



Communauté d'Agglomération
du Territoire de la Côte de l'Ouest

Projet d'Agglomération du Territoire de la Côte Ouest



Livret 1 : UNE AMBITION



*Cette étude a été financée par le Contrat de Plan Etat Région
- Septembre 2003 -*

Sommaire

A - PRÉAMBULE.....	4
A1 - Quelques mots sur la notion de démarche de projet.....	4
A2 - La méthode utilisée.....	5
1) Analyse du besoin, diagnostic de territoire.....	5
2) Réflexion stratégique.....	5
3) Participation et ouverture autour du Projet.....	6
4) Analyse prospective.....	6
5) Projet d'agglomération.....	7
B - PRÉSENTATION DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX.....	8
B1 - Le TCO et la zone océan indien (ZOI).....	8
B2 - Le TCO et la Réunion.....	9
B3 - Le territoire du TCO.....	12
B4 - Les enjeux.....	12
B5 - Les 4 axes stratégiques du projet d'agglomération.....	13
1) Organiser le territoire pour faire face au défi de la croissance.....	14
2) Optimiser l'activité économique et l'emploi.....	15
3) Construire un projet de vie et de développement durable.....	16
4) Affirmer l'identité et la culture de ce territoire.....	17
C - LA MÉTHODE DU TCO.....	19
C1 - Méthodologie de départ.....	19
C2 - L'adaptation en cours de route.....	19
D- LE DIAGNOSTIC.....	21
D1 - Démographie	21
1) Évolution 1990/1999.....	21
2) Les grands secteurs.....	23
3) Causes des variations de population.....	24
4) Prospective démographique.....	24
5) Les mouvements pendulaires.....	26
D2 - Urbanisme et habitat.....	27
1) Logement et tension foncière.....	27
2) Les types d'utilisation d'espace et d'organisation urbaine.....	30
3) Les enjeux d'urbanisation.....	32
D3 - Déplacements et transports.....	36
1) Analyse démographique.....	36
2) Les grands projets d'infrastructures.....	38
D4 - Économie.....	46
1) Les chiffres arrondis sur l'emploi.....	46
2) Quelques fondamentaux de l'économie de l'île.....	47
3) Le territoire du TCO, poumon économique de l'île.....	48
4) Approche de quelques secteurs d'activité.....	51

5) Problématique foncière.....	54
6) Territoire de l'Ouest : synthèse du diagnostic économique.....	59
D5 - Environnement.....	60
1) Un patrimoine naturel à sauvegarder.....	61
2) Des ressources à gérer.....	62
3) Des nuisances et des risques à prévenir.....	64
D6 - Cadre de vie et paysages.....	66
1) La qualité du territoire : un enjeu particulièrement important pour l'Ouest.....	66
2) Les paysages de TCO : constat, fragilités et opportunités.....	67
3) Pistes de réflexion, éléments de débat.....	71
D7 - Vie sociale.....	94
1) La vie près de son emploi.....	94
2) L'accompagnement des populations en difficulté :.....	95
3) La diversité de l'habitat.....	95
3) La politique de la ville.....	95
4) La vie sportive.....	96
5) La vie culturelle.....	97
E - APPROCHE PROSPECTIVE DES DEVENIRS POSSIBLES POUR L'INTERCOMMUNALITÉ.....	100
La méthode utilisée	101
1) Une agglomération très particulière.....	101
2) Identification des grands défis à relever dans le Projet de Développement du territoire	104
3) Scénarios construits et variables de base retenues.....	111
E1 - Approche tendancielle, le scénario au fil de l'eau.....	112
1) Principes et hypothèses retenues :.....	112
2) Les grandes incidences pour le territoire.....	113
3) Les grands chiffres clés qu'un tel scénario pourrait laisser envisager.....	115
E2 - Le scénario des polarisations.....	119
1) Principes et hypothèses retenues :.....	120
2) Les grandes incidences pour le territoire.....	121
3) Les grands chiffres clés qu'un tel scénario pourrait laisser envisager.....	123
E3 - Troisième scénario, une redistribution des cartes en matière d'aménagement.....	126
1) Principes et hypothèses retenues.....	126
2) Les grandes incidences pour le territoire.....	129
3) Les grands chiffres clés qu'un tel scénario pourrait laisser envisager.....	131
Synthèse des principaux avantages / inconvénients des scénarios.....	134

A - PRÉAMBULE

A1 - QUELQUES MOTS SUR LA NOTION DE DÉMARCHÉ DE PROJET...

Construire un projet de territoire, voilà bien la finalité du travail que vient d'engager le TCO.

Cette logique de construction de Projet est au cœur même du renouvellement des pratiques qui régissent depuis quelques années l'urbanisme et l'aménagement. Les lois Pasqua puis Voynet et Chevènement ont tour à tour consacré ces nouvelles « façons de faire » en en faisant des démarches indispensables à l'élaboration des Pays d'une part, des agglomérations d'autre part.

Cette nouvelle façon de faire a comme objectif de mettre fin à des pratiques qui aujourd'hui ne sont plus efficaces sur les territoires :

- La pratique du guichet ou du catalogue à l'intérieur de laquelle le territoire va chercher des financements non pas en fonction de ses besoins réels mais bien plus des aides disponibles mises en place hors contexte.*
- La pratique du « sectoriel intégral » à l'intérieur de laquelle on juxtapose des systèmes d'aides et de financements sans jamais se préoccuper des risques de contradiction entre les secteurs et sans vraiment poser la question du sens à donner à l'action.
- La pratique du rationalisme exacerbé à l'intérieur de laquelle l'urbanisme se trouve réduit à sa dimension purement fonctionnelle sans jamais se préoccuper vraiment des attentes, besoins, envies des hommes et des femmes qui composent les territoires.

A l'opposé de ces façons d'agir la logique de Projet impose :

- De commencer par se questionner sur les besoins et les spécificités réelles du territoire.
- De trouver et d'affirmer le sens que l'on souhaite donner au Projet.
- D'aborder de façon pragmatique le développement en faisant des choix. Le projet c'est l'anti-catalogue, il impose de choisir et de se centrer sur l'essentiel.
- De se projeter dans l'avenir et de définir un **futur commun souhaité**.
- De trouver les points d'accroche qui vont faire sens et permettre aux acteurs de se retrouver dans le Projet et donc de se l'approprier.
- De se structurer pour que l'action intercommunale d'une part corresponde à une notion d'intérêt commun et d'autre part trouve dans l'agglomération l'ensemble des outils et moyens d'aide à la bonne mise en place des projets.

A2 - LA MÉTHODE UTILISÉE...

Les six points qui viennent d'être présentés comme constitutifs de la construction de projet ont été pris en compte dans le cadre d'une méthodologie précise dont le contenu global mérite d'être rappelé.

1) Analyse du besoin, diagnostic de territoire...

La construction du projet d'agglomération a été engagée par la mise en œuvre de plusieurs études et réflexions sur des problématiques considérées comme stratégiques pour le devenir du territoire.

Ces travaux ainsi que l'information disponible sur les grands projets structurants en cours d'élaboration (route des tamarins, TCSP, Parc naturel, ZAC de Cambaie...) ont été présentés sur l'initiative du TCO lors de 4 journées consécutives à la fin du mois de mars 2003.

Le double enjeu de cette première étape consistait d'une part à produire de l'information technique indispensable à la compréhension des mécanismes à l'œuvre sur le territoire de L'Ouest et d'autre part de favoriser un large échange de points de vue entre partenaires (collectivités, services du Département et de la Région, Etat...).

2) Réflexion stratégique

Cette « matière » a été retravaillée et synthétisée en vue de l'organisation d'un séminaire stratégique regroupant les Maires des cinq communes du Territoire. Celui-ci s'est tenu les 25 et 26 Avril dernier.

L'objectif à atteindre était double :

- Fournir aux décideurs les données essentielles permettant de comprendre les évolutions en cours sur le territoire, en laissant « tomber » l'accessoire pour se centrer sur ce qui apparaissent être les véritables questions stratégiques qui engagent l'avenir.
- Susciter échanges et débats afin d'obtenir des Elus du territoire des choix sur les grands enjeux pour le territoire et à partir de ceux-ci sur les grandes orientations destinées à devenir les priorités de l'action dans le futur Projet d'agglomération.

L'architecture générale et les grandes orientations autour desquelles les élus du territoire ont souhaité organiser le futur Projet ont été mises en évidence dans le cadre de ce séminaire stratégique. Elles ont permis d'éviter l'écueil de la démarche catalogue qui aurait juxtaposé l'ensemble des projets et préoccupations individuelles pour poser la question d'une part du SENS de la démarche (Au service de quoi veut-on mettre en place le Projet d'Agglomération) et d'autre part celle de l'intérêt commun tant il est vrai que la future agglomération pose au final la question de la communauté de destin de ce territoire et de l'adhésion de chacune des communes à celui-ci.

3) Participation et ouverture autour du Projet...

Plusieurs garanties méthodologiques ont été réunies autour de l'indispensable objectif d'association des acteurs à la construction du Projet :

1. La réalisation d'un large débat introductif déjà évoqué et concrétisé par les journées préparatoires.
2. La mise en place d'un conseil de Développement d'une part suffisamment large pour être représentatif et d'autre part véritablement mobilisé par l'intermédiaire de questionnements écrits et d'une grande réunion de synthèse et d'échanges avec les Elus en charge de l'élaboration du Projet.
3. L'organisation d'un système d'échanges et de réflexion permanent entre les services du TCO et les principaux cadres des communes afin de rechercher la synergie entre communes et intercommunalité.
4. La mise en place sous l'égide du Préfet et du Sous Préfet de Saint Paul d'un groupe référent représentant les services de l'Etat et qui est mobilisé comme conseil permanent et réseau d'expertise.

4) Analyse prospective...

Elle s'est d'abord nourrie de tous les travaux réalisés à des échelles différentes souvent plus larges que le territoire du TCO. Objectif : tenir compte de l'existant et ne pas isoler le territoire de son environnement.

Elle s'est ensuite appuyée sur toutes les études sectorielles et réflexions déjà évoquées qui bien souvent comportaient cette dimension d'approche prospective.

Elle s'est attachée à présenter les conséquences d'une prolongation tendancielle des tendances à l'œuvre.

Elle a enfin présenté des scénarios contrastés destinés à faire réagir les décideurs du territoire et déboucher sur l'affichage d'un **Devenir Souhaité** donc **Revendiqué** et au final **Assumé**.

5) Projet d'agglomération...

Il constitue en fait l'aboutissement de la démarche et est restitué en forme de livret à l'issue des phases précédemment évoquées.

Le projet symbolise avant tout l'ambition politique commune affichée au sein de l'intercommunalité, il rappelle le destin commun assumé et décline au plan stratégique les démarches à réaliser pour aboutir.

Il fixe donc l'objectif central (vision politique, affirmation du sens à donner à l'action) et précise les conditions qui vont en rendre possible la réalisation (vision stratégique).

Le projet d'agglomération comprend en ce sens plusieurs documents-cadre :

- Un programme d'action communautaire, véritable programmation à court, moyen et long terme des actions à engager au service des axes stratégiques du Projet retenu.
- Un schéma d'organisation qui précise les compétences humaines, les systèmes d'organisation ainsi que les moyens spécifiques à réunir au sein des services de l'agglomération pour rendre l'action efficiente.
- Un contrat d'agglomération. Celui-ci précise l'ensemble des actions, partenariats et financements à mobiliser pour mettre en œuvre le projet et son programme. Il permet également de croiser les préoccupations du territoire avec les priorités des principaux partenaires institutionnels et de préparer d'éventuelles conventions de partenariat ainsi que des maquettes budgétaires permettant de préciser les participations de chacun.

Afin de faciliter la lecture et l'appropriation du travail mené, trois livrets sont proposés :

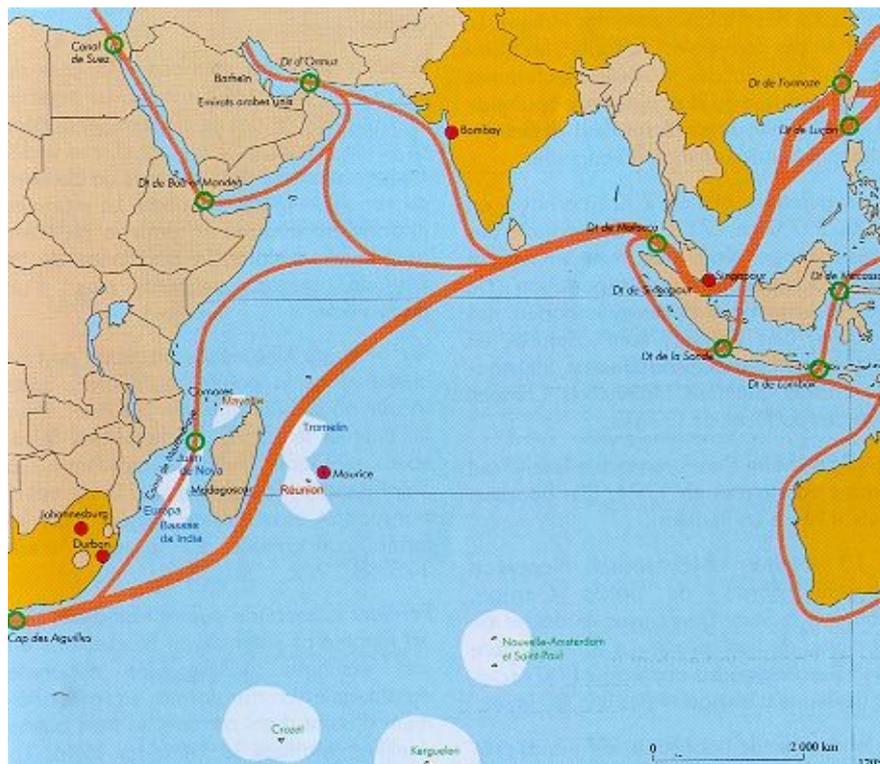
1. Livret 1 : « L'ambition », diagnostic de territoire et analyse prospective.
2. Livret 2 : « Le Projet », présentation des axes d'intervention et des principales actions.
3. Livret 3 : « Le contrat d'agglomération ».

B - PRÉSENTATION DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

B1 - LE TCO ET LA ZONE OCÉAN INDIEN (ZOI)

L'île de la Réunion, située dans le sud-ouest de l'océan indien, appartient avec Maurice et Rodrigue à l'archipel des Mascareignes. Principale Région européenne de tout l'hémisphère Sud, elle est de fait le plus proche trait d'union entre l'Europe et les nombreux pays de la ZOI :

- ceux du Sud-ouest (Madagascar, Tanzanie, Mozambique, Maurice, les Seychelles, etc., et surtout le poids lourd économique de l'Afrique : l'Afrique du Sud)
- le reste du pourtour (Kenya, Somalie, Inde, Indonésie, Australie, etc.)



La Réunion dans son espace régional

Source : Tableau Economique de la Réunion, INSEE

L'étendue (2,8 millions de km²) et la richesse halieutique de la Zone Economique Exclusive sont d'importants atouts économiques (voir plus loin le gisement d'emplois et d'export du secteur pêche).

Cette ZOI est à la fois la grande opportunité et la grande menace :

- opportunité que ces centaines de millions d'habitants et nombreux pays en retard de développement représentent. Les acteurs du TCO peuvent en devenir des prestataires de haut niveau dans de nombreux domaines,
- menace de plusieurs types de pays, diversement développés, et qui ont des capacités de production industrielle ou agricole conséquentes avec des coûts de main d'œuvre de 2 à 10 fois meilleur marché que le SMIC Réunionnais.

On peut aussi observer, en termes géostratégiques, une double position à l'intérieur de la ZOI :

- plusieurs faiblesses dues à des raisons géographiques (les grandes routes maritimes reliant le Sud Est asiatique à l'Europe et aux Amériques passent à l'écart du Port), politiques (la tutelle parisienne empêche La Réunion de participer pleinement à des associations régionales telles que la COI, le COMESA, l'IOR-ARC, l'IOTO, la SADC, etc.) ou économiques (Le TCO ou La Réunion sont des " nains économiques" à côté de l'Afrique du Sud, de sa puissance minière, industrielle, agricole, halieutique ou touristique),
- des points forts liés à sa stabilité politique, son statut européen, son haut niveau de vie.

B2 - LE TCO ET LA RÉUNION

Le TCO correspond grosso modo au quart ouest de l'île (superficie, population, part des Hauts, emplois, nombre d'entreprises, etc.). Ce territoire est né "politiquement" à Noël 2001, d'un accord longuement négocié entre 5 communes. C'est dire combien les auteurs du SAR (1994-1995) avaient vu juste en définissant dès l'époque cette micro région Ouest.

C'est dire aussi que le temps est venu pour bon nombre de partenaires, à commencer par l'Etat et ses services, d'adapter leurs découpages en fonction de réalités politiques et territoriales destinées à grandir.

Ces 5 communes se sont organisées en communauté d'agglomération et dotées de 7 compétences, savamment définies de manière à laisser du champ à chaque commune tout en assurant des opportunités à l'intercommunalité.

L'île est désormais structurée en 4 micro régions, toutes récentes si on mesure les grands pas de temps de l'histoire économique de l'île :

- 1668 : début de la colonisation française
- 1735 : essor du café
- 1825 : 71000 esclaves
- 1848 : abolition de l'esclavage
- 1865 : crise du sucre
- 1882 : inauguration du chemin de fer
- 1940-1945 : blocus économique dont La Réunion sort exsangue
- 1946 : départementalisation
- 1963- 1983 : premier vrai décollage économique et forte émigration métropolitaine
- 1983 : décentralisation avec même territoire pour la Région et le Département
- 1986 : loi de défiscalisation
- 1995: approbation du SAR et création des 4 micro-régions
- 1996 : alignement SMIC local sur SMIC métropolitain
- 2000 : promulgation loi LOOM
- 2002 : alignement RMI local sur le métropolitain ; 63000 RMISTes, 17000 sur le TCO.

Caractérisons rapidement la Réunion et les 3 autres micro régions :

LA REUNION

- Une présence particulière de l'État : un poids symbolique fort, et un "poids technique" non moins fort grâce à un personnel important, compétent et bien rémunéré.
- Un mode particulier de gestion partagée des interventions publiques s'est organisé depuis la décentralisation, avec portage simultané de nombre d'actions par le Département et la Région sur le même territoire. On peine parfois à distinguer les compétences des 2 institutions.
- L'élaboration du PDR, Plan de Développement Régional (sur lequel se fonde le Contrat de Plan État Région 2000-2006), fortement marqué par la conquête optimisée de crédits européens, a profondément influencé les relations mutuelles entre les trois principaux acteurs publics de l'île, sans que les conditions des partages et des portages apparaissent toujours clairement.
- On ne constate pas toujours de manière évidente un Projet Réunionnais clair chez les acteurs publics. De la même manière, il est nécessaire de trouver les moyens de renforcement de l'approche interconsulaire à l'échelle de l'île.
- Sur le plan physique, les contraintes topographiques et climatiques marquent toutes les infrastructures et imposent d'énormes coûts de maintenance, par exemple après chaque cyclone.

LE SUD

- La plus vaste et la plus peuplée des micro-régions. Elle regroupe presque la moitié des habitants des Hauts de l'île (dont le nombre croît plus vite que dans les Bas).
- Le handicap de 2 communautés de communes, quand les 3 autres micro régions en ont une.
- Des atouts forts avec des prix fonciers moins inabordables que dans l'ouest, des sites touristiques sur le littoral comme dans les Hauts, un point fort dans l'agroalimentaire.
- Pierrefonds, aéroport consacré à du trafic régional, avec de fortes potentialités d'accueil d'activités.

LE NORD

- La démographie la moins dynamique
- Saint-Denis (133 000 habitants) : la capitale historique et administrative, le premier pôle urbain et économique de l'île
- L'aéroport de Roland-Garros
- Une attractivité économique et résidentielle en relative perte de vitesse, malgré les atouts de la technopole et de la nouvelle zone d'accueil de La Mare. Le Nord est passé de 35 % des emplois réunionnais à 32 % en 10 ans.

L'EST

- Un climat peu favorable
- Des entreprises moins nombreuses et de plus petite taille : l'Est ne représente que 13% des emplois.
- Micro-région qui fait l'objet de l'attention au rééquilibrage (Etat, Région, SAR, etc.)
- Beaucoup de résidents travaillent dans le Nord, en particulier à Saint-Denis.

B3 - LE TERRITOIRE DU TCO

Géomorphologiquement, ce territoire est une immense plaine volcanique descendant dans l'océan (il n'y a pas de plateau continental) et partagée en deux par l'active rivière des galets, approvisionnée par le cirque érodé de Mafate.

Sur le cône de déjection a été créé de toutes pièces au milieu du 19^{ème} siècle le port de la Pointe des galets (port ouest), outil majeur de désenclavement économique, récemment agrandi par création du port est.

L'accroissement démographique récent s'est fait un peu plus rapidement que sur la moyenne de l'île (21 % contre 18 %), grâce à l'excédent naturel et au solde migratoire, notamment avec la métropole.

Saint-Paul abrite près de la moitié des 180 000 habitants du TCO, en raison de sa grande superficie et des aménités de ses Bas ; à l'inverse, Trois Bassins (6600 habitants) fait figure de "*Petit Poucet des Hauts*".

La densité d'habitation du TCO est supérieure à celle de l'île (334 hab/km² contre 281) ; Elle est un reflet de l'attractivité climatique, touristique, résidentielle et économique du TCO. Cette densité est bien supérieure dans les Bas, et en particulier au Port (2300 hab/km²), commune exclusivement littorale et la plus petite de l'île en superficie.

Les migrations alternantes sont importantes dans le TCO, tant en interne entre communes qu'avec le Nord ou le Sud. La croissance économique, l'image de la voiture individuelle, le retard des infrastructures sur la croissance du trafic routier, l'insuffisance de l'attractivité et de l'usage des transports en commun forment autant de facteurs participant à une saturation du trafic.

B4 - LES ENJEUX

Les paragraphes précédents n'ont fait qu'effleurer la présentation du territoire, que l'inventaire des enjeux va contribuer à caractériser :

- la démographie très active, cause structurelle du taux de chômage le plus élevé d'Europe
- la construction de logements publics attractifs
- le choix d'une stratégie de développement économique pérenne et créateur d'emplois
- l'organisation de la concurrentialité économique des entreprises de l'ouest autour de spécialisations (pêche, image, tourisme, santé, logistique et industries portuaires, énergie, etc.)
- le tourisme, premier gisement d'emplois à l'ouest grâce au potentiel balnéaire et climatique ; un potentiel des hauts encore insuffisamment exploité.

- l'impact de chacun des grands chantiers (social, urbain, économique, paysager, etc.) en cours ou à venir : Route des Tamarins, la Ville-Port, Port-Réunion, le TCSP, etc
- l'urbanisation rampante, distendue, génératrice de coûts et consommatrice de foncier
- la gestion de l'espace (prévoir, planifier, qualifier, différencier : STRUCTURER)
- la mise en valeur et la gestion des nombreux atouts paysagers, naturels, environnementaux (et notamment du réseau hydrographique).
- le projet urbain du Grand Cambaie
- la gestion quantitative et qualitative de l'eau
- le devenir du cirque de Mafate
- l'enjeu énergétique : modes de production et de consommation
- la circulation routière et les politiques de transports
- la place respective faite à l'intercommunalité (TCO) par les 5 communes de base
- le partenariat du TCO avec la société civile
- la rareté (donc le coût) du foncier
- l'équilibre des activités et des services en faveur des Hauts
- l'ouverture : la mobilité, l'export, la coopération dans la ZOI
- la forte inégalité sociale, les exclusions (chômage, illettrisme, alcoolisme, etc.)
- la multifonctionnalité de l'agriculture (production, paysage, lutte contre l'érosion, emploi)
- la gestion de la collecte, du traitement et du recyclage des déchets.

B5 - LES 4 AXES STRATÉGIQUES DU PROJET D'AGGLOMÉRATION

Chronologiquement, c'est à l'issue de la présentation et de l'appropriation du diagnostic que les élus, en séminaire les 25 et 26 avril, ont débattu et proposé les axes de construction du projet d'agglomération :

- 1. organiser le territoire pour faire face au défi de la croissance***
- 2. optimiser l'activité économique et l'emploi***
- 3. construire un projet de développement et de vie "durable"***
- 4. affirmer l'identité et la culture du territoire***

Chacun de ces axes a fait l'objet de déclinaisons sous forme de pistes d'action qui vont orienter le futur projet. Elles sont reproduites dans les lignes qui suivent.

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

Le TCO, comme le reste de La Réunion, est confronté à 2 croissances inéluctables : la démographie, la croissance économique (que le scénario de développement économique retenu aura pour conséquence de renforcer). Les assumer, ainsi que les enjeux de la gestion des milieux de grand intérêt écologique ou paysager, nécessite de dépasser le laisser faire et l'absence de volontarisme en urbanisme et d'entrer dans une stratégie d'organisation du territoire.

1.1) 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 de Saint-Paul et aux champs de canne de Savannah, définir un projet urbain d'envergure qui intègre les 3 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.

1.2) 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.

1.3) 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, rond-points remarquables, établissements scolaires, rénovations de bourgs, Port-Réunion, futures stations du TCSP, etc.) pour servir de balises ou de révélateurs urbains.

1.4) 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

Sur des territoires et dans une société frappée par un chômage structurel de masse, où les entreprises sont confrontées à l'exiguïté du marché réunionnais et à un manque d'expérience à l'export, où l'emploi aidé ne peut être indéfiniment développé :

2.1) Développer les filières sur lesquelles le territoire ouest a vocation à se spécialiser (pôle image, pêche industrielle, logistique et industries portuaires, énergie solaire, cliniques de pointe)

2.2) 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.

2.3) Soutenir des actions d'équipement bénéfiques aux entreprises

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

2.4) 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, doit organiser une vaste requalification de la frange littorale (dont la RN1, une fois ouverte la route des Tamarins) et renforcer par ailleurs l'offre de produits touristiques et la promotion des Hauts.

3) Construire un projet de vie et de développement durable

Grâce aux atouts singuliers de la Réunion (un volcan actif et peu dangereux sur une île tropicale et verte au milieu du bleu de l'océan indien, une population multi-ethnique au grand savoir vivre, un Conseil Régional à l'avant-garde des enjeux écologiques, climatiques et énergétiques mondiaux, etc.), souscrire fondamentalement à ce que certains considèrent encore comme une mode et qui s'imposera dans les années à venir comme seule voie raisonnable du développement territorial.

3.1) Par une maîtrise publique du foncier stratégique

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

3.2) 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.

3.3) 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.

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

La richesse bio-écologique 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 et consensuelles adoptées par les habitants, les collectivités et les professionnels.

Dans ce cadre, la mise en œuvre d'actions innovantes dans le domaine de l'assainissement est un enjeu majeur de construction de l'agglomération. Les difficultés financières de réalisation d'un assainissement collectif dans nombre de quartiers du territoire doit amener à se poser la question des aménagements de type SPANC ou semi-collectifs, notamment dans les zones d'extension urbaine.

3.5) Par une protection et mise en valeur du partenaire naturel terrestre

Le TCO dispose d'un cadre de vie exceptionnel et d'une biodiversité terrestre insuffisamment mise en valeur qui sont pourtant des atouts supplémentaires d'un point de vue touristique. Les hauts du TCO et Mafate, territoire singulier, méritent une prise en considération particulière. Un partenariat avec les acteurs déjà présents sur ce territoire (Conseils Régional, Général, CAH, APR, ONF, Mission parc national des hauts, associations,...) doit être envisagé.

3.6) 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).

3.7). Par une gestion valorisée des déchets ménagers et industriels

Le propos est à la fois de mieux gérer la collecte et le tri des déchets, et d'assurer leur meilleure valorisation à l'aval.

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

Un risque, bien identifié dans l'Ouest comme dans bien des territoires en croissance accélérée, c'est la banalisation et au final la dilution de l'identité. Cette problématique de l'identité et de l'appropriation culturelle s'impose au projet d'agglomération comme un thème structurant, comme un enjeu permettant de qualifier considérablement la démarche de développement.

4.1) 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.

4.2) Gestion d'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.

4.3) 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.

Cette charte devra permettre notamment d'afficher une identité d'agglomération à la fois sur les quartiers habités mais également sur les secteurs ruraux.

4.4) Schéma de cohérence culturel et sportif

A l'étape du diagnostic, sport et culture ont été abordés comme des composantes essentielles de la qualité de vie et de la qualité des relations sociales. Ce sont en effet des moyens aujourd'hui reconnus partout de construction de l'individu et au final du citoyen. Des énormes transformations sont survenues depuis 20 ans à la Réunion d'une part 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.) et d'autre part dans les comportements et pratiques des usagers. Il est donc paru naturel de devoir intégrer dans la réflexion d'agglomération la conception d'un tel schéma de développement du sport, et un schéma concernant la culture.

4.5) Charte paysagère et architecturale d'agglomération

A partir de l'analyse et des pistes de gestion de l'espace et des paysages proposées par Bertrand Folléa, une charte sera mise en chantier. Elle permettra de donner de la cohérence aux décisions d'aménagement. Le travail mené par la commune de la Possession constitue un exemple de travail sur le sujet en matière d'environnement.

Cette charte devra permettre d'afficher une identité d'agglomération à la fois sur les quartiers habités mais également sur les secteurs ruraux.

C - LA MÉTHODE DU TCO

C1 - MÉTHODOLOGIE DE DÉPART

Le TCO s'est construit au cours du deuxième semestre 2002 une méthodologie et un calendrier devant permettre d'élaborer, dans le respect des procédures nationales :

- un projet puis un contrat d'agglomération pour fin 2003,
- un SCOT, qui anticipera la remise à plat du SAR.

La démarche retenue peut être qualifiée d'analyse en entonnoir. De multiples études thématiques sectorielles, couvrant le large champ des compétences de la Communauté d'Agglomération du TCO, ont été réalisées. Elles ont permis de réaliser dans un premier temps le diagnostic de ce territoire (validé par un séminaire d'élus les 25 et 26 avril 2003).

Après ce diagnostic la production de scénarios et de schémas sectoriels a nourri une réflexion prospective transversale restituée au *chapitre E* du présent document.

Enfin, à partir du choix largement débattu par les élus d'un scénario privilégié

- le projet d'agglomération a été construit
- un plan d'actions déclinant de manière opérationnelle le projet et définissant les moyens à mettre en œuvre a été produit : c'est le contrat d'agglomération.

C2 - L'ADAPTATION EN COURS DE ROUTE

Le TCO a été conduit à lancer les études sectorielles avec un certain retard, ainsi que la consultation des bureaux d'études pour le projet d'agglomération.

Le TCO, afin d'accélérer la mise à niveau d'informations techniques et stratégiques de tous les partenaires (bureaux d'études sectoriels, groupement retenu pour le projet d'agglomération, services des chambres consulaires, des communes, du département, de la région et de l'Etat, directions sectorielles du TCO, autres organismes type INSEE, AGORAH, CPI, etc.) a organisé du 25 au 28 mars 2003 des journées techniques qui ont permis les échanges nécessaires pour :

- la connaissance mutuelle des structures et des personnes,
- la connaissance de l'avancement des différentes études sectorielles et globales
- la présentation des analyses faites en interne (exemple : agriculture, culture et sports, données cartographiques) ou sollicitées auprès de Services publics (INSEE : scénarios démographiques, DDE : route des Tamarins, Région : maison des Civilisations, Syndicat mixte : projet de Cambaie, Mission Parc : perspectives du futur Parc National, etc.).

Ces journées techniques préparatoires ont été un moment fort de brassage, de partage, de mesure des données manquantes et des enjeux. Elles ont permis de préparer les conditions de la réussite du séminaire stratégique des 25 et 26 avril.

Les maires et adjoints des communes de l'agglomération s'y sont réparti l'animation et la mise en débat des grands thèmes stratégiques du futur projet :

- Démographie Urbanisme
- Economie
- Vie sociale
- Cadre de vie et environnement
- Infrastructures et transports

Les contributions de ces journées techniques ont été diffusées. Des questionnements complémentaires ont été soumis au conseil de développement permettant une association réelle de la société civile.

Le séminaire d'avril qui a mobilisé le Bureau Communautaire sur deux journées a permis de développer les thèmes suivants :

- les compétences de l'agglomération
- le contenu d'un projet d'agglomération
- la méthodologie à mettre en œuvre pour le construire
- le diagnostic de territoire du T.C.O.
- les grandes orientations stratégiques à adopter

Quatre axes stratégiques ont été validés. Ils figurent en page 13 de ce document.

La préparation de l'élaboration des scénarios prospectifs a constitué la suite de la démarche validée, pour sa part, au mois de juillet 2003.

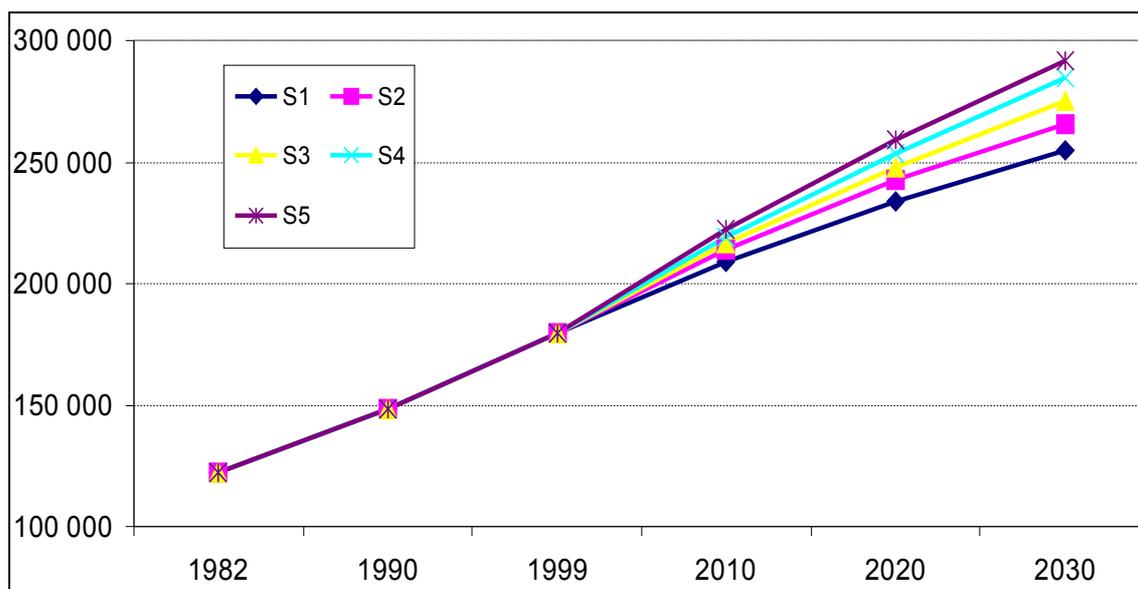
De multiples échanges avec l'équipe technique du TCO, des rencontres préalables avec tous les maires, des entretiens avec les directeurs généraux des communes, la consultation du Conseil de Développement constituent autant d'outils qui ont permis d'assurer une participation large à la production des trois scénarios.

D- LE DIAGNOSTIC

D1 - DÉMOGRAPHIE

Près de la moitié des habitants (44%) a moins de 25 ans. Ce taux est de 48% au Port par exemple. Le TCO accueille grosso modo le quart (180 000 habitants en 1999) de la population de l'île (707 000) sur le quart de son territoire.

1) Évolution 1990/1999



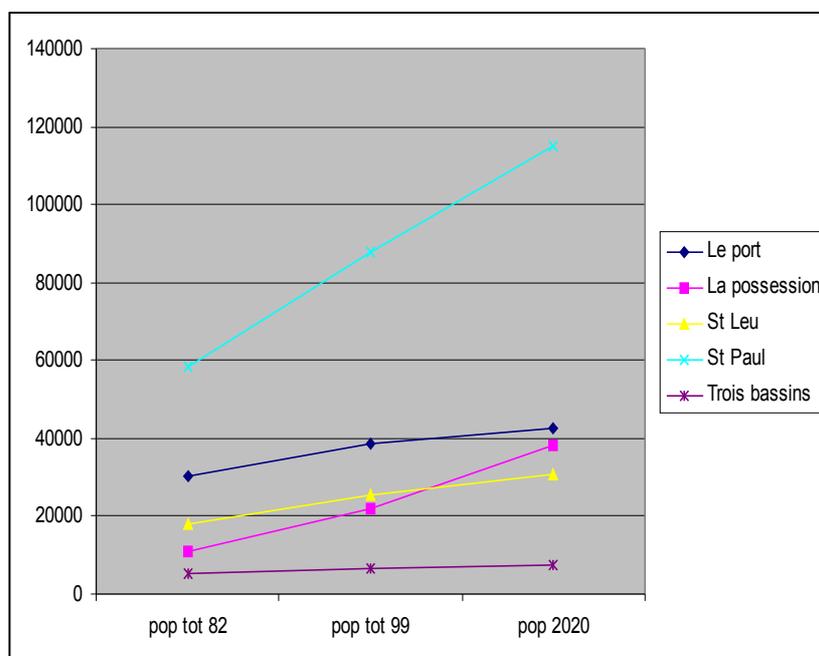
Evolution de la population selon les cinq scénarios INSEE

On observe sur l'illustration de l'évolution de la population du TCO, un accroissement démographique de 46,4% entre 1982 et 1999, de 21% entre 1990 et 1999. Si le rythme d'accroissement reste élevé, il a toutefois baissé de 2,6 à 2,3 en moyenne décennale. Cette baisse est révélatrice des changements à l'œuvre dans la société réunionnaise, du fait de l'évolution marquante du niveau de vie et de l'augmentation du travail féminin hors domicile. Cet accroissement résulte d'un double mouvement du solde naturel et du solde migratoire (plus 600 personnes par an sur le TCO pour ce dernier). C'est le solde naturel qui est toutefois le vrai moteur de cette croissance.

