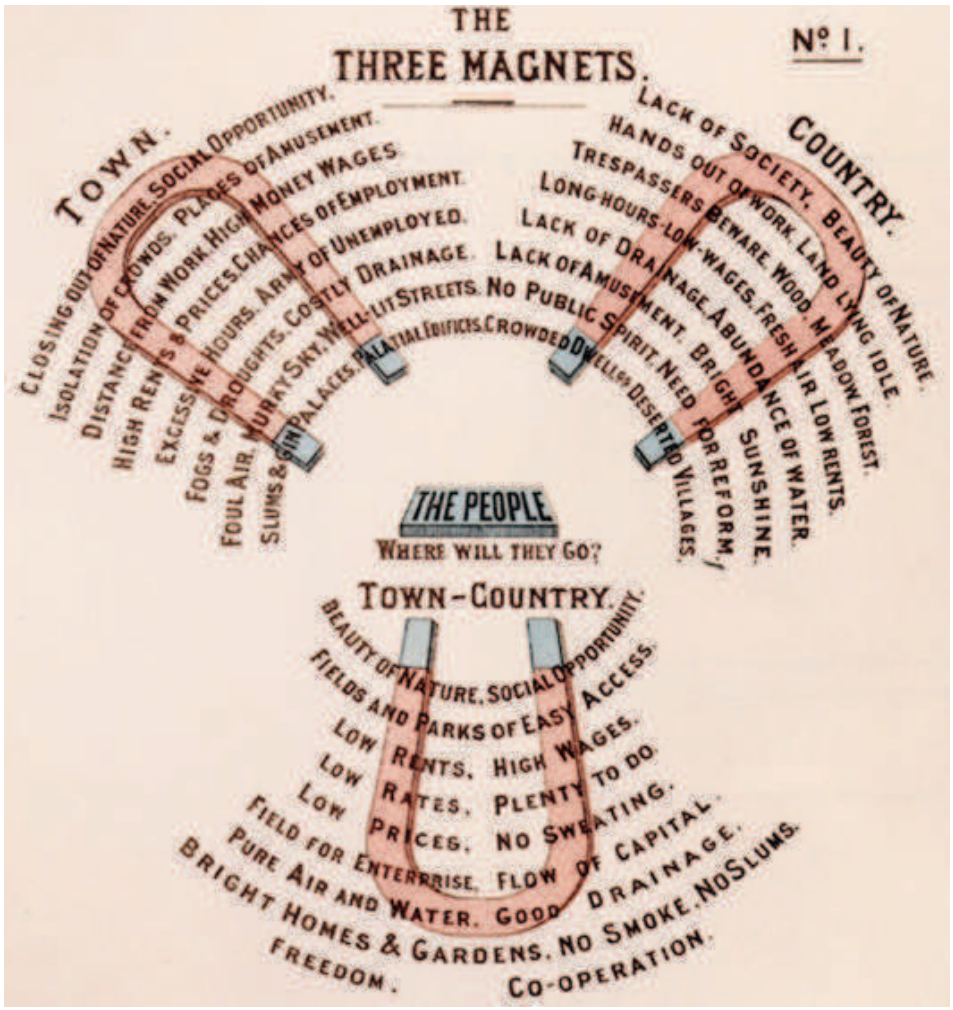




UNE ALTERNATIVE AU FUTUR DU CŒUR D'AGGLOMERATION

Dans les divers documents d'urbanisme qui concernent le Cœur d'agglomération, reviennent régulièrement les notions de « cité-jardin » et de « ville-jardin ». Celles-ci paraissent légitimes, au regard du contexte insulaire, historique et patrimonial réunionnais, puisqu'elles reflètent la biodiversité endémique riche, rare et fragile présente sur l'île.

S'approprier le concept de cité-jardin et l'adapter à notre contexte représente une alternative intéressante au projet : une ambition forte pour un symbole fort. Notre souci étant de raviver l'image qui rappelle la mémoire et la culture réunionnaise. En somme, tenir compte de l'histoire réunionnaise et de l'importance qu'accorde le créole à la nature dans sa vie quotidienne, et poursuivre les actions pour une ville verte et urbaine. En effet, si faire du Cœur d'agglomération une « Ville-Jardin » peut entraîner des dépenses financières plus importantes, cela permet surtout d'affirmer un projet politique qui montre que la prise en compte du confort de la population est primordiale.



LE FIL CONDUCTEUR DU PROJET

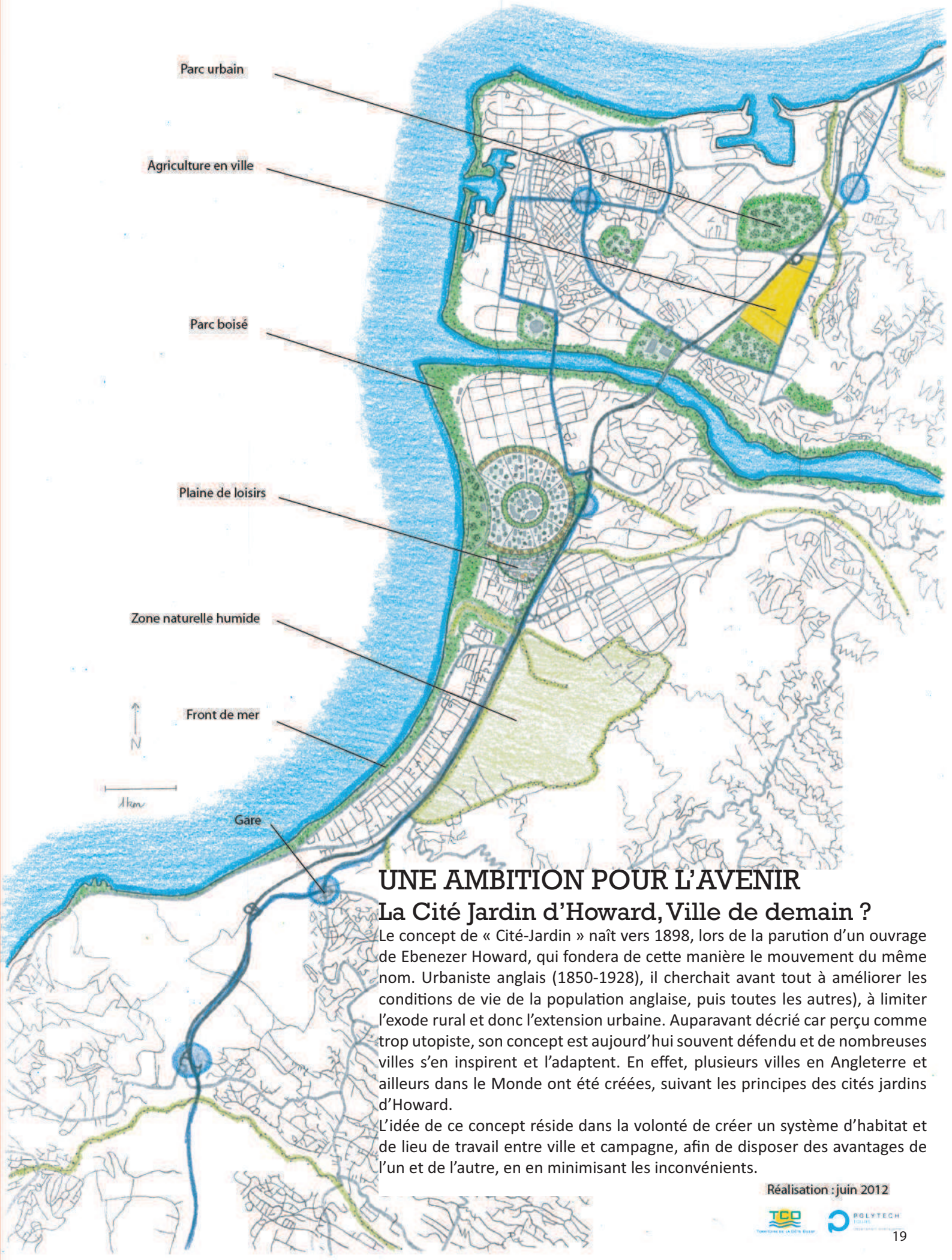
Une trame mettant en avant la Nature

Mettre en avant les parcs déjà existants, en créer de nouveaux, aménager et valoriser les berges de la Rivière des Galets et des zones humides… constituent quelques-uns des principaux objectifs de notre étude, objet de la présente mission.

Ces différents havres de verdure, suivant leur localisation, seront à même de proposer à la population des zones ombragées, des aires de pique-nique et autres jeux pour enfants, des parcours de santé. Ce seront des espaces de détente et de rencontre inter-générationnelle où il fera bon s'arrêter, seul ou à plusieurs.

L'enjeu est la (re)conquête de la Nature par la population, par des aménagements légers mettant en valeur des espaces naturels du Cœur d'agglomération puisque les promeneurs en auront un usage respectueux.

UNE AMBITION : LA VILLE-JARDIN



UNE AMBITION POUR L'AVENIR

La Cité Jardin d'Howard, Ville de demain ?

Le concept de « Cité-Jardin » naît vers 1898, lors de la parution d'un ouvrage de Ebenezer Howard, qui fondera de cette manière le mouvement du même nom. Urbaniste anglais (1850-1928), il cherchait avant tout à améliorer les conditions de vie de la population anglaise, puis toutes les autres), à limiter l'exode rural et donc l'extension urbaine. Auparavant décrié car perçu comme trop utopiste, son concept est aujourd'hui souvent défendu et de nombreuses villes s'en inspirent et l'adaptent. En effet, plusieurs villes en Angleterre et ailleurs dans le Monde ont été créées, suivant les principes des cités jardins d'Howard.

L'idée de ce concept réside dans la volonté de créer un système d'habitat et de lieu de travail entre ville et campagne, afin de disposer des avantages de l'un et de l'autre, en en minimisant les inconvénients.

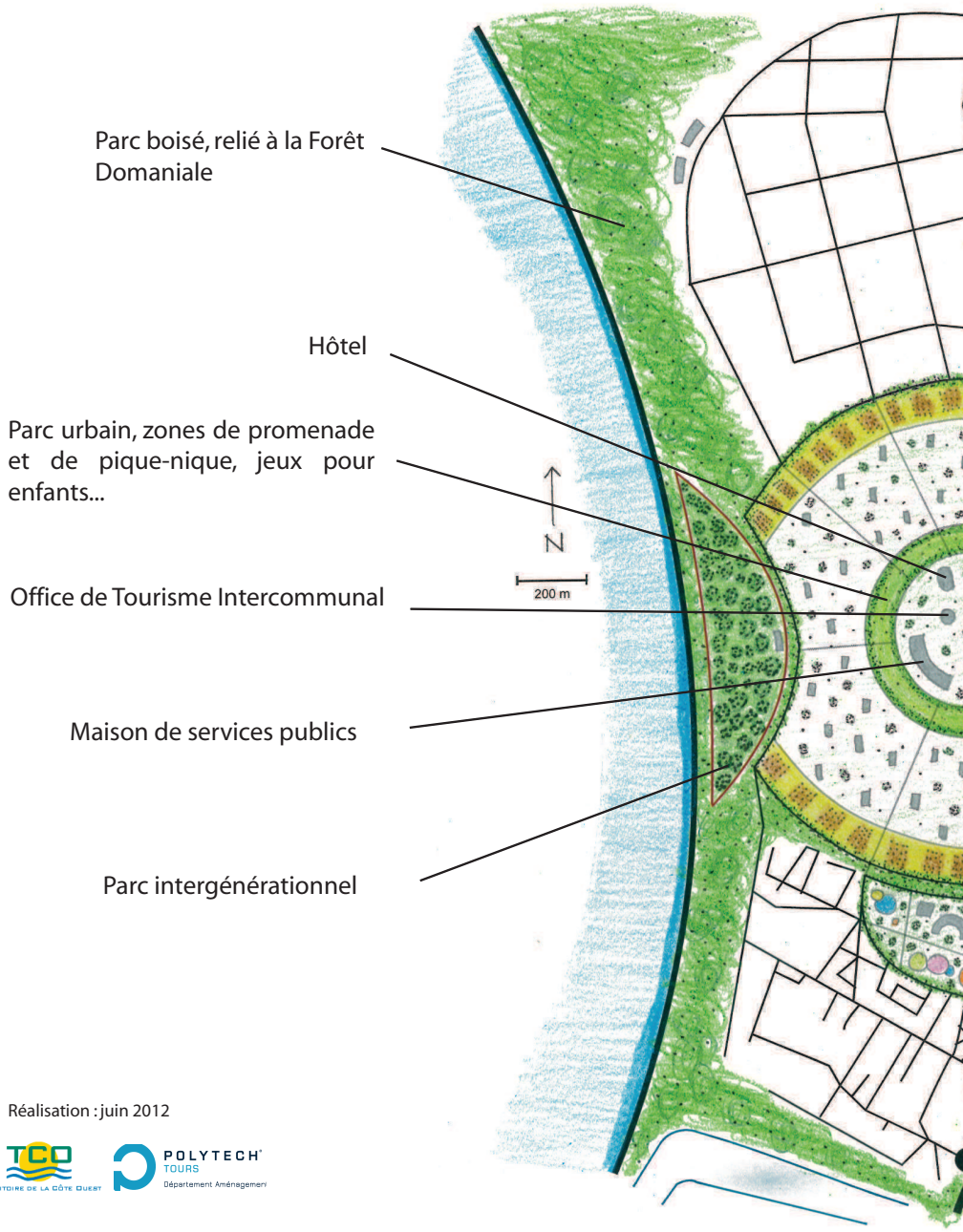
Réalisation : juin 2012











Réalisation : juin 2012

TCO Territoire de la Côte Ouest

POLYTECH TOURS Département Aménagement

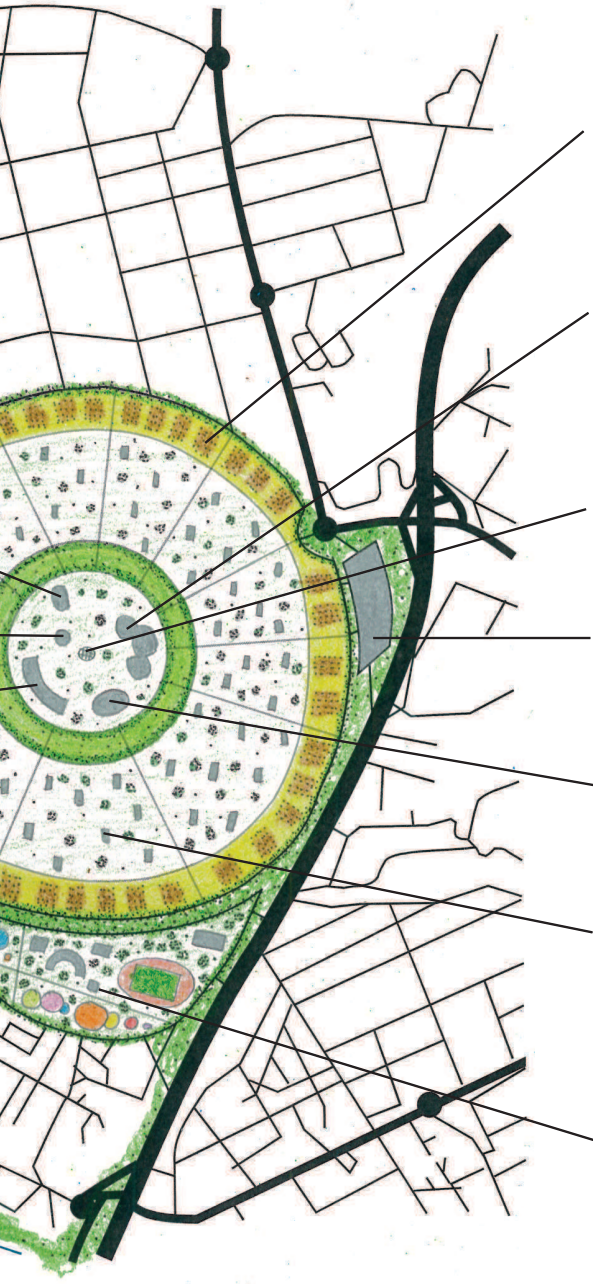
LE PROJET PHARE

La Plaine Cambaie-Oméga, vitrine d'innovation

Le concept utilisé pour l'aménagement de la Plaine Cambaie-Oméga est donc celui des « cités-jardins » de Howard. Les grandes lignes de ce type de villes ont été conservées puis adaptées au territoire.
L'histoire du site est intimement liée à l'implantation de l'antenne Oméga qui lui a conféré une forme circulaire ; il s'agit également de la forme préférentielle des cités-jardins. Il est donc proposé de conserver cette configuration, emblématique du terrain.

E-OMEGA





Les véhicules motorisés seront prioritaires sur les voiries contournant la zone. Par contre, dès que nous y pénétrons, c'est un espace partagé qui nous accueille : les véhicules personnels, les transports en commun, les piétons et les vélos se côtoient, ce qui oblige à ralentir le rythme de circulation. Le cercle, noyau central sera entièrement piéton et cycliste. Des allées arborées et protégées seront aménagées au sein de la zone pour la protection des usagers en cas de pluie. Une gare trouvera sa place à l'Est de la zone, emplacement privilégié pour relier les voies structurantes à la Plaine.
La première ceinture de la Plaine sera réservée pour partie aux jardins familiaux, et pour partie aux futurs habitants de l'EcoCité, aux résidents de l'agglomération et aux visiteurs.



