



# SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE TERRITOIRE DE LA COTE OUEST

---

## DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

SCoT arrêté

Conseil Communautaire du 9 mai 2016

---





## SOMMAIRE

<b>PRÉAMBULE .....</b>	<b>2</b>
<b>I - LES GRANDS EQUILIBRES RELATIFS À L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE</b>	<b>4</b>
1. L'organisation générale de l'espace .....	4
2. Protéger et valoriser les espaces et sites naturels, forestiers, agricoles ainsi que les continuités écologiques .....	8
2.1. La protection des espaces naturels, forestiers et agricoles .....	8
2.2. La préservation de la biodiversité - Les continuités écologiques .....	12
3. Les voies et les moyens d'une urbanisation économe en espace et ressources naturelles .....	15
3.1 – La mise en mouvement et le rééquilibrage de l'armature urbaine.....	17
3.2 - La priorité à l'intensification urbaine- Les espaces urbains de référence.	19
3.3 - La limitation forte des extensions urbaines.....	21
3.4 - La novation dans la conduite des projets de développement urbain.....	23
3.4.1 - Les densités d'aménagement minimales.....	24
3.4.2 - Le ménagement de la nature, des paysages et la protection de l'agriculture, liés à la réalisation des projets de développement urbain. ....	26
<b>II - LES ORIENTATIONS DES POLITIQUES PUBLIQUES D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>33</b>
1. Les grands projets d'équipement et de services .....	33
2. Les politiques publiques du logement .....	37
3. Les politiques publiques des transports et déplacements .....	40
4. Les localisations préférentielles des équipements commerciaux et activités artisanales et des activités économiques et touristiques.....	45

## PRÉAMBULE

Le document d'orientation et d'objectifs est la troisième pièce du Schéma de Cohérence Territoriale. Il en rassemble les dispositions normatives permettant la mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durables.

Ainsi qu'il est prévu à l'article L 122-1-15 du code de l'urbanisme, doivent, en effet, être compatibles avec le document d'orientation et d'objectifs, les documents qui suivent : à l'échelle communale les plans locaux d'urbanisme et cartes communales, en particulier, et à l'échelle communautaire le Programme Local de l'Habitat (le PLH), le Plan de Déplacements Urbains (le PDU) et un éventuel schéma de développement commercial.

Cette même relation de compatibilité vaut pour les décisions relatives, notamment, aux Zones d'Aménagement Différé (ZAD), Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), lotissements et constructions d'une surface de plancher supérieure à 5.000 m<sup>2</sup>, ainsi qu'aux autorisations d'exploitation commerciale et cinématographique.

Mais, par ailleurs, aux termes du premier paragraphe de l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme, le Schéma de Cohérence Territoriale doit lui-même être compatible, en particulier, avec le schéma d'aménagement régional.

Cette exigence a guidé les auteurs du présent document qui entend adapter les prescriptions normatives du schéma de portée régionale aux particularités géographiques locales. Ainsi, le Schéma de Cohérence Territoriale constitue-t-il, une « lecture » du Schéma d'Aménagement Régional, dans la partie Ouest de l'île .

Le plan du présent document suit le contenu matériel défini aux articles du code de l'urbanisme relatifs au DOO, allant du L.122-1-4 au 122-1-9.

Dans un premier chapitre I, sont présentées les orientations relatives aux trois sections suivantes :

**1/** L'organisation générale de l'espace et les grands équilibres spatiaux au sens de l'article. L.122-1-4.

**2/** Les objectifs<sup>1</sup> (en fait orientations) relatifs aux espaces et sites naturels, agricoles et forestiers à protéger et aux modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et des continuités écologiques, ainsi que les objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace au sens de l'alinéa II de l'article L.122-1-5.

**3/** Les objectifs (en fait orientations) et principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement au sens de l'alinéa I de l'article L.122-1-5.

---

<sup>1</sup> Le présent document rassemble sous l'appellation orientations le contenu normatif du SCoT. Les objectifs correspondent au contenu du PADD.

Dans un second chapitre II, sont présentées les orientations relatives aux quatre sections suivantes :

**4/** Les objectifs (en fait orientations) relatifs aux grands projets d'équipements et de services au sens de l'alinéa VI de l'article L.122-1-5.

**5/** Les objectifs (en fait orientations) et principes de la politique de l'habitat au sens de l'article L.122-1-7.

**6/** Les grandes orientations relatives à la politique des transports et déplacements au sens des articles L.122-1-5 alinéa III et L.122-1-8.

**7/** Les objectifs (en fait orientations) relatifs à l'équipement commercial et artisanal au sens de l'article L.122-1-9.

**Quand le présent document reprend les notions et prescriptions (P) du SAR, rassemblées en annexe du livre I du SCoT, elles sont en police de caractère *italique*.**

# I - LES GRANDS EQUILIBRES RELATIFS À L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest (TCO dans la suite du document) s'inscrit dans l'esprit de l'article L121-1 du Code de l'Urbanisme qui définit, notamment, le principe général d'équilibre entre, d'une part, la préservation-protection des espaces agricoles, forestiers et naturels et, d'autre part, le renouvellement urbain et le développement urbain maîtrisé.

Dans cet esprit sont déterminées trois groupes d'orientations relatives à :

- L'organisation générale de l'espace (1.1).
- La préservation et la valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers, en particulier ceux relevant des continuités écologiques (1.2).
- La définition des voies et moyens d'une urbanisation économe en espaces et ressources naturelles (1.3).

## 1. L'organisation générale de l'espace

### A. Argumentaire

La situation littorale, le maintien d'une croissance démographique avérée, quoique ralentie, la persistance du déséquilibre de l'armature urbaine entre d'une part, dans le Cœur d'Agglomération et le littoral balnéaire, la très grande majorité de l'emploi et des grands équipements, et d'autre part, dans les mi-pentes et les hauts, les localisations majoritaires du seul habitat et enfin la prise de conscience de l'importance stratégique du capital environnemental et paysager<sup>2</sup>, ont conduit le projet d'aménagement et de développement durables à mettre en avant deux grandes ambitions pour les politiques publiques de développement et d'aménagement :

- ✓ L'ambition environnementale vise à mieux harmoniser la relation entre la nature et l'homme; elle a conduit à définir, en particulier l'**Objectif 1**- Protéger et valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers, porteurs de valeurs écologiques, paysagères et économiques.
- ✓ L'ambition économique et sociale vise à promouvoir la dynamique économique et sociale de l'Ouest de La Réunion; elle a conduit à fixer d'abord l'**Objectif 4**- Définir et faire vivre l'armature urbaine de l'Ouest puis les **Objectifs 5, 6, 7 et 8**, parties prenantes du projet de développement économique et social que le schéma de cohérence territoriale a inscrits dans le PADD.

---

<sup>2</sup> Reconnus aux niveaux national (parc national de La Réunion) comme international (label « site naturel » de l'Unesco).

La poursuite de ces deux ambitions est comparable à l'action de la boussole qui indique la voie à suivre s'agissant de ce qui constitue le contenu matériel essentiel du Schéma de Cohérence Territoriale : les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme dont les principes ont été définis au projet d'aménagement et de développement durables et rassemblés sous l'enseigne de l'ambition urbaine

Cette «feuille de route» représente un défi dans un espace où l'occupation humaine est déjà très dense -proche de 800 hab./km<sup>2</sup> s'agissant de l'espace raisonnablement habitable- et où les besoins de développement et d'aménagement sont marqués pour les dix années à venir. Il s'agit en effet d'être en capacité :

- ✓ D'accueillir environ 17 000 habitants nouveaux, selon un rythme annuel de croissance de 0,75%.
- ✓ De rendre disponibles sur les marchés immobiliers aux environs de 18.000 logements supplémentaires
- ✓ D'offrir les surfaces foncières et immobilières aptes à localiser plusieurs milliers d'emplois supplémentaires.

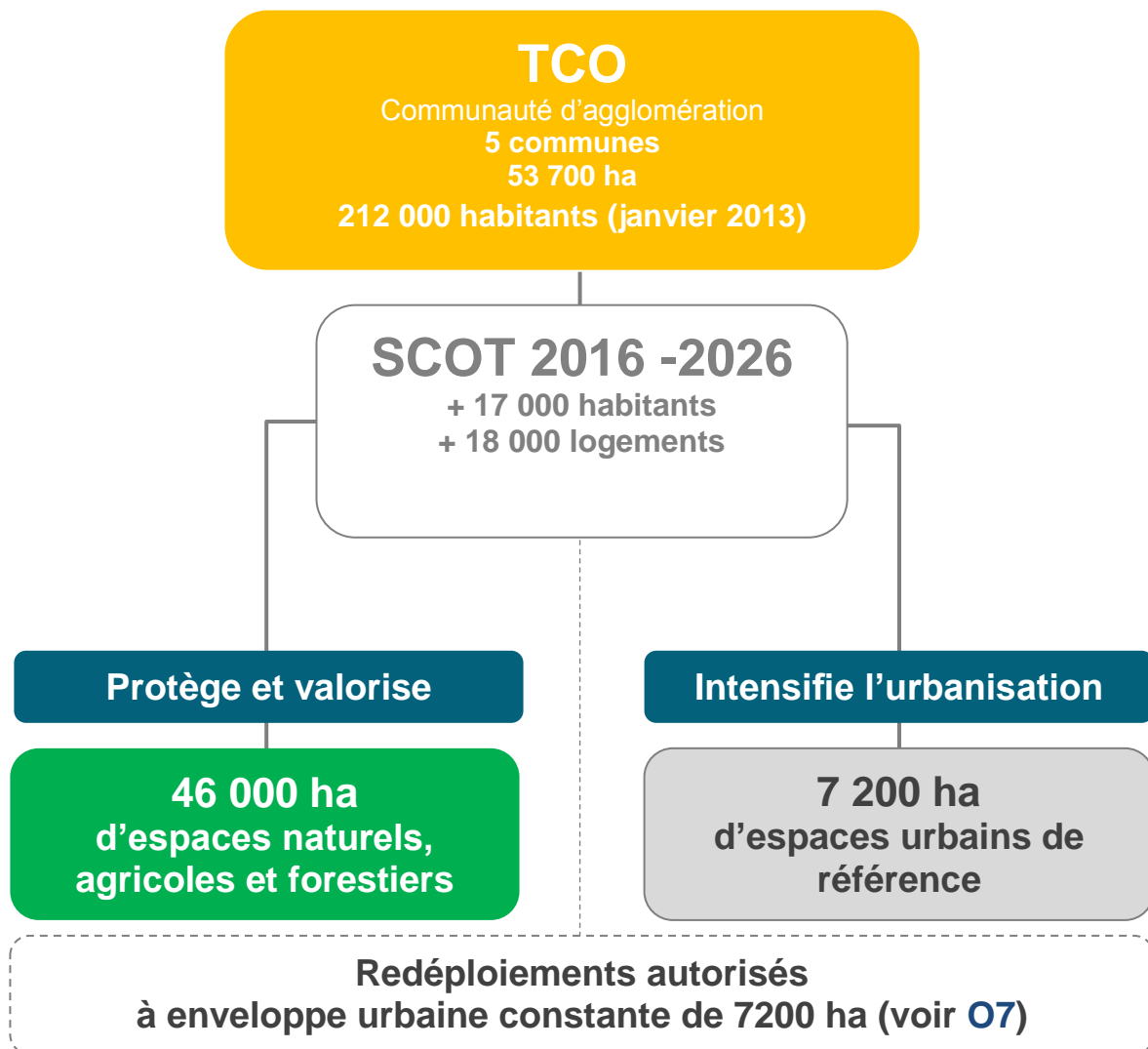
L'infléchissement prévu de la croissance démographique et, d'autre part, l'importance du stock d'espaces encore disponibles pour accueillir l'urbanisation<sup>3</sup> sont deux explications concomitantes de la position adoptée par l'auteur du schéma, de maintenir l'enveloppe urbaine constante dans les dix années à venir, et de disposer de redéploiements au sein des zones d'extension urbaine potentielles identifiées, en compatibilité avec le SAR, au SCoT 1.

#### Avertissement initial.

*Le chiffre de 236.000 habitants à l'horizon fin 2026 qui est le référentiel du schéma, correspondant à une augmentation de 1700 habitants/an entre 2016 et 2026, est une prévision relevant d'un scénario raisonné et plutôt optimiste pour l'ensemble de La Réunion. Si la tendance récente à un ralentissement marqué de la population de l'île se confirmait demain, cette prévision ne vaudrait plus. La Réunion verrait sa population stagner et cela vaudrait, sans doute, pour l'Ouest comme pour les autres parties de l'île. Les besoins de développement et d'aménagement en seraient notablement diminués. Le PADD et le DOO en seraient substantiellement impactés .*

---

<sup>3</sup> Voir le rapport de présentation Livre I chapitre III





Tel est le contexte de l'orientation<sup>4</sup> qui suit.

## B. Orientations

### O1 - Principe d'équilibre des usages de l'espace

L'application du principe d'équilibre entre le développement urbain et la protection - valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers est assurée comme suit :

- Quelques 46 000 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers sont préservés dans leurs usages et fonctions actuels.
- Les développements urbains attendus dans les dix prochaines années sont localisés au sein des quelques 7 200 hectares des espaces urbains de référence, nonobstant les dispositions définies à l'**O7**. Ils se réalisent sous forme de projets respectivement de redéveloppement urbain dans les espaces urbains à densifier, et de développement urbain dans les espaces reconnus urbanisables, par le schéma d'aménagement régional, et le SCoT1.