Comme on le voit à partir du tableau et sur le graphique de l'évolution du poids respectif des communes du TCO :

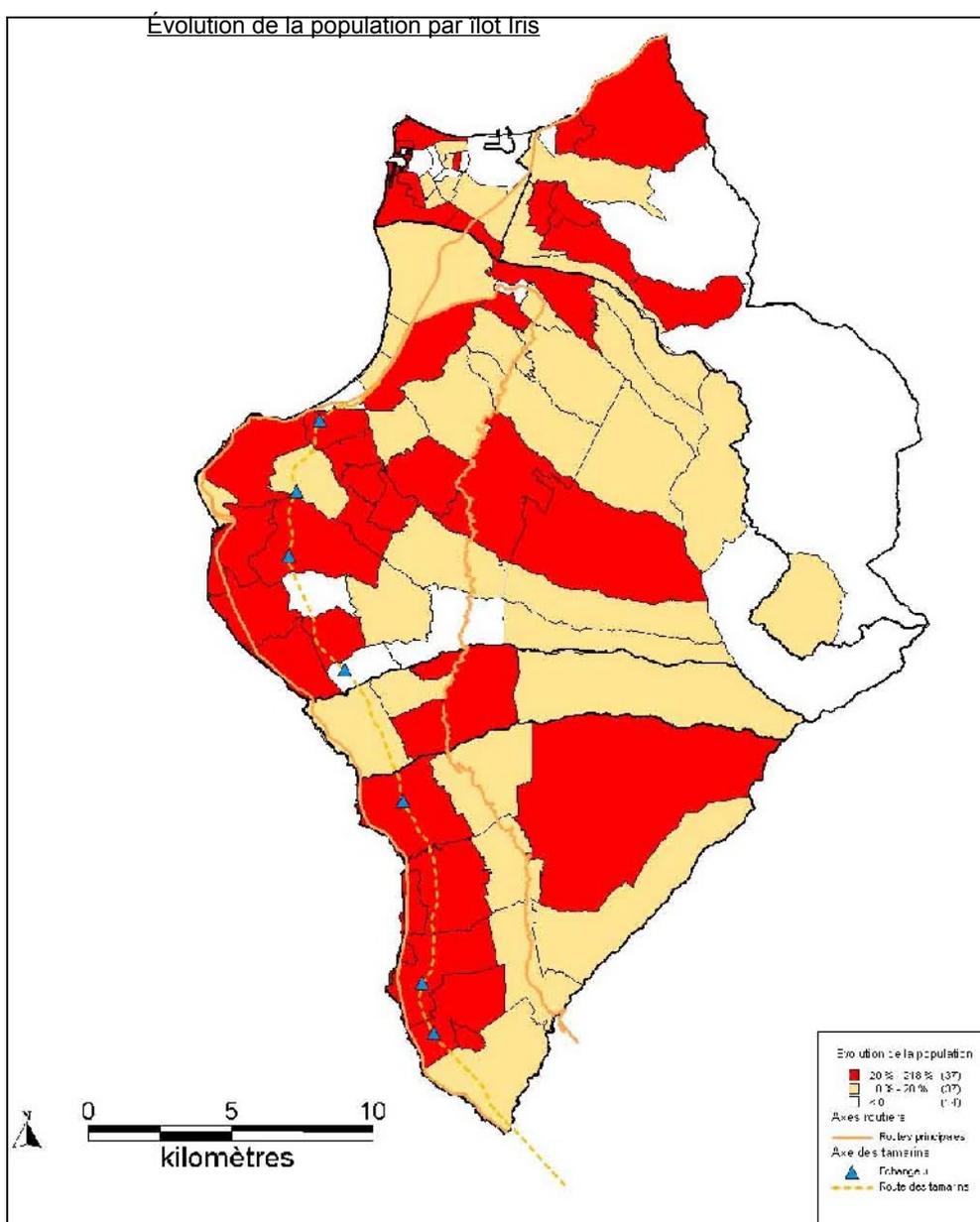
- Saint-Paul explique plus de 50 % de l'accroissement démographique
- La Possession connaît le taux de progression le plus fort, supérieur à 40 %

Communes	population totale 82	population totale 99	population 2020
Le Port	30 131	38 412	42 770
La Possession	11 002	21 904	38 089
Saint-Leu	18 207	25 314	30 740
Saint-Paul	58 412	87 712	115 041
Trois bassins	5 132	6 598	7 410
Total	122 884	171940	234 050



2) Les grands secteurs

La carte des îlots IRIS de l'INSEE montre des rythmes d'accroissement plus marqués dans les zones attractives du littoral et du bas des mi-pentes.



3) Causes des variations de population

Ces 10 dernières années, l'Ouest a vu sa population croître plus vite (21%) que le reste de La Réunion (18,1%), en particulier grâce à un solde naturel plus important, qui représente 94% de l'accroissement total de population.

La "ruée vers l'Ouest", déjà évidente lors des derniers recensements, s'est vue confirmée, alors que la région Nord a vu son accroissement ralenti.

C'est la palette des atouts climatique et économique qui explique cette attractivité de l'ouest.

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 appartiennent pour la plupart aux catégories socioprofessionnelles cadre et profession intermédiaire.

4) Prospective démographique

4.1) Les scénarios de l'INSEE

L'INSEE a particulièrement travaillé sur les perspectives démographiques de l'île, et a bâti 5 scénarios en croisant des hypothèses d'évolutions d'indice de fécondité (ICF) et de solde migratoire.

C'est le scénario S3 qui a été retenu comme hypothèse de travail, il repose sur :

- un maintien du solde migratoire à 600 personnes par an. On ne le voit pas augmenter tant les contraintes générales de l'île vont se renforcer avec la densité de population et, pense t on, la mobilité se développer avec la métropole et l'étranger.
- une lente baisse de l'indice de fécondité.

Migration / ICF	ICF en diminution vers 2.0 en 2030	ICF en diminution vers 2.2 en 2030	ICF maintenu à 2.4
Pas de migration	S1		
Diminution du solde mig. 90-99 (+ 450 p/an)	S2		
Maintien du solde mig. 90-99 (+ 600 p/an)		S3	
Augmentation du solde mig. 90-99 (+ 750p/an)			S4
Forte augmentation du solde mig. 90-99 (+ 1000p/an)			S5

Scénario	2010	2020	2030	Evolution 1999-2030
S1	209037	234051	254751	42,10%
S2	214075	242860	265497	48,10%
S3	216394	248050	275297	53,50%
S4	219021	253664	284716	58,80%
S5	222489	259171	291725	62,70%

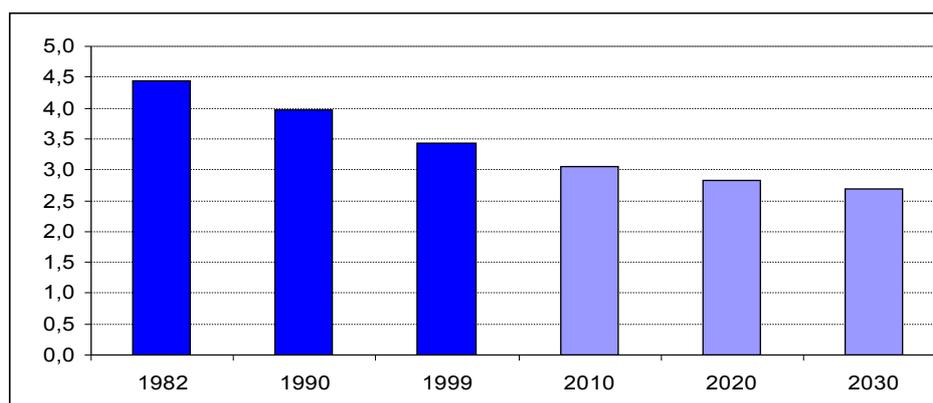
Quel que soit le scénario retenu, il y a nécessité de loger les populations jeunes nées sur place, et on va voir au paragraphe suivant comment le nombre de ménages s'accroît fortement.

4.2) Évolution du nombre des ménages

Le nombre de ménages à la Réunion a été multiplié par 2,5 depuis 1967. Depuis le recensement de 1990, il a augmenté de 36%, et cette croissance est plus rapide qu'à la fin des années 80 :

- la part des personnes seules et des familles monoparentales augmente
- la durée de vie s'allonge.

Scénario	2010	2020	2030	Evolution 1999-2030
S1	65855	78843	90279	72,90%
S2	69609	85585	99062	89,70%
S3	70729	87557	102351	96%
S4	72152	89803	105124	101,90%
S5	74153	93287	109994	110,60%



Scénario S 3 : Une forte baisse du nombre de personnes par ménage

Le tableau de la projection de ménages sur le TCO à échéances 2010, 2020 et 2030, ainsi que celui de la baisse du nombre moyen de personnes par ménage, permettent d'appréhender la demande de construction.

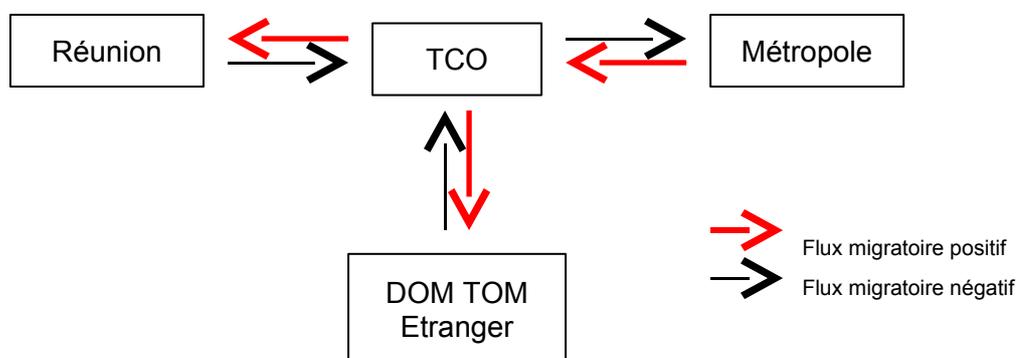
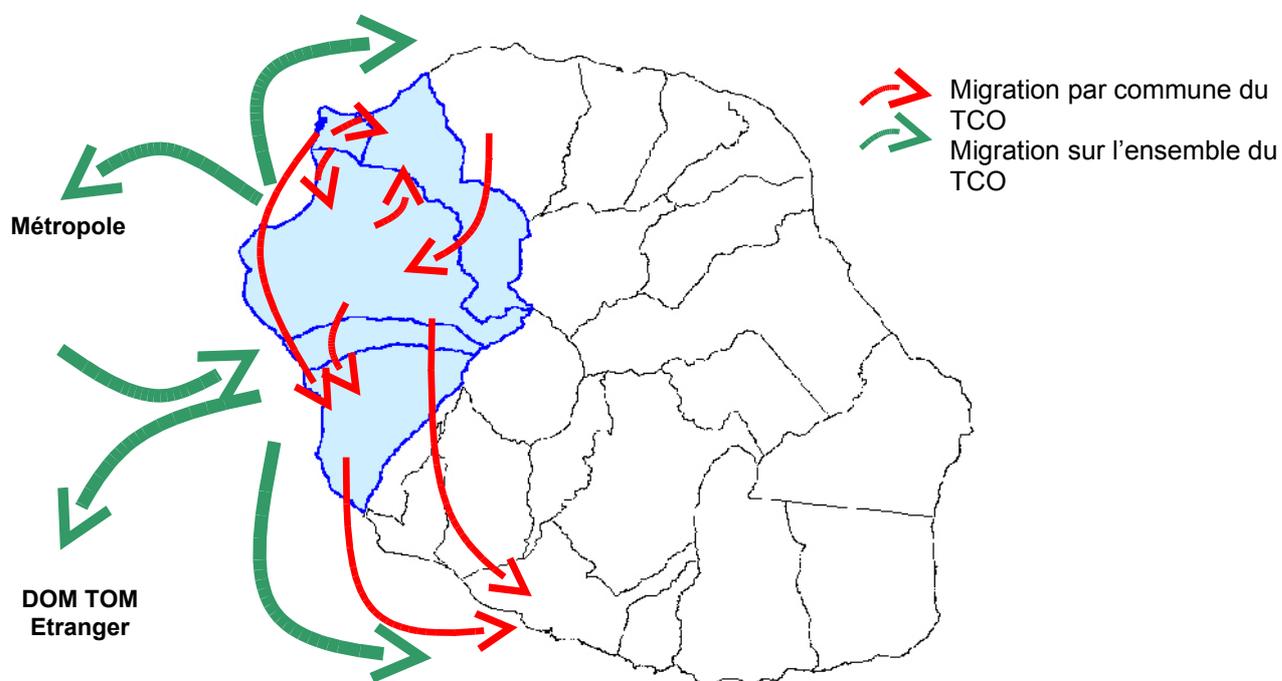
5) Les mouvements pendulaires

Comme sur toute l'île, les trajets quotidiens domicile travail sont nombreux et longs : à La Réunion, on accepte de changer de travail, même s'il est plus éloigné de son domicile, mais on ne quitte que rarement ce dernier.

L'importance de ces migrations, ainsi que les déplacements motorisés générés par la scolarisation massive des jeunes, influe fortement sur les transports, la circulation et la consommation de carburants.

Principaux flux de migration des populations du TCO

(Sur l'ensemble de la communauté d'agglomération et par commune membre)



D2 - URBANISME ET HABITAT

A l'image des perspectives démographiques, la problématique habitat sera examinée en trois temps : le foncier, l'occupation de l'espace, les enjeux d'urbanisation.

1) Logement et tension foncière

Le TCO couvre une superficie de près de 54 000 hectares dont à peine le tiers peut être utilisé. Le besoin permanent de terrains, au-delà des hectares dévolus à la canne à sucre dans le cadre du basculement des eaux (environ 7000 hectares "pré affectés"), est le fait de la puissance publique (exemple de la Route des Tamarins), des constructeurs de logements, des chefs d'entreprises, des particuliers.

Ce besoin a conduit l'Ouest à superposer des contraintes réglementaires (SAR, POS-PLU, PIG irrigation, périmètres de protection, réserves naturelles, etc.) destinées à protéger le milieu. Ceci limite néanmoins les opportunités de maîtrise foncière et participe à une flambée des prix, plus marquée dans l'ouest que dans les autres micro-régions (en 8 ans, + 52 % à l'ouest, + 46 % à l'est, + 22 % au sud, +19 % au nord).

Au recensement de mars 1999, il y avait un parc de près de 58 000 logements sur le TCO :

- 52 560 résidences principales
- 960 résidences secondaires
- 3 870 logements vacants
- 185 logements occasionnels.

Le parc de logements locatifs bon marché, non négligeable puisque d'environ 10 000 logements, reste insuffisant et de répartition très inégale (70 % sur les seules communes du Port et de la Possession).

L'habitat insalubre et précaire représente plus de 6000 logements, dont les trois quart sont situés sur Saint-Paul et Saint-Leu.

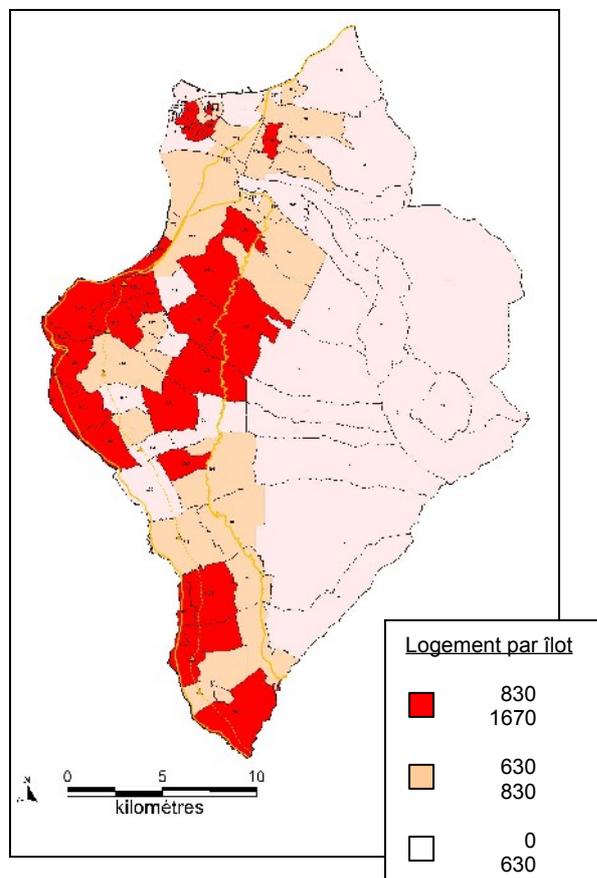
Sur la période 1990-2000, la progression du nombre de logements a été près de deux fois supérieure à celle des habitants, sans pour autant parvenir à satisfaire les besoins. En effet, la demande en logements locatifs à loyers modérés reste toujours très élevée (6 000 dans la file d'attente actuelle) et cette insatisfaction des attentes pèse lourd dans le phénomène récurrent d'habitat spontané.

Ce sont environ 20 000 logements qui ont été produits, approximativement ventilés ainsi :

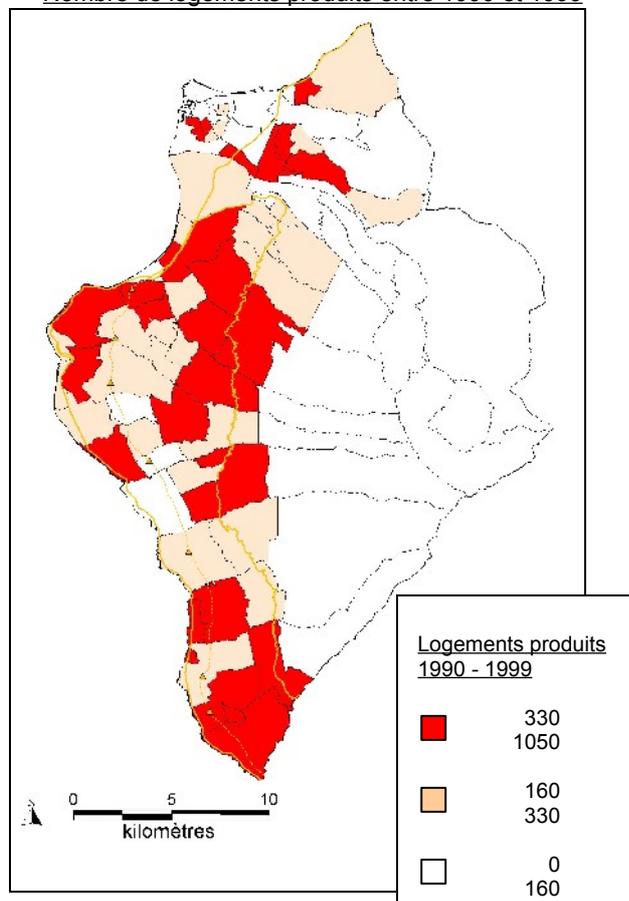
- 9 200 pour couvrir l' "*effet démographique*"
- 4 600 pour assurer le "*renouvellement*". Près du quart des logements construits, servant ainsi à du renouvellement, permettent une marge de manœuvre très appréciable pour densifier le tissu urbain
- 6 000 pour assurer du "*desserrement*"
- 200 par mutations de résidences secondaires ou de logements vacants.

Ces logements ont été construits alors qu'arrivaient 31000 habitants et 9000 ménages de plus, logés sur le TCO.

Logement du T.C.O. par îlot



Nombre de logements produits entre 1990 et 1999



La consommation foncière (Source : *Exploitation des îlots IRIS INSEE*) pour le logement pour la période 1990-2000 peut être évaluée ainsi :

- 3 000 logements collectifs, 75 hectares (soit 40 log/ha)
- 17 000 logements individuels, 1420 hectares (soit 12 log/ha) soit un total 1495 hectares, avec une moyenne de 13,3 log/ha, très inférieure aux objectifs du SAR qui sont 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 + 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 S1	Prospective S3
Nombre d'habitants	234051	248050
Dont habitants nouveaux	54111	68110
Nombre logements supplémentaires	18600	23400
Logements totaux à produire	37000	46500

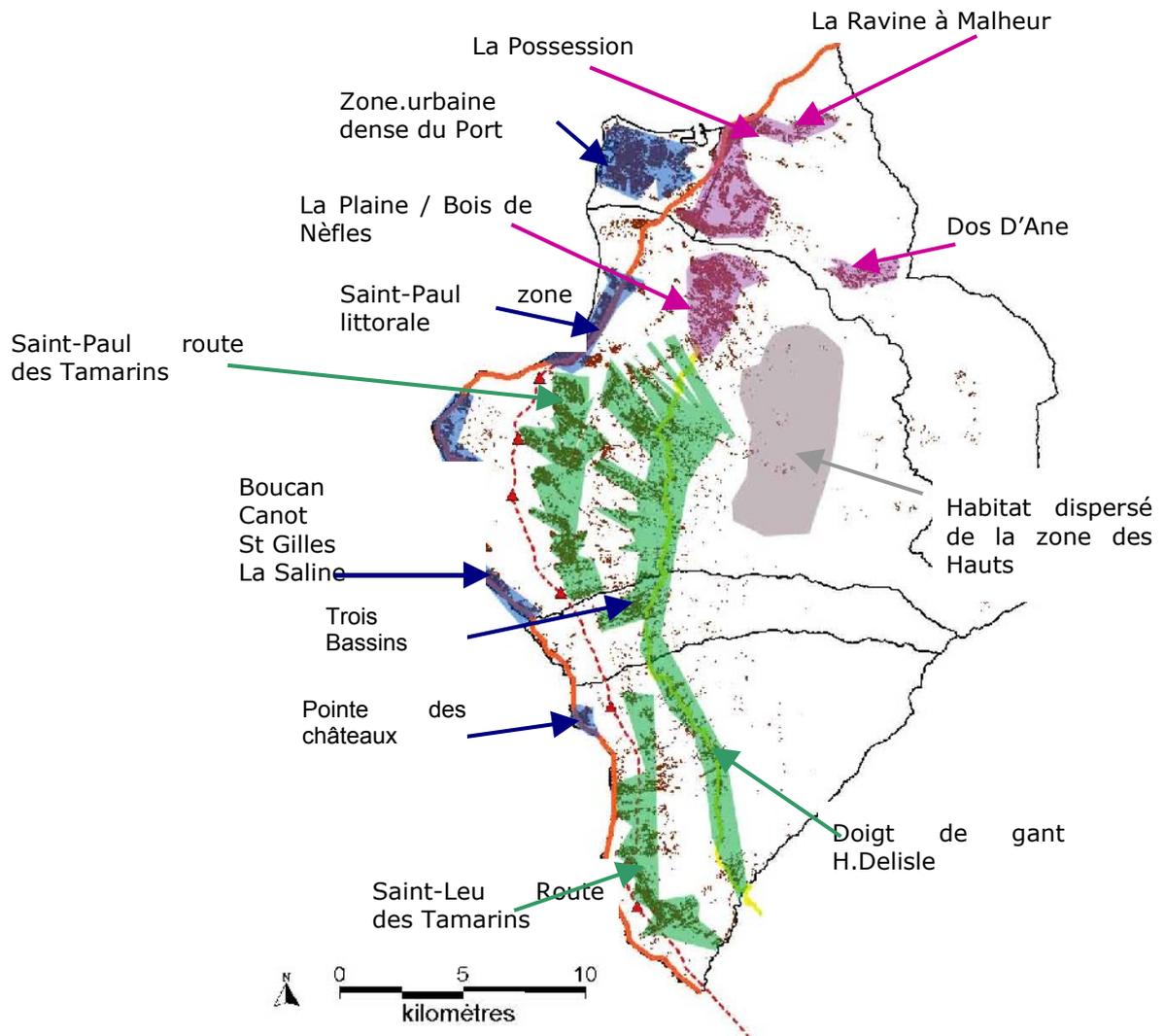
Le besoin en foncier a été calculé avec différentes hypothèses de proportion relative entre habitats collectif et individuel.

	Scénario S1	Scénario S3	Scénario médian
Logements totaux	37000	46500	42000
Foncier avec individuel = 85% (actuel)	2759 hectares	3468 hectares	3132 hectares
Foncier avec individuel = 65%	2328 hectares	2925 hectares	2642 hectares
Foncier avec individuel =50%	2004 hectares	2519 hectares	2275 hectares

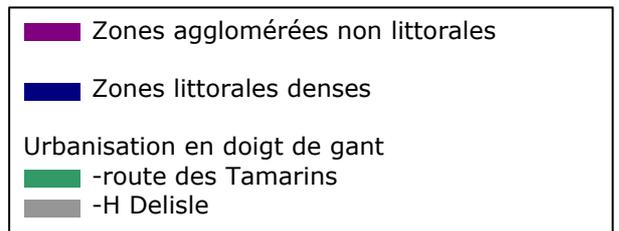
L'état des réserves foncières publiques a été estimé à 395 hectares sur le TCO (source : Agorah 2002), dont les 2/3 se situent sur la seule commune qui ait vraiment fait de l'urbanisme et de la planification (Le Port).

Dans une hypothèse de production de logements publics représentant 40 % du total à offrir, c'est une fourchette de 900 à 1300 hectares qui doivent être maîtrisés d'ici 2020.

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



Types d'organisation urbaine



On observe 4 types principaux d'organisation :

- La ville structurée avec plan en damier, extensions concentriques, 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, illustrés par Saint-Leu et Saint-Paul ville et leur "centre ancien", ou des systèmes plus récents comme Boucan Canot, Saint-Gilles, l'Ermitage ou la Saline les bains.
- Les urbanisations diffuses des mi-pentes, en noyaux agglomérés en frange d'axes routiers, La Saline, Saint-Gilles les hauts, Piton Saint-Leu, la Plaine Bois de Nèfles en sont quelques exemples.
- Enfin, un urbanisme des Hauts : la frange routière en "doigt de gant" le long de l'axe Hubert Delisle (la Chaloupe, le Plate, etc.) avec une particularité pour Trois Bassins, véritable bourg des Hauts.

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) partout existant 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 terroirs agricoles.

3) Les enjeux d'urbanisation

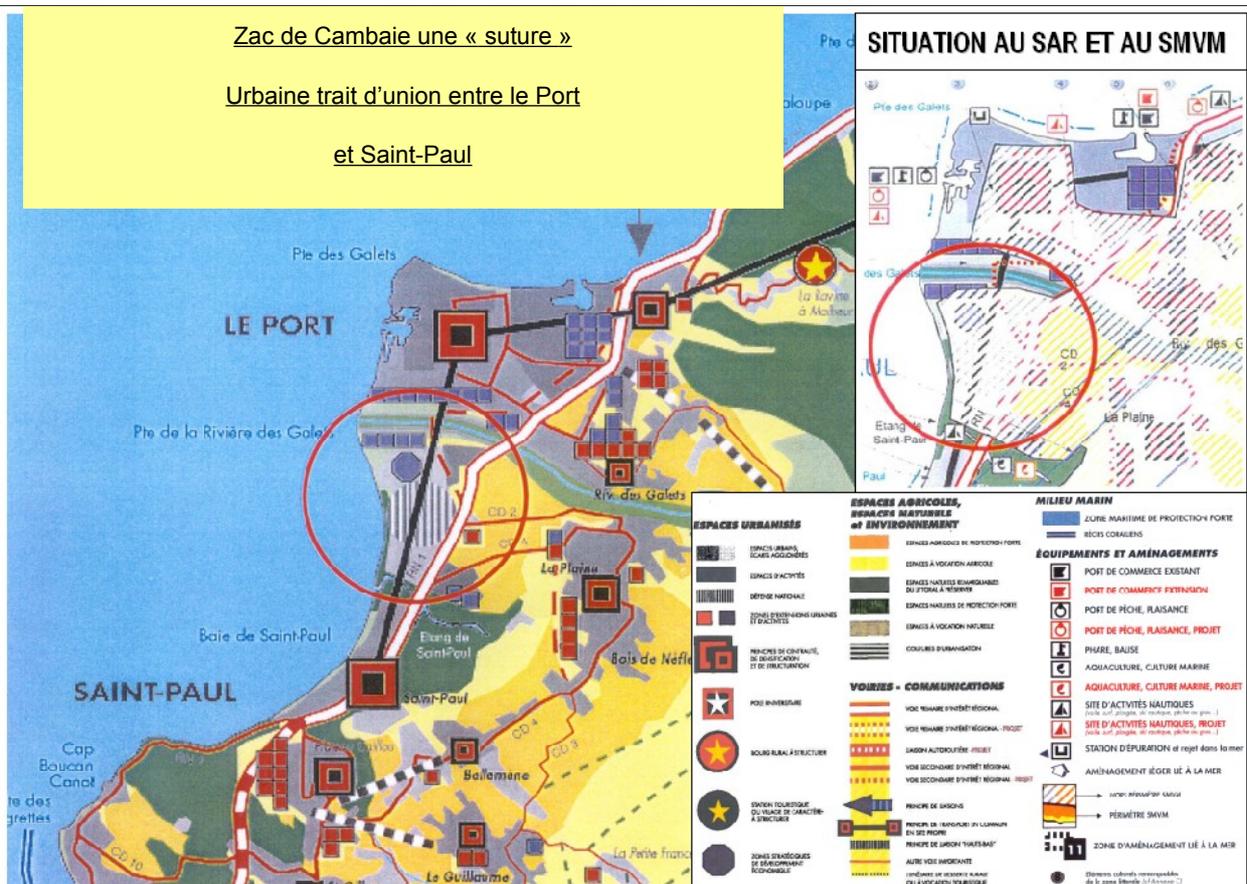
3.1) Doter le territoire d'un pôle de centralité

La gestion de l'urbanisation par les différentes autorités compétentes, comme les habitudes de vie de la population, n'ont pas produit de centralité. Se promener à Saint-Leu, La Possession, Trois Bassins ou Saint-Paul ville, comme à l'Ermitage ou La Saline, c'est, dans chacun des cas différemment, partir à la recherche de ce qui structure l'espace public et les quartiers.

Découvrir les Zones d'Activités du Port suscite les mêmes questionnements. Plus largement, on trouve moins sur le TCO que dans le Sud (littoral de Saint-Pierre ?) ou dans le Nord (Le Barchois à Saint-Denis?) de lieux urbains centraux auxquels se référer.

Des opportunités liées aux réflexions déjà engagées par les communes peuvent servir de support à cette nécessaire organisation de la centralité :

- les 3 projets urbains du Port, de Saint-Paul et de la Possession, autour de la remarquable Baie de Saint-Paul,
- l'opportunité sans équivalent que représente la zone foncière de Cambaie-Oméga, située au cœur géométrique des 3 villes



Création d'une nouvelle centralité

3.2) La densification du tissu existant

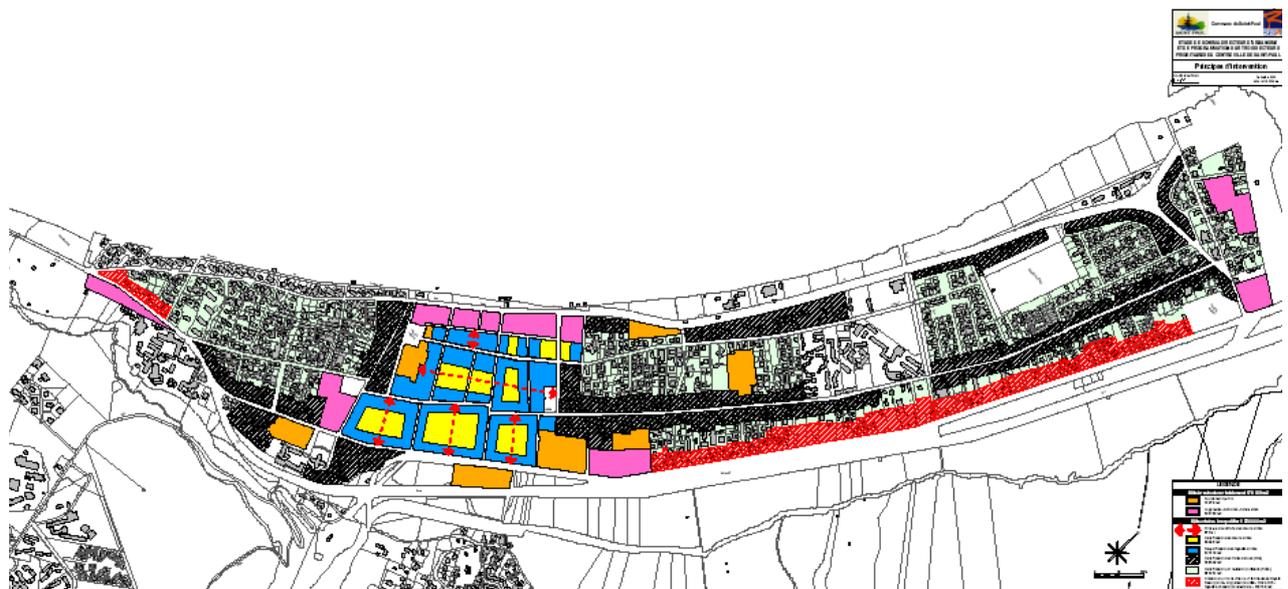
On a vu précédemment combien la rareté et la tension foncière doivent conduire à des politiques urbaines de qualité et de densification.

Les opérations de restructuration à l'échelle de l'îlot, du quartier, sont un véritable enjeu tant il y a de "*dents creuses*" ou d'espaces à reconquérir. Elles devraient constituer une part importante des opportunités à saisir pour améliorer le développement et le rendement urbains.

On peut intervenir, à l'échelle de l'îlot, pour repenser de nouvelles centralités organisées autour de l'espace public et d'une refonte de l'offre de services de proximité.

Cette réflexion d'ordre technique doit obligatoirement s'accompagner de la prise en compte des cultures de « l'habiter » locales pour mettre l'homme au cœur de ces nouveaux modes de vie.

Une illustration partielle à partir de la réflexion menée sur la commune de Saint-Paul.



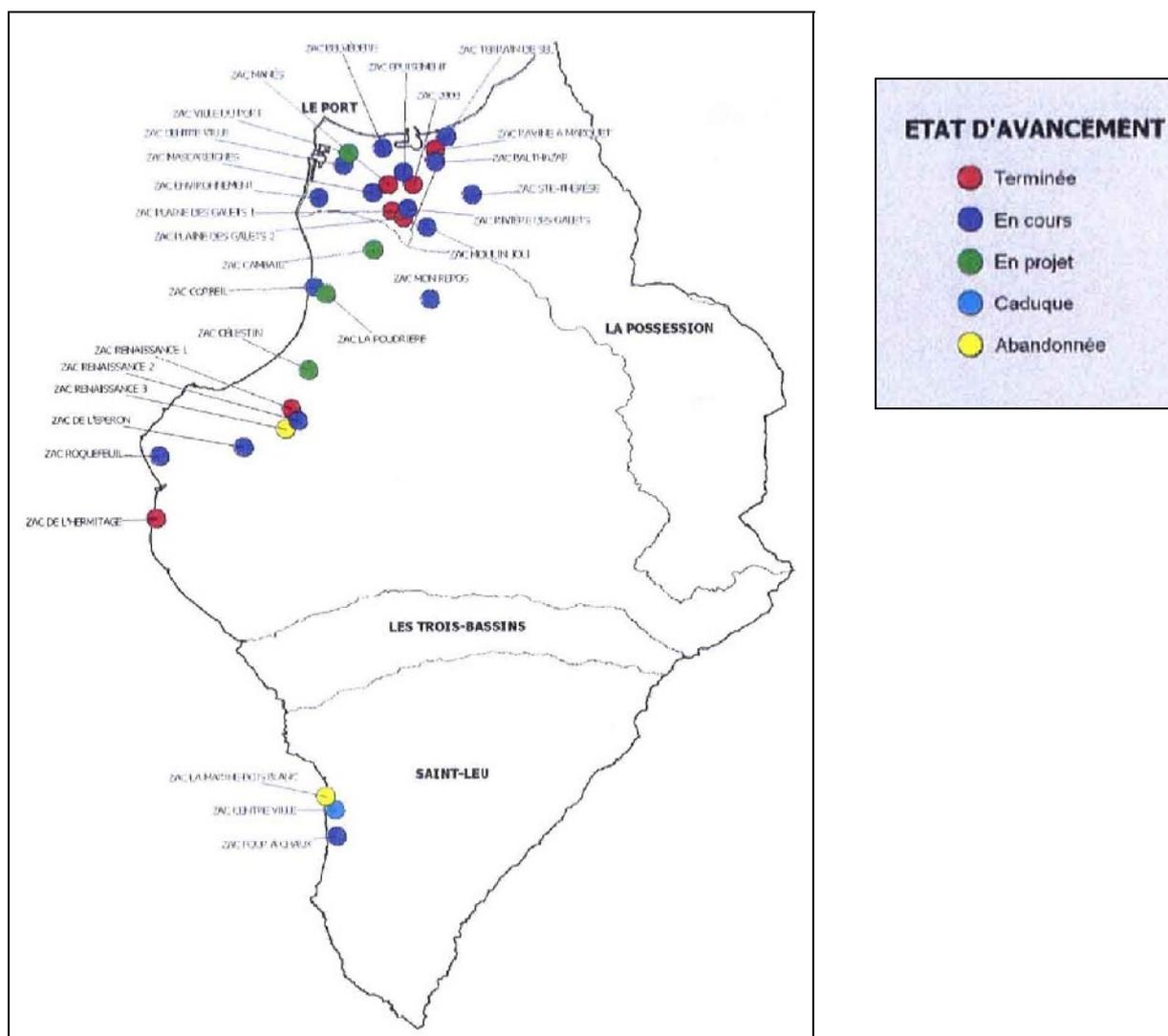
3.3) La restructuration des bourgs dans les Hauts

Mise en évidence depuis longtemps, la valorisation des Hauts présente le double avantage de pouvoir effectuer un équilibrage démographique pertinent du territoire tout en permettant une organisation plus aboutie de la trame urbaine de cette partie du territoire.

Sur cette partie du territoire, un effort particulier devrait être porté car les conditions de l'urbanisation impliquent d'ores et déjà la mise en œuvre de moyens importants sur « l'infrastructure » de base et notamment sur le traitement de l'assainissement. L'innovation et l'expérimentations sont devenues des démarches reconnues dans l'ensemble des démarches de développement durable Pays comme agglomérations.

3.4) La place de l'outil ZAC

Bilan des ZAC : état d'avancement en 2001



Sur la base du recensement fait par l'Agorah en 2001, on répertorie 26 ZAC :

- sur une période de 23 ans (1978-2001)
- parvenues à des états de réalisation très variables comme on le voit sur le cartouche de la carte
- ayant permis la réalisation de 4593 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

On regrettera que, trop souvent encore, l'urbanisation de ZAC se connecte peu ou mal avec le tissu urbain (ou rural) existant. Tout un travail de prévision et d'articulation amont reste à faire pour parvenir à une meilleure intégration.