La ceinture suivante contiendra l'ensemble des logements, uniquement collectifs. Le confort des habitants sera en première ligne par la proposition d'une offre adaptée à leurs besoins. L'architecture des bâtiments s'intègrera dans le paysage et sera la plus homogène possible. Elle respectera les normes de construction en vigueur, particulièrement sur les économies d'énergie et autre gestion des déchets tout au long de leur cycle de vie. Il pourrait être envisagé des bâtiments sur pilotis (à la manière de Le Corbusier), permettant le stationnement des véhicules en rez-de-chaussée, et des espaces immédiats arborés d'essence endogène.
L'usage de la troisième ceinture sera consacré à un parc urbain, proposant des parcours de santé et des espaces de pique-nique.
La dernière ceinture englobera toutes les activités de la Plaine : équipement administratif fort (guichets de services publics, portail de l'enfance et PMR...), hôtel, commerces rares (type Fnac, Virgin, Darty, Boulanger...), l'Office de Tourisme Intercommunal, une Maison des asso-ciations et de projets pour un contact le plus étroit possible avec la population. Un bâti moderne, original sur le plan architectural et dérogeant ponctuellement aux règles de hauteur pourrait être privilégié pour faire de la Plaine Cambaie-Oméga une vitrine d'innovation, mais également afin de restituer son histoire et affirmer son identité par un monument ou symbole rappelant l'ancienne antenne militaire Omega. Une place publique centrale, à dominante minérale, contrastant avec la verdure omniprésente, pourra être implantée.
La plaine de loisirs au Sud sera conservée, et si possible élargie, tout en y intégrant les actuelles habitations. Les voiries internes pourraient être requalifiées, et de nouvelles activités de loisirs implantées : bowling, restaurants, aires de jeux.
Enfin, un parc inter-générationnel permettra de lier la Plaine Cambaie-Oméga à la Forêt Domaniale, préservée et mise en valeur. Ce sera un espace boisé piéton, où les usagers pourront se déplacer et avoir un contact direct avec des animaux, encadrés par des gardiens patrouillant régulièrement.



UN TERRITOIRE EN INTENSIFICATION

Le territoire du Cœur d'Agglomération présente de nombreux projets ayant pour objectif la réalisation de centres villes plus denses et plus cohérents en lien avec les besoins de la population en logements, en commerces et en équipements.

Nous retrouvons par exemples les projets présentés dans les pages suivantes de :

. Ville est Port - Ville et Port
. Cœur de Ville de La Possession
. le Programme de Restructuration Urbaine de Saint-Paul

Ces projets ont pour objectif de densifier et de diversifier l'offre non seulement en services et en commerces mais également en logements. On parle d'intensification des centres villes du territoire.





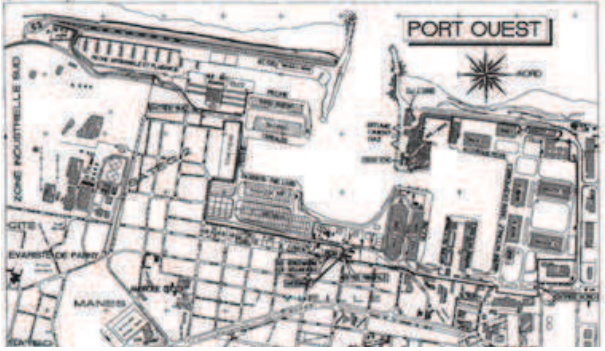




LE PORT
« Ville est Port - Ville et Port »

L'existant

Le Port Ouest constitue l'unité portuaire la plus ancienne. Port-Ouest est consacré avant tout au commerce, mais aussi à la pêche, à la plaisance et à la croisière.



La construction du port de la Pointe-des-Galets est liée à l'histoire sucrière de l'île. Avant 1886, le chargement des navires se faisait au large des marines. Le développement de la culture cannière a fait augmenter sensiblement le trafic.
Le terminal sucrier traite de 110 000 à 120 000 tonnes de sucre par an. Port-Ouest comprend un slip-way de six voies de garage transversales pour les bateaux mesurant jusqu'à 68 m de long, de 800 t et bénéficiant de 5 m de tirant d'eau.
Du côté de la darse de pêche, six cellules frigorifiques offrent au total 17 000 m3 de capacité.
Par ailleurs, plus de 400 navires peuvent être accueillis. La demande est encore forte à la Réunion, malgré l'existence d'autres ports de plaisance. Les espaces verts situés à proximité immédiate de la darse de plaisance constituent bien souvent un lieu de pique-nique pour les Portois. Ceux-ci viennent même parfois y faire leurs photographies de mariage…
Port-Ouest accueille également la Marine Nationale. Celle-ci l'a choisi comme base de l'Océan Indien en 1976.











Projet proposé

Le mail de l'Océan reliera les quartiers du Port au cœur de la cité et toute la ville descendra vers la mer, par l'allée des palmiers, depuis le rond-point de la Rose-des-Vents jusqu'à la place de la Pointe-des-Galets dans le vieux port.
Les objectifs du mail sont les suivants :

.Redynamiser le quartier commerçant, en incitant les acteurs économiques à moderniser leurs activités grâce au Fonds d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et du Commerce (FISAC), dispositif mis en œuvre de 2006 à 2008 et en attente de nouvelles mesures gouvernementales pour une reconduction.
.Réhabiliter le parc de logements du centre-ville, grâce au dispositif d'Intervention Globale pour l'Amélioration de l'Habitat (IGAH).
.Soutenir la production de logement social grâce au Fonds Régional d'Aménagement Foncier et Urbain (FRAFU): outil du Schéma d'Aménagement Régional (SAR), il participe à la mise en place de la politique locale de l'habitat social et des réseaux structurants (eaux usées et pluviales) et apporte 5 000 € de subvention par logement social.
.Résorber l'habitat précaire, grâce à des opérations de Résorption de l'Habitat Insalubre (RHI).
.Diversifier la gamme de logements : habitat intermédiaire, social, de standing, résidences spécialisées, studios, etc.

LA POSSESSION
« Cœur de Ville »



Cette Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) est un projet de longue date puisque sa création a été initiée en 2006. Le projet a été délaissé en parallèle de l'abandon du tram-train qui avait un véritable impact en termes d'ambitions pour cette zone. En 2011, le projet de ZAC Cœur de Ville a été renforcé et son emprise a été élargie.

Cette zone représente environ 34 ha sur les 120 du centre-ville géographique de la commune dont la localisation est stratégique dans la mesure où elle fait le lien entre le bassin d'emplois de Saint-Denis (situé à 15 minutes via la Route du Littoral) et celui du Port.

La volonté affichée est celle d'une cohérence physique appuyée :

.1 670 logements prévus dont 60% seront aidés
.7 000 m² de commerces
.Relocalisation des grands équipements dont l'hôtel de ville dans un bâtiment emblématique pour fédérer l'ensemble des services publics et la médiathèque
.Appui sur le couvert végétal existant sur les actuelles propriétés privées, avec la volonté d'organiser les espaces publics en préservant au mieux les conditions de vie des habitants et l'arboretum de la zone
.Maîtrise de la ressource en eau
.Projet de jardin familial sur la zone Sud inondable



Un point d'honneur est mis sur l'accessibilité avec notamment un maillage de transports porté par un projet de station d'échanges. Ainsi, l'accessibilité au centre-ville pour les voitures sera très réglementée.

Le choix de l'aménageur est pour fin 2012. La concession d'aménagement est prévue pour 2013. Une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sera nécessairement mise en œuvre sur la base d'une délibération de création de ZAC, et ce préalablement au dépôt et à l'instruction du dossier de demande au titre de la loi sur l'eau.









SAINT-PAUL
« Programme de Restructuration urbaine »

LLe périmètre du PRU de Saint-Paul correspond à « l'hyper-centre », entre les rues Labourdonnais et du Général de Gaulle : il s'agit donc du centre-ville historique, auquel s'ajoutent plusieurs opérations réparties sur l'ensemble dudit centre.

Les premiers travaux concernant le PRU ont débuté en 2004. Il se décline en deux phases :

.Une phase d'études sur l'amélioration des réseaux et voiries du centre-ville historique de Saint-Paul.

.Une phase de construction de logements (environ 3 000) pour densifier le centre-ville va commencer sous peu. Le but étant de doubler le nombre d'habitants (de 8 000 à 16 000 habitants). La SEDRE est le concessionnaire de l'opération depuis 2004 et ce, jusqu'en 2021.

Une concentration est faite sur le pôle « Entrée de ville » et le front de mer.



Pôle « Entrée de Ville »

Ce pôle se situe entre la gare routière et la ruelle Poule d'eau, un secteur à maîtrise publique communale.
Il est prévu sur ce pôle :

.La construction de la nouvelle Médiathèque : début des travaux prévu en novembre/décembre 2012 pour une livraison fin 2013. Le coût total des travaux est financé grâce au partenariat établi entre l'Etat, le Plan de Relance Régional, la ville de Saint-Paul et grâce à la subvention « Investissements d'avenir » dans le cadre de l'action « Ville de demain ».

.Un centre commercial d'environ 10 à 15 ha qui comprendra le Super U, actuellement situé à côté de la gare routière. Une galerie marchande, des restaurants à l'étage et, éventuellement, un magasin lié à l'habitat seront également proposés.

.Environ 540 logements seront construits dans cette zone.

.6 500 m² de tertiaire alloués à des bureaux seront destinés à accueillir entre autres les Services Techniques de la Mairie (actuellement sur l'ancien terrain de foot).





Le front de mer

Il s'agira principalement de redynamiser cette zone avec des habitations et des commerces en RDC. Le problème majeur de la commune est qu'elle n'a actuellement pas la maîtrise du foncier sur ce secteur occupé par des administrations et équipements (Sous-préfecture, DEAL, Conservatoire Régional de Musique, Danse et Art Dramatique, etc.).

Le programme prévu sur cette zone est :

.522 logements
.8 500 m² de commerces
.500 m² de tertiaire

L'aménagement du front de mer sera divisé en deux parties : un site bleu (Domaine Public Maritime) et un site vert (géré par l'ONF) :

.Le « site bleu » : une étude est actuellement en cours pour la zone de l'embarcadère (pour permettre aux bateaux d'accoster).

.Le « site vert » : cheminement piéton en caillebotis bois et revégétalisation, création d'aires de pique-nique (avec notamment 9 points feu) et de jeux d'eau pour les enfants (850 m²), requalification du boulodrome et installation de terrains de Beach soccer et construction de deux rondavelles pour remplacer les camions-bars actuels.













LE SCHEMA DIRECTEUR

Le Schéma Directeur de l'Ecocité insulaire et tropicale reprend le zonage du diagnostic car il constitue la base de notre réflexion. Y sont superposés les scenarii de la portée du transport du TCO au sein du Cœur d'agglomération et de la ville servicielle. Ainsi, cette représentation cartographique permet de mettre en évidence les besoins en termes d'aménagements futurs au sein du Cœur d'agglomération. Une place essentielle est offerte à la « nature en ville » au travers des espaces naturels et littoraux. De plus, cette représentation met en évidence les zones où les futurs aménageurs, les acteurs des communes et le TCO devront travailler en étroite collaboration afin d'assurer la cohérence du territoire du Cœur d'agglomération.



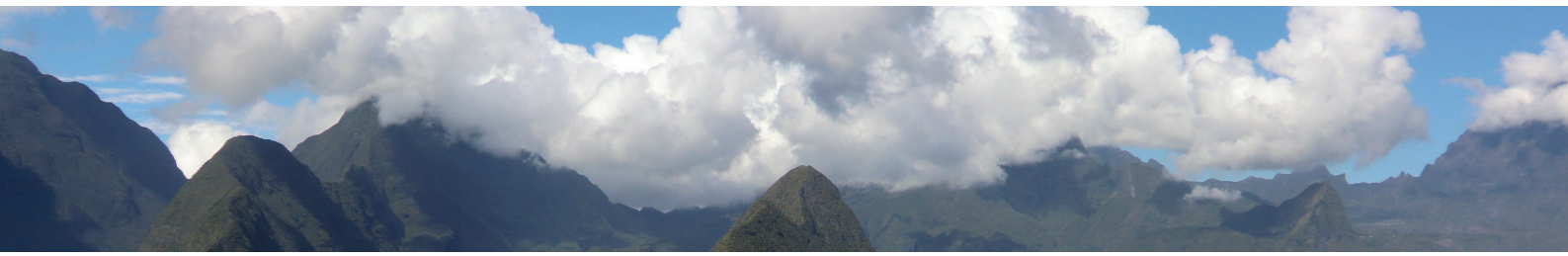


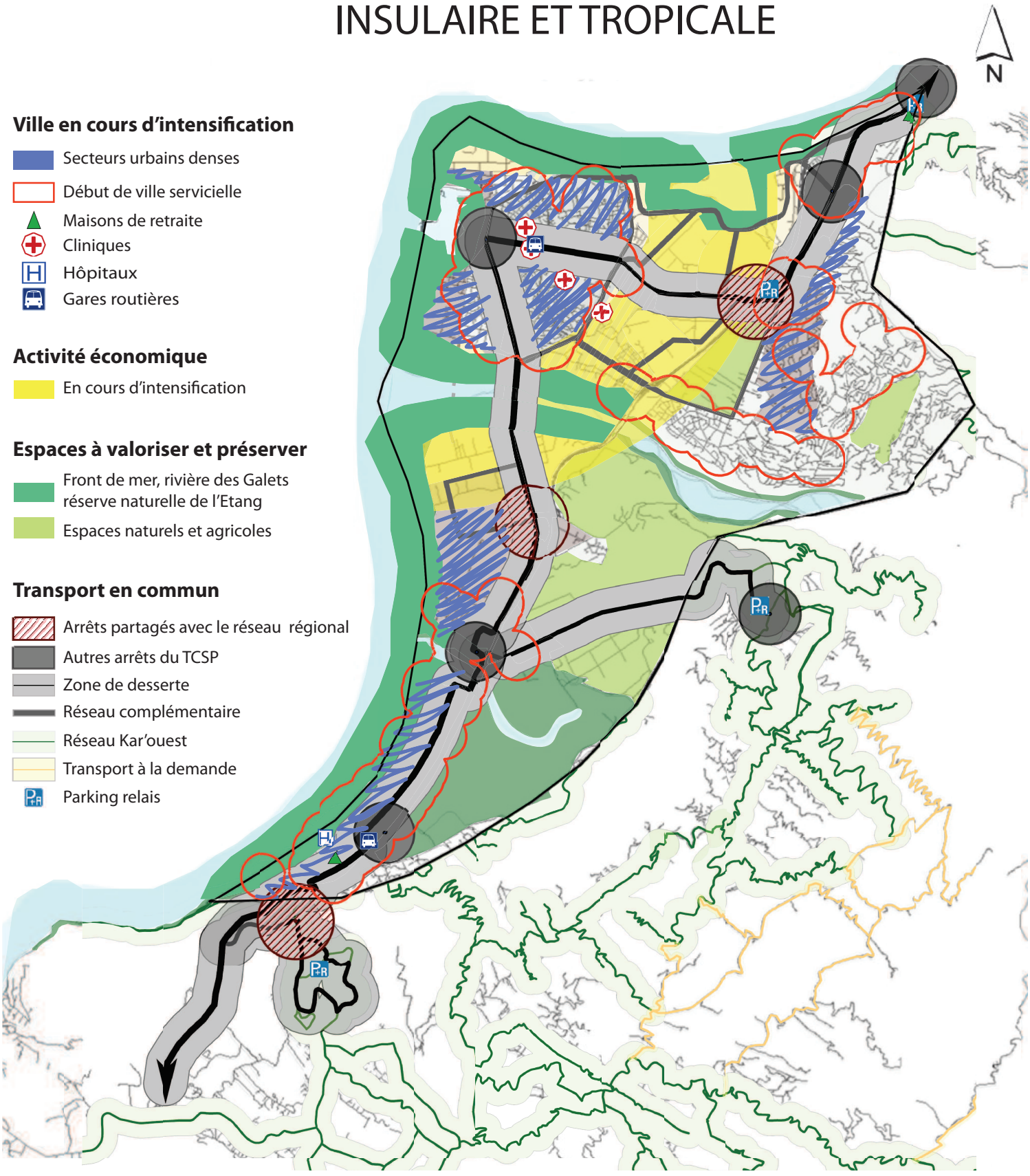








SCHÉMA DIRECTEUR DE L'ÉCOCITE INSULAIRE ET TROPICALE



0 1 km

Réalisation: juillet 2012
Source: TCO, AGORAH

TCO Territoire de la Côte Ouest
Saint Leu Trois Bassins Saint Paul Le Port La Possession

POLYTECH TOURS
Département Aménagement





Le Cœur d'Agglomération :
Une réponse aux besoins de sa population
Un espace d'innovation
Un territoire de projets en cohésion
Un lieu de détente et de rencontre pour toutes les générations.

Une réunion d'acteurs volontaires
Et solidaires.
Un lieu où il fait bon vivre,
Où les ambitions doivent se poursuivre.

C'est en communiquant en chœur
Sur ce Cœur d'Agglomération
Au sein de la Réunion,
Que sera mise en exergue sa valeur.

Le Cœur d'agglomération, vitrine pour la Réunion,
vitrine pour le reste du monde.







L'élaboration du DIAGNOSTIC nous a permis d'établir un zonage reprenant 3 grandes thématiques : l'intensification du tissu urbain, le développement des zones économiques et les espaces à vocations naturelles et agricoles.
Afin de compléter le zonage de ce diagnostic, il nous est apparu important de représenter deux enjeux primordiaux inhérents au Cœur d'Agglomération : la ville au service des usagers et la desserte en transports en commun.
Ainsi, le scénario de LA VILLE SERVICIELLE reprend le principe de marchabilité afin d'orienter les aménagements futurs à prévoir lors du développement du Cœur d'Agglomération. Cette démarche consiste à faciliter l'accessibilité, à pied ou en transports en commun, à divers équipements identifiés pour une utilisation rationalisée de la ville.
En outre, le scénario d'UN CŒUR D'AGGLOMERATION BIEN RELIE permet de mettre en évidence les besoins en termes de transports en commun par le biais d'une structure de transport portée par le TCO et des pôles d'échanges d'envergure régionale. L'accessibilité au sein des mi-pentes est également à prendre en compte et peut être organisée par l'intermédiaire d'une offre en transport à la demande.
C'est dans ce cadre que s'insère l'élaboration du SCHEMA DIRECTEUR DE L'ECOCITE INSULAIRE ET TROPICALE présenté précédemment.