La mise en œuvre de ce principe général d'organisation de l'espace s'appuie sur la définition de deux grands ensembles d'orientations dont les titres expriment autant de finalités importantes du projet de Schéma de Cohérence Territoriale :

- ✓ Préserver et valoriser des espaces et sites naturels, forestiers, agricoles et des continuités écologiques. **(2)**
- ✓ Définir les voies et les moyens d'une urbanisation économe en espace et en ressources naturelles **(3)**

---

<sup>4</sup> Les orientations sont désignées **O** et numérotées dans l'ordre de leur apparition.

## 2. Protéger et valoriser les espaces et sites naturels, forestiers, agricoles ainsi que les continuités écologiques

Le texte de l'article L 122-1-5 alinéa II du code de l'urbanisme demande que soient déterminés les espaces et sites naturels, agricoles et forestiers ou urbains à protéger,

Le même alinéa demande également de préciser les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou remise en état des continuités écologiques.

C'est pourquoi les orientations qui suivent traitent successivement des espaces naturels et forestiers, des espaces agricoles puis des continuités écologiques. L'identification de ces dernières est moins avancée et, à leur égard, le Schéma de Cohérence Territoriale confirme, notamment, qu'il est dans une posture d'attente en vue d'une prise en compte du futur schéma régional de cohérence écologique (le SRCE).

### 2.1. La protection des espaces naturels, forestiers et agricoles

#### A. Argumentaire

Le projet d'aménagement et de développement durables a affirmé clairement que demain il convenait de changer la relation entre l'homme et les activités qu'il déploie et, d'autre part, la nature et les fonctions qu'elle assume.

C'est pourquoi, il a posé le principe de la considération des espaces naturels, forestiers et agricoles comme référentiel auquel rapporter les perspectives d'urbanisation. Ainsi, les espaces naturels pas plus que les espaces agricoles ne seront le « champ d'expansion » indéfini et illimité des développements urbains extensifs. Telle est bien l'intention exprimée à **l'Objectif 1** : Protéger et valoriser les espaces naturels, forestiers et agricoles, porteurs de valeurs écologiques, paysagères et économiques.

En effet, l'ensemble de ces espaces assurent des fonctions que le projet d'aménagement et de développement durable a reconnues essentielles :

- ✓ fonction écologique de préservation la biodiversité.
- ✓ fonction de constitution de grands éléments de paysage.
- ✓ fonction de protection des ressources naturelles.
- ✓ fonction de césures bienvenues entre les espaces urbains artificialisés.
- ✓ fonction de production de valeurs économiques : agriculture et services de loisirs et de tourisme

C'est bien pourquoi, dans leur diversité, l'essentiel de ce qui est analysé, à l'échelle du Schéma de Cohérence Territoriale -qui n'est pas celle des plans locaux d'urbanisme-

comme espaces respectivement naturels, forestiers et agricoles est protégé et non ouvert – sauf exceptions dûment mentionnées - à l'urbanisation.<sup>5</sup>

## A1. Les espaces naturels, forestiers et littoraux

Le rapport de présentation a identifié, à l'échelle du Schéma de Cohérence Territoriale, les principales catégories d'espaces naturels et forestiers relevant de dispositions spécifiques de protection au titre des codes de l'environnement ou de l'urbanisme.

Il a également fait référence aux trois catégories d'espaces naturels identifiés par le SAR : *espaces de protection forte (21500 hectares)*, *espaces de continuité (6800 hectares)* et *coupures d'urbanisation (1600 hectares)*. La typologie du schéma régional d'aménagement se fonde, d'ailleurs, très largement sur la considération des espaces concernés par les différents régimes de protection relevant des codes mentionnés.

Par parallélisme des formes, est également considérée, dans le même **Objectif 1** du projet d'aménagement et de développement durables, la catégorie des espaces naturels et forestiers « ordinaires » c'est-à-dire ceux qui ne sont ni des espaces agricoles utilisés ni des espaces relevant de dispositions spécifiques de protection: ils représentent quelques milliers d'hectares.

Tous, « classés », reconnus, ainsi que les « ordinaires », assurent la diversité de fonctions identifiées supra. Le PADD a affirmé, à leur propos, la volonté de l'auteur du schéma « *d'harmoniser les souhaits de la protection avec les volontés de la valorisation et du développement* ».

## A2. Les espaces agricoles

Le rapport de présentation a identifié, à l'échelle du Schéma de Cohérence Territoriale, les espaces agricoles à partir de la notion de surface agricole utilisée (la SAU): 8500 hectares, environ. Il a également fait référence à la surface des terres potentiellement valorisables par l'activité agricole (les « friches<sup>6</sup> »): 2500 hectares environ, qui sont considérés comme relevant des espaces agricoles.

Par ailleurs, le projet d'aménagement et de développement durables, au delà de **l'Objectif 1**, les considère évidemment aussi au titre de leur rôle économique marchand d'où **l'Objectif 5 alinéa 5** qui affirme sa volonté de contribuer au renforcement de l'économie agricole en préservant le capital foncier, favorisant la reconquête des friches et en accentuant le développement des cultures de diversification.

La prise en compte des espaces agricoles au sens large, en y incluant ceux qui sont exploités comme ceux qui le sont potentiellement, ainsi que leur considération au regard non seulement de leur fonction première comme outil ou « facteur » de production mais aussi au titre de leurs autres fonctionnalités (éléments de grand paysage et césures

---

<sup>5</sup> Comme le dit l'avant projet de charte du parc national de La Réunion « ... en l'absence de trame verte et bleue formalisée, la charte remplit un vide important en faisant apparaître la solidarité (à cet égard) entre le cœur, l'aire d'adhésion voire avec les espaces marins en aval ». Tel est aussi le sens, contributif, du SCoT de l'Ouest de La Réunion.

<sup>6</sup> A bien distinguer des terres en jachère qui font partie de la surface agricole utile (la SAU)

d'urbanisation), rejoint le régime qui est le leur dans le SAR où ils sont distingués selon les usages respectivement *exclusif, majoritaire, ou conditionné* qui les caractérisent.

Il en résulte que les espaces agricoles actuellement utilisés, comme ceux qui sont potentiellement aptes à porter une activité agricole durable, ceux qui sont consacrés aux cultures vivrières comme à celle de la canne à sucre et enfin à l'élevage sont globalement préservés dans leurs usages et vocations: agricole certes mais aussi comme contributeurs au maintien et développement de la biodiversité et de la qualité paysagère d'ensemble de l'Ouest de La Réunion.

## B. Orientations

### O2 – Les espaces naturels, forestiers et littoraux

Les espaces naturels, forestiers et littoraux, ainsi que les zones humides, ne sont pas ouverts à l'urbanisation. Leurs vocations environnementale, écologique, paysagère et urbaine, comme césures à l'urbanisation, sont préservées. À ce titre, ils correspondent à la qualification naturelle N au sein des documents locaux d'urbanisme.

Toute distraction d'espace naturel et forestier, nécessairement limitée au regard de la présente orientation et de celles qui suivent, s'accompagne de l'application du principe de compensation qui résulte d'un accord entre les parties concernées et prend en compte la qualité des écosystèmes et leur rôle écologique.

S'agissant des *espaces naturels de protection forte, des espaces de continuité écologique et des coupures d'urbanisation*, les prescriptions qui les caractérisent au SAR - **P1, 2 et 3** - sont reprises à son compte par le Schéma de Cohérence Territoriale.

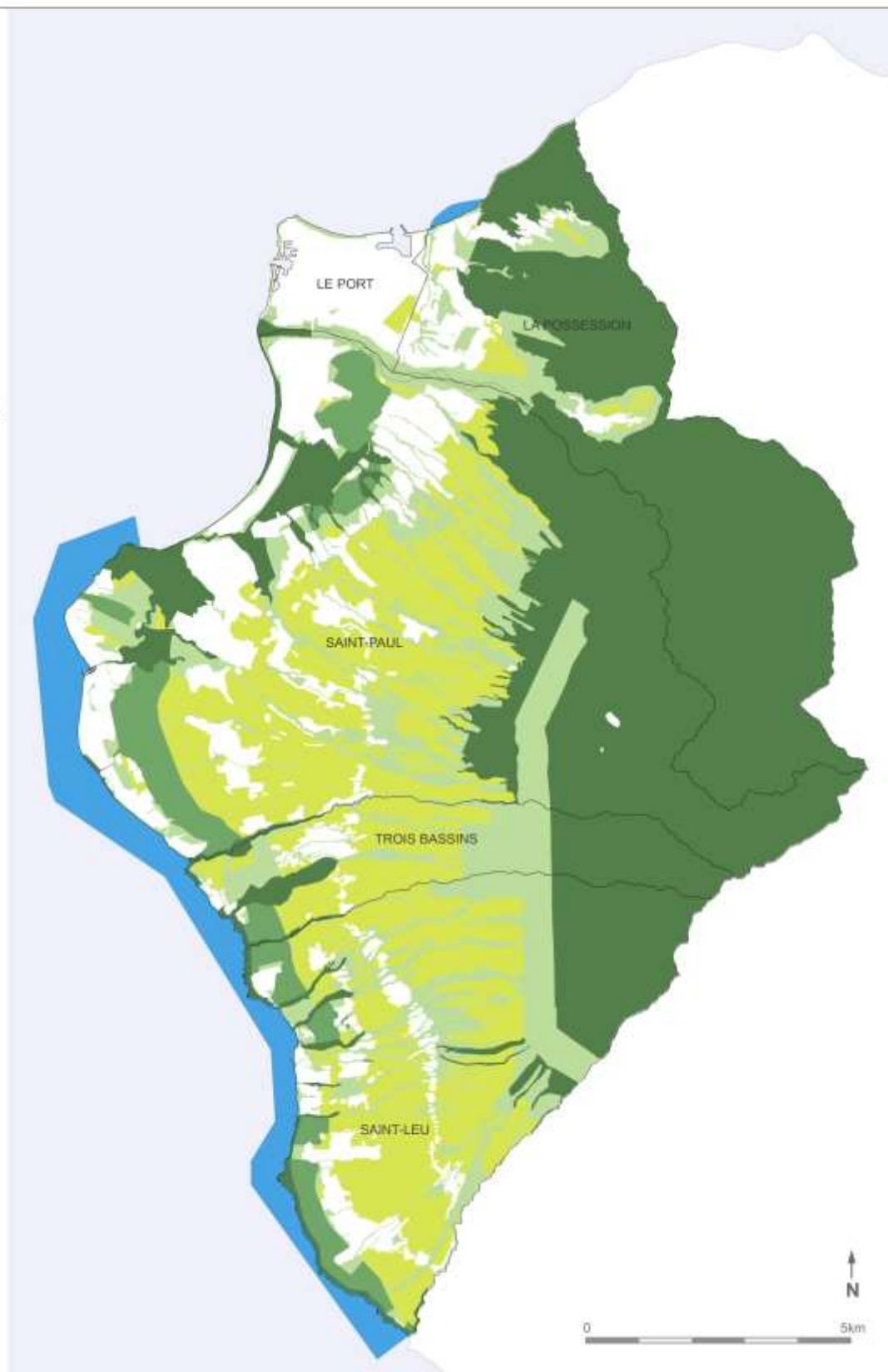
Dans les espaces naturels, forestiers et littoraux sont admis les aménagements, constructions et installations légères permettant d'une part leur entretien et valorisation et d'autre part l'accueil du public et la découverte des sites.

En compatibilité avec la prescription **P11** du SAR, sont également admis, dans ceux des espaces des mi-pentes et des hauts qui le justifient au double titre de la faisabilité opérationnelle et de la qualité de l'intégration paysagère et environnementale, les projets de développement, correspondant à une offre renouvelée ou nouvelle d'hébergements et de services touristiques. Auquel cas, s'applique la prescription **P17** du même document, relative à la compatibilité de ces projets de développement avec la charte du parc national de La Réunion.

Dans les espaces naturels, forestiers et littoraux sont, enfin, admis les aménagements et constructions correspondant aux infrastructures environnementales définies à **l'Objectif 2** du PADD : celles qui contribuent à l'accroissement du recours aux énergies renouvelables; en particulier sous forme de centrales de production photovoltaïque. La même condition de mise en œuvre que celle définie à l'alinéa précédent, s'applique.

## LES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES DU SAR

-  Espaces naturels terrestres de protection forte
-  Espaces naturels marins de protection forte
-  Espaces de continuité écologique
-  Coupures d'urbanisation
-  Espaces agricoles



Sources :  
SAR 2011 approuvé  
edit. DBW - TCO

Projet de SCOT révisé - avril 2016

### O3 – Les espaces agricoles

Les espaces agricoles ne sont pas ouverts à l'urbanisation.

Toute distraction d'espace agricole, exclusivement autorisée dans le cadre de la mise en œuvre de l'orientation **O2**, ouvre droit à l'application du principe de compensation. Celui-ci prend en compte l'ancienneté, l'intensité et la qualité des espaces agricoles faisant l'objet de la compensation. La compensation est prioritairement surfacique, ou sinon, doit être relative à des actions favorisant l'exercice de la profession sur les exploitations concernées.

Toute distraction d'espaces naturels au profit des espaces agricoles fera l'objet, par les auteurs des PLU, d'une analyse des fonctionnalités écologiques permettant de garantir leur pérennité ou leur remise en bon état.

### R3 - Recommandation

Les espaces agricoles qui ne sont pas utilisés, les «terres en friche», gardent leur vocation agricole; leur réintégration dans les processus de production agricole est encouragée.

L'engagement des communes, en liaison avec la profession agricole et les services compétents, dans les démarches aboutissant à la réalisation de pré-études de développement agricole durable et à la création de zones agricoles protégées est encouragé. De telles démarches concernent, notamment, les espaces agricoles localisés dans les lisières urbaines définies à l'orientation **O9**.