3.5) La route des Tamarins

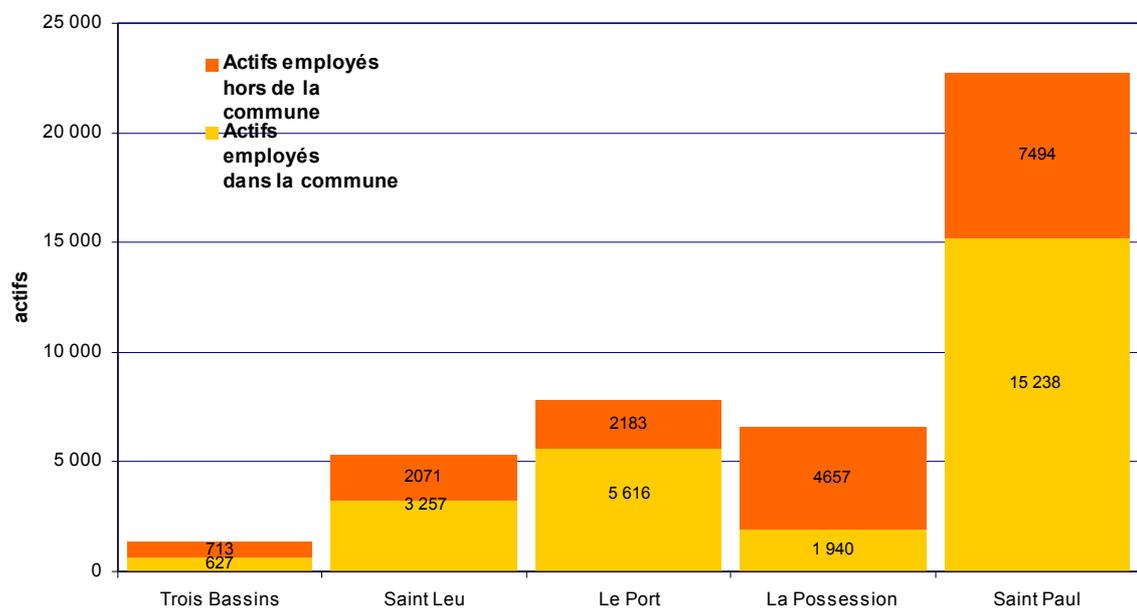
Les impacts de la construction de la route des Tamarins sur l'urbanisme et l'habitat sont étudiés dans le chapitre consacré aux déplacements, p. 38.

D3 - DÉPLACEMENTS ET TRANSPORTS

1) Analyse démographique

1.1) Les migrations quotidiennes

TCO, actifs ayant un emploi et actifs migrants quotidiens hors des communes (INSEE RGP 99)

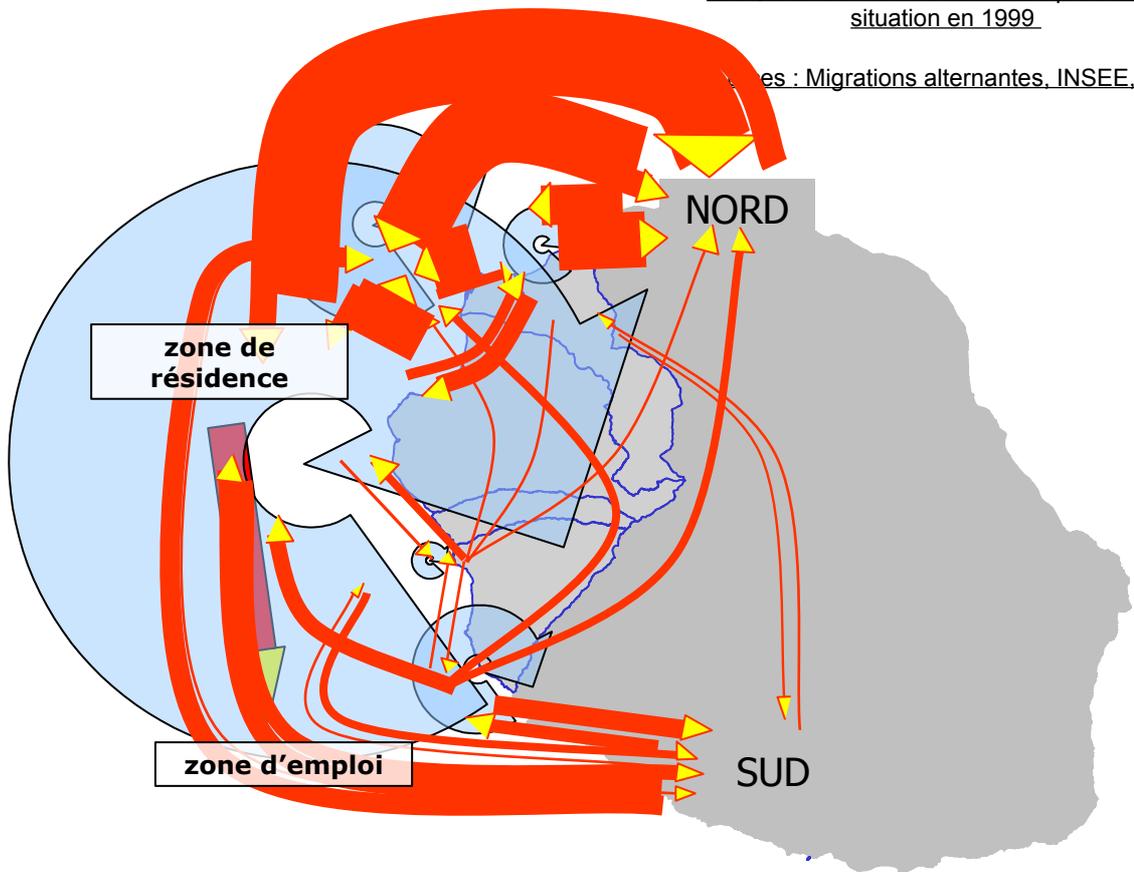


Ce diagramme de synthèse des actifs employés dans la commune et des actifs migrants quotidiens hors de la commune permet d'appréhender une partie des déplacements pendulaires.

1.2) La structure des flux de déplacements

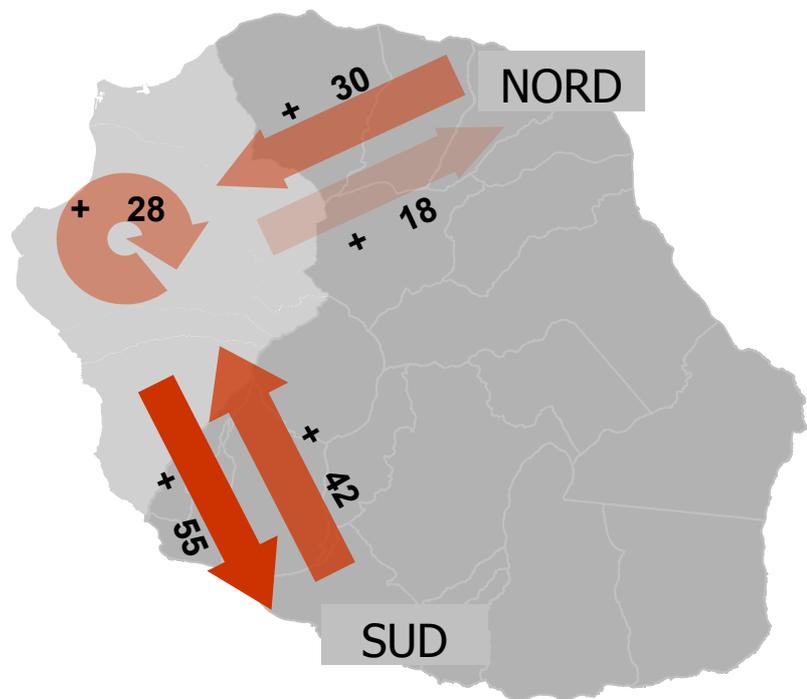
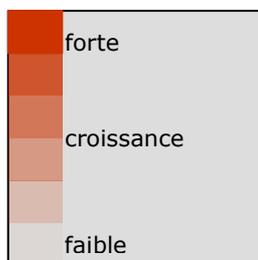
TCO. La structure des flux de déplacements, situation en 1999

Données : Migrations alternantes, INSEE, RGP



Evolution entre 1990 et 1999

Données en %



Ces 2 cartes permettent de situer :

- l'importance des alternances dans le TCO, et entre le TCO et les micro-régions voisines
- la croissance sensible du nombre des migrations alternantes.

2) Les grands projets d'infrastructures

Avant de faire un bref inventaire des projets, il faut rappeler l'existence de "l'axe mixte", inauguré début 2003, qui relie Saint-Paul et Le Port via la zone de Cambaie, par-dessus la Rivière des Galets. Son pont qui a été conçu pour recevoir des circulations en site propre des transports en commun et des deux roues, permet de dédoubler la circulation du pont de la RN1. Sa conception et sa réalisation ayant précédé la définition d'un projet urbain du Grand Cambaie, il est un atout déterminant, et de fait une contrainte obligée pour les futurs concepteurs.

2.1) Les incidences de la route des Tamarins

Ce projet porte sur :

- 34 km de 2 x 2 voies
- 9 échangeurs, 2 aires de service et 3 aires de repos
- coût approximatif de 650 millions d'euros
- 128 ravines à franchir et 30 ouvrages d'art exceptionnels



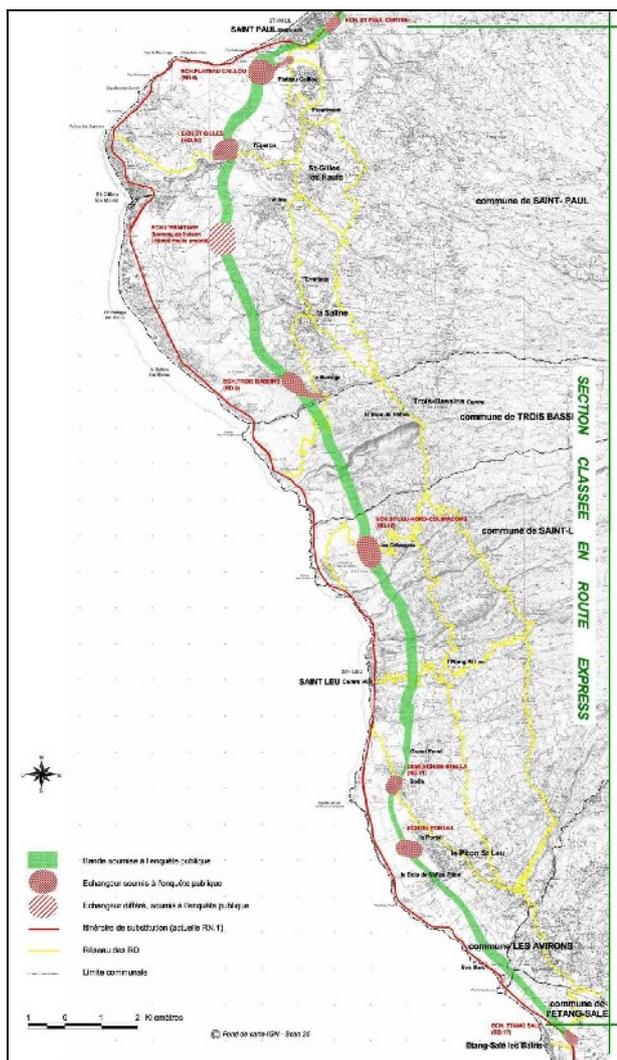
La route des Tamarins

L'ensemble des cartes suivantes permet de diagnostiquer :

- un outil qui va bouleverser les habitudes de déplacements professionnels et privés sur le TCO .
- un outil qui peut permettre de remettre à plat des enjeux d'aménagement du territoire des mi-pentes avec des incidences positives sur les Hauts si ces derniers sont bien maillés avec l'aval.
- un outil pour lequel certaines analyses amont sur son impact économique(incidences sur l'agriculture et surtout la canne à sucre, sur les relocalisations d'entreprises, etc.), démographique (accélération des migrations vers le Sud ?), routier (quel maillage avec les RD décidé par le conseil général ?), urbain (la Route des Tamarins peut elle servir à travers le réseau d'échangeurs et les barreaux à organiser l'urbanisation de la zone intermédiaire ?) font défaut.
- un outil pour lequel il faudra sans doute composer entre voie express de transit (vocation première) et "boulevard de desserte" (qui est de fait une des vocations à venir), avec tous les aménagements fertiles et redistributeurs liés à ce concept.

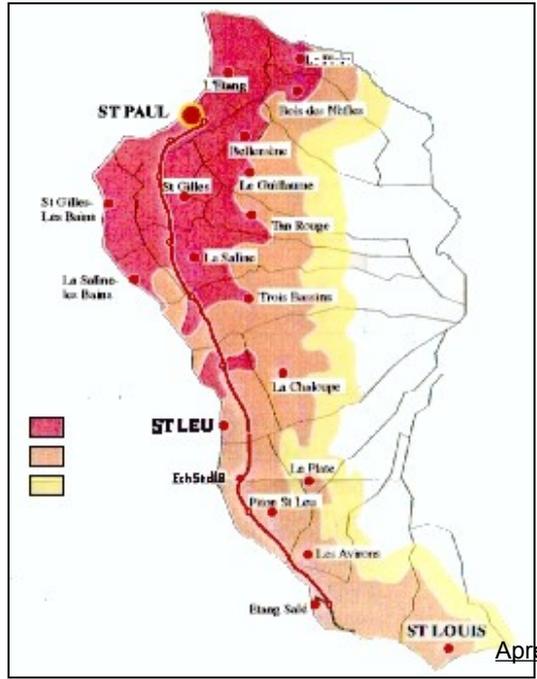
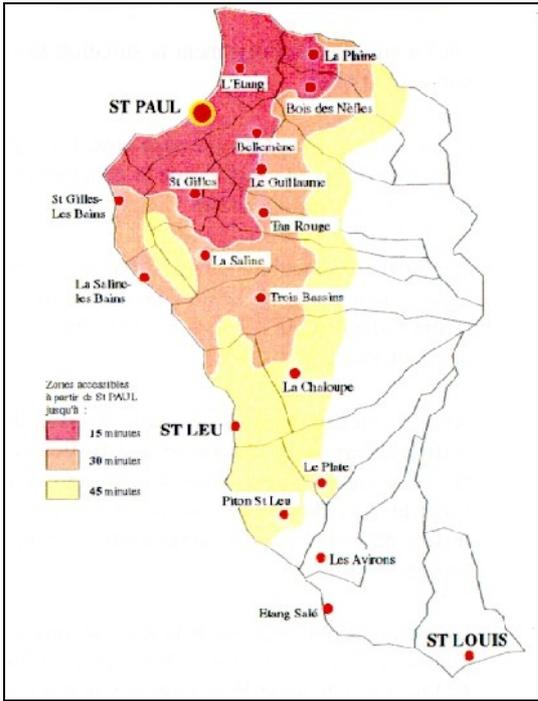
La route des Tamarins
Plan général des travaux

La route des Tamarins
Terrains stratégiques



L'évolution des courbes isochrones par la route des Tamarins depuis Saint-Paul

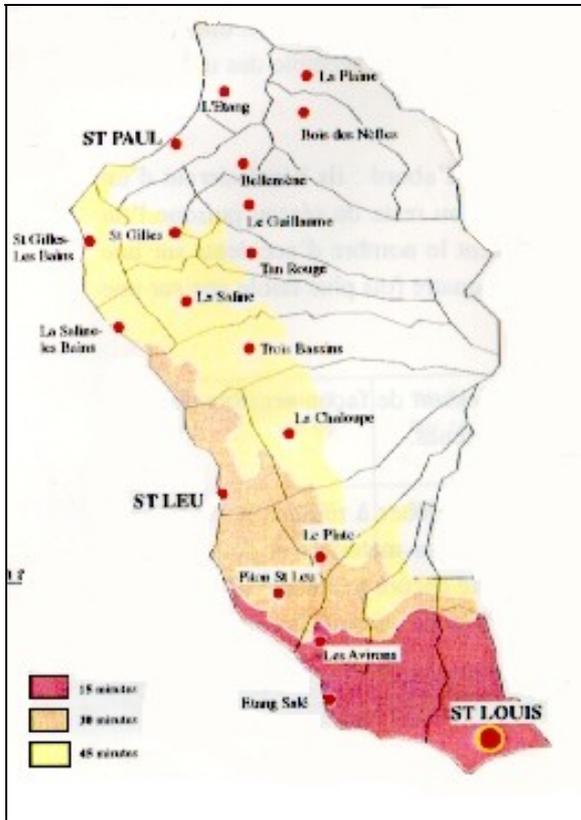




Après situation actuelle

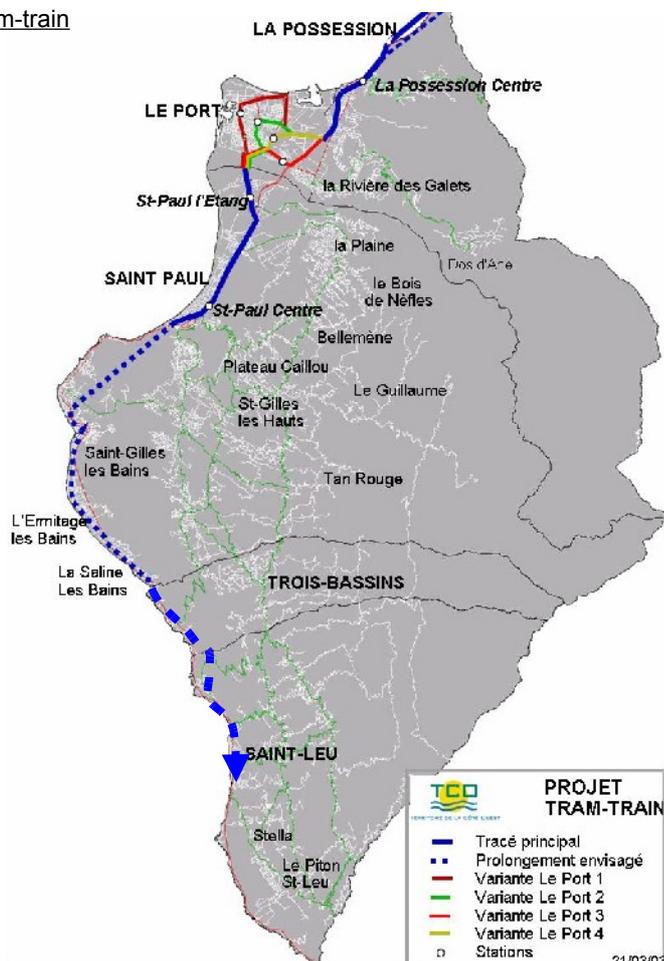
de la route des Tamarins

L'évolution des courbes isochrones par la route des Tamarins depuis Saint-Paul



2.2) Le Transport en Commun en Site Propre régional

Le projet tram-train



Il s'agit d'un projet régional de "train-tram" fonctionnant en site propre, à des vitesses de 100km/h entre les villes, et de l'ordre de 15 km/h dans les portions urbaines. Le niveau de clientèle attendu est de l'ordre de 60 000 passagers par jour ; l'exploitation se fera en voie double continue. Le tracé se fera selon les éléments suivants :

- tracé littoral
- vingtaine d'arrêts, dont 10 pôles d'échange (3 sur le TCO : Saint-Paul terminus actuel, Le Port, La Possession)
- sur environ 70 km.

Le coût d'ordre est de 1,5 milliards d'euros. Ces chiffres issus de l'étude de faisabilité peuvent évoluer lors de l'élaboration du projet par le maître d'œuvre à désigner fin 2003.

Les enjeux de cette infrastructure sont :

- le tram-train, de par ses performances et son confort, va induire un très fort report modal
- à condition d'avoir la meilleure complémentarité avec les réseaux urbains existants ou à créer (petits TCSP locaux ?), ...

- ...et d'organiser le rabattement sur le tram-train, en particulier avec les transports en commun et de bons pôles d'échanges pour les voitures.

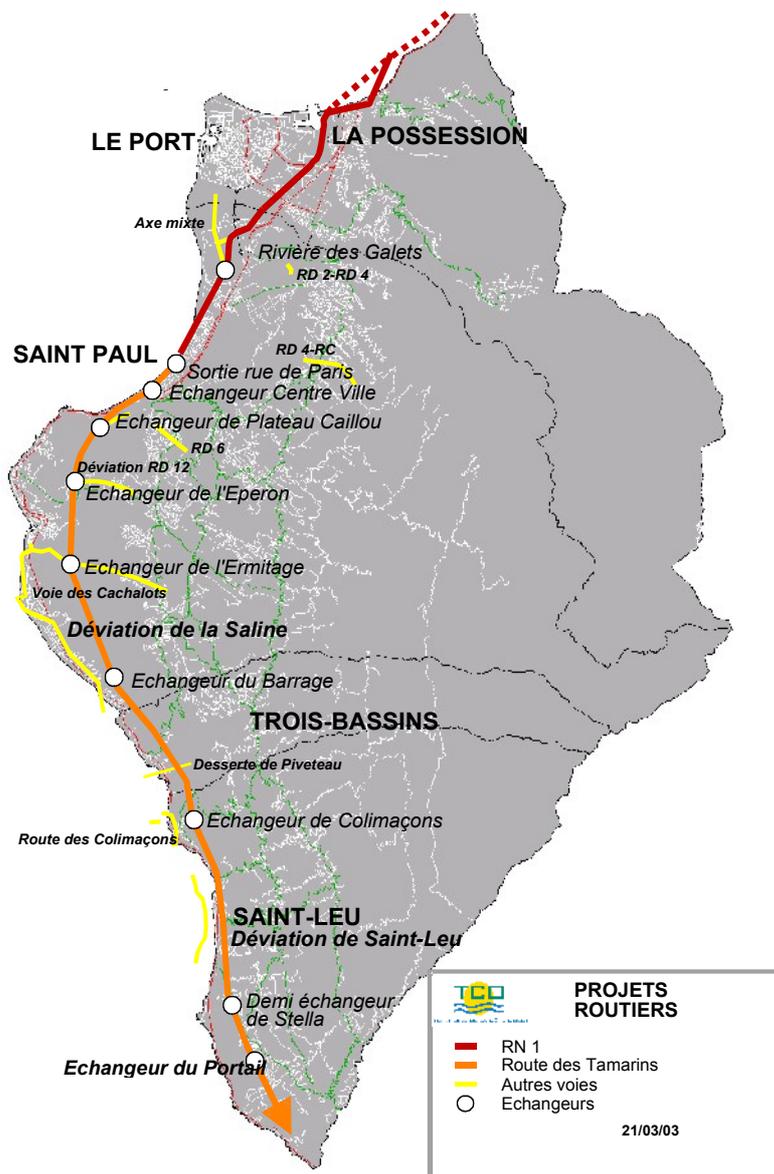
Le TCSP, pour lequel il faut bien considérer qu'aucune décision n'est prise tant qu'une ébauche de plan de financement n'a pas trouvé l'accord des nombreux financeurs potentiels, est le projet d'infrastructure majeur des années 2010-2020.

Son importance pour réellement bousculer la donne des transports de passagers et durablement modifier leurs comportements de Saint-Paul à Saint-Benoît n'échappe à personne.

L'insertion du futur TCSP dans le site devient un enjeu urbain et paysager considérable.

S'il finit par desservir la moitié sud du territoire du TCO, l'impact sera déterminant sur le fonctionnement du littoral, tant en termes d'économie touristique que d'habitat permanent

2.3) Les déviations de La Saline et de Saint-Leu



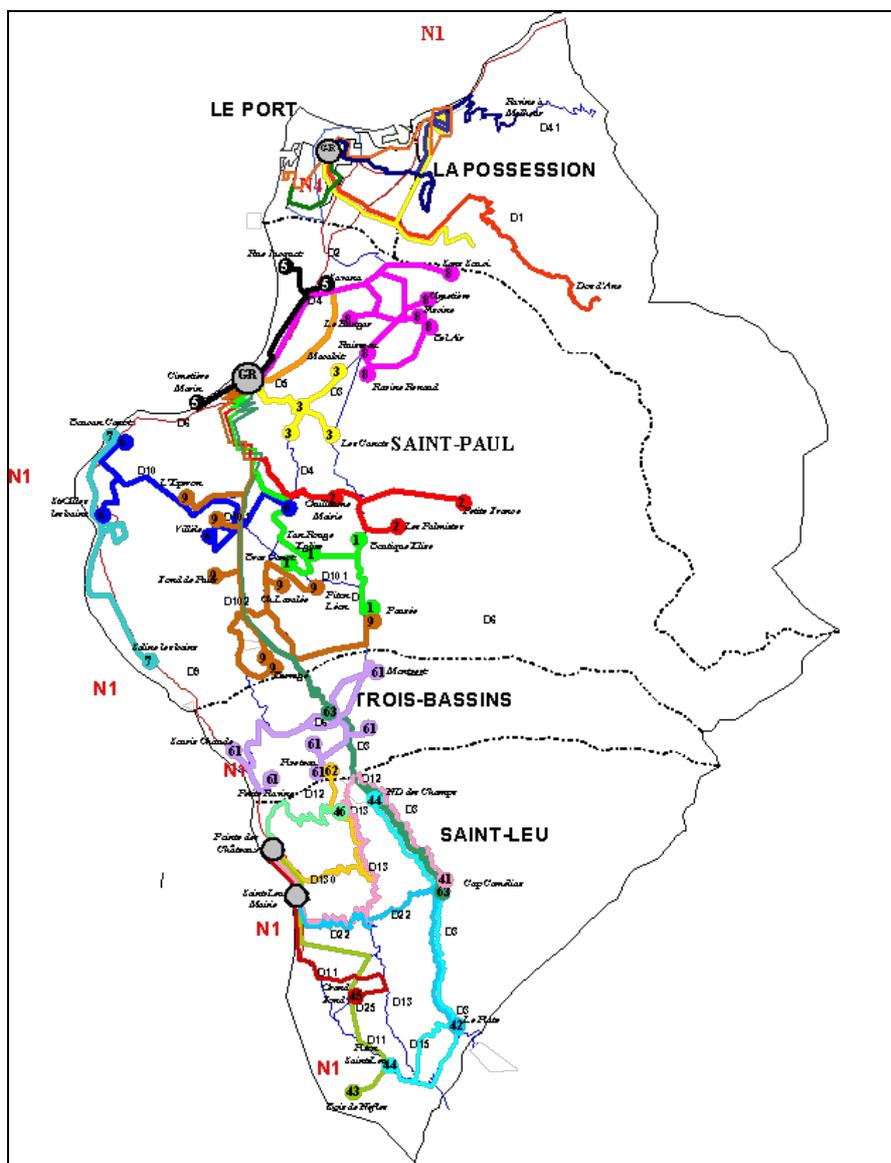
Déviations de la Saline

et de Saint Leu

Il s'agit de deux déviations de la RN1 qui vont permettre :

- d'optimiser la circulation sur la RN1,
- de rendre à deux petites villes une qualité de circulation interne. Ces travaux d'amélioration du trafic auront des impacts importants en termes d'aménagement urbain et de requalification des centres.

2.4) Les transports en commun



serte en transports en communs
du TCO

Cette carte témoigne de la pluralité des réseaux et des gestionnaires, et de la réalité de l'offre et de la couverture géographique.

Cette carte cache cependant de grandes disparités et lacunes de niveaux de services offerts en termes de fréquence, de régularité ou de confort.

Toutefois il s'agit de clientèles captives (les scolaires représentent par exemple 42 % des déplacements en TC) et on ne constate pas actuellement d'arrivée de nouvelles clientèles. Il y a un certain cercle vicieux qui amène les exploitants à ne pas améliorer une offre qui pourtant le nécessite (ponctualité, régularité, place disponible, etc.).

2.5) Les circulations douces

A peine 6 % de l'ensemble des déplacements se font en transports collectifs.

Sans tenir compte des marcheurs, près de 90 % des déplacements s'effectuent en voiture.

Le pourcentage des deux roues reste faible.

	Marche à pied	Deux roues	Voiture particulière	Transports collectifs
Moyenne TCO	26%	4%	64%	6%
Moyenne Réunion	23%	4%	68%	6%

Le TCO, comme le reste de l'île, témoigne d'un grand retard dans l'organisation, l'aménagement, la promotion de la marche à pied et du vélo. La commune du Port est plus en avance, sa structure urbaine et la volonté municipale affirmée expliquent cette situation.

Les clientèles touristiques, très demandeuses de circulations douces en particulier en bordure littorale (cf. chapitre économie) restent à satisfaire.

2.6) Conclusion au diagnostic sur les déplacements

Le TCO n'attendra pas 2010 pour s'engager dans une recomposition des espaces et des fonctions sur la zone littorale et autour de la RN1, tant on est parvenu actuellement à la limite de ce qu'une "urbanisation de ZAC ou de lotissement" peut permettre de réussir.

Le foncier littoral, en partie gelé par des résidences privées, est peu optimisé. Le lagon arrive à "saturation" en l'absence d'un vrai Parc Marin, doté d'un projet et de moyens à la hauteur de ce que l'île de la Réunion et le TCO perdront s'ils n'agissent pas vite. Sur le littoral, la voiture particulière règne en maître là où la circulation non motorisée devrait être la règle, etc.

Les différents projets existants à l'échelle des communes au niveau de la valorisation de la frange littorale ne peuvent entrer en synergie que dans un programme d'ensemble.

Les prévisions de circulation et d'échanges à long terme permettent de situer, malgré la bonne progression des transports en commun grâce au train-tram, la place privilégiée que conservera la voiture. Il est temps de s'organiser pour promouvoir de manière forte les transports en commun actuels et les modes non motorisés.

D4 - ÉCONOMIE

La plupart des données et commentaires des pages qui suivent sont issus de la réflexion menée dans le cadre de l'étude économique commanditée par le TCO. Cette dernière a été conduite de concert avec la réflexion sur le projet d'agglomération.

1) Les chiffres arrondis sur l'emploi

	TCO 2000 - (1990)	Réunion 2000 - (1990)	% TCO/Réunion 2000 - (1990)	Croissance annuelle Réunion
Population	180 000* (148 000*)	715 000* (595 000)	25 % (25 %)	12 000*
Actifs	76 000* (56 000*)	300 000* (233 000)	25 % (24 %)	6 700*
Actifs ayant un emploi	43 000*	200 000 (160 000)	21 %	4 000
Salariés	37 500	176 000* (140 000)	21 %	3 600
Salariés du privé	25 000*	126 000* (96 000)	20 %	3 000*
Non salariés	6 000*	24 000* (24 000)	25 %	0
Fonction publique	12 500*	50 000* (44 000)	25 %	600*
Emplois aidés		58 000* (30 000)		2 800
Chômeurs (INSEE)	32 000* (21 000*)	125 000* (86 000)	25 % (25 %)	3 900*
Taux de chômage (INSEE)	42* (37 %*)	42* (37 %)		
Chômeurs (BIT)	□ 28 000	104 000	27 %	
Taux de chômage (BIT)	36 %	35 %		
Rmistes	17 000*	63 000* (50 000*)	27 %	1 300*
Illettrés		100 000		

* Chiffres INSEE

Ce tableau montre que malgré un rythme de croissance économique soutenu (5,6 % par an depuis 10 ans) et une moyenne de 3000 emplois salariés marchands créés par an, l'île ne parvient pas à résorber son taux de chômage en raison de l'accroissement démographique (solde naturel et solde migratoire tous deux positifs) et de l'augmentation constante du taux d'activité féminine, de 22 % (1967) à 50 % (2000).

2) Quelques fondamentaux de l'économie de l'île

Ces données générales illustrent de manière contrastée dans quelles problématiques s'inscrit la perspective économique du TCO.

Une économie performante...

- ♦ taux de croissance de 5,6 % par an depuis 10 ans
- ♦ taux net de création d'entreprises de 16 % (métropole environ 10 %)
- ♦ de bonnes capacités de financement (réseaux bancaires, gamme d'aides publiques à l'investissement, défiscalisation)
- ♦ un fort développement touristique (chiffres d'affaires d'environ 275 M€ - chiffre INSEE, année 2000 -, **supérieur à celui de l'export**) depuis une dizaine d'années
- ♦ un bon décollage de l'industrie (agroalimentaire, pêche, BTP-construction, travail des métaux, ...)
- ♦ des entreprises qui réussissent à l'international et améliorent les chiffres à l'export.

Une économie facilitée...

- ♦ des structures politiques et administratives stables
- ♦ des partenaires qui pensent et accompagnent le développement : Conseil Régional, CESR, Chambres Consulaires, Comité de Pilotage de l'Industrie, DRIRE, DDA, Commissariat à l'Aménagement des Hauts, CIRAD, IFREMER, l'Université de la Réunion, etc.
- ♦ des infrastructures solides : réseau routier, Port-Réunion, aéroport de Gillot, etc. , et des projets permanents d'amélioration et d'adaptation
- ♦ un remarquable système de formation scolaire et universitaire : l'Université de la Réunion, qui vient de fêter ses 20 ans, forme de plus en plus d'étudiants et se révèle un excellent outil de transformation intellectuelle, sociale et culturelle dans une île qui était encore sous-développée, il y a moins de 40 ans.

... mais une économie contrainte

- ♦ le plus fort taux de chômage de France
- ♦ le déséquilibre structurel entre import et export (2855 M€/228 M€) qui ne se résorbe pas malgré l'amélioration de l'export
- ♦ une économie de comptoir avec 17 groupes commerciaux dans les 20 premières entreprises
- ♦ de très fortes inégalités sociales, avec de fortes marginalisations (illettrisme, alcoolisme, habitat précaire, minorités mahoraises, etc.).

- ♦ forte dépendance de transferts de protection sociale :

PIB = 8,5 milliards d'euros	}	38 % du PIB
Transferts = 3,3 milliards d'euros		
- ♦ une économie souterraine assez importante, mal connue, qui à la fois :
 - génère du revenu pour des acteurs marginalisés
 - exerce une concurrence déloyale (petite pêche, artisanat de service, TPE du bâtiment = des milliers d'intervenants non déclarés).
- ♦ l'absence d'un projet régional de développement économique partagé entre les grands acteurs.

3) Le territoire du TCO, poumon économique de l'île

Déjà à l'époque de l'élaboration du SAR (1995), le potentiel de l'ouest était suffisamment identifié pour que le SAR invite à freiner les déséquilibres au détriment de l'est.

Indépendamment de cette nécessaire approche d'aménagement du territoire en faveur de l'est et des Hauts, il est indispensable de pointer les facteurs, qui basés à l'ouest, **structurent l'ensemble de l'économie de l'île** :

3.1) Port-Réunion

La place forte de l'import-export et de la croisière (Port Est), de la pêche industrielle, de la marine nationale et de la plaisance (Port Ouest). Port Réunion vient de construire un projet de développement, porté par la CCI, gestionnaire de ce port, de 170 millions d'euros. Sa réalisation est capitale pour anticiper à temps les évolutions de la demande : fret (doublement du tonnage en 15 ans, doublement du nombre de conteneurs d'ici 5 ans), pêche (ambition de 10 000 tonnes), marine nationale, croisière, plaisance.

3.2) Une plus forte proportion d'entreprises

- 30 % des entreprises industrielles de l'île
- 31 % des entreprises de transport
- 28 % des entreprises de service.

3.3) Le basculement des eaux

Un transfert au coût très élevé, qui ne coûte rien au territoire du TCO, et qui va permettre :

- de faire passer la part de l'ouest de 14 % à 25 % du tonnage de canne à sucre produit sur l'île, et améliorer la rentabilité menacée des deux usines sucrières ;
- de repousser provisoirement la perspective du manque d'eau.

3.4) Rente de situation climatique et écologique

Cette donnée climatique explique le boom de l'attractivité résidentielle, et celui de la fréquentation touristique.

La diversité des richesses écologiques, quoi qu'encore peu valorisée économiquement, est sans équivalent sur l'île :

- la *planète du grand Bénare*, la plus vaste, la mieux exposée puisqu'elle est sous le vent, celle au gradient altitudinal et à l'étagement de la végétation les plus forts de toute l'île ;
- le *cirque de Mafate*, l'un des trois écrins de l'île avec Cilaos et Salazie, mais le seul à faire l'objet d'une politique volontaire et originale de désenclavement (desserte par hélico + enclavement routier) ;
- *l'Étang de Saint-Paul* ;
- *le lagon et la barrière de corail* ;
- *la forêt de Tamarins*.

3.5) L'opportunité Cambaie : les zones d'activités historiques

Depuis 30 ans, grâce à la politique foncière et d'attraction des entreprises de la commune du Port, c'est sur ce territoire que se sont créées et remplies le plus de zones d'activités, **à proximité du port**.

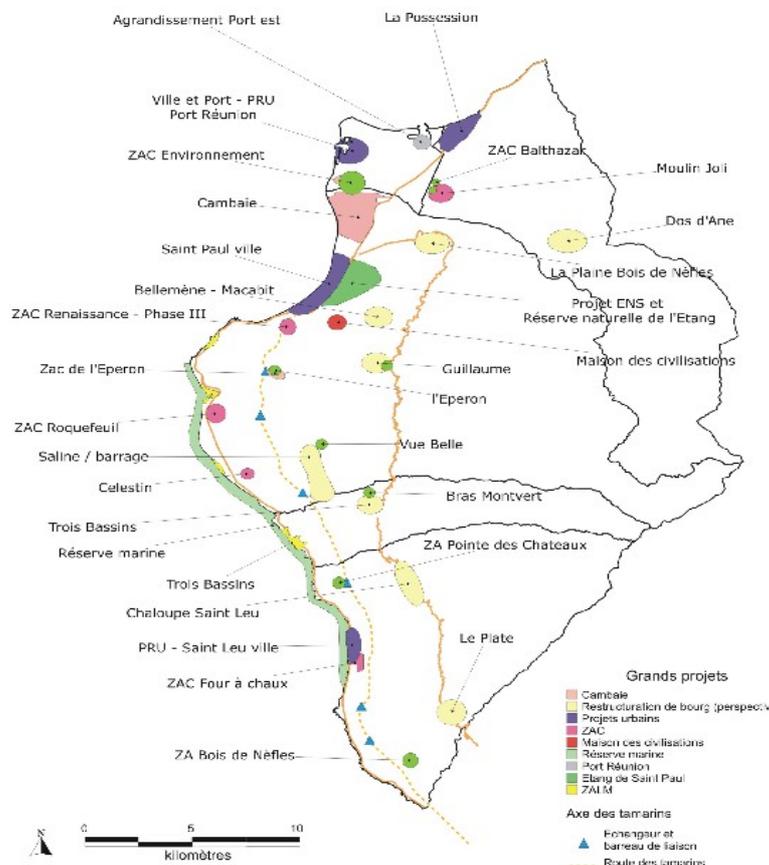
Quelles que soient les critiques que l'on puisse porter aujourd'hui sur cet ensemble de zones d'activités (manque de spécialisation des zones, absence d'accompagnement des entreprises, carence de certaines exigences architecturales et paysagères, manque d'optimisation et de rentabilité de l'espace), la Réunion dispose là, dans un espace permettant de réelles synergies (import - distribution - stockage - transformation - services - export), de la plus opportune concentration d'activités industrielles et de services de toute l'île.