Il convient de noter que notre démarche s'éloigne de l'approche traditionnelle du territoire afin de traiter l'espace de manière systémique vers une spatialisation des secteurs de projet à l'usage de l'opérationnel. LES SECTEURS DE PROJET permettent de dégager trois zones/échéances : le Cœur d'Agglomération, le périurbain et les mi-pentes.
Nous avons également réalisé le scénario UNE AMBITION : LA VILLE- JARDIN. Cette représentation du territoire prend le parti des cités jardins de Ebenezer Howard, et permet d'imaginer un futur alternatif pour le Cœur d'Agglomération.

L'élaboration du diagnostic et du schéma directeur fut pour nous une expérience très enrichissante à plusieurs niveaux. Avoir l'opportunité de travailler sur l'île de la Réunion et, qui plus est, au sein d'une collectivité intercommunale, nous a permis d'aborder de nombreux aspects des projets urbains.
De plus, le Cœur d'Agglomération et ses importantes réserves foncières, où beaucoup est encore à faire, nous ont permis de pousser nos réflexions au plus loin.
Nous avons également pu rencontrer une multitude d'acteurs du privé ou du public intervenant à différentes échelles.

En outre, le diagnostic nous a entraînés à mener toute une phase de recherches, et le schéma directeur à produire de nombreuses réalisations cartographiques. Cette vision transversale est appréciable dans la mesure où elle nous aura permis d'appréhender les différents aspects relatifs à l'élaboration d'un projet urbain d'envergure.













Ecocité Insulaire et Tropicale

Adèle Baracand - Robin Chaumette - Solenn Daudu - Léa Echevet - Gildas Moreau



TCO
TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST
Saint Leu Trois Bassins Saint Paul Le Port La Possession

POLYTECH TOURS
Département Aménagement

Stage de groupe DA 4
2011-2012

UNIVERSITÉ FRANÇOIS - RABELAIS TOURS

SCHEMA DIRECTEUR ECOCITE CŒUR D'AGGLOMERATION

Annexe 1
Atlas des Cartes

Sous la direction de M. Sylvain Viard

Tuteur universitaire : M. Eric Thomas

Ecocité Insulaire et Tropicale

Adèle Baracand - Robin Chaumette - Solenn Daudu - Léa Echevet - Gildas Moreau

LA CARTOGRAPHIE,
Un outil essentiel de visibilité du territoire

Dans le cadre de notre stage, nous avons réalisé un certain nombre de cartographies dans le but de cerner au mieux les problématiques territoriales en jeu sur le territoire du Cœur d'Agglomération. Afin de mieux nous approprier ce territoire, nous avons pris l'initiative de représenter plusieurs de ses composantes à l'aide de l'outil cartographique : zonage du PLU, paysages, routes, équipements, ZAC, risques naturels et industriels…

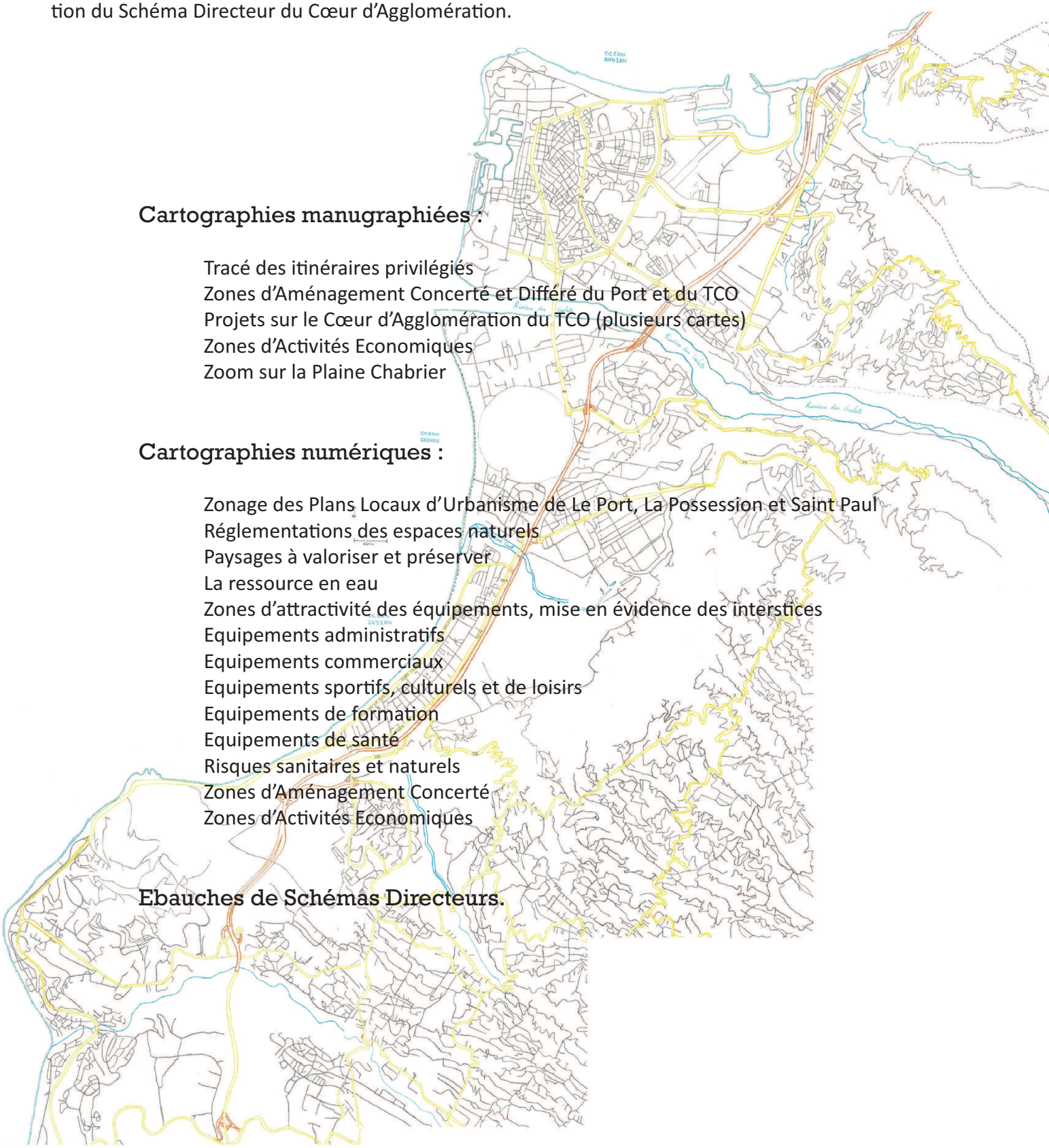
En premier lieu, n'ayant accès à aucune donnée SIG, nous avons commencé par réaliser à la main une carte reprenant les limites de notre territoire, accompagnées des voiries secondaires et primaires des Ravines, de l'Etang et de la Rivière des Galets à partir d'un fond Google Maps. A partir de cette carte nous avons produit un ensemble cartographique grâce aux données que nous avons pu recueillir au fur et à mesure de l'avancement du stage.

A la mi-mai, nous avons pu récupérer un socle de données SIG nous permettant de représenter plus précisément le territoire. Nous avons ainsi poursuivi par la production de cartes sur la base de ces nouvelles données. Il nous a fallu réaliser un travail préliminaire de sélection des données pour qu'elles ne concernent que notre territoire, puisque celles que nous avions concernaient soit l'ensemble du Territoire Côte Ouest, soit l'ensemble de l'Île de La Réunion.

De plus, suite aux divers entretiens avec les acteurs concernés par le Cœur d'Agglomération, de nombreuses informations ont été recueillies, que nous avons étudiées et triées. Nous avons ensuite compilé ces informations manuscrites et numériques pour obtenir des cartographies plus complètes.

Enfin, nous avons chacun créé une carte exprimant l'idée de ce qu'était pour nous le Schéma Directeur, en reprenant les éléments qui nous semblaient faire centralité. A la suite de ce travail, nous avons dégagé cinq thématiques. Le croisement de ces thématiques et la sélection des éléments à représenter a permis la réalisation d'un nouvel ensemble cartographique constituant notre vision du Schéma Directeur du Cœur d'Agglomération.

Pour témoigner au mieux de notre travail de réflexion, ce document reprend l'ensemble de cartes nous ayant permis d'élaborer notre Diagnostic Territorial et de passer à l'étape suivante : celle de la réalisation du Schéma Directeur du Cœur d'Agglomération.



Cartographies manugraphiées :

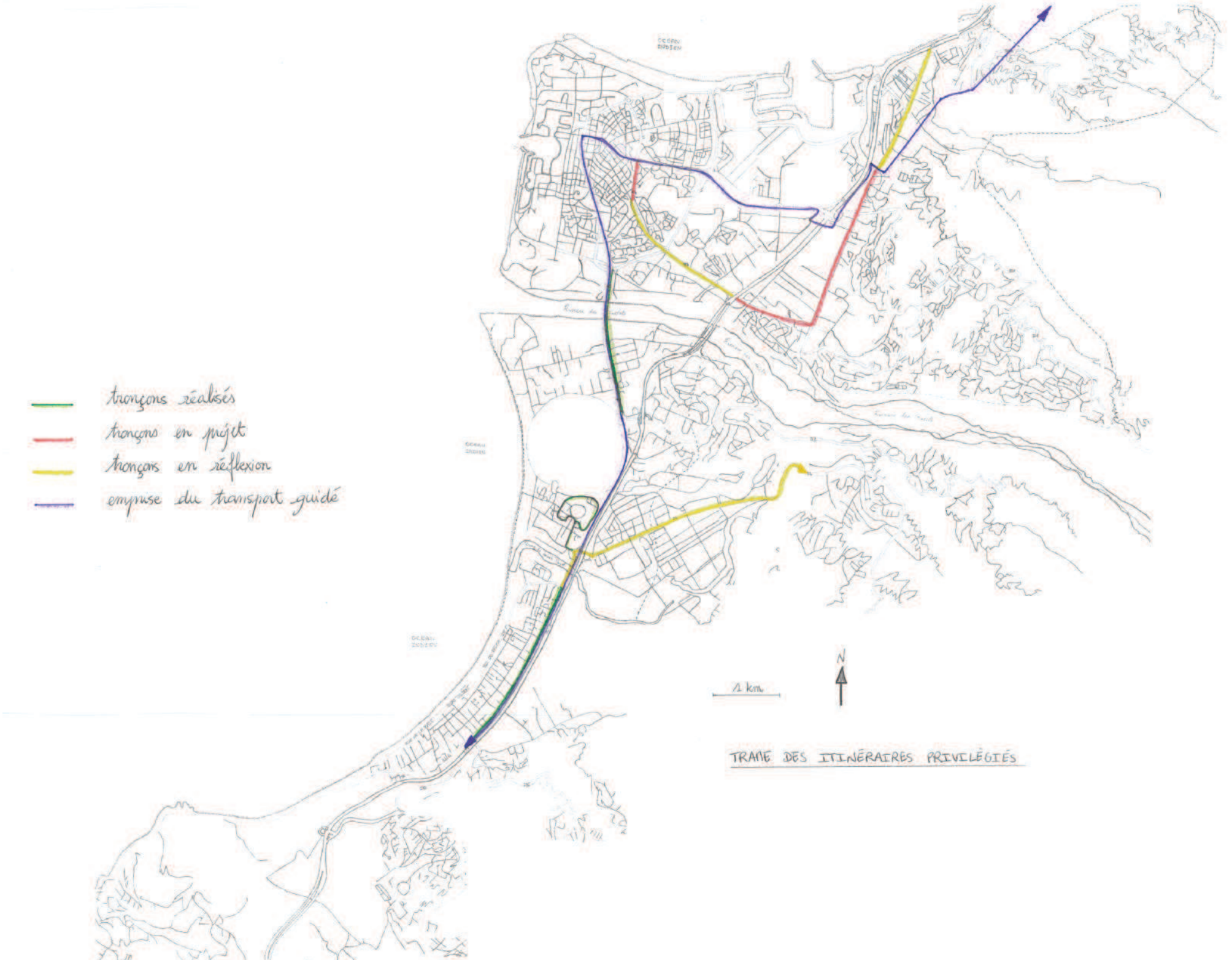
Tracé des itinéraires privilégiés
Zones d'Aménagement Concerté et Différé du Port et du TCO
Projets sur le Cœur d'Agglomération du TCO (plusieurs cartes)
Zones d'Activités Economiques
Zoom sur la Plaine Chabrier

Cartographies numériques :

Zonage des Plans Locaux d'Urbanisme de Le Port, La Possession et Saint Paul
Réglementations des espaces naturels
Paysages à valoriser et préserver
La ressource en eau
Zones d'attractivité des équipements, mise en évidence des interstices
Equipements administratifs
Equipements commerciaux
Equipements sportifs, culturels et de loisirs
Equipements de formation
Equipements de santé
Risques sanitaires et naturels
Zones d'Aménagement Concerté
Zones d'Activités Economiques

Ebauches de Schémas Directeurs.