## 2.2. La préservation de la biodiversité - Les continuités écologiques

### A. Argumentaire

Le projet d'aménagement et de développement durables a établi **-Objectif 1-** la volonté de préserver les espaces naturels, forestiers et agricoles en tant qu'ils contribuent à préserver la biodiversité et à s'intégrer, à terme, dans la trame verte et bleue des valeurs écologiques et paysagères que définira le schéma régional de cohérence écologique.

Dans tous les cas, les continuités écologiques ou trame verte et bleue, sont en effet constituées

- ✓ D'une part des réservoirs de biodiversité correspondant à un sous-ensemble de ceux des espaces naturels, forestiers et agricoles dont les fonctions écologique et paysagère sont particulièrement importantes.
- ✓ Et, d'autre part de corridors permettant aux composantes floristiques et faunistiques de la biodiversité de circuler, et donc de vivre et de se développer

Le processus d'identification des continuités écologiques, initiée par la démarche du Grenelle de l'environnement, est récent et, s'agissant surtout des territoires ultramarins, ne pouvait pas s'appuyer sur un corpus scientifique pré établi et reconnu. C'est pourquoi il évolue et s'enrichit en même temps que les connaissances scientifiques progressent et que les mesures de classement et de protection au titre du code de l'environnement s'étendent.

Dans l'état actuel des choses la démarche d'élaboration du schéma régional de cohérence écologique (le SRCE) a permis d'identifier tant pour les réservoirs biologiques que pour les corridors écologiques, des constituants respectivement «avérés» et «potentiels».

- ✓ En tant que réservoirs biologiques avérés : une partie majoritaire du Cœur du Parc national, et de la réserve naturelle de l'Étang de Saint Paul, la Grande Ravine ainsi que celles de Bernica, de Divon, des Trois Bassins, des Colimaçons et de la Chaloupe, le Piton des Roches Tendres à la Pointe au Sel, et le secteur des pointes littorales de la savane du Cap La Houssaye. Par contre, l'auteur du SCoT ne reconnaît pas le réservoir de biodiversité «avéré», identifié de manière surprenante dans la partie sud de Plaine de Cambaie dont il est parfaitement avéré qu'il a été remis en cause par l'autorisation d'exploitation des matériaux accordée récemment. Par ailleurs sont actuellement identifiées, comme réservoirs de biodiversité potentiels, les parties complémentaires du Cœur du parc national, de la réserve de l'Étang de Saint Paul, de la savane du Cap La Houssaye, ainsi que quelques ravines localisées au droit de Saint Leu centre et des éléments de forêt sèche localisés dans la partie sud de Saint Paul, aux Trois Bassins et dans la partie nord de Saint Leu.
- ✓ En tant que corridors écologiques avérés sont notamment identifiés les espaces localisés en amont et en balcon de l'Étang de Saint Paul, dans la partie ouest de Plateau Caillou, ainsi que ceux qui sont localisées en arrière des éléments du littoral balnéaire du sud de Saint Paul, des Trois Bassins et, plus partiellement de Saint Leu<sup>7</sup>. Au titre des corridors potentiels sont actuellement identifiées d'une part l'ensemble des ravines autres que celles relevant des réservoirs de biodiversité, et d'autre part d'importantes surfaces urbanisées ou urbanisables: de part et d'autre du bas de la Rivière des Galets, au Port et à Saint Paul, y compris la totalité de la plaine de Cambaie, localisation future d'une portion importante du projet d'*Ecocité insulaire et tropicale*, le centre ville de Saint Paul, ainsi, à vrai dire, que la quasi totalité du littoral balnéaire depuis Saint Gilles les Bains jusqu'au centre ville de Saint Leu y compris le littoral des Trois Bassins<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Espaces correspondant à peu près aux coupures d'urbanisation du SMVM du schéma régional d'aménagement.

<sup>8</sup> L'identification des corridors potentiels semble, pour le moins, «généreuse»; il est vrai qu'il ne s'agit que de «potentiel».

## B. Orientation

### O4 - Les continuités écologiques- La trame verte et bleue

#### A/ Les continuités écologiques avérées

Les espaces contribuant de manière avérée à la constitution des continuités écologiques sont gérés de manière à contribuer au maintien et à la préservation de la biodiversité caractérisant le territoire de l'Ouest de La Réunion.

S'agissant des réservoirs biologiques l'orientation **O2** s'applique. S'agissant des corridors écologiques la même orientation **O2** s'applique à ceux d'entre eux qui ne font pas partie des espaces urbains de référence (voir infra **O6**). Pour d'entre eux qui sont localisés en superposition des espaces urbains de référence, les plans locaux d'urbanisme veillent à préserver leurs fonctionnalités écologiques et définissent les servitudes visant à leur préservation ou remise en bon état.

#### B/ Les continuités écologiques potentielles

Les plans locaux d'urbanisme, à leur échelle, identifient, au delà des continuités écologiques avérées, les espaces constitutifs de la trame verte et bleue, réservoirs biologiques et corridors écologiques.

Les éléments constitutifs des continuités écologiques, ainsi définis, qui ne sont pas localisés dans les espaces urbains de référence sont classés en zone N. Pour ceux qui sont localisés dans les espaces urbains de référence, les plans locaux d'urbanisme définissent les règles et servitudes visant à pérenniser ou remettre en bon état leurs fonctionnalités écologique et paysagère.

Les espaces agricoles, naturels, forestiers et urbains, localisés en superposition des espaces de la trame verte et bleue sont gérés en respectant les vocations environnementale, écologique, paysagère et urbaine qui y sont privilégiées.

### R4 - Recommandations

Une bande (de 3,5 à 10 m) enherbée ou boisée est maintenue le long des ravines traversant les zones urbaines ou à urbaniser, ainsi que dans les zones agricoles.

Une étude sera entreprise permettant d'améliorer les connaissances relatives aux fonctionnalités écologiques du territoire.



### 3. Les voies et les moyens d'une urbanisation économe en espace et ressources naturelles

Cette section traite particulièrement de ce qui a trait aux politiques d'urbanisme, comprises comme celles qui concernent les lieux bâtis, de toute nature et pour tous usages.

#### A. Argumentaire général

Le projet d'aménagement a mis l'accent tout à la fois sur l'impératif de préservation des fonctions assurées par les espaces naturels et agricoles et l'ambition économique et sociale apte à satisfaire les besoins des populations d'aujourd'hui et de demain. L'apparente contradiction des ambitions environnementale et socio-économique se résout par le choix d'une stratégie d'aménagement et d'urbanisation fondée sur deux piliers.

#### A1. Le pilier de la mise en œuvre active et vigilante de l'armature urbaine.

Le fait de placer en exergue de cette section, relative à l'urbanisation, l'orientation tenant à la mise en œuvre active et vigilante –et donc « en mouvement »- de l'armature urbaine est intentionnelle. L'auteur du schéma entend bien, à cet égard, déployer une stratégie à deux volets, complémentaires l'un de l'autre :

- S'agissant de l'urbanisation à composante majoritaire résidentielle (logements et services et espaces publics de la proximité), est affirmée une priorité marquée envers les places urbaines où est déjà implanté un appareillage important d'équipements et services collectifs, et où existent déjà, et existeront plus encore demain, les centres d'échange des réseaux de transports. Ainsi argumentée, cette priorité concerne au premier chef le Cœur d'Agglomération<sup>9</sup>, puis les deux pôles secondaires.
- S'agissant de l'urbanisation à composante majoritaire économique (zones d'activité, services marchands et collectifs, équipements commerciaux et activités artisanales) est affirmée une politique d'aménagement équitable du territoire en faveur des places urbaines de niveaux 2, 3 et 4, en particulier celles d'entre elles qui sont localisées dans les mi pentes et les hauts. Ce faisant, une telle politique contribuera à rapprocher l'emploi et les services des zones résidentielles qui y sont localisées dont on sait qu'elles concernent une majorité de la population, limitant ainsi les déplacements obligés vers et depuis le Cœur d'agglomération.

«Faire ville» au sens de l'économie urbaine dans les mi pentes et les hauts ; «faire ville» au sens de la ville résidentielle dense, douce et résiliente, dans le Cœur d'agglomération et les pôles secondaires; tel est le double moteur qui anime la stratégie territoriale de l'auteur du SCoT et qui va «mettre en mouvement» l'armature urbaine.

---

<sup>9</sup> Localisation du grand projet d'*Ecocité insulaire et tropicale*

## A2. Le pilier de l'intensification du développement

L'intensification du développement urbain répond certes à ce que demande le législateur à l'article L121-1 du code de l'urbanisme, mais correspond aussi à la réponse à trois enjeux spécifiques au territoire du Schéma de Cohérence Territoriale et donc plus contextualisés :

- ✓ Enjeu d'aménagement urbain - L'espace le moins consommé, au sens d'espace enlevé aux usages agricoles ou à l'état naturel, est celui qui l'est déjà et ce d'autant plus qu'il l'est «peu», avec de faibles densités d'aménagement; ce qui est bien le cas d'une grande majorité des espaces urbains de l'Ouest de La Réunion .
- ✓ Enjeu d'économie urbaine- Le renouvellement urbain est une intensification de l'espace déjà urbanisé. Plus l'espace est rare et cher, ce qui est bien le cas du territoire de l'Ouest de l'île, plus il est opportun de construire supplémentaires rapportée à l'unité de surface. Le Schéma de Cohérence Territoriale entend bien y contribuer.
- ✓ Enjeu d'efficience<sup>10</sup> des services publics à réseaux- Desservir dans des conditions satisfaisantes d'équité territoriale et sociale l'ensemble des centres, bourgs, quartiers et hameaux, si dispersé dans l'Ouest, pèse lourd sur les finances publiques de la communauté d'agglomération et des communes. La densification des espaces urbains existants contribuera, toutes choses égales par ailleurs, à une meilleure efficacité de l'argent public.

Dans ce contexte, sont définies sept orientations correspondant à autant de politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme :

- ✓ La mise en mouvement de l'armature urbaine
- ✓ La priorité à l'intensification urbaine
- ✓ La limitation très forte des extensions urbaines
- ✓ Le changement dans la conduite des projets de développement urbain; orientation qui conduit à la définition de trois autres orientations, plus précises quant aux conditions de réalisation des projets urbains :
- ✓ La valorisation de l'environnement et des paysages
- ✓ La prévention des risques naturels.
- ✓ La protection de la ressource en eau.

---

<sup>10</sup> L'efficience est l'optimisation des outils mis en œuvre pour parvenir à un résultat. Elle se mesure sous la forme d'un rapport entre les résultats obtenus et les ressources –humaines, matérielles et financières, notamment- utilisées.

### 3.1 – La mise en mouvement et le rééquilibrage de l’armature urbaine

#### **A. Argumentaire**

Dans l’espace des quelques 53 700 hectares du Territoire de l’Ouest de La Réunion l’harmonisation de l’impératif relatif aux espaces naturels et agricoles avec l’ambition d’un développement dynamique et équitable, en réponse aux besoins économiques et sociaux, s’exprime dans la reconnaissance du rôle guide jouée par l’armature urbaine, telle qu’elle a été définie à l’**Objectif 4** du projet d’aménagement et de développement durables.

À partir du constat de la géographie des lieux, quatre niveaux hiérarchiques d’intensité urbaine ont été reconnus comme cadre géographique des politiques d’aménagement visant à assurer tout à la fois la cohérence et l’équité du développement territorial.

La mise en œuvre de l’armature urbaine s’exerce en priorité s’agissant de tout ce qui concerne les fondamentaux de la vie collective : logement, services collectifs de la proximité, accès aux transports collectifs, équipements commerciaux et zones artisanales, notamment, soit l’ensemble de ce qui constitue l’économie résidentielle.

S’agissant des équipements d’initiative privée, leurs localisations sont majoritairement régies par des logiques de marché vis-à-vis desquelles le Schéma de Cohérence Territoriale a moins de prise, tout en veillant à rendre possible –voir infra **O15**- des implantations économiques dans les composantes moins favorisées, à cet égard, de l’armature urbaine.

#### **B. Orientation**

##### **O5 - Principe général de mise en œuvre de l’armature urbaine**

L’armature urbaine établie au projet d’aménagement et de développement durable est le guide/cadre de la détermination respectivement de :

- la localisation, l’ampleur et la densité des développements urbains ;
- la structuration du réseau des infrastructures et services de transports collectifs ;
- la localisation des principaux équipements et des services publics et privés.

Dans ce cadre, les quelques 18 000 logements supplémentaires à rendre disponibles dans les dix années qui suivent sont répartis entre les niveaux de l’armature urbaine comme suit :

Niveau dans l'armature urbaine	Proratas et volumes des développements urbains résidentiels
<b>1 - CŒUR D'AGGLOMERATION - ou PÔLE PRINCIPAL</b>	de 55% à 60% soit de 9900 à 10800 logements environ
<b>2 - Places urbaines de niveau 2 ou PÔLES SECONDAIRES à :</b>	de 30% à 25% soit de 4500 à 6000 logements environ
√ Plateau Caillou - St Gilles les Hauts	
√ Portail Piton Saint Leu	
<b>3 - Places urbaines de niveau 3 ou VILLES RELAIS à :</b>	De 10% à 15% soit 1800 à 2700 logements environ
√ La Possession : Pichette (ville relais associée au Cœur d'agglomération)	
√ Saint Paul : La Plaine - Bois de Nèfles, Le Guillaume, La Saline	
√ Trois Bassins : Centre et Souris Blanche	
√ Saint Leu : Centre	
<b>4 - BOURGS DE PROXIMITE de niveau 4 et territoires ruraux habités</b>	Environ 5% Soit 900 logements environ
√ La Possession : Dos d'Ane	
√ Saint Paul : Tan Rouge	
√ Saint Leu : La Chaloupe et Le Plate	

Cette répartition entre les niveaux de l'armature urbaine ne vaut que partiellement pour la commune de Saint Leu, où il est admis un principe de fongibilité, entre les développements résidentiels respectivement localisés à Portail Piton Saint Leu (Pôle secondaire) et dans le Centre ville (Place urbaine de rang 3).