De surcroît, depuis l'ouverture de l'axe mixte Le Port-Cambaie, **le site stratégique de Cambaie**, qui concerne environ 450 hectares et qui fait l'objet **d'un projet d'aménagement qui réserverait 160 hectares pour les entreprises**, se retrouve « *aux portes du Port* » à un moment où cette commune n'est plus en mesure de satisfaire la demande foncière des entreprises.

3.6) Le territoire des grands chantiers

Ce territoire va faire l'objet pour une période d'environ 20 ans, d'une succession et d'une concentration de grands chantiers créateurs d'activités et d'emplois :

- le basculement Est-Ouest (poursuite des chantiers déjà entamés)
- la route des Tamarins et ses barreaux de raccordement (2003-2007) (coût d'environ 650 millions d'euros)
- le TCSP (Transport en Commun en Site Propre) à partir de 2012 (coût d'environ 1,5 milliard d'euros)
- Port-Réunion : extension des Ports Est et Ouest (coût d'ordre : 170 millions d'euros)
- la Ville-Port, ou la reconquête de l'Océan et du Port par la ville (coût d'ordre : 300 millions d'euros ; calendrier : 2004-2015)
- les projets urbains de Saint-Paul, Saint-Leu et La Possession
- l'aménagement de Cambaie : accueil d'entreprises, de logements et d'espaces récréatifs (2005-2015)
- les aménagements de nouvelles zones d'activités « *sur mesure* », exemple : Bois de Nèfle, de 20 à 30 ha à Piton Saint-Leu
- la poursuite des investissements privés dans l'hébergement de caractère (hôtellerie classée, résidences hôtelières, chambres d'hôte et gîtes, etc.)
- la Maison des Civilisations (coût d'ordre : 53 M€ ; à partir de 2004).



Les grands chantiers

4) Approche de quelques secteurs d'activité

L'économie de ce territoire, structurée par le dynamisme et la taille des entreprises, l'organisation des filières a des impacts variables sur l'espace et son organisation.

Ce paragraphe vise à caractériser certains secteurs qui peuvent impacter le projet d'agglomération.

4.1) La canne à sucre

La profession agricole, les deux groupes industriels sucriers aval et les trois grands acteurs publics de l'île sont convenus de la stratégie de reconquête du potentiel sucrier minimum pour parvenir à l'équilibre économique de la filière. Cela passe par la protection « *intégrale* » du périmètre irrigable de l'ouest, et le gel de plusieurs milliers d'hectares sur le bas des mi-pentes.

Il y a lieu de poursuivre le classement des terres en fonction de leur potentiel agronomique, et celui des terrains stratégiques de l'agglomération en fonction de leur optimisation économique et des orientations de développement privilégiées par les élus.

Puisque retard il y a dans le programme de livraison d'eau d'irrigation aux antennes (cf. blocage du tunnelier), cela devient un atout pour trouver les meilleures solutions compensatrices aux quelques dizaines d'hectares que l'agglomération pourrait décider d'affecter à des programme stratégiques d'installation d'entreprises ou de construction de logements.

4.2) L'agriculture

Dans une approche multifonctionnelle, l'agriculture de l'ouest et des Hauts se diversifie (hébergement agrotouristique, vente directe, élevage laitier, bovin viande, volaille, etc.) et se professionnalise. Globalement, on constate une insuffisante valorisation par l'industrie et l'artisanat agroalimentaires du fort potentiel agricole de l'ouest (ceci participe directement à l'accroissement permanent des importations agroalimentaires). Parallèlement, l'identification et la certification des productions locales n'avancent que lentement, alors qu'elles sont un fort enjeu identitaire et économique.

Le développement de l'élevage dans les Hauts et des cultures fourragères impose à terme une action structurante autour de la création de retenues hydrauliques de petite et moyenne taille.

4.3) La pêche

Elle se développe régulièrement depuis 20 ans et est devenue le deuxième poste d'export après le sucre, en particulier grâce à la livraison de la légine aux japonais. Cette pêche industrielle vient de connaître une importante restructuration, elle est particulièrement productive (70 % du chiffre d'affaires de la filière pour 21 % des marins), et ambitionne à moyen terme que le port progresse de 5 000 à 10 000 tonnes.

L'activité pêche devrait beaucoup gagner à la création sur le port du pôle d'excellence autour des métiers de la mer (cf. le projet d'ensemble « La Ville Port »).

C'est dire l'importance que l'agglomération doit accorder à la bonne réalisation du gros projet d'investissement de Port-Réunion, dont dépend la poursuite du développement de la grande pêche.

4.4) Pôle image

Différentes PME et l'ILOI (Institut de l'Image de l'Océan Indien) concourent à développer sur l'ouest des savoir-faire et des formations autour des technologies de l'image, et à hisser la Réunion au meilleur niveau de la compétition internationale.

L'agglomération doit veiller à entretenir les meilleures conditions d'épanouissement d'activités de pointe, créatrices d'emplois et non consommatrices d'espace.

4.5) Le secteur de la santé

La poursuite du rayonnement des cliniques de pointe du Port relève, de la part du TCO, de la même approche que pour le pôle image : faciliter l'épanouissement des avantages concurrentiels d'équipes médicales participant à la bonne notoriété de la Réunion dans toute la ZOI, pour des activités non consommatrices de foncier.

Il s'agit par ailleurs de faciliter la réorganisation du pôle Ouest de la santé, où chaque partenaire, hôpital public, clinique privé ou prestataire périphérique, occupe sa juste place.

4.6) Les industries agroalimentaires

Elles jouent un rôle important pour l'économie de l'île et l'emploi local en :

- réduisant la facture très lourde de l'import de métropole
- organisant la relation amont-aval (exemples de la filière canne, de la filière volailles).

Une attention particulière doit être portée à la transformation du poisson à la fois parce que la demande internationale est croissante et parce que la ressource halieutique ne consomme pas de foncier sur l'île.

4.7) L'énergie

Il s'agit d'un enjeu majeur et complexe, en raison de l'évolution rapide des besoins (transport, électricité) et du paysage institutionnel.

Les enjeux énergétiques à La Réunion reposent sur quelques constats majeurs :

- Consommation 1980-2000 en énergie multipliée par 2,5 (facteur déterminant : les transports)
- Énergie électrique multipliée par quatre (doublement tous les 10 ans !).
- La mise en place du PRERURE (Plan Régional d'Exploitation des Énergies Renouvelables et d'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) suite à la loi L00M.
- Un bilan énergétique fortement marqué par la dépendance : les importations de produits pétroliers et de charbon fournissent 76 % de l'énergie consommée (contre 61 % il y a 10 ans).

Des hypothèses d'orientation peuvent être formulées. De façon ciblée, le projet d'agglomération devrait participer à :

- La diversification des approvisionnements par la valorisation des énergies renouvelables (solaire, éolien, hydraulique, biomasse, déchets).
- La maîtrise des déplacements et la tendance à substituer les transports collectifs. aux voitures particulières.
- Au développement de la MDE (Maîtrise de la Demande en Électricité). Il s'agit de préférer collectivement des investissements d'économie d'énergie à des investissements de production d'énergie moins rentables en coût global.
- Faciliter l'émergence de filières d'énergies renouvelables de qualité, en particulier autour des chauffe-eau solaires, spécialité de deux entreprises de l'Ouest.

4.8) Matériaux de construction

Les besoins en matériaux de construction sont immenses (logements, routes, ouvrages d'art, bâtiments d'enseignement, etc.) et bien sûr accrus avec la route des Tamarins et les projets urbains et portuaires du Port.

Le schéma départemental des carrières définit des zones d'approvisionnement par micro régions, et la DRIRE invite les communes à inclure dans leur PLU les réserves de matériaux. L'enjeu carrière concerne plusieurs entreprises du TCO et de nombreux sites (exemple : 3 carrières sur le Port Est, une carrière à Cambaie, plusieurs potentielles à Saint-Leu après prospection du BRGM).

4.9) Le tourisme

Le tourisme pour le TCO est un enjeu économique majeur :

- 320 millions d'euros de chiffre d'affaires et 10 000 emplois sur l'île
- 90 % des touristes d'agrément passent au moins une nuit dans l'Ouest
- il représente environ 4000 emplois touristiques.

L'objectif du schéma régional (700 000 touristes en 2010 et un million en 2020) ne peut être atteint que par une évolution significative de l'offre d'hébergement, notamment sur le balnéaire.

Six orientations préconisées dans l'étude tourisme pourraient concerner le futur projet d'agglomération :

- valorisation de la richesse patrimoniale du T.C.O. (dans le droit fil de démarches telles que celle engagée par la commune de La Possession)
- développement de nouveaux sites (Petit Bénare par exemple, zones forestières, Biae de Saint Paul, Le Port, ...)
- création et/ou requalification de routes à vocation touristique (piste des Hauts, requalification de la route littorale, route Hubert de Lisle)
- création d'un équipement structurant type palais des congrès
- développement de certaines filières et notamment de la plaisance
- qualité paysagère, architecturale et environnementale.

4.10. La valorisation des déchets

La gestion des déchets est devenue une priorité en raison des quantités émises (accroissement démographique, pression de consommation, décollage industriel), des risques encourus (qualité des espaces littoraux, paysages, risques sanitaires) et des opportunités d'affaires dans les filières de recyclage et de valorisation (piles et batteries, papiers et cartons exportés vers l'Océan Indien, conditionnement des plastiques et des métaux, etc.)

5) Problématique foncière

5.1) L'offre foncière

On constate :

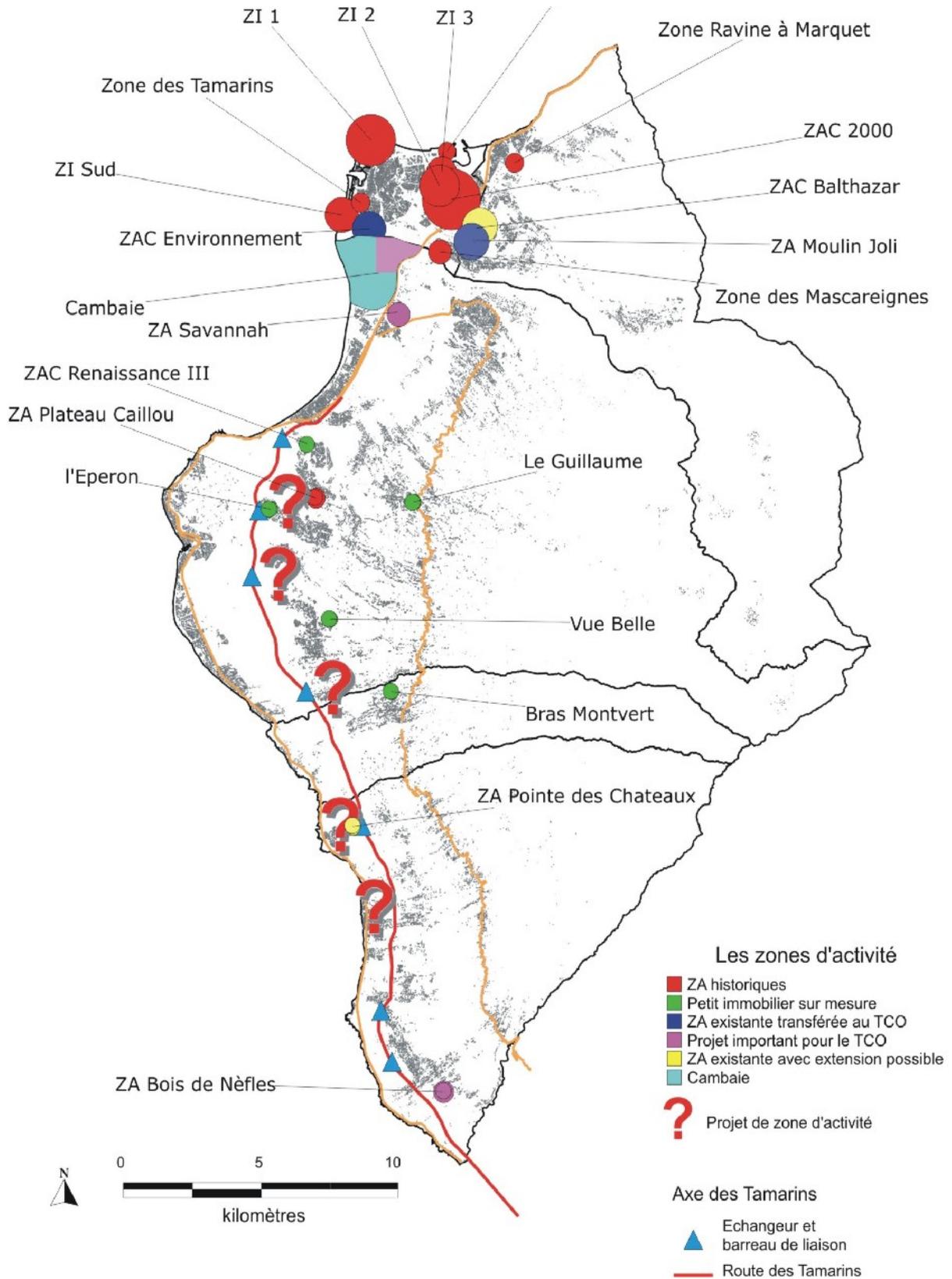
- d'une part, des attentes bien différenciées suivant la nature et la localisation des projets
- une offre actuelle limitée en qualité
- une offre potentielle relativement intéressante (cf. tableau ci-après).

LES ZONES D'ACTIVITÉ DE L'OUEST

	Date Création	Aménageur	Commune	Dénomination	Superficie Z.A	Superficie totale (+ habitat/loisirs)	Compétence	Orientations des activités	Observations
Offre actuelle	1999	SODIAC	Le Port	ZAC environnement	25 ha		TCO	recyclage, valorisation, déchets, environnement, divers, artisanat	
	2000	SEDRE	La Possession	ZAC Moulin Joli	20 ha	170	TCO	divers, artisanat	
	1992	SEDRE	Saint-Paul	ZAC de l'Eperon	4 ?	100	TCO		
	2004		Trois Bassins	Bras Montvert	4,5		TCO	TPE	Hauts
	2004		Saint-Paul	Vue Belle	1		TCO	TPE « matière grise »	Hauts
				Le Port	Les ZA « historiques »	limitée		divers	Négocier des restructurations foncières
Offre potentielle	2001	?	Saint-Paul	ZAD Cambaie	160 ha	450	Syndicat Mixte		Premier périmètre d'études de 60 ha
	2007	SDI	Saint-Leu	Bois de Nèfles à Piton Saint-Leu	30	30	Mixte SDI TCO ?	Sociétés de services et Ret D : ambition de qualité	Première tranche de 6 ha
	?	?	Saint-Paul	Le Guillaume	3		TCO	TPE Artisanat	Hauts
	?	?	Saint-Paul La Possession Saint Leu	Points de développement économique sur mesure	0,5 ha		TCO	TPE	Hauts
	2005		Saint Paul	ZAC Renaissance			Saint Paul		

Source : pour partie étude YL Aménagements – Février 2003

Les zones d'activité du Territoire de la Côte Ouest



5.2) Typologie des zones d'activités

	Destination	Localisation
Zones « portuaires »	Réception, stockage	A concentrer sur Le Port ou proche périphérie
Zones « commerciales »	Grandes surfaces commerciales	Marges de Savannah et de Cambaie
Zones « haut de gamme »	Service aux entreprises, bureaux d'études	Cambaie, Bois de Nèfles
Zones « traditionnelles	<p>3 catégories en fonction de la taille de l'entreprise :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Type 1 : PME de transformation recherchant de 500 à 1000 m² de locaux • Type 2 : mini entreprises et artisans structurés recherchant de 100 à 200 m² de local (bureau/stockage/atelier) • Type 3 : TPE ayant besoin d'un effet vitrine <p>TPE confidentielles ou nuisantes</p>	<p>Cambaie, ZAC Environnement</p> <p>Moulin joli L'Éperon Vue belle Reste du territoire</p> <p>Répartis sur tout le territoire dans des sites stratégiques</p> <p>Sites non stratégiques.</p>

5.3) Les limites des actions engagées

Un recul de 30 ans permet de repérer :

- un manque de spécialisation (même la ZAC 2000 - souvent citée en référence - affecte 30 % de sa surface à du stockage de conteneurs)
- un manque d'accompagnement des entreprises, de pépinières, de services communs, de cahier des charges architecturales et paysagère
- une rentabilité de l'espace perfectible
- des besoins « identifiés » :
 - une zone de très grande qualité environnementale : Bois de Nèfles
 - structurer l'offre des Hauts et des mi-pentes, en créant à l'initiative du TCO un réseau de trois sites (Bras-Montvert, Vue-Belle et Le Guillaume) susceptibles d'accueillir, pourquoi pas en locatif, des entreprises de type 2 et de type 3, et des entreprises de matière grise sur Vue Belle et d'y adjoindre deux ou trois « points de développement économique » plus modestes.

6) Territoire de l'Ouest : synthèse du diagnostic économique

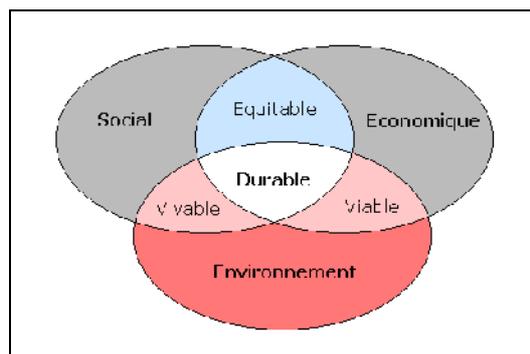
Forces	Faiblesses
Volonté entrepreneuriale	Manque d'organisation dans l'occupation de l'espace
Taux de croissance économique	Déplacements et transports en commun
Professionnalisation de l'agriculture	Taux de chômage
Pêche industrielle et artisanale	Accompagnement des entreprises
Port Réunion : port Est, port Ouest	Politiques foncières publiques
Basculement des Eaux et potentiel cannier	Étroitesse du marché réunionnais
TCO : poumon économique de l'île	Absence d'un projet économique régional partagé
Pôle images	
Attractivité touristique	
Industrie (IAA ; BTP, métaux, ...)	
Savoir faire médical de plusieurs cliniques	
Progression des certifications qualité dans l'industrie et les services	

Opportunités	Menaces
Le projet urbain du Grand Cambaie.	Gestion des ressources : eau, foncier, énergie
Les grands chantiers	Coût des liaisons aériennes
Route des tamarins + barreaux de raccordement	Risque d'affaiblissement de l'attractivité de l'Ouest
Rayonnement des Centres de Formation Professionnelle (EAM, CENTHOR, ILOI, ...)	Évolution de l'OCM sucre
Former une main-d'œuvre adaptée aux grands chantiers	Échéance du régime d'octroi de mer
Doter le territoire de 3 capacités : l'observation, l'expertise économique, l'accueil des porteurs de projets	
Construire durablement le partenariat entre Élus du TCO et Société Civile : le Conseil de Développement	
Export	
Développer la mobilité	
Contrat d'Agglomération + SCOT	

D5 - ENVIRONNEMENT

L'approche du développement et de l'aménagement du territoire intègre aujourd'hui, de façon commune, la place qui revient à l'Environnement.

Le respect de l'environnement s'intègre aux côtés du développement économique et du progrès social pour assurer un développement durable répondant aux besoins du présent tout en préservant les besoins des générations futures.



L'environnement se décline en trois composantes qui permettent de dresser un état des lieux du Territoire de la Côte Ouest et d'identifier les principaux enjeux et défis à relever pour les années à venir :

- Un patrimoine à sauvegarder
- Des ressources à gérer
- Des nuisances et des risques à prévenir

Du fait de leur fragilité, de nombreux outils de protection ont été mis en place. Au-delà de ces réglementations, l'intégration de la notion de qualité et de respect de l'environnement dans les projets d'aménagement devrait devenir la norme et ainsi contribuer à la préservation, voire à l'amélioration, de la qualité de vie sur le territoire.

Le projet de parc national des hauts est un outil supplémentaire qui permettra d'assurer une protection mais également une mise en valeur de la zone des hauts et des mi-pentes.

2) Des ressources à gérer

Le TCO dispose aujourd'hui de ressources qui satisfont grossièrement la demande.

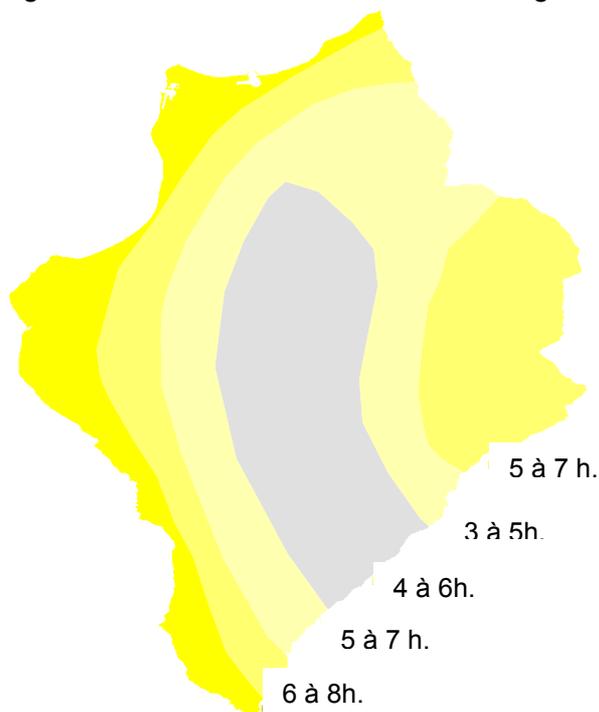
Le développement du territoire s'accompagne d'une augmentation notable des besoins. Devant la **raréfaction** ou la **sensibilité** de ces ressources, la maîtrise d'un équilibre entre disponibilité et consommation devient un impératif, un enjeu majeur.

Par ailleurs, leur répartition n'est pas homogène sur le territoire et les consommateurs sont divers (particuliers, entreprises, agriculteurs...). Aussi le **partage** est-il nécessaire.

2.1) L'énergie

Le schéma de développement constaté jusqu'à présent conduit à doubler les capacités de production électrique tous les dix ans. Des projets comme l'irrigation des terres agricoles ou l'usine de désalinisation d'eau de mer sont autant de gros consommateurs supplémentaires à satisfaire le cas échéant.

Pour éviter ou limiter les impacts d'un tel scénario, il est légitime de s'investir dans une campagne d'incitation à l'économie d'énergie. Parallèlement, le positionnement sur les énergies renouvelables semble tout à fait légitime.

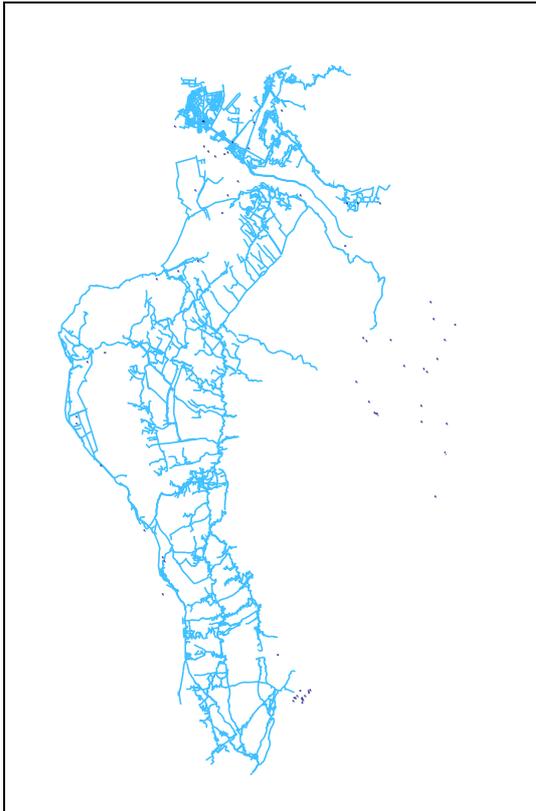


Ensoleillement du TCO

Compte tenu des caractéristiques climatiques du TCO et du niveau des connaissances techniques, la production d'énergie solaire apparaît comme la plus opérationnelle à moyen terme sur le territoire.

2.2) L'eau

Les ressources en eau actuelles (forages et captages) sont, pour beaucoup, en limite maximum d'exploitation. Cette ressource est vulnérable et certaines nappes sont aujourd'hui menacées (salinisation notamment). Sa protection est aujourd'hui un enjeu majeur.



Les ressources en eau du TCO

La recherche de nouvelles ressources devient impérative. Le transfert Est-Ouest devrait satisfaire les besoins en irrigation des bas de l'ouest ainsi que l'augmentation des besoins pour l'industrie et l'eau potable pour les toutes prochaines années. Cependant l'amélioration des rendements des ouvrages, la désalinisation d'eau de mer, le recyclage des eaux usées sont autant de pistes à poursuivre.

Il est également nécessaire de développer les mesures d'incitation pour une maîtrise des consommations d'eau

2.3) L'air

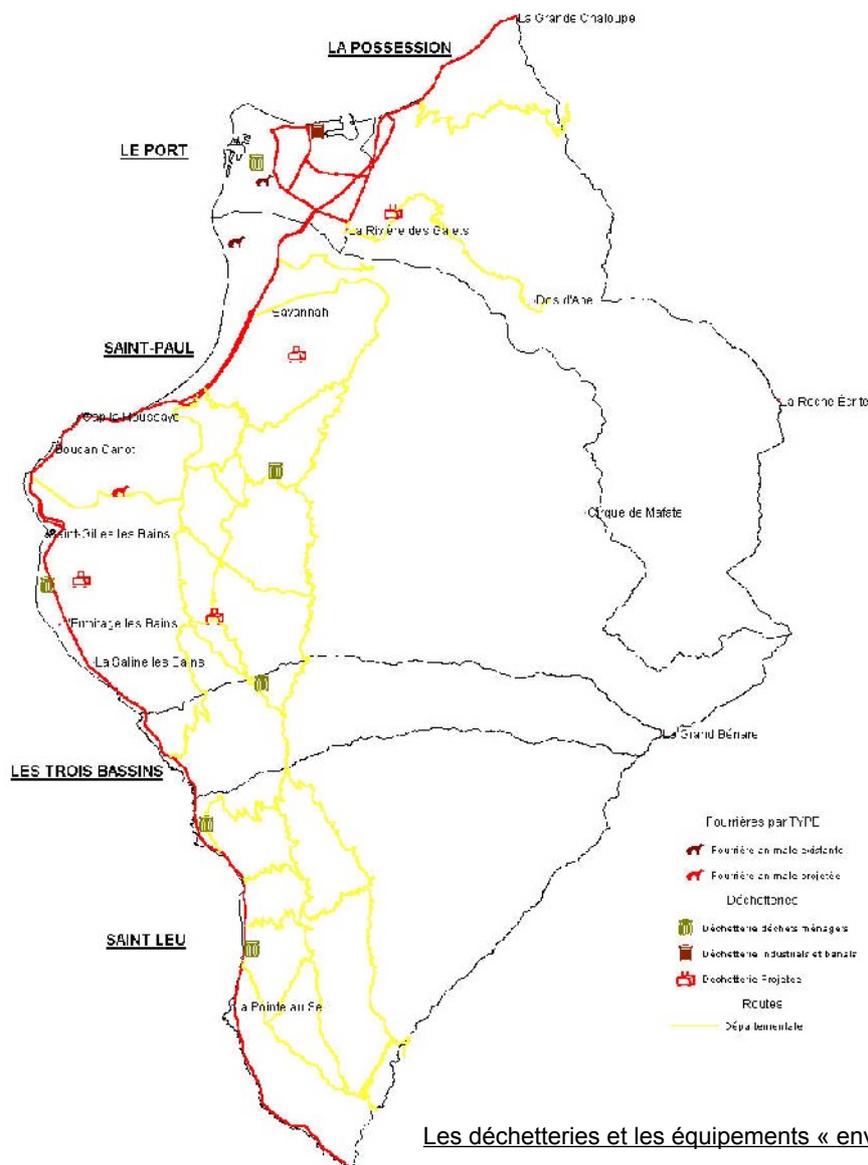
La qualité de l'air est bonne sur le territoire. Un réseau de surveillance, mis en place autour des zones d'activité du Port, est amené à se développer. La limitation des pollutions issues de l'industrie et des automobiles figure parmi les actions à mener pour la préservation d'un environnement sain.

3) Des nuisances et des risques à prévenir

Le **développement démographique et économique**, en cours et à venir, s'accompagne d'une augmentation potentielle des risques et nuisances. Ce développement **se doit d'être accompagné** par la collectivité. Un minimum de **prévention est nécessaire** et le TCO.

3.1) La gestion des déchets

L'importance de la gestion des déchets a conduit l'intercommunalité à initier la collecte sélective et la valorisation (déchettes, centre de valorisation).



Cependant, les coûts **d'investissement nécessaires** sont encore importants, liés au mitage urbain et aux infrastructures de stockage et de traitement. La **réduction des déchets à la source**, la **valorisation**, la **lutte** contre les **dépôts sauvages** sont autant d'actions à poursuivre.

Ces questions prennent une importance capitale dans les zones difficiles d'accès qui nécessitent la mise en œuvre de moyens adaptés : hélicoptage à Mafate, matériel de collecte spécifique dans les Hauts enclavés.

3.2) Le traitement de l'eau

La gestion des **eaux usées et des eaux pluviales** est identifiée comme un enjeu majeur pour l'environnement du TCO.

La sensibilité du lagon notamment impose un traitement adéquat des eaux rejetées dans le milieu naturel.

Les capacités de traitement des eaux usées sont largement sous-calibrées à ce jour et les équipements projetés sont indispensables.

Les difficultés de mise en œuvre d'assainissement collectif (conditions techniques et coûts) constituent une très forte contrainte pour développement de l'habitat et de l'activité économique, et plus généralement dans la structuration des bourgs.

La problématique des eaux de pluies n'a été que peu traitée dans les aménagements passés. Sa prise en compte dans le futur s'intègre dans l'esprit du développement durable du territoire.

3.3) Les nuisances sonores

Aujourd'hui peu pris en compte, la définition d'une **politique de prévention** des nuisances sonores sera un préalable à toute action. Elle devra notamment tenir compte des questions de mixité d'occupation de zones (habitat, entreprises).

3.4) Les risques naturels et industriels

Les risques naturels (inondation, glissement de terrain, incendies...) sont très présents sur le territoire.

La finalisation des **Plans de Prévention** s'impose pour prévenir la vulnérabilité des personnes et des biens.

De même, un **accompagnement et un contrôle des risques industriels** sont du ressort de la collectivité (en particulier sur les trois établissements SEVESO du Port (Stockage Chlore, Centrale thermique, Cuves SRPP).

3.5) Conclusion

Le TCO doit faire face à la nécessité de protéger et de valoriser un patrimoine indispensable au développement du territoire.

Une prise de conscience des limites des ressources et de leur fragilité est capitale. Un accompagnement du développement démographique et économique doit prévenir les risques et nuisances induits.

D6 - CADRE DE VIE ET PAYSAGES

1) La qualité du territoire : un enjeu particulièrement important pour l'Ouest

En étant à la fois petite, fortement contrainte par sa topographie et soumise à une intense pression d'évolution, la Réunion doit nécessairement gérer précautionneusement son espace rare, « comme un jardin », pour organiser sa croissance urbaine vis-à-vis de ses espaces agricoles ou de nature. Le défi est d'abord social et culturel, puisqu'il met en jeu le cadre de vie et de travail des habitants, mais il est aussi économique du fait du poids croissant du tourisme dans la richesse et l'emploi de l'île.

La pression d'évolution s'opérant sur les espaces habitables des pentes, c'est principalement là que pèsent les enjeux de paysage et d'urbanisme pour l'île.

Sur les pentes de l'Ouest, ces enjeux sont particulièrement forts pour plusieurs raisons :

1.1) Un territoire particulièrement attractif et soumis à pression

Réunies ensemble, les cinq communes constituant la TCO forment le territoire le plus attractif de l'île, aussi bien en matière touristique (plages, soleil) qu'économique (le Port). Il en résulte une forte pression d'urbanisation et d'importants mouvements de déplacements.

1.2) Des grands projets qui vont bouleverser les conditions de vie

Les pentes Ouest sont le théâtre d'importantes modifications en cours ou à venir :

- 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)
- la Route des Tamarins à partir de 2007, qui, de Saint-Paul centre à l'Etang-Salé, est appelée à faciliter les échanges entre le nord et le sud et à décharger la RN 1 sur le littoral
- le tram-train, qui, d'ici 15-20 ans, devrait desservir le Port, la Possession et Saint-Paul centre puis le secteur de Saint-Gilles, et une prolongation sur Saint Leu
- enfin les 450 ha de la zone de Cambaie constituent une très importante opportunité d'aménagement sur le littoral, au coeur de la baie de Saint-Paul.

Expression d'un projet partagé à l'échelle intercommunale, le projet d'agglomération de TCO, préparatoire au contrat d'agglomération et au SCOT, constitue l'occasion d'afficher des orientations pour une politique qualitative du Territoire de la Côte Ouest.

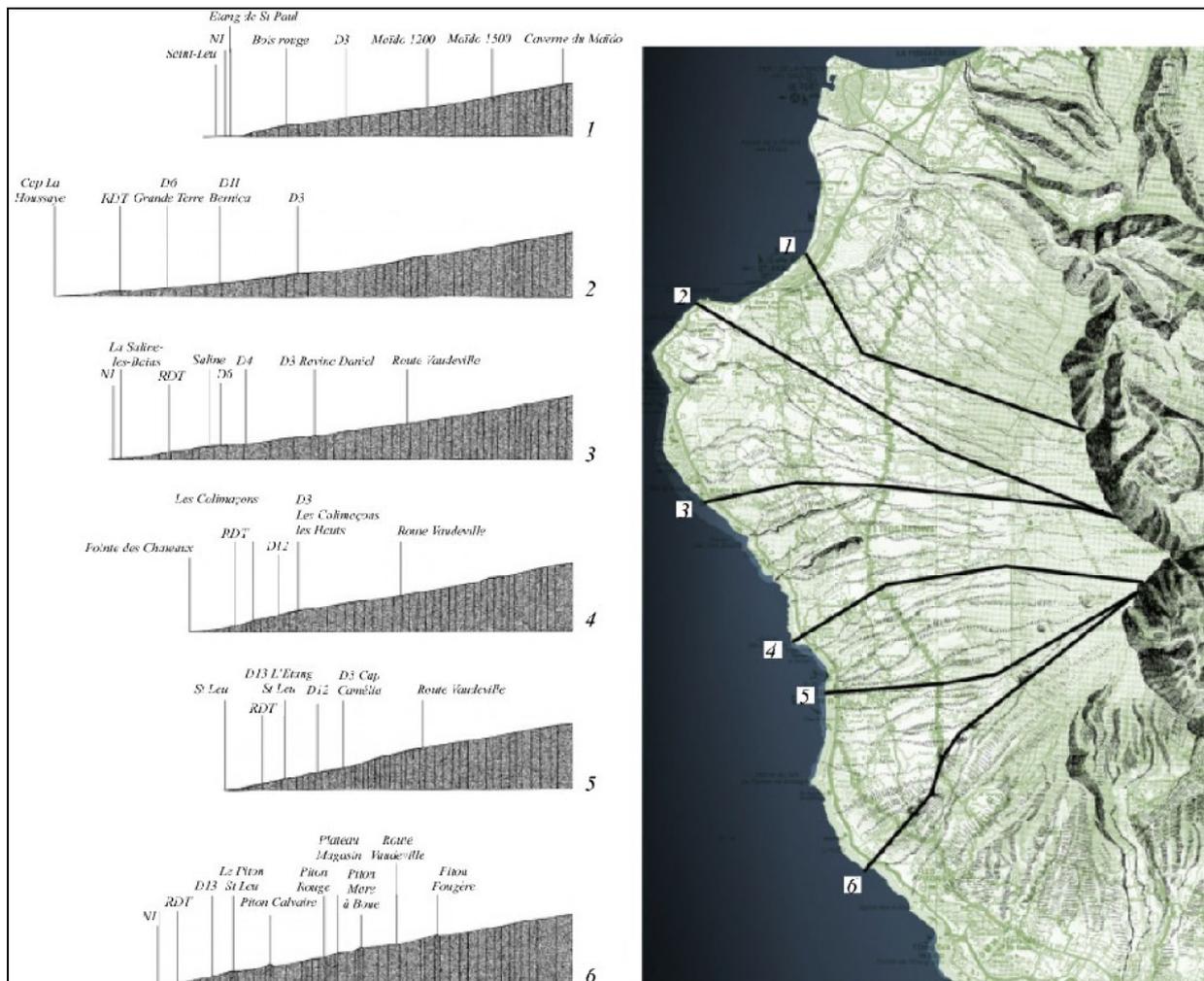
L'agglomération doit faire émerger les principaux axes possibles de cette politique, avant sa concrétisation dans un schéma spatial.

2) Les paysages de TCO : constat, fragilités et opportunités

Par ses dispositions naturelles, le territoire de TCO offre relativement peu de prise pour organiser le développement.