Réalisation : juin 2012

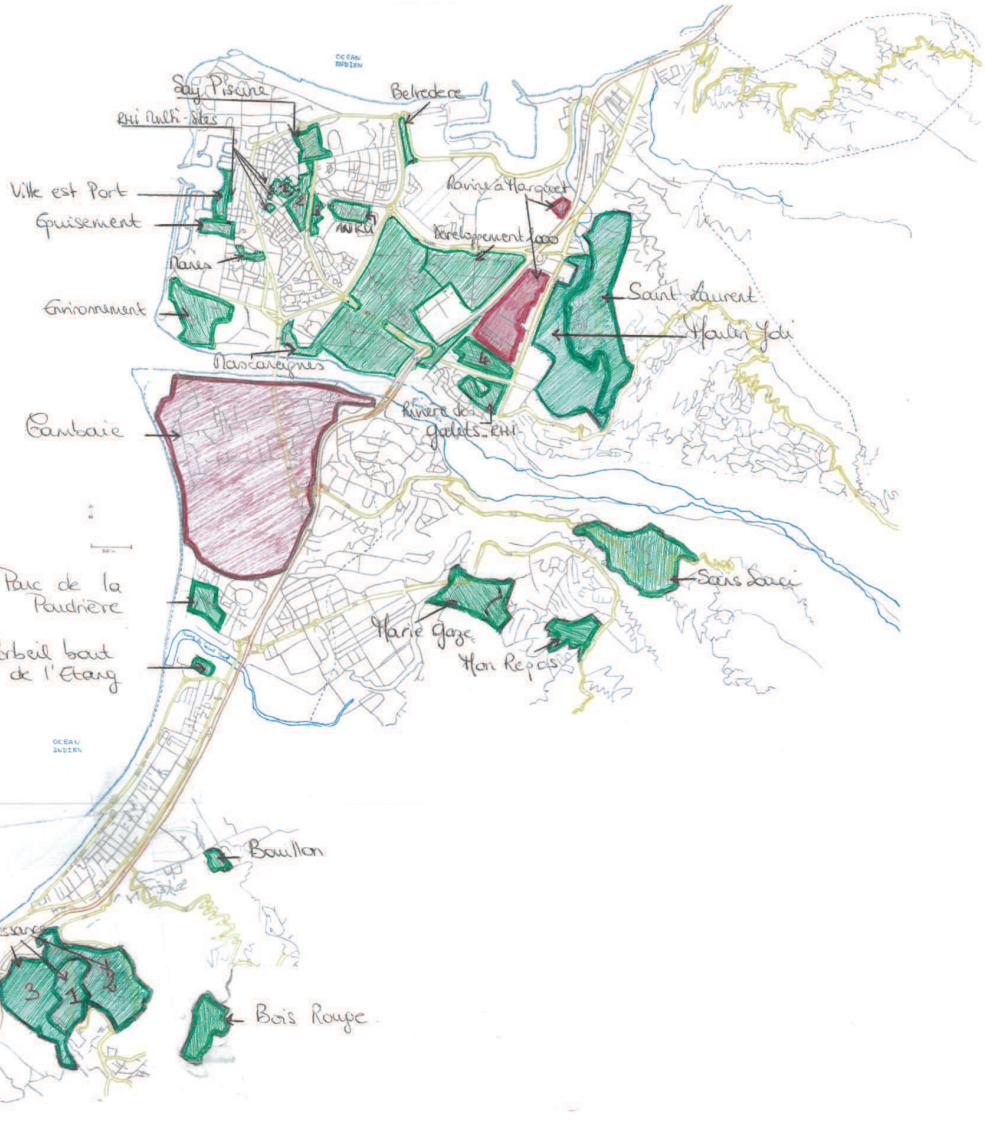


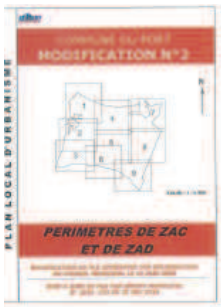
TRAME DES ITINÉRAIRES PRIVILÉGIÉS

Localisation des ZAC et ZAD du territoire du Cœur d'Agglomération

ZAC

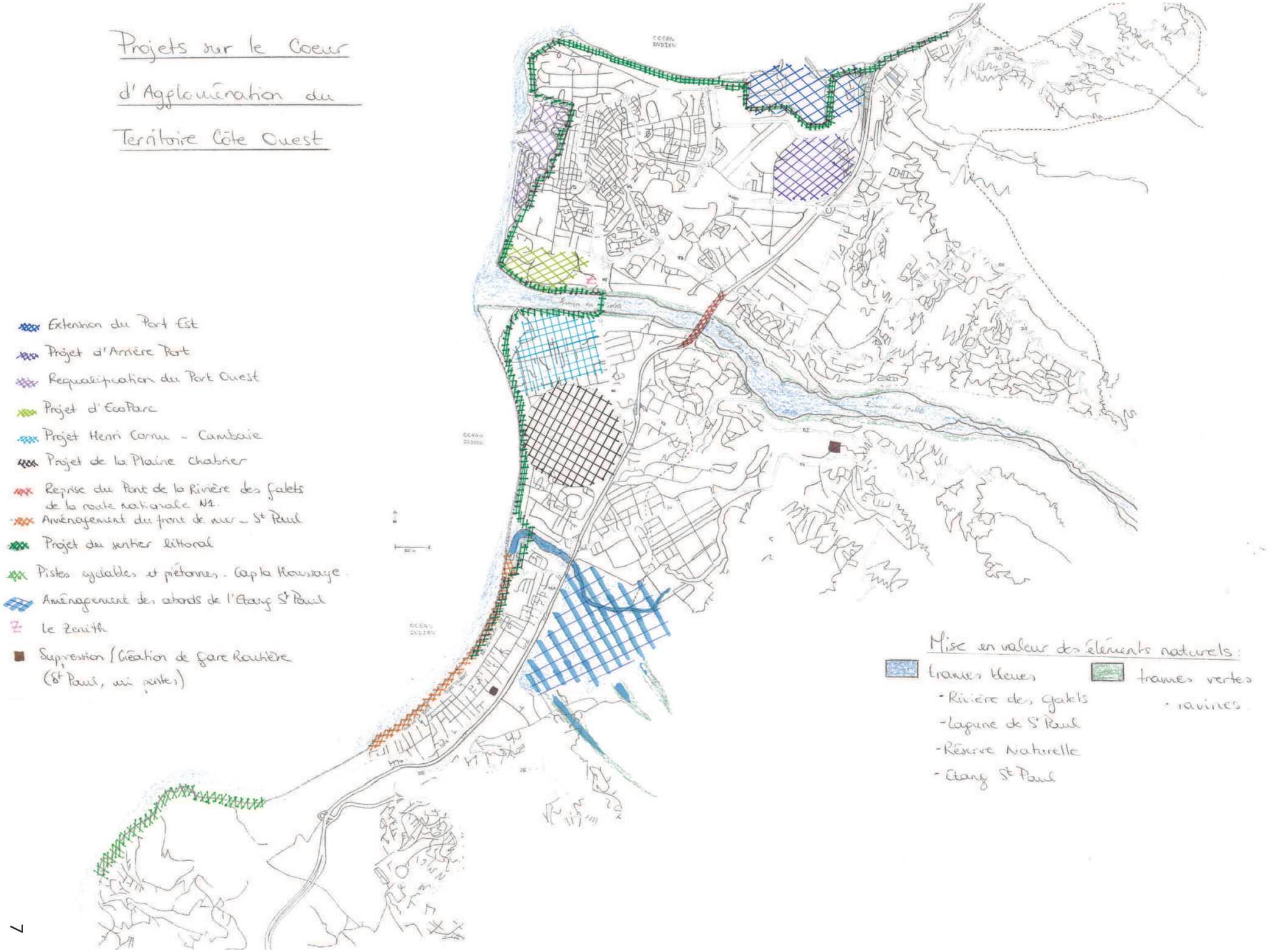
ZAD







Projets sur le Coeur d'Agglomération du Territoire Côte Ouest





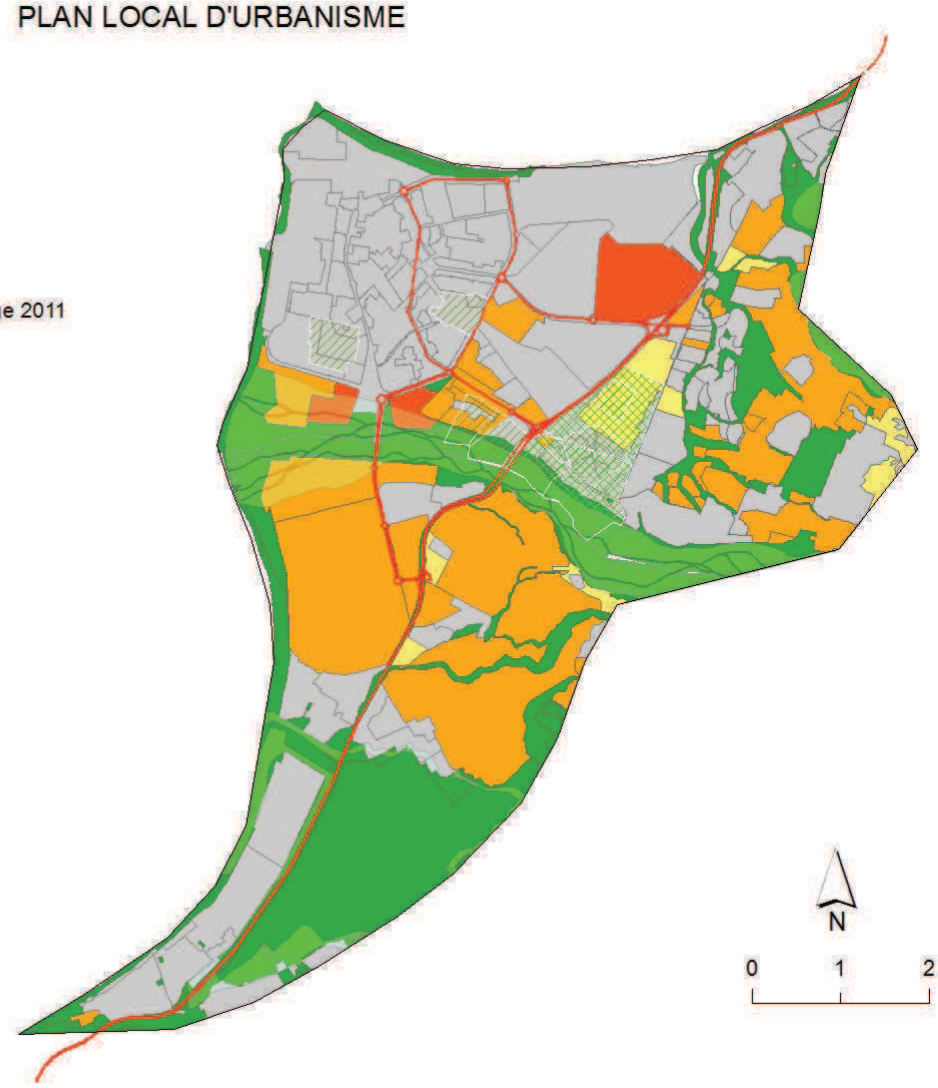
PROJETS SUR LE COEUR D'AGGLOMERATION DU T.C.O.

ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES




ZOOM SUR "CHABRIER"
Eco Parc
Zénith
N3
Rivière des Galets
Henri Lanu
N1
"Chabrier"
OCEAN INDIEN
N
500 m
D2
N1
D4
Lambaie
Etang de Saint Paul
N1A

PLAN LOCAL D'URBANISME



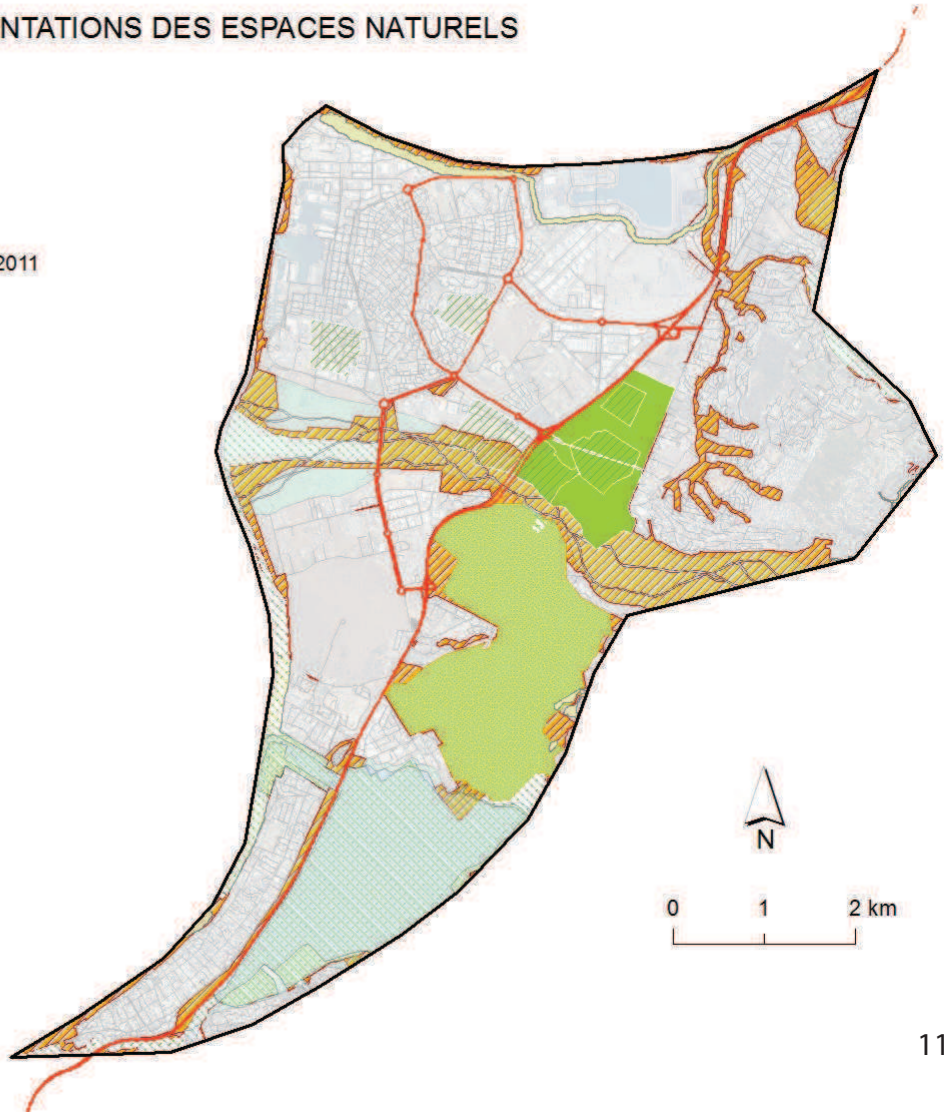
Le Coeur d'Agglomération, découpage 2011
ZNIEFF 2
Espaces à protection rapprochée
Espaces à protection renforcée
Voirie primaire

Plan Local d'Urbanisme

Zones à urbaniser (1AU)
Zones à urbaniser (2AU)
Zones Agricoles
Zones Naturelles
Zones Urbaines

Sources : TCO, PLU/POS communaux 2009-2011, DIREN
Réalisation : mai 2012

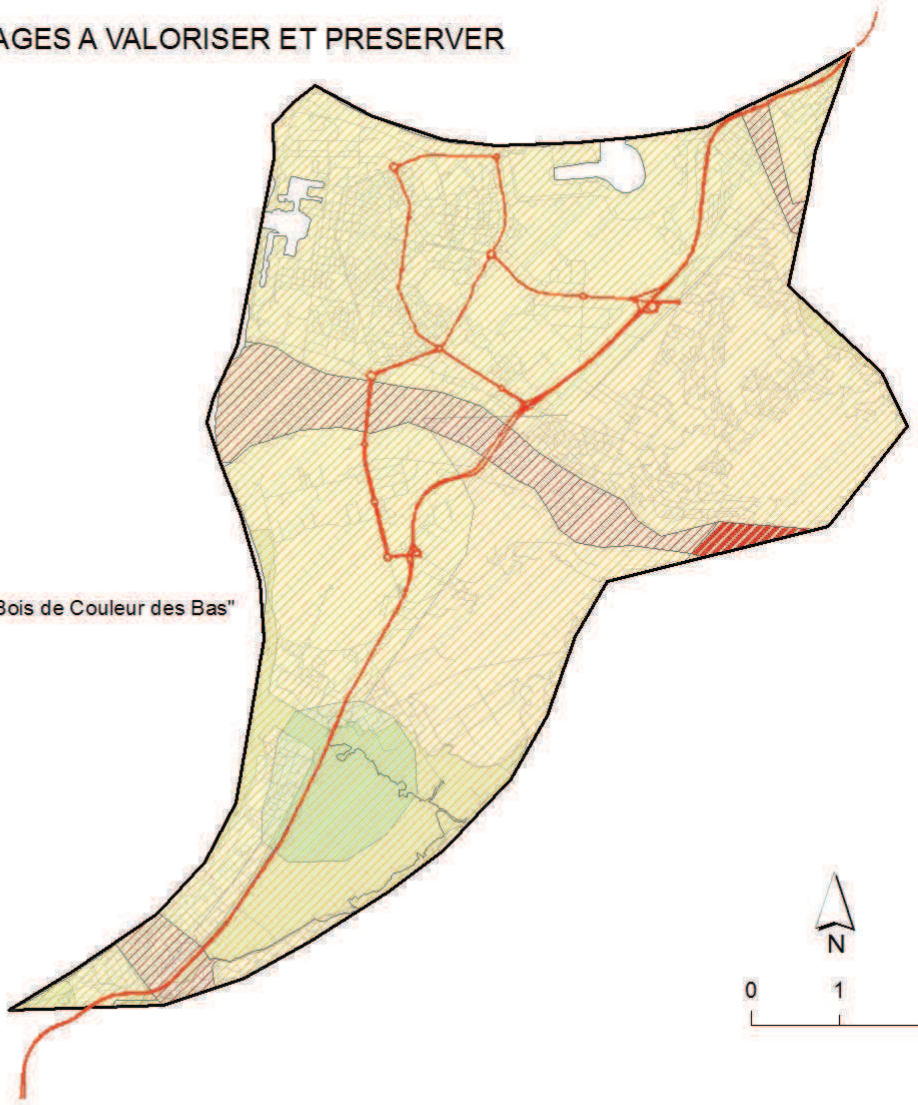
REGLEMENTATIONS DES ESPACES NATURELS



Le Coeur d'Agglomération, découpage 2011
ZNIEFF 2
Coupures urbaines
Lisières urbaines
Espaces à protection renforcée
Espaces à protection rapprochée
Réserve Naturelle
Continuités écologiques
Espaces Naturels Sensibles
Voirie primaire
Voirie secondaire

Sources : TCO, DIREN
Réalisation : mai 2012

PAYSAGES A VALORISER ET PRESERVER



Le Coeur d'Agglomération, découpage 2011
Voirie primaire
Voirie secondaire

Typologie du paysage

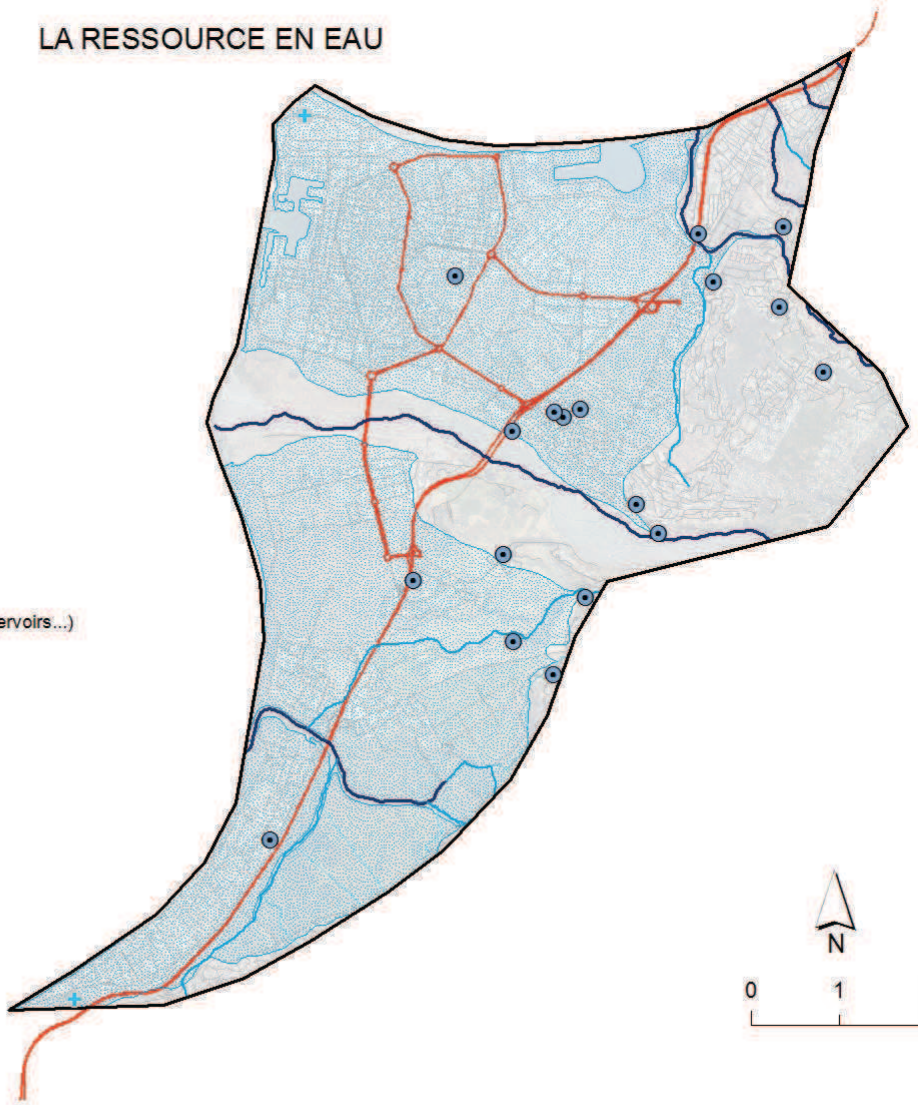
Cirque
Ravine
Pente

Type de végétation

Forêt tropicale semi-sèche complexe, dite "Forêt de Bois de Couleur des Bas"
Savanne xérophile à Lataniers et Benjoins
Végétation marécageuse
Espaces remarquables du littoral

Sources : TCO, INSEE, DIREN
Réalisation : mai 2012

LA RESSOURCE EN EAU



Le Coeur d'Agglomération, découpage 2011
Aquifères
Voirie primaire
Voirie secondaire