## 3.2 - La priorité à l'intensification urbaine- Les espaces urbains de référence

### A. Argumentaire

La localisation des développements urbains dans les espaces déjà urbanisés ou reconnus urbanisables dans les plans locaux d'urbanisme opposables aux tiers, est une manière efficace d'urbaniser de manière économe. L'idée est bien alors d'intensifier les espaces urbains c'est-à-dire d'accroître les densités urbaines.

En effet, le développement urbain, le plus économe en nouveaux besoins d'équipements et de services collectifs, en déplacements et, donc en consommation d'énergie fossile et en émission de gaz à effet de serre, est celui qui prend place là où sont déjà implantés les équipements et services<sup>11</sup>, et où existent déjà, et existeront demain les centres d'échange des réseaux de transports collectifs.

Qui plus est, le développement urbain prenant place dans des territoires anciennement et fortement urbanisés ne requiert que partiellement la constitution de l'ensemble de l'appareillage des équipements et services collectifs, ce qui représente une économie de consommation d'espaces correspondants, ainsi d'ailleurs qu'une moindre dépense d'argent public, autre ressource de plus en plus rare.

Tel est bien l'argumentaire justificatif du recours à la notion d'espaces urbains de référence<sup>12</sup>, composés pour l'essentiel des espaces urbains à densifier (EUD) et pour l'essentiel des espaces d'urbanisation prioritaire (EUP). Les espaces urbains de référence reconnus par le SCoT révisé sont ceux-là même que le SCoT 1 avait reconnus en compatibilité avec le schéma d'aménagement régional. Ils sont, donc bien, ceux au sein desquels les développements urbains à réaliser à l'horizon 2026 sont, pour l'essentiel, localisés. Ils représentent une surface d'environ 7200 hectares, répartis comme suit selon les deux catégories constitutives correspondant à l'enveloppe urbaine du présent SCoT:

- Les espaces urbains à densifier sont constitués pour l'essentiel, des espaces classés U, aux plans locaux d'urbanisme ou plans d'occupation des sols opposables aux tiers à la date de décembre 2015. En effet au sein des espaces déjà bâtis et donc équipés existent encore des parcelles ou îlots peu ou non occupés qui peuvent accueillir des projets urbains en densification et restructuration des espaces correspondants. Ils représentent une surface d'environ 6.000 hectares;
- Les espaces d'urbanisation prioritaire, sont constitués pour l'essentiel des espaces classés respectivement AU dans les plans locaux d'urbanisme et NA dans le plan d'occupation des sols des Trois Bassins. Ils représentent une surface d'environ 1.200 hectares.

---

<sup>11</sup> Y compris les équipements et services liés à la protection de l'environnement et la diminution des pollutions.

<sup>12</sup> Ils correspondent exactement à ceux définis au SAR de 2011 et, alors, repris au SCoT1.

## B. Orientations

### O6 – Les espaces urbains de référence- L'intensification urbaine et l'urbanisation prioritaire

Les localisations de l'urbanisation à venir sont définies et précisées par les quatre alinéas suivants :

A/ Les développements urbains tous usages (logements, équipements de proximité, commerces, activités économiques, installations touristiques, notamment), à l'exception de ceux qui sont visés à l'orientation **O2- 5ème alinéa**, seront localisés dans les espaces urbains de référence, nonobstant les dispositions exceptionnelles définies à l'**O7**.

B/ S'agissant des fonctions habitat et équipements de proximité, correspondant aux quelques 18.000 logements à mettre sur le marché à l'horizon 2026, les urbanisations correspondantes sont localisées selon la répartition suivante: au moins 50 % dans les espaces urbains à densifier et au plus 50 % dans les espaces d'urbanisation prioritaire.

2016-2026	Espaces urbains à densifier	Espaces d'urbanisation prioritaire	Extensions urbaines potentielles
Nombre de logements = 18 000	Au moins 50% soit plus de 9 000 logements	Au plus 50%, soit 9000 logements, au maximum	Non recours à cette catégorie spatiale sauf dispositions de <b>O7</b> .

*Cette répartition s'apprécie à l'échelle du SCoT*

C/ Les espaces urbains à densifier et les espaces d'urbanisation prioritaire, sont ceux dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation.

D/ Au sein des espaces d'urbanisation prioritaire, les développements urbains sont mis en œuvre en respectant concomitamment les trois conditions qui suivent :

Condition d'accessibilité : localisation au plus près des lieux d'échanges des réseaux de transports publics existants ou projetés, définis à l'orientation **O14**.

Condition de proximité : localisation en continuité de l'urbanisation existante et à proximité des services urbains.

Condition d'opportunité : d'abord au regard de l'économie urbaine en minimisant les coûts d'extension des réseaux, ensuite s'agissant de la protection de l'environnement et des espaces agricoles, en privilégiant les localisations dans les espaces de moindre valeur agricole et écologique.

## **R6 - Recommandation**

Les PLU, dans l'esprit du Décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015, confèrent la priorité au développement urbain des polarités les plus élevées les concernant. Cette recommandation ne vaut pas pour la commune du Port toute entière incluse dans le pôle de rang 1, ni pour celle des Trois Bassins constituée de deux places urbaines de rang équivalent, 3 en l'occurrence.

### 3.3 - La limitation forte des extensions urbaines

#### **A. Argumentaire**

Le rapport de présentation a, d'une part, rendu compte<sup>13</sup> de l'importance du stock disponible d'espaces urbains soit à densifier soit d'urbanisation prioritaire. Il a, d'autre part, argumenté et fait état des prévisions démographique et économique, toutes deux marquées par un net ralentissement au regard de ce qui avait prévalu dans les années antérieures.

Dans ce contexte nulle surprise à constater que les «besoins répertoriés» s'agissant du développement et de l'aménagement sont moindres que ceux que le SCoT1 avait établis.

C'est pourquoi, il est entériné le fait que l'urbanisation nécessaire pour répondre aux besoins de développement des populations actuelles et futures ne seront pas tels, qu'il soit dans la généralité des cas, utile et nécessaire de recourir aux extensions urbaines potentielles dans les zones préférentielles d'urbanisation que le SCoT1 avait, en compatibilité avec le SAR, définies.

Néanmoins, il peut apparaître que des espaces urbains de référence reconnus au SCoT 1, ne soit plus appropriés ou souhaités pour accueillir les développements urbains préalablement envisagés. Si de telles situations dûment argumentées se présentent il y est pallié par la possibilité que le schéma ouvre de substituer les espaces urbains de référence (EUD ou EUP) concernés à un droit à l'urbanisation d'une surface, au plus équivalente, au sein des zones d'extension urbaine potentielle reconnues par le SCoT1, à enveloppe urbaine constante de 7200 ha (O1).

Tel est le contexte de l'orientation qui suit.

---

<sup>13</sup> In Livre I, chapitre III

## B. Orientation

### **O7- L'Intensification urbaine et les redéploiements des possibilités d'extension urbaine**

A/ Le principe de la non urbanisation des zones d'extension urbaine potentielle identifiées par le SCoT1.

Dans les dix ans à venir, les développements urbains concernant les constituants de l'armature urbaine, ne seront pas, pour l'essentiel, localisés dans les zones d'extension urbaine potentielle que le SCoT1 avait identifiées en compatibilité avec le SAR.

B/ Les redéploiements des possibilités d'extension urbaine.

Le principe énoncé ci dessus ne fait pas, cependant, obstacle aux possibilités d'urbanisation dans les zones d'extension urbaine potentielle que le SCoT1 avait identifiées, selon une modalité d'application du principe général qualifiée de redéploiements des possibilités d'extension urbaine.

A l'échelle communautaire les redéploiements des possibilités d'extension urbaine sont admis dans les deux cas suivants :

- les espaces non construits, rendus inconstructibles par les dispositions des plans de prévention des risques approuvés depuis l'approbation du SCoT1
- les espaces urbains de référence ne faisant pas l'objet d'un projet de développement urbain.

Ces redéploiements satisfont concomitamment aux trois conditions suivantes :

1°) Ils ne remettent pas en cause le principe de hiérarchisation de l'armature urbaine et sont donc effectués en faveur de localisations relevant des rangs supérieur ou équivalent à celles correspondant aux espaces urbains de référence donnant lieu à redéploiements.

2°) Ces redéploiements s'accompagnent, dans les PLU, d'un classement en N ou A des espaces urbains de référence concernés et ce pour une surface *a minima* égale à la surface redéployée.

3°) En conséquence, ils ne remettent pas en cause la valeur totale de l'enveloppe urbaine susceptible d'accueillir des développements urbains : 7200 hectares, correspondant au total des espaces urbains de référence.

C/ Les développements urbains, relevant de l'économie touristique.

Les développements urbains, relevant de l'économie touristique, visés à l'orientation **O2 alinéa 5**, peuvent ne pas être localisés dans les espaces urbains de référence reconnus à l'orientation **O6**.



### 3.4 - La novation dans la conduite des projets de développement urbain

#### A. Argumentaire

La planification urbaine rend possible et localise les développements urbains de toutes sortes. Il ne lui revient pas, en général, de définir et détailler les morphologies de chacun d'entre eux. Par contre il lui incombe de définir les conditions opérationnelles qui, à l'occasion de leur réalisation, viseront à mettre en œuvre les objectifs du projet d'aménagement et de développement durables relatifs, en particulier, à la mise en œuvre de l'armature urbaine, l'économie d'espace et la préservation des valeurs environnementales, paysagères et économiques portées par les espaces naturels, forestiers et agricoles. Tel est bien le rôle de leviers d'action qui est dévolu aux projets urbains qu'ils soient de redéveloppement localisés dans les espaces déjà urbanisés, ou de développement dans les espaces non encore urbanisés.

Dans ce cadre, le Schéma de Cohérence Territoriale est alors attaché à interférer de manière appropriée avec les responsabilités qui sont celles des maîtrises d'ouvrage dans le cadre de leurs relations avec les maîtrises d'œuvre qu'elles ont librement choisies.

Il le fait en définissant les orientations qui suivent. Elles relèvent d'un triple registre: économiser l'espace bien économique de plus en plus rare et précieux et donc agir sur les densités d'où l'orientation **O7**, ménager les relations entre la ville et la nature et l'agriculture conduisant aux orientations **O8**, **O9** et **O10**, et, enfin, promouvoir la ville de toutes les proximités, mot d'ordre qui mènera<sup>14</sup> aux orientations **O13**, **O14**. et **O15**.

Elles valent pour tout projet de (re)développement urbain. Par «projet de (re)développement urbain» le Schéma de Cohérence Territoriale comprend l'ensemble des opérations d'aménagement relevant des procédures opérationnelles régies respectivement par les articles L300-1 (zone d'aménagement concerté) et L442-1 (lotissement).

---

<sup>14</sup> voir chapitre II

### 3.4.1 - Les densités d'aménagement minimales

#### **B. Orientation**

##### **O8 – La détermination de densités d'aménagement minimales**

Les projets de (re)développement urbain tant résidentiels qu'économiques, contribuent, à l'occasion de leur mise en œuvre, à mettre en mouvement l'armature urbaine, à économiser l'espace, et à diminuer les charges foncières. A cette fin, et s'agissant en particulier des projets à finalités majoritairement résidentiels, ils satisfont les conditions de densité qui suivent.

- Au moins 50 logements/hectare dans les localisations correspondant aux niveaux 1 et 2 de l'armature urbaine.
- Au moins 30 logements/hectare dans les localisations correspondant au niveau 3 de l'armature urbaine.
- Entre 20 et 30 logements/hectare dans les localisations correspondant au niveau 4 de l'armature urbaine.
- Entre 10 et 20 logements/hectare dans les localisations correspondant aux territoires ruraux habités, à l'exception de Bellemène-Bois Rouge où s'applique une densité entre 20 et 30 logements/hectares.

Ces valeurs de densité sont des valeurs-guides qui conduisent tout processus de projet urbain. Pour chaque site d'implantation, le respect du niveau minimal de densité qui lui correspond s'apprécie dans le temps de la réalisation des différentes phases du processus d'aménagement. Ces valeurs guides s'apprécient également au regard des objectifs de production de logements assignés à chaque place urbaine de l'armature.

Le respect du niveau minimal de densité considère non seulement les programmes résidentiels construits mais aussi les espaces publics relevant de l'opération en question. Par contre, les surfaces nécessaires pour la réalisation éventuelle d'équipements publics dépassant la logique de la proximité avec le projet urbain en question, (stations d'épuration, lycée, collège, voies de TCSP ou voiries primaires) ou d'infrastructures environnementales (bassin pluvial, lagunage, notamment) ne rentrent pas dans le calcul de la densité.