Les pentes de l'ouest sont les plus grandes de l'île, se déroulant de 2 900 m au Grand Bénare à 0 m à l'océan. La route du Maïdo, longue à parcourir, permet de prendre la mesure de cette dimension. On en prendra mieux conscience encore en considérant que la route Hubert Delisle (RD 3), en naviguant à 800 m d'altitude environ, reste le plus souvent dans le tiers inférieur des pentes. Enfin cette vaste dimension des pentes se ressent aussi lorsque l'on replace la faille de la Grande Ravine dans l'espace des pentes : bien qu'énorme lorsqu'on la découvre, elle reste modeste dans l'occupation de l'espace à l'échelle du Territoire de la Côte Ouest

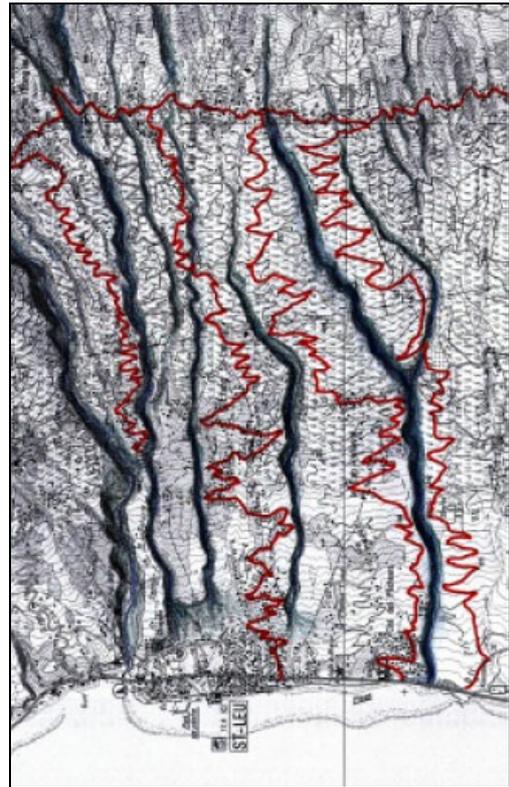
D'un point de vue morphologique, ces très longues pentes de l'ouest se déroulent presque régulièrement depuis le rebord des cirques de Mafate et Cilaos jusqu'à l'océan, sans que des « accidents » obligent l'urbanisation à se positionner de façon précise dans l'espace.



Coupes sur les pentes de l'Ouest – Carte de repérage

Cette relative uniformité favorise la propension de l'habitat à se disperser sur les pentes, formant un semis de cases, bien connu sous le terme de mitage. La dispersion du bâti fragilise l'activité agricole qui, pour être pérenne et rentable, nécessite des espaces dont la vocation agricole sur le long terme est garantie et rendue possible par des espaces non fractionnés et émiettés.

Ce sont essentiellement les ravines qui composent des contraintes, incisant profondément les pentes et obligeant le plus souvent les routes à grimper en zigzags.



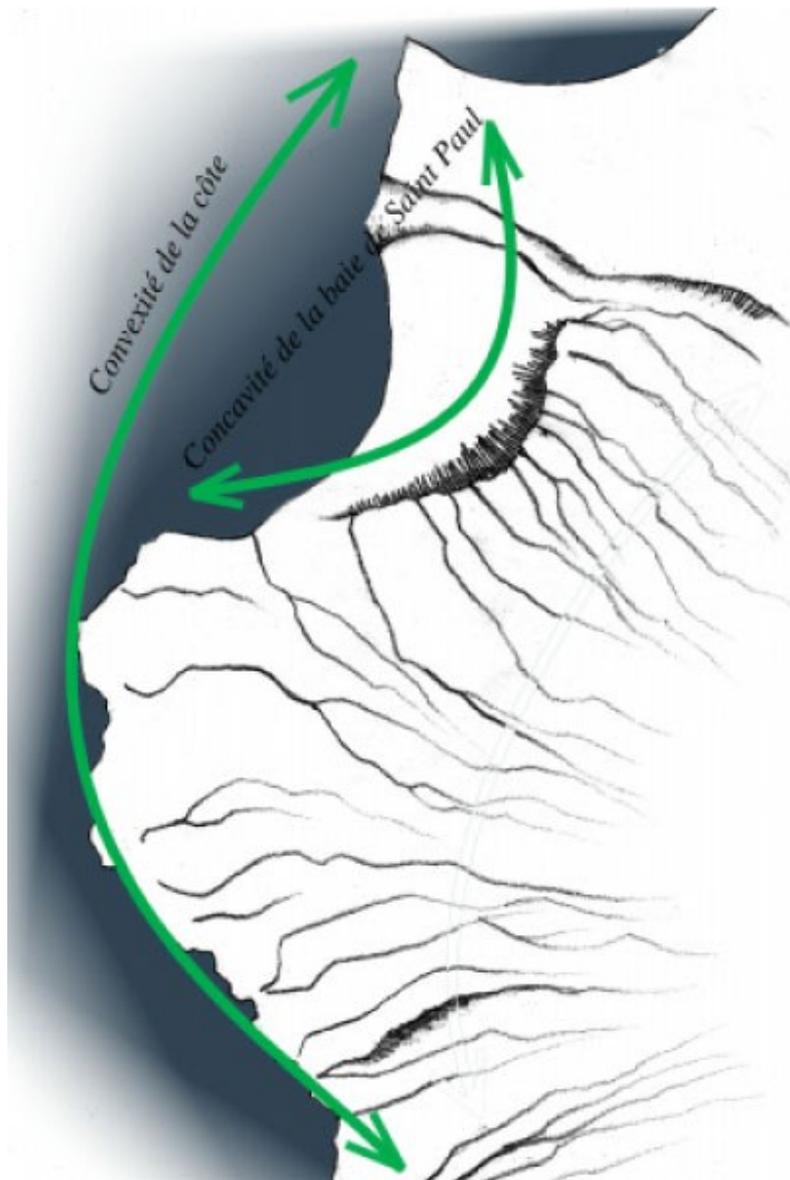
Exemples de routes en lacets entre les ravines au
dessus de Saint Leu

Cette contrainte des ravines et des déplacements rend les pentes hautes moins attractives, du fait de leur relative difficulté d'accès (longueur de parcours et virages fastidieux), et accentuent à l'inverse la pression du développement sur les pentes basses.

L'altitude définit des variations climatiques qui, comme les ravines, participent à l'organisation de l'espace des pentes et favorisent la pression du développement sur leur tiers inférieur. Le plafond nuageux, à 900 m d'altitude environ, diminue l'ensoleillement et les températures ; il rend moins attractives les pentes à plus haute altitude pour l'habitat et pour l'agriculture, notamment pour la canne. La forêt y trouve sa place, mêlée au géranium jusqu'à une période récente et au pâturage aujourd'hui.

Au nord de TCO, la baie de Saint-Paul fait exception. Elle est composée par la juxtaposition de deux espaces naturels :

- la plaine du Port, née des matériaux arrachés à Mafate et charriés jusqu'à l'océan par la Rivière des Galets ;
- la lagune de Saint-Paul, née des courants marins qui ont déposé une flèche de sable sur laquelle s'est posée Saint-Paul centre, piégeant les eaux douces en retrait qui ont formé l'étang de Saint-Paul.



Morphologie de la baie de Saint-Paul

Il en résulte un paysage particulier, marqué par une urbanisation plus marquée que favorise les terrains plats, la bonne accessibilité et la présence du port, et par la zone humide de l'Étang de Saint-Paul, quasi unique dans l'île, rare espace de nature immédiatement accessible et positionné sur le littoral.

L'importance des pressions de développement dans le tiers inférieur des pentes de l'ouest, entre zéro et 900 m d'altitude, va être accentuée par les grands projets en cours et à venir :

- la Route des Tamarins passera au cœur de cet espace, le rendant plus accessible et plus attractif encore ;
- l'irrigation concerne exactement cet espace, affichant la vocation agricole des terres dans un contexte de forte pression d'urbanisation et de tentation de consommation ;
- dans le cadre des perspectives ouvertes par l'intercommunalité du TCO, le devenir de Cambaie et la création des nouvelles infrastructures (route des Tamarins et tram-train), incite à élargir la question de l'organisation urbaine à la baie de Saint-Paul dans son ensemble ;
- la création de la Route des Tamarins et du tram-train ouvrent des perspectives de requalification du littoral, autour notamment de la RN 1.



Carte des espaces irrigués

On le voit, la concurrence est vive sur le territoire de la Côte Ouest, et ne fera que s'accroître entre espaces de nature, espaces agricoles, urbanisation et infrastructures, notamment dans l'espace du premier tiers des pentes.

Il n'y a aucune chance que les seules « contraintes naturelles », notamment topographiques, organisent ce développement. L'espace ne pourra s'organiser, se partager et se composer que par des volontés humaines fortes et clairement affichées et mises en oeuvre. Par un projet politique au sens propre du terme.

Sur quelle base organiser le devenir de l'espace du TCO ? Une fois définis les besoins et recensés les projets locaux en cours, comment marier et agencer intelligemment l'urbanisation, l'agriculture, les espaces de nature et les infrastructures pour composer progressivement un cadre de vie agréable et attrayant ?

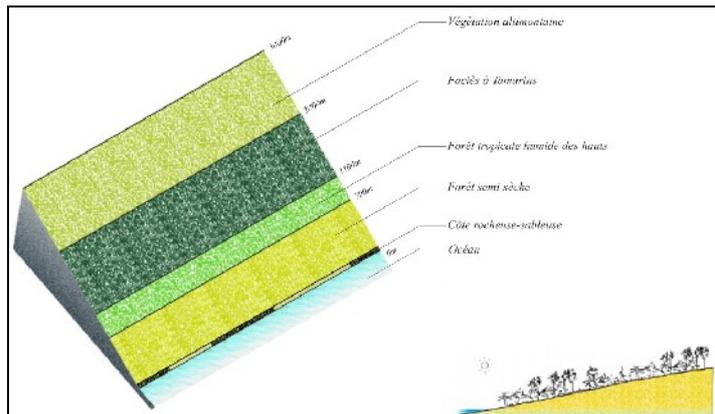
C'est là tout l'enjeu du projet d'agglomération.

La deuxième partie propose cinq axes de réflexion thématique déclinant plusieurs concepts d'aménagement, préparatoires à leur spatialisation.

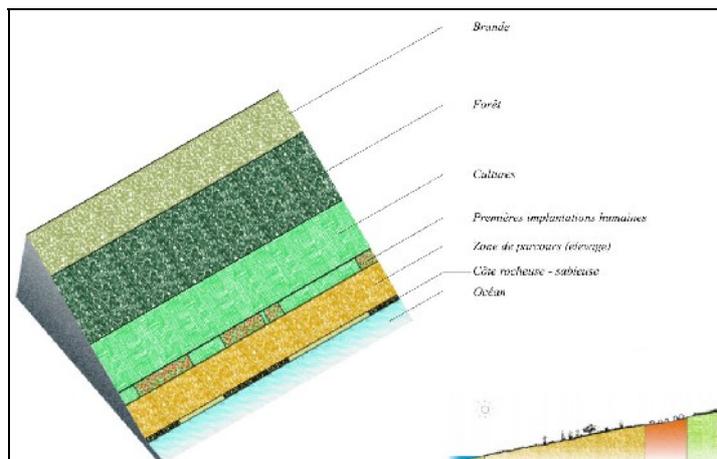
3) Pistes de réflexion, éléments de débat

31) Structurer par les espaces ouverts non bâtis? L'agglomération archipel, les quartiers-îles

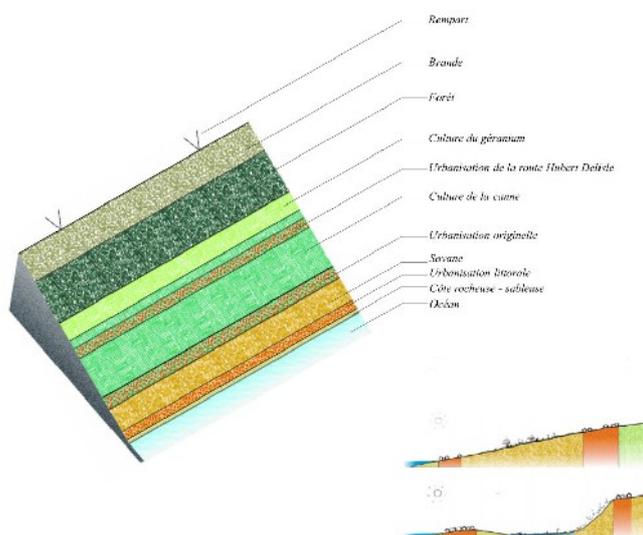
Les espaces non bâtis sont-ils des « vides » voués à être colonisés par l'urbanisation? Ou des espaces qui participent à l'organisation urbaine, sociale, économique de l'agglomération ?



Etagement originel (avant 17ème siècle)



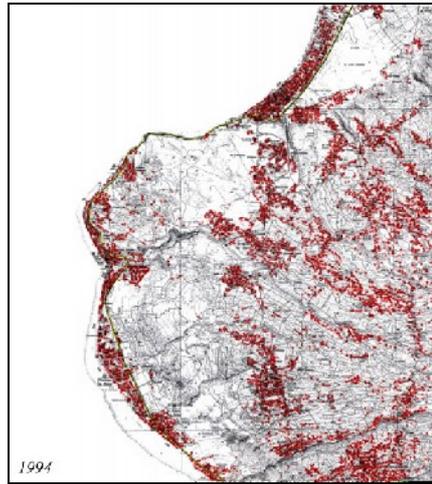
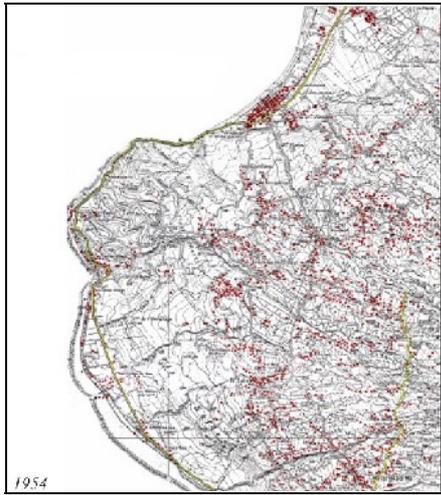
Etagement des premières implantations humaines (17ème et 18ème siècle)



Etagement des 19ème et 20ème siècle

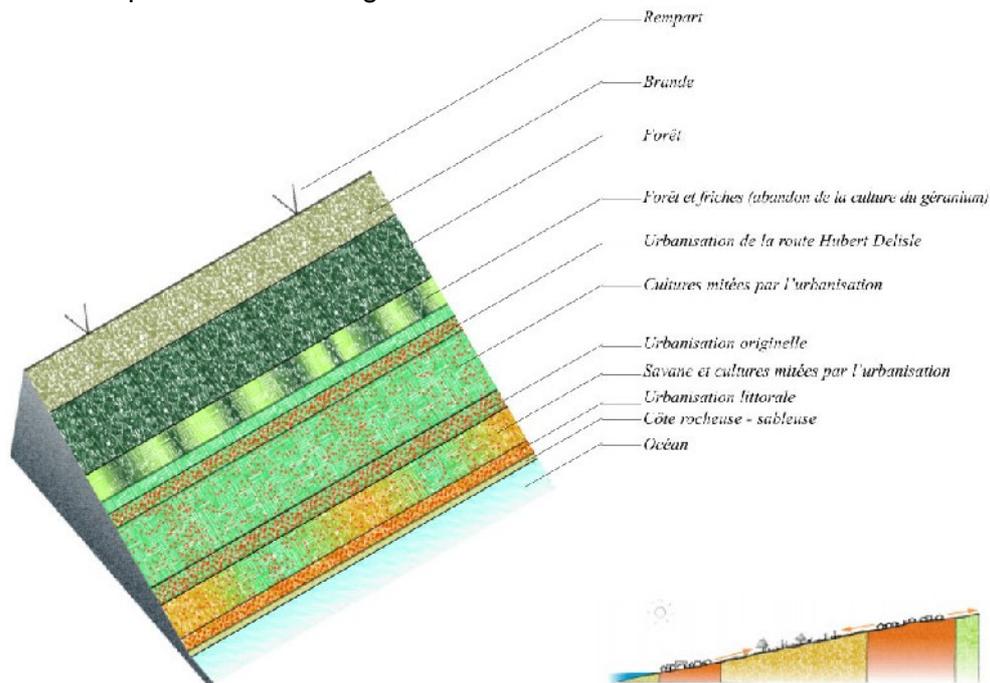
Naturellement et historiquement, l'organisation des pentes ouest est étagée : étagement de la végétation, étagement des implantations humaines et des modes de mise en valeur des terres.

Depuis quelques décennies, cette organisation étagée a été fragilisée tout particulièrement par l'urbanisation qui tend à quitter ses lignes originelles et à se disperser dans l'espace des pentes. Le risque à long terme est la constitution d'une conurbation diffuse continue du littoral en bas à la route Hubert-Delisle à 800 m d'altitude, sans hiérarchisation.

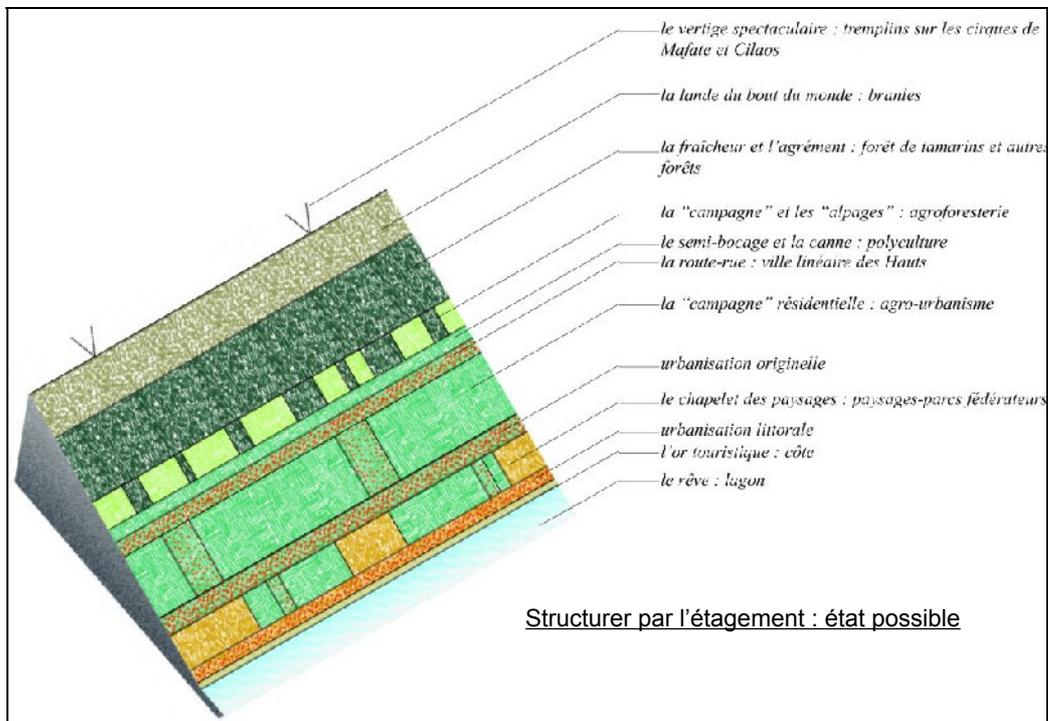


Cartes de l'urbanisation entre Saint-Paul et Trois-Bassins.

Si des alternances, notamment entre espaces bâtis et espaces non bâtis doivent pouvoir animer l'espace entre les étages...



Etat actuel : fragilisation de l'étagement



Structurer par l'étagement : état possible

...la même logique d'alternance mérite d'être confortée pour un même étage. Le continuum bâti qui s'allonge aujourd'hui sans hiérarchie le long de la route Hubert-Delisle illustre bien le risque d'une urbanisation continue, qui raboute les bourgs les uns aux autres et les rend indistincts.

Vers des pentes organisées en 12 étages ?

Le vertige spectaculaire : ici le tremplin du Maïdo sur Majate.



La lande du bout du monde, le long de la route du Maïdo.



La fraîcheur et l'agrément : ici la forêt de tamarins près de la route du Maïdo.



La "campagne" et les "alpages" : ici au-dessus de Bois de Nèfles, vers 1000 m d'altitude.



Le semi-bocage et la canne : ici vers le Plate



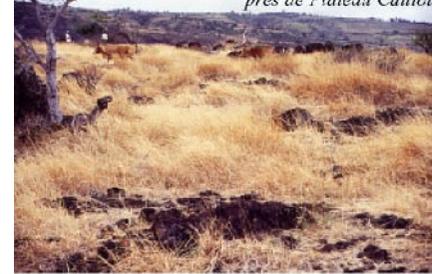
La route ligne de vie : ici la route Hubert-Detisle à la Chaloupe-Saint-Louis.



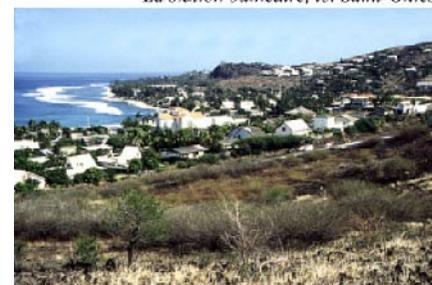
La "campagne" résidentielle, ici les pentes au-dessus de Siella



Le chapelet des paysages "pars" : ici la savane près de Plateau Cailiou



La station balnéaire, ici Saint-Gilles



Le lagon, ici à l'Ermitage



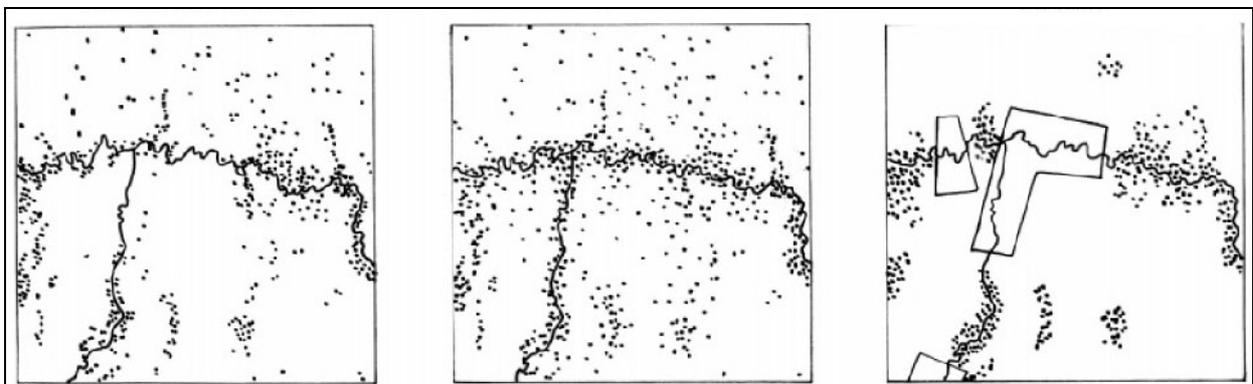
Ceci amène à reconsidérer les espaces ouverts non bâtis : ce ne sont plus seulement des vides voués tôt ou tard à être colonisés par l'urbanisation ; ce sont des espaces qui participent à l'organisation des pentes ouest. Dans le cadre de l'intercommunalité, il est urgent de les reconnaître comme tels, pour leur valeur urbanistique et pas seulement naturelle, patrimoniale ou agricole. Dans cette logique, l'extension de l'urbanisation doit s'opérer par organisation réciproque du bâti et du non bâti.

Pour éviter à terme la constitution d'une immense banlieue, c'est-à-dire d'une vaste conurbation diffuse et sans hiérarchie, le territoire de la Côte Ouest gagnera à s'organiser en archipel : îles bâties séparées les unes des autres par des espaces ouverts non bâtis.

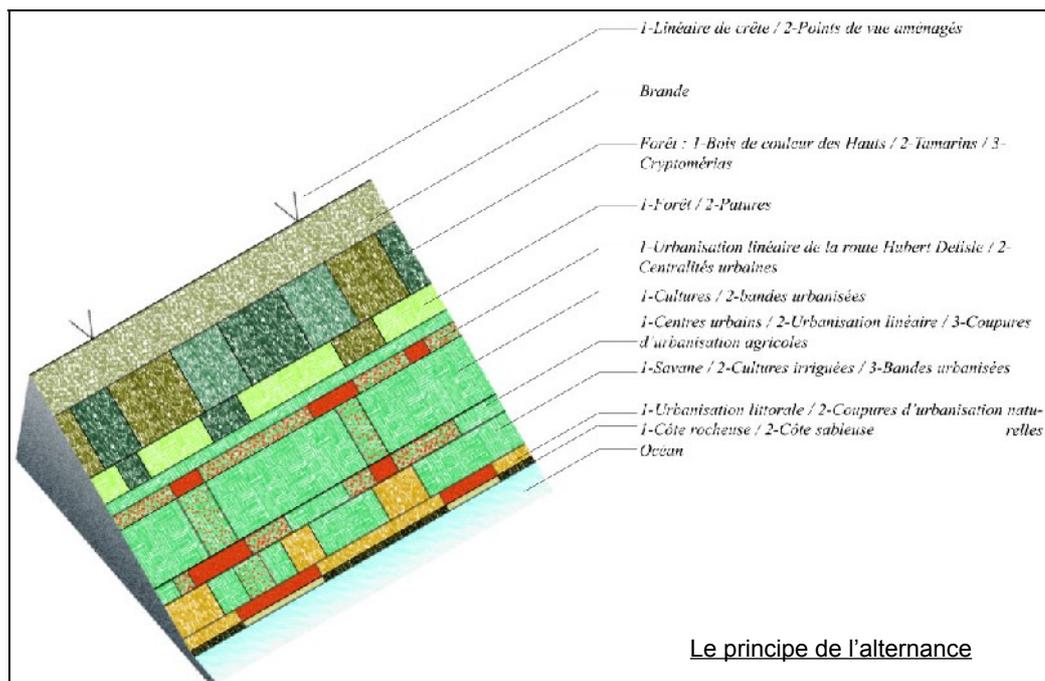
Etat actuel : une conurbation
en marche

Scénario à problème :
une banlieue diffuse et sans hiérarchie

Scénario possible :
une agglomération organisée en archipels
- îles bâties



Le schéma ci-dessous illustre le principe de cette organisation, qui redonne sens à l'étagement et qui forme une part importante de l'organisation possible du territoire de la Côte Ouest.



En matière d'urbanisme, le principe de l'alternance milite en faveur de la constitution ou du renforcement des centralités.

Le territoire de TCO recèle de vastes espaces non bâtis à basse altitude sur le territoire de la Côte Ouest, au cœur des secteurs en voie d'urbanisation.

Ils sont très divers, voire contrastés :

- exutoire de cirque avec la Rivière des Galets
- zone humide et cultivée avec l'étang de Saint-Paul
- savane pour le 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
- et hors du TCO, forêt de l'Etang-Salé.

Chacun d'eux, qu'il soit « *naturel* » ou agricole, peut à long terme constituer un espace de respiration dans l'agglomération-archipel de l'Ouest, à la façon d'un parc pour une ville.

Le chapelet des paysages-parcs



la Rivière des Galets (1)



Les contreforts escarpés de la Saline et de Trois-Bassins (5)



La côte à kékés (7)



l'Etang de Saint-Paul et la plaine de Savannah (2)



la grande Ravine (5)



La savane de Pointe-au-Sel et les pentes cultivées de Montause (8)



La savane du Cap La Houssaye (3)



la côte "des Souffleurs" (9)



Les pentes de Piton-Saint-Leu, bientôt entièrement cultivées (10)



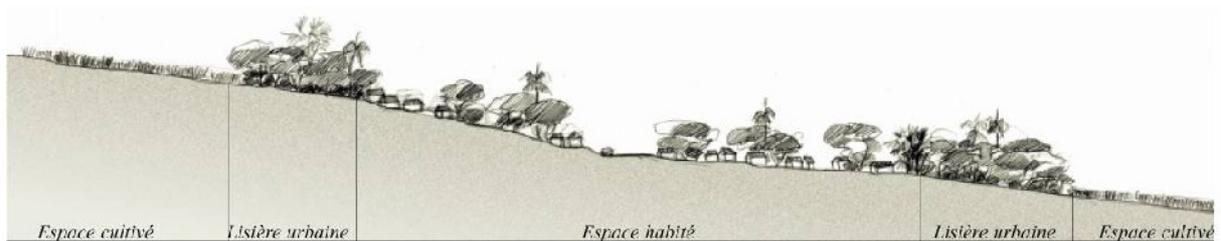
Les pentes de l'Ermitage, bientôt cultivées (4)



la forêt de l'Etang-Salé (11)

La coexistence de quartiers habités et d'espaces non bâtis ne pourra tenir en étant simplement décrétée par des traits sur des documents réglementaires. Elle doit aussi 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 » (voir chapitre ci-dessous « composer par l'urbanisme »), vouées à des usages de loisirs qui préservent les espaces non bâtis de la fréquentation trop intensive par la population

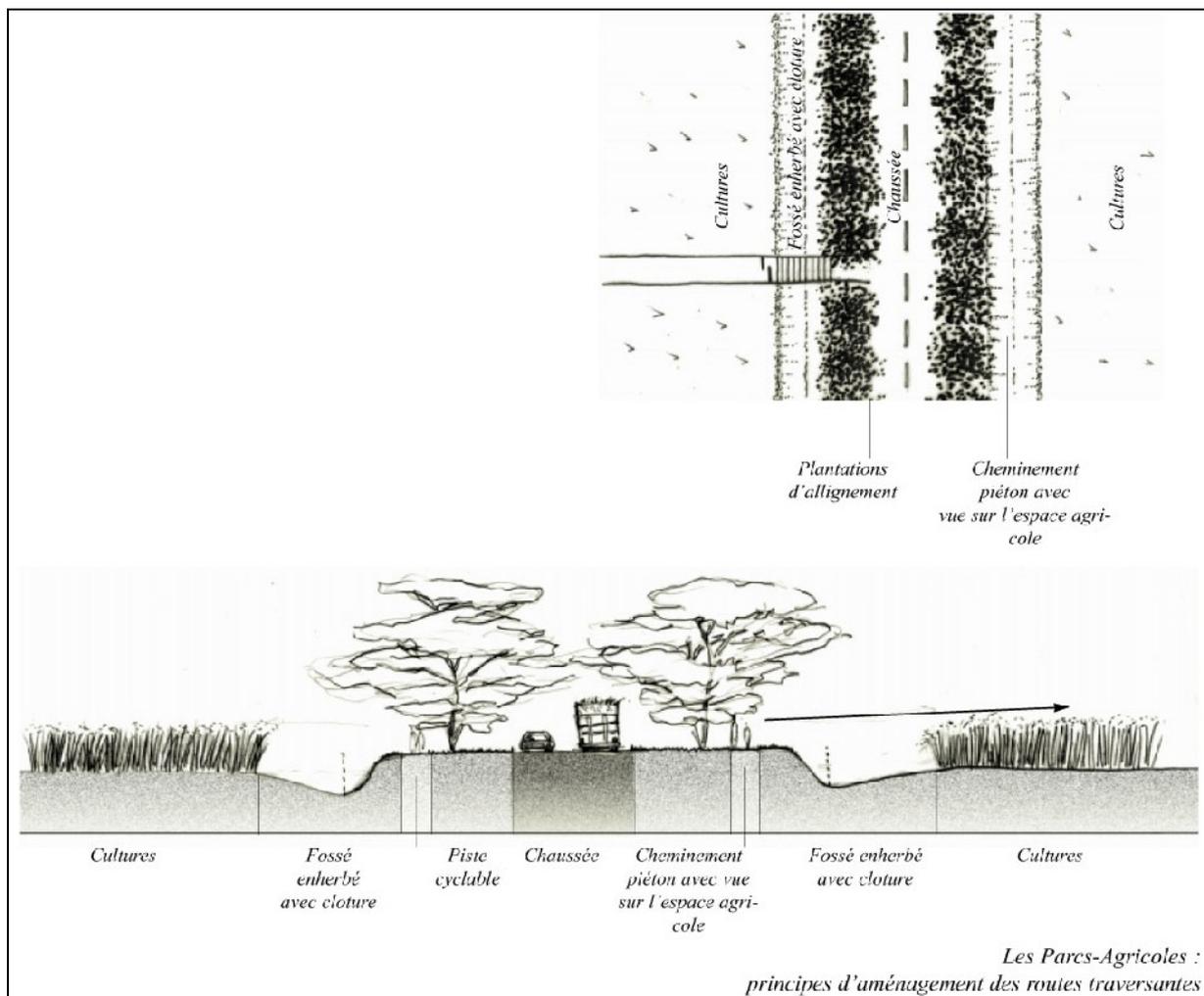


Principes d'aménagement d'une lisière urbaine



- 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,...).

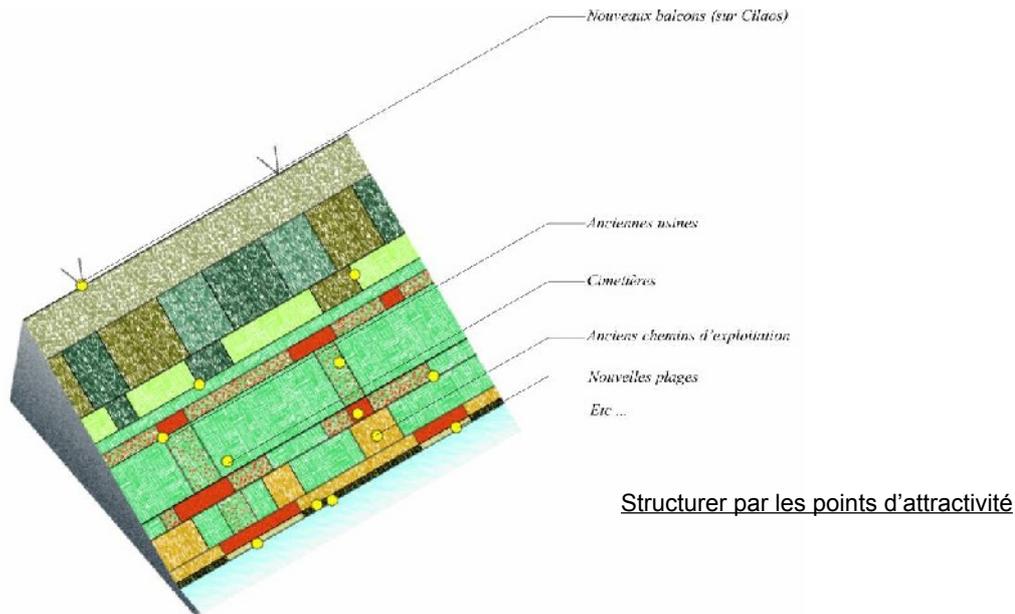
Les plans et coupes de principe suivants illustrent le principe d'aménagement des routes traversant les espaces non bâtis de TCO.



3.2) Structurer par l'urbanisme ? Centralité, urbanisme végétal, lisière urbaine

*Comment concilier densité et qualité de vie spécifiquement réunionnaise pour les habitants ?
Comment organiser la relation de l'urbanisation aux espaces non bâtis, notamment agricoles ?*

Les formes urbaines peuvent participer à la structuration du territoire de la Côte Ouest et à l'amélioration de la qualité de vie.



Trois concepts sont ici développés :

- la centralité
- l'urbanisme végétal
- la lisière urbaine

La centralité

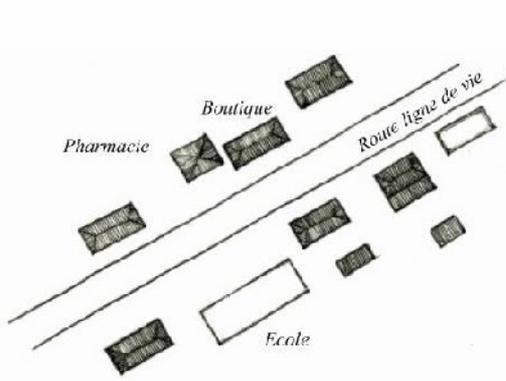
Favoriser la cristallisation de la vie autour de petites centralités qui hiérarchisent l'espace habité.

L'urbanisation diffuse et linéaire, inféodée à la route qui passe, peut se hiérarchiser par le développement de petites centralités, à la faveur des boutiques, écoles ou mairies-annexes existantes. On rejoint là un des principes de valorisation de la route ligne de vie déjà abordé ci-dessus :

- réhabilitation des espaces publics : place traversante, rétrécissement de voie, plantations d'accompagnement, maîtrise du stationnement, ...
- réhabilitation des commerces
- développement d'un maillage de voies secondaires et de cheminements piétonniers à proximité de l'espace public central requalifié

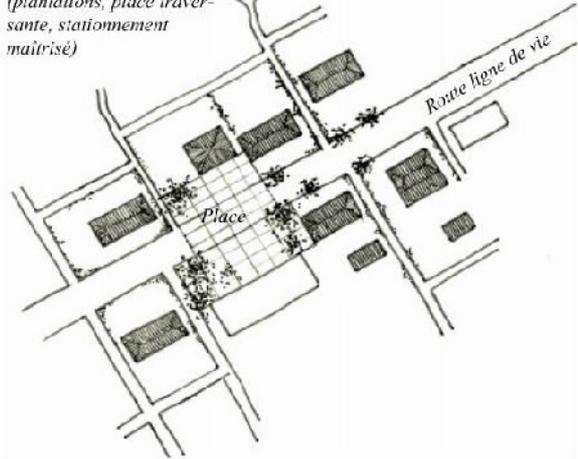
- développement du bâti à proximité immédiate de la centralité, densification, positionnement privilégié pour le petit collectif.

Structurer par l'urbanisme : la centralité



Etat actuel

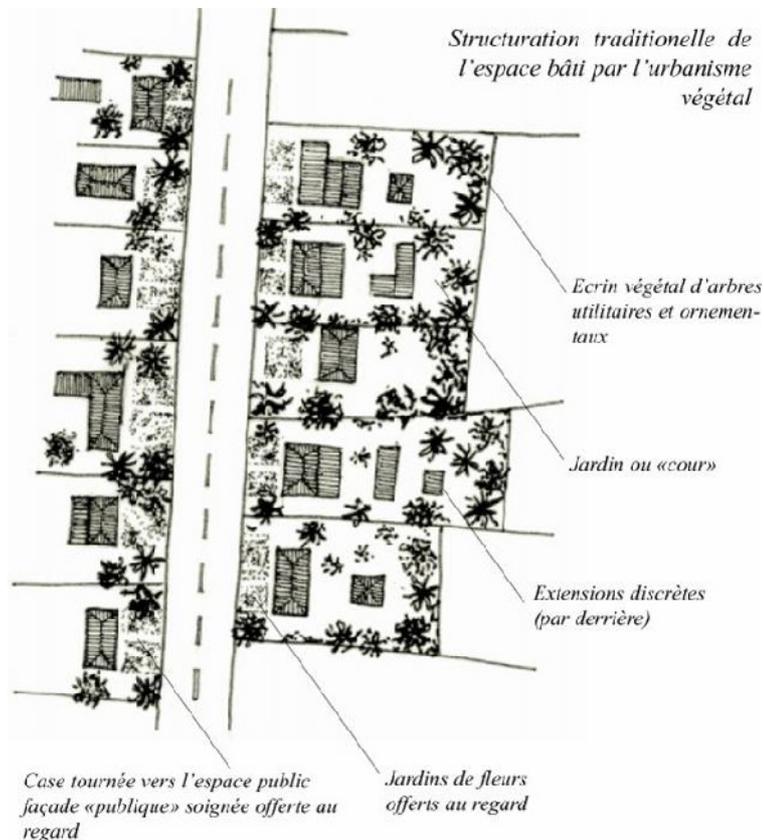
Requalification du centre (plantations, place traversante, stationnement maîtrisé)



Etat possible : requalification par la centralité

L'urbanisme végétal

Favoriser la constitution du tissu végétal de l'urbanisme : jardins privés et plantations des espaces publics.



L'urbanisme traditionnel de la Réunion est végétal : la case se tourne sur l'espace public de la route, en léger retrait, développant un jardin à dominante de fleurs offert au regard du passant au premier plan. Les arbres, utilitaires et ornementaux, se développent sur le côté de la parcelle et par derrière. Traditionnellement l'arrière de la case, la kour, est l'espace évolutif (extensions de la case) et privatif. L'ensemble du bâti est ainsi tenu dans une trame végétale privative.

Le tissu végétal créé par ce modèle traditionnel de l'urbanisme garantit l'agrément pour tous, à la fois dans l'espace privatif (jardin, ombre, fraîcheur, plantes utilitaires) et dans l'espace public (ombre, fraîcheur, vues sur les jardins).

Sur la côte la plus chaude et la plus ensoleillée de l'île, soumise à la plus forte dynamique de construction, il est fondamental de mettre en oeuvre ce modèle en le réadaptant et en le développant.

Dans les opérations de logements individuels, cette forme d'organisation est simple à respecter et peut facilement perdurer au travers des opérations de lotissements actuelles, à condition :

- de proposer des dimensions de parcelles suffisantes pour accueillir des arbres,
- de découper les lots correctement,
- de disposer intelligemment la case dans la parcelle,
- de maîtriser l'image des clôtures sur rue,
- d'offrir un terrain disposant de terre végétale.

Dans ses formes contemporaines, l'urbanisme végétal peut se prolonger par la plantation des espaces publics du lotissement.

Pour les opérations de logement collectif, l'urbanisme végétal est particulièrement important à mettre en oeuvre. Sur ces pentes régulières immenses et tournées vers la mer, le moindre bâtiment se voit très facilement. Il doit s'intégrer dans le paysage et pour cela :

- **s'ancrer de façon fine dans la pente par des terrasses successives**
- **s'appuyer dans la végétation, partie intégrante de la composition du bâtiment : terrasses plantées, toits végétalisés, jardins privés, parcs, etc.**

La lisière urbaine

Instaurer des transitions végétales entre l'espace bâti et l'espace cultivé : boisements, vergers, potagers, etc.

L'extension de l'urbanisation s'opère le plus souvent sur l'espace cultivé. L'absence de frein physique naturel à l'extension du bâti fragilise l'espace agricole. L'arrivée d'une eau coûteuse obtenue par le basculement des eaux Est/Ouest rend aigu ce problème de relation bâti/cultures sur l'Ouest.

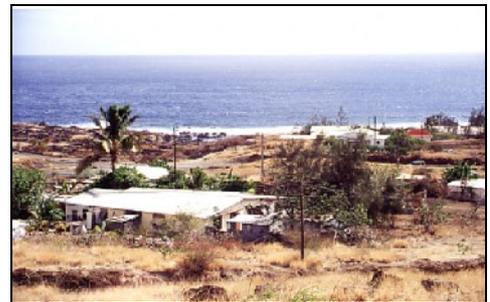
La relation entre les deux est actuellement le plus souvent brutale, donnant lieu à des paysages banalisés et instables de cases directement au contact des cultures, plantées dans les vastes espaces ouverts occupés en canne.

Des transitions sont à ménager, des lisières urbaines (et agricoles) à constituer pour répondre à ce problème : boisements, vergers, maraîchages, mériteraient d'être mis en oeuvre à l'occasion des extensions qui s'opèrent et surtout du basculement des eaux.

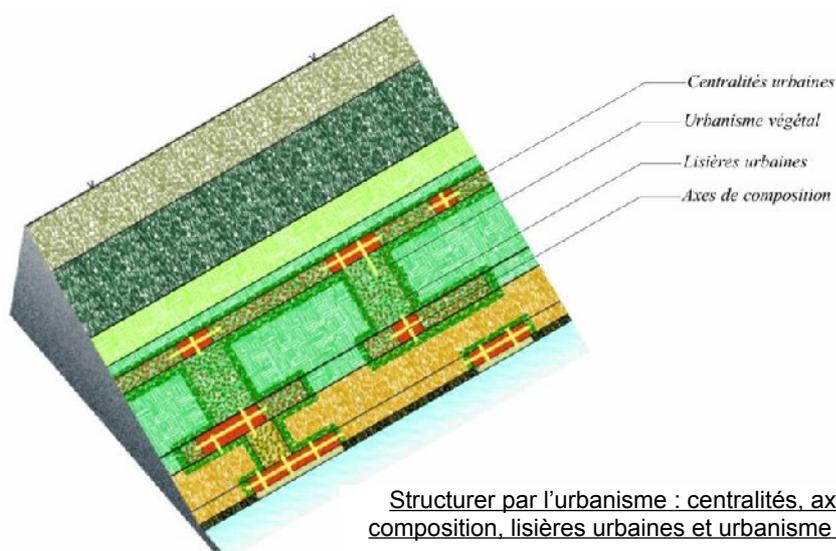
L'intérêt serait économique (pérennisation physique (des limites) des espaces agricoles), paysager (transitions adoucies entre bâti et cultures, appui du bâti dans l'espace des pentes Ouest) mais aussi social : on peut imaginer en effet que ces espaces puissent à terme devenir des lieux de promenade de proximité ou des lieux de production annexe (type jardins familiaux) pour les habitants en ville privés de jardins.

Ce concept de lisière urbaine vaut également pour la relation bâti/espaces naturels. On pense en particulier aux paysages de savane, souvent mis à mal par des fronts bâtis inachevés et qui oublient de se tourner vers l'espace ouvert.

Des espaces de savane progressivement mités



Ainsi par exemple, la relation de Plateau Caillou au Cap la Houssaye pourrait-elle se matérialiser par un parc linéaire assurant la transition entre les bâtiments de logements ou d'activités récents et la savane.



Structurer par l'urbanisme : centralités, axes de composition, lisières urbaines et urbanisme végétal

3.3) Structurer par le réseau des routes? Routes lignes de vie et routes paysage

Comment la Route des Tamarins peut-elle être l'occasion de repenser l'organisation du réseau routier pour TCO?

Quel rôle le tram/train pourra-t-il jouer pour organiser le développement?

Les routes constituent le principal vecteur de découverte du paysage. C'est par elles que peut s'appréhender la diversité du territoire et sa qualité. Souvent longues sur l'Ouest, empruntées quotidiennement dans les déplacements domicile-travail ou hauts-bas, la qualité de leur image est fondamentale à la fois pour des raisons économiques (découverte touristique) et sociales (agrément du cadre de vie).

Sur les pentes Ouest longues et régulières, où aucun site particulier ne vient tenir une implantation urbaine ancienne, c' est également la route qui devient la principale charpente de l'habitat, volontiers greffé dessus. Des manchons d'habitation se sont formés ou se forment ainsi autour de la voie.

La route joue ainsi plusieurs rôles : voie de liaison, lieu de vie, itinéraire de découverte.

La confusion et les conflits entre tous ces rôles aboutissent à des choix d'aménagements parfois malheureux (par exemple le recalibrage d'une voie habitée qui rend la vie autour plus difficile).

Mais surtout, l'urbanisation, en se greffant le long des infrastructures de façon diffuse, génère beaucoup d'effets déstabilisants pour la qualité de l'aménagement du territoire :

- elle gêne la constitution de bourgs organisés autour de centralités ;
- elle favorise à l'inverse l'urbanisation tentaculaire, de banlieue linéaire et non de ville ;
- elle affadit l'identité des bourgs rattachés les uns aux autres par l'urbanisation linéaire ;
- elle masque la perception du grand paysage, agricole ou naturel ;
- elle fragilise la gestion de l'espace agricole et son avenir ;
- elle remet en cause la fonction de liaison de la route.

Ce constat amène à définir un certain nombre de concepts en matière de route et d'urbanisme qui doivent se décliner dans l'espace et trouver leur traduction en terme réglementaires et de projets.

La route-paysage : protéger certaines routes de l'urbanisation

Certaines routes, par leurs fonctions, doivent impérativement être protégées de l'urbanisation à leurs abords, à la fois réglementairement et physiquement :

- les voies rapides (comme la Route des Tamarins) et les voies de liaison, parce qu'elles nécessitent une certaine vitesse et représenteraient des nuisances (bruit, danger, effet de coupure),
- les voies de dessertes agricoles parce que l'urbanisation menacerait l'avenir agricole des terres,
- les itinéraires touristiques parce que leur vocation n'est pas de traverser des "banlieues" habitées.

Quelle que soit leurs dimensions (voie rapide ou voie de desserte agricole), l'ensemble de ces routes sont des routes-paysage, c'est-à-dire des routes qui, non urbanisées à leurs abords, ouvrent des vues sur le grand paysage.

Les routes de qualité qui ouvrent particulièrement bien sur le grand paysage sont par exemple :

- une portion de la route Hubert-Delisle autour de Le Plate, à partir de la Pente Maingard et jusqu'aux Avirons (en partie hors TCO), où la diminution de la densité de l'habitat et l'apparition de reliefs plus marqués (pitons, cassures de pentes) ouvrent la vue sur les pentes cultivées en canne au-dessus de la Pointe-au-Sel, avec leur maillage de points verts sombres constitués par les cordylines ou dracaenas,
- la route du Maïdo dans sa partie supérieure (au-dessus de Petite-France),
- la D13 sous le Plate,
- la route des Colimaçons (D12),
- la fameuse Montée Panon (D9 de la Souris Chaude à La Saline), de sinistre mémoire pour les voyageurs du XIXe siècle qui y laissaient des litres de sueur avant que la route du littoral n'existe, mais d'une qualité de réalisation exemplaire,
- la Route des Tamarins, en passant à 250 m d'altitude, sur des pentes parfois très fortes, en franchissant des dizaines de ravines par des ouvrages d'art, devrait également devenir une route-paysage. Le projet est travaillé dans ce sens (chaussées décalées, traitement morphologique des talus etc.).



Exemple d'axe de composition sur le grand paysage : la perspective dessinée entre les Avirons et son cimetière

On notera que les alignements d'arbres le long des routes, absents à l'heure actuelle du paysage de l'ouest, pourraient valoriser considérablement le cadre de vie de TCO :

- fraîcheur et confort de circulation, particulièrement appréciable sur la côte la plus chaude de l'île,
- structuration des grands espaces agricoles,
- aide au repérage pour circuler,
- mise en scène des vues en balcon qu'offrent les routes, par cadrages et premiers plans.

A l'île Maurice, les beaux alignements sont en cartes postales (flamboyants, etc.).



Alignements routiers de l'île Maurice

La route-ligne de vie : requalifier l'urbanisation routière déjà existante.

Les routes déjà construites à leurs abords ont développé une vie : habitations, commerces, services, mairies annexes, au point de devenir des centralités, des routes-lignes de vie, cumulant les rôles des espaces publics : à la fois route, place, stationnement, chemin des écoliers, lieu de vente, etc. (cf. *"Paysage côte Est"*, Bertrand Folléa, C.A.U.E., Océan Editions, 1990).

Intéressante à petite échelle, la route ligne de vie devient problématique à vaste échelle. Le cas de la RD3 (route H. Delisle) est caricatural : à force de s'allonger le long de la voie, l'urbanisation a développé une sorte de ville linéaire, faisant disparaître l'identité des bourgs successifs par raboutement les uns aux autres. Il est bien difficile aujourd'hui de distinguer ces bourgs malgré leurs noms distincts : Colimaçons-les-Hauts, la Chaloupe-Saint-Leu, l'Etang-les-Hauts, Cap Camélias, etc.

Quelle que soit sa dimension, la route-ligne de vie doit être valorisée par la requalification et le renforcement de ses centralités, souvent existantes à l'état embryonnaire avec la boutique, la pharmacie et l'école.



La traversée de Saint Gilles les Bains

Les choix des lieux « d'accrochage » des voies de raccordement Route des Tamarins-bourgs joueront un rôle important pour conforter cette politique.

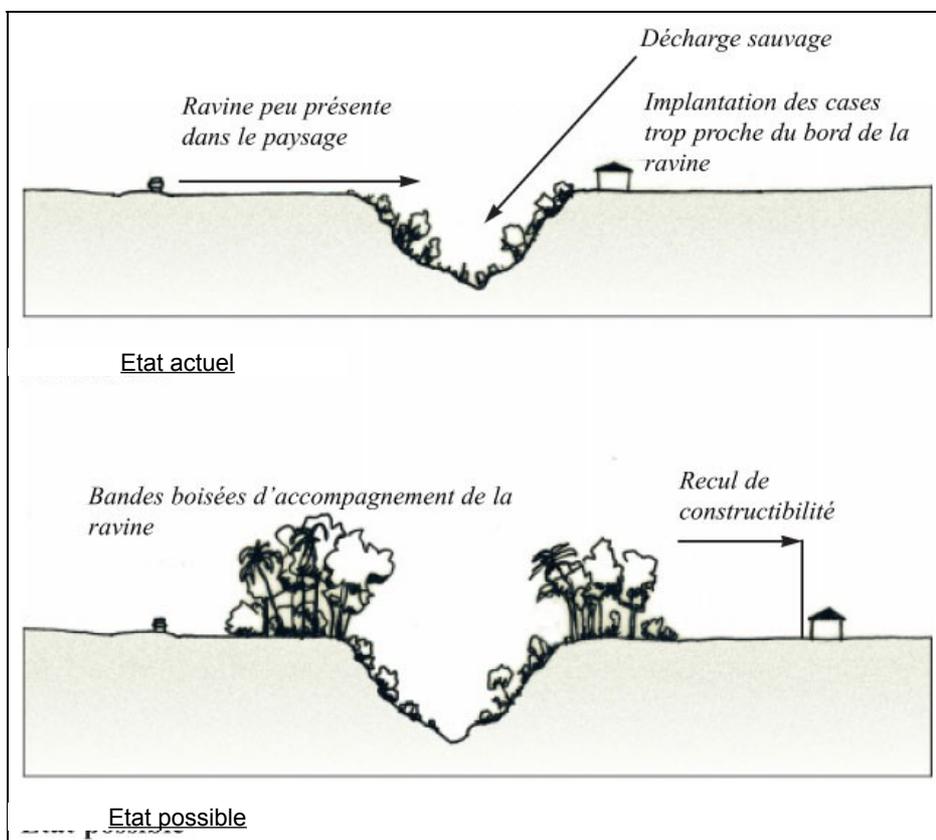
La RN 1 : Avenue de la Mer et Route de découverte du Littoral

Réhabiliter la RN1 en route touristique.
voir « 3.5 Restructurer le littoral ? », p.91.

3.4) Structurer par les ravines? Ravines et bandes boisées

Comment les ravines, qui sont tout à la fois des contraintes (circulation), des dangers (crues cycloniques), des décharges (détritus) et des sanctuaires écologiques (faune et flore « protégées ») peuvent-elles participer du cadre de vie de TCO ?

Les ravines, bien que relativement discrètes dans les pentes ouest et discréditées (décharges sauvages d'ordures ménagères), organisent largement le paysage des pentes Ouest. Elles constituent des obstacles difficilement franchissables, générant un réseau routier en lacets très importants qui grimpe les pentes entre deux ravines. L'homogénéité du planèze de l'ouest peut être diversifiée et charpentée par une mise en valeur des ravines comme éléments structurants. En particulier des bandes boisées mériteraient de se constituer sur leurs rebords, en accompagnement de reculs de constructibilité importants. Les coupes ci-dessous illustrent le principe.



La « draperie bocagère » qui en résulterait pourrait permettre aux ravines de jouer plusieurs rôles :

Ravines-signal

Les bandes boisées développées autour des ravines agissent comme des lignes de repérages et d'organisation des pentes Ouest.

Ravines vivantes

Les bandes boisées accompagnant les ravines peuvent devenir des lieux d'accueil du public, notamment pour le pique-nique.

Ravines écologiques et pédagogiques

En assurant la pérennité de reculs d'implantations d'habitations importants, les bandes boisées autour des ravines permettent de préserver de façon physiquement efficace les fonds des ravines protégées en ZNIEFF.

Développée d'amont en aval, ces bandes boisées pourraient en outre illustrer de façon continue les gradients de la végétation en fonction de l'altitude et jouer ainsi un rôle écologique, expérimental mais aussi pédagogique intéressant.

Ravines brise-vent

Dans le cadre de la mise en oeuvre de l'irrigation des pentes, les ravines peuvent servir de trame de base pour organiser le réseau des haies et bandes boisées brise-vent qui pourraient voir le jour.

Ravines-balcons

Des points de vue ménagés sur les précipices des ravines mettent en valeur leurs richesses paysagères, à la fois discrètes et spectaculaires.

Ravines-canyons

Le succès des bassins de la Ravine Saint-Gilles, de la Ravine Bernica, montre qu'une découverte des ravines par l'intérieur est intéressante. Certains aménagements sont prévus ou en cours (ravine des Lataniers). mais d'autres peuvent voir le jour.

La Grande Ravine, tout comme celle de Trois Bassins par exemple, constituant par leurs dimensions hors du commun de véritables "canyons", méritent d'être découvertes de l'intérieur, depuis la Pointe des Trois-Bassins à l'occasion notamment des projets d'aménagements balnéaires sur la Souris-Blanche.

Ravines urbaines

Les ravines constituent de véritables jardins urbains potentiels lorsqu'elles passent ou lorsqu'elles débouchent en ville.

Tout est à faire en ce domaine, tant elles ont été considérées jusqu'à présent seulement sous l'angle de leur fonction d'écoulement des eaux : leur aménagement, purement technique, a conduit à la formation de grands caniveaux géants en pleine ville, vides 11,5 mois sur 12.

Or l'absorption de variations de hauteurs d'eau brutales liées aux cyclones n'oblige pas forcément à aboutir à ce résultat.



Ravine caniveau
ravine caniveau

Le cas de Singapour est intéressant et montre que l'on peut traiter les ravines pour que leur image et leur rôle dans la ville soient valorisés.

Ravine urbaines de Singapour



Sur l'Ouest, quelques exemples de valorisation possibles peuvent être évoqués :

- La Saline-les-Hauts est bien implantée à cheval sur la ravine de la Saline, mais il reste à transformer l'image du lit du cours d'eau à sec pour en faire un véritable lieu de convivialité et de vie, lui redonner une centralité d'espace public ;
- Trois-Bassins pourrait aussi se retourner sur le fabuleux "vide" de la Grande Ravine ;
- Saint-Leu a la chance de recevoir les eaux de quatre ravines pour lesquelles tout est possible pour valoriser leur présence marquante dans le tissu urbain : la ravine Fontaine, la ravine du Grand-Etang, la ravine du Petit-Etang, la ravine des Poux ;
- Saint-Paul centre devrait pouvoir requalifier son lien avec la ravine Bernica à l'occasion du projet de la Route des Tamarins ; il est aujourd'hui dégradé par l'échange entre RN 1 et RD 6 ;
- Dans la ville intercommunale qui se crée entre Le Port, La Possession, Rivière des Galets et Saint-Paul, **l'exutoire de Mafate** représente un site central digne de fédérer

l'ensemble urbain par une mise en valeur de ses abords (parc?), notamment à l'occasion du grand projet de cœur d'agglomération.

3.5) Restructurer le littoral

Le littoral du Territoire de la Côte Ouest représente « l'or touristique » de l'île en concentrant la quasi totalité des plages baignables de la Réunion.

L'exigence qualitative de son aménagement peut trouver un nouveau dynamisme à l'occasion de la réalisation des nouveaux projets, notamment en matière d'infrastructures : route des Tamarins, Tram-train, secteur de Cambaie.

La création de la Route des Tamarins, "décrochée" du littoral en passant à environ 250 m d'altitude, devrait à terme être l'occasion de repenser totalement le vecteur essentiel de découverte du littoral qu'est la RN1. Cette dernière, en étant déchargée d'une bonne part du trafic de transit, va pouvoir être requalifiée. Car elle offre aujourd'hui une image paradoxale de route "express" au cœur d'un tissu balnéaire fait de villégiatures et d'équipements touristiques. D'où des nuisances visuelles, phoniques, des effets de coupures entre une partie des stations et le bord de mer, etc.

Cette requalification de la RN1 en tant que voie locale de découverte côtière (« Route de découverte ») et artère principale de stations balnéaires (« Avenue de la Mer ») représente un enjeu essentiel pour l'Ouest et pour l'île tout entière.



Réhabiliter la RN 1 en route touristique ?

L'aménagement de Cambaie incite à penser dans son ensemble la mise en valeur du littoral de la baie de Saint-Paul.

Le littoral étant très diversifié sur le TCO, les réflexions méritent de se dissocier par secteurs.

Littoral de la Possession

La création du tram train doit être une occasion qui s'ajoute aux réflexions de transformation de la Route du Littoral souhaitée en route digue vers Saint-Denis pour retrouver la relation de la Possession à la mer, coupée par l'actuelle RN.

Le Port

Raccrocher la ville à son port, raison d'être de la ville et facteur potentiel d'animation et d'identité urbaine forte, et perspective d'aménagement du littoral Nord (hôtellerie, logements de standing).

Baie de Saint-Paul

Quelle mise en valeur globale du littoral de la baie, aujourd'hui encore sous-investi, à l'occasion de l'aménagement du secteur de Cambaie ?

Saint-Paul centre

Saint-Paul centre a vocation à devenir la ville d'entrée du littoral proprement touristique de l'île, grâce à la création de la Route des Tamarins qui quitte le littoral au droit de la ville. D'où l'importance d'un traitement urbain et de qualité de la Chaussée Royale, porte d'entrée du littoral touristique.

Également mise en valeur possible du site de la grotte des premiers Français : meilleur raccordement au bord de l'océan.

Le littoral du Cap la Houssaye.

Libéré d'une part du trafic de transit grâce à la Route des Tamarins, le littoral du Cap la Houssaye peut faire l'objet d'une profonde mise en valeur : circulations douces, amélioration de l'accueil des sites existants (plongée), redécouverte des criques et petites plages existantes, liaisons douces (piétons, cheval, VTT,...) avec le Cap la Houssaye, appelé à être protégé par le Conservatoire du Littoral, liaisons douces directes entre Plateau Caillou/Fleurimont/Saint-Gilles-les-Hauts et le littoral.

Littoral de Boucan Canot, Grand-Fond et Saint-Gilles

Requalification de Boucan Canot, suppression de la coupure routière entre le site balnéaire et les secteurs habités ou hôteliers en retrait ; respect des capacités d'accueil des trois sites de Boucan Canot, Grand-Fond et Saint-Gilles en maîtrisant l'urbanisation dans le site topographique de chacune des stations ; mise en valeur des ravines et de leurs abords (ravine Boucan Canot, ravine Grand Fond et ravine Saint-Gilles).

Littoral de l'Ermitage/la Saline

Réflexion sur le devenir des arrières de l'Ermitage à l'occasion de l'allègement du trafic de transit sur la RN 1 : devenir des fonds plats d'ancienne lagune, devenir des pentes fortes qui cadrent le site ?

Amélioration urbaine de la Saline (à l'occasion de la déviation).

Littoral de Trois-Bassins

Maîtrise et renforcement de l'attractivité des sites balnéaires de Souris Blanche et Souris Chaude : nouvelles « stations », aménagement de la pointe de Trois Bassins. Mise en valeur du fond de la Grande Ravine et de la ravine de Trois Bassins. Création de circulations douces.

Saint-Leu et côte des Souffleurs

Poursuite de la mise en valeur balnéaire de la ville.

Liaison Stella/Pointe-au-Sel ?

Recul de la route qui borde actuellement la frange littorale de la côte « des Souffleurs » ?

Mise en valeur des sites de Ferme Corail, la Veuve, Bois-Blanc ?

Travail à mener en collaboration avec le conservatoire du littoral.

D7 - VIE SOCIALE

C'est sans aucun doute la question la plus transversale, en ce sens que la qualité de la vie et des rapports sociaux traduit la réalité objective des composantes de l'agglomération : démographie, habitat, transport, environnement, économie, etc.

Le diagnostic de la vie sociale de l'agglomération peut s'appréhender au travers de quelques enjeux majeurs :

1) La vie près de son emploi

C'est une question d'une importance capitale, pour le TCO, comme pour l'ensemble de l'île. Elle est posée par les habitants mais également par les acteurs économiques, avec parfois des angles d'analyse contradictoires.

En effet, les contacts pris mettent en évidence une réelle difficulté de certaines entreprises à accroître leur activité, en raison de la présence trop proche d'ensembles résidentiels. A contrario, entreprises et salariés se plaignent des nécessaires trajets pendulaires à effectuer en voiture.

L'analyse montre un réel besoin manifesté de **raisonner à long terme l'imbrication des tissus résidentiel et économique**. La satisfaction de ce besoin repose sur une double exigence : la prise en compte des politiques et des programmes d'habitat dans tout projet qui concourt à la création d'emplois, et l'anticipation sur l'évolution économique pour optimiser la localisation des programmes résidentiels.

Corollaire de cette question, il est patent que les transports collectifs, court ou moyen trajet, n'ont ni l'efficacité, ni la densité qui permettraient une amélioration des relations travail – domicile¹.

Les réalisations engagées de restructuration des centres bourgs et centres villes, aussi bien dans les Hauts que dans les villes, constituent des réponses très intéressantes. Certes, dans le cadre de la reconquête des « cœurs de ville », il n'est pas question d'implanter des grosses unités de production. Mais c'est une chance à saisir pour effectivement « imbriquer » l'habitat et l'économique, en associant dans des bâtiments existants ou à construire, logement, commerces, artisanat et services.

Sur ce point, un partage d'expériences est indispensable dans le cadre de la Communauté d'Agglomération, d'une part pour enrichir le projet d'une Commune par l'expérience de l'autre, mais également pour mettre en œuvre des lignes directrices communes qui pourraient singulariser le TCO.

¹ Voir le diagnostic spécifique « Transports ».

2) L'accompagnement des populations en difficulté :

Le territoire doit prendre en compte les difficultés rencontrées par certaines catégories de population.

Il s'agit d'abord des problèmes liés aux phénomènes de cohabitation intergénérationnelle, dans des situations de précarité marquée.

C'est également la question générale de l'éducation et de l'illettrisme, accentuant les phénomènes de marginalisation, de perte des repères, et pénalisant les populations jeunes pour leur insertion dans un quelconque projet d'avenir.

Il s'agit enfin des populations venues de l'Océan Indien pour lesquelles il faut résoudre les questions de logement, d'éducation et plus généralement d'insertion.

3) La diversité de l'habitat

La localisation des différents types de logements sociaux montre de réelles disparités sur l'ensemble du territoire. Ainsi, alors que les logements locatifs sociaux représentent 20 % du parc total sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'Agglomération, ce taux est de 58 % au Port, pour seulement 5 % à Trois Bassins.

Ces taux répondent bien entendu à des caractéristiques communales particulières : démographie, emploi, accueil d'immigration, etc. Mais ils mettent en évidence la nécessité d'une vraie politique intercommunale pour l'implantation des logements sociaux et leur insertion dans les quartiers. Or, on constate actuellement davantage une recherche de rééquilibrage au niveau communal, plus que collectivement dans le cadre de l'intercommunalité (Le Port, La Possession).

Le constat de la baisse de mobilité dans le parc d'habitat social (inférieur à 12 %) peut apparaître préoccupant. En effet, il constitue un indicateur de paupérisation des populations et de tendance à la constitution de quasi ghettos. Cette question est à relier avec ce qui se fait dans le domaine de la politique de la ville.

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

3) La politique de la ville

La politique de la ville est bien en place, mais de façon hétérogène et non coordonnée. Le recul permet de faire le constat de l'efficacité des politiques entreprises.

De bonnes expériences peuvent être comptabilisées en matière d'animation et de prise en charge de la vie sociale : espaces de débats, développement des associations thématiques ou de quartiers. L'exemple de La Rivière des Galets est à ce titre démonstrative. Une fois encore, la mutualisation des expériences (enrichissement et partage), permettra de mieux asseoir une politique intercommunale cohérente.

La mise en commun des expériences pose par ailleurs la question de la constitution et de la gestion d'une mémoire des actions entreprises, des contacts noués et des parcours proposés aux populations aidées. En effet, cette mémoire est actuellement essentiellement détenue par les intervenants eux-mêmes, que les parcours professionnels conduisent à d'autres fonctions et d'autres lieux, à court ou moyen terme.

Il est apparu également nécessaire, au cours du constat, de **mettre en exergue plus que cela n'est fait, les valeurs fondamentales du développement solidaire.**

Cela vaut évidemment pour la solidarité inter générationnelle, le TCO, comme l'ensemble de l'île ou la métropole, bénéficiant de l'allongement de la durée de vie. L'augmentation de la population âgée, ajoutée à l'émiettement des familles et à une plus grande mobilité notamment des jeunes, nécessiteront des moyens concrets (matériels et humains) de prise en charge de la vieillesse.

Cela signifie également d'être en capacité de répondre aux situations d'urgence, en moyens matériels et humains, face à des situations de précarité inhérentes aux conditions socio-économiques locales ou géopolitiques (immigration de Mayotte par exemple).

Cela concerne enfin les jeunes, dont beaucoup sont en quête de projet (taux de chômage très élevé, malgré une formation initiale de très bon niveau), et pour qui il faut inventer un avenir autre que la précarisation des quartiers.

4) La vie sportive

La population de l'Ouest représente 25,5 % de la population de l'île, 26,4 % des pratiquants sportifs (source : synthèses enquête auprès des réunionnais), et 31,5 % des licenciés sportifs (source Région Réunion enquête Comité et Ligues) . Le football reste le sport dominant, il compte 4 fois plus de licenciés que les disciplines qui suivent (tennis, plongée, natation, gymnastique etc.). Un quart des structures sportives du territoire est liée à la pratique du football.

On assiste toutefois à une poursuite du phénomène de diversification de la pratique. En première approche sur la base des effectifs licenciés, les disciplines en seconde position varient selon les communes (la plongée à Saint-Paul, la natation à la Possession, le vol libre à Saint-Leu, le handball à Trois-Bassins). (*Sources : CROS/DDJS/Région Réunion - données 2000*).

La part des licenciés de l'Ouest varie selon les sports. Cela met en évidence le « marquage Ouest » très fort pour certaines disciplines (activités nautiques, gymnastique, vol libre, etc.).

L'ouest est donc un lieu privilégié pour les activités sportives de loisirs et de pleine nature. L'offre nautique et les activités aériennes (qui rentrent dans le champ de l'économie) sont concentrées sur l'ouest.. Si l'offre en activités s'est diversifiée et a cru globalement à la Réunion de 75 % entre 1995 et 2000, environ 50% des entreprises liées à ces activités sont situées dans l'ouest (même si elles génèrent encore peu d'emplois et que leur pérennité reste à assurer).

La randonnée, le VTT et l'équitation sont également des pratiques développées dans l'ouest qui disposent des conditions idéales pour la pratique de ces activités.

Le développement de ces activités a surtout profité et profitera encore à la zone des hauts (Dos d'Ane, Maïdo, les hauts de Saint-Paul, Trois-Bassins, les hauts de Saint-Leu, de la Chaloupe au Plate).

Si la pratique sportive peut être appréhendée à travers les effectifs licenciés, les structures fédérales ne captent à la Réunion qu'un tiers des pratiquants sportifs. Il semble ne pas exister de données spécifiques pour l'ouest sur les pratiques non licenciées qui pourtant sont importantes et contribuent aussi au mouvement de diversification de la vie sportive.

Paradoxalement, l'Ouest se retrouve sous-équipé (source : schéma directeur des équipements sportifs de la Réunion – Région Réunion – Juillet 2001) en piscines et salles omnisports, ce qui constitue un réel handicap en raison de l'utilité de ces équipements pour développer une politique de sports pour tous.

On se trouve là au cœur d'un enjeu majeur pour le TCO : la question de l'inégalité d'accès des citoyens, et en particulier des jeunes, aux équipements et à la pratique sportive : distance à parcourir, difficulté de transport, conditions économiques globales d'accès.

La prise en compte de cet enjeu nécessitera d'être clair sur les options à prendre en matière d'équipements et d'accès à ces équipements : faut-il une répartition homogène des équipements, en raisonnant par quartiers, ou faut-il créer des pôles techniques spécialisés ? La solution est sans doute à chercher entre les deux composantes de cette alternative, en veillant d'une part aux conditions physiques d'accès, mais aussi aux passerelles entre « sport de base » et sport de haut niveau, pour lequel l'Ouest est très bien représenté (36 % des athlètes de haut niveau de l'île).

Concernant l'encadrement sportif, et sans que cela constitue une réelle spécificité, ni de l'Ouest, ni de la Réunion, on constate le très grand nombre de structures sportives (associations essentiellement). Cette vitalité associative entraîne parfois des difficultés d'accès aux équipements, et un manque de formation des encadrants, pour beaucoup bénévoles. Si une politique d'accompagnement actif des clubs est indispensable, la structuration du secteur associatif s'impose, notamment par la formation des acteurs (formation technique, administration des associations, etc.). Il faudra néanmoins prendre garde à conserver l'intimité des pratiques sportives et des quartiers où elle se vit, tant le sport est un réel intégrateur social.

5) La vie culturelle

En matière de culture, l'Ouest dispose d'équipements de qualité (Musées, Théâtre de plein air, médiathèque du Port, école d'architecture et des beaux arts, parcs de vision, future Maison des Civilisations), mais répartis de manière hétérogène sur le territoire, et qui mettent en jeu des maîtrise d'ouvrage diverses (Région, Département, communes, associations, privés). Ce handicap est renforcé par le constat d'un manque d'équipements de base, moins nombreux que la moyenne de l'île, notamment dans le domaine des équipements culturels de proximité : écoles de danse, écoles de musique, etc. ce manque de lieux spécialisés est toutefois compensé –quantitativement- par les « Maisons de quartier » qui accueillent, sous certaines formes, ces activités.

Se pose aussi en cette matière les conditions techniques (transports), et économiques d'accès aux équipements, *a fortiori* s'agissant d'équipements spécialisés. Une politique d'équipement (qualitative et quantitative) est à proposer, dans un cadre intercommunal

l'étude à mener fera la part des choses entre les équipements de proximité à conserver dans le giron communal et les équipements plus spécialisés ou dédiés, d'intérêt communautaire.

Il est également constaté une relative confusion entre Culture et Animation. S'il est vrai que l'animation (fêtes patronales, animation des quartiers,...) est essentielle dans la vie des quartiers comme facteur de cohésion sociale, la culture au sens plein du terme exige une démarche plus qualitative. L'enjeu est bien de rendre la culture accessible à tous, sans pour autant négliger l'animation, les deux étant évidemment très complémentaires.

Le constat met également en évidence une relative méconnaissance des publics culturels et de leurs attentes. L'absence d'une approche diagnostic détaillée du « fait culturel » dans l'Ouest rend plus problématique la définition d'une politique volontariste en la matière. Le lancement d'une telle approche paraît être un préalable à toute action d'envergure.

En conclusion :

Le diagnostic qui précède montre à la fois les contraintes lourdes qui s'expriment sur le territoire de la Côte Ouest (qui sont pour l'essentiel celles qui concernent l'ensemble de l'île), et les réels atouts qu'il faudra saisir pour construire un plan de développement durable pour l'agglomération.

Parmi ces atouts, la volonté affirmée des élus de prendre en charge ce développement pour répondre aux grands enjeux (cf. § B4) est décisive pour la réussite du projet d'agglomération, et garanti que la spécificité affichée et démontrée de la côte Ouest sera réellement prise en compte.

Le diagnostic a également tenté de mettre en évidence l'imbrication des enjeux, parfois la complexité des analyses, et souvent des apparentes contradictions entre la nécessité d'une croissance forte pour soutenir le volet économique et social (aspect quantitatif), et un développement partagé du territoire pour parvenir au « bien vivre ».

La construction des scénarios est une proposition de réponse globale à cette problématique. Si la description d'un scénario tendanciel « au fil de l'eau » est nécessaire pour montrer ce que pourrait être l'avenir sans intervention volontariste, les deux autres scénarios, contrastés, qui sont présentés proposent des réponses globales aux questions fondamentales :

- Où et comment organiser le développement économique au service de tous ?
- Comment organiser un développement bien réparti sur le territoire mais qui en préserve les qualités environnementales et l'identité sociale et culturelle ?
- Comment répondre efficacement et harmonieusement à une demande sociale légitime en termes d'habitat, d'emploi, d'accès aux activités sportives et culturelles ?

E - APPROCHE PROSPECTIVE DES DEVENIRS POSSIBLES POUR L'INTERCOMMUNALITÉ

« Imaginer des avenir possibles ou probables pour affirmer un avenir voulu »

Le croisement des études techniques réalisées mais aussi les débats nourris qui ont accompagné leurs restitutions permettent de dresser un « état des lieux » sans grande marge d'erreur du territoire candidat à la mise en œuvre d'un projet d'agglomération.

L'étape méthodologique suivante a consisté à mettre en perspective moyen-long terme les données issues de ce diagnostic et à les organiser autour de devenir « possibles » pour le TCO.

Une approche prospective a donc été mise en place.

Elle s'est nourrie :

- Des travaux prospectifs menés dans le cadre des études sectorielles lancées par l'intercommunalité.
- De réunions de travail-débat avec l'équipe technique du TCO.
- De séances de travail avec les élus décideurs.

Par delà la dimension purement territoriale du travail mené (les cinq communes) la réflexion s'est également nourrie des nombreux travaux déjà menés à d'autres niveaux géographiques et à dimension également prospective. On citera notamment dans la longue liste des documents analysés :

- Les travaux du groupe prospective du Conseil économique et social.
- Les travaux de l'INSEE.
- Les travaux du groupe prospective de l'observatoire du développement de la Réunion
- Les travaux de l'Agorah.

qui nous ont particulièrement permis d'avancer dans l'approche en la rattachant à des contextes environnementaux plus larges.

LA MÉTHODE UTILISÉE ...

Les études commanditées par le TCO, les résultats de réflexion présentés par les services institutionnels partenaires (ÉTAT, Région, Département) lors des journées préparatoires, les lectures de dossiers et documents de référence déjà mentionnés ont été utilisés pour conduire trois étapes conceptuelles successives :

1. Produire une définition synthétique mais qui soit stratégique pour définir ce qui caractérise aujourd'hui ce territoire du TCO. Par ailleurs, cette approche est issue de travaux et réunions de réflexion menées avec les élus du territoire.

Dire ce qu'est aujourd'hui le territoire pour mieux appréhender les évolutions essentielles qu'il pourrait être en mesure de connaître dans les années à venir.

2. Identifier les grands défis stratégiques auquel il devra faire face et qui nécessiteront de sa part un gros effort d'organisation.

L'objectif recherché était d'une part de profiter des réflexions et expertises disponibles et nombreuses et d'autre part de réduire le champs pour déboucher sur des problématiques considérées comme déterminantes pour le territoire, suffisamment lourdes de sens pour qu'elles puissent être considérées comme des entrées stratégiques du futur projet d'agglomération.

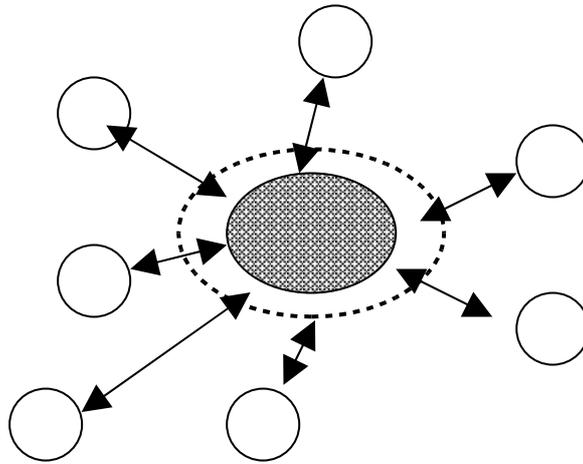
Ces problématiques, présentées comme autant de défis à relever par le territoire ont fait l'objet d'un travail de validation avec les élus et services des collectivités du TCO.

3. Construire trois scénarios prospectifs pour mettre en évidence des choix possibles et amener les élus de l'agglomération à définir ensemble un avenir souhaité, pouvant servir de base à la construction du projet d'agglomération.

1) Une agglomération très particulière...

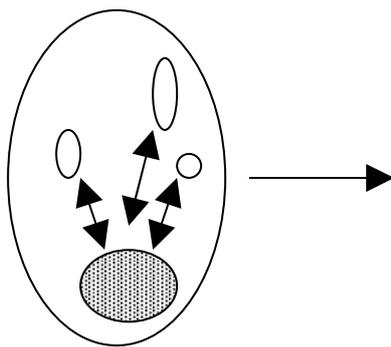
Le schéma « habituellement rencontré » dans les constructions d'agglomérations est de peu d'utilité face aux spécificités du territoire de la côte ouest : les deux schémas ci-dessous tentent de mettre en évidence les grandes spécificités qui incontestablement imposent une conception très adaptée de la notion d'agglomération dans le cas du TCO :

1.1) Le schéma « classique »...



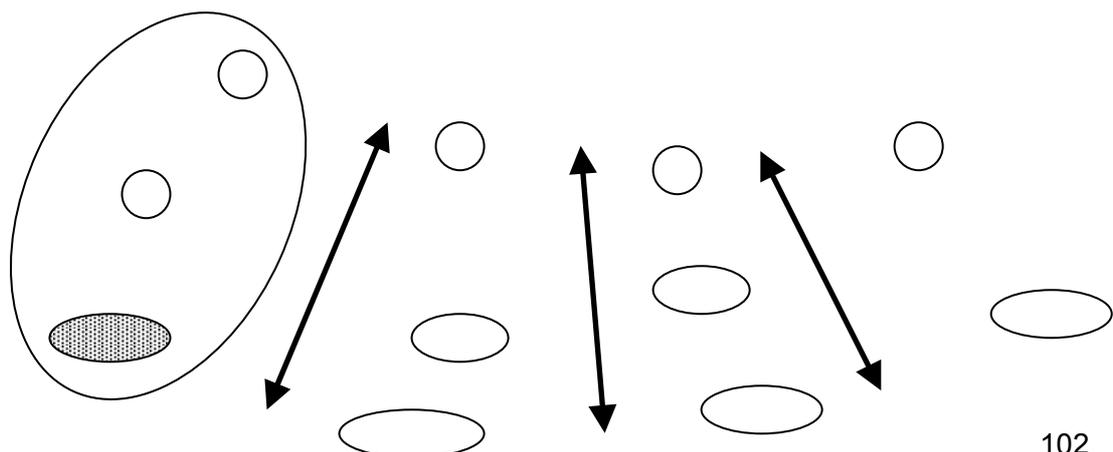
La ville centre rayonne et se met en situation d'organiser avec les communes « satellites » de multiples relations d'échanges destinées à améliorer les conditions de fonctionnement économique, de circulation, d'accueil des populations etc....

1.2) Dans le cas du TCO plusieurs spécificités majeures sont à prendre en considération...



A) Tout d'abord la structure communale est plus complexe. Si l'on excepte la situation de la commune Du Port, chacune des autres communes fonctionne en fait déjà comme une micro « agglomération » s'organisant en une commune centre généralement située en frange littorale et de multiples pôles secondaires trop importants pour être ravalés au rang de hameaux, véritables bourgs structurants.

B) La topographie très particulière du site ensuite, au sein duquel une même commune peut aller du niveau de la mer jusqu'à 3000 mètres d'altitude, et dont l'organisation urbaine et spatiale s'articule en « poches agglomérées » de façon peu dense à diverses côtes altimétriques, dessinant un « mille feuilles » socio - démographique. Cette organisation Haut-Bas sur des pentes parfois très fortes est encore renforcée par un processus de « coupures » géomorphologiques constituées par les multiples ravines qui dévalent jusqu'à l'océan (cf. diagnostic, partie cadre de vie et paysages).



C) Enfin, un système d'occupation de l'espace qui conforte de sérieuses disparités sociales et économiques.

En effet le territoire du TCO connaît une organisation du système de production économique et de création de richesse qui épouse également de façon très marquée cet étagement déjà évoqué.

En fait la richesse se concentre sur la frange littorale, et les difficultés croissent en même temps que l'on s'en éloigne pour gagner les Hauts de l'Ouest. Cette réalité a amené les collectivités et l'Etat depuis de nombreuses années à mettre en œuvre des politiques de dynamisation économique et sociale des Hauts du territoire.

En synthèse des éléments de diagnostic territorial apportés...

Le territoire du T.C.O. peut se définir comme ...

- ***Un espace géographique vaste (plus de 56000 hectares) mais géographiquement fortement contraint.***
- ***Un territoire de forte croissance démographique qui doit s'organiser pour faire face pour au moins vingt années encore à un accroissement très marqué de sa population.***
- ***Un site économique dont l'importance est considérable pour l'ensemble de l'île de la Réunion et son ouverture sur la zone Océan indien. Les enjeux débordent donc très largement le seul espace du t.c.o lui-même.***
- ***Un système économique et social qui doit faire face à de multiples situations de ségrégation voire d'exclusion. En ce sens toute la dynamique de Développement social urbain doit y tenir une place considérable.***
- ***Un écosystème dont la valeur environnementale est d'une part très riche et d'autre part particulièrement fragile, imposant une véritable politique urbaine et environnementale, laquelle rapprochera tout à fait le projet d'une dimension de développement durable dont il ne peut faire l'impasse sous peine de se « cannibaliser » et de s'auto - détruire.***

2) Identification des grands défis à relever dans le Projet de Développement du territoire ...

2.1) Affirmer une centralité urbaine et favoriser un processus long mais indispensable de densification des espaces résidentiels.

Le « modèle urbain » de la future agglomération doit être respecté dans ses spécificités. Tout le monde conviendra assez facilement de la nécessité en effet de prendre en compte les modes d'organisation de l'espace et du bâti comme des symboles effectifs de modes de vie, de consommation de l'espace, d'identité et de culture.

Par delà cette réaffirmation indispensable, les réalités géo - économiques du TCO doivent amener à intégrer au Projet d'agglomération une réflexion et une action rendant :

- Effective cette notion d'intercommunalité, d'agglomération.
- Possible au plan spatial l'accueil d'une croissance à venir encore forte.

Il importe en conséquence que le projet d'agglomération se situe au service d'une réelle Urbanisation de l'espace. Cette urbanisation amènera :

- A la définition de vocations complémentaires aux espaces structurant l'agglomération (communes, quartiers...).
- A la hiérarchisation des espaces et à la lisibilité de l'espace produit.

Au plan urbain plusieurs pistes de travail majeures vont être poursuivies dans le cadre du projet d'agglomération :

- L'identification et l'affirmation d'une centralité dans l'agglomération à construire.
- La structuration des bourgs et quartiers notamment à mi-pente et dans les hauts pour améliorer le maillage urbain du territoire.
- La valorisation de la frange côtière , enjeu tant urbain qu'économique pour le TCO.

2.2) Créer les conditions d'accueil rendues indispensables du fait de la démographie des vingt années à venir.

Plusieurs scénarios ont été réalisés par l'Insee et présentés dans le cadre des journées préparatoires. Les approches prospectives du projet d'agglomération se sont organisées autour du scénario médian (S3) qui intègre d'une part la poursuite d'un solde naturel fort et d'autre part la réalité d'un accueil migratoire du fait de l'attractivité de la côte Ouest à l'échelle de l'île. Ces analyses ont été reprises dans la partie diagnostic du Projet d'agglomération. La projection réalisée prévoit un accroissement de près de 23000 du nombre des ménages à 2020.

Ce défi « démographique » d'envergure sur un territoire par nature « contraint » constitue une des priorités majeures du futur projet d'agglomération.

2.3) Organiser le territoire du TCO pour rendre son développement compatible avec la gestion d'un espace contraint.

Cette nécessaire organisation du territoire peut se décliner autour de quatre enjeux essentiels :

- Aménager de l'espace à vocation d'accueil d'entreprises pour poursuivre le développement économique territorial. L'étude économique lancée par le TCO, les travaux menés au sein de différents groupes de travail intégrant professionnels, consulaires, entrepreneurs, les analyses menées par les commissions du conseil de Développement permettent d'avancer la valeur de **300 hectares** comme évaluation du besoin foncier à dimension économique nécessaire à 10/15 ans sur le territoire.
- Créer le logement indispensable à l'accueil des hommes et des femmes dont on a vu l'important accroissement attendu jusqu'à 2020. L'étude du PLH en cours actuellement a permis de chiffrer le besoin dans une fourchette se situant entre **20 et 25 mille logements** pour l'intercommunalité. Cette création entraînant en elle-même un besoin de foncier situé entre 1000 et 1500 hectares et modulable comme on le verra dans les scénarios en fonction de la capacité à densifier l'espace résidentiel aujourd'hui encore très « éparpillé » et peu dense à l'exception de la situation de la commune Du Port.
- Développer la politique des transports collectifs pour faciliter les liaisons domicile travail, les transports économiques et les déplacements touristiques. Cela suppose un travail de structuration des lignes de transport et de mise en synergie des différents réseaux.
- Poursuivre les grands travaux d'infrastructure et de transports afin de désengorger les flux de circulation qui congestionnent aujourd'hui quotidiennement celui-ci. La route des Tamarins constitue en ce sens une constante d'aménagement qui a été intégrée dans chacun des scénarios avec une entrée en service à 2007. On rappellera, pour mettre en évidence l'importance de l'infrastructure dans le projet de développement du TCO, que le trafic routier y augmente actuellement de l'ordre de 8000 véhicules/jour tous les 5 ans.

2.4) Aider par une action publique volontariste la poursuite du développement économique du territoire et accentuer l'insertion des jeunes vers l'emploi.

L'étude économique lancée par le TCO a largement permis de travailler la question du développement économique notamment avec des chefs d'entreprises et les représentations consulaires et professionnelles des différents secteurs concernés.

Une fois reconnu le réel dynamisme de l'économie locale dont on rappellera pour mémoire qu'elle génère depuis plusieurs années un solde net d'emploi de l'ordre de 700 à 800 par an, quatre priorités d'actions ont été nettement pointées :

- La nécessité d'offrir un espace foncier d'extension possible pour les entreprises sur le territoire, besoin évalué autour de 300 hectares pour les 20 ans à venir.
- L'intérêt de faire une place dans le projet de la future agglomération à des outils et moyens de dialogue permanent entre représentants du monde économique, chefs d'entreprise, et élus du TCO.

- Le besoin de dynamiser la filière tourisme particulièrement prometteuse et dotée de marges de manœuvre réelles, mesurées par une étude spécifique aujourd'hui achevée. Cet effort sur le tourisme est en harmonie avec la réflexion et les objectifs globaux développés par la Région Réunion dans son entier. Créer environ 3000 lits marchands supplémentaires est l'objectif retenu pour participer effectivement à l'atteinte à l'échelle de l'île d'une fréquentation de 700.000 touristes / an (affinitaires inclus).
- Le développement économique ne saurait avoir de sens s'il ne s'articulait pas à l'enjeu démographique déjà présenté. L'afflux de jeunes générations encore fort dans les années à venir doit obligatoirement donner lieu d'une part à un renforcement des systèmes et outils de qualification professionnelle et d'autre part à un rapprochement net avec les employeurs du territoire afin d'essayer d'optimiser l'accès à l'emploi et de générer une véritable dynamique intégrative. Tous les secteurs sont concernés y compris celui des grands travaux dont on verra dans les différents scénarios prospectifs le rôle important pour les 10/20 ans à venir.

2.5) Renforcer l'exercice de la citoyenneté et lui donner une véritable dimension d'agglomération...

Faire du territoire de l'Ouest une grande agglomération impose également d'y développer les moyens permettant aux hommes et aux femmes qui y vivent de s'y sentir demain encore plus qu'aujourd'hui pleinement acteurs de ce territoire. Par delà certains aspects déjà évoqués notamment dans le volet « développement économique » pour faciliter l'accès à l'emploi, il s'agit ici d'utiliser le projet d'agglomération comme support destiné à favoriser l'accès à une citoyenneté active et épanouissante pour le plus grand nombre.

Tous les acteurs de terrain impliqués depuis des années sur cette problématique savent et disent combien un tel objectif en même temps qu'indispensable puisse se révéler ambitieux et difficile notamment du fait de la rapidité d'évolution et du besoin permanent d'adaptation dont fait preuve la société réunionnaise.

L'objectif au plan du projet d'agglomération consistait aussi, face à un aussi vaste enjeu, à faire la part des choses pour essayer de ne pas s'éparpiller et cibler quelques grandes questions qui pourraient devenir emblématiques dans la future action intercommunale. Trois enjeux majeurs ont été mis en exergue :

- Celui de l'amélioration des conditions de vie socio-économiques de certaines tranches d'âge de la population locale. Le public Jeune à travers un volet insertion économique et employabilité déjà évoqué plus haut et à l'opposé la fraction âgée de cette même population dans son rapport au logement face aux problèmes posés par le vieillissement. On rappellera à ce propos que la part des plus de 60 ans sur le TCO représentait plus de 16.000 personnes en 1999 avec un triplement prévu à 2030).
- Celui de l'intégration sociale et de la participation à la vie collective « urbaine » des populations. C'est autour du renforcement des dispositifs de Politique de la Ville mais aussi de prise en compte à l'échelle de l'agglomération de quelques grandes problématiques transversales que la question sera prise en compte à l'échelle de l'agglomération. Un audit des dispositifs à l'œuvre qui vient d'être achevé servira de trame au choix des quelques grandes questions à faire porter par l'agglomération dans son entier.
- Celui enfin de l'évolution progressive vers une citoyenneté d'agglomération. Permettre à tous de bénéficier et d'utiliser de grands équipements structurants dans les domaines

culturel, sportif, de formation... bénéficier d'une animation sociale de qualité en mettant en place des outils complémentaires et des moyens en commun constitue un ciment fort qui mettra à terme l'agglomération au cœur de l'amélioration des conditions de vie quotidienne de tous.

2.6) Organiser le territoire et faire des choix pour éviter que la croissance indispensable ne se fasse au détriment du potentiel environnemental local.

La croissance assumée ces dernières décennies, va à l'évidence se poursuivre notamment au plan démographique dans le moyen terme. Dès lors la question centrale est bien de faire les choix de développement qui garantiront le respect maximal des potentiels patrimoniaux et environnementaux qui en même temps qu'ils constituent la richesse du territoire en renforcent la fragilité.

Trois dimensions majeures constituent sur ce plan des enjeux structurants pour les années à venir :

- La gestion de l'énergie et la lutte contre une augmentation exponentielle des quantités requises notamment en matière d'électricité.
- La protection et la mise en valeur d'espaces naturels et agricoles constitutifs de l'identité et de la qualité paysagère du TCO.
- La collecte et le traitement des déchets

En matière énergétique

- L'augmentation des courbes de consommation d'énergie est à l'image de la croissance très ramassée dans le temps de la société réunionnaise. Concernant le seul TCO on rappellera qu'actuellement la consommation énergétique double tous les 10 ans représentant une augmentation des besoins de l'ordre de 26 000 TEP/an de produits pétroliers et 18 000 TEP/an de charbon.
- Cette consommation à des fins « domestique et industrielle » se double d'une évolution également très forte de la consommation énergétique liée à l'usage surabondant des véhicules individuels dont on a pu préciser précédemment l'évolution quantitative très marquée sur l'île en général et le TCO en particulier.

Face à cette réalité le projet d'agglomération devra apporter des éléments de réponse, en liaison avec ce qui est prévu dans le cadre du PRERURE et deux pistes de travail seront particulièrement suivies :

- Celle de la promotion des énergies douces de substitution avec comme objectif de freiner le besoin de multiplication des centrales de production électrique qui constitue la seule solution utilisée à l'évolution des besoins. Un travail particulier sera mené autour de l'usage du solaire à des fins domestiques.
- Celle de la promotion et de développement des solutions de transport en commun, alternative indispensable aux transports individuels qui saturent le trafic sur le territoire.

En matière environnementale

Il existe depuis de nombreuses années de multiples démarches notamment portées par les services de l'État au service de la protection du milieu naturel particulièrement riche et en même temps fragile.

L'objectif du futur projet d'agglomération doit également être dans ce cas de figure de plutôt chercher à compléter et enrichir les initiatives existantes que de reproduire ce qui se fait déjà, plusieurs choix ont été réalisés par les décideurs du territoire à ce propos :

- Structurer au plan paysager l'espace du TCO à partir d'éléments majeurs qui affirment et qualifient le territoire.
 - Concrètement la mise en valeur des ravines en distinguant des zones d'enjeu Hautes et basses est apparu comme un enjeu fort susceptible en même temps qu'il mettra en valeur des éléments paysagers remarquables de participer à une affirmation identitaire de l'espace du TCO.
 - De même la topographie du territoire , et plus précisément l'étendue des communes entre Mer et Montagne accentue l'importance des voies de communication reliant Hauts et bas. Ces voies se maillent avec quelques axes majeurs perpendiculaires : le route Hubert de l'Isle par exemple , la route du littoral en front de mer, la future route des tamarins en situation intermédiaire. Cette trame viaire mérite à l'évidence d'être rendue plus lisible avec un effort sur la hiérarchisation des axes (entre structurants et secondaires). La mise en valeur paysagère de certains carrefours déjà amorcée à certains endroits sera développée avec un objectif d'amélioration de la lisibilité et d'utilisation du traitement paysager comme « balise urbaine ». C'est une des déclinaisons permettant d'articuler espaces « naturels » et urbanisation qui est ici proposée.
 - Articulation espace agricole – espace urbanisé : c'est un enjeu majeur pour le territoire rendu fondamental pour deux raisons essentielles : d'une part la croissance démographique qui va induire un besoin d'urbanisation réel et d'autre part l'effort considérable entrepris pour irriguer le territoire et y améliorer la production de canne à sucre dont on soulignera encore une fois le rôle autant économique que de maintien du tissu social et de gestion de l'espace. Lutter contre le mitage notamment à mi-pente en identifiant précisément des zones à urbaniser et se donner les moyens de produire un habitat resserré est un objectif central du projet d'agglomération. L'organisation des bourgs de mi-pente et des hauts à partir du développement d'un concept « d'archipel urbain » destiné à limiter les risques de conflit d'usage entre agriculture et urbanisation sera mis en place au service de cette logique.
- Protéger des espaces remarquables et fragiles :
 - Protection du Lagon : participation par un effort sur le long terme d'amélioration du réseau d'assainissement et de traitement des eaux pluviales.
 - Poursuite de la mise en place des centres de collecte sélective des déchets ménagers.
 - Assainissement des Eaux usées.

- Protection des ressources en eau (périmètres de protection effectifs, diversification)

En matière de collecte et de traitement des déchets

Les ordures ménagères et assimilées, dont l'élimination et le traitement sont des compétences du TCO, représentent un volume actuellement collecté de l'ordre de 87 000 tonnes par an pour un coût d'environ 15,7 M€ par an pour la collecte et le traitement.

Les évolutions prévisibles à 20 ans portent ces chiffres à 122 000 tonnes et 37 M€ par an. L'enjeu que représente la gestion de ces déchets impose au TCO un certain nombre d'actions et d'investissements.

Dans le respect de la législation en vigueur, les objectifs du TCO sont :

- Poursuivre la mise en place de la collecte sélective, avec un objectif de 100% en 2004 ;
- Assurer le traitement et la valorisation des déchets collectés ;
- Prendre des initiatives visant l'objectif d'une réduction à la source des déchets produits.

Le TCO devra également sur ce thème mener des actions de sensibilisation, de prévention, mais aussi de coercition si nécessaire pour permettre à terme la limitation des dépôts sauvages.

Ces enjeux considérés comme fondamentaux par les décideurs du territoire, et correspondant à de multiples analyses techniques réalisées sur le territoire ont servi comme points de repère à la réalisation de trois scénarios prospectifs présentés dans les pages qui suivent.

Quelques remarques méthodologiques s'imposent au préalable :

- Les données figurant dans les scénarios sont issues des études sectorielles et travaux menés par les partenaires institutionnels qui ont été communiqués notamment lors des journées préparatoires.
- Les scénarios eux-mêmes se revendiquent comme des projections volontairement tranchées au risque de paraître caricaturaux sous certains angles.
- Ils illustrent des modes de développement possibles du territoire et tentent plus particulièrement d'en mettre en évidence les grandes conséquences notamment en terme d'organisation spatiale du territoire.
- Ils ont été avant tout utilisés comme catalyseur d'une réflexion destinée à afficher au final un Avenir Souhaité. Même si celui-ci ne se concrétise qu'imparfaitement à terme il présente l'incontestable avantage d'afficher des objectifs clairs et donc de constituer :
 - Un fil rouge pour la conduite du Projet d'agglomération.
 - Une base initiale permettant une évaluation en continu de la progression du Projet.

3) Scénarios construits et variables de base retenues...

Tout territoire peut être comparé à un système complexe au sein duquel les champs d'analyse, les variables à prendre en compte :

- Sont d'une grande diversité.
- Correspondent à des niveaux décisionnels eux-mêmes complexes et multiformes.

De ce fait l'analyse prospective s'en trouve à chaque fois complexifiée et mérite d'être maintenue dans des bornes qui en rendent l'analyse facilement réalisable et exploitable.

Pour l'approche prospective du territoire de la côte Ouest trois scénarios ont finalement été élaborés. Leur but unique n'est pas de « prévoir l'avenir à long terme » mais d'imaginer des devenirs pour aider à l'affirmation de choix.

Afin de se démarquer des exercices prospectifs déjà réalisés, notamment dans le cadre des études sectorielles, l'ambition a consisté à imaginer des formes de développement différentes intégrant des logiques d'utilisation de l'espace diverses afin d'en analyser les incidences sur la durabilité du processus de développement pour le territoire.

Dans la démarche seront successivement abordés trois scénarios :

- Le traditionnel exercice de prolongation tendancielle nourrit la première approche et a comme objectif de « peser » les conséquences d'une poursuite « au fil de l'eau » des processus actuellement à l'œuvre.
- Le second scénario tente d'illustrer les conséquences d'un choix de développement axé sur le renforcement des points forts du territoire dans une logique d'hyper concentration. Il ne fait que reproduire un modèle urbain et économique qui a alimenté les pensées et les pratiques de la plupart des agglomérations depuis plusieurs décennies.
- La troisième et dernière approche tente d'aborder ce même processus de développement en recherchant un nouveau mode d'organisation et d'utilisation de l'espace de l'agglomération.

Le choix des registres et variables d'analyse est la conjugaison d'une ambition et des contraintes de collectes d'indicateurs pertinents.

- Concernant l'ambition il s'agissait de déborder les seules approches prospectives de type démographique qui bien souvent structurent l'essentiel des analyses pour intégrer de multiples champs fondamentaux dans l'évaluation des « chances » de développement du territoire (économie, environnement, gestion de l'espace, habitat, transports,...).
- Au chapitre des contraintes on retiendra le choix fait de préférer limiter le nombre d'entrées à l'analyse en se concentrant sur des notions de fiabilité des sources ou encore de se limiter à des données permettant véritablement de retracer l'évolution connue sur plusieurs années par le territoire.

De manière plus large toutes les données prospectives issues des études sectorielles qui ont de fait bénéficié de plusieurs circuits de débat et de validation ont été privilégiées dans l'approche.

E1 - APPROCHE TENDANCIELLE, LE SCÉNARIO AU FIL DE L'EAU...

1) Principes et hypothèses retenues :

Deux principes guident la production de ce scénario :

- Une prolongation « mécanique » des tendances lourdes qui s'exercent depuis plusieurs années sur le site.
- L'intégration de grandes opérations dont les décisions de mise en œuvre sont déjà prises et qui constituent en quelque sorte des « coups partis ».

Les hypothèses retenues ont été les suivantes :

Organisation « politique » de l'agglomération

Le scénario est celui de l'intercommunalité a minima. Les compétences exercées sont celles définies en 2002 dans le cadre des statuts modifiés par délibération au mois de Novembre.

Aménagement

Il n'existe pas de volonté d'affirmer des vocations spécifiques à des sous-ensembles du territoire, il n'y a donc pas de schéma d'aménagement d'agglomération. La route des Tamarins, parallèlement est le grand projet majeur et structurant, sa mise en service s'opère en 2007.

Economie

Deux orientations majeures sont arrêtées :

Agriculture : le respect intégral du zonage foncier destiné à valoriser le secteur Canne à mi-pentes dans le droit fil de processus d'irrigation mis en place.

Industrie et commerce : Renforcement du processus de développement de la partie du territoire située en périphérie de la commune du Port.

Démographie et logement

Absence de volonté pour la mise en œuvre d'un schéma résidentiel. Accentuation de l'attractivité de la micro région SUD du fait d'un manque de planification de l'urbanisation du TCO.

2) Les grandes incidences pour le territoire

2.1) Au plan économique

L'inexistence de schéma d'aménagement se traduit par une implantation industrielle au coup par coup en fonction de micro-opportunités foncières. Il n'existe pas au plan de l'initiative publique de mise en place d'un portefeuille foncier géré et organisé dans le temps. De ce fait l'évaluation du foncier mobilisable à des fins économiques plafonne aux environs de 150 hectares de nouvelles ZA à 15/20 ans (cf. étude économique). Le site de Cambaie reste cantonné à un niveau communal et n'est donc pas valorisé au plan de l'agglomération.

La sole cannière est « officiellement » sanctuarisée et occupe environ 7000 hectares du territoire. Par contre la non mise en place d'un schéma d'organisation urbaine rend très difficile le contrôle du devenir de cette zone qui voit le processus de mitage déjà largement engagé se poursuivre.

Faute d'initiative publique appuyée, le partenariat indispensable entre acteurs économiques continue de se faire avec les moyens et outils actuels et se développe peu.

2.2) Au plan touristique

Absence de mise en œuvre d'un schéma touristique d'ensemble. Limitation du développement autour des sites emblématiques actuels. Blocage de l'initiative hôtelière privée. Le territoire peine à développer plus de 500 lits nouveaux à 10 ans.

2.3) Démographie, urbanisme, logement

Le système de production actuel de logements se poursuit à l'identique. Les déséquilibres communaux se creusent tant sur la répartition du parc produit que sur le volet social de celui-ci. Les différences Nord-Sud du TCO s'affirment. La Possession et Saint-Paul continuent de concentrer le développement résidentiel du territoire.

La densification de l'habitat reste lente et le nombre de logements à l'hectare atteint se situe autour de 15 logements à l'hectare.

Les collectivités continuent de développer des actions de dynamisation dans les Hauts mais avec des résultats limités.

2.4) Infrastructure et Transport

La route des Tamarins n'est utilisée qu'en tant que « tube » permettant la fluidification du trafic. Les barreaux aménagés permettent mal le désenclavement des Hauts. Il n'y a pas de projet d'envergure de requalification de la RN1 en parallèle de la mise en service de la route de tamarins.

Le TCSP reste un projet de long terme et n'influence pas l'évolution du TCO.

2.5) Vie sociale

La non définition d'un projet de développement et donc la poursuite des dynamiques « naturellement à l'œuvre » met gravement en question à terme la gestion des équilibres sociaux sur le territoire malgré l'efficacité réelle de certains processus déjà mis en œuvre mais de façon individuelle par les communes.

- En matière de développement social urbain, les dispositifs de politique de la ville se poursuivent dans leurs modes de fonctionnement actuel. De grandes problématiques transversales et véritablement d'intérêt communautaire (insertion, lutte contre la toxicomanie, accès aux soins ...) ne sont pas recentrées à l'échelle de l'agglomération et perdent en efficacité. Une analyse fine des risques et des besoins allant dans ce sens est disponible dans le travail d'évaluation qui vient d'être produit pour le t.c.o par le cabinet Act-Consultants.
- En parallèle du développement social urbain, la mise en œuvre d'une politique d'agglomération en matière de sport et de culture est un autre grand enjeu de développement. Dans ce scénario, et faute de schéma d'ensemble obligeant les communes à faire des choix communs, les seules actions se limitent à des participations éventuelles à de l'investissement sur des équipements communaux. De l'avis des experts et partenaires interrogés durant le diagnostic, c'est autour de l'animation et de l'encadrement organisé que les enjeux de dynamisation principaux se situent. Ce type d'enjeu n'est pas ou très mal pris en compte de ce type d'approche au fil de l'eau.
- Enfin on notera que sans politique d'anticipation sur des grandes questions sociales qui se poseront à moyen terme, au moins deux sujets majeurs restent à la marge de l'action et renforcent les risques de dislocation sociale : il s'agit respectivement de l'anticipation de la question du vieillissement des personnes âgées et des politiques à mettre en place et d'autre part du renforcement des politiques de formation-insertion en direction du public jeune à la recherche d'un emploi durable.

Les membres des groupes de réflexion ainsi que les personnes interrogées autour de ces problématiques concluent l'analyse en mettant en évidence un risque tout à fait réel et qui incite à une forte mobilisation autour de cette question.

Ce risque est celui d'un accroissement fort des conflits de réglementation dans la mesure ou en l'absence de véritable dynamique de développement social communautaire c'est en fait la réglementation et le recours au contentieux c'est à dire une logique de type répressif qui s'imposerait pour gérer les écarts (écarts de revenus, d'accès à l'espace, à l'utilisation des équipements et services ...).

2.6) Environnement

La poursuite du schéma actuel correspond à la création d'une immense banlieue étalée, sans véritable centralité, sans structuration paysagère (ravines, coupures agricoles mitées, pas d'étagement).

Dans un tel scénario, même si certains enjeux sont pris en compte à partir des compétences actuelles du TCO comme la gestion des déchets par exemple, l'action en matière de protection et de valorisation environnementale reste portée soit par les dispositifs existants de protection des espaces, soit par des actions purement privées relevant plus de l'action individuelle ou du civisme mais dont on peut légitimement douter d'une grande efficacité à l'échelle d'un territoire de plus de 56000 hectares.

3) Les grands chiffres clés qu'un tel scénario pourrait laisser envisager...

Avertissement préalable ...

Les données qui suivent ont avant tout une valeur d'illustration et de matérialisation des conséquences des choix ou des non-choix que portent les scénarios développés. La plupart de ces données ne relèvent néanmoins pas de l'imaginaire ou de l'extrapolation, elles ont été produites dans le cadre des études sectorielles menées par le T.C.O. et confiées à de multiples bureaux d'étude ainsi que de réflexions plus institutionnelles portées par les partenaires du T.C.O. et livrées notamment durant la phase diagnostic du contrat d'agglomération.

3.1) Les grandes évolutions probables dans le domaine de l'économie et de l'Emploi

a) Rappel des hypothèses retenues :

- démographie : scénario médian S3 de l'INSEE : 1,61% de croissance annuelle moyenne
- population active croissante de 2% l'an, compte tenu de la poursuite de la progression du taux d'activité féminine
- emplois « tendanciels » ou « mécaniques » : ceux que l'économie génère au fil de l'eau, à un rythme de 1,5% l'an

	2003	2020
Evolution générale attendue de l'emploi sur le territoire	49.700 emplois	64.000 (+ 14300) (soit environ + 800 / an)

Nota : le dynamisme de l'économie locale largement illustré par les résultats connus des 10 à 15 dernières années se poursuit au même rythme.

b) Création d'emplois liés aux spécificités dans les domaines agricole (basculement des eaux, pêche, grands travaux, filières de spécialisation):

	2020
Emplois agricoles	+ 700
Tourisme	+ 800
Grands travaux	+1200
Pêche	+ 500
Industrie	+ 700
Energie, Environnement et filières spécialisées	+ 500
<i>Supplément d'emplois</i>	+4400 soit environ + 250 / an

Nota : Ce second tableau pointe, par delà l'évolution générale de l'emploi du tableau précédent, quelques secteurs économiques qui vont être concernées dans les années à venir par des évolutions importantes génératrices d'emploi. C'est par exemple le cas des grands travaux largement « dopés » par la mise en chantier de la route des tamarins, c'est aussi la cas du secteur agricole autour des grands travaux d'irrigation et de leurs conséquences en matière d'emploi agricole.

Au total, l'ensemble des « probables » amenés par cette évolution génère de l'ordre de 4400 emplois, venant s'ajouter à ceux créés de façon « mécanique » par l'économie sur sa lancée.

Taux de chômage :	
2003	40,2 %
2020.....	39,5 %

Malgré les données précédentes qui illustrent une bonne santé de l'économie locale, l'évolution démographique et l'arrivée de jeunes actifs sur le marché de l'emploi sur la période continuent de maintenir un taux de chômage quasi-identique sur le territoire du T.C.O.

3.2) Les grandes évolutions probables dans le domaine du peuplement sur le territoire

Les différents scénarios élaborés par les services de l'INSEE ont servi de base à l'approche. C'est le scénario dit « S3 » qui a été retenu dans la réflexion concernant le projet d'agglomération.

Les hypothèses principales en sont :

- 2,9 personnes par ménage à l'horizon 2020.
- Un gain de 4 ans d'espérance de vie à l'horizon 2030.

Ménages en 1999	Ménages en 2020	Accroissement (S3)
51706	85534	32970

Sur les bases ci-dessus d'évolution démographique il était important d'illustrer les conséquences en matière de répartition de cette population sur le territoire du TCO, c'est à dire dans les différentes communes de l'agglomération.

Dans le scénario du fil de l'eau c'est une prolongation des tendances qui a permis d'aboutir au tableau de synthèse ci-dessous.

	Poids en 1990	Poids en 1999	En 2020...
La Possession	10,5%	12,2%	16,3%
Le Port	23,3%	21,3%	18,3%
Saint-Paul	48,2%	48,7%	49,2%
Saint-Leu	14,1%	14%	13,1%
Trois Bassins	3,9%	3,7%	3,2%

Le scénario du fil de l'eau consacre le renforcement de la partie Nord du TCO essentiellement du fait d'une croissance très forte de la commune de la Possession. La frange SUD composée de Trois bassins et Saint-Leu connaît une légère tendance à la baisse. La commune de Saint-Paul maintient un poids démographique autour de 50% dans cette projection.

Ne pas intervenir dans le cadre d'un schéma de peuplement et d'une politique habitat adaptée présenterait le risque d'accentuer des déséquilibres sur le territoire et notamment de limiter la capacité d'une commune comme le Port à diversifier son peuplement. Inversement un tel scénario tendrait à consacrer La Possession comme « banlieue dortoir » alors que la commune dispose d'autres atouts lui permettant d'équilibrer son développement.

3.3) Les grandes évolutions probables dans le domaine du logement sur le territoire

C'est la conséquence directe de l'évolution démographique dont chacun s'accorde pour reconnaître l'enjeu majeur pour le territoire.

Dans la prolongation tendancielle les grands équilibres entre communes sont prolongés et par ailleurs les modes de production du logement et notamment sa densité restent à l'identique des tendances actuelles.

Logements produits pour faire face aux besoins démographiques (données tirées d'un des scénarios construits dans le PLH)

	Parc produit en 20 ans...
Production à effet démographique	34.000
Production destinée à fluidifier le marché	3.400
Production renouvelant le parc	10.600
	48.000 logements

Répartition sur le territoire

La Possession	+14.360 logements pour 720 hectares
Le Port	+3840 logements pour 58 hectares
Saint Paul	+24240 logements pour 1210 hectares
Saint Leu	+4800 logements pour 240 hectares
Trois Bassins	+760 logements pour 38 hectares
	Consommation de 2.266 hectares

3.4) Les grandes incidences pour le Territoire d'un tel scénario à 20 ans

- C'est le schéma le plus facile à accepter. Il limite les choix à assumer. En contrepartie il n'induit pas de réel processus de changement et ne traite pas les grandes questions majeures pour le TCO qui sont : le développement social et économique, l'organisation d'un schéma urbain performant pour les résidents, la mise en œuvre d'une valorisation et

d'une protection efficace d'un environnement riche mais fragile, l'anticipation sur des risques de fracture sociale à moyen terme.

- Au plan spatial il maintient les déséquilibres Nord-Sud « opposant » un Nord « industriel » à un Sud épargné au plan environnemental mais sans dynamique réelle de développement. De même il ne permet pas un équilibrage entre Hauts et Bas réaliste, laissant les hauts en attente d'un processus de développement efficace. Il ne prépare pas l'avenir notamment en sachant utiliser l'opportunité de la route des Tamarins comme un outil de développement du territoire, ce qu'elle pourrait aussi être.
- Au plan économique il maintient le taux de chômage actuel, ne permet pas une relocalisation des emplois, n'autorise pas une qualification des communes voir des quartiers au sein de celles-ci. Le développement touristique trouve des limites évidentes dans l'incapacité de l'Ouest à valoriser l'ensemble de sa frange littorale.
- Au plan social la variable d'ajustement entre l'habitat et l'emploi reste la voiture. Le trafic ne peut que poser problème à terme malgré les efforts conséquents et coûteux en terme d'infrastructure. La politique de la ville et plus largement la démarche de développement social urbain non recalibrée n'atteint pas une dimension agglomération et risque de connaître des difficultés y compris dans sa géographie des périmètres prioritaires. Il n'y a pas de politique coordonnée en matière culturelle et sportive.
- Les grands équilibres entre intérêt Public et Privé ne sont pas modifiés, le « partage » d'un territoire limité n'est pas correctement assumé.
- Le scénario n'étouffe cependant pas spatialement le territoire, il en épuise par contre en vingt ans les potentialités de développement. Il risque d'accroître les déséquilibres sociaux déjà visibles et dont les conséquences doivent être anticipées.

E2 - LE SCÉNARIO DES POLARISATIONS...

Le scénario de prolongation tendancielle présente une double limite qui oblitère les chances à long terme du territoire :

- Il n'optimise pas les conditions d'un développement renforcé de l'intercommunalité.
- N'organisant pas le territoire, il continue d'étaler son urbanisation, épuisant progressivement les ressources environnementales et spatiales déjà largement sollicitées par le processus de croissance des deux dernières décennies.

Face à un tel constat, le second scénario imaginé est celui de l'affirmation des fortes polarités au sein du territoire.

Inversement au précédent, le jeu consiste à renforcer les pôles existants sur l'intercommunalité, à les mettre en valeur et à jouer la carte d'une spécialisation des espaces au sein du territoire.

Un tel choix s'explique au moins pour deux raisons fondamentales :

- La première d'ordre général et qui consiste à reconnaître le réalisme et l'efficacité dans de nombreux territoires urbains de modèles de développement ayant utilisé ce modèle de la polarisation et de la spécialisation spatiale.
- La seconde raison repose sur les réalités mêmes du territoire aujourd'hui et sur l'existence des potentiels et modes de fonctionnement permettant de jouer de façon pragmatique un tel modèle de développement.

1) Principes et hypothèses retenues :

- Amplification de la croissance sur la base du schéma spatial actuel.
- Confirmation des choix d'affectation opérés et donc zonage affirmé.
- Pas ou peu de diversification dans l'utilisation des espaces du territoire.

1.1) Organisation « politique » de l'agglomération

Le T.C.O. renforce sa compétence en matière économique. Il devient maître d'ouvrage principal sur le territoire en matière de production et de gestion de zones d'activité.

1.2) Aménagement

Le territoire est décliné en un pôle économique majeur à vocation industrielle affirmée autour Du Port, un pôle secondaire à vocation tertiaire sur Saint-Leu. La route des tamarins n'est utilisée que comme un « tube » pour des migrations pendulaires Nord-Sud, elle est réalisée et opérationnelle en 2007. L'aménagement est au service d'objectifs économiques et ne participe pas à une organisation spatiale du projet de territoire.

1.3) Économie

Le principe de développement économique repose sur l'accentuation du pôle Le Port – St-Paul- La Possession. L'objectif affiché et /ou de fait poursuivi par cette voie est de conforter le Nord de l'agglomération. Seule la zone de Bois de nèfles à Saint-Leu déroge à ce principe cadre. La frange littorale est également traitée sur le même principe et pour des raisons d'efficacité, seules les zones à fort potentiel touristique déjà existantes sont valorisées.

1.4) Démographie, urbanisme et logement

L'objectif d'économie foncière et de concentration résidentielle est clairement affiché contrairement au scénario tendanciel. En fait les règles de polarisation sont appliquées à la problématique du logement de la même manière qu'en matière d'économie du territoire. L'objectif préconisé dans le SAR à 30 logements à l'hectare est systématiquement recherché. La logique de développement par la fonction résidentielle pure qu'a développé la commune de La Possession depuis plusieurs années est encore encouragée. Cette fonction résidentielle est également portée par la commune de Saint-Paul qui dispose de l'espace nécessaire pour cela. Chaque quartier est structuré comme une petite ville.

2) Les grandes incidences pour le territoire

Le choix de l'affirmation de polarités et de spécialisation des espaces génère de multiples incidences sur le territoire. Les groupes de réflexion mais aussi la lecture des études sectorielles mises en œuvre ont permis d'imaginer les conséquences majeures qu'entraînerait un tel choix.

L'objectif, rappelons le, n'est ni de prétendre à une approche « mathématiquement exacte » ni de porter un jugement de valeur, mais tout simplement d'illustrer les incidences sur l'espace du TCO qu'un tel modèle de développement entraînerait à moyen terme.

2.1) Au plan économique

Le pôle central économique « Le Port St-Paul » est étendu en utilisant pour cela l'opportunité du site de Cambaie. En complément une trentaine d'hectares à vocation économique supplémentaire sont dégagés sur la commune de la Possession à partir de la zone de Moulin joli. La spécialisation interne des zones elles-mêmes est encouragée (logistique, commerce, production industrielle, tertiaire...). Une politique de recyclage et de rachat du foncier économique ancien et en voie de déshérence est mise en œuvre.

Sur ces grands principes d'action l'objectif de mobilisation de 300 hectares supplémentaires en Zones d'activités est facile à atteindre avec environ 84 % de ces surfaces sur le seul pôle Le Port-La Possession – Saint-Paul.

Poursuite des actions de développement diffus dans les Hauts notamment par la mise en place d'opérations d'immobilier d'entreprises normatif. (expérience en cours).

Défense de l'économie agricole et interdiction d'usage des mi-pentes à des fins résidentielles ou économiques, en dehors de la structuration des bourgs et des projets existants.

2.2) Au plan touristique

Accentuation de la valorisation du littoral, sans remise en cause des principes d'aménagement actuel. De fait un Plafond de 1000 lits supplémentaires reste difficile à dépasser sur la base d'un tel schéma.

Pas ou peu d'investissement dans les Hauts en création d'hébergements supplémentaires.

2.3) Démographie, urbanisme, logement

Affirmation de la vocation résidentielle de la commune de La Possession.

Pas de réflexion sur la création d'un cœur d'agglomération par delà la dimension purement économique déjà évoquée. Densification des centres littoraux.

Pas de schéma de maillage urbain du territoire.

Maîtrise foncière et objectif de 30 logements à l'hectare dans l'ensemble des nouveaux programmes.

Recherche d'extension urbaine dans les hauts.

Poursuite des dispositifs de RHI afin de permettre, par là même une densification du tissu urbain existant. (objectif 6000 logements traités en 30 ans).

2.4) Vie sociale

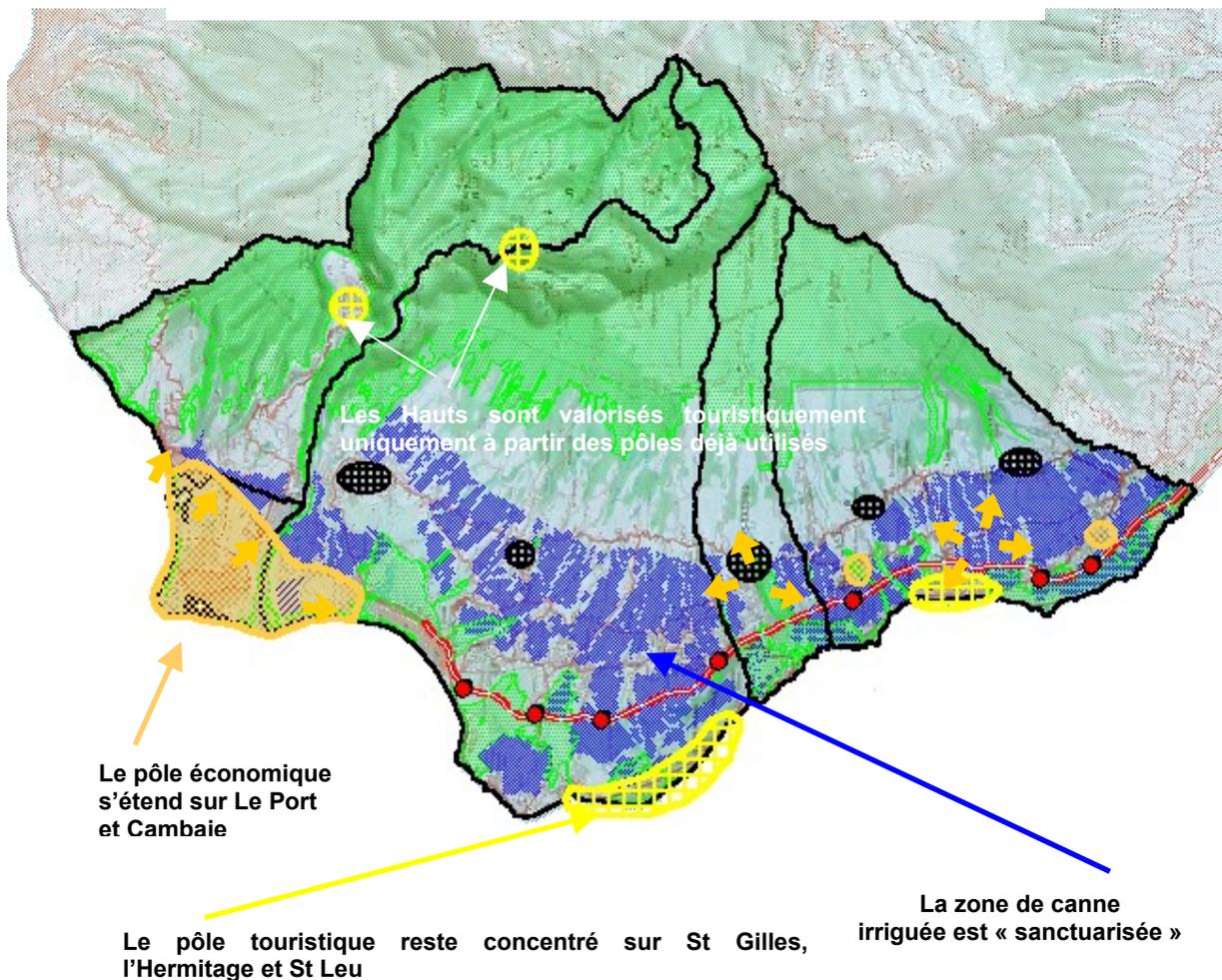
Pas de politique de rapprochement Habitat – Emploi mais au contraire spécialisation des fonctions. Maintien des dispositifs de développement social urbain sans recherche de transversalité à l'échelle de l'agglomération.

Renforcement de polarités dans les domaines des sports et de la culture mais pas véritablement de maillage de l'ensemble du territoire. Le Port et St- Paul en matière de sport sont confortés, il n'existe pas ou peu dans un tel schéma de tentative de diffusion des équipements et de l'animation.

2.5) Infrastructure et Transport

L'utilisation de la route des tamarins est inchangée par rapport au scénario précédent. L'accent est mis sur la valorisation des accès aux pôles économiques et résidentiels concentrés. Il n'y a pas de mise en œuvre d'une démarche de revalorisation de la RN1 en frange littorale.

Les incidences pour le territoire



3) Les grands chiffres clés qu'un tel scénario pourrait laisser envisager...

3.1) Les grandes évolutions probables dans le domaine de l'économie et de l'Emploi

- a) Au niveau des hypothèses de départ, elles sont les mêmes que pour le scénario tendanciel en ce qui concerne la démographie et l'évolution de la population active. Par contre les efforts consentis par les collectivités notamment en matière de mise à disposition de foncier à vocation économique ont comme premier effet de faciliter le desserrement et la croissance des entreprises. Ce processus amplifie les potentiels de création « naturelle » de l'emploi sur le territoire (cf. étude économique), ce qui se traduit par une croissance tendancielle de l'emploi de 2,5% l'an

	2003	2020
Evolution générale de l'emploi	49700	76300 (+26.600, soit + 1500 /an)

- b) De la même manière, la concentration économique « dope » la création d'emplois supplémentaire dans certains secteurs-clé, améliorant encore le solde net d'emplois potentiels à créer. C'est particulièrement vrai dans le domaine industriel, mais aussi dans celui des grands travaux indispensables à la mise en œuvre d'un tel scénario.

Les efforts à réaliser sont considérables et permettent de mesurer l'ambition d'une telle « vision d'avenir ». Ils améliorent considérablement le potentiel d'emploi à partir, il faut le rappeler, d'une économie déjà créatrice d'emplois de façon conséquente.

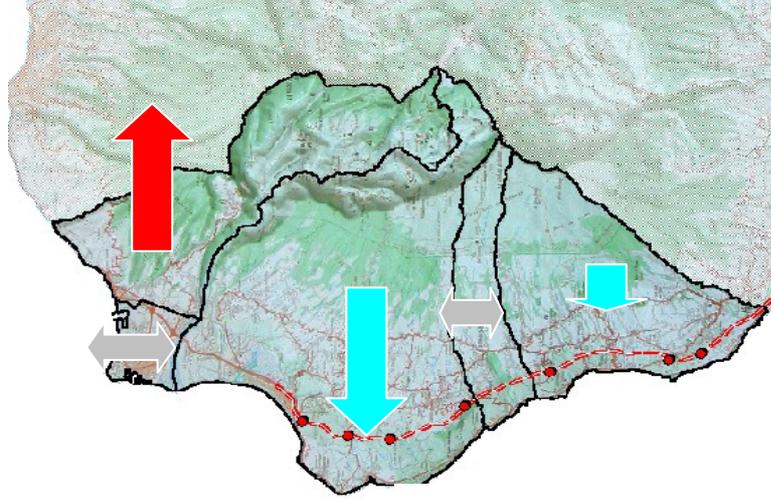
	2020
Emplois agricoles	+ 700
Tourisme	+ 1100
Grands travaux	+ 1300
Pêche	+ 500
Industrie	+ 2500
Energie, environnement	+ 1500
totaux	+ 7600, soit +450 /an

On note une baisse significative du taux de chômage

Taux de chômage sur la période :

2003 40,2 %

2020..... 25,8 %



Analyse démographique

3.2) Les grandes évolutions probables dans le domaine du logement sur le territoire

	1990	1999	2020
Le Port	23,3%	21,3%	42770 (18,3 %) *
La Possession	10,5%	12,2%	43600 (18,6 %)
Saint-Paul	48,2%	48,7%	111270 (47,5 %)
Trois Bassins	3,9%	3,7%	7410 (3,2 %)
Saint-Leu	14,1%	14%	29000 (12,4 %)

	Parc produit en 20 ans
Production à effet démographique	34000
Production destinée à fluidifier le marché	3400
Production liée au renouvellement du Parc.	10600
	48.000 logements

La Possession	+ 19200 logements pour 480 hectares
Le Port	+ 3840 logements pour 59 hectares
Saint Paul	+ 20830 logements pour 350 hectares
Saint Leu	+ 3360 logements pour 126 hectares
Trois Bassins	+ 760 logements pour 28 hectares
	1043 hectares

3.3) Les grandes incidences pour le Territoire d'un tel scénario à 20 ans ...

- C'est le scénario qui conforte les pôles forts existants de l'Ouest. Un Nord autour Du Port où Cambaie est à forte dominante économique. Saint-Paul conforte sa vocation commerciale et de services. Saint-Leu s'affirme dans une double vocation de pôle balnéaire et tertiaire. La Possession continue de renforcer son image de banlieue résidentielle.
- C'est le scénario qui mobilise facilement les acteurs dans la mesure où il ne remet pas en cause les grands positionnements actuels.
- L'agglomération se construit sans pôle de centralité au sens urbain du terme.
- La voiture individuelle reste la variable d'ajustement entre domicile et travail. La concentration économique au Nord alliée à l'usage de la nouvelle route des Tamarins qui reste un « tube » accentue fortement les migrations pendulaires entre Nord et Sud.
- Le choix de la polarisation décliné en matière résidentielle permet une véritable densification et une économie de foncier conséquente.
- Le renforcement des moyens consacrés à la mise en réseau des acteurs économiques améliore encore la situation de l'emploi.
- Le territoire joue le développement mais sans soucis d'organisation ou de planification. L'intérêt public et la gestion du territoire sont difficiles à assumer dans une telle perspective.
- Le scénario creuse les écarts sociaux, les écarts entre quartiers, entre Hauts et Bas de l'Ouest.
- Les efforts réalisés dans les domaines sportif et culturel tout en étant significatifs ne prennent que peu en compte la notion d'égalité dans l'accès aux équipements et dispositifs d'animation, il y a risque de creusement d'écarts selon les lieux de vie des résidents au sein de l'agglomération.
- L'aménagement limité du littoral qui reste concentré sur les pôles existants oblitère les chances d'atteindre les objectifs de développement touristique esquissés au niveau de l'île dans son ensemble.

E3 - TROISIÈME SCÉNARIO, UNE REDISTRIBUTION DES CARTES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT

1) Principes et hypothèses retenues

La réflexion a porté dans le cadre de ce scénario sur un aménagement de l'espace qui s'inscrirait moins dans le prolongement direct des mécanismes à l'œuvre depuis des années sur le territoire.

Le scénario s'est attaché à rechercher une autre logique d'aménagement et de développement. Il est tout d'abord parti d'une analyse de l'organisation « historique et culturelle » des ensembles communaux pour essayer de comprendre les logiques d'utilisation spatiale sur une longue période.

1.1) Organisation de l'espace : quel héritage ?

C'est bien « du battant des lames au sommet des montagnes » que s'organisent l'histoire et l'organisation humaine des communes constitutives du TCO. Cette organisation qui consacre plusieurs « couches » d'utilisation de l'espace étalées le long de la planèze peut servir de point d'ancrage à une réflexion sur une autre organisation spatiale pour les années à venir.

L'observation actuelle d'une part, l'intégration des quelques grands projets à moyen terme d'autre part permettent de cerner un territoire doté de **4 sous espaces** :

Une zone naturelle

A forte valeur touristique et patrimoniale et d'une valeur écologique reconnue, elle est concernée directement par le projet de parc national en cours d'élaboration.

Mafate, Maïdo, Bénare constituent quelques repères majeurs de cette partie du territoire dont la dimension touristique est encore loin d'être optimisée à l'heure actuelle.

Le scénario n°3 se fixe comme objectif le développement de plusieurs sites peu ou mal utilisés, certains difficilement accessibles.

Les Hauts (route Hubert Delisle)

Les démarches de dynamisation de cette partie du territoire est comme on l'a déjà vu une des préoccupations majeures des pouvoirs publics et des collectivités depuis des années. La tâche est cependant plus que difficile et les écarts ne cessent de se creuser entre frange littorale riche et hauts en situation économique difficile. Le scénario fait le pari d'une dynamisation forte des Hauts à partir du développement des mi-pentes qui deviennent une locomotive permettant d'en faciliter la croissance.

Les mi-pentes

Grâce à la Route des Tamarins, et largement consacrées à la canne, elles deviennent l'épine dorsale, fixant activités et résidentiel en un archipel urbain (économie et habitat s'y retrouvent mixés). L'irrigation à destination de la canne permet de structurer l'espace, une

organisation « intelligente » cherche à encadrer, en la limitant et en la concentrant, la croissance urbaine. Le pari réalisé consiste à affirmer que seule une organisation planifiée des usages agricoles-urbains et économiques peut permettre de freiner la tendance au mitage. Dans ce scénario les collectivités s'investissent largement dans l'action foncière.

Le littoral

Débarassé des nuisances actuelles grâce notamment à l'évolution du trafic routier du fait de la mise en service de la route des Tamarins, une utilisation optimale de l'espace pour le tourisme et le résidentiel qualitatif peut s'envisager.

En corollaire c'est l'ensemble de la zone littorale qui peut et doit être re-qualifié permettant par là même un développement des capacités touristiques important.

Une vigilance totale est mise en place autour de la question de protection et de gestion de milieux naturels riches mais fragiles. L'agglomération est garante du maintien de la qualité des espaces et des sites.

Le projet de requalification de la ville du Port et de son activité portuaire est totalement intégré dans cette démarche de valorisation du littoral afin d'élargir la palette des activités et les usages possibles dans cette frange littorale.

Cambaie crée la continuité de la « Zone Touristique Utile, ZTU ». Le site de la baie de Saint-Paul dont la vocation est clairement de devenir le cœur de l'agglomération participe à la valorisation et à la protection de cette baie, véritable atout et aujourd'hui très peu mis en valeur.

1.2) Organisation de l'espace : territoires communaux et réalités géo-spatiales...

« Du battant des lames au sommet des montagnes »

L'histoire et l'observation induisent **la nécessité d'alliances entre communes**. Plusieurs échanges avec les élus des communes et les responsables techniques ont permis de dégager les champs d'alliance suivants :

Le Port et La Possession développent des alliances

Rééquilibrer Habitat-Emploi plus particulièrement à l'échelle des deux communes.

Le scénario imagine une diminution du développement résidentiel sur la commune de La Possession et un redéploiement de son développement autour du projet de valorisation de l'accès à la frange littorale d'une part et à la mise en valeur de sites naturels de grande qualité d'autre part. Ces derniers peuvent devenir des « poumons verts » pour l'agglomération dans sa partie Nord.

En contrepartie, la commune du Port se trouve en situation plus favorable pour redéployer sa stratégie de diversification résidentielle. Les chances de succès de la démarche se trouvent optimisées.

Saint-Paul a d'énormes atouts sur son territoire

Mais la commune doit s'allier pour réussir ses grands projets :

- Cambaie : pièce maîtresse du cœur d'agglomération. **Le site de Cambaie est d'une importance stratégique à l'échelle de l'agglomération.** Il mérite dans ce scénario de bénéficier d'un projet urbain d'ensemble permettant d'en faire à terme le cœur de l'agglomération. C'est donc bien un projet intégrant les dimensions économique, résidentielle, de loisirs et touristique qu'il s'agit de mettre en place.

L'ambition impose de ne pas limiter l'approche aux seuls espaces de l'ex antenne Oméga mais d'élargir le projet en allant jusqu'à la commune du Port en franchissant la rivière des galets pour se raccorder au Projet urbain de la commune et jusqu'à Saint-Paul Ville et l'Etang de Saint-Paul d'autre part.

- La mise en valeur de la baie de Saint-Paul dans le cadre de la requalification du littoral de l'Ouest devient un enjeu majeur et un projet à part entière devant permettre une action en continu du Cap Lahoussay jusqu'à La Possession.

Saint-Leu et Trois Bassins s'allient pour le développement d'un pôle du Sud du T.C.O.

Ce pôle aurait une connotation résidentielle, tertiaire et balnéaire.

Les deux communes y ont un intérêt majeur du double fait de leurs potentialités et de la mutation que la route des Tamarins risque d'induire sur le territoire. C'est autour de la notion de tourisme, de sports de glisse et d'espace nature que doit s'organiser dans ce scénario le développement de ces territoires.

Le scénario recompose donc l'action en cherchant à trouver entre les cinq communes des centres d'intérêt communs, donc des possibilités de stratégies d'alliance.

Il parie sur une notion d'intérêt communautaire à double entrée :

- A l'échelle de l'ensemble du territoire sur des grands projets structurants.
- A l'échelle des communes entre-elles en fonction de réalités géo-économiques que l'agglomération va chercher à développer.

2) Les grandes incidences pour le territoire

2.1) Au plan économique

Une plate-forme économique « Le Port – Saint-Paul – Cambaie » est créée à partir de projets mixtes incluant des composantes économiques, résidentielles et touristiques. L'approche intègre la valorisation de Port Réunion et de la « Ville Port ». Cambaie est pris en compte de manière particulièrement qualitative, dans un objectif de devenir un véritable cœur d'agglomération.

80 ha de ZA sont développés sur les mi-pentes pour « nourrir » l'archipel urbain desservi par la Route des Tamarins. Pouvant prendre la forme d'un chapelet de zones d'activité de petite et moyenne importance, l'implantation de ces espaces économiques se fait dans le cadre de zones déjà « urbanisées » et à partir d'une négociation étroite avec les acteurs de la filière agricole. L'objectif est de permettre un développement des mi-pentes et des hauts mais organisé et respectueux des hectares agricoles eux-mêmes constitutifs du projet économique et social du territoire.

Une contractualisation est mise en place pour régler la partition « canne / urbain » et garantir la mise en place de moyens concrets destinés à éviter les dérapages, les conflits d'intérêts, le mitage du territoire.

Gestion de la propriété du parcellaire économique et restructuration de l'existant. A coté de la création de nouvelles zones, l'agglomération prend en charge une réflexion puis un programme de récupération des parcelles à vocation économique inutilisées ou sous-utilisées pour en optimiser l'usage et développer ainsi sans consommation foncière supplémentaire des hectares à vocation économique.

Meilleure valorisation de la politique d'aménagement diffus dans les Hauts grâce à la dynamique créée dans les mi-pentes.

2.2) Au plan touristique

Mise en valeur du potentiel des Hauts : de Dos d'Âne au Nord au Petit Bénare au Sud.

Mafate doit également s'intégrer dans cette dimension touristique avec des spécificités dont il convient de tenir compte.

Organisation du littoral : pôle touristique sur Saint-Leu et 3 Bassins, aménagement de la baie de Saint-Paul, système de navettes par mer desservant les cinq communes, constitution d'un réseau de circulation douce sur la RN1 et en frange littorale.

2.3) Démographie, urbanisme, logement

Création d'un « cœur d'agglomération » Le Port – La Possession – Saint-Paul autour de Cambaie.

Réflexion sur une complémentarité TCSP et Tram urbain.

Ouverture de La Possession sur le littoral et traitement de la traversée de La Possession (RN1).

Stratégie immobilière pour un rééquilibrage global du territoire.

Habitat plus dense sur les mi-pentes pour gérer un meilleur équilibre avec les activités à dimension économique.

Opérations résidentielles innovantes sur chaque centre urbain du littoral avec démarche qualité.

Maîtrise foncière pour organiser les mi-pentes et les Hauts.

Choix de quatre à cinq bourgs structurants à urbaniser pour développer les Hauts.

2.4) Vie sociale

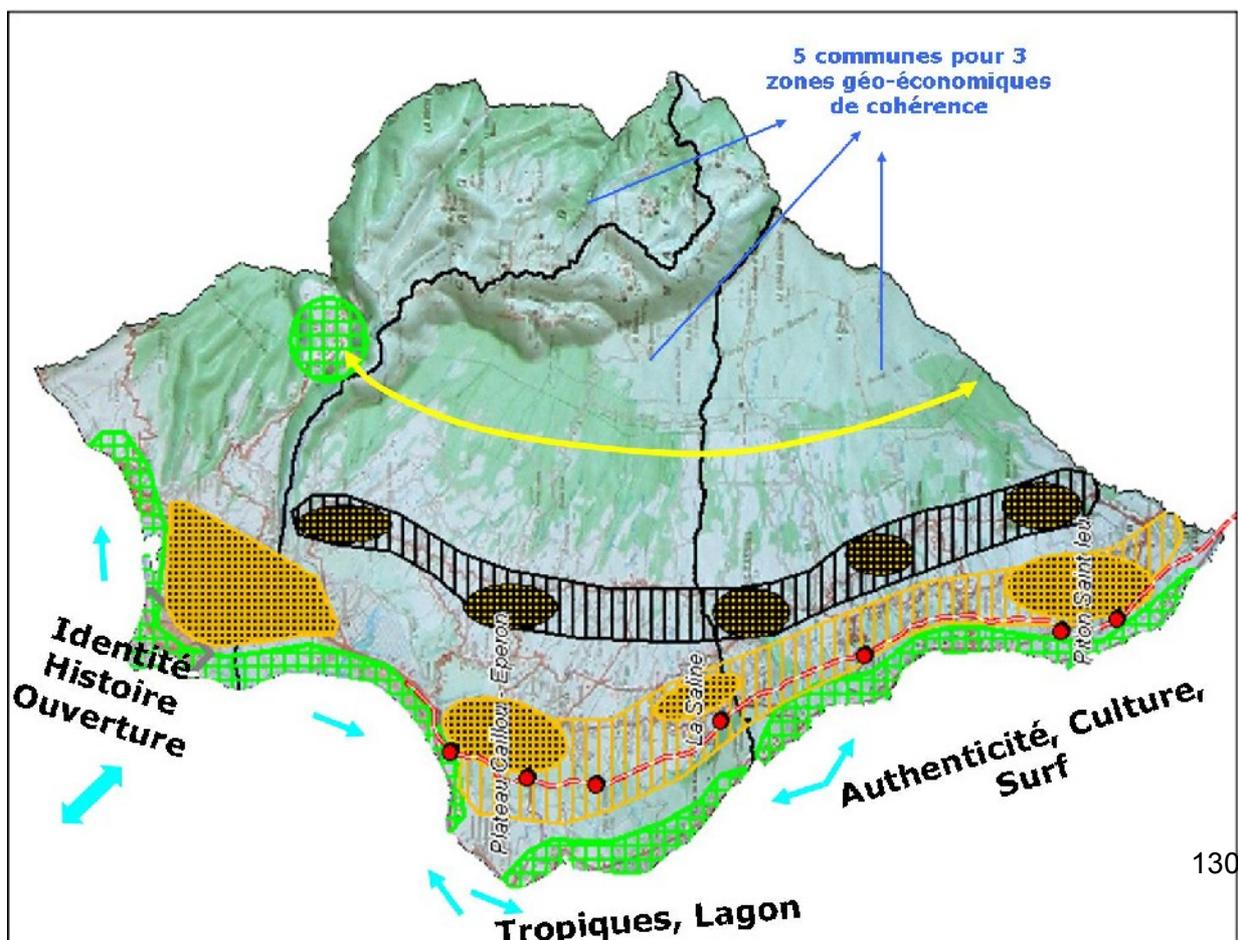
Rapprochement de l'emploi et de l'habitat.

Optimisation de la politique de la ville : pôle de compétences « agglomération ».

Pôle « emploi – formation – compétences » d'agglomération. Équipement structurant *ad hoc* au Port.

Intégration de la gestion du vieillissement et maintien à domicile des personnes âgées

Politique d'équilibrage pour l'accès aux sports et à la culture. Organisation mise en œuvre pour garantir des utilisations à l'échelle de l'agglomération d'équipements structurants sportifs.



3) Les grands chiffres clés qu'un tel scénario pourrait laisser envisager...

3.1) Les grandes évolutions probables dans le domaine de l'économie et de l'Emploi

- a) Les hypothèses de départ, pour ce scénario, en matière d'évolution de la population active et de création d'emplois tendanciels, sont les mêmes que pour le scénario « polarisé » ; On retrouve donc le même chiffre de création « naturelle » d'emplois dans l'ouest, de l'ordre de + 1500 /an

	2003	2020
Evolution générale de l'emploi	49700	76300(+ 26 600)

- b) L'impact de la redistribution volontariste des activités des entreprises sur l'ouest, conjugué à l'ambition affichée de lancer une politique spécifique en direction des personnes âgées (rubrique : services à la personne) se traduit par des créations d'emplois plus importantes que dans le scénario « polarisé », et une baisse très significative du taux de chômage :

	2020
Emplois agricoles	700
Tourisme	3200
Grands travaux	1700
Pêche	600
Industrie	2500
Energie, environnement	2100
Service à la personne	800
Total	11600 , soit environ 650 /an

	2003	2020
Taux de chômage	40,2 %	22,2 %

3.2) Les grandes évolutions probables dans le domaine du logement sur le territoire

	1982	1999	2020
Le Port	30131	38412	47000 (20 %) *
La Possession	11002	21904	35000 (15 %)
Saint-Paul	58412	87712	111050 (47,4 %)
Trois Bassins	5132	6598	9000 (3,9 %)
Saint-Leu	18207	25314	32000 (13,7 %)

Logements produits pour faire face aux besoins démographiques:

	Parc produit en 20 ans
Production à effet démographique	34000
Production destinée à fluidifier le marché	3400
Production liée au renouvellement du Parc.	10600
	48.000 logements

(données issues du scénario bas produit dans le PLH)

La Possession	+ 11620 logements pour 435 hectares
Le Port	+ 7580 logements pour 113 hectares (50 logts/h)
Saint Paul	+ 20640 logements pour 1032 hectares
Saint Leu	+ 5950 logements pour 298 hectares
Trois Bassins	+ 2200 logements pour 110 hectares
	Consommation : 1988 hectares

3.3) Les grandes incidences pour le Territoire d'un tel scénario à 20 ans

C'est le scénario le plus exigeant, notamment pour le TCO qui doit afficher un mode d'organisation et assumer des responsabilités plus larges qu'à l'heure actuelle.

Il affirme des grandes vocations par parties du territoire, il est en ce sens la première affirmation d'un processus de partage sur l'Ouest.

Il impose par contre aux communes des choix clairs et transparents vis à vis de l'intercommunalité.

Il impose aussi et surtout une vraie négociation avec les partenaires institutionnels essentiellement autour de l'organisation des espaces à mi-pente en lien avec la Route des Tamarins.

C'est le scénario de l'organisation du territoire qui laisse la part la plus grande à la notion de qualité du cadre de vie et de l'environnement. Comme le scénario précédent il admet la nécessité d'urbaniser un espace qui « flotte » mais pense cette urbanisation sur des bases solidaires et équilibrées entre les communes.

Il gère mieux les équilibres financiers notamment par le fait que certains grands projets structurants ne viennent pas peser sur les seules finances des communes.

Une hypothèse complémentaire : un devenir influencé par d'importants transferts vers le sud

La Route des Tamarins dont la mise en circulation est prévue à 2007 génère un triplement des migrations résidentielles vers le sud. Cette hypothèse se traduit sur le territoire du TCO par une perte sèche de 15000 habitants à 2020.

Sous réserve du développement d'une stratégie d'accueil d'entreprises et à la vue des espaces de ce territoire, le Sud peut prétendre sur la même période délocaliser environ 5000 emplois de l'Ouest.

Les flux engendrés par les navettes domicile-travail des nouveaux résidents sont absorbés par la Route des Tamarins qui joue son rôle de tube.

Les écarts sociaux entre Nord et Sud de l'Ouest risquent de se creuser d'avantage du fait de trajectoires résidentielles très sélectives socialement.

Ce scénario « dégonfle » une partie des besoins fonciers et résidentiels identifiés à l'Ouest. Il rend néanmoins indispensable une coordination des deux territoires afin d'éviter des processus de concurrence directe.

En matière touristique et de loisirs le secteur de Saint-Leu à Saint-Pierre se renforce.

SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX AVANTAGES / INCONVÉNIENTS DES SCÉNARIOS

Trois scénarios illustratifs développés

	TENDANCIEL (1)	POLARISE (2)	REDISTRIBUTEUR (3)
Les plus	<p>Le plus facile à mettre en place.</p> <p>Réalisable malgré un réel gaspillage foncier</p>	<p>Il facilite la mobilisation des acteurs du fait de la concentration. Spécialisation économique (filières).</p> <p>Economie de foncier et forte densification.</p> <p>Baisse du chômage.</p>	<p>Limite les écarts de développement. Crée un vrai cœur d'agglomération. Renforce l'intercommunalité. Redistribue l'activité économique. Rapproche habitat-emploi. Limite les déplacements. Développe les hauts. Valorise intégralement la frange littorale Intégration de politiques en matière -culturelle -sportive. -politique de la ville -dynamisation économique</p>
Les moins	<p>Sous-utilisation du potentiel touristique.</p> <p>Taux de chômage inchangé</p> <p>Déplacements pendulaires à l'identique.</p> <p>Pas d'actions fortes en matière: -culturelle -sportive. -politique de la ville -dynamisation économique</p>	<p>Pas de cœur d'agglomération.</p> <p>Creusement des écarts: Nord-sud, hauts-bas, sociaux.</p> <p>Augmentation des migrations pendulaires.</p> <p>Valorisation touristique limitée.</p> <p>Pas d'actions fortes en matière: -culturelle -sportive. -politique de la ville -dynamisation économique -aide aux personnes âgées</p>	<p>Le plus exigeant en matière de négociation.</p> <p>Le plus ambitieux.</p> <p>Scénario de moyen – long terme.</p> <p>Exigeant financièrement.</p>



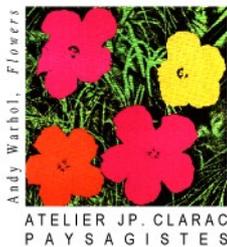
Expertise et Développement
Communauté d'Agglomération
du Territoire de la Côte de l'Ouest



Compagnie d'Aménagement
des Coteaux de Gascogne



Cyathea



Atelier J.P. Clarac

Agence Folléa - Gautier