Cours d'eau

Niveau 1
Niveau 2
Niveau 3
Niveau 4

Ressource en eau potable (forages, puits, réservoirs...)
Station d'épuration

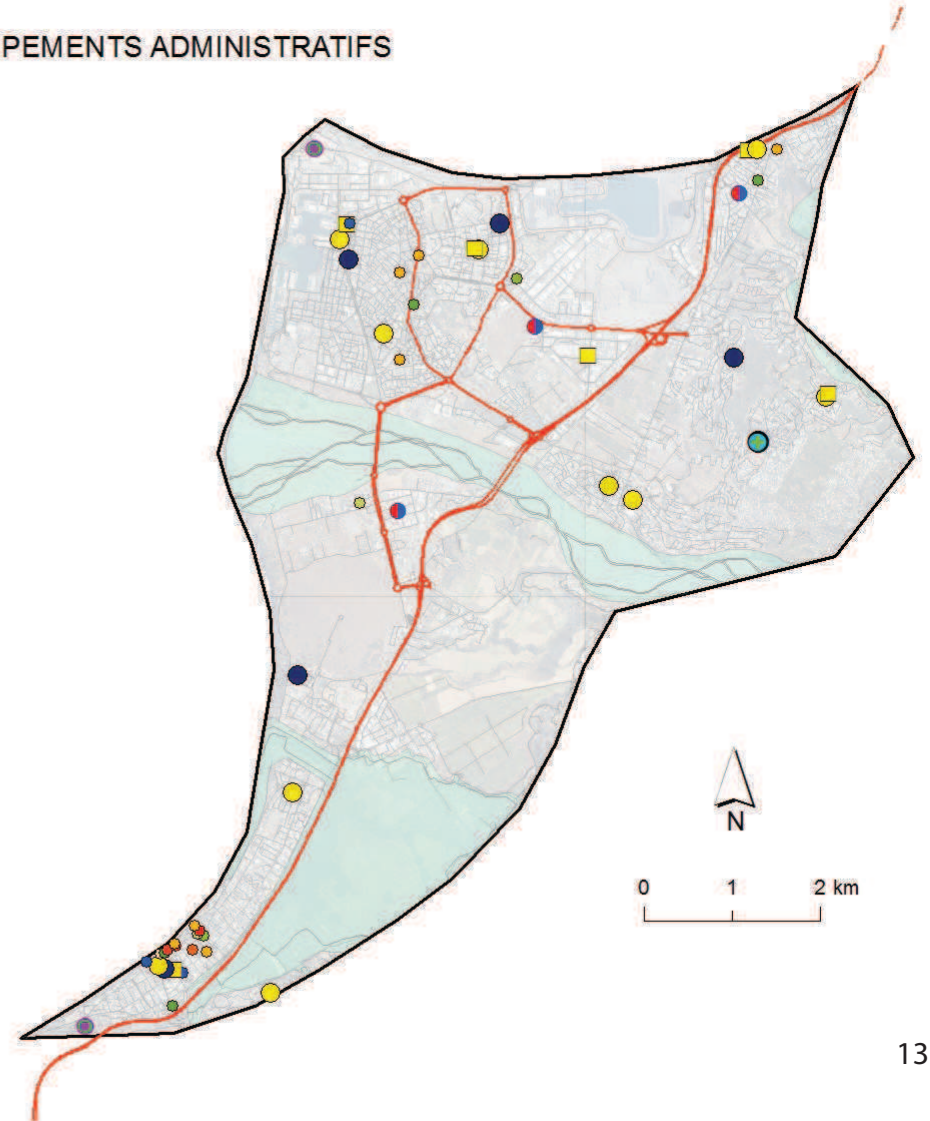
Sources : TCO, AGORAH, INSEE, DIREN
Réalisation : mai 2012

ZONE D'ATTRACTIVITE DES EQUIPEMENTS, MISE EN EVIDENCE DES INTERSTICES



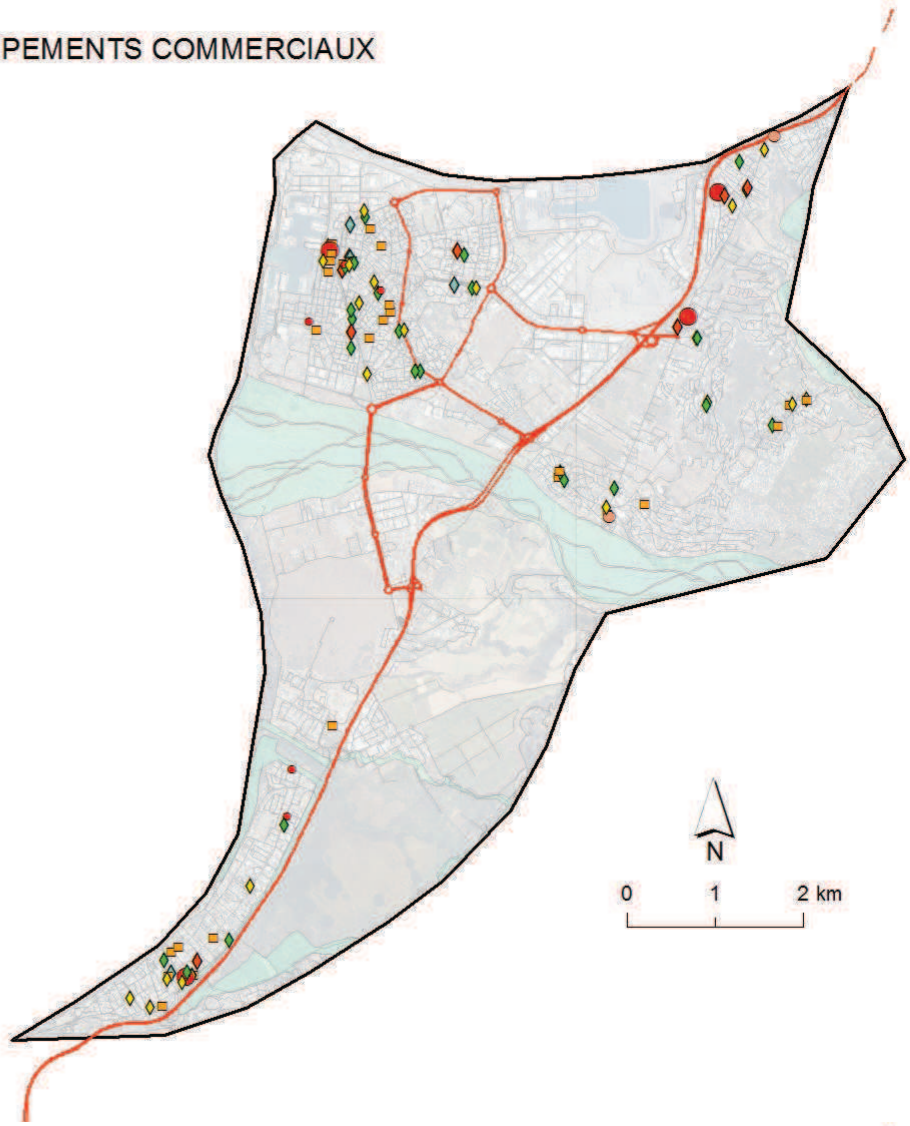
Sources : AGORAH, TCO, INSEE, DIREN
Réalisation : mai 2012

EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS



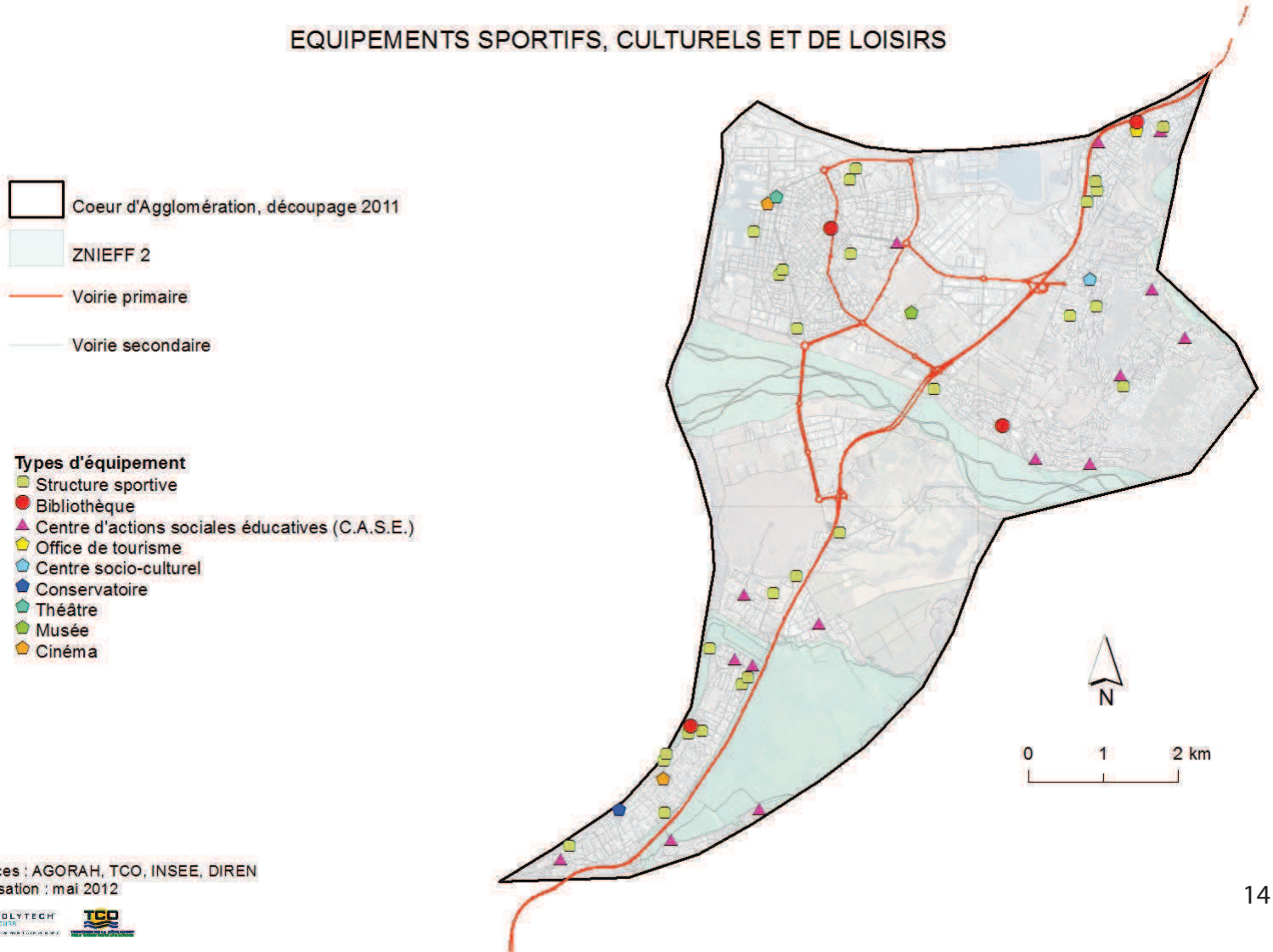
Sources : AGORAH, TCO, INSEE, DIREN
Réalisation : mai 2012

EQUIPEMENTS COMMERCIAUX



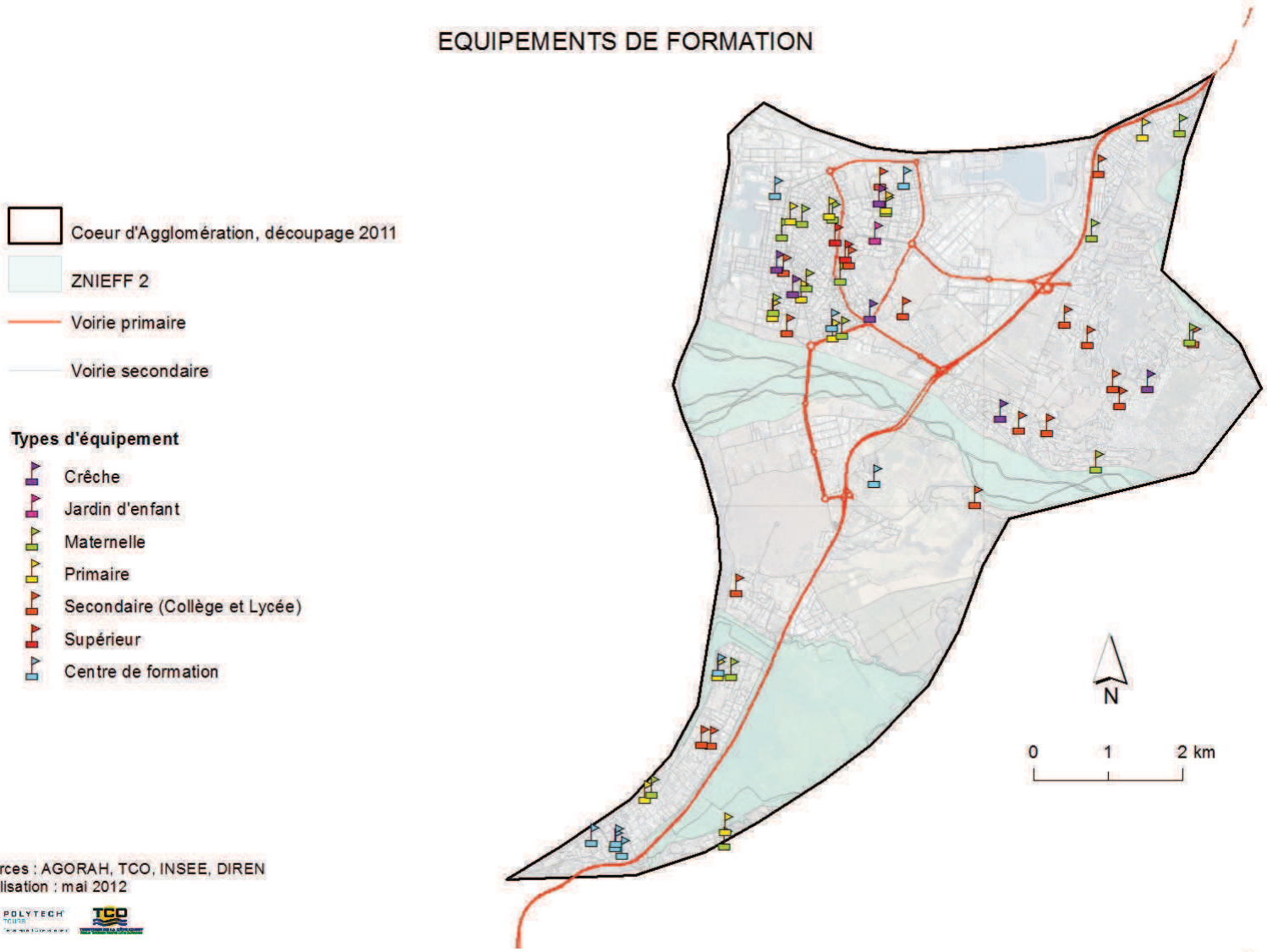
Sources : AGORAH, TCO, INSEE, DIREN
Réalisation : mai 2012

EQUIPEMENTS SPORTIFS, CULTURELS ET DE LOISIRS



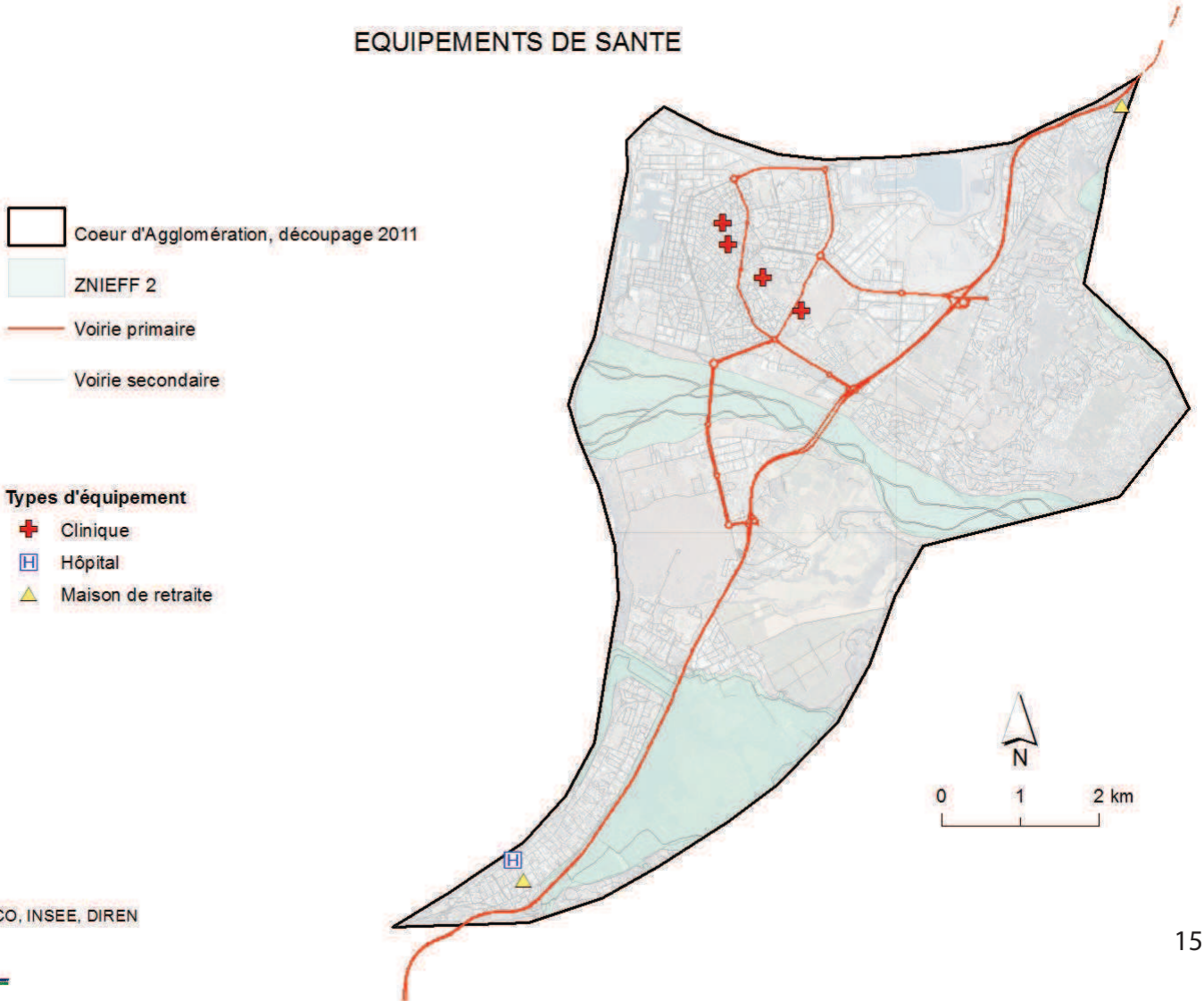
Sources : AGORAH, TCO, INSEE, DIREN
Réalisation : mai 2012

EQUIPEMENTS DE FORMATION



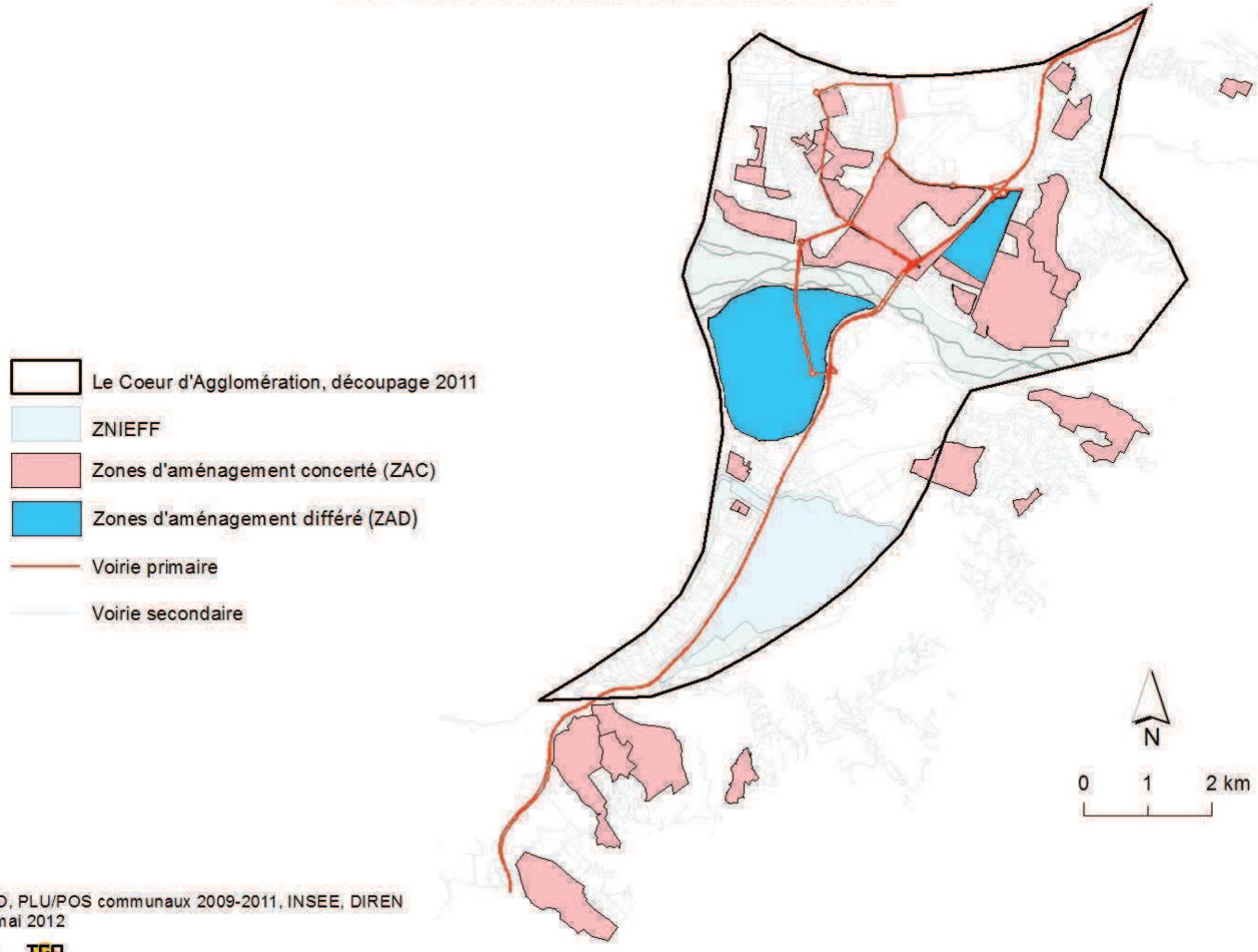
Sources : AGORAH, TCO, INSEE, DIREN
Réalisation : mai 2012

EQUIPEMENTS DE SANTE



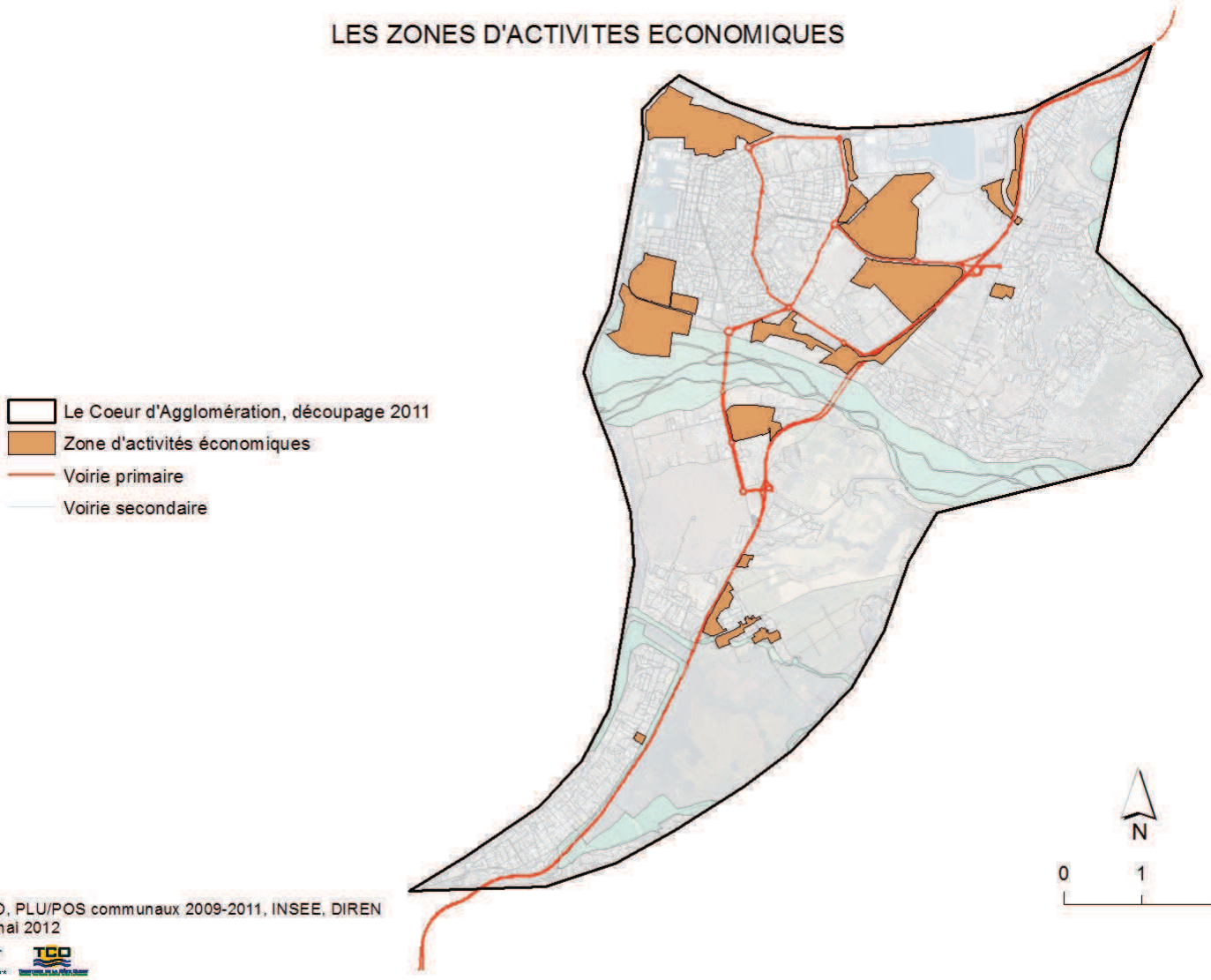
Sources : AGORAH, TCO, INSEE, DIREN
Réalisation : mai 2012

LES ZONES D'AMENAGEMENT CONCERTE



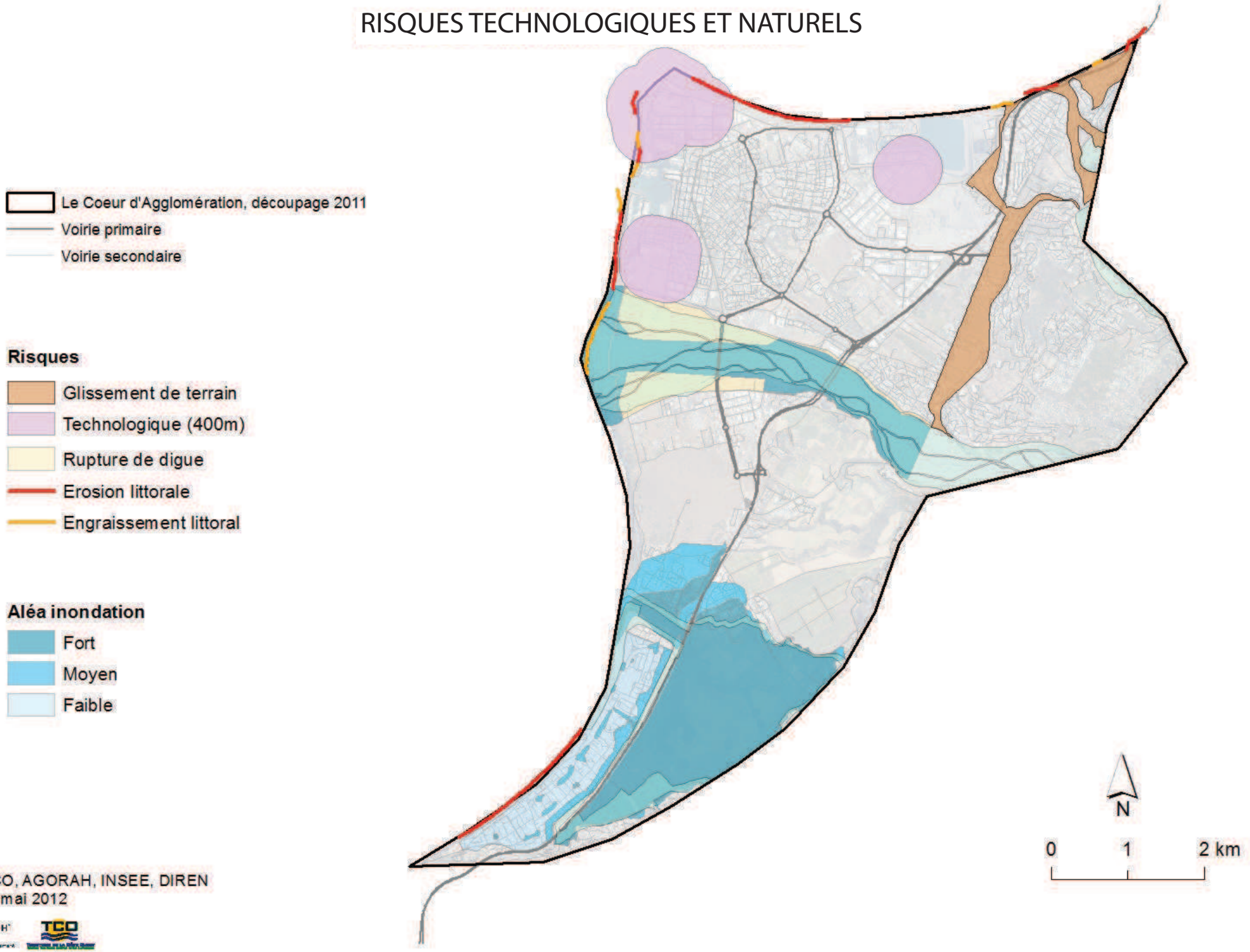
Sources : TCO, PLU/POS communaux 2009-2011, INSEE, DIREN
Réalisation : mai 2012

LES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES



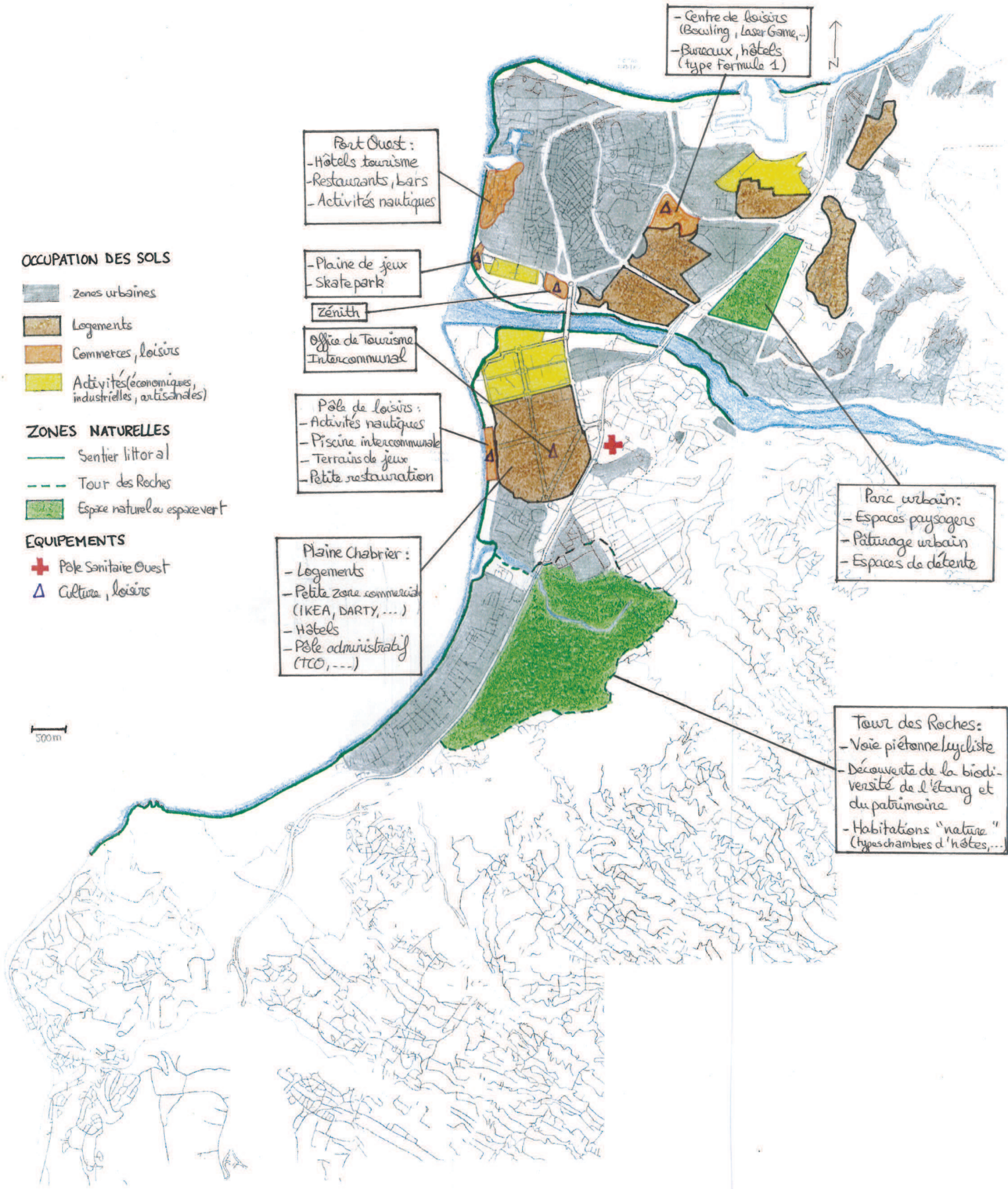
Sources : TCO, PLU/POS communaux 2009-2011, INSEE, DIREN
Réalisation : mai 2012

RISQUES TECHNOLOGIQUES ET NATURELS



Sources : TCO, AGORAH, INSEE, DIREN
Réalisation : mai 2012

PLAN DIRECTEUR DU COEUR D'AGGLOMERATION



Réalisation : Polytech Tours, 2012

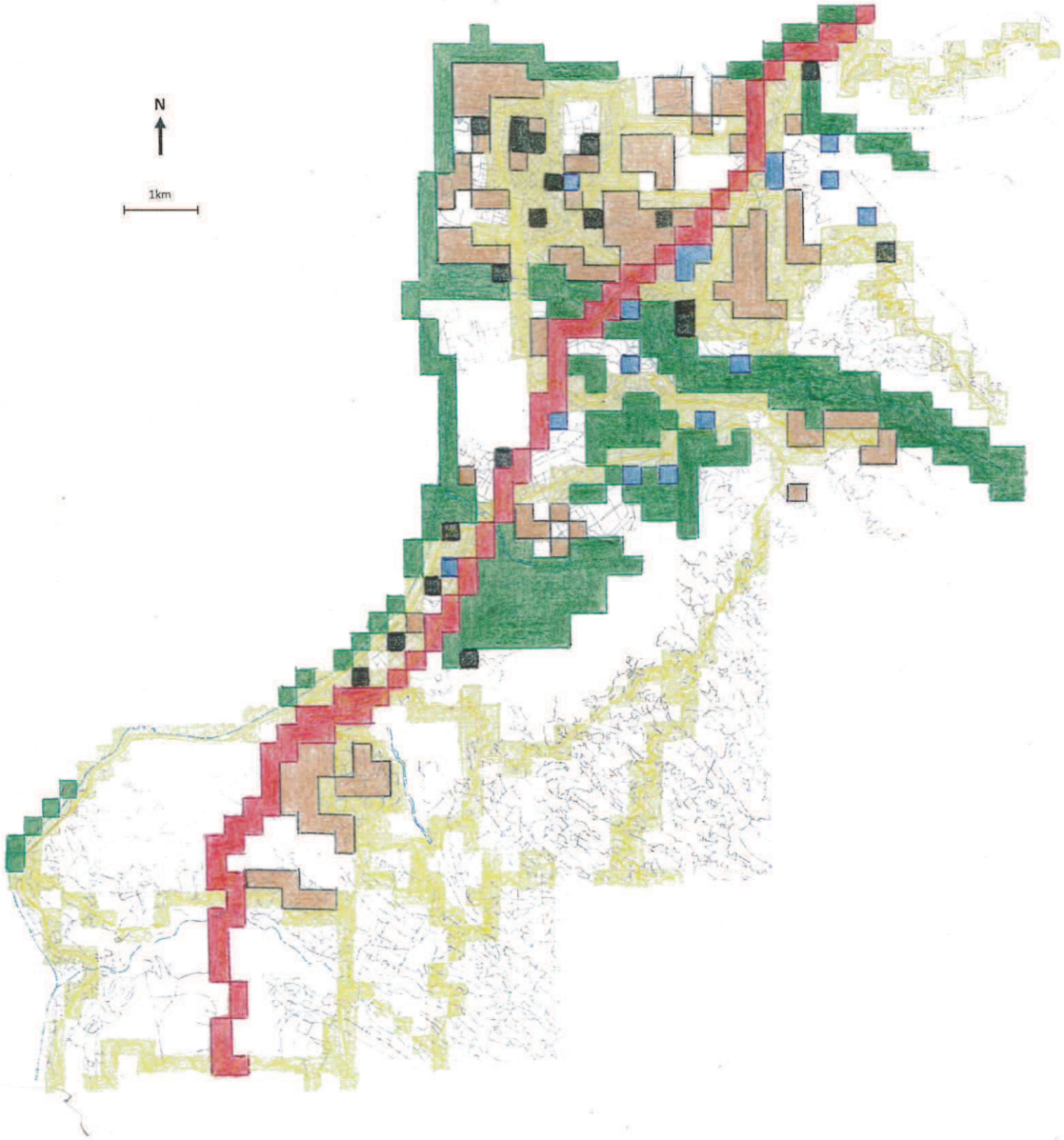
GRILLE D'ANALYSE SPATIALE MULTI-CRITÈRES

La grille d'analyse spatiale multi-critères est un outil de visualisation "top-down" du territoire. Elle permet de faire abstraction de nombre d'éléments pour offrir une vision globale du terrain.
Ici, le choix a été fait de ne prendre pour outils d'analyse que 6 critères hiérarchisés de la manière suivante :

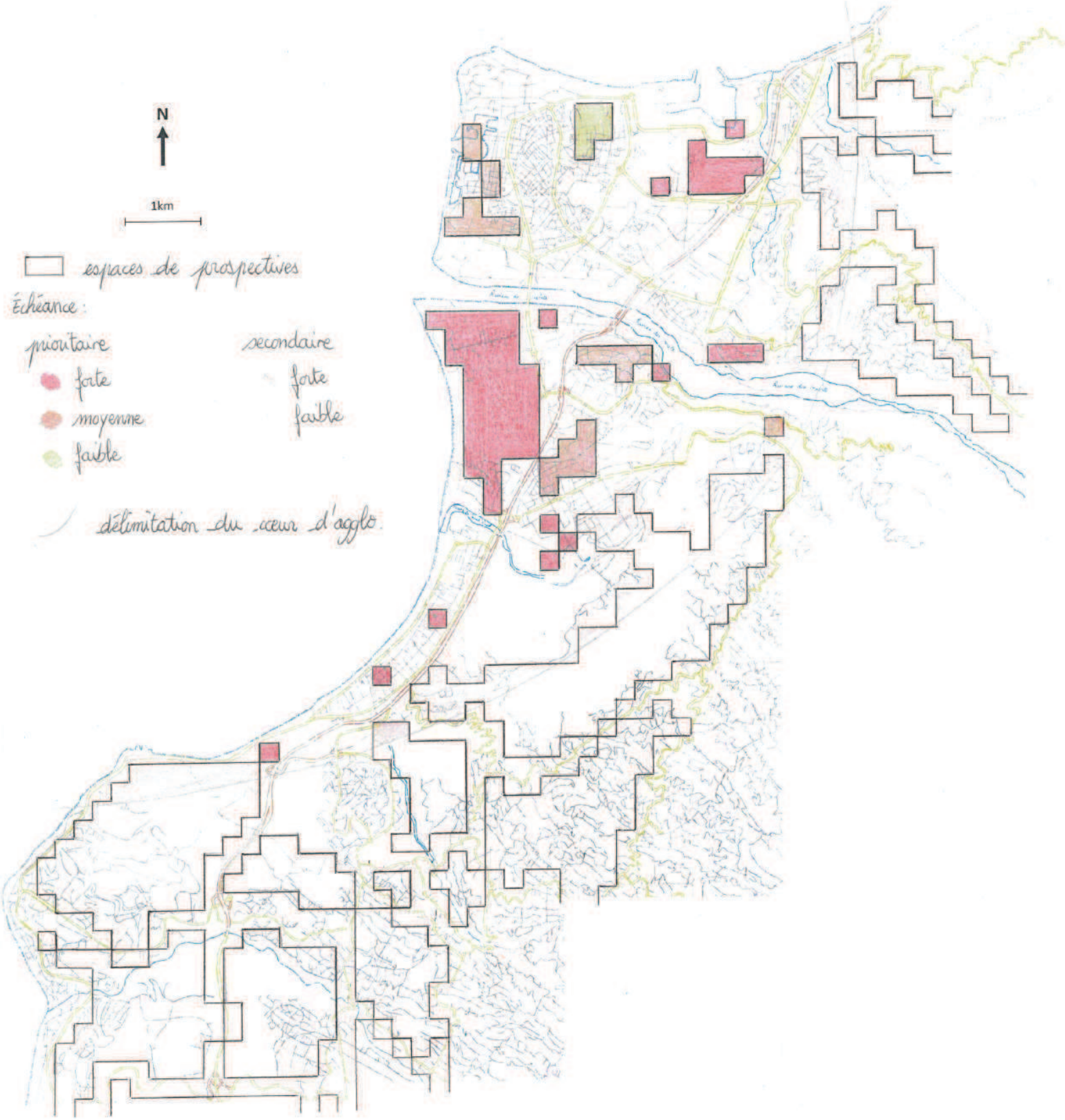
- RN 1 (voirie primaire)
- voirie secondaire
- lieux de centralité
- point de captage des eaux
- espaces naturels
- coups partis d'aménagement

L'unité de la grille d'analyse est un carré de 250 m de côté.

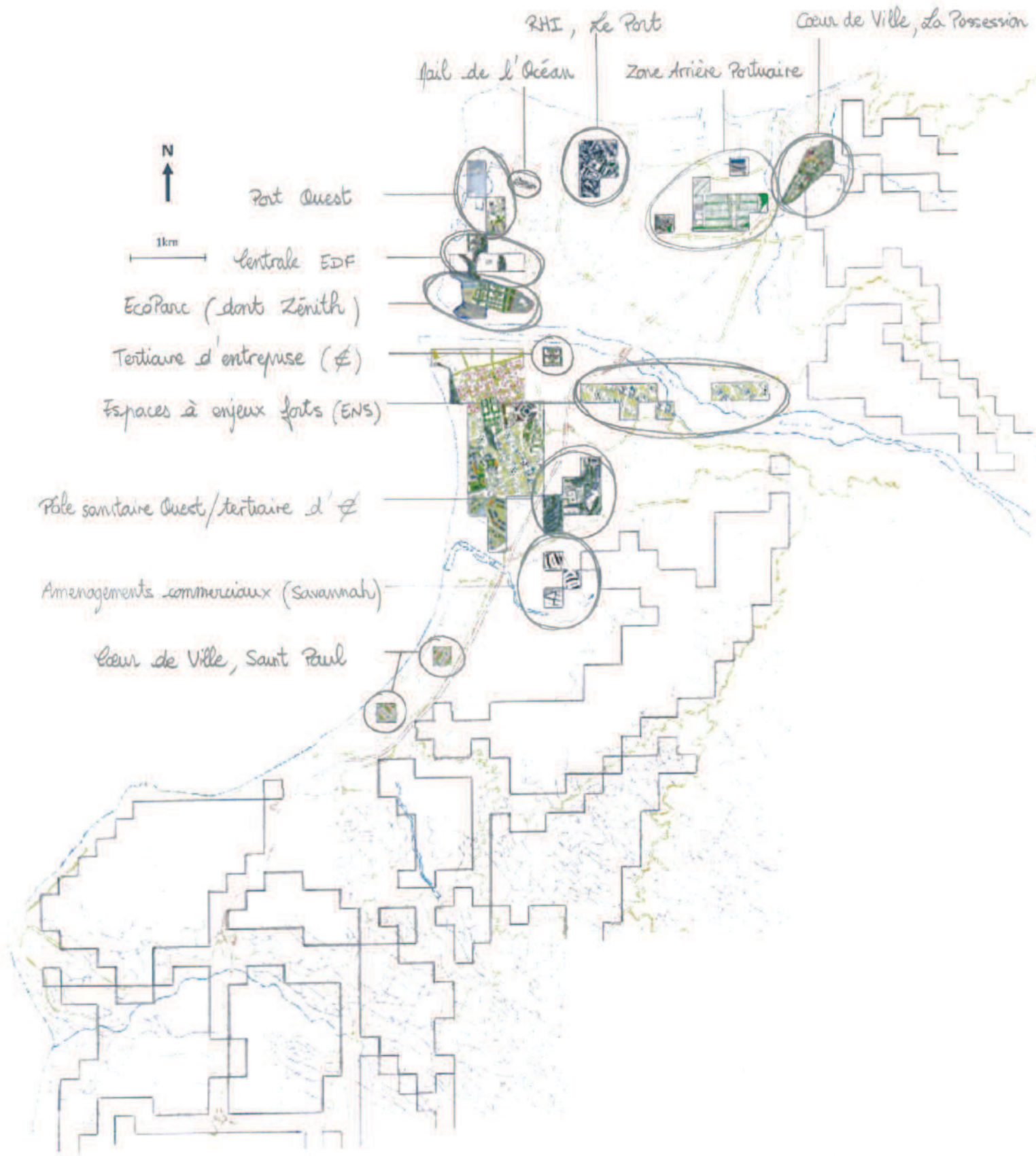
En est ressortie une carte prospective présentant des "dents creuses" à aménager.



Réalisation : Polytech Tours, 2012

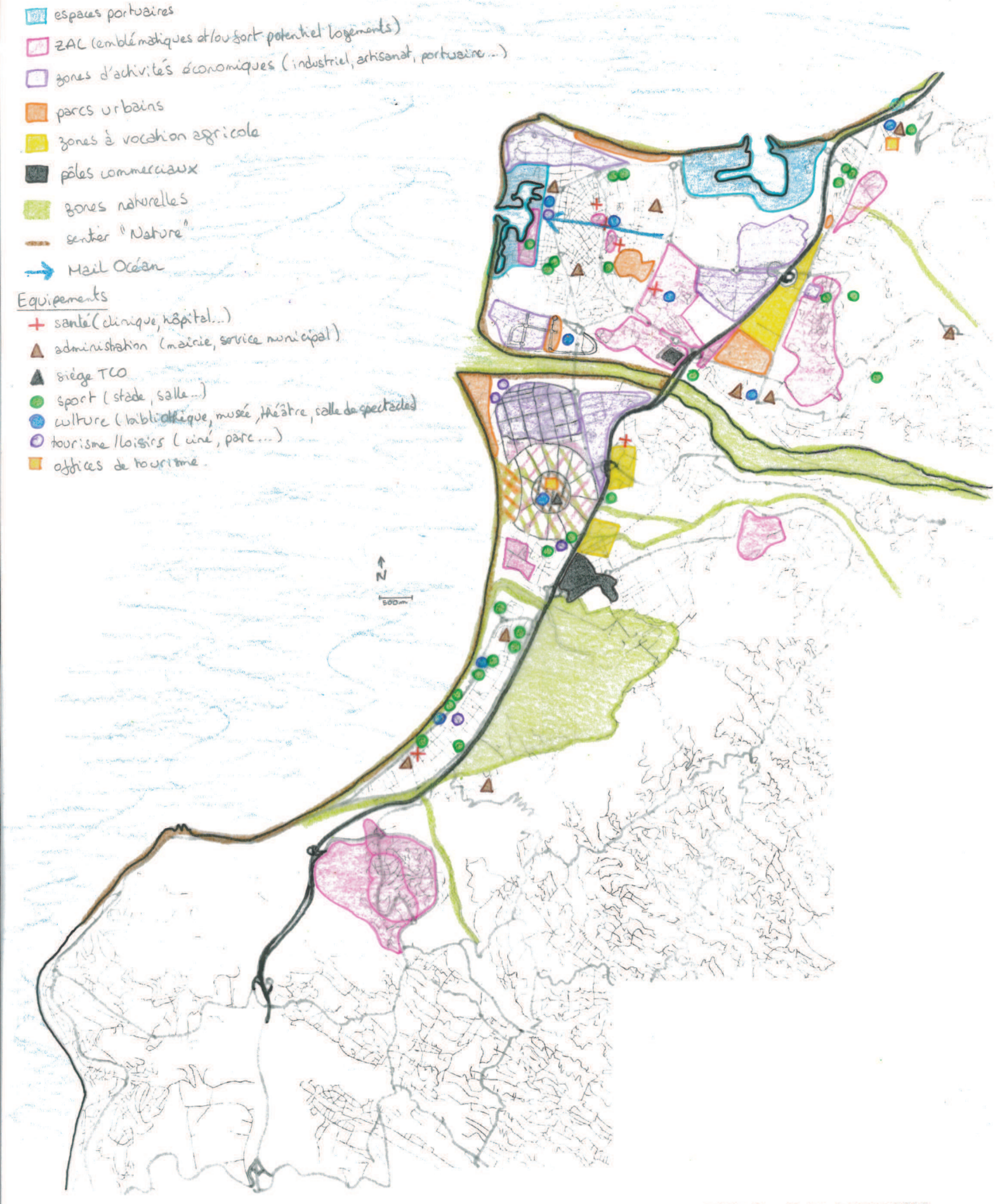


Réalisation : Polytech Tours, 2012



Réalisation : Polytech Tours, 2012

EBAUCHE DE SCHÉMA DIRECTEUR

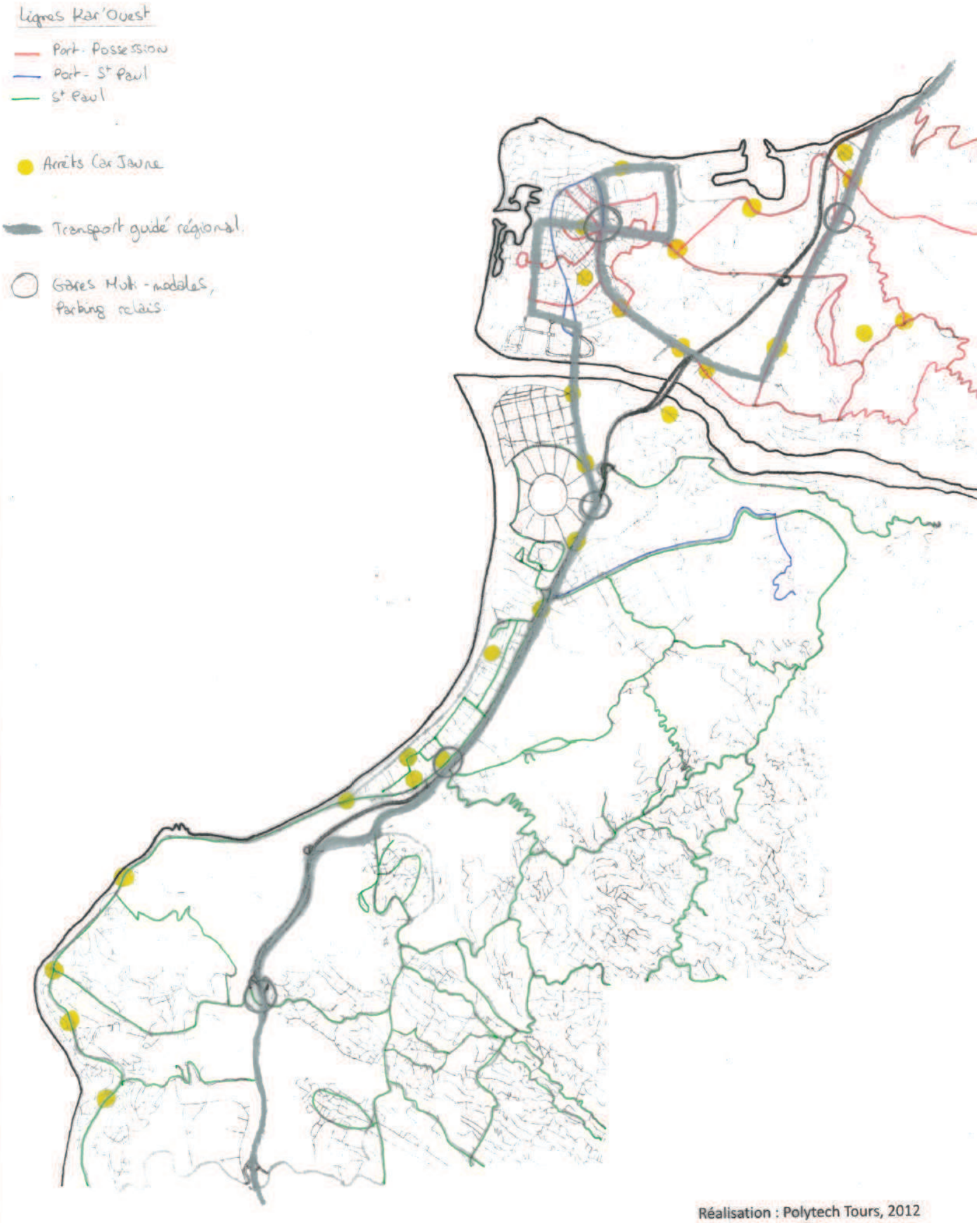


Réalisation : Polytech Tours, 2012

TCO Territoire de la Côte Ouest

POLYTECH TOURS Département Aménagement

SCHÉMA DES TRANSPORTS EN COMMUN.

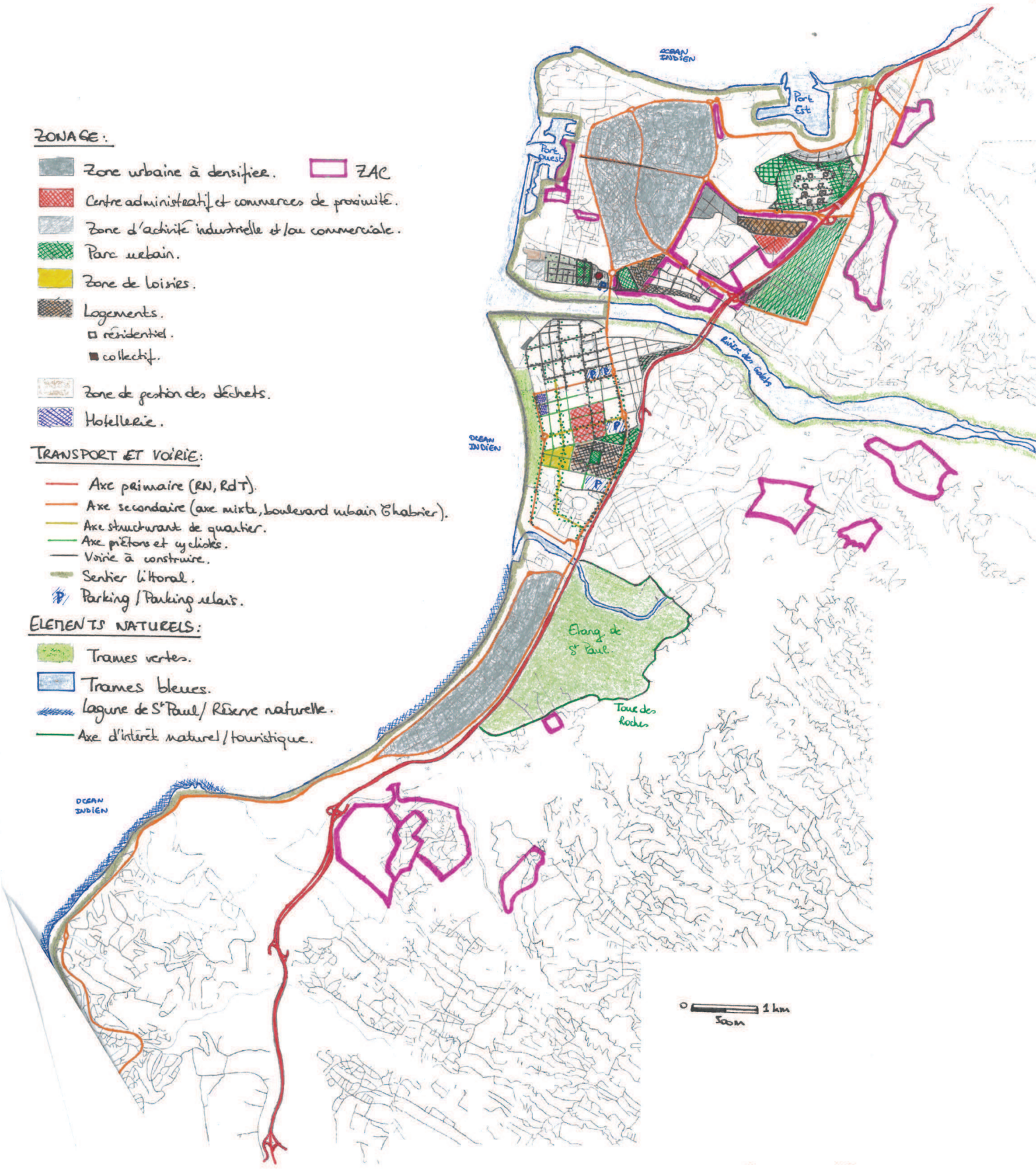


Réalisation : Polytech Tours, 2012

TCO Transport de la Côte Ouest

POLYTECH TOURS Département Aménagement

Plan Directeur d'aménagement du projet Eco Cité - Coeur d'Agglomération

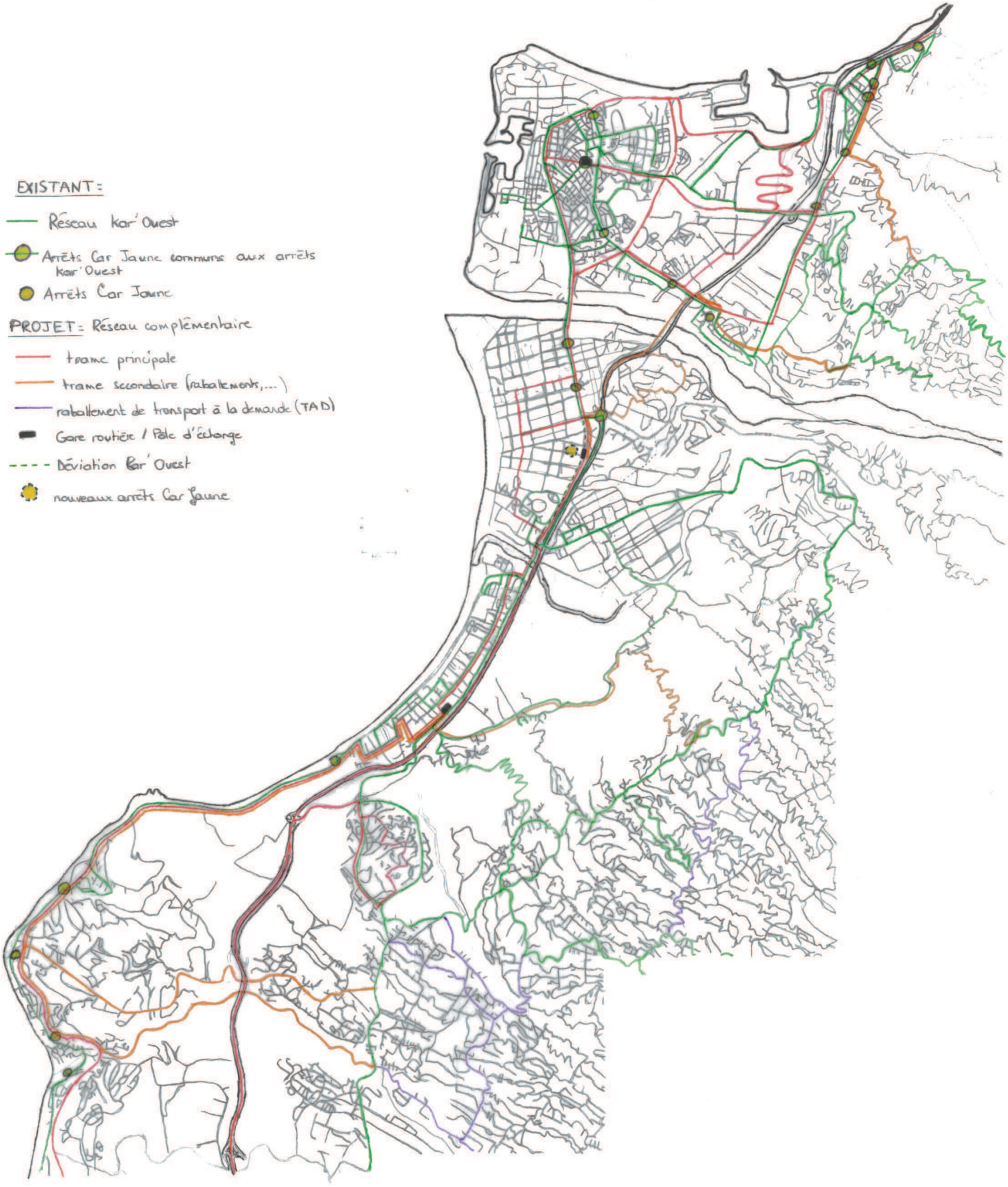


Réalisation : Polytech Tours, 2012

TCO Territoire de la Côte Ouest

POLYTECH TOURS Département Aménagement

Trame des transports en commun sur le territoire du Coeur d'Agglomération



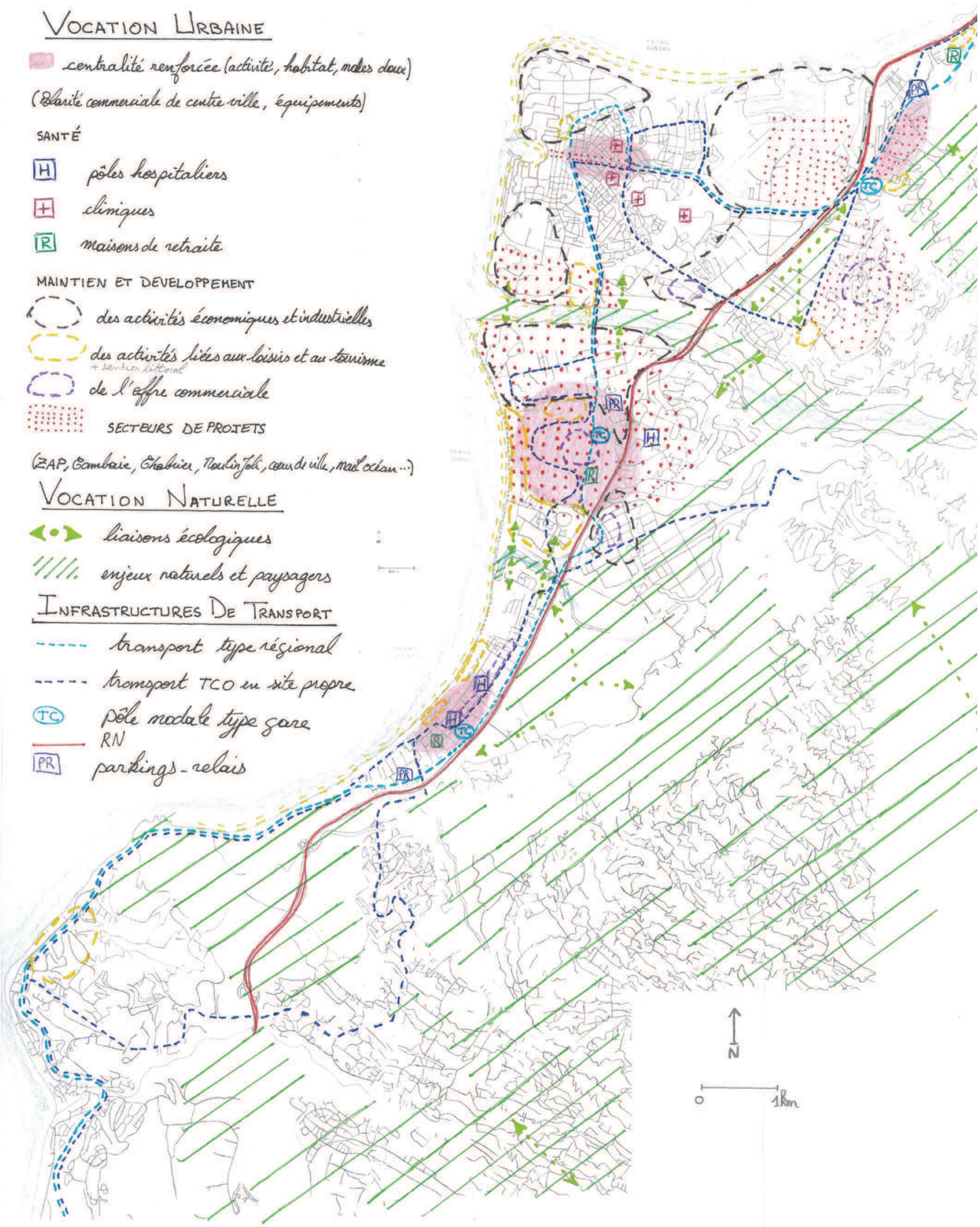
Réalisation : Polytech Tours, 2012

TCO Territoire de la Côte Ouest

POLYTECH TOURS Département Aménagement

PLAN DIRECTEUR COEUR D'AGGLOMERATION

(seconde ébauche)



Réalisation : Polytech Tours, 2012

TCO Territoire de la Côte Ouest

POLYTECH TOURS Département Aménagemen

A la suite du présent document, vous pourrez trouver le fascicule explicatif relatif au Schéma Directeur Ecocité Coeur d'Agglomération.













Ecocité Insulaire et Tropicale

Adèle Baracand - Robin Chaumette - Solenn Daudu - Léa Echevet - Gildas Moreau

TCO
TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST
Saint Leu Trois Bassins Saint Paul Le Port La Possession

POLYTECH TOURS
Département Aménagement

Stage de groupe DA 4
2011-2012

UNIVERSITÉ FRANÇOIS - RABELAIS TOURS

SCHEMA DIRECTEUR ECOCITE CŒUR D'AGGLOMERATION

Annexe 2
Photothèque

Sous la direction de M. Sylvain Viard

Tuteur universitaire : M. Eric Thomas

Ecocité Insulaire et Tropicale

Adèle Baracand - Robin Chaumette - Solenn Daudu - Léa Echevet - Gildas Moreau

Ce document regroupe un certain nombre de photographies du Cœur d'agglomération. Il reprend ainsi des vues aériennes, des photographies urbaines, ainsi que des prises de vue des nombreux espaces naturels et espaces verts de ce territoire.

Il s'agit donc d'une rapide présentation visuelle du terrain, qui tente de donner une vision globale de celui-ci. L'objectif est de se familiariser avec les éléments particuliers caractérisant La Réunion et plus particulièrement le Cœur d'agglomération, et ce, de façon plus concrète, en lien avec l'introduction contextuelle du *Tome 1 : Diagnostic Territorial*.

VUES AERIENNES



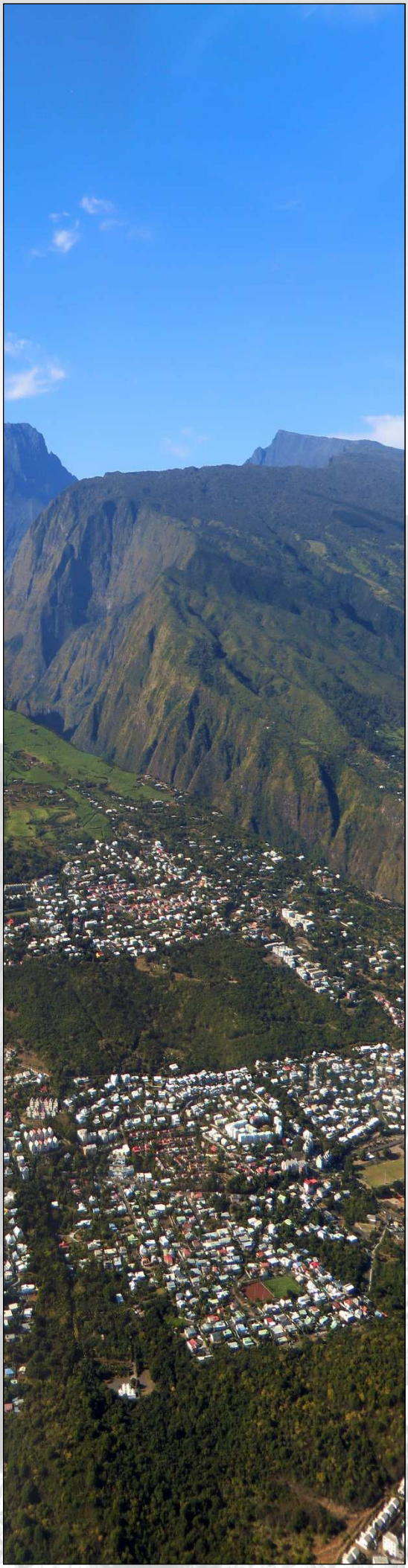
Saint-Paul



Saint-Paul



Le Port



La Possession

VUES TERRESTRES

Saint-Paul
























TOYOTA























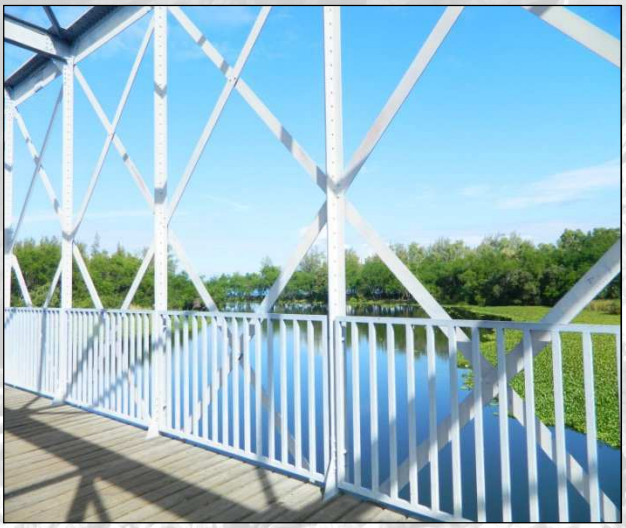
























Ecocité Insulaire et Tropicale

Adèle Baracand - Robin Chaumette - Solenn Daudu - Léa Echevet - Gildas Moreau