# ARMATURE URBAINE ET ESPACES URBAINS DE RÉFÉRENCE

## ARMATURE URBAINE

### Niveau 1

#### Coeur d'agglomération

au moins 50 logements / ha

- Espaces urbains à densifier
- Espaces d'urbanisation prioritaire

### Niveau 2

#### Pôles secondaires

au moins 50 logements / ha

- Espaces urbains à densifier
- Espaces d'urbanisation prioritaire

### Niveau 3

#### Villes relais

au moins 30 logements / ha

- Espaces urbains à densifier
- Espaces d'urbanisation prioritaire

### Niveau 4

#### Bourgs de proximité

de 20 à 30 logements / ha

- Espaces urbains à densifier
- Espaces d'urbanisation prioritaire

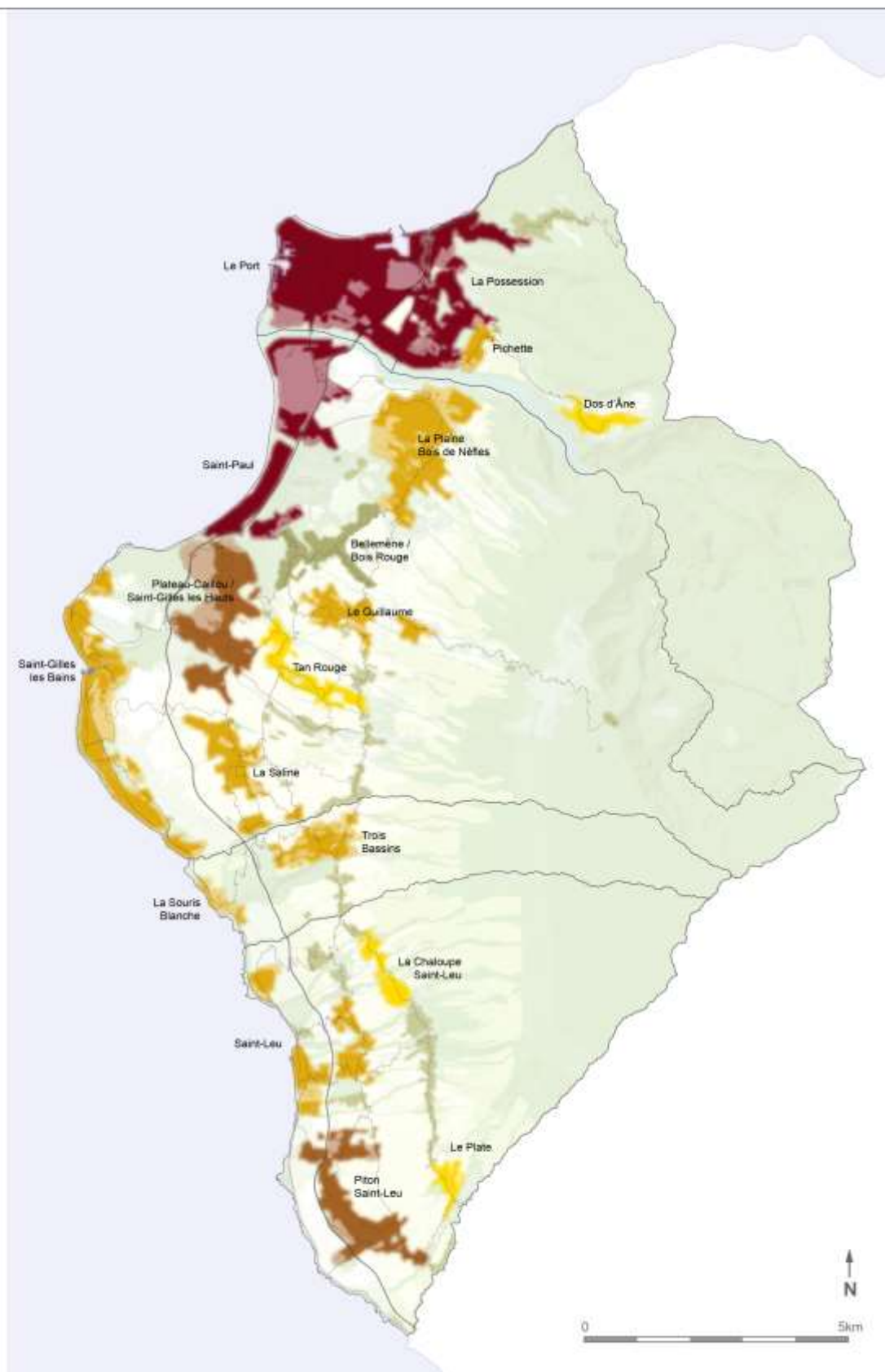
## HORS ARMATURE URBAINE

### Territoire Ruraux Habités (TRH)

- Bellemène - Bois Rouge de 20 à 30 logements / ha
- Autres TRH de 10 à 20 logements / ha

Sources : SAR 2011 approuvé  
edit. DBW - TCO

Projet de SCOT révisé - avril 2016



### 3.4.2 - Le ménagement de la nature, des paysages et la protection de l'agriculture, liés à la réalisation des projets de développement urbain.

#### A. Argumentaire

La protection et valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers constitutifs de l'identité paysagère et culturelle de l'Ouest de La Réunion, la gestion précautionneuse des ressources naturelles et la diminution de l'exposition aux risques sont les trois piliers de l'ambition environnementale du schéma tels qu'elle a été fixée au projet d'aménagement et de développement durables.

Dans le champ qui est le sien, s'agissant de la définition des conditions de mise en œuvre des opérations d'aménagement, pouvant contribuer à l'obtention d'un « bon » équilibre entre ville et nature, le Schéma de Cohérence Territoriale s'attache à répondre à cet enjeu. Il le fait en définissant trois orientations relatives, respectivement, aux lisières urbaines, à la protection contre les risques et à la gestion précautionneuse de la ressource eau.

#### A1. Les lisières urbaines et abords de ravines

Le rapport de présentation a analysé l'importance des lisières entre ville et nature qui sont, d'ailleurs, souvent des limites séparatives ténues entre les espaces construits et les ravines.

Le projet d'aménagement et de développement durables a établi dans son **Objectif 8**, la nécessité de considérer avec une particulière attention, les lieux d'interface entre, d'une part l'urbanisation, et d'autre part les espaces contigus, tant naturels, forestiers, qu'agricoles : les lisières urbaines, généralisant ainsi la notion d'entrée de ville du code de l'urbanisme.

Dans le contexte, à cet égard très spécifique, de l'Ouest de La Réunion la notion de lisières est étendue aux (nombreux) espaces d'interface entre l'urbanisation et les ravines.

Tout projet de développement urbain est, par définition, un changement d'état pour les biotopes concernés, pour les paysages tel qu'ils préexistaient et pour les exploitations agricoles impactées. Il convient que ce changement d'état soit tel qu'il minimise les impacts négatifs sur l'environnement, le paysage et l'agriculture. C'est en cela qu'on peut parler d'« inversion du regard ». Il ne suffit plus de considérer le projet urbain en soi mais de le concevoir à partir des impacts qu'il engendre dans sa contiguïté.

## B1. Orientation

### **O9 - Les lisières urbaines et abords des ravines- Nature, agriculture, paysage et urbanisation.**

Les PLU et les projets de développement urbain sont conçus de façon à protéger et valoriser les espaces représentant les limites avec les espaces agricoles, naturels et forestiers contigus, espaces qui concrétisent la relation entre Ville, Agriculture, Nature. Ils visent, en particulier, à y garantir et développer quatre fonctions importantes :

- Paysagère : protection des cônes de vue et des sites classés et inscrits, notamment ;
- Ecologique : avec d'une part, l'aspect biodiversité en y identifiant, en tant que de besoin, les corridors constitutifs des continuités écologiques et d'autre part l'aspect lutte contre la pollution avec, en tant que de besoin, la réalisation d'ouvrages de collecte eaux pluviales et eaux usées, notamment ;
- De qualité urbaine : avec l'intégration d'espaces publics de proximité, de cheminements pour les modes actifs de déplacement, de jardins collectifs et leur contribution à la réduction de l'inconfort thermique dans les espaces urbanisés. Soient toutes fonctions permettant de créer des césures urbaines souhaitables.
- Agricole : en veillant à éviter l'apparition de zones agricoles enclavées et en y favorisant l'agriculture urbaine et périurbaine.

## LES INTERFACES VILLE-NATURE ET LES LISIÈRES URBAINES

-  Lisières urbaines et ravines au sein des espaces urbains
-  Coupures d'urbanisation (SAR)
-  Espaces naturels de protection forte (SAR) en continuité des espaces urbanisés
-  Autres espaces naturels de protection forte et de continuités écologiques (SAR)
-  Espaces agricoles (SAR)
-  Espaces urbains à densifier, d'urbanisation prioritaire, TRH (SAR) et trame bâtie (BD Topo)



Sources :  
SAR 2011 approuvé  
BD Topo  
edit. DBW - TCO

Projet de SCOT révisé - avril 2016



## A2. La prévention des risques

Le plan d'aménagement et de développement durables a établi dans son **Objectif 3** que les politiques publiques d'urbanisation minimisent l'exposition aux risques dans les espaces concernés par des aléas forts.

Par ailleurs, les dispositions des plans de prévention des risques naturels approuvés, comme il convient s'agissant en la matière de servitudes d'urbanisme, sont reportées directement dans les documents d'urbanisme locaux.

Dans ce contexte, le Schéma de Cohérence Territoriale entend contribuer, à son échelle et dans le cadre de son contenu matériel, à l'objectif général de prévention des risques naturels et technologiques. Il le fait en traitant des conditions de réalisation des projets de développement urbain.

## B2. Orientation

### O10 – La prévention des risques naturels et technologiques

Les PLU et les projets de développement urbain devront intégrer des dispositions favorisant la capacité de résilience du territoire, face aux risques tant naturels, notamment la submersion marine, que technologiques et industriels.

#### A/ La prévention des risques naturels

Des dispositions particulières applicables aux projets de développement urbain préviennent les risques d'aggravation des aléas naturels qui pourraient résulter de l'urbanisation, s'agissant en particulier de la minimisation de l'imperméabilisation des sols et de la réduction des écoulements d'eaux pluviales. Les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales sont mises en œuvre de manière active, favorisant l'infiltration «au plus près» et le stockage temporaire des eaux pluviales.

#### B/ La prévention des risques technologiques et industriels

La minimisation progressive de l'exposition aux risques industriels est assurée par le respect des orientations suivantes :

- Acter la non augmentation des réserves d'hydrocarbures de la ZI n°1, au Port. Cette orientation est mise en œuvre en concertation avec toutes les parties concernées.
- Limiter l'urbanisation résidentielle à proximité «critique» des installations correspondantes

### **R10 - Recommandation relative à la prévention des risques technologiques et naturels**

Les responsables des établissements industriels concernés par les installations classées Seveso, localisées au sein du Cœur d'Agglomération, sont incités à procéder aux investissements de sécurité permettant une révision à la baisse des périmètres.

Au regard des enjeux environnementaux liés à la gestion des eaux pluviales, la réalisation des schémas directeurs correspondants, permettant de couvrir l'ensemble du territoire du schéma, est recommandée.

### **A3. La gestion précautionneuse de la ressource eau.**

Le rapport de présentation a déterminé, à l'échelle du Schéma de Cohérence Territoriale, les enjeux environnementaux essentiels de l'Ouest de l'île venant compléter, de manière contextualisée, ce qu'avait établi en la matière le SAR. A ce titre, un des quatre enjeux majeurs est intitulé «Diminuer les pollutions- Préserver la santé publique». Une des dimensions mises en avant à ce propos est bien la « *nécessité de limiter le transfert de polluants des eaux résiduaires urbaines et des eaux pluviales* ».

À cet égard le Schéma de Cohérence Territoriale entend bien se situer dans une relation de compatibilité avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux et du schéma d'aménagement et gestion des eaux. Il le fait en reprenant à son compte celles d'entre elles qui interfèrent avec son champ matériel.

### **B3. Orientation**

#### **O11- La protection de la ressource en eau**

Soient les deux orientations suivantes, concernant respectivement la localisation des développements urbains et l'assainissement des eaux usées.

##### **A/ La localisation de développements urbains au regard de la protection des aquifères**

Les développements urbains de toute nature prenant place dans les espaces urbains de référence du Cœur d'Agglomération, en particulier sur la zone arrière portuaire de Port Réunion et le site de Cambaie ainsi qu'au droit du cours aval de la Rivière des Galets, sont conçus et mis en œuvre de façon à ne pas dégrader la qualité de l'aquifère stratégique de la Plaine des Galets.

Cette orientation vaut aussi s'agissant des développements urbains pouvant prendre place dans les communes des Trois-Bassins et de Saint Leu au regard de la qualité des aquifères éponymes.

Les PLU identifieront les ressources mobilisables, préalablement à la réalisation des projets de développement urbain de toute nature.



## B/ La conditionnalité entre les développements urbains et les dispositifs d'assainissement des eaux usées

La réalisation des projets de développement urbain de toute nature, localisés dans les places urbaines de rangs 1, 2 et 3, est conditionnée à l'existence soit de réseaux d'assainissement des eaux usées soit, à défaut, de dispositifs d'assainissement semi collectifs. Dans les autres localisations la conditionnalité tient à l'existence de dispositifs d'assainissement autonome conformes à la réglementation en vigueur.

L'impératif de la protection de la ressource en eau, si rare dans l'Ouest, est également mis en œuvre au moyen de l'ensemble de recommandations qui suit. De plus concernant la diminution des pressions et pollutions subies par les ressources naturelles, un binôme de recommandations spécifiques au traitement des déchets est défini.

## R11 - Recommandations relatives à la protection de la ressource en eau

A ce titre sont définies quatre recommandations concernant respectivement les eaux industrielles, les eaux pluviales, l'alimentation en eau potable, et le renforcement des réseaux d'assainissement.

### A/ Les eaux industrielles

Les procédures d'autorisation puis d'aménagement des zones industrielles portuaires et logistiques, des parcs d'activités économiques mixtes et des zones artisanales (voir infra l'**O 15**) déterminent un ensemble de mesures concourant à un usage économe de la ressource en eau, d'abord dans les process de production, puis par récupération des eaux de pluie et réutilisation des eaux traitées par les stations d'épuration proches pour satisfaire notamment les besoins en eau «industrielle». Cette recommandation vaut particulièrement pour les installations localisées dans le Cœur d'agglomération et bénéficiant, de ce fait, de leur proximité avec les stations d'épuration des eaux usées respectivement du Port et de Cambaie.

### B/ Les eaux pluviales

A cet égard le Schéma de Cohérence Territoriale définit une recommandation générale visant à gérer le plus possible les eaux pluviales «à la source» afin d'une part de ne pas accroître l'aléa inondation en aval et d'autre part d'amoindrir le ruissellement de matières polluantes vers les milieux naturels également en aval (milieux coralliens et Etang Saint Paul, en particulier).

Cela implique une limitation forte de l'imperméabilisation des sols au travers de dispositions réglementaires préservant à la parcelle et en fonction de la morphologie urbaine une part minimale significative d'espace libre en pleine terre et favorisant une infiltration directe du «pluvial» par le sol.

Cela suppose aussi la mise en place de techniques compensatoires à définir à l'occasion de la conception des projets urbains.

Cela requiert enfin, à l'échelle de projets de (re)développement urbain significatifs, la conception d'ouvrages collectifs de retenue et d'infiltration des eaux pluviales ; ouvrages qui pourraient fort utilement être localisés dans les lisières urbaines précédemment référencées en **O9**.

#### C/ L'alimentation en eau potable

La réalisation, à l'échelle de l'ensemble du territoire du schéma de schémas directeurs de l'alimentation en eau potable est recommandée.

Par ailleurs les gestionnaires des services viseront à améliorer les conditions économiques de gestion de la ressource, d'abord en couvrant mieux par les prix, le coût de production et de distribution et ensuite en améliorant les rendements techniques et économiques des réseaux d'alimentation en eau potable, notamment à l'occasion de la réalisation des projets de renouvellement ou d'extension urbaine. Par ailleurs les propriétaires de maisons individuelles seront incités à installer des cuves d'eau de récupération de l'eau de pluie.

#### D/ Le renforcement des réseaux d'assainissement

La réalisation, pour l'ensemble des communes, de schémas directeurs d'assainissement, est recommandée.

Le déploiement et le renforcement des réseaux d'assainissement collectif se fait en priorité, sur les pôles et places urbaines de rangs 1, 2 et 3 de l'armature urbaine (**O5**).

#### **R11 bis - Recommandations relatives à la gestion des déchets**

La situation actuelle de la gestion des déchets ménagers et assimilés n'est pas satisfaisante s'agissant, notamment des contraintes importantes de leur transport et du niveau faible de leur valorisation, soit ce qui concerne en priorité, l'aval de la filière. Dans ce contexte, les deux recommandations suivantes sont définies :

1°) Elaborer, à l'échelle de l'ensemble du territoire du schéma, un schéma directeur de la collecte des déchets permettant de diminuer les distances de transport ;

2°) Déterminer la localisation de la future installation de traitement- valorisation des déchets ultimes.

## II - LES ORIENTATIONS DES POLITIQUES PUBLIQUES D'AMÉNAGEMENT

Ce deuxième chapitre répond à ce qui est demandé au code de l'urbanisme, respectivement dans ses articles L 122-1-5 alinéa VI relatif aux grands projets d'équipements et de services, L 122-1-7 concernant les objectifs et principes de la politique de l'habitat, L 122-1-8 ayant trait aux grandes orientations de la politique des transports et déplacements et enfin à l'équipement commercial et artisanal correspondant à l'article L 122-1-9.

Equipements et services, habitat, commerces et relation entre urbanisation et réseaux de transport, autant dire que les pages qui suivent ont trait aux grandes lignes du contenu programmatique des opérations de (re)développement urbain. Elles visent, donc, à mettre en œuvre les objectifs correspondant aux ambitions économique, sociale et urbaine, du projet d'aménagement et de développement durables.

Tel est alors le plan de cette deuxième partie du document d'orientation et d'objectifs.

### 1. Les grands projets d'équipement et de services

C'est dans ce contexte que sont ci-dessous identifiés et localisés les grands projets d'équipements et de services que le Schéma de Cohérence Territoriale entend rendre possible dans les années à venir.

Les grands projets d'équipements et de services (GPES) répondent à deux critères :

- ✓ être «grands», donc ceux dont la fréquentation est a priori plus que communale leur conférant ainsi une dimension intercommunale qui va parfois même jusqu'à être d'échelle régionale. À fréquentation importante doit correspondre très bonne accessibilité nécessairement multimodale. En cela, ils ne comprennent pas les équipements publics, de portée communale, rendus nécessaires par l'évolution des besoins à l'exemple des équipements et services de la «séniorité».
- ✓ contribuer à la mise en œuvre des **Objectifs 5 et 7** du PADD visant à porter un «*projet de développement économique dynamique, équilibré et diversifié*» .

Les grands projets d'équipements et de services n'incluent pas les projets :

- d'équipements commerciaux considérés à l'**Objectif 6** du PADD, mis en œuvre *infra* à l'orientation **O15** (Art L122-1-8 du CU),
- d'habitat, considérés à l'**Objectif 9** du PADD, mis en œuvre *infra* à l'orientation **O13** (Art L122-1-7 du CU).

Si le schéma de cohérence territoriale les rend possible, il ne préjuge, cependant, ni de leur contenu programmatique détaillé ni, moins encore, de leurs conditions de financement.

#### O12- Les grands projets d'équipement et de services

Trois items de grands projets d'équipements et de services sont identifiés et, à ce titre, considérés comme étant d'importance pour l'aménagement et le développement à l'échelle du territoire du schéma et au delà.

Le premier est composé d'un ensemble de réalisations relatives aux infrastructures de transports. La situation des déplacements des hommes et des marchandises est suffisamment peu satisfaisante dans l'Ouest pour que soit qualifiés de grands projets d'équipements et de services les investissements rassemblés à ce titre dans le troisième item de l'**O12**.

Les deux derniers sont respectivement un projet de développement économique et un projet de développement résidentiel : par leur localisation au sein même du Cœur d'Agglomération, par leur ampleur intrinsèque (plus de 100 hectares et près de 500 hectares) et par la cohérence de leur gouvernance, ils sont évidemment «grands» c'est-à-dire d'impact régional.

#### A/ Les grands investissements relatifs aux infrastructures de transport. (Cf **O14**).

L'orientation **O14**, rassemble les prescriptions ayant trait à la détermination d'une «bonne» cohérence entre politiques d'urbanisation et politiques de transport, entre armature urbaine et armature des transports. Certaines d'entre elles concernent des réalisations dont l'ambition est triple :

- 1°) développer les transports collectifs tous modes et les modes actifs,
- 2°) mieux mailler les réseaux de déplacements dans la direction générale est-ouest c'est-à-dire littoral-mi pentes et hauts et enfin,
- 3°) améliorer l'accessibilité de composantes territoriales de l'Ouest encore peu ou mal desservies.

Dans cet esprit, sont identifiés les grands projets suivants :

##### A.1/ Développer les transports collectifs tous modes et les modes actifs .

- Un transport collectif en site propre (TCSP) de niveau I dans le Cœur d'Agglomération ;
- Un transport collectif (TC) de niveau I entre les deux pôles secondaires et les villes-relais ;
- Définir des itinéraires réservés aux modes actifs ;
- Poursuivre l'aménagement de la la RN1a comme voie privilégiée pour les usages de loisirs et tourisme ;

##### A.2/ Mieux mailler les réseaux de déplacements dans la direction générale est-ouest, c'est-à-dire littoral-mi pentes et hauts.

Développer, en tant que de besoin et au regard de leur faisabilité technique et économique, les transports câblés, soit altitudinaux (notamment : Saint Paul centre ville >> Plateau Caillou ; Saint Leu centre ville >> La Chaloupe Saint Leu avec, possiblement, prolongation vers le Grand Bénare et Cilaos, ...) soit horizontaux (notamment : La Possession Moulin Joli et Rivière des Galets >> Le Port Sacré Cœur et Mascareignes, ...).

##### A.3/ Améliorer l'accessibilité de composantes territoriales des mi-pentes de l'Ouest encore peu ou mal desservies.

Trois nouvelles fonctionnalités d'échange sur la route des Tamarins :

- à Trois Bassins, un demi-échangeur depuis/vers le sud,
- à Saint Leu Stella, un demi échangeur depuis/vers le nord complétant le dispositif d'échange actuel et un échnageur complet au droit de la RD 22.

La localisation de ces grands projets est portée sur la carte relative à l' **O14**.

#### **B/ Aménagement de la zone arrière portuaire du Port est.**

En novembre 2014 le conseil de surveillance du grand port maritime de la Réunion (le GPMDLR) a approuvé le plan stratégique de Port Réunion relatif à la période 2014-2018. Ce document acte les ambitions du port, définit une trajectoire financière, arrête les modalités d'exploitation des outillages, la politique d'aménagement des espaces portuaires, et les problématiques de desserte du port.

Dans ce cadre un PIG (Projet d'Intérêt General) pour l'aménagement de la zone arrière portuaire du Port est, a été validé par arrêté préfectoral. Cette procédure résulte de la volonté de mobiliser tout le potentiel de la zone arrière portuaire pour améliorer la fonctionnalité du Port et ses services mais aussi pour augmenter la capacité d'accueil des entreprises dans le périmètre de l'activité portuaire. Cet aménagement est un projet de développement à l'échelle de l'île, porteur d'activités à haute valeur ajoutée.

#### **C/ Aménagement de la Plaine de Cambaie.**

Sur plus de 500 hectares la Plaine de Cambaie constitue un secteur emblématique du développement du Cœur d'Agglomération et de la démarche Ecocité insulaire et tropicale. L'aménagement sera d'abord marqué par la réalisation de deux parcs agricole et urbain, orientés ouest-est, qui mettront en évidence la relation entre mer, terre et montagne si caractéristique de l'Ouest de La Réunion. En particulier il est prévu la mise en place d'une plateforme de production de terres fertiles permettant la production des matériaux terrigènes nécessaires à la fertilisation de sols aujourd'hui fréquemment stériles.

L'actuel voirie dite axe mixte sera prolongée au sud pour relier harmonieusement le nouveau quartier au centre ville de Saint Paul, via la plaine des loisirs.

Les îlots urbains essentiellement résidentiels s'organiseront à partir d'une relation forte entre espace construit et espace libre.

*Illustrations : la zone arrière portuaire du Port est et l'aménagement de la plaine de Cambaie*



Source :  
 Note de présentation arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet – Port Réunion – juillet 2014



Source :  
 Plan Guide Ecocité insulaire et tropicale – TCO - mai 2015



## 2. Les politiques publiques du logement

### A. Argumentaire

Le projet d'aménagement et de développement durables affirme, à l'**Objectif 9**, la volonté des élus communautaires de répondre à tous les besoins de logement en prenant en compte, d'abord la prévision démographique, ensuite le souhait de mieux adapter la typologie des logements aux solvabilités des ménages et enfin la nécessité de poursuivre la lutte contre l'habitat indigne.

Les politiques publiques du logement sont, évidemment, menées en référence à l'armature urbaine dont l'habitat est un déterminant important. C'est pourquoi, ci-dessus, dans l'orientation **O5** s'agissant des nouveaux logements à rendre disponibles sur les marchés, leurs localisations préférentielles entre les différents niveaux de l'armature urbaine ont été déterminées.

Tel est le cadre dans lequel s'inscrit l'orientation **O12** qui rassemble les lignes d'action principales des politiques publiques du logement. Sa mise en œuvre est déclinée dans le programme local de l'habitat approuvé et dans celui qui lui succèdera

### B. Orientations

#### **O13 - Les politiques publiques du logement**

##### A/ Définir l'offre de nouveaux logements disponibles et leurs principes de localisation

- La production de logements sur les marchés correspondants pour les 10 années à venir sera de l'ordre de 18 000 logements. Elle se réalise conjointement par des constructions nouvelles et par le retour sur les marchés de logements soit vacants soit rendus à une vocation locative sociale ;
- Cette offre nouvelle est localisée entre les composantes de l'armature urbaine selon les proportions déterminées à l'orientation **O5**.
- La production de logements aidés pour les 10 années à venir atteindra environ 1100 logements annuels, correspondant à 60 % du total de de logements rendus disponibles.
- S'agissant du cas particulier de la commune du Port, où le parc locatif social représente près de 60% du parc résidentiel, l'objectif à terme est de réduire ce taux aux environs de 50%.

Le Schéma de Cohérence Territoriale détermine, au-delà d'orientations de type quantitatif, des orientations plus qualitatives visant à renouveler l'art d'habiter et à mettre en œuvre des projets urbains permettant de mieux «faire ville».

## B/ Conforter la mixité sociale et établir un meilleur équilibre géographique du parc locatif social

Une bonne adaptation aux solvabilités des ménages et la mise en œuvre de la loi du 18 janvier 2013 sur le renforcement des obligations relevant de la loi SRU, sont assurées par l'adaptation de la typologie relative aux segments de financement du logement. La proportion des logements locatifs sociaux dans l'offre de nouveaux logements disponibles (par construction neuve ou conventionnement) est adaptée en conséquence à l'échelle des communes concernées, en tenant compte de la situation spécifique de la commune du Port.

Néanmoins, à l'échelle des zones opérationnelles correspondant aux projets de (re)développement urbain, une harmonie satisfaisante entre types de produits logements permettra d'éviter la réalisation de programmes importants trop uniformes à cet égard.

Par ailleurs il importe de veiller à ce que la vocation sociale du parc locatif privé soit renforcée grâce à l'utilisation des différents outils mobilisables à cette fin. Il importe également de favoriser la captation et la transformation de logements vacants ou indignes pour les remettre sur le marché de la location sociale.

## C/ Renforcer les politiques d'amélioration et de réhabilitation du parc de logements existant

La politique de l'habitat ne peut pas se résumer à la seule programmation de constructions neuves. Il est nécessaire, également, d'améliorer le parc existant représentant en 2013 plus de 82.000 logements localisés pour l'essentiel dans les espaces urbains à densifier.

Or, précisément, l'orientation **O6** a établi qu'au moins 50% des projets d'urbanisation résidentielle devaient être localisés dans les espaces urbains à densifier. Dans ce contexte des politiques d'amélioration et réhabilitation du parc existant seront menées. Elles viseront à mettre en œuvre des projets de redéveloppement urbain, aptes à remettre dans les circuits des marchés du logement une part significative des quelque **6000** logements vacants.

Par ailleurs, la politique de lutte contre l'habitat indigne est considérée au niveau de chaque pôle urbain et territoire rural habité, comme un objectif majeur à inscrire soit dans la réalisation des nouveaux programmes urbains, soit dans les opérations d'améliorations ou de renouvellement de l'habitat.

## D/ Faire évoluer l'habitat

En premier lieu, il est recherché une diversification des formes d'habitat qui privilégient les produits immobiliers et les formes urbaines économes en foncier, à architecture plus compacte et respectueuse des échelles urbaines dans leur diversité depuis le Cœur d'Agglomération, jusqu'à celle des pôles et places urbaines de rangs 2,3 et 4.

Par ailleurs, l'adaptation des logements soit existants soit nouveaux au vieillissement de la population et à la diminution du nombre de personnes par logement est nécessairement intégrée dans les programmes urbains. Cette adaptation n'exclut pas la réalisation de structures d'hébergement spécifique adaptées aux personnes dont le niveau de dépendance est élevé et le niveau de revenu limité.



Enfin les programmes de logements, et principalement les programmes de logements sociaux, sont localisés au plus près des lieux bien dotés en équipements et en services collectifs sachant que la population qui y est logée est, toutes choses égales par ailleurs, en situation d'y faire appel plus intensément que la population dans son ensemble.

L'ensemble de ces dispositions sera mis en œuvre dans le programme local de l'habitat (PLH) à venir.

### 3. Les politiques publiques des transports et déplacements

#### A. Argumentaire

Réaliser une bonne cohérence entre urbanisation et modes de transports alternatifs et complémentaires de l'usage individuel de la voiture correspond à l'objectif 10 du projet d'aménagement et de développement durable visant à favoriser une « ville tout à la fois des proximités et des mobilités » : proximités, pour chacun, des fondamentaux de la vie collective (travail, commerces, éducation, santé, administrations), mobilités parce que la ville et la vie contemporaines sont l'occasion aussi pour chacun de pouvoir se déplacer partout afin de bénéficier de toutes les offres qu'une agglomération de bientôt plus de 230 000 habitants met à la disposition de tous.

Ce qui est visé est donc bien à la fois la ville des courtes distances et la ville de toutes les mobilités... pour tous avec la latitude de pouvoir choisir son mode de déplacement y compris les modes les plus efficaces pour la protection de l'environnement et les moins coûteux pour les budgets des familles : les transports collectifs, le covoiturage ainsi que les modes actifs : marche à pied ou parcours en vélo

La répartition modale des déplacements de la population active dans le territoire de la Côte Ouest n'est pas très satisfaisante. Il est vrai que sa morphologie urbaine est peu favorable au développement des transports publics et actifs.

Mettre en œuvre l'objectif défini par le projet d'aménagement et de développement durable ne veut pas dire évidemment supprimer ou contraindre fortement les déplacements en automobile mais veut dire se conformer au groupe d'orientations qui suivent concernant l'ensemble des déplacements et ce qu'on peut appeler une régulation appropriée du trafic automobile.

La mise en œuvre des orientations qui suivent est précisée dans le PDU à venir.

#### B. Orientations

##### **O14 - La cohérence entre politiques de transport et d'urbanisation**

###### A/ Développer une offre améliorée de transports publics

Au delà de ce qui existe actuellement le Schéma de Cohérence Territoriale définit le principe d'un réseau armature de transports publics efficace, hiérarchisé et équitable combinant de manière appropriée l'intensité et le haut niveau de service au sein des places urbaines de rangs 1 et 2 (un TCSP de niveau I), un très bon niveau de service entre les deux pôles secondaires (un TC de niveau I) et un niveau de service satisfaisant vers/ depuis les places urbaines de rangs 3 et 4 (un TC de niveau II).

A ce titre quatre voies d'action sont suivies :

- Etablir dans le Cœur d'Agglomération, étendu au pôle secondaire de Plateau Caillou Saint-Gilles les Hauts, un réseau de transports collectifs dit TCSP de niveau I, garantissant la bonne desserte des nombreux et importants générateurs de déplacement qui caractérisent cette polarité urbaine de rang 1 à l'échelle régionale. Ce réseau fait

l'objet d'un principe de liaison en site propre selon des modalités techniques éventuellement distinctes: transport à haut niveau de service et/ou transport par câble.

- Etablir entre les deux pôles secondaires et les villes-relais un réseau de transports collectifs TC de niveau I garantissant à la fois la bonne desserte des générateurs de déplacements qui caractérisent ces polarités urbaines de niveau 2 ainsi que l'interface avec le réseau de transports collectifs de niveau I. Par ailleurs, la place urbaine de La Plaine Bois de Nèfles est reliée directement au Cœur d'Agglomération.
- Etablir entre les villes-relais et les bourgs de proximité un réseau de transports collectifs de niveau II, garantissant la bonne desserte des générateurs de déplacements qui caractérisent ces polarités urbaines de rang 3.
- Mettre en tension ce réseau d'ensemble grâce au bon fonctionnement de trois centres d'échanges, qui permettent d'assurer dans de satisfaisantes conditions d'efficacité et de confort les échanges entre modes et niveaux de transport. Ces centres d'échanges fonctionnent respectivement :
  - dans le Cœur d'Agglomération
  - à Plateau Caillou (Saint Paul), place urbaine de rang 2 ;
  - à Piton Saint Leu - Portail, place urbaine de rang 2.

#### B/ Développer l'urbanisation en fonction des transports publics et favoriser le recours aux modes actifs

- A l'échelle des cinq communes de la communauté d'agglomération, sont localisées les zones d'aménagement et de transition vers les transports (les ZATT), lieux de l'échange entre les modes, types et réseaux de transport : gares ou nœuds d'arrêts principaux du réseau. Les documents d'urbanisme locaux y associent des espaces prioritaires de réinvestissement ou de développement urbain. Une forte valorisation du sol urbain et des capacités significatives d'évolution du cadre bâti y sont recherchées. Dans un rayon de 500 mètres à partir de la localisation des ZATT la densité minimale des opérations de développement urbain est, respectivement, de 50 logements/ha dans les places urbaines de rangs 1 et 2, et de 30 logements/ha dans les places urbaines de rang 3.
- Cette urbanisation plus intense, liée dans l'espace urbain aux réseaux de transports publics et aux cheminements des modes actifs, propose de créer une urbanité renouvelée d'espaces publics, de commerces, services de proximité et d'espaces culturels et de loisirs.
- Le traitement du réseau viaire urbain favorise l'accès rapide, confortable et sûr vers les zones d'aménagement et de transition vers les transports, par la recherche ou la création d'itinéraires dédiés réservés aux modes actifs.
- A l'inverse, les aménagements de la voirie urbaine contribuent à dissuader l'usage de la voiture pour de courts trajets de proximité.

## C/ Organiser l'offre de stationnement

Le Schéma de Cohérence Territoriale entend, dans ce registre, promouvoir **deux** politiques :

- Favoriser le stationnement résidentiel. Pour les constructions nouvelles à usage résidentiel, les règles relatives au stationnement favorisent la mutualisation et le partage des emplacements correspondants, maximisant ainsi, dans le temps, leur usage. Par ailleurs, concernant les logements localisés à moins de 500 m d'un arrêt des TCSP et TC de niveau I, les PLU pourront prévoir, par rapport à la règle générale sur le nombre de stationnement, des abattements.
- Offrir des capacités de stationnement aux véhicules individuels au niveau des trois principaux centres d'échanges entre modes, mentionnés supra au paragraphe A/, en y incluant la fonctionnalité liée au covoiturage
- Développer une offre de stationnement destinée aux vélos à proximité immédiate des zones d'aménagement et de transition vers les transports, des équipements commerciaux, des équipements collectifs et des principaux lieux de travail.

## D/ Hiérarchiser la voirie

La hiérarchisation des voies routières vise à harmoniser leurs capacités fonctionnelles d'écoulement du trafic à leurs fonctions dans l'armature urbaine de l'Ouest mais aussi aux impacts environnementaux négatifs qu'ils génèrent: gaz à effet de serre, polluants de l'air et nuisances sonores.

Dans ce cadre le Schéma de Cohérence Territoriale identifie, en particulier, trois catégories de segments routiers :

- La RN1, dans son parcours urbain au sein du Cœur d'Agglomération étendu jusqu'à l'échangeur de Plateau Caillou, est définie comme un segment routier critique vis-à-vis duquel une politique de modération des impacts environnementaux générés est mise en place. Son caractère urbain est accentué avec des caractéristiques et fonctionnalités correspondantes : réduction des vitesses maximales autorisées, à terme mise en place de couloirs pour véhicules prioritaires. Les autres voiries du Cœur d'Agglomération sont diagnostiquées à cette aune, et donnent lieu à la définition de politiques de modération appropriées.
- La RN1A, dans son parcours littoral, est dédiée prioritairement aux usages de loisirs et de tourisme et, en conséquence, donne lieu à valorisation des modes actifs et création d'aires de stationnement et de découverte en marche à pied.
- S'agissant des mi pentes et des hauts les fonctionnalités de l'ensemble des routes départementales (RD) sont améliorées. Elles sont structurées et/ou améliorées au vu de la desserte qu'elles assurent des places urbaines de l'armature. A terme est implanté sur la route des Tamarins, 1°) au droit de la ville relais des Trois-Bassins, un demi échangeur depuis/vers le sud, et 2°) dans le pôle secondaire de Portail Piton Saint Leu, à Stella, un demi échangeur depuis/vers le nord complétant le dispositif d'échange actuel.

## E/ Améliorer les réseaux de transport de l'information

Aujourd'hui, l'accessibilité à l'information numérique est devenue aussi importante que l'était et l'est toujours l'accessibilité aux réseaux de transport « physiques » des personnes et des marchandises.

Le haut (ou si possible le très haut) débit pour tous est un facteur de compétitivité économique tout autant que de qualité de vie.

Dans ce sens les recommandations suivantes sont définies pour les projets de développement urbain -dits projets urbains- tant résidentiels qu'économiques et touristiques :

- Basculer du haut débit vers le très haut débit.
- Favoriser prioritairement le basculement très haut débit dans les zones urbaines de rangs 1 et 2 de l'armature urbaine.
- Assurer la montée en débit du réseau cuivre sur les zones de rangs 3 et 4 de l'armature urbaine.

L'ensemble de ces dispositions sera mis en œuvre dans le plan de déplacements urbains (PDU) à venir.

## TRANSPORT ET URBANISATION

### ARMATURE URBAINE

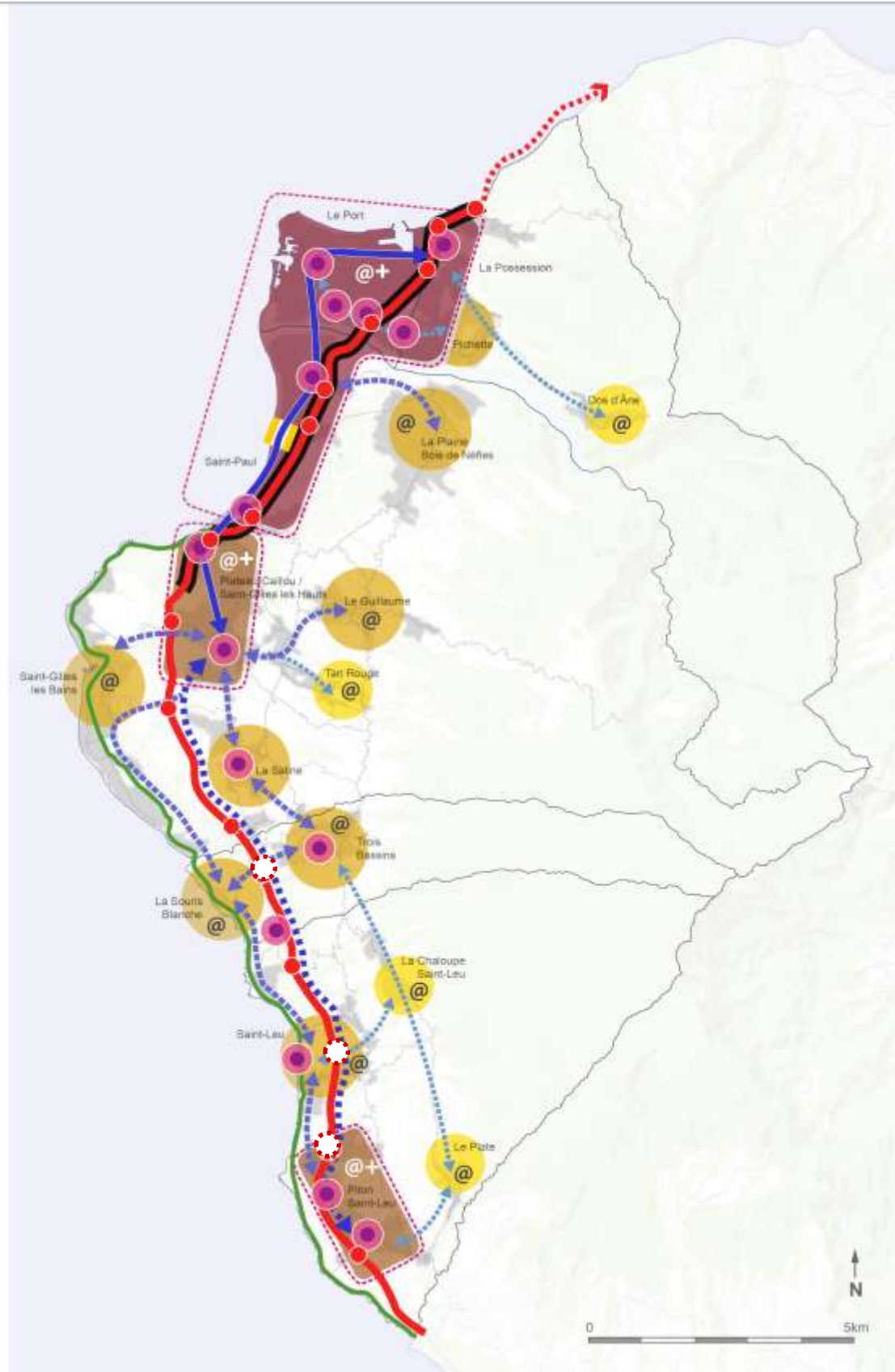
- Coeur d'agglomération
- Pôles secondaires
- Villes relais
- Bourgs de proximité

### TRANSPORT

- Route des Tamarins
- Segment routier critique
- Nouvelle Route du Littoral
- Echangeurs et demi-échangeurs existants
- Echangeurs et demi-échangeurs en projet
- RN1a
- Transport en Commun en Site Propre, niveau 1
- Transport en Commun, niveau 1
- Transport en Commun, niveau 2
- Transport en Commun, niveau 3
- Principe de franchissement TCSP - Etang Saint-Paul
- Centres d'échange
- ZATT : Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports - positionnement à titre indicatif -
- Principe de montée en débit
- Principe de basculement vers le très haut débit

Sources :  
DBW - TCO

Projet de SCOT révisé - avril 2016



#### 4. Les localisations préférentielles des équipements commerciaux et activités artisanales et des activités économiques et touristiques.

Les pages qui suivent considèrent cette problématique de la localisation s'agissant des équipements commerciaux et artisanaux mais aussi des zones d'activités économiques. Cette extension du propos est d'autant plus justifiée que dans un territoire où l'économie résidentielle est si prépondérante, il est difficile de définir une solution de continuité entre les activités économiques en toute généralité et les activités commerciales et artisanales proprement dites.

S'agissant plus précisément des activités commerciales et artisanales, le code de l'urbanisme, en son article L 122-1-9 alinéa 1er, demande au document d'orientation et d'objectifs de définir leurs localisations préférentielles. Il demande de prendre en compte les considérations d'aménagement du territoire constitutives même de toute planification spatiale : la minimisation des déplacements (mécanisés) obligés, le maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité, l'économie dans la consommation d'espace et, enfin, la préservation de l'environnement et des paysages.

Il est vrai que l'alinéa suivant, le 2<sup>ème</sup>, introduit la possibilité d'implantation d'équipements commerciaux, qui «*du fait de leur importance*», sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire. Autant dire que le législateur a prévu que les politiques publiques en matière d'équipements commerciaux puissent concerner tant les équipements commerciaux de la proximité que ceux dont la logique est d'une moindre proximité du fait d'une taille très supérieure.

##### A. Argumentaire

Le projet d'aménagement et de développement durables a fait le choix d'une croissance économique raisonnée mais suffisante pour relever trois défis<sup>15</sup> :

- ✓ augmenter le taux d'inclusion dans le marché du travail de la population active, actuellement à 64,5 % soit 7 points de moins qu'en France métropolitaine ;
- ✓ contribuer ainsi à diminuer le taux de chômage atteignant, pour l'ensemble de l'île, au 1<sup>er</sup> janvier 2015, près de 30% de la population active soit un taux supérieur de près de vingt points à la valeur correspondante en France métropolitaine ;
- ✓ accueillir dans l'emploi les quelques 7000 personnes supplémentaires qui se présenteront, annuellement, dans les années à venir sur le marché du travail.

Cet objectif général doit s'accompagner de la définition des conditions spatiales qui contribueront à l'atteindre, en même temps qu'elles l'encadrent pour l'optimiser quant à ses conséquences sur l'aménagement, l'environnement et les déplacements.

A ce titre le Schéma de Cohérence Territoriale détermine trois principes relatifs à l'organisation dans l'espace des activités économiques :

---

<sup>15</sup> Insee-ledom-Afd- Emploi et chômage : le paradoxe réunionnais ; avril 2015.



- ✓ Economiser l'espace notamment en incitant à une intensification des usages dédiés à l'activité économique : l'effort d'intensification des usages de l'espace vaut pour les acteurs économiques tout autant que pour ceux de l'habitat.
- ✓ Faire vivre l'armature urbaine de la Communauté d'agglomération selon deux logiques complémentaires : intensifier «l'économie de site» représenté par le Cœur d'Agglomération avec la route des Tamarins, la future nouvelle route du littoral, la présence active et en croissance de Port Réunion, mais aussi rééquilibrer l'armature urbaine économique en développant -enfin !- l'emploi dans les mi pentes et les hauts.
- ✓ Cultiver le mieux possible la valeur de la proximité, qui quand elle est pertinente, doit guider les politiques publiques en matière de localisation des activités économiques, notamment commerciales.

La mise en œuvre de ces trois principes conduit aux orientations qui suivent.

## B. Orientations

Elles sont définies successivement pour l'économie productive, l'économie touristique et l'économie commerciale.

### O15 – Les localisations préférentielles des activités économiques

#### A/ Orientation relative à l'économie productive

Au delà des espaces qui leur sont actuellement dédiés -essentiellement au sein du Cœur d'Agglomération- et qui le resteront, le Schéma de Cohérence Territoriale identifie les localisations suivantes associées à des contenus programmatiques dominants :

- **Les zones industrielles, portuaires et logistiques**

→ Cœur d'Agglomération (rang 1) :

- Le Port : Eco-Parc et la zone arrière portuaire de Port Est,
- Saint Paul : rue Henri Cornu

→ Pôle de rang 2

Saint Paul : Plateau Caillou (en alternative au choix, *infra*, de ARTIS )

- **Les parcs d'activités économiques mixtes**, où prennent place tant des activités manufacturières, tertiaires que de production de services aux entreprises.

→ Cœur d'Agglomération (rang 1) :

- La Possession : Ravine à Marquet et Moulin Joli,
- Le Port : Mascareignes
- Saint Paul : Plaine de Cambaie.

→ Mi-Pentes et Hauts :

- Saint Paul : Plateau Caillou-Renaissance (rang 2).



- **Les zones industrielles ZI1 et ZI Sud localisées au Port évoluent progressivement (mutation)** vers un contenu programmatique plus diversifié, relevant de la catégorie parc d'activités économiques mixtes pour la ZI1 et s'agissant de la ZI sud vers une vocation majoritairement résidentielle.
- **Les zones artisanales mixtes (ARTIS)** où prennent place les activités tant d'artisanat de production que de services dans une logique de «villages d'artisans». Au delà de ce qui existe déjà et qui peut se développer par intensification et renouvellement économique urbain, sont identifiées les localisations suivantes :

→ *Mi-Pentes et Hauts*

- Saint Paul : Guillaume et La Saline, notamment (rang 3).
- Trois Bassins : Armanet-Montvert (rang 3).
- Saint Leu : Pointe des Châteaux. (rang 3)
- Saint Paul : Plateau Caillou (rang2) (en alternative au choix, *supra*, de ZIPL)
- Saint Leu : Piton Saint Leu (rang 2)

L'ensemble de ces contenus programmatiques, tous dédiés à la production qu'elle soit matérielle ou immatérielle<sup>16</sup> sont localisés selon les orientations définies à ce titre dans le schéma d'aménagement régional (P n°14.1 alinéa 1) et régis par ce qui est stipulé dans les autres alinéas de la P n°14.

Ce faisant, le Schéma de Cohérence Territoriale, détermine un objectif minimal de 525 ha d'espace pour les activités de production (incluant l'existant à la date d'approbation du SCoT), répartis selon les niveaux de l'armature urbaine comme indiqué dans le tableau *infra*. La répartition tant en matière de localisations qu'en termes de contenus programmatiques dominants est confirmée et mise en œuvre par les PLU.

Niveau dans l'armature urbaine	ZILP	PAEM	ARTIS	Total
1 - CŒUR D'AGGLOMERATION - ou PÔLE PRINCIPAL	200 ha	230 ha	20 ha	450 ha
2 - Places urbaines de niveau 2 ou PÔLES SECONDAIRES à :				
Plateau Caillou - St Gilles les Hauts	5 ha	20 ha	5 ha	40 ha
Portail Piton Saint Leu		10 ha		
3 - Places urbaines de niveau 3 ou VILLES RELAIS à :				
Saint Paul : Bois de Nêfles, Le Guillaume, La Saline		4 ha	6 ha	35,5 ha
Trois Bassins : Centre et Souris Blanche			4,5 ha	
Saint Leu : Centre / Pointe des Châteaux		21 ha		

<sup>16</sup> Cela fait longtemps -au moins depuis Fourastié dans les années 1950- que «la production» concerne évidemment les services en proportion d'ailleurs croissante par rapport à celle des biens manufacturés.

## B/ Orientation relative à l'économie touristique (économie présentielle).

### Argumentaire

Le projet d'aménagement et de développement durable a établi un objectif général de redynamisation de l'économie touristique de l'Ouest, première place touristique de La Réunion.

Dans cette veine, il a affirmé la nécessité de développer les aménagements, services et structures d'hébergement de tourisme et de loisirs contribuant ainsi à confirmer et amplifier la place de l'économie touristique dans l'Ouest.

La mise en œuvre de ce principe d'action suppose de mettre en œuvre les orientations qui suivent.

### Orientations

Ce principe d'action se décline selon cinq modalités :

- poursuivre à La Possession, au Port, et à Saint Paul centre ville, les projets urbains tendant à améliorer les relations entre ville et mer en prenant appui sur les équipements portuaires de pêche et de plaisance ;
- sur les stations touristiques existantes de Saint Gilles les Bains et de Saint Leu, et en prenant appui sur les équipements portuaires de plaisance et de pêche, renforcer et mieux qualifier le caractère touristique des développements urbains futurs ;
- développer une nouvelle station touristique à Trois Bassins (Souris-Blanche) ;
- conformément à l'orientation **O2** mettre en œuvre une offre d'hébergements et de services touristiques d'exception dans les sites naturels des mi pentes et des hauts qui le justifient au double regard de la faisabilité opérationnelle et de l'intégration paysagère et environnementale
- .
- Enfin et ce dans l'esprit de la prescription **P4** du schéma d'aménagement régional, des projets relevant du tourisme rural peuvent être développés dans les espaces agricoles. Ils le sont dans le respect des stipulations précisées dans le corps de cette prescription : en particulier être adossés à une activité agricole effective et restant dominante.

## C/ Orientation relative à l'équipement commercial (économie résidentielle)

Le projet d'aménagement et de développement durables a été clair s'agissant des équipements commerciaux en définissant un double objectif relevant de l'aménagement du territoire:

- contribuer à «la mise en mouvement» de l'armature urbaine et à la cohérence entre cette dernière et l'armature des réseaux de transports, en particulier collectifs ;
- améliorer sa répartition territoriale en mettant l'accent particulièrement là où l'offre est (très) faible : les mi pentes et les hauts ;

Dans cet esprit les localisations préférentielles des équipements commerciaux sont définies par les orientations qui suivent.

#### Orientations

- Ils sont localisés dans les espaces urbains de référence tels que définis supra à l'orientation **O6**.
- Leur localisation contribue à ne pas accroître le trafic automobile sur les segments critiques de la voirie tels que définis à l'orientation **O 14 D/**
- Ils développent le principe de proximité et de mixité urbaine entre équipements commerciaux, accessibilité tous modes et programmes résidentiels ; le commerce étant ainsi considéré par le Schéma de Cohérence Territoriale comme un vecteur d'animation et de dynamisation des places urbaines de l'armature au service de toutes les catégories de ménages du bassin de vie Ouest.
- Ils adaptent leur dimensionnement à la hiérarchie posée par l'armature urbaine et à la capacité d'accueil du sol urbain.
- Ils sont conçus dans le respect du principe de gestion économe du foncier.
- Ils garantissent une insertion architecturale et paysagère de qualité.

# ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE PRODUCTION ET TOURISME

## INFRASTRUCTURES - REPÈRES

- route des Tamarins
- segment routier critique
- Nouvelle Route du Littoral
- RN1a
- Port de commerce

## ÉCONOMIE PRODUCTIVE

- localisations préférentielles des zones d'activités

Espaces minimum attendus (en ha) :

- 205 Zones Industrielles, Portuaires et Logistiques (ZIPL)
- 280 Parcs d'Activités Economiques Mixtes (PAEM)
- 40,5 Zones Artisanales Mixtes (ARTIS)
- ZI 1 : mutation de la zone industrielle vers des activités mixtes (PAEM)
- ZI SUD : reconversion urbaine de la zone industrielle

## ÉCONOMIE TOURISTIQUE

- relation ville-mer dans les centres urbains
- relation ville-mer dans les stations touristiques
- Souris Blanche : nouvelle polarité touristique
- développement du tourisme rural
- aménagement touristique des hauts et des sites d'exception

Sources :  
DBW - TCO

Projet de SCOT révisé - avril 2